



Skogsindustrierna

Föreningen Sveriges Skogsindustrier

Vägverket
Sektionen för Planering och Uppföljning

Stockholm den 31 mars 2003

781 87 BORLÄNGE

Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004 – 2015

Skogsindustrierna har remitterats rubricerade plan med underlagsrapporter och får anföra följande synpunkter.

Skogsindustrin i Sverige är köpare av transporttjänster i stor omfattning och är beroende av ett väl fungerande vägtransportsystem i alla sina länkar. Vi noterar behov av åtgärder i hela landet som, om de kom till utförande, på olika sätt skulle underlätta industrins transporter av skogsindustriprodukter. I remissvaret prioriterar vi dock de delar i planen som avser bärighetsåtgärder för tung trafik. Åtgärdsbehovet är stort och frågan central för industrins utveckling i Sverige på längre sikt.

Industrins bärighetsproblem är väl kända sedan många år av regering och riksdag liksom även av Vägverket, vilket också väl framgår av den remitterade planen. Infrastrukturproposition och beslut i riksdagen anvisar insatser för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion till en omfattning av 17 miljarder kronor under perioden 2004 – 2015. Vidare understryks bärighetsproblemen allvar av riksdagens beslut om en s k. närtidssatsning, varvid ytterligare 2.1 miljarder kronor öronmärks för ändamålet, d v s totalt 19.1 miljarder kronor. Nivån på satsningen gör att regeringen i infrastrukturpropositionen bedömer att full bärighet skall kunna uppnås på de vägar som är viktiga för näringslivet. Även i budgetpropositionen för 2003 poängteras åtgärdsbehovet. Som motiv för insatserna har råvaruförsörjningsproblemen inom skogsindustrin särskilt uppmärksammas. För skogsindustrin har detta varit efterlängtade åtgärder.

I föreliggande förslag till nationell plan konstaterar vägverket att bärighetsmålet ändå inte kommer att nås. Endast ca två tredjedelar av dagens bärighetsbrister kommer att kunna åtgärdas under planperioden. I den bifogade strategiplanen anges dessutom att måluppfyllelsen stannar vid blott 57 procent.

Skogsindustrierna finner givetvis måluppfyllelsen oacceptabelt låg.

Kansli ARBIO	Södra Blasieholmshamnen 4A • Box 16006 • SE-103 21 Stockholm • Tel 08-762 72 60 • Fax 08-611 71 22 www.skogsindustrierna.org
Falun	Ölandsgatan 6 • Box 1958 • 791 19 Falun • Tel 023-580 00 • Fax 023-58159
Jönköping	Skolgatan 4 • Box 445 • 551 16 Jönköping • Tel 036-30 32 00 • Fax 036-30 32 99
Malmö	Jörgen Kocksgatan 1B • Box 186 • 201 21 Malmö • Tel 040-35 25 00 • Fax 040-23 33 82
Skellefteå	Expolaris Center • 931 78 Skellefteå • Tel 0910-78 29 00 • Fax 0910-78 29 99
Sundsvall	Torggatan 4 • Box 210 • 851 04 Sundsvall • Tel 060-16 73 00 • Fax 060-17 02 76
Växjö	Kungsgatan 1B • 352 30 Växjö • Tel 0470-74 84 00 • Fax 0470-74 84 99

Vägverket framhåller att behovet av resurser är större än regeringen anvisat, såväl för bärighet som för drift och underhåll. Skogsindustrierna har ingen kompetens att avgöra den saken, men menar att det måste vara en prioriterad fråga för Vägverket att mer långsiktigt fastställa resursbehovet på ett för alla godtagbart sätt.

Skogsindustrins bärighetsproblem är i första hand en klimatfråga med de restriktioner som följer under tjällossningsperioden. Vid en låg måluppfyllelse kommer därför skillnaderna i landet att kvarstå mellan industriernas möjligheter till utveckling och expansion. I de två nordligaste länen finns idag 64 procent av BK 2- och BK 3-vägnätet. Region Norr och Region Mitt är också mest utsatta för restriktioner under tjällossningen. Därtill kommer ett betydligt glesare vägnät. Men problem av samma karaktär och svårighetsgrad finner man också i Värmland och i Dalsland.

Skogsindustrierna vill därför ifrågasätta om fördelningen av medel för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion verkligen motsvarar den som regering och riksdag avsett.

Drygt tjugo procent, 3900 miljoner kronor, avsätter Vägverket för åtgärder som inte minskar dagens restriktioner för den tunga trafiken. 80 procent av de medlen hamnar också utanför de s k. skogslänen. Vi vill understryka att också skogslänen har ett mycket stort behov av rekonstruktionsåtgärder.

Vi har stor förståelse för att det är svårt att med knappa anslag välja rätt åtgärder. Vägverket framhåller att det är knappheten i drift- och underhållsramen som skapar de största prioriteringsproblemen. Eftersläpningen är stor. Med angiven ram sägs dagens tillstånd kunna bibehållas under några få år varefter medel måste tas från investeringsanslaget för att upprätthålla vägstandarden. Skogsindustrierna menar att en sådan signal måste tas på största allvar av regeringen om den vill nå de trafikpolitiska målen. Skogsindustrierna vill förorda alternativet lån i Riksgälden för drift och underhåll framför en urholkning av investeringsanslagen.

Regeringen har inte angett någon absolut fördelning av resurser på definierade insatsområden: bärighet, tjälsäkring respektive rekonstruktion. Ändå anser vi att Vägverket hamnat delvis fel i sin resursfördelning. Vägverket har utläst att en ”konsekvent tolkning av direktiven skulle innebära att rekonstruktion såsom underhållsåtgärd prioriteras”. Liksom att ”även bärighetsåtgärder på viktiga näringslivsvägar utan restriktioner skulle prioriteras högt”. Samma tolkning gör inte Skogsindustrierna.

Den helt tydliga och övergripande prioriteringen om vägnätet görs i infrastrukturpropositionen nämligen, att ”bevara och säkerställa befintliga vägar”. För detta anvisas dels höjda anslag för drift och underhåll- om än otillräckliga- dels ett särskilt anslag för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Med andra ord, skilda anslag för samma syfte, men där åtgärdsinsatserna skiljer efter mycket specifika behov.

Direktiven för planarbetet förändrar inte bilden. Hela det statliga vägnätet skall vara föremål för bärighetsåtgärderna, men också, att insatserna skall analyseras i en ”fyrstegsmodell”. I den är rekonstruktionsåtgärder inte lika högt prioriterade som bärigheten.

Insatsområdet tjälsäkring liksom BK1- åtgärder faller in under steg 2 medan rekonstruktion hamnar i steg 3. Till detta kommer anvisningar om den geografiska fördelningen med hänsyn till längden avstängd väg, antalet dagar, storleken på flödet, glest vägnät samt graden av svårighet att nå målpunkter för transporter.

Sammantaget anser Skogsindustrierna att det kan motiveras ytterligare insatser riktade mot skogslänen, vilka begränsar restriktionerna och övriga vägproblem. Inom fastställda ramar är det sedan givetvis värdefullt om prioriteringar av kommande åtgärder kan göras efter lokala samråd med berörda enskilda industrier och näringslivet i stort.

När det gäller bärighetsstrategin i övrigt ser vi den årliga uppdateringen och analysen med avseende på måluppfyllelsen som särskilt angelägen att utföra. Skogsindustrierna delar också uppfattningen vad gäller forskningsbehovet rörande åtgärdseffekter och insatta åtgärder.

Vi instämmer också i att det är motiverat att pröva en mer generös tjälrestriktionspolicy av det slag som tillämpats i Region Mitt. Skogsindustrin har här enbart goda erfarenheter av dess tillämpning.

SKOGSINDUSTRIERNA

Staffan Thonfors

