

Yttrande över remiss från Skogsstyrelsen gällande Nulägesanalys av enskilda vägar med inriktning på skogsbrukets transporter

Sammanfattning

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) instämmer i remissens huvudpunkter, men finner en stor mängd otydligheter som främst beror på att begrepp inte är definierade i tillräcklig omfattning. SLU anser dock att remissens huvudpunkter, som är de i varje huvudkapitel uppräknade punkterna "Nuläge för eventuella åtgärder", bör lyftas fram på ett tydligare sätt i sammanfattningen. Som det är nu måste en läsare bläddra fram och tillbaka många gånger mellan 8 olika huvudkapitel för att få en samlad bild av de delar av nuläget som författarna anser vara i behov av åtgärder.

Rapporten ger i sin helhet en gedigen och tämligen heltäckande beskrivning av nuläget. Den bör därför kunna tjäna som en utmärkt utgångspunkt för kommande arbete med handlingsplaner för framtiden.

Generella synpunkter

SLU instämmer i de "Nulägen för eventuella åtgärder" som remissen inleder huvudkapiteln med, men anser att de ska förtydligas och renodlas till struktur och språk efter en allmän genomgång av hela textmassan. Generellt så saknas en innehållsförteckning så att läsaren kan orientera sig och få överblick i den omfattande texten, vars struktur skiljer sig åt mellan olika kapitel. Många begrepp behöver förklaras och definieras för att förstås. Rätt ofta saknas referens till olika påståenden. Det finns en hel del språkliga fel liksom talspråk i texten. En nulägesanalys kan på många sätt likställas med en "state of the art" beskrivning av nuläget inom ett område. Därför är det också av högsta vikt att nuläget är korrekt beskrivet, med tydliga begrepp och att fakta är underbyggda med referenser.

I egenskap av att vara en utbildande myndighet så anser SLU att den information som finns i tabell 5 ”Översiktlig sammanställning av bedömd situationen när det gäller kompetens inom ämnet vägar, med mera, för olika kategorier verksamma inom skogsbruket”, (Kapitel 6 Kompetens) är förvirrande och långt ifrån fullständig.

En fylligare och djupare redovisning av nyttor och nackdelar med skogsbilvägar vore bra i kapitel 7 samt i sammanfattningens inledande stycken.

Kapitel 8 kan kompletteras med att (enligt PEFC:s standardbilaga ”Policy för balans mellan Skogsbruk och Rennäring”): ”samråd inom rennäringens åretruntmarker ska göras i enlighet med skogsvårdslagstiftningen”. Detta kopplar till SVL 31 § samt allmänna råd till denna.

Specifika synpunkter

Sid 4, sammanfattning: ”Sverige transporteras cirka 71 miljoner ton oförädlad trädbiomassa varje år och det körs 280 miljoner fordonskilometer. Det motsvarar 7 000 varv runt jorden”. Avses 280 miljoner km för att transportera dessa 71 miljoner ton eller totalt i landet? Nu kan man läsa det som totalt med vilken last som helst.

Sid 6: ”Hur mycket av vägnätet som har klimatanpassats är okänt” Bör vara: Hur stor andel av..

Sid 7: I kapitel 1 ”Enskilda vägar i Sverige” borde man i en nulägesanalys även få med ett antal grova nyckeltal för skogsbilvägar, som antal meter skogsbilväg per ha skogsmark samt fördelning på vägstandard i olika delar av Sverige.

Sid 7: ”Fortfarande år 2029 kommer cirka 20–30 % av det strategiska vägnätet inte att vara öppet för tung trafik.” Begreppet strategiskt vägnät behöver definieras liksom vad som avses med tung trafik. Av texten kan man anta att det är 74 ton som avses, men det är inte helt klart.

Sid 8: ”Det statliga vägnätet är till cirka 75 % och det kommunala till cirka 70 % lågtrafikerat”. Referens på detta?

