

2015-09-30

Er ref: Michel Gabrielsson
Diariernr: TRV 2015/54620
kriterier.rav@trafikverket.se
Trafikverket, 781 89 Borlänge

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.org
08-762 72 30
070-202 98 69

Remissyttrande om kriterier för indragning av allmän väg och kriterier för förändring av enskild väg

Skogsindustrierna har beretts möjligheten att lämna synpunkter på förslag till kriterier för indragning av allmän väg och kriterier för förändring av enskild väg (TRV 2015/54620).

SAMMANFATTNING

- Skogsindustrierna avstyrker de angivna kriterierna
- Väghållaransvaret kan behöva ses över, men stor oro finns
- Föreslagna kriterier är otydliga
- Konsekvensanalys bör tas fram innan kriterierna remissbehandlas
- Bedömning av effekter av kriterier är omöjlig utan en konsekvensanalys
- Tilläggs-kriterier är oroande för landsbygdens transporter
- Oklart ansvar för ökade kostnader för lantmäteriförrättningar
- Ökade utsläpp av växthusgaser blir en följd av längre omvägar
- Alla parter har inte deltagit i gruppen som diskuterat kriterier
- Kriterierna riskerar vara negativa för landsbygden
- Vägen framåt bör ske genom en stegvis process
- De gröna näringarna behöver ett väl fungerande vägnät
- Behov av ökade bärighetsanslag ökat stöd till enskilda vägar

SKOGSINDUSTRIERNAS YTTRANDE

Skogsindustrierna avstyrker implementering av föreslagna principer eftersom det i dagsläget är omöjligt att bedöma de verkliga konsekvenserna vid tillämpningen av kriterierna.

Väghållaransvaret kan behöva ses över, men stor oro finns

I missivet anges att målbilden för väghållaransvaret ska vara korrekt avgränsat mellan statlig, kommunal och enskild väghållare utifrån samhällsekonomiskt effektivitet och rationell väghållning. Skogsindustrierna inser att det finns områden där väghållaransvaret kan behöva ses över, men känner stor oro för hur kriterierna kommer att tillämpas i praktiken. På vissa orter kan väghållaransvaret behöva ses över, men det bör ske i en stegvis process där alla parter har möjlighet att komma till tals och där konsekvenserna är överblickbara.

Otydliga kriterier för rätt väghållaransvar

De tre föreslagna kriterier som anges i missivet är: 1) staten bör ha ansvaret för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort; 2)

kommunerna bör ha huvudansvaret för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet; 3) enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägare i deras närhet.

Skogsindustrierna instämmer i det första kriteriet. Det andra kriteriet, gällande kommunernas ansvar, är dock avsikten av skrivningen något oklar. För vägar på landsbygden, så som kommunala vägar till mindre orter och byar, verkar kunna bli klassade som enskilda vägar. Rimligen borde vägens funktion vara styrande för vem som lämpligen ska vara väghållare oavsett om den ligger inom eller utanför tätortsgräns. Varför ska en typisk villaområdesväg i tätort vara kommunal samtidigt som motsvarande väg till villor i en by på landsbygden vara enskild? Vad gäller det tredje kriteriet anser Skogsindustrierna att gränsdragningen för orden ”nytta” och ”fastighetsägare” är för allmänna. Är det några enstaka fastighetsägare som avses eller en större grupp fastighetsägare? I dagsläget är det dock omöjligt att föreslå någon alternativ skrivning eftersom konsekvenserna av skrivningarna är omöjliga att överblicka då en både en nulägesbeskrivning och en konsekvensutredning saknas. Skogsindustrierna anser därmed att det återstår en hel del arbete innan dessa kriterier kan tillämpas i skarpt läge, det vill säga till faktiska förändringar i väghållningsansvaret.

