



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

Yttrande över Trafikverkets rapport: Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter (I2019/01058/TM)

Länsstyrelsens synpunkter

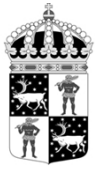
Länsstyrelsen har tagit del av rubricerad remiss och lämnar nedanstående synpunkter.

Länsstyrelsen anser inledningsvis att det generellt sett är mycket angeläget att det sker en effektivisering av godstransportsektorn för att dels möta den ökande efterfrågan på godstransporter, men inte minst den klimatutmaning vi står inför. Utvecklingen inom samtliga transportslag går mot större, tyngre och längre enheter och därmed är det också naturligt och välkommet att transporter på det svenska vägnätet utvecklas i samma riktning.

Länsstyrelsen är därmed positiv till förslaget om ett införande av möjligheten att framföra längre fordon på delar av det svenska vägnätet. Vidare anser Länsstyrelsen att ett sådant implementerande bör påskyndas för att erhålla ett så stort vägnät som möjligt och att detta så långt som möjligt samordnas med utbyggnaden för tyngre fordonsvikter i BK4 vägnätet. Att kombinera längre och tyngre fordon ger ytterligare och angelägna samhällsekonomiska-, företags- och miljövinster, vilket inte minst är viktigt för Norrbottens transportberoende näringsliv som verkar i ett län som utgör 25% av landets yta och med begränsad tillgång till järnvägar.

Utredningens förslag gällande det vägnät om 450 mil som föreslås öppnas för längre lastbilar i ett första steg omfattar endast väg E4 i norra Sverige, vilket innebär en begränsad nytta för länets näringsliv. Enligt Länsstyrelsens mening är det viktigt att påskynda en utbyggnad så att strategiska noder i inlandet samt gränsövergångar ansluts till nätet. I detta sammanhang är det viktigt att Trafikverket jobbar tillsammans med våra grannländer för en harmonisering av regelverken så att så långa sammanhängande stråk som möjligt kan uppnås. Med ett begränsat nät som upplåts för längre lastbilar minskar incitamenten för fordonsägare att investera i fordon och därmed riskerar nyttorna att utebli. Trafikverkets förslag att i det fortsatta arbetet föra en nära dialog med näringslivet är bra. Länsstyrelsen vill här poängtera vikten av en nära dialog med skogsindustrin som har stora vinster att göra med tyngre och längre fordon, även om deras stora vinster med längre fordon framförallt kan erhållas i en kombination med 90 tons bruttovikt och inte 74 ton som i BK4.

I Trafikverkets förslag har längre fordon begränsats till bärighetsklasserna BK1 och BK4. Enligt Länsstyrelsens mening bör även BK2 och BK3 vägar kunna upplåtas för längre fordon undre förutsättning att dom uppfyller de infrastrukturella kraven i övrigt. Detta eftersom det torde finnas skrymmande gods som inte nödvändigtvis kräver de



högre bruttovikterna samt att tomtransporter exempelvis skulle kunna nyttja genare transportvägar.

I rapporten beskriver Trafikverket ett samråd skett med utvalda kommuner med anslutningsvägar till större hamnar och terminaler. I detta samråd har kommunerna lyft att det inte är rimligt att anpassa befintlig kommunal infrastruktur i någon större omfattning om det inte tillkommer någon extern finansieringslösning. Länsstyrelsen vill här poängtera att det även är viktigt att beakta hur eventuella anpassningar av den statliga infrastrukturen utöver det nationella vägnätet är tänkt att finansieras. Om denna anpassning är att betrakta som en investering så kommer det enligt dagens regelverk att åligga länstransportplanerna att finansiera anpassningen. Om så är fallet är det en absolut nödvändighet att dessa tillförs extra resurser, inte minst i Norrbottens län där länstransportplanens planeringsram enligt Länsstyrelsens mening redan idag är på en alldeles för låg nivå i förhållande till behovet och det mycket omfattande regionala vägnätet.

Avslutningsvis ställer sig Länsstyrelsen frågande till att flera regionala företrädare, exempelvis länsplaneupprättare och Handelskammare, saknas bland remissinstanserna. Som beskrivits ovan kan konsekvenserna av ett införande av längre fordon, dels komma att påverka länstransportplanerna samt vara en viktig förutsättning för delar av länets näringsliv.