Sid 8: ”Vägar med den lägsta bärighetsklassen (BK1) utgör cirka 60 % av det allmänna vägnätet (maj 2022) (tabell 2). För tyngre virkestransporter krävs BK4 eller BK4s (vilket 25 % av det allmänna vägnätet uppfyller)”. Här finns ett sakfel som gör att jag tror att man behöver se över texten helt och hållet i detta avsnitt. Här sägs att BK1 är lägsta bärighetsklassen, men det stämmer inte. Systemet med BK klasser är ologiskt, men ser ut så här: Lägst är BK3 med 37 ton, sedan BK2 med 51,4 ton, BK1 med 64 ton och högst är BK4 med 74 ton. Allt detta under förutsättning att avståndet mellan fordonstågets första och sista axel är över vissa mått, samt en del andra detaljer.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Matt-och-vikt/viktbestammelser/Bruttoviktstabeller/>

Sid 8: ”Vid slutet av 2022 beräknas ca 60% av det totala vägnätet vara öppet för BK4” Stämmer detta verkligen? Enligt tabell 1 är den totala väglängden 57080 mil. Kan det verkligen vara så att 60% av dessa är öppna för 74 tons fordon, dvs 34250 mil?

Sid 8: Tabell 2. Där är det summerat till 15000 mil allmänna vägar. I tabell 1 så summerar statliga och kommunala vägar (dvs allmänna vägar) till ca 14000 mil. Dvs det "fattas 1000 mil" någonstans.

Sid 9: I tabell 3 så är det angivet att en källa ska läggas in. Detta gäller även för referens nr 11 (sid 11) och referens nr 59 (sid 31).

Sid 9: ”Av avläggen ligger 94% vid enskild väg...”: Referens på detta.

Sid 12: Avsnitt 1.2. och 1.2.1. Referenser saknas till en mängd påståenden där.

Sid 13: ”Det kan även vara enskilda vägar som..” Detta är ett exempel på när man har gjort ett nytt stycke där det egentligen bör vara en direkt anslutning till texten innan. Detta skrivsätt förekommer på många ställen i rapporten.

Sid 18: ”Normalt räcker inte att kommunicera med en myndighet, vanligtvis Skogsstyrelsen”. Detta är ett exempel på en konstig mening, vilket det finns fler av i rapporten.

Sid 21: ”Många skogsbilvägar riskerar anläggas och underhållas med underfinansiering”. Ett exempel till på en konstig mening.

Sid 22: ”I Skogforsks drivningsenkäter har skotningsavståndet från 2008–2016 varierat vilket kan tyda på att under denna period har inriktningen mera varit på att bygga sig förbi hinder än att förtäta vägnätet” Oklart om man med detta menar att skotarna har tagit omvägar eller vad man menar.

Sid 23: ”Att uppgradera så stor del av vägnätet som möjligt till BK4 och att tillåta långa fordon som möjliggör större last per kilometer medför möjligheter till en sådan effektivisering.” Oklart: Avses färre lass per 1000 ton transporterat, eller vad?

Sid 24: ”Slutsatsen i SUS 2001 om den minskade graden av...” Är SUS 2001 definierat/förklarat i texten?

Sid 25: Rubriken ”Tillgång på material” har hamnat fel. Samt punkt 4, Biometrias klassning av skogsbilväg, under punkten 2.2.4 tycks avslutas med en ofullständig mening.

Sid 27: ”*I förhållande till HMPI54 har vägkostnaderna ökat mer från millennieskiftet till idag (2021) (figur variation)*”. Ska nog vara figur 5.

Sid 28: Figur 6 saknar sort på y-axeln.

Sid 33: ”*Det saknas kunskap om energieffekterna av rullmotstånd hos virkesbilar*”. Oklart vad begreppet "energieffekter" betyder? Avses bränsleförbrukning per transporterat ton, eller vad?

