

Nationell strategi för enskilda vägar

En förutsättning för livet utanför städerna

Denna nationella strategi för enskilda vägar syftar till att stärka konkurrenskraft, robusthet och hållbarhet i hela landet. Den tar ett samlat grepp för att rusta upp, framtidssäkra och stötta förvaltningen av Sveriges längsta – men kanske mest förbisedda – vägnät.

Genom tydlig ansvarsfördelning, uppdaterad kompetens, långsiktig planering och rätt stöd kan de enskilda vägarna fortsätta vara en grundläggande förutsättning för ett levande och fungerande Sverige.

Strategin är framtagen av skogsnäringen, jordbruket, åkerinäringen och enskilda väghållare genom Skogsindustrierna, Skogforsk, Sveaskog, Lantbrukarnas riksförbund, Sveriges Åkeriföretag samt Riksförbundet Enskilda Vägar. Trafikverket, Skogsstyrelsen och Sveriges Lantbruksuniversitet SLU har bidragit med sin kompetens på området.

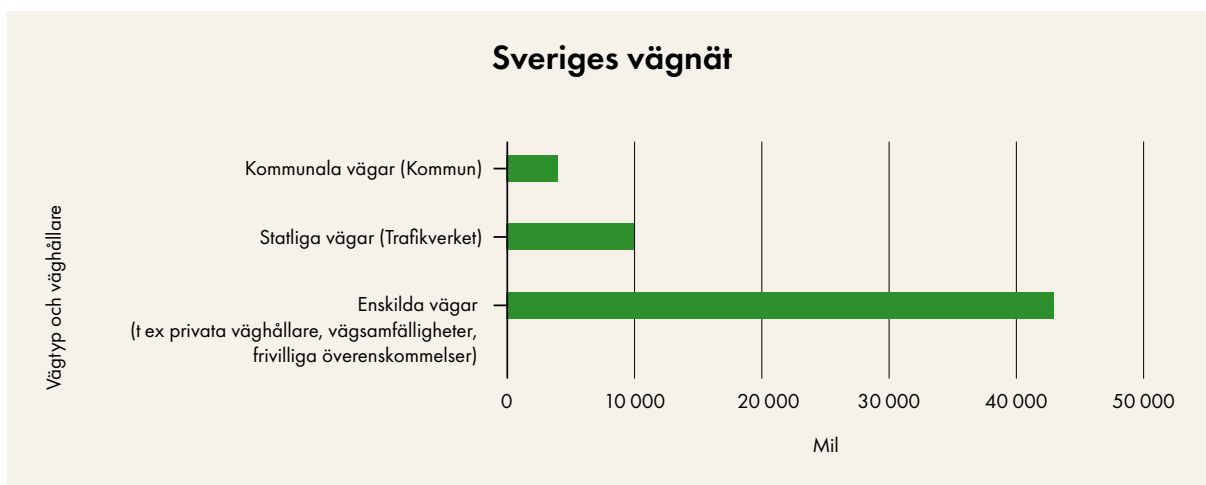
Nationell strategi för enskilda vägar – en förutsättning för livet utanför städerna

Sveriges längsta vägnät behöver en strategi för samordning, samverkan, resurseffektivisering och kompetens.

Sveriges längsta vägnät består av 43 000 mil enskilda vägar. Det är en infrastruktur som är avgörande för logistik, råvaruflöden, regional tillväxt och Sveriges beredskap. Det är dessa vägar som gör det möjligt att bo, leva, producera och transportera till städer och långt utanför Sveriges gränser. De är en förutsättning för skogsindustrins exportvärde som motsvarar 184 miljarder kronor 2023 då 90 procent av skogsbrukets råvarutransporter startar på en enskild väg. De är en förutsättning för det svenska jordbruket som omsätter 80 miljarder då 9 av 10 lantbrukare bedriver sin verksamhet utmed en enskild väg, och de är förutsättning för att nå miljontals hem och fastigheter. Över 2 miljoner fastighetsägare är delägare i en enskild väg och därutöver tillkommer alla fastighetsägare som äger sin väg ensam.

Detta vägnät behöver ges den uppmärksamhet, stöd och samordning som motsvarar dess avgörande roll för svensk konkurrenskraft, beredskap, försörjning och regional utveckling.