Bakgrund

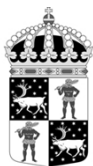
Trafikverket fick den 30 augusti 2018 i uppdrag av regeringen att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Uppdraget redovisades till regeringskansliet 31 mars 2019.

Sammanfattningsvis bestod uppdraget av att:

- Analysera om och var längre lastbilar kan tillåtas på det svenska vägnätet. Redovisa en bedömning av vilka vägar som kan upplåtas för längre lastbilar, samt beskriva förutsättningarna för ett upplåtande av det svenska vägnätet.
- Redovisa konsekvenserna av ett upplåtande av ett vägnät för längre lastbilar. Beskrivningen skulle innehålla samhällsekonomiska effekter och de kostnader som eventuellt medföljer av ett framtida upplåtande, samt effekterna på de transportpolitiska målen.
- Föreslå nödvändiga författningsändringar i samråd med Transportstyrelsen.

Några av de slutsatser och förslag som Trafikverket kommer fram till i sin analys är följande:

- Ett sammanhängande vägnät som uppgår till cirka 450 mil kan upplåtas för längre lastbilar inom en snar framtid genom att åtgärda mindre brister för cirka 150 miljoner kronor. Norr om Gävle består detta vägnät uteslutande av väg E4 i hela sin sträckning.
- Samhällsnyttan av att upplåta ovanstående vägnät beräknas till cirka 9,5-14 miljarder kronor. Storleken av nyttorna med ett införande av längre lastbilar är något osäkra, men de sammanvägda effekterna är otvetydigt positiva.
- Ett införande av längre lastbilar kommer att ge positiva effekter avseende trafiksäkerheten framförallt på grund av att vägnätet kommer trafikeras av ett



lägre antal lastbilar, vilket minskar risken för frontalkollisioner. Det vägnät som föreslås upplåtas i ett första skede består också till stor del av mötesseparerade vägar och de övriga vägarna är relativt breda och anses ha en god väggeometri och därför bedöms trafiksäkerheten inte påverkas negativt. Däremot finns aspekter som beräkningarna inte tar hänsyn till gällande exempelvis längre omkörningstider för att passera långa fordon, upplevd osäkerhet eller otrygghet hos oskyddade trafikanter som blir omkörda av längre lastbilar.

- Det finns potential att öppna upp ett nästan dubbelt så stort vägnät som det som föreslås i ett första skede. Trafikverket avser att fortsätta att analysera möjligheterna till att utöka vägnätet för längre lastbilar utifrån vägnätens lämplighet och vilka åtgärdsbehov som finns på dessa sträckor samt mellanliggande delar för att de ska kunna öppnas i ett sammanhängande vägnät. I detta arbete ingår att tillsammans med branschen skapa former för och inleda dialog med näringslivet om det fortsatta upplåtandet av ett vägnät för längre lastbilar i syfte att genomföra rätt åtgärder för att kunna realisera största möjliga nytta för samhället.

När det gäller förslag till författningsändringar är huvuddragen i förslagen följande:

- Det införs en möjlighet att på vissa i föreskrifter utpekade vägar föra fordonståg som är upp till 34,5 meter långa, under förutsättning att de följer det EU-gemensamma modulsystemet. (trafikförordningen)
- Trafikverket respektive kommunerna ges, i egenskap av väghållare, bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka allmänna vägar som de längre fordonstågen ska få trafikera. (trafikförordningen)
- Ägaren av ett fordon åläggs, vid sidan av föraren, ett ansvar för att den största tillåtna längden för ett fordon inte överskrids. (trafikförordningen)
- Ett nytt vägmärke införs i form av ett lokaliseringsmärke för vägvisning av de längre fordonstågen. (vägmärkesförordningen)

Samråd

I beredningen av detta ärende har samråd skett med Norrbottens Handelskammare och Sveriges Åkeriföretag. Dialog i ärendet har även skett med Region Norrbotten och Västerbotten samt Länsstyrelsen Västerbotten.

De som deltagit i yttrandet

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Björn O. Nilsson med handläggare Jimmy Bystedt som föredragande. I beredningen av ärendet har även Rättsenheten deltagit. Länsstyrelsen hantering av ärendet sker digitalt och saknar därför underskrifter.