
Till: Fyrbodals Kommunalförbund

Småskaliga vägnätet i Dalsland

Dalsland, i norra Fyrbodal präglas av stark industri-, skog- och turismnäring i gränsregionen till Norge. En viktig förutsättning för invånarna i Dalsland, företagen som verkar här och människor som besöker området är en god väginfrastruktur. Många människor startar sina resor till arbete och studier på vägar och det är helt avgörande för att industrin ska få skogsråvaran från den bohuslänska och dalsländska skogen. Bra vägar är även helt avgörande för offentlig service på landsbygden så att sophämtning, post, hemtjänst, ambulans och räddningstjänst kan tillhandahålla service.

Fyrbodal är ett område som särskilt har åsidosatts vad gäller väg infrastrukturen och särskilt drabbats av tjäle restriktioner för tung trafik. Från årsskiftet till den 13 maj i 2019 har Fyrbodal haft 9873 dygns kilometer avstängd väg på grund av tjäl restriktioner. Det är mer än dubbelt så mycket som Västernorrland, Jämtland och Västerbotten tillsammans.

Dals-Ed, Bengtsfors och Färgelanda, har drabbats av mer avstängd väg än de tre nämnda länen ovan (RUT 2019:611). I Fyrbodal är det främst grusvägar som drabbats av dessa restriktioner. I bifogad tabell där man även kan göra det intressanta jämförelsen med Värmland där Trafikverket investerat i omfattande insatser för tjälsäkring och där man tydligt ser att Dalsland hittills har varit missgynnade av inte tillhöra Trafikverkets indelning i "skogslän" där Västra Götaland saknas.

I nuvarande Nationell plan 2018-2029 konstateras att det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt.

Västra Götaland skrev i remissvar 2017 på Nationell plan:

“Att det mindre vägnätet kommer få ett försämrat tillstånd under planperioden ser vi med stor oro på, då det mindre vägnätet är av stor betydelse för stora delar av vårt län.”

Anslag Bärighet i nuvarande nationell plan

Den totala satsningen på bärighetsanslaget är 16,3 miljarder kronor och inriktningen för bärighetsanslaget under planperioden är:

1.Successiv upplåtelse av ett vägnät för den nya bärighetsklassen BK4 på det statliga vägnätet

Satsningen sker med tyngdpunkt på vägar som ingår i vägnätet Strategiskt utpekade vägar för tung trafik. Satsningen ska bidra till att de strategiskt utpekade vägarna för tung trafik successivt kan upplåtas för BK4 i hela Sverige. Satsningen ska bidra till att de viktigaste godsstråken för tung trafik inklusive de viktigaste vägarna för den areella näringen kan upplåtas för den nya bärighetsklassen. I planen satsas cirka 10 miljarder kronor för att anpassa vägnätet så att det klarar den högre belastningen. Målsättningen med planförslaget är att öka bärigheten på 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet under planperioden. Satsningen ska baseras på samhällsekonomiska principer och prioriteringen kommer genomföras i dialog med näringslivet och andra berörda aktörer för att få ut så stora samhällsnyttor som möjligt.

2.Framkomlighet året runt för tung trafik

Satsningen syftar till att vägarna i så stor utsträckning som möjligt ska vara framkomliga för tung trafik året runt, det vill säga att minska bärighetsrestriktioner vid exempelvis extremväder och tjällossning. I planförslaget satsas cirka 4,8 miljarder för att den tunga trafiken ska kunna använda en större del av vägnätet året runt. Satsningen motiveras med att klimatpåverkan även fortsättningsvis kommer bidra till ökade problem med tjällossning och att effekten av ännu tyngre transporter medför en ökad risk för fler restriktioner om inte åtgärder vidtas. Satsningen förväntas bidra till att bibehålla en hög tillgänglighet för tyngre trafik året runt.

I arbetet med de funktionellt prioriterade godstransportvägar konstaterade kommunerna att det uppstår svårigheter och ett oklart läge för de av näringslivet utpekade strategiska godstransportvägar om de enbart hänvisas till en fortsatt hantering inom ramen för bärighetsvägnätet. Kommunerna och delregionerna upplever hittills att möjligheten till inflytande och påverkan på planeringen för bärighetsvägnätet varit ringa.

Den planerade järnvägsterminal i Bäckefors där Naturvårdsverket gett närmare 30 miljoner kronor i klimatstöd till Södra skogsägarna, innebär en stor ökning av antalet timmertransporter i området.

Terminalen ska enligt planerna vara färdigställd 31 juli 2022.

Genom anläggandet av omlastningsterminalen flyttas minst 230 000 årston över från landsväg till järnväg och det beräknas att minska antalet timmertransporter med ca 6000 fordon/år genom Göteborg med betydande miljövinster som följd.

Undertecknade kommuner i Dalsland menar att det är mycket viktigt att Västra Götalandsregionen i sina remissvar på revidering av Nationell plan till Trafikverket, gör en tydlig och klar markering, att det är av högsta prioritet för Dalsland och Fyrbodal att tillräckligt med medel avsätts för underhåll och bärighetshöjande åtgärder.

Vi ser även ett behov av innovativa lösningar och möjligheter för kombinationer mellan regional och nationell plan som kan bidra till genomförandet av förbättringar och vidmakthållande av standard och framkomlighet i det småskaliga vägnätet i Dalsland.

2020-11-23

Kommunstyrelsens Ordförande

Bengtsfors kommun

Dals-Eds kommun

Färgelanda kommun

Melleruds Kommun

Åmåls kommun

Bilaga: Tjälrestriktioner i Fyrbodals kommuner i dygnskilometer, jan 2019-maj 2019

Tabell 1. Tjälrestriktioner i Fyrbodals kommuner i dygnskilometer, jan 2019-maj 2019, jämförelse med Värmland

	Belagd väg Dygnskm	Grusväg Dygnskm	Totalt Dygnskm
Munkedal	14	298	312
Tanum	175	1 753	1 928
Dals-Ed	234	1 105	1 339
Färgelanda	137	1 606	1 743
Bengtsfors	470	1 803	2 273
Mellerud	176	523	699
Strömstad	91	295	386
Vänersborg	2	373	375
Åmål	212	605	817
Summa Fyrbodal	1 511	8 361	9 873
Summa Värmland			1

Källa: Trafikverket, 2019