



Handläggare
Lars-Göran Jansson
08-508 261 97

Till
Trafik- och arbetsmarknadsroteln
KF/KS kansli

Yttrande på remiss om rapporter om Tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet

Remiss från Trafik- och arbetsmarknadsroteln dnr 001118/2014

Trafik- och arbetsmarknadsroteln har till kontoret översänt rapporter från Trafikverket och Transportstyrelsen om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet.

Bakgrund

Det nuvarande regelverket för bärighetsklassning innebär högsta tillåtna axel-, boggitryck och bruttovikt som ett fordon får ha. I det nuvarande klassningssystemet finns det tre klasser BK1, BK2 och BK3. Där BK1 är den klass som tillåter högst vikt och BK3 är den som tillåter lägst vikt. På de flesta gatorna inom Stockholms kommun är det BK2 medan statens vägnät till största del har BK1.

Trafikverket och Transportstyrelsen har på Näringsdepartementets uppdrag utrett om det svenska vägnätet (statliga vägar) kan uppgraderas till 74 tons bruttovikt och en fordonslängd på max 33 meter (BK4).

Rapporten innehåller en hel del beräkningar och förslag på tillvägagångssätt, ett scenario kan vara att på kort sikt uppgradera till 64 ton för att möta kravet på effektivare transporter. Men huvudförslaget är 74 ton och 33 meter (BK4) från nuvarande 60 ton och 25,25 meter (BK1). Främst är det vägarna E6, E4, E10, E18, E20 och delar av riksvägarna 40, 50, 55 och 56 som bör öppnas för 74 ton i ett första skede. Där är vägnas bärighet generellt sett god. Knappt 100 broar behöver åtgärdas för att skapa ett sammanhängande vägnät. På det förslagna vägnätet går ca 2 tredjedelar av vägtrafikens godstransporter. På detta vägnät blir en 74 tons reform också samhällsnyttigt lönsamt. Beroende på vilken omfattning reformen får genomslag hos åkerierna och transportköpare visar en samhällsekonomisk kalkyl på en nytta på mellan 2,6 och 5,6 miljarder kronor under 40 år. Kostnaden på att förstärka de aktuella broarna beräknas till 2,2 miljarder kronor.

Trafikkontoret
Tillstånd

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 STOCKHOLM
Telefon 08-508 261 97
Växel 08-508 272 00
Larsgoran.jansson@stockholm.se
Org nr 212000-0142
www.stockholm.se

Möjligheten att genomföra transporter med längre och tyngre fordonståg medför att bränsleförbrukningen och utsläpp av skadliga gaser kommer att minska per transporterat ton och kilometer, enligt rapportens beskrivning blir det en reduktion av antalet fordonstransporter i BK4 trafik på de aktuella vägarna E4 och E18 och därmed en reduktion av växthusgaserna, 20-25 % enligt Trafikverket och Transportstyrelsens beräkningar.

Förutom den rent miljömässiga och samhällsekonomiska vinsten innebär även tyngre och längre fordon att det, på samma antal transportton blir färre transporter, vilket i sin tur innebär färre fronter i trafiken och en minskad olycksrisk. Enligt rapporten är det i praktiken ingen skillnad om en personbil på ca 1,5 ton krockar med en 16 tons lastbil eller en 74 tons lastbil, krockvåldet blir detsamma. Krockvåldet ökar visserligen med ökad vikt, men sambandet planar ut när viktskillnaden mellan krockade fordon överskrider 1:10.

Ärendets beredning

I ärendet har samråd skett med kontorets trafikplaneringsavdelning och med anläggningsavdelningen samt med Miljöförvaltningen.

Kontorets synpunkter

Kontoret ställer sig i stort positivt till att det ges möjlighet till tyngre och längre transporter på det allmänna vägnätet, såväl ekonomi, miljö som trafiksäkerhet gynnas av att gods kan köras med färre transporter.

I rapporten framgår att kostnaden för att förstärka broar på Statens vägnät uppgår till 2,2 miljarder kronor samt att den samhällsekonomiska kalkylen på nyttan är mellan 2,6 och 5,5 miljarder kronor. Det finns inga beräkningar i rapporten på kostnader för de kommuner som måste förstärka de vägsträckor/broar som leder från Statens vägnät till terminaler eller angoringspunkter inom det kommunala vägnätet. Kostnaderna för kommunerna måste utredas och ingå i rapporten ge en rättvis bild av den samhällsekonomiska nyttan.

När det gäller transporter från E4 och E18 till angoringspunkter inom Stockholms stad så som Västberga, Årsta och Lunda kommer tyngre fordon att leda till ökat buller och vibrationer. Även denna kostnad måste ingå i rapporten



Trafikkontoret saknar dock diskussion kring behovet av uppställningsplatser. En ändring till tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet förutsätter att det finns uppställningsytor. Det är logistiskt bra med centralt belägna terminaler för att hålla nere antalet transporter, men transporterna till och från terminalerna ska inte störa boende utefter transportvägen.

För att kommuner inte ska riskera att drabbas av stora utrednings- och förstärkningskostnader för vägsträckor/broar som leder från Statens vägnät till terminaler, bör möjligheten att omlasta till lättare fordon utefter statens vägnät utredas.

Per Anders Hedkvist

(

(

(

(