

TRV 2025/95429
Trafikverket

Remissvar Trafikverkets förslag till nya föreskrifter om statsbidrag till enskild väghållning (TRVFS 2025:XX)

Sveaskog har tagit del av Trafikverkets förslag till nya föreskrifter om statsbidrag till enskild väghållning samt tillhörande konsekvensutredning. Vi välkomnar arbetet med att modernisera och förtydliga regelverket. Ett uppdaterat och tydligt regelverk är viktigt för att säkerställa relevant tillämpning över landet och för att skapa förutsägbarhet för de många enskilda väghållare, företag och boende där det enskilda vägnätet i hög grad påverkar livskvalitet, företagande, effektivisering och minskad klimatbelastning.

Sveaskog vill som Sveriges största skogsägare och enskilda väghållare framhålla ett antal frågor där vi ser behov av justeringar och förtydliganden för att föreskrifterna ska bidra till ett robust och samhällsviktigt enskilt vägnät som stödjer både små och stora markägare samt landsbygdens näringsliv. Föreskrifterna bör samtidigt bidra till förutsättningar för en effektiv, hållbar och aktiv väghållning i hela landet.

Sveaskogs synpunkter

Sveaskog anser att regelverket i högre grad behöver utgå från vägars funktion och samhällsnytta, inte enbart deras längd eller genomsnittliga trafikflöde. För skogsbrukets del handlar det om vägar som möjliggör tillgång till råvara, stödjer entreprenörernas verksamhet och bidrar till beredskap och sysselsättning i glesbygd.

De frågor där Sveaskog särskilt ser behov av justering är:

1. Övergripande synpunkter
2. Kravet på årsdygnstrafik (ÅDT) för näringslivsvägar.
3. Mätning och klassning av genomfartsvägar (kategori C).
4. Schabloniserat tak för istandsättningsbidrag.
5. Behov av stärkt rådgivning och likvärdig tillämpning.
6. Kompletterande konsekvensanalys med geografiskt och ekonomiskt fokus.

1. Övergripande synpunkter

Klimatanpassning

Sveaskog vill understryka vikten av att bidragssystemet stödjer klimatanpassning och långsiktigt hållbar vägförvaltning. Förändrade nederbördsmonster, tyngre fordon och längre transportkedjor ställer ökade krav på vägarnas avvattning och bärighet. Sveaskog vill trycka på vikten av att undvika att underhållsskulden på det enskilda vägnätet fortsätter växa och att bidrag utformas så att de stimulerar långsiktiga och framåtsyftande robusta åtgärder, såsom förstärkning av vägöverbyggnader, förbättrad dränering och klimatanpassning.

Totalförsvaret

Det enskilda vägnätet har även en strategisk betydelse för totalförsvaret. Vid kriser, brand eller avbrott i huvudvägnätet är tillgången till enskilda vägar avgörande för transporter av materiel och människor, räddningstjänst och elförsörjning. Sveaskog anser att förordningen bör klargöra

hur vägar med särskild funktion för beredskap och totalförsvar ska prioriteras och hanteras inom statsbidragssystemet om de inte faller in inom de nya föreskrifterna för vägklass A-F.

Ökat statligt engagemang

Sveaskog anser att ett långsiktigt hållbart enskilt vägnät förutsätter aktiva väghållare och ett ökat statligt engagemang med tydligare ansvarsfördelning mellan berörda myndigheter. Även de delar av vägnätet som i dag står utanför bidragssystemet påverkar transportkedjor, beredskap och klimatmål och bör omfattas av en övergripande nationell strategi samt möjlighet till rådgivning och kompetenshöjning.

2. Årsdygnstrafik (ÅDT) – behov av funktionsbaserad bedömning

Förslaget att införa ett fast krav på minst 25 fordon i årsdygnstrafik för näringslivsvägar (kategori F) bedöms som problematiskt. Trafiken på många enskilda vägar är i hög grad säsongsbunden och koncentrerad till perioder. Många viktiga vägar i glesbygd riskerar att landa under 25 ÅDT. Ett årsmedelvärde för trafikflöden speglar därför inte vägens verkliga betydelse för näringslivets transporter eller samhällets beredskap. Frågan är också hur kravet på 25 ÅDT är avsett att mätas eller uppskattas. Kravet riskerar att utesluta vägar som är centrala både för närboende och skogsbrukets logistik och därmed öka kostnadsbördan för enskilda väghållare och små skogsägare.

Försörjningstryggheten för industrin, energiförsörjningen och beredskapen vid kris eller brand bygger på tillgång till ett sammanhängande enskilt vägnät – ofta på vägar med låg ÅDT men hög strategisk betydelse.

Förslag:

Kravet på 25 ÅDT bör mer ses som en rekommendation eller kompletteras med funktionsbaserade kriterier som bättre fångar vägens roll för näringsliv och beredskap och leva och bo på landsbygd.

3. Genomfartsvägar och väglängd (kategori C)

Sveaskog välkomnar att gränsen för bidragsberättigade vägar föreslås sänkas från 1 000 till 500 meter, vilket kan inkludera kortare vägar av lokal betydelse. Samtidigt är det avgörande att genomfartsvägar mellan allmän väg och annan bidragsväg även fortsättningsvis omfattas av bidragssystemet. Dessa vägar utgör ofta viktiga länkar i vägnätet och har betydande funktion för både näringsliv, friluftsliv och för att leva och bo på landsbygden.