Konsekvensanalys saknas – bedömning av effekter är därmed omöjlig
Det finns idag inte något tillgängligt underlag som tydligt redovisar effekter av införandet av prioriteringskriterierna. En nulägesbeskrivning bör tas fram om hur många allmänna vägar träffas av kriterierna för indragning med antal, sträcka och geografiskt läge i landet. Till det behövs sedan en konsekvensutredning. I missivet anges att kriterierna har testats mot ”förändringsbehov som identifierats i ett särskilt projekt”. Resultaten av detta projekt bör publiceras och diskuteras innan kriterierna kan remissbehandlas. Det är därmed omöjligt att göra en korrekt bedömning av vad prioriteringskriterierna kan få för effekter.

En nulägesbeskrivning borde också innehålla en närmare beskrivning av gällande rätt och rättsfall som styrker att föreslagna kriterier verkligen är i linje med gällande rätt. Kriterier ska inte ställas upp som inte har stöd i gällande rätt, vilket Trafikverket bör visa.

Trafikverket anger själva i missivet att en utredning måste genomföras av en erfaren vägnätsutredare och att bedömningar måste ske i det enskilda fallet som vägs in. Trafikverket avser att ta fram särskilda anvisningar till dessa handläggare vid senare tillfälle. Dessa mer detaljerade anvisningar hade kunnat vara ett bra underlag vid remissbehandling.

Tilläggskriterier oroar

Till de kriterier som angivits ovan har Trafikverket ett PM som mer detaljerat/konkret beskriver vad som avses. Där anges att trafikmängden måste uppgå till 50 fordon per dygn, som enligt Trafikverket inte får vara lokal trafik, för att en väg ska anses vara allmän. Det anges också att antalet trafikintressenter, det vill säga antalet fastboende, måste vara minst 200 för att en väg enligt Trafikverket ska anses vara allmän. Dessa mer förtydligande kriterier kan

innebära att stora delar av Sverige kan komma att omfattas av indragning av allmän väg. Konsekvenserna kan därmed bli stora för vissa bygder. Det är därmed djupt oroande vad dessa kriterier kan komma att betyda i praktiken.

Ökade kostnader för lantmäteriförrättningar

Om en rad vägar ska klassas om betyder det att lantmäteriförrättningar ska ske. Varje lantmäteriförrättning innebär kostnader och det är i dagsläget oklart om Trafikverket och kommunerna står för den kostnaden. Effekter av dessa kostnader kan beskrivas i en konsekvensutredning.

Ökade utsläpp av växthusgaser blir en följd som inte uppmärksammas

Ett av de tilläggsriterier som Trafikverket angivit i PM om detaljer för rätt väghållansvar är att "en omväg på tio minuter eller tio kilometer får tålas". Det innebär ökad drivmedelsförbrukning och därmed ökade utsläpp av växthusgaser. Dessa effekter måste sättas i relation till övriga effekter i en konsekvensanalys.

Samarbete utan alla parter

De kriterier som presenteras är framtagna i samarbete med/mellan tre aktörer. Dessa tre aktörer representerar tre delar av väghållansvaret, men de representerar inte det sammanlagda väghållansvaret. De aktörer som representerar landsbygden har inte deltagit i arbetet. De aktörer som saknas är därmed skogsbruket och lantbruket, som själva äger enskilda vägar och till stor del nyttjar både enskilda och allmänna vägar som är föremål för förändrat väghållansvar. För att ha en transparent process är det viktigt att samtliga aktörer deltar i processen.

Kriterierna riskerar vara negativa för landsbygden

Trafikverket har ett ansvar för de transportpolitiska målen och här ingår förutsättningarna för landsbygdens transporter. De föreslagna kriterierna riskerar att försämra landsbygdens kommunikationer och förordrar väghållningen, vilket ger minskade möjligheter att bedriva skoglig verksamhet.

Förslag till väg framåt

Skogsindustrierna föreslår att Trafikverket tillsammans med alla berörda parter gör en genomgång i en kommun i taget med en erfaren vägnätsutredare, så att konsekvenser i kommunen kan diskuteras med alla berörda aktörer, kanske genom ett remissförfarande, innan åtgärder vidtas. På så sätt kan vi få till en dialog om ett faktiskt vägnät och se de reella konsekvenserna innan en stor process sätts igång inom Trafikverket för hela landet. Tätorter bör vara utgångspunkten i Trafikverkets arbete.

