

Yttrande angående Rapport från Trafikverket och Transportstyrelsen om tyngre fordon på det allmänna vägnätet. N2014/3453/TE, N2014/3454/TE. Remiss Näringsdepartementet.

NärLjus, Ljusdals kommuns näringspolitiska stiftelse, TimmerLogistikVäst AB, Exte Fabriks AB, Curt Göransson Åkeri AB samt Projekt Fjällvägen har tagit del av rapporterna och vill bidra med följande synpunkter och kompletteringar till andra yttranden inom det geografiska område vi verkar i.

Riksvägarna 83 och 84, som går genom Hälsingland och Härjedalen, utgör en del av ett större transnationellt godstransportsystem. Vägstråket har av kommunerna och besöksnäringen döpts till Fjällvägen. Fjällvägen är också ett samarbetsprojekt mellan Söderhamns, Bollnäs, Ljusdals och Härjedalens kommuner, destinationsbolagen i Järvsö, Vemdalen och Funäsfjällen samt Regionförbundet i Jämtlands län och Region Gävleborg. Arbetet sker i dialog med Trafikverket. Ett samarbete för bättre och utvecklad infrastruktur och innovativ samverkan. Den kortaste vägen från kust till fjäll ska stärkas med ekonomisk-, social- och miljömässig hållbarhet längs stråket.

Fjällvägen är ett mångfunktionellt stråk och trafikflödena är både bitvis och periodvis extremt höga. 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 stor. Detta helhetsseende bör beaktas i allt utvecklingsarbete.

Fjällvägen – ett strategiskt godsstråk

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 dimensionerad 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.

Miljömål och konsekvenser

Bristfälligt underhåll och frånvaron av strategiska investeringar i ett vägavsnitt som under 50 år varit väl fungerande har lett till allt sämre vägar i inlandet. Samtidigt har det satsats stora resurser på alternativa vägar vilket lett fram till att framför allt persontrafiken i allt högre utsträckning väljer längre alternativ. Fjällvägen är kortare och genererar mindre utsläpp av

växthusgaser. Den tunga trafiken väljer också oftast den kortaste vägen, vilket tydligt märks på våra vägar.

I intervjuer och yttranden har åkerinäringen lyft fram ett antal intressanta synpunkter på förbättringsförslag, för att uppnå 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 dessa är beroende av ett stabilt och helst växande kundunderlag.

Vidare framhåller åkerinäringen att långa och tunga transporter fungerar mycket bra vid längre körningar, 15 mil och längre. 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.

För att komma framåt i utvecklingen och för att minska miljöpåverkan måste en helhetssyn råda och samordning mellan aktörer ske. Vi behöver förstå att Sverige är världsledande i den tekniska utvecklingen. För att göra det måste vi kunna utnyttja all teknisk kapacitet som finns i bilen. T ex kan tekniska axeltrycken användas mer effektivt än den görs idag, när totalvikten bestäms av avstånd mellan första och sista axel. Det går att ha en mycket bra kontroll på axellaster och lastvikter tack vare utveckling av information från luftfjädringen. Vi behöver ha en samsyn på vilka förändringar av vägar och broar som behöver göras för att möjliggöra denna minskade och förbättrade miljöpåverkan. Chaufförerna som kör dessa fordon tar stort ansvar och med rätt utbildning kan dessa vara ett föredöme ute på vägarna.

Sammanfattning

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. Om vi ska fortsätta att vara världsledande, ur flera perspektiv - miljö, säkerhet och med andra trafikanter, måste vi fungera tillsammans som helhet samt lyssna på branschen som har det mest tekniska kunnandet om vad som är försvarbart miljömässigt. Vi ska kroka arm, inte benkroka.

Det som behövs är ett helhetsgrepp om skogstransporten där politiker, fack, sjö- och åkerinäring gemensamt måste ta tag i problematiken. Vi kan inte bromsa framtiden och om vi inte gör något blir vi omsprungna. 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.

Bra samverkan krävs för att kunna ta vara på Sveriges resurser och på så sätt bidra till bra ekonomi, bra styrning och en bra utveckling. Vi har moderna bilar som är gynnsamma för miljö och säkerhet - ge branschen möjlighet att utnyttja dessa resurser för att klara den internationella konkurrensen. Det kommer alla att vinna på.

Sammanfattningsvis med dessa synpunkter ser vi mycket positivt på att det lagda förslaget kommer till beslut snarast möjligt.



Lastförankring är ett begrepp. Vi uppfann det.

