



Hälsingetidningar AB; Ljusnan, LjP, HT, Hälsinge-Kuriren, ÖP, LT, Tidningen Härjedalen, Maskinentreprenören, Nordisk Industri, Nordisk Infrastruktur, Skogsägaren, Skogen, Proffs för yrkestrafikanter, Byggindustrin, Svensk Åkeritidning, Gefle Dagblad, Arbetarbladet, Expressen, Aftonbladet, SvD, DN, DI

Debatt /Opinion

Vibeke Sjögren Ottosson

Projektledare

Samhällsbyggnadskontoret, Bollnäs kommun

vibeke.sjogren.ottosson@bollnas.se

070-190 96 39 / 0278-252 25

Höjd säkerhet och framkomlighet krävs längs vägnätet i Norrlands inland, riksvägarna 83/84, Fjällvägen

Åkerinäringen är tillsammans med påbyggnadsbranschen tydlig. Bättre framkomlighet och förkortade restider är en förutsättning för utveckling av näringsliv och kommuner och därmed tillväxt. Vi lyfter fram ett antal intressanta synpunkter på förbättringsförslag, för att uppnå ett bättre vägnät i nedre Norrlands inland, framförallt en framkomligare riksväg 83/84.

Övergripande eftersträvas en väg som inte bara underlättar för tung trafik, utan för alla trafikslag. Ett transportsystem som gynnar den lokala utvecklingen är livsviktig även för åkerinäringen, eftersom den är beroende av ett stabilt och helst växande kundunderlag.

Riksvägarna 83 och 84, som går genom Hälsingland och Härjedalen, utgör en del av ett större transnationellt godstransportsystem. Vägstråket har av kommunerna och näringslivet döpts till Fjällvägen. Fjällvägen är också ett samarbetsprojekt mellan Söderhamns, Bollnäs, Ljusdals och Härjedalens kommuner, destinationsbolagen i Järvsö, Vemdalen och Funäsfjällen/näringslivet samt Region Jämtland Härjedalen och Region Gävleborg. Det är ett innovativt samarbete mellan offentlig och privat sektor där en fördjupad dialog med Trafikverket visar hur viktigt det är och bygga upp en samverkansplattform. Den kortaste vägen från kust till fjäll ska stärkas med ekonomisk-, social- och miljömässig hållbarhet längs stråket. Det är primärt att ha en infrastruktur som fungerar. Arbetet med att utveckla ett vägstråk, som är mer än 40 mil långt, är ett långsiktigt arbete.

Fjällvägen är ett mångfunktionellt stråk och trafikflödena är både bitvis och periodvis extremt höga, över 4000 ådt (årsdygnstrafik) och dessvärre också högt olycksdrabbad längs vissa sträckor. Bland funktionerna kan nämnas studiependling, arbetspendling, sjukvårdstransporter, transporter av farligt gods, åkerinäring, fritidsturism, fjärrturism,

upplevelseväg, riksväg, omledningsväg och internationellt stråk(binder samman Sverige och Norge) Många funktioner är beroende av varandra och försvinner en funktion till följd av ett undermåligt transportsystem är risken stor att fler funktioner slås ut. Detta helhetsseende bör beaktas i allt utvecklingsarbete. Projekt Fjällvägen arbetar med detta och lyfter frågorna tillsammans med branscherna.

En utvecklad infrastruktur är nödvändig. Det finns stora brister i trafiksäkerhet och framkomlighet längs rv 83 och 84, något som påverkar både tillgänglighet och utveckling och därmed tillväxt. Den nuvarande trafiksäkerheten är låg, beroende på låg standard och betydande trafiklast. Rv 83 är Gävleborgs läns mest trafikerade riksväg. Det är en vital länk för näringsidkare och åkeriföretagens godstransporter, då den sammanbinder inlandet med viktiga målpunkter längs Östersjökusten. Fjällvägen är huvudstråket för flertalet busstransporter mellan Mälardalsområdet och Härjedalen/ Jämtland. Stora flöden av virkestransporter transporteras dagligen från Härjedalen /Jämtland och norra, västra och södra Hälsingland till kusten. Stråket berör de boende och näringsidkare men är också en pulsåder för fjälltrafiken till de stora turistdestinationerna i Härjedalen/ Jämtland och Gävleborgs läns största destination, Järvsö. Trafikvolymen ökar med upp till 60 % i samband med fjällturismen. De stora turismsatsningarna längs Fjällvägen, som är året runt-relaterade, förutsätter en höjd standard. Väg 83 och 84 är också viktiga delar i ett sammanhängande stråk vidare norrut på väg E 45 mot både Östersund och Jämtlandsfjällen samt en del av ett större transportsystem. Fjällvägenstråket ingår i ett system, från Mälardalen via Gävle till Trondheim, med stor utvecklingspotential.

Efter flera av varandra oberoende mätningar då vi själva rest den ena eller andra vägsträckan har vi fastställt följande. Det är betydligt kortare avstånd att åka genom inlandet än vad det är att åka utmed kusten. Restiden är ungefär densamma, ibland snabbare via inlandet och ibland snabbare via kusten. Skulle inlandet däremot underhållas och utvecklas till en mer normal vägstandard med mer normal hastighetsreglering skulle restiden sannolikt minska ordentligt. Riksväg 83 är idag Gävleborg läns mest trafikerade riksväg när det gäller tung trafik (NVDB-databasen) Fjällvägen, och framförallt riksväg 83, är en liten del i ett större transnationellt godstransportsystem, men uppfyller å andra sidan en mycket viktig funktion. Fjällvägen är länken mellan andra större stråk t.ex. Europaväg 4, Europaväg 45, riksväg 50 och länsväg 272. Längs hela Fjällvägen finns idag över 100 åkeriföretag etablerade. Upprustningen av Gävle hamn, Sveriges fjärde största oljehamn, har och kommer att få en ökad betydelse för av- och pålastning för tung trafik. Kombinationen av arbetspendling, godstransporter och besöksnäring genererar höga trafikvolymmer med blandade fordonstyper, på riksvägar som idag inte är dimensionerade för detta. Fjällvägen har också funktionen som omledningsväg, vid stopp på t.ex. E4:an och är en av få vägar som klarar av den tunga trafiken, samt transporter med farligt gods.

Åkerinäringen framhåller att långa och tunga transporter fungerar mycket bra vid längre körningar, 15 mil och längre. Idag är volymerna av timmerflöden väldigt höga längs stråket, 100 000 – 351 885 ton. Om man kan lasta 4 travar virke istället för tre tar man bort en bil av fyra vilket säger sig självt, att det leder till mindre antal lastbilar på vägarna, bättre miljö och säkerhet. Vägarna behöver förstärkas så att de klarar den nya bärighetsklassen. Använd den mängd forskning och rapporter som gjorts på detta där det klart visar vilken längd och vikt som är gynnsammast för naturen, ta hänsyn till dessa och bygg om vägar och broar så att de klarar detta. För att komma framåt i utvecklingen och för att minska miljöpåverkan måste en

helhetssyn råda och samordning mellan aktörer ske. Vi behöver ha en samsyn om vilka förändringar av vägar och broar som behöver göras för att möjliggöra denna minskade och förbättrade miljöpåverkan. Det som behövs är ett helhetsgrepp om skogstransporten där politiker, fack, sjö- och åkerinäring gemensamt måste ta tag i problematiken. Vi kommer alltid att behöva använda sjö och järnväg för våra skogstransporter och vi kommer alltid att behöva använda lastbil för att hämta virket ut ur skogarna. Därför finns också nu planerna för ett skogstransportkluster i området. Inom klustret ska det samarbetas för bättre utveckling, tekniska helhetslösningar, expansion, export, tillgänglighet och närhet till kunden.

Fjällvägen, rv 83/84, har ett syfte ut ett samhällsperspektiv och med rätt insatser stärks utvecklingen. Investeringar i infrastrukturen stimulerar skogsnäringen, industrin, de kulturella och kreativa näringarna och besöksnäringen och ger nya arbetsmöjligheter. En säkrare väg med kortare restider är en förutsättning för utveckling av näringslivet. Ett näringsliv som har en tydlig relation med omvärlden, ett stort flöde av transporter och därmed stor betydelse för tillväxten regionalt och nationellt. På våra vägar finns resurser, i form av chaufförer, teknikutvecklare, resenärer, företagare, pendlare m fl, som kan bidra med kunskap om hur investeringar får störst effekt. Bra samverkan och investeringar i vägnätet i Norrlands inland krävs för att kunna ta vara på Sveriges resurser och på så sätt bidra till bra ekonomi, bra styrning och en bra utveckling. Transportsystemet och behoven behöver vi möta mer proaktivt. En strategi för hur de ekonomiska styrmedlen används behöver utvecklas och vi måste samverka kring detta. Satsningar på ett funktionellt och betydelsefullt stråk som Fjällvägen ger effekter. Effekter på både ekonomisk och sysselsättningsmässig tillväxt. Det kommer alla att vinna på. Vi ska kroka arm, inte benkroka.

Per Olsson

VD Parator Industri AB Bollnäs

Lennart Wallström

Produktutvecklingschef ExTe Fabriks AB Färila

Stefan Wennerstrand

VD, NärLjus, Ljusdals kommun

Kjell Jonsson

VD ExTe Fabriks AB Färila

Reidar Thunell

Styrelseordförande
TimmerLogistikVäst AB

Hans Olsson

Leveransledare Rundvirke

Mellanskog

Carina Jakobsson

VD Kilafors Industri AB

VD S.E Hjelms Hydraul och Fordonsteknik AB

Catharina Törngren

VD, Reaxcer AB

Curt Göransson

VD, Göransson Åkeri AB

Peter Eriksson

Näringslivschef, Bollnäs kommun

Vibeke Sjögren Ottosson

Projektledare Fjällvägen

Thony Gustafson

Näringslivschef, Härjedalens Kommun