Ändå saknas i dag en nationell strategi, långsiktig planering och stöd till detta helt avgörande vägnät. Ansvaret vilar enbart på vägföreningar, skogsägare, entreprenörer och markägare – ofta utan stöd, utbildning eller samordning. Därför har nu skogsnäringen, jordbruket, åkerinäringen, enskilda väghållare och akademien, genom Skogsindustrierna, Skogforsk, Sveaskog, Lantbrukarnas riksförbund, Sveriges Åkeriföretag samt Riksförbundet Enskilda Vägar tagit fram denna nationella strategi där Trafikverket, Skogsstyrelsen och Sveriges Lantbruksuniversitet SLU har bidragit med sin kompetens på området.



Sveriges enskilda vägnät ägs och sköts av privata personer, föreningar och företag

Trots ett anläggningsvärde på cirka 100 miljarder kronor saknas idag ett statligt samordningsansvar för regelverk, uppföljning och framtidsytande arbete för Sveriges enskilda vägar. Det enskilda vägnätet är en oundgänglig del av vårt samhälle och särskilt för att jord- och skogsbruket ska kunna producera och leverera livsmedel och biobaserade, förnybara varor som ersätter fossila produkter.

Ett strikt ansvar för dessa vägar ligger på vägföreningar, företag och privatpersoner, vars förutsättningar varierar stort både kunskapsmässigt och ekonomiskt. Ca 18 procent av de enskilda vägarna får visst statligt stöd från Trafikverket, resterande vägnät bekostas enbart av enskilda väghållare. De senaste 30 åren har allt mindre fokus, service och kompetensutveckling från staten, utbildningsorganisationer och jord- och skogsnäringen riktats mot de enskilda vägarna.

År 2021 tog Skogsstyrelsen initiativ till ny samverkansprocess vilken resulterade i rapporten Nulägesbeskrivning av enskilda vägar med inriktning på skogsbrukets transporter (2023). Denna rapport ligger till grund till denna strategi.

Vad är en enskild väg?

- En enskild väg är en väg som inte förvaltas av stat eller kommun, utan av enskilda markägare, vägsamfälligheter, företag eller föreningar.
- Sverige har cirka 43 000 mil enskilda vägar, vilket utgör 75 % av hela vägnätet.
- Av dessa får cirka 18 procent statligt bidrag via Trafikverket.
- Enskilda vägar kan vara belagda vägar, grusvägar och skogsbilvägar.
- De är avgörande för boende, råvaruflöden, transporter, beredskap, rekreation och samhällets grundläggande funktioner på landsbygden.

De största bristerna i dagens system för enskilda vägar är:

- Otydligt statligt ansvar samt avsaknad av nationell samordning och stöd
- Kompetensbrist som ökar i takt med generationsskiftet tillsammans med avsaknad av utbildningar på alla nivåer och i alla roller
- Brist på och efterlevnad av gemensamma normer och riktlinjer
- Förrättningar och samverkan mellan väghållare samt fastighetsägare försvåras av krångliga regelverk och dyra alternativ vilket påverkar vägars långsiktighet och kostnader.
- Brist på vägdata, uppföljning och teknikutveckling
- Grusmaterialförsörjning försvåras av krångliga regelverk

Strategin innehåller fyra centrala reformer som krävs att rusta det enskilda vägnätet för framtiden

1. **Nationell samordnare – för konkurrenskraft och robusthet i hela landet**
Utse myndighet(er) med ansvar att driva samordning, stöd och långsiktig utveckling i frågor kopplat till enskilda vägar.
2. **Rättssäker samverkan – för effektivare väghållning**
Underlätta förrättningsprocessen samt skapa verktyg som möjliggör enklare, effektivare samverkan.
3. **Effektivare nyttjande och underhåll – för ett robustare enskilt vägnät**
Säkra tillgång till vägdata, grusmaterial och ny teknik.
4. **Utbildning och normer – för kompetens och kvalité**
Utveckla utbildningar, branschnormer och fortbildning i nära dialog med näringen.

