

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2026-04-14  
Besvaras senast  
2026-04-22 kl. 12.00

Till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD)

**2025/26:705 Ökad stängning av statliga vägar på grund av tjälnedläggningar i Norr- och Västerbotten**

Nu är det vår och tjälren släpper, vilket innebär att staten varje år stänger stora mängder vägar i Norrbotten och Västerbotten för tung trafik. Enbart i Norrbotten omfattade dessa tjälrestriktioner i fjol 357 mil väg – det betyder att omkring 30 procent av Trafikverkets vägnät i länet påverkas.

I Västerbotten är situationen inte fullt lika omfattande men fortfarande anmärkningsvärd. Särskilt oroande är den snabba ökningstakten, där en allt större andel av vägnätet periodvis blir obrukbar.

Tittar man på Trafikverkets egen statistik avseende så kallade tjälnedläggningar de senaste två decennierna ser man tydligt att antalet mil med nedstängningar av vägar för tung trafik ökat dramatiskt i jämförelse med i Jämtland och Västernorrland. Det intressanta är också att tiden för stängningen blivit längre. Även om våren kommer tidigare och vägarna därmed också stängs tidigare så varar stoppet för körning precis som förut – tills i början av sommaren. Det tyder på två saker: att virket stängs in betydligt längre än vad som behövs och att staten sparar på underhållet. Det blir en förlust för både enskilda skogsägare och industrin.

Konsekvenserna av detta faller tungt på företagare och i förlängningen svensk export och samhällsekonomi. Bristande underhåll leder till stoppade godsflöden och ökade kostnader. För skogsägare innebär det att virke kan bli liggande vid väg i månader i väntan på transport, med risk för kvalitetsförsämring. Det ökar också behovet av alternativa skogsbilvägar, vilka är kostsamma att anlägga och underhålla, samt minskar den produktiva skogsmarken.

Företrädare för industrin vittnar om betydande utmaningar. Tjälnedläggningarna försvårar råvaruförsörjningen och tvingar fram alternativa lösningar, såsom ökade lager och inköp från andra regioner, ofta med längre transporter och högre kostnader. Detta riskerar i sin tur att försämra villkoren för lokala skogsägare i Norrbotten och Västerbotten, som kan få sämre betalt för sitt virke. Tillförlitliga och kostnadseffektiva transporter är avgörande för värdeskapande på landsbygden, för industrijobben längs kusten och för Sveriges internationella konkurrenskraft.

I den senaste nationella planen för transportinfrastrukturen gjordes betydande

satsningar på vägunderhåll, och regeringen har uttalat ambitionen att minska det eftersatta underhållet i landet. Det är positivt. Samtidigt är det avgörande att Trafikverket prioriterar insatser där behoven är som störst. Det är därför hög tid att prioritera det periodvis otjänliga vägnätet i Norrbotten och Västerbotten.

Det är inte rimligt att en årligen återkommande situation – där betydande delar av vägnätet stängs av – fortsätter att skapa ekonomiska merkostnader för privatpersoner, skogsägare, industri och svensk samhällsekonomi.

Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson:

Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att säkerställa att vägunderhållet i Norrbotten och Västerbotten prioriteras, så att omfattningen av tjälavstängningar minskar och tillförlitliga transporter kan garanteras för näringsliv och boende i norra Sverige?

.....

Helena Lindahl (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren