

Motion till riksdagen 2021/22:776

av **Johan Hultberg (M)**

Förbättra Dalslands dåliga vägar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i kommande nationell plan för transportsystemet prioritera åtgärder för att förbättra det småskaliga vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återkomma med en plan för hur landsbygdens infrastruktur kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av vägnätet för BK4 och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det svenska vägnätet är i stora delar kraftigt eftersatt. Detta gäller särskilt bortom storstadsregionerna och de stora Europavägarna. Underhållsskulden växer och på grund av bristande underhåll sänks nu hastigheten på långa sträckor av statlig väg. Underhållsskulden och avsaknaden av tillräckliga väganslag syns och märks dock kanske som allra tydligast ute på det finmaskiga vägnätet. Fyrbodalen i allmänhet och Dalsland i synnerhet har många dåliga mindre vägar – vägar som med nuvarande regering och politik riskerar att bli ännu sämre. I stället för att satsa på god infrastruktur i hela Sverige väljer den rödgröna regeringen nämligen att prioritera höghastighetsbanor mellan våra tre största städer. Det kommer att tränga undan andra viktiga satsningar på såväl underhåll som nyinvesteringar. I regeringens proposition saknas 32 miljarder för att ens upprätthålla bibehållen standard på väg och järnväg. Regeringens besked är alltså att standarden på de svenska vägarna och järnvägarna ytterligare kommer att försämrats. I den nuvarande nationella planen för 2018–2029 konstateras också att det lågtrafikerade vägnätet kommer att ha en negativ tillståndutveckling under planperioden. Dåliga vägar kommer i klartext bli ännu sämre. Det är oacceptabelt. Också människor och företag på landsbygden och utanför de större städerna förtjänar och behöver en fungerande infrastruktur

för att kunna bo och verka. Om hela Sverige ska leva och hänga ihop kan inte infrastrukturinvesteringarna koncentreras till storstadsområdena.

För att få en uppfattning av omfattningen av problemen med dåliga mindre vägar kan statistiken över vägar med tjälrestriktioner studeras. Undertecknad har låtit riksdagens utredningstjänst (RUT) sammanställa den senaste statistiken över vägar med tjälrestriktioner i Fyrbodal. Resultatet presenteras i tabellen nedan där tjälrestriktionerna uttrycks i dygnskilometer (som beräknas genom att sträckan som varit avstängd multipliceras med det antal dagar som avstängningen varat). Tabellen visar på omfattade tjälrestriktioner i Fyrbodal men allra särskilt i två kommuner, nämligen Bengtsfors och Färgelanda.

Tabell 1: Tjälrestriktioner i Fyrbodals kommuner i dygnskilometer, 2020, respektive jan–maj 2021

	2020			jan–maj 2021*		
	Belagd väg Dygnskm	Grusväg Dygnskm	Totalt Dygnskm	Belagd väg Dygnskm	Grusväg Dygnskm	Totalt Dygnskm
Munkedal	0	0	0	0	4	0
Dals-Ed	358	2 525	2 883	26	1 739	1 765
Färgelanda	506	4 092	4 598	729	1 306	2 035
Bengtsfors	239	4 357	4 596	199	5 220	5 419
Mellerud	254	750	1 004	397	959	1 356
Uddevalle	1	235	237	0	0	0
Vänersborg	3	538	541	3	953	956
Åmål	310	876	1 185	478	3 199	3 676
Trollhättan	0	0	0	1	147	149
Summa Fyrbodal	1 671	13 373	15 044	1 834	13 527	15 56

*preliminära siffror

Källa: Trafikverket, 2021

Nu krävs åtgärder för att förbättra det småskaliga vägnätet i Fyrbodal och då särskilt i Dalsland och i de kommuner som är värst drabbade av tjälrestriktioner. Restriktioner som inte minst är allvarliga för enskilda skogsägare liksom för skogsnäringen i stort. Just nu pågår arbetet med en ny nationell infrastrukturplan. I planen är det viktigt att åtgärder för att förbättra underhållet liksom för att höja bärigheten och standarden på det småskaliga vägnätet prioriteras. Det bör tillkännages för regeringen.

I budgetpropositionen för 2022 konstaterar regeringen att tillgängligheten med person- respektive godstransporter i mindre städer och tätorter har en negativ utveckling. Vidare noterar regeringen att företag i landsbygdskommuner är mindre nöjda med kommunens vägnät, tåg- och flygförbindelser än företag generellt i Sverige. Regeringen bör inte nöja sig med att notera detta. Regeringen behöver istället agera för att förbättra infrastrukturen på landsbygden. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en plan för hur landsbygdens infrastruktur långsiktigt kan förbättras.

Fyrbodal är rikt på skog och har därav också en betydande skogsindustri med bland annat flera pappersbruk. Mycket virke transporteras också från och genom Fyrbodal till bland annat Värö bruk. För att skapa effektivare och klimatsmartare virkestransporter pågår nu ett arbete med att bygga en omlastningscentral för virke i Bäckeby i Bengtsfors kommun. Naturvårdsverket har beviljat medel till projektet. Omlastningscentralen kommer möjliggöra en överflyttning av virkestransporter från väg till järnväg. Viktigt i

sammanhanget är att inte bara bygga en omlastningscentral utan att också säkra en god omkringliggande infrastruktur. Därför är det som ovan anförts viktigt att förbättra det småskaliga vägnätet i Fyrbodal där mycket av dagens virkestransporter kör. Vidare är det också viktigt att skapa förutsättningar för tyngre virkestransporter på de större vägarna i Fyrbodal. Sedan 2018 har Sverige en ny bärighetsklass, BK4, som tillåter fordon med en bruttovikt på max 74 ton. Fyrbodals vägnät behöver byggas ut för att klara BK4 för att ansluta till det förhållandevis väl utbyggda nätet av BK4-vägar i Värmland. Regeringen bör se över hur utbyggnaden av BK4 på det statliga vägnätet kan påskyndas i allmänhet och i synnerhet i Fyrbodal. Idag är Fyrbodal en vit fläck på kartan över vägar med BK4. Att utveckla BK4-vägnätet är viktigt utifrån såväl ett klimat- som näringslivsperspektiv. Effektivare transporter sänker nämligen utsläppen samtidigt som det höjer näringslivets konkurrenskraft.

Johan Hultberg (M)