Nationell samordnare – för konkurrenskraft och robusthet i hela landet

Dagens situation

Det enskilda vägnätet i Sverige håller ojämn kvalitet. Varierande tillgång på kunskap och byggnormer leder till höga kostnader, mindre säkra vägar för trafikanter, vägar som ej klarar klimatförändringarna, vägar med sämre bärighet och till sämre underhåll. Detta utgör ett problem för landsbygdens invånare, men också för samhällets beredskap och jord- och skogsbruk som är helt beroende av de enskilda vägarna.

75 procent av Sveriges vägnätet består idag av enskilda vägar och den största delen har uppkommit på grund av ett behov från de gröna näringarna. Det gör att jord- och skogsägarna historiskt och än idag bär ett stort ansvar för de enskilda vägarna.

I dagsläget har Trafikverket ett visst ansvar kopplat till utbetalning och efterlevnad av riktlinjerna för statligt bidrag. Detta berör endast 18% av de enskilda vägarna. Trafikverket tillhandahåller riktlinjer för hur man bygger och underhåller vägar för statligt bidrag.

Skogsstyrelsen hade tidigare ett stort inflytande på de enskilda vägarna kopplat kompetensutveckling, planering och byggande av skogsbilvägar där myndigheten även ansvarade för uppföljning och statistik. Idag finns enbart ett ansvar kopplat till viss tillsyn vid nybyggnation och större upprustningar av skogsbilvägar samt en anvisning hur man projekterar och bygger skogsbilväg.

Det finns idag således inget samordnande statligt ansvar för någon typ av de enskilda vägarna, vare sig de med statligt bidrag eller övriga. Avsaknaden av statligt ansvar riskerar att viktiga frågor hamnar mellan stolarna och att effektiviseringsvinster missas. Felaktiga prioriteringar görs också när behov inte fångas och koordineras, särskilt ur ett längre tidsperspektiv. Idag sker heller ingen uppföljning eller statistik kring de enskilda vägarna vilket försvårar analyser och riktade insatser.

Målbild

Regeringen bör utse nationell samordning hos en eller flera myndigheter med uppdrag att verka för en långsiktigt robust, trafiksäker och hållbar transportförsörjning på det enskilda vägnätet för medborgare och näringsliv. Samordningsrollens syfte är att underlätta för Sveriges enskilda väghållare att upprätthålla Sveriges längsta vägnät. Detta för att stärka Sveriges väghållare i sin roll samt nå mål inom säkra transporter, samhällsberedskap, skoglig tillväxt, biologisk mångfald, livsmedelsproduktion med mera.

Det samordnande ansvaret ska inte inkludera att ansvara för de fysiska vägarna och ej heller att reglera den enskilda väghållningen, utan att ge service genom att samordna, koordinera och förenkla den enskilda väghållningen. Det ska även innebära att olika byggnadssätt ses över så att de anpassas till dagens och morgondagens förutsättningar, utan att indelningen

av olika anvisningar för byggande av enskilda vägar öppna för allmän trafik respektive byggande av skogsbilvägar ändras då den är fortsatt nödvändigt för att hantera respektive nyttjandeområde. Uppdraget bör även vara att inneha och förmedla kunskap om Sveriges enskilda vägnät och med den företräda enskilda vägar i nationella och internationella dialoger gällande tex samhällsberedskap och jord- och skogsbrukets behov och vid förändring av EU-direktiv, förordningar, lagar och riktlinjer.

Det samordnande ansvaret innefattar:

- Ges resurser och ansvar att implementera och genomföra denna strategi för hela det enskilda vägnätet.
- Bevaka intressen och frågor för att vara en naturlig remissinstans och drivkraft för frågor gällande det enskilda vägnätet och angränsande områden (t.ex husbehovstakter eller samhällsberedskap)
- Erbjuder råd och kunskap i väghållningsfrågor till enskilda väghållare. Kan tex gälla i samband med nybyggnation, upprustning, täktverksamhet, metodval, myndighetskontakter, vattenfrågor eller förvaltningsfrågor.
- Ha en övergripande bild av status och statistik på Sveriges enskilda vägnät
- Samordna statliga bidrag.
- Samordna och förenkla processer för tex myndighetskontakter vid tillstånd, förvaltning, nyttjande och underhåll av vägen samt sprida goda initiativ och arbetssätt.
- Tillhandahålla rådgivning.
- Med hjälp av rådgivning och kompetenshöjande aktiviteter bidra till mer enhetligt och robust underhåll med hänsyn till bl.a. bärighet, trafiksäkerhet, klimatförändringar, miljö, biologisk mångfald, lång livslängd, samt kostnadseffektiv användning av resurser som tex mark eller entreprenörer.
- Tillhandahålla normer och riktlinjer till väghållare, så som tex Skogsstyrelsens instruktioner och anvisning för hur en väg ska byggas samt Trafikverkets vägledning.
- Analysera och implementera strategier för både akuta (så som bortspolade vägar) och långsiktiga behov (så som klimatanpassning, samhällsberedskap).