Många vägar och vägsystem som används gemensamt av både stora och små skogsägare och andra grupper i samhället, riskerar att falla ur systemet. Det innebär att kostnaderna i ökande grad fördelas i högre grad över på enskilda markägare och små samfälligheter med begränsade resurser.

Förslag:

- Behåll möjligheten att bevilja bidrag till vägar som i praktiken fungerar som genomfartslänkar, även om de inte formellt ansluter två allmänna vägar. Justera förslaget i föreskrifterna hur väglängd ska mätas till ”mellan allmän väg och annan bidragsväg alternativt annan allmän väg”.
- Säkerställ att prioriteringsprinciper i tar hänsyn till vägens roll i det samlade vägnätet, inte enbart dess längd.

4. Istandsättningsbidrag

Sveaskog ser positivt på att möjligheten till istandsättningsbidrag tydliggörs, men det föreslagna taket om två prisbasbelopp per kilometer är otillräckligt.

Kostnaderna för nödvändiga åtgärder såsom trumbyten, broreparationer och mer omfattande bärighetsåtgärder överstiger ofta detta belopp, särskilt när miljölagstiftning och krav på vattenverksamhet beaktas. Att skriva fast två prisbasbelopp per längdenhet riskerar hindra större, viktiga punktinsatser eller kostsamma åtgärder så som istandsättning inför klimatanpassning eller försvarsberedskap.

Förslag:

Bidragets storlek bör kopplas till åtgärdens funktionella betydelse och nytta för vägnätet snarare än till en schablon per kilometer. Trafikverket bör även överväga en särskild pott för större infrastrukturella åtgärder.

5. Rådgivning, uppföljning och likvärdig tillämpning

Det finns i dag stora variationer i kompetens och resurser hos vägsamfälligheter och

vägföreningar, vilket påverkar underhåll och rapportering. Sveaskog instämmer därför i behovet av att Trafikverket stärker rådgivningen och säkerställer likvärdig tillämpning över landet. Här har Trafikverket en viktig roll att fylla som landets enda vägmyndighet.

För att motverka den växande underhållsskuld som många väghållare vittnar om bör Trafikverket överväga ett mer ändamålsenligt uppföljningssystem, med möjlighet till tätare kontroller och digital återrapporering av utförda åtgärder. Ett sådant system skulle kunna stödja väghållarna i att prioritera rätt åtgärder och metod för långsiktig bärighet och robusthet.

Förslag:

- Utveckla nationella riktlinjer, utbildningsinsatser och stödmaterial för väghållare som syftar till att ge enskilda väghållare maximal valuta för investerade pengar i väganläggningen. Prioritering bör ligga på att i första hand stödja väghållare att åstadkomma eller bibehålla hög bärighet, löpande underhåll och successiv klimatanpassning där risker bedöms finnas. Trafikverket bör även bidra till kompetenshöjning både för väghållare och entreprenörer inom t.ex underhåll, metodval, geoteknik och klimatanpassning.
- Säkerställ regional/lokal kapacitet och teknisk kompetens i tillämpningen av regelverket.
- Utöver digitalt stöd bör fysisk rådgivning kunna erbjudas vid behov.

6. Behov av fördjupad konsekvensanalys

Den konsekvensutredning som medföljer remissen beskriver främst administrativa och juridiska effekter men saknar en ekonomisk och geografisk fördelningsanalys.

Sveaskog ser behov av att Trafikverket redovisar hur de föreslagna förändringarna påverkar olika vägtyper och regioner, särskilt i Norrland och i glesbygd där stora delar av vägnätet är enskilt, har låg ÅDT men hög samhällsnytta.

Förslag:

Genomför en kompletterande konsekvensanalys som belyser effekter för olika geografier, vägkategorier och typer av väghållare utifrån förslaget. Detta för att säkerställa olika väghållares

möjlighet att ta ansvar för en långsiktigt robust infrastruktur i hela Sverige.

Avslutning

Sveaskog stödjer Trafikverkets ambition att skapa ett tydligare och mer modernt regelverk för statsbidrag till enskild väghållning. För att uppnå ett långsiktigt hållbart och fungerande vägsystem krävs dock att föreskrifterna i större utsträckning beaktar vägens funktion, samhällsnytta och regionala förutsättningar med avseende på glesbygd kontra tätortsnära områden.

Sveaskog föreslår att Trafikverket:

- Ser över kravet på ÅDT för näringslivsvägar.
- Säkerställer att genomfartsvägar även fortsättningsvis omfattas av bidragssystemet.
- Höjer eller differentierar taket för istandsättningsbidrag.
- Förtydligar reglerna kring tillfälliga avstängningar.
- Genomför en fördjupad konsekvensanalys innan föreskrifterna fastställs.

Med dessa justeringar kan det nya regelverket bättre bidra till att stärka det enskilda vägnätet som en central del av Sveriges infrastruktur, försörjningsberedskap och landsbygdsutveckling i hela Sverige.

På Sveaskogs vägnar,

Kristina Thureson
Vägstrateg
Sveaskog

+46105449992 (direkt)
Kristina.thureson@sveaskog.se