Sid 33, avsnitt 3.1: Generellt så saknas beskrivningar över vad begreppen betyder. Är tandembilar de som har fullgod mekanisk drivning på två hjulaxlar? Är boggibilar de som har drivning på bara en hjulaxel, och den andra inom boggin bara är medrullande? Oklart! Med 8 axliga ekipage, menar man då med 3 axlar på bil och 5 axlar på släp, eller vad? Det vore också på sin plats att normala och maximala fordonslängder anges.

Sid 33: ”*Luftfjädring är det klart dominerande fjädringssystemet. Vagnarna byggs dessutom lägre i dagens konstruktion för att rymma mer virke*”. Vad tillför ordet dessutom i detta sammanhang?

Sid 33, avsnitt 3.2 Information saknas om möjligheten att ställa av kranen för att kunna lasta ca 2 ton extra, hur vanligt det är osv.

Sid 33: ”*Det finns åkeriföretag som prövat Z-kranar, men krantypen har ännu inte slagit igenom. Fördelen med Z-kran är att man inte behöver lämna hytten vid industrin för att lyfta undan kranen och att bilen får lite mer tyngd bak, till exempel på en tridembil*”. Definition av vad en Z-kran är för något saknas. Avses att man med en konventionell kran måste flytta undan den från sitt transportläge över lasset så att industrins lastmaskin ska kunna lasta av, eller vad? Varför är det en fördel med mera tyngd bak, och varför är det speciellt uttalat för en tridembil?

Sid 34: ”*Axeljustering är av godo då det sänker bränsleförbrukning, men möjligheten utnyttjas sannolikt inte tillräckligt*”. Justering av vad? Axlarnas placering eller vad?

Sid 34: ”*Det finns också andra bränslen som anses ha hög potential att ersätta det fossila bränslet*” Vilka bränslen avses?

Sid 34: ”*...och att ställa ihop stakarna på ett och samma ställe på ekipagen*”. Vid tomkörning då eller?

Sid 35: Texten antyder att det i sammanfattningsrutan även borde stå något om att: Ett viktigt nuläge för åtgärder är att: Det är sällan skador av ras och skred utreds vilket gör att kostnader och orsakerna till skadorna förblir okända.

Sid 35: ”*fler nollgenomgångar i norra Sverige*” Avses: Fler tillfällen när temperaturen passerar nollstrecket i..?

Sid 36: ”*Aktuella och fullständiga uppgifter saknas om alla vägar, framför allt om enskilda vägar*”. Bör förtydligas avseende vilka uppgifter som saknas.

Sid 36: ”*Det finns ett flertal vägegenskaper som medför försämrar arbetsmiljön vid skogliga transporter.*” Konstig mening.

Sid 36: ”*...men i sak lyfter man processen med överlämnandet och eftersläckningsarbete till markägare som en mer betydande orsak till att bränderna 2018 fick så pass stor spridning*”. Referens saknas för detta.

Sid 38: ”*Vändplaner är oftast snål tilltagna (större utmaning i söder än i norr).*” Konstig mening.

Sid 40: ”*Det finns lite fortbildning eller litteratur inom området att ta del av*”.
Talspråk.

Sid 41: Tabell 5. Denna tabell är långt ifrån färdigställd. Den är otydlig i form av att utbildningsnivåer och typer blandas huller om buller, samt att info som saknas i vissa rutor ges i andra. I andra fall saknas info helt. Dessutom ifrågasätts om Trafikverket verkligen kan vara källa till informationen i tabell 5.

Sid 43: ”*Genom att ett vägområde inte är skogsmark utan är ett eget ägoslag.*”.
Bör vara: Eftersom ett vägområde....

Sid 49: ”*Mark med låg bärighet (fuktig mar som också har ...*” Bör vara: Mark med låg bärighet (fuktig mark som också har ...

Beslut om detta yttrande har på rektors uppdrag fattats av dekan Göran Ericsson efter föredragning av koordinator Linda Ferngren. Innehållet har utarbetats av professor Tomas Nordfjell vid institutionen för skogens biomaterial och teknologi samt universitetslektor Staffan Stenhag vid Skogsmästarskolan.

Göran Ericsson

Linda Ferngren