



Jan Petersson
Handläggare
0768-88 82 76

Svar på remiss: Trafikverkets rapport. Längre lastbilar på det svenska vägnätet - för mer hållbara transporter

Kommunstyrelsens beslut

Översända skrivelsen till Infrastrukturdepartementet.

Ärendet i sin helhet

Trafikverket har utrett förutsättningarna för att framföra längre lastbilar – det som kallas High Capacity Transports (HCT) – på det svenska vägnätet. Identifierat vilka vägar som det bör tillåtas längre lastbilar på, analyserat konsekvenserna av ett sådant upplåtande samt föreslagit vilka författningsändringar som krävs för att det ska bli möjligt. Möjligheten att trafikera det svenska vägnätet med tyngre lastbilar, med en maxbruttovikt på 74 ton, har tidigare utretts och de första vägarna med bärighetsklass (BK) 4 där detta är tillåtet öppnades för trafik i juli 2018.

Andra länder har upplåtit delar av vägnätet även för längre lastbilar. Exempelvis tillåter Finland lastbilar med en längd upp till 34,5 meter på sitt vägnät sedan den 21 januari 2019. För att analysera vilka delar av vägnätet som var lämpliga för längre fordon delades vägnätet in i tre kategorier; motorvägar, övriga mötesfria vägar samt icke mötesfria vägar. Dessutom gjordes en övergripande analys av anslutningar till terminaler som är en kritisk aspekt för att transportörerna ska kunna tillgodogöra sig nyttan med de längre lastbilarna.

Resultatet från analysen indikerar att cirka 900 mil vägar teoretiskt sett skulle kunna upplåtas för längre lastbilar, där den ungefärliga fördelningen är 200 mil motorväg, 300 mil övrig mötesseparerad väg och 400 mil icke mötesseparerad väg. Det är dock inte praktiskt möjligt att upplåta alla delar eftersom det är många osammanhängande sträckor.

Trafikverket bedömer att ett sammanhängande vägnät som uppgår till cirka 450 mil kan upplåtas för längre lastbilar inom en snar framtid. Det finns ett antal mindre brister som skulle behöva åtgärdas på längre sikt.

En av de utpekade vägarna är Väg 40 (Göteborg–Jönköping–Nässjö) som teoretiskt skulle kunna upplåtas inom ett år.

Ett litet urval av anslutningsvägar till och från centrala hamnar och terminaler har också analyserats översiktligt utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Resultatet av analysen indikerar att det finns smärre brister på flera anslutningsvägar, men totalt sett finns det relativt goda möjligheter för längre lastbilar att ta sig fram på många av anslutningsvägarna. Trafikverket anser att en översyn av lämpliga

anslutningsvägar till och från start- och målpunkterna bör genomföras för att säkerställa att vägnätet blir användbart. Översynen bör ta hänsyn till transportflöden och framtida logistikupplägg där längre lastbilar är inblandade.

Borås Stads synpunkter

Borås stad ställer sig bakom förslaget på längre lastbilar. Svaret på remissen har tagits fram tillsammans med Tekniska förvaltningen och Näringslivsenheten. Borås är ett snabbt växande logistikcentrum i Västra Götalandsregionen och avlastar därmed storstadsregionen, Göteborg, med både lägre miljöbelastning och starkare tillväxt som konsekvens. Arbetet med HCT stödjer den utvecklingen. Det understryks även i Västra Götalandsregionens godstransportstrategi.

Inom kommunen finns en traditionen av handel och textil som förenas i postordern och e-handeln, där Borås är ett nordiskt centrum med många välkända företag. Många miljoner paket skickas från Borås varje år. Postorderns och e-handelns vana att hantera varuflöden har gett Borås spetskompetens inom logistik och distribution. Verkstad, trävaror och elektronik är andra tunga delar av Borås industri. En uppskattning är att cirka 10 miljoner ton gods berör Borås, där cirka hälften är transitgods. Med ett införande av längre lastbilar kan en rad positiva effekter uppnås, exempelvis effektivare utnyttjande av väginfrastrukturen, lägre kostnader för transporter (ökad konkurrenskraft), minskad energianvändning och minskning av koldioxidutsläpp och andra emissioner.

Borås strategiska läge är ett skäl till att många företag väljer Borås. Borås är knutpunkt för fyra riksvägar, bland annat väg 40 mellan Göteborg och Stockholm. En dryg halvtimmes resa bort ligger Landvetter Airport, på en timma nås hamnen i Göteborg. Utmed väg 40 finns bl.a. Viared, ett stort verksamhetsområde med mycket lager- och e-handelsverksamhet. Längre lastbilar är en stor potential för att kombinera import- och exportflöden hos verksamheter inom kommunen.

Ur ett näringslivsperspektiv är det viktigt att nå start- och målpunkter för att företagen fullt ut ska nyttja möjligheten med längre lastbilar. Varuägare, transportörer och fordonstillverkare måste alla tillsammans med infrastrukturansvarig finnas med i utvecklingen av HCT-transporter. Dessa intressentgrupper har olika mål och förutsättningar såsom olika varuslag, transportavstånd, godsmängder och hanteringsbehov som skiljer sig för att skapa effektiva transporter. Med det starka näringslivsklimatet, närheten till nationella kompetensresurser som RISE (Research Institutes of Sweden) och Chalmers är det lämpligt att etablera en plattform för HCT-utveckling i en bred ansats med näringslivet och kommunen i Borås som etablerad partner.

Därför är en fortsatt stöttning av utvecklingsprojekt viktigt för att möta olika intressenters behov. Viktigt att också ta del av erfarenheter från hur Finland genomfört sitt arbete med HCT-transporter samt även kopplat till tyngre fordon.

Att t.ex. kunna transportera två stycken 45-fots containers direkt från hamnen i Göteborg till Borås ställer krav på hamnen och terminaler samt på de lokala gatunätet vid verksamhetsområden och omlastningsterminal. Även rastplatser på verksamhetsområden måste utformas för möjligheten att ställa upp längre fordon.

Borås håller med slutsatserna som framkommit vid tidigare utskick till kommuner angående anslutningsvägar och terminaler, att externa finansieringslösningar bör finnas för att anpassa befintlig infrastruktur till längre fordon. Att säkerställa att transportererna når hela vägen fram till sin startmålpoint är en förutsättning för att nyttorna med längre lastbilar ska infrias.

Beslutsunderlag

1. Slutrapport – N2018 04593 MRT 2019-06-10
2. Remissmissiv – I2019 01058 TM 2019-06-10

Beslutet expedieras till

1. i.remissvar@regeringskansliet.se
2. peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Svar senast den 7 oktober 2019. Ange diarienummer: I2019/01058/TM
Infrastrukturdepartementet

Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Bengt Himmelmann
Chef för Strategisk samhällsplanering