

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Ulrika Appelberg

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Tyngre fordon på det allmänna vägnätet samt Tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet

Sammanfattning

Trafikverkets utredning;

- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) anser att ett införande av 74-tonsfordon på ett utvalt vägnät kan bidra till att skapa effektiva transporter och ställer sig därför bakom förslaget på ett utpekade statligt vägnät.
- SKL anser att utredningen inte tillräckligt utrett "last mile" d.v.s. kopplingen till de hamnar, terminaler och lager där godset ska lastas. De vägar som ansluter hamn, terminal och lager har vanligtvis kommunalt väghållaransvar och även kommunerna kommer påverkas av ett beslut om införande av 74-tonsfordon.
- SKL anser därför det nödvändigt att företrädare för berörda kommuner och regioner inkluderas i en fördjupad utredning tillsammans med trafikverket samt länsplaneupprättare kring den s.k. "last mile".
- SKL anser att effekterna för räddningstjänst och liknande verksamheter måste belysas ytterligare.
- SKL anser att utredningen helt missat det öst-västliga perspektivet. Ett stort antal allmänna vägar av vikt för näringslivet speciellt skogsindustrin saknas helt i utredningen, såsom E16, E14, E12 och E45. Här måste näringslivets behov analyseras och kunna ligga till grund för prioriteringar.
- SKL instämmer i att det behövs ett kontrollsystem för att kunna övervaka att fordonen enbart använder det utpekade vägnätet.
- SKL tillstyrker förslaget till införande av ökad vikt gällande BK1 upp till 64 ton. Det är ett bra sätt att på kort tid möta önskemålet om ökad vikt från näringslivet, utan behov av så stora åtgärder.

Transportstyrelsens utredning;

- SKL tillstyrker förslaget till att öppna upp möjligheten för fordonståg som är längre än 25,25 meter, förutsatt att de följer rådets direktiv 96/53/EG om modulsystem.
- SKL anser att ett eventuellt införande av längre fordon, även det måste föregås av en utredning om möjligheten av att trafikera vägarna med längre fordon.

Allmänna synpunkter

Sveriges Kommuner och Landsting är positiv till utredningen om att skapa effektiva transporter genom tyngre fordon och kopplat till detta även Transportstyrelsens förslag om att möjliggöra längre fordon. Förslaget att införa ett vägnät för 74-tonsfordon skulle innebära 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 införande av 74-tonsfordon på hela vägnätet skulle innebära mycket stora behov av investeringar i ökad bärighet på broar samt vägar och kan därför inte ses som samhällsekonomiskt försvarbart. SKL instämmer därför i förslaget att införa ett utpekat vägnät. En parallell till en utveckling av tyngre och längre fordon kan dras till att det även för järnvägstransporter finns initiativ till att se över möjligheten till både tyngre och längre fordonståg för att öka effektiviteten samt utnyttja det spårbundna befintliga systemet bättre.

Ett vägnät för tyngre fordon

Trafikverket har endast utrett det statliga vägnätet samt Västernorrlands län som "referens län" och därför saknar SKL en tydlig koppling till hela det finmaskiga vägnätet, det s.k. "last mile" och de hamnar, godsterminaler och varulager där godset ska lastas eller lossas. Utan denna koppling kommer ett 74-tonsvägnät inte att få en någon effekt, då godset kommer få svårt att lastas eller lossas. Hamnar, godsterminaler och lager återfinns vanligtvis vid ett kommunalt vägnät. I utredningen finns stora frågetecken kring vad ett införande skulle innebära för kommunerna rent ekonomiskt. Utredningen har endast gjort en kostnadsberäkning för det statliga vägnätet på upp till ca 2,2 miljarder kr. SKL anser därför att det är viktigt att det även sker en beräkning av vilka kostnader som ett beslut skulle innebära för kommunerna. För kommunerna som ansvarar för räddningstjänsten finns det också en osäkerhet kring vad större fordon som transporterar farligt gods skulle kunna innebära för behovet av större säkerhetsåtgärder och som kan leda till ökade kostnader. Då vi saknar denna kunskap idag så ser SKL också att ett införande därför måste ske succesivt under en längre period.

SKL anser också att utredningen helt missat det öst-västliga perspektivet då stora delar av norra Sverige inte har något utpekade vägnät alls, mer än E4:an efter kusten samt E10 längst upp. De vägar som saknas helt är E16, E14, E12 samt E45 som idag används av skogsindustrin för att frakta ut sin råvara. Det är märkligt att dessa vägar inte finns med i förslaget till utpekade vägnät. Hela tanken med utredningen är att skapa förutsättningar för näringslivet och där skogsindustrin som dessutom sedan tidigare testat tyngre fordon inom projektet ”en trave till” verkar helt ha glömts bort i utredningen.

