

Stockholm 2023-03-03

Skogsstyrelsen

Yttrande över remissen "Nulägesanalys av enskilda vägar med inriktning på skogsbrukets transporter"

Skogsstyrelsen önskar en bred nulägesanalys och har genom att remittera rapporten efterfrågat Sveriges Hembygdsförbunds (SHF) specifika kompetensområde.

SHF bedömer att rapporten har en tydlig struktur och att ämnet är genomlyst utifrån den mångfald av perspektiv som skogsvägarna i Sverige kan ses ur. Den skulle dock kunna kompletteras med en innehållsförteckning, så att man lätt kan hitta till specifika kapitel. Vi ser positivt på att det gjorts en analys av de enskilda vägarna i skogslandskapet och att det belyser vilka underlag som saknas, vilket vi hoppas kommer generera i nya utredningar som kan förbättra kunskapsläget.

Hembygdsrörelsen är företrädare för det allmänna intresset. Det innebär att den enskilda medlemmen kan vara ägare till både skogsmark och skogsvägar men som medlem i föreningen värna om allmänhetens tillgång till att vistas i skogen för dess sociala värden.

SHF arbetar brett med kulturmiljöfrågorna och de miljö kvalitetsmål som berör kulturlandskapets olika delar. *Levande skogar* är ett av de mål vi lyfter fram i "Hållbara landskap – Sveriges hembygdsförbunds program för en hållbar utveckling av natur- och kulturlandskapet". Hållbarhet är en viktig fråga för oss och rapporten berör många sådana frågor som är relevanta att göra väl avvägda beslut kring vilken riktning vi vill ta för framtiden.

För anläggandet och underhåll av vägar och broar krävs omfattande material av grus, krossad morän eller krossat berg (s.25) samt cement. Enligt rapporten finns behov av 10 miljoner ton grus per år.(s.26) Enligt en bedömning byggdes 300 mil nya vägar 2021, vilket är nästan det dubbla mot vad som byggdes runt år 2000. (s.5) Rapporten lyfter också fram att om förslaget att skärpta regler för husbehovstäckter går igenom kan det innebära längre transporter eftersom material från annat håll då används för att den egna marknaden blir orimligt dyr. (s. 20) SHF anser att vi i vårt land bör vara restriktiva med de resurser som är ändliga och att lokala material som inte behöver förädlas i större utsträckning borde vara det mest hållbara alternativet.

Övergången från krossad morän till krossat berg orsakar, som det står i rapporten skada på yrkestrafikens däck. (s.34) SHF vill även lägga till att det är problematiskt även för de

personbilar som behöver trafikera vägen samt att det försvårar för fotgängare och cyklister att ta sig fram på så grovt och vasst underlag.

Enligt rapporten finns det regionala skillnader. (s.30, 38) I ett stort och avlångt land som Sverige bör regler, krav och vägledning för byggandet av vägar anpassas efter de regionala skillnader som finns. Stora vändplatser är mer lämpade för större sammanhållna skogar i norr där större uttag av virke kan transporteras mer miljövänligt med längre ekipage än i södra Sverige. I södra delen finns företrädesvis mer av småbrutna landskap där mindre eller kortare fordon kan åka runt på vägar i skogen för att komma tillbaka utan att behöva en vändplats.

Allt tyngre fordon och laster, kräver högre tillgänglighetsklassade vägar. (s.10) SHF anser att man ur hållbarhetssynpunkt istället för att bygga fler, bredare och mer robusta vägar för större, längre och tyngre fordon bör fokus vara på att utveckla fordon/skotare som är mindre som inte drar så mycket energi och är smidigare så att det går lättare att transportera ut virket till vägen. Skogsstyrelsen har antagit ett mål om att öka omfattningen av hyggesfritt skogsbruk, vilket innebär att brukandet i skogen kommer bli annorlunda i framtiden. Man kommer behöva köra in oftare och ta ut mindre virke varje gång. Vilket också kommer ställa större krav på lättare och smidigare fordon för att inte skada träd och markfloran, vilket även kommer gynna den biologiska mångfalden.

Tillgängligheten till den unika allemansrätten att vistas i skog och mark begränsas av att allt fler vägbommar sätts upp i skogen. Enligt rapporten är detta även en nackdel för räddningstjänsten vid skogsbrand.

De sociala värdena inbegriper både rekreation och friluftsliv och kultur- och naturmiljövärden med flera viktiga värden som allmänheten bör ha möjlighet att ta del av i sitt närområde eller som turister. Det traditionella brukandet som genererar biologisk mångfald bör tas extra hänsyn till då de genererar alla de nämnda värdena som allmänheten uppskattar vid vistandet i skogslandskapet.

När vägrenar omnämns i rapporten är det bara i positiva ordalag. SHF håller med om det som står om vägrenar men man bör även titta på vad forskningen säger om hur floran och faunan som lever i dessa miljöer, som efterliknar gångna tiders ängar, påverkas av de föroreningar som trafiken genererar. Något som heller inte nämns är det sätt på vilket skogsbilvägarna sköts med sensommar/höstlig dikesröjning vilket kan orsaka en snabb spridning av invasiva arter till exempel lupiner, som kan innebära att de konkurrerar ut den tidigare floran.

Dagens brukande av skogen leder till transporter på 28 miljoner mil av 71 miljoner ton oförädlad träbiomassa varje år, vilket motsvarande 7000 varv runt jorden. (s.4) SHF vill än en gång lyfta hållbarhetstanken i det här sammanhanget. Vi saknar en diskussion om ett ökat antal sågar och andra förädlingsanläggningar till exempel förvandling av biomassa till energi som är mer utspridda på fler platser i landet kan göra att transporterna minskar.



SHF saknar en diskussion gällande den problematiken som kan förekomma inom en del gemensamhetsanläggningar i rapporten. Till exempel kan osämja mellan olika markägare ibland orsaka svårläkta konflikter, vilket kan resultera i både försämrat underhåll och vägbommar.

Vissa av de statliga bidragen för enskilda vägar har upphört och andra bidrag har gjorts om, vilket inneburit att några regioner fått minskade bidrag. (s.23) Även de eventuella kommunala bidrag som finns kan ha minskat för vissa bidragstagare. Kostnaderna för vägarna ökar dock i takt med alla andra utgifter i samhället. Som det beskrivs i rapporten medför förändringen av klimatet att vägarna utsätts för allt större påfrestning. (s.35) Dessa aspekter kan behöva belysas på ett tydligare sätt, så att det framgår att en minskande ekonomi för vägförvaltarna och ökande påfrestning av vägarna inte går ihop.

Liksom vid skogsbrukande kan kulturmiljöer ta skada även när nya vägar anläggs. Ett vägområde är stort och tillsammans med virkesupplag är risken stor för irreparabla skador på vårt kulturarv. När det gäller broar kan hantering av äldre broarna innebära både minskad tillgänglighet och att kulturhistoriska värden kan gå förlorade. Äldre broar kan stängas av utan att någon besiktning gjorts, skogsbolagen tar för givet att de är dåliga, vilket hindrar allmänheten att komma ut i markerna. Medan andra äldre broar rivs och ersätts av nya broar eller trummor, vilket kan innebära att kulturvärden går förlorade.

I rapporten framkommer att det i dagsläget finns många brister på skogsvägarna och att det skett en försämring av vägarnas tillstånd i jämförelse med tidigare, vilket vi ser som beklagligt. Möjligen kan en återgång till en ökad kontroll, samverkan och upprättande av vägplaner förbättra läget i framtiden.

För Sveriges hembygdsförbund

Jan Nordwall
Generalsekreterare

Helena Rosenberg
Kulturmiljöstrateg