De gröna näringarna behöver ett väl fungerande vägnät

Skogsindustrin använder i stort sett hela det svenska vägnätet för sina virkestransporter och har över åren investerat mycket stora belopp i skogsbilvägnätet som mynnar ut i det allmänna vägnätet. Detta innebär att bärigheten i det allmänna vägnätet är av yttersta vikt för att skogsbilvägarna ska kunna nyttjas fullt ut såväl på kort som på lång sikt. I många fall brister bärigheten på sträckan från skogsbilväg fram till det som klassas som utpekad näringslivsväg.

Behov av ökade bärighetsanslag ökat stöd till enskilda vägar

För skogsindustrin innebär brister i bärighet på det allmänna vägnätet merkostnader på cirka 600 miljoner kronor årlige. Även många andra branscher använder de lågtrafikerade vägarna. Främst är det transporter som har med landsbygdsutveckling att göra såsom mejeritransporter, jordbrukstransporter och i vissa fall varuleveranser till turistmål. Andra branscher som grus- och anläggningsbranschen samt gruvor och stålindustri har också behov av god bärighet för sina transporter.

För att kunna uppnå det transportpolitiska målet är det därför viktigt att säkerställa ett välfungerande vägnät i hela Sverige. Ett behov finns därför för ökade bärighetsanslag och ökat stöd till enskilda vägar.

SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTER

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Skogsnäringen sysselsätter nära 70 000 personer och exporterade för 120 miljarder kronor 2013. För att kunna exportera för 120 miljarder kronor måste skogsindustrin och dess underleverantörer importera insatsvaror - ved, kemikalier, olja etcetera. - för cirka 27 miljarder kronor. Nettoexporten definierad som export av skogsindustriprodukter med avdrag för importerade insatsvaror uppgick således till 93 miljarder kronor år 2013 och är ett stort bidrag till handelsbalansen. Skogsnäringens bidrag till Sveriges BNP är drygt 4 %.

Skogsindustrin exporterar cirka 85 % av produktionen av massa och papper samt cirka 70 % av sågade trävaror, totalt knappt 20 miljoner ton per år. På grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem innefattande alla transportslag utom flyg.

Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 % lastbilstransporter, 65 % sjötransporter och 10 % järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast används en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige gäller företrädesvis lastbilstransporter för rundvirke (64 %), flis (85 %) och sågade trävaror (87 %). För massa och papper gäller det omvända med högre andel järnväg, 62 % för massa och 85 % för papper.

År 2008 antog Skogsindustrierna flera långtgående klimat- och hållbarhetsmål. Ett av målen är att branschen ska sänka utsläppen av koldioxid med 20 % till år 2020 samt att vi ska införa gemensamma upphandlingskriterier för transporter. Skogsindustrin har länge arbetat systematiskt för att sänka utsläppen från lastbilstransporter. En av de största miljöåtgärderna är virkesbyten, där branschens aktörer byter rundvirke med varandra för att inte transportera i onödan. Branschen jobbar också fokuserat med att höja andelen järnvägstransporter, för rundvirke ökade järnvägstransporterna med 75 % mellan åren 2001 och 2008. Fortfarande pågår satsningar på nya terminaler för att öka andelen järnvägstransporter. Effektivitet för lastbilstransporter är också en

viktig fråga där arbeten kring ruttoptimeringar pågått under en längre tid, program för sparsam körning samt effektivitetsvinster på lastbilarna genom lägre taravikter etcetera. Branschen driver även ett forskningsprojekt för effektivare järnvägstransporter, kallat ELVIS och ett projekt för effektivare lastbilstransporter med högre kapacitet, kallat En Trave Till (ETT).

Stockholm
För Skogsindustrierna

2015-09-30



Karolina Boholm
Transportdirektör