

Godstrafikfrågor - förordningsändringar

Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Landsting ställer sig bakom ändringen av trafikförordningen (1998:1276) som behövs för att tyngre fordon ska föras på allmänna vägar.
- SKL ställer sig bakom slutsatserna i Trafikverkets rapport ”Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet” som redovisar resultatet av den pilotstudie som genomförts med ett urval kommuner för att belysa effekterna av införandet av BK4.
- SKL anser att kommuner som påverkas av beslutet om 74-tonsfordon troligtvis kommer behöva genomföra kompletterande bärighetsmätningar för berörda trafikleder, vägar och konstbyggnader för att veta vilka effekterna blir.
- SKL konstaterar att om bärighetsåtgärder på väg eller förstärkning av konstbyggnader behövs, så kommer detta att innebära en kostnad för kommunerna som kan bromsa utvecklingen av vägnätet för 74-tonsfordon.
- SKL konstaterar att det för länsplaneupprättarna innebär ökade krav i länsplanerna på att rymma bl.a. förstärkningsåtgärder vilket kan påverka utrymmet för andra åtgärder om inte ramarna utökas.
- SKL anser att det är nödvändigt att ha en samverkan med Trafikverket under planeringen av genomförandet samt lyfta frågan om medfinansiering för nödvändiga åtgärder på det kommunala vägnätet.

Sveriges Kommuner och Landstings synpunkter

Sveriges Kommuner och Landsting ställer sig bakom ändringen av trafikförordningen (1998:1276) som behövs för att tyngre fordon ska föras på allmänna vägar.

Ny bärighetsklass ger fördelar

Den nya bärighetsklassen, BK4, kommer att möjliggöra färd med tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som är möjligt idag. På BK4 vägar kommer lastbilar med en totalvikt upptill 74 ton att kunna köra. Idag är den högsta tillåtna totalvikten 64 ton. Att införa ett vägnät för 74-tonsfordon innebär ett smartare utnyttjande av befintlig infrastruktur där det både finns positiva miljöeffekter med mindre antal tunga fordon samt en ökad effektivitet för näringslivet och därmed en ökad konkurrenskraft.

Ett vägnät för tyngre fordon bör nå hela vägen

I ett tidigare yttrande ansåg SKL att det inte var tillräckligt utrett gällande de vägar som ansluter till hamn, terminal och lager s.k. "last mile". SKL ansåg att det var nödvändigt med att företrädare för kommuner och regioner inkluderades i en fördjupad utredning tillsammans med Trafikverket samt länsplaneupprättare kring "last mile". Trafikverket fick den 13 maj 2015 i uppdrag av regeringen att utreda och göra fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet. Resultatet sammanställdes i en rapport "Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet".

Rapporten redovisar att en pilotstudie genomförts i samarbete med SKL och ett antal kommuner för att få en grov uppskattning om hur karaktären av behoven på anslutningsvägar ser ut. Bedömningen har genomförts som kartstudier och en intervju med kommunala företrädare som ingått i pilotstudien. Resultaten från pilotstudien ger att de kommunala anslutningsvägarna generellt är korta, upp till ett par kilometer, och är redan idag anpassade för tung trafik. Sannolikt beror detta på att anslutningsvägarna lokaliserats med tanke på att tunga transporter ska kunna ta sig till och från målpunkter, eller att statliga vägnätet indelats med tanke på tillgänglighet till hamnar och terminaler.

Konsekvenser av tyngre fordon för kommuner och länsplaneupprättare

I förslaget till förordningsändringen framgår att de ekonomiska konsekvenserna för kommuner är beroende av i vilken utsträckning en kommun väljer att föreskriva att en kommunal väg ska tillhöra den nya bärighetsklassen, BK4.

SKL bedömer att varje kommun som påverkas av beslutet om 74-tonsfordon troligtvis kommer behöva genomföra kompletterande bärighetsmätningar för berörda trafikleder, vägar och konstbyggnader för att veta vilka effekterna blir.

För länsplaneupprättarna innebär den nya bärighetsklassen ökade krav i länsplanerna på att rymma bl.a. förstärkningsåtgärder. Den nya bärighetsklassen kommer därför påverka länsplanernas utrymme för andra åtgärder om inte ramarna utökas.

Ekonomiska konsekvenser för kommuner

Är konsekvensen att bärighetsåtgärder på väg eller förstärkning av konstbyggnader behövs, så kommer detta att innebära en kostnad för kommunerna. Kostnader för exempelvis omskytning längs berörda vägar, är ytterligare en konsekvens av införandet av den nya bärighetsklassen på kommunala vägar.

I Trafikverkets rapport "Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet" bedöms de ökade drift och underhållskostnaderna generellt sett

som små. Lokalt kan dock konsekvenserna bli stora om konstbyggnader behöver förstärkas vilket kan bromsa utvecklingen av vägnätet för 74-tonsfordon.

Fortsatt arbete

Det kommunala vägnätet är en del av det allmänna och i rapporten "Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet" omnämns inte hur de ekonomiska konsekvenserna ska hanteras under ett genomförande av den nya bärighetsklassen, annat än för det statliga vägnätet. SKL anser att det därför är nödvändigt att ha en samverkan med Trafikverket under planeringen av genomförandet samt lyfta frågan om medfinansiering för nödvändiga åtgärder på det kommunala vägnätet.

Sveriges Kommuner och Landsting

Anders Henriksson

Vice ordförande

Särskilt yttrande lämnades av Miljöpartiet enligt bilaga

Styrelsen för Sveriges Kommuner och
Landsting
2017-11-17

Särskilt yttrande från Miljöpartiet, Styrelsen för Sveriges Kommuner och Landsting

Godstrafikfrågor – förordningsändringar

74 tons lastbilar - ändring trafikförordningen.

Miljöpartiet bedömer att Sveriges Kommuner och Landsting enbart ska ställa sig bakom ändringen av trafikförordningen (1998:1276) om det kan säkerställas att förändringen gäller vägar där lastbilar inte konkurrerar med tåg och sjöfart.

Att öka tyngden på fordon till 74 ton kommer därtill att ställa ökade krav på väginfrastruktur framförallt på befintliga broar. Miljöpartiet ser med oro på att ökande infrastrukturinvesteringar på väg som då blir en konsekvens, riskerar tränga undan investeringar i järnväg och annan klimateffektiv infrastruktur.