

Remiss "Nulägesanalys av enskilda vägar med inriktning på skogsbrukets transporter"

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har beretts tillfälle yttra sig över Skogsstyrelsens rapport Nulägesanalys av enskilda vägar med inriktning på skogsbrukets transporter. Remissversionen, 2022-12-22.

Generella kommentarer

VTI anser att det är ett mycket bra initiativ som tagits med syfte att få till en samverkansprocess avseende att ta ytterligare steg mot önskvärt tillstånd och utveckling avseende vägar, framför allt skogsbilvägar. I arbetet som ligger till grund för rapporten har en bred grupp medverkat, vilket är bra och nödvändigt för att nå ett önskvärt tillstånd. I nästa steg i processen föreslår VTI att även Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket tas med aktivt tidigt i processen för att säkerställa att ytterligare natur- och miljöhänsyn tas med. Detta är av stor betydelse eftersom befintliga och nyproducerade skogsbilvägar riskerar att bidra till en fragmentering av landskapet samt till att minska viktiga habitat och vandringsmöjligheter, inte minst för vattenlevande organismer. Det är viktigt att enskilda vägar snarare gynnar den biologiska mångfalden och stärker de ekosystemtjänster som de kan bidra till.

Som rapporten påpekar är det av stor vikt att följa upp enskilda vägar mer regelbundet, vilket VTI ställer sig bakom liksom att ta fram en gemensam standard för nybyggnation, upprustning och underhåll av skogsbilvägar. VTI ser fram mot att ta del av de målbilder som ska tas fram för god miljöhänsyn vid nybyggnation och underhåll av skogsbilvägar under 2023. Motsvarande mål och medföljande strategi för avvägningar mellan rennäring och skogsbruk vore också eftersträvansvärt och att detta tas fram i samverkan mellan skogsbruk och rennäring.

VTI ser också positivt på att man lyfter de nya riskerna, utmaningarna och behov som klimatförändringarna medför på det enskilda vägnätet.

Rapporten saknar en innehållsförteckning och det vore fördelaktigt om en sådan ingick i slutversionen.

Avsnittspecifika kommentarer

1. *Enskilda vägar i Sverige*

Rapporten pekar på en rad problem med dagens förvaltning av skogsbilvägarna. Det finns sannolikt vinster med att samordna och reglera förvaltningen av enskilda vägar som är skogsbilvägar. En stor del av nyttan av samordningen skulle då tillföras skogsägarna då detta har potential att effektivisera transporter av virke. Det innebär att kostnader, åtminstone i viss grad, för regleringen och förekommande åtgärder bör belasta skogsnäringen. I den mån de betalar för de enskilda skogsvägarna idag är det svårt att tydligt se vad som hindrar skogsnäringen och dess organisationer från att själva ordna, en effektiv samordning och förvaltning.

VTI ser generellt positivt på en utredning av skogsbilvägar, dess möjliga reglering och till det kommande effekter såsom samhällsekonomiska konsekvenser. Viktigt att i en sådan utredning fokusera på vad som är marknadsmisslyckandet här och vad det offentliga behöver göra i form av policy och vad marknaden (skogsägarna, transportköpare etc.) ordnar självt. Starka incitamentet för en god samordning och effektivare förvaltning borde rimligen ligga hos skogsägare och skogsindustrin.

Rapporten beskriver utförligt takten i uppgraderingen av det allmänna vägnätet från BK1 till BK4 men det är också av intresse att få information om och i vilken takt skogsbilsvägnätet uppgraderas med avseende på bärighetsklass (broar) och med avseende på tillgänglighetsklass.

Sid 8, tredje stycket: ”Vid slutet av 2022 beräknas cirka 60 % av det totala vägnätet vara öppet för BK4.” Ska vara: Vid slutet av 2022 beräknas cirka 60 % av det statliga vägnätet vara öppet för BK4.

Sid 8, tredje stycket. Saknas referens till eller definition och längd av det ”strategiska vägnätet”.

Sid 12, 7 stycket. ”År 2020 utfördes 94 % av alla transporter av skogsråvara på en enskild väg.” Bär vara: År 2020 utgår 94 % av alla transporter av skogsråvara från en enskild väg.

2. *Underhåll, planering och nybyggnation av skogsbilvägar*

Analysen är viktig för att lyfta fram gemensamma standarder och strategier. Dock skulle det behövas lite mer analyser kring vad nuläget innebär och vad som behöver utvecklas mer.

Det bör finnas samordningsvinster i att kunna använda ett gemensamt tekniskt styrdokument för skogsbilvägar. ERAPave ME som utvecklas av VTI, Trafikverket och Statens Vegvesen är ett exempel på verktyg som skulle kunna användas för harmonisering och anpassning av skogsbilvägarnas konstruktion och underhåll till de lokala förutsättningarna.