Rättssäker samverkan mellan väghållare – för effektivare väghållning

Dagens situation

Förrättningsprocesser skapar rättssäker och långsiktig förvaltning av enskilda vägar, men upplevs i dag som kostsamma, komplicerade och tidskrävande – särskilt i fall där vägen är kort och endast berör ett fåtal fastigheter. När kostnaden för att uppnå en rättssäker lösning bedöms som oskälig, avstår många från att förrätta sina vägar.

Detta leder till att vägar i stället byggs på frivillig basis, utan juridiskt bindande samverkan mellan berörda fastigheter. Eller att gamla förrättningar inte uppdateras. Sådana lösningar håller ofta inte över tid – till exempel vid ägarbyten eller förändrade relationer mellan grannar – vilket i sin tur leder till bristande vägunderhåll, konflikt och ineffektiv resursanvändning.

När färre väghållare genomför förrättningar minskar möjligheten till samarbete över fastighetsgränser. Det gör att särskilt mindre väghållare går miste om de effektivitetsvinster som samverkan kan ge – till exempel bättre vägdragning, gemensam upphandling eller delade kostnader. Resultatet blir ofta onödigt komplicerade eller dyra väglösningar, ökad markpåverkan och en orättvis fördelning av vägkostnader.

Utan en ordnad förvaltning saknas tydliga ramar för hur ansvar, kostnader och underhåll ska fördelas. Det skapar otydligheter och konflikter mellan fastighetsägare, vilket leder till att viktiga åtgärder skjuts upp eller uteblir. Vägar som inte underhålls korrekt i rätt tid slits snabbare – vilket i sin tur leder till ännu dyrare reparationer längre fram.

Det saknas i dag alternativa lösningar som möjliggör en enklare, men ändå rättssäker och långsiktigt hållbar samverkan – särskilt för mindre vägar där en fullständig förrättning är ekonomiskt ohållbar.

Målbild

Regeringen bör genomföra en genomlysning av hur en kostnadseffektiv, rättssäker och praktiskt användbar process för gemensam väghållning kan säkerställas – särskilt för mindre vägar med få fastigheter.

Syftet är att:

- Öka andelen vägar med ordnad, långsiktigt hållbar och aktiv förvaltning
- Möjliggöra rättvis fördelning av kostnader och ansvar för väghållning
- Stärka förutsättningarna för samverkan, kompetens och effektiv upphandling samt rekrytering av styrelsemedlemmar
- Minska konflikter och skapa incitament för gemensamma lösningar

Regeringen bör genomföra en genomlysning av hur en kostnadseffektiv förrättningsprocess samt eventuella andra alternativa rättssäkra processer kan åstadkommas.

Genomlysningen bör inkludera:

- Förenklade, skalbara förrättningsmodeller som kan anpassas efter ärendets omfattning och komplexitet
- Alternativa rättssäkra lösningar till förrättning (t.ex. standardiserade avtal, mallar)
- Hur större funktionella väghållningsenheter kan skapas för ökad effektivitet och kompetens
- Möjlighet till vägledning, rådgivning och stöd till fastighetsägare
- Ekonomiska incitament och stöd för att underlätta samverkan över fastighetsgränser
- Konsekvenser för rekrytering till styrelser, kompetensförsörjning, entreprenadupphandling och administration
- Behov av eventuella förändringar i lagstiftning eller myndighetsuppdrag

Effektivare nyttjande och underhåll – för ett robustare enskilt vägnät

Dagens situation

Säkra data

Många vägförvaltare saknar tillgång till korrekt och uppdaterad information om vägar och broars tillstånd. Detta leder till ineffektiv planering av underhåll och risker för att skador inte upptäcks i tid, vilket kan leda till akuta reparationer och därmed ökade kostnader. Det kan även innebära fara för trafikanter om broar ej klarar den framkomlighet och vikt som vägen medger. Det data som finns över det enskilda vägnätet uppdateras mycket sällan och tillfälliga begränsningar syns inte. Det leder till uteblivna effektiviseringsvinster inom skogs- och jordbruket, transport och åkeriverksamhet samt emellanåt snedvriden slitageersättning till de enskilda väghållarna när andra vägar används i stället för de som angivets i digitala transportoptimeringssystem.

Material

Materialförsörjningen mot det samfälliga vägnätet är ett växande problem. Långa transportsträckor och svårigheter att få tag i rätt grusmaterial, leder till eftersatt och dyrare underhåll av vägnätet. Därför är dagens möjlighet till husbehovstäkter (mindre täkt där grus- eller bergmaterial endast får användas på den egna fastigheten), en viktig del för att upprätthålla vägnätet. Dagens regelverk och tillståndprocesser begränsar möjligheterna att öppna upp kommersiella täkter (täkt med möjlighet att sälja material) i mindre skala eller för en vägförening att öppna en husbehovstäkt (där grus kan användas utanför fastigheten så länge det hålls inom vägsamfälligheten). På senare år har flera lagförslag och EU-direktiv velat begränsa tillgången på lokalt material, vilket är ytterst bekymmersamt för enskilda väghållare. Grusmaterial och kopplade kostnader så som transport av grusmaterial är en stor post i väghållarnas ekonomi samt avgörande för vägens robusthet.

Teknikutveckling

Teknikutvecklingen inom vägunderhåll av grusvägar går långsamt, vilket leder till ineffektiva, dyra och ibland omoderna lösningar. Broar är ofta byggda utan normer och standardisering och de är dessutom ofta byggda för en lägre bruttovikt än vad dagens vägnät trafikeras med. Kostnaden för att byta ut eller reparera broar kan i vissa fall bli dramatisk för en mindre väghållare. Broar är en kostsam länk av vägen med helt annan karaktär än vägen i övrigt både gällande det byggtekniska, kostnader och säkerhet.

Målbild

Säkra data

Regeringen bör ge i uppdrag till den nationella samordnaren samt Trafikverket att tillhandahålla och utveckla beslutsunderlag för logistik- och transportplanering som inbegriper både det allmänna (statliga och kommunala) och enskilda vägnätet, inklusive insamling av data kring broar. Detta för att stödja mer kostnadseffektiva drift- och underhållsåtgärder samt mer störningsfria och effektiva transporter på det allmänna och enskilda vägnätet.

Trafikverket bör:

- Vidareutveckla NVDB till att inkludera mer data om enskilda vägar och broar, samt hålla densamma uppdaterad.
- Utveckla ett dynamiskt vägdatasystem som stödjer operativ transportplanering och som tar höjd för kommande innovationer inom transportteknik och informationshantering.

Skogsbruket bör:

- Arbeta aktivt för att hjälpa till att ajourhålla data.
- Arbeta aktivt med det dynamiska data t.ex. för att viktbegränsa vägar i perioder, nedsatt framkomlighet eller brobegränsningar.

Material

Genom att säkra tillgången på grusmaterial och undvika långa tunga materialtransporter kan underhållskostnader minskas samt mer underhåll och upprustning genomföras.

Riksdag, Naturvårdsverket, Länsstyrelse samt nationell samordnare bör:

- Värna den möjlighet som finns i Sverige idag att öppna husbehovstäkter.
- Förenkla regelverket för kommersiella mindre täkter i områden som är strategiska för lokal materialförsörjning av gemensam vägförvaltning
- Förenkla regelverket så att vägföreningar i samarbete med fastighetsägare har möjlighet att öppna husbehovstäkt.

Teknikutveckling

Underlätta forskning i ny teknik för att effektivisera vägunderhållet, minska miljöpåverkan och skapa mer robusta vägar. Regeringen bör främja forskning och utveckling både inom myndigheters utvecklingsorgan, svensk akademi och inom näringslivet.

- Ge uppdrag till Trafikverket som stor upphandlare av vägunderhåll att ansvara för att premiera ny teknik för grusvägar.
- Främja digitala verktyg för övervakning och underhåll i syfte att genom realtidsdata om vägarnas skick kunna planera vägunderhållet bättre och därigenom förebygga skador innan de uppstår.

Utbildning och byggnormer – för kompetens och kvalitet

Dagens situation

Enskilda vägar är avgörande för skogs- och jordbruket samt andra delar av näringslivet, men kunskapen om deras konstruktion och underhåll är ofta bristfällig oavsett aktör. Den generella grundkompetensen och förståelsen behöver höjas på bred front – inom näringen, myndigheter, utbildningsväsendet och entreprenadbranschen.

Det saknas idag både formella utbildningar och ett system för fortbildning inom byggnation och underhåll av enskilda vägar. Mycket av den kompetens som finns är självlärd och koncentrerad till en äldre generation. Generationsskiften inom såväl myndigheter som näringsliv riskerar därmed att leda till kompetenstapp. Entreprenadbranschen saknar ofta fördjupad kunskap om byggande av mindre vägsystem såsom skogsbilvägar. Detta leder till högre kostnader, ineffektivitet, sämre vägkvalitet och försvårad kompetensförsörjning till såväl privata som offentliga aktörer.

Krav på vägarna har samtidigt ökat: tyngre transporter, klimatförändringar, förändrade arbetssätt inom skogsbruket och högre miljökrav ställer nya krav på kompetens och teknik. I avsaknad av utbildning samt ansvarig samordnare för enskilda vägar har de anvisningar som finns för byggnation av dessa vägar blivit mer okänd och avsteg från tidigare normer vanligare.

Målbild

För att möta dagens och morgondagens krav behövs en strategisk och samordnad satsning på utbildning, kompetensutveckling och normarbete.

- Kompetens måste säkras genom hela utbildningssystemet – från gymnasial nivå till högskola och yrkeshögskola.
- Fortbildning för yrkesverksamma måste utvecklas och göras tillgänglig i nära samverkan med näringen.
- Ett ackrediteringssystem bör införas för att säkra kvaliteten i vägbyggnation och underhåll.
- Branschgemensamma byggnormer behöver uppdateras och tydligt integreras i styrdokument och utbildningar.

Regeringen bör:

- Tydliggöra behovet av kompetensförsörjning inom mindre vägsystem såsom skogsbilvägar genom regleringsbrev till Skolverket, Universitets- och högskolerådet samt Myndigheten för yrkeshögskolan.
- Ge uppdrag till dessa organisationer att:
 - Ta fram utbildningar inom vägbyggnation och underhåll, riktade mot enskilda vägnät.
 - Stödja utbildningsanordnare med finansiering och utvecklingsresurser.
 - Se över och uppdatera styrdokument och ämnesplaner i samråd med näringen.
- Uppdrag till relevanta aktörer att utveckla och tillhandahålla nödvändiga verktyg, t.ex. vägbyggnadspraxis, digitala planeringsstöd och standardiserade klassningssystem.

Utbildningsorganisationerna bör:

- Anpassa utbildningarnas innehåll i ökat samråd med näringslivets behov.
- Integrera uppdaterade vägbyggnormer i undervisningen på gymnasial, yrkeshögskole- och högskolenivå.

Näringen (jord-, skogsbruk, transport och entreprenad) bör:

- Aktivt medverka i utbildningarnas branschråd och programråd på samtliga utbildningsnivåer för att stärka vägfrågorna långsiktigt.
- Medverka till att utveckla och implementera gemensamma normer tillsammans med nationell samordnare.
- Säkerställa användning av tekniska riktlinjer och beprövade metoder i praktiken.
- Bidra till fortbildning av anställda och entreprenörer genom att tillgängliggöra praktiska utbildningar och kunskapsmaterial.
- Arbeta långsiktigt för att höja grundkompetensen i egna organisationer och i branschen i stort.

Nationell samordnande bör:

- Bistå med uppföljning, analys och återkoppling i vägfrågor.
- Utveckla och implementera gemensamma normer tillsammans med näringen
- Samordna insatser för kompetensförsörjning och normarbete.
- Stödja med kunskapsunderlag och kontakter.



LANTBRUKARNAS
RIKSFÖRBUND