Transportstyrelsen har i sitt uppdrag även utrett möjligheten till införande av längre fordon förutsatt att fordonen följer Rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik. SKL anser att det är positivt med ett införande av längre fordon då detta i kombination med tyngre fordon skapar en ytterligare ökad transporteffektivitet och minskar miljöbelastning. Dock anser SKL att det är viktigt att frågan om längre fordon även utreds så att det inte blir ökade kostnader för åtgärder pga. att vägar och gator inte har rätt utformning för längre fordon.

SKL är positiv till att Trafikverket själva sett möjligheter och föreslagit en ökning av vikten inom bärighetsklass, BK1 från idag maximalt 60 ton till maximalt 64 ton. 95 % av vägnätet klarar detta idag utan åtgärder och det möter snabbt efterfrågan från näringslivet.

Tillträde, övervakning och egenkontroll

Om man inför ett utpekade vägnät för tyngre transporter så behöver det ske en kontroll av att fordonen enbart körs på det utpekade vägnätet. Det är därför viktigt precis som man i utredningen konstaterat, att det ska ske någon slags kontroll av fordonens körmönster. Till att börja med kan detta ske genom egenkontroll och rapportering, men på sikt anser SKL att en teknisk utrustning för övervakning behöver införas.

Överflyttning mellan trafikslag

Idag är det redan trångt på järnvägen och en beräknad ökning av godstransporter har svårt att rymmas enbart på järnväg då det på många ställen redan idag finns kapacitetsbrist. Att införa möjligheten för tyngre fordon till att börja med och på sikt även längre fordon, skapar möjligheter till ökad effektivitet, minskad miljöpåverkan och högre säkerhet samtidigt som den befintliga infrastrukturen används mer effektivt. SKL ser dock att det finns en risk för en överflyttning från järnväg/sjöfart till väg om det blir billigare att transportera gods på hjul och anser att det är en viktig fråga för Trafikverket att följa upp.

Fortsatt arbete (last mile access)

För att få några effekter av ett 74-tonsvägnät så måste vägnätet kopplas ihop med mindre vägar och mot godsterminaler, varulager samt hamnar, den s.k. ”last mile”.

Därför anser SKL det nödvändigt att företrädare för berörda kommuner samt regioner inkluderas i en fördjupning av utredningen tillsammans med Trafikverket. Dialog måste också föras med alla länsplaneupprättare, vilka är de som behöver finansiera eventuella åtgärder för att det regionala vägnätet ska klara av tyngre fordon. Denna dialog behöver leda fram till en långsiktig plan för införande som bygger på en gemensam prioritering.

Sveriges Kommuner och Landsting



Anders Knappe
Ordförande

Reservation lämnades av Miljöpartiet och Vänsterpartiet, se bilaga.

Styrelsen
2014-10-17

Reservation från Miljöpartiet de Gröna och Vänsterpartiet

Tyngre fordon på det allmänna vägnätet samt Tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet

I förslaget till yttrande föreslås att SKL ska ställa sig positivt till Trafikverkets utredningsförslag att införa ett vägnät för 74tonsfordon. Likaså föreslås att SKL ska tillstyrka Transportstyrelsens utredningsförslag att öppna upp möjligheten för fordonståg som är längre än 25,25 meter.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet yrkar avslag på bägge förslagen med följande motiv.

Att tillåta tyngre och längre fordon motverkar miljö och klimatmålen. Tyngre och längre fordon på vägnätet syftar till billigare transporter vilket kommer att ge transporter på vägnätet än större konkurrensfördelar i jämförelse med de miljövänligare transportslagen på järnväg och sjöfart. Möjligheten att ställa om till mera hållbara godstransporter försämras.

Slitaget på vägnätet kommer att öka vilket ger högre driftskostnader. Det medför också en negativ miljö och klimatpåverkan då såväl betong som asfalt har negativ påverkan på miljön och klimatet. De samhällsekonomiska konsekvenserna är inte tillräckligt belysta. Den stipulerade kostnaden för förstärkning av befintliga vägar omfattar inte det långsiktiga vägunderhållet vid en ökad belastning.

I Trafikverkets utredning påtalas att det krävs investeringsmedel för att bl.a. förstärka brokonstruktioner. Därutöver påpekas det i SKLs tjänsteskrivelse att Trafikverket inte tillräckligt utrett "last mile" vilket riskerar betyda stora kommunala kostnader då hamnar, terminaler och lager vanligtvis har kommunalt väghållaransvar. Alternativa lösningar är inte belysta. En sådan kunde vara att säkra en fungerande miljöanpassad matartrafik till en utbyggd järnväg med större kapacitet för godstransporter.

Det är uppenbart att trafiksäkerheten riskerar försämras med tyngre och längre fordon.