Sid 25, stycke 7: ”Den är mycket viktig för att kunna beskriva vägnätet. Tillgång på material”. Ska vara ny rubrik: Tillgång på material

Sid 28, stycke 2: ”Ett sätt att betrakta de ökade vägkostnaderna kan vara att man börjar uppnå de kostnadsnivåer som mer speglar verkliga kostnader för vägbyggnad och underhåll.” Resonemanget behöver förtydligas.

Sid 28, stycke 4: ”Nedklassningen av det allmänna vägnätet i bärighetsklasser riskerar att ”låsa in” vissa enskilda vägnät som har full bärighet för fordon med totalvikt upp till 74 ton.” Oklart skrivet.

3. *Klimatet påverkar vägar och kostnader*

Klimatets påverkan beskrivs väl med hänsyn till vatten (ökad grundvattennivå vintertid, nederbörd och skyfall), tjäle och nollgenomgångar. Dock nämns inte i detta kapitel, eller kapitel 5, något om att brandrisken kommer att öka med ökande temperaturer och att temperaturökningen leder till högre avdunstning och högre risker för torka. Framför allt är det brandspridningsomfattningen som förväntas komma att öka till följd av detta. Enskilda vägar kan vara betydelsefulla vid släckning av bränder, och vid evakuering men de kan ev. också bidra till att öka risken för att brand uppstår.

Rapporten anger att kunskapen är dålig om det vid vägbyggnad och vägunderhåll tas tillräcklig höjd för framtida klimat. Det pågår mycket arbete inom detta område när det kommer till vägar. Det finns tex flera rapporter från VTI gällande drift och underhåll och effekter av förändrat klimat. Trafikverket arbetar löpande med klimatanpassning och det finns ett myndighetsnätverk för klimatanpassning där Skogsstyrelsen ingår. Påståendet kanske behöver justeras något utifrån den text som beskriver problematiken. Det handlar alltså om skogsbrukets okunskap om vägbyggnad och vägunderhåll av skogsbilvägar. Kanske hade en nulägesanalys som tog hänsyn till det arbete som finns på befintliga vägnätet och vilka åtgärder som görs där kunnat vara intressant för att se hur man ska kunna ta detta vidare. Kan det finnas kopplingar till den kunskap som faktiskt finns gällande klimatanpassning men som skulle kunna förläggas till skogsbruket. Bland annat behöver det finnas samordning kring var och när och hur avverkningar kan göras uppströms vattendrag där skogen utgör en uppsugningskapacitet av regnvatten. Det saknas alltså samordning med andra instanser för att kunna få till ett fungerande klimatanpassningsarbete som inte bara fungerar för enskilda skogsbilvägar utan även för övriga vägnätet och samhället.

4. *Säkerhet*

Med hänsyn till de kommande klimatförändringarna föreslår VTI att det tas fram en riskanalys och riskhanteringsstrategi inklusive en uppdatering för att tillhandahålla och samla in relevant information som idag saknas i den nationella vägdaten (NVDB).

I kapitlet konstateras det att det är ett problem att viktig information saknas eller är inaktuell i NVDB. Analysen att detta behöver utvecklas? Vilka problem kan vi komma att se? Vad behöver utvecklas och hur?

Samma gäller för mobilnätet, hur påverkas skogsbruket av nedstängningen och vad är det som skulle behövas? Vill man få till en ändring eller konstaterar man bara att det kan vara ett problem, eller behöver frågan utredas? Kan nedstängningen av 2G och 3G avvaktas i de områden där 4G och 5G inte når ut. Finns det kanske redan sådana planer? Har man gjort sådana efterfrågningar?

5. *Hantering av natur- och kulturmiljövärden i anslutning till skogsbrukets enskilda vägar*

Kapitlet beskriver huvudsakligen väl statusen på kunskap och behov inom natur- och miljövärden i anslutning till skogsbrukets enskilda vägar. VTI ser fram mot att del av kommande målbilder för god miljöhänsyn vid nybyggnation och vid underhåll av skogsbilvägar. Det nämns att fler skogsbilvägar bidrar till kortare körsträckor och att detta bidrar till minskade utsläpp. Detta argument gäller främst för fossil- och biodrivmedelsdrivna fordon och kommer att bli mindre betydelsefull med ökad elektrifiering. I målbildsanalysen föreslås att hänsyn tas till miljökonsekvenser i ett livscykelperspektiv, dvs positiva och negativa konsekvenser beaktas både ur ett kort, respektive långt perspektiv och med hänsyn till kommande klimatförändringar samt fordonsflotta. Vidare bör en sådan analys innehålla en känslighetsanalys med hänsyn till möjliga utvecklingsscenarier för svenskt

skogsbruk, som tex ett skogsbruk som arbetar mot ökad biologisk mångfald och som bättre kan hantera de konsekvenser klimatförändringarna kan medföra på skogsbruket (vatten, torka, angrepp av granbarkborrar eller andra skadeinsekter osv) och de behov på transporter och arbetsmaskiner detta kan medföra.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Forskningschef Björn Kalman har varit föredragande I handläggningen av ärendet har professor Yvonne Andersson-Sköld och forskningscheferna Lina Nordin, Jan-Erik Swärdh deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI