

2019-10-03

Dnr 400-18568-2019

Kontaktperson
Enheten för samhällsplanering
Lisa Callréus
010-2241755
lisa.callreus@lansstyrelsen.se

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Trafikverkets rapport Längre lastbilar på de svenska vägnätet – för mer hållbara transporter

Er beteckning: Dnr 12019/01058/TM

Infrastrukturdepartementet har skickat rubricerad rapport till Länsstyrelsen för synpunkter. Av missivet framgår att regeringen vill ha synpunkter på förslagen till författningsändringar i rapporten, men detta hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar. Länsstyrelsen Skåne har valt att lämna synpunkter även på övriga delar i rapporten. Remissyttrandet följer rapportens disposition.

Sammanfattning av Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen har inga synpunkter på förslag till författningsändringar.

Länsstyrelsen anser att rapporten bör kompletteras med ett bredare folkhälso- och barnperspektiv genom att omgivningshänsyn kompletteras med boendemiljö. Rapporten behöver beskriva de effekter längre lastbilar kan medföra vid såväl större statliga vägar och kommunala anslutningsvägar som inom de samhällen där trafiken leds om vid olyckor och vägarbeten. Det behöver bland annat utredas platsspecifikt om längre lastbilar innebär att nya bullerskydd kommer att behövas för att skydda bebyggelsen längs vägen.

Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att ett införande av längre lastbilar inte påverkar gång- och cykeltrafiken negativt. De gång- och cykelbanor som behöver anläggas inför upplåtandet av vägnätet måste till fullo ingå i finansieringen av de åtgärder som krävs för upplåtande av längre lastbilar.

Länsstyrelsen vill påpeka att många av påfarterna på E6 inte uppfyller de krav som idag formellt ställs vid nybyggnation varför det är viktigt att den föreslagna utvärderingen om längre lastbilar utgör ett problem eller inte vid påfarter och växlingssträckor genomförs. Längre lastbilar kan medföra behov av fler omkörningsförbud både ur trafikflödes- och trafiksäkerhetskänseende.

Länsstyrelsen menar att Trafikverket behöver analysera anslutnings- och omledningsvägarna tillsammans med kommunala väghållare för att kunna bedöma om infrastrukturen behöver anpassas.

Länsstyrelsen anser att det är positivt ur ett klimat- och energiperspektiv att trafikmängden förväntas minska liksom energianvändningen, men det är av största vikt att bevaka och genom kompletterande styrmedel föregripa att längre lastbilar inte leder till inducerad trafik samt överflyttning av gods från järnväg och sjöfart till väg. Längre lastbilar får heller inte leda till sämre logistiklösningar och sämre fyllnadsgrad. Om det krävs större ombyggnationer av vägnät och logistikcentraler kan klimatnyttan ätas upp av dessa åtgärder och Länsstyrelsen efterlyser en Livscykelanalys (LCA) av hela systemlösningen för att minimera den risken.

Synpunkter på rapporten

3. Författningsändringar

Länsstyrelsen har inga synpunkter på förslag till författningsändringar.

4. Analys av möjligheterna att upplåta vägnätet för längre lastbilar

4.2.1 Omgivningshänsyn

Länsstyrelsen anser att rapporten bör kompletteras med ett bredare folkhälso- och barnperspektiv genom att omgivningshänsyn kompletteras med boendemiljö, såsom längre lastbilars påverkan på buller, vibrationer och barriäreffekter. Rapporten behöver beskriva de effekter längre lastbilar kan medföra vid såväl större statliga vägar som inom de samhällen där trafiken leds om vid olyckor och vägarbeten.

4.2.1 Omgivningsskydd

Länsstyrelsen menar att det behöver utredas platsspecifikt om längre lastbilar innebär att nya bullerskydd kommer att behövas för att skydda bebyggelsen längs vägen.

4.2.2 Utrymmesstandard

Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att ett införande av längre lastbilar inte påverkar gång- och cykeltrafiken negativt. I rapporten uppges att gång- och cykeltrafiken ska vara separerad i längsled på egen bana eller lokalvägnät och vid mycket låga gång- och cykelflöden föreslås vägrensseparatoring med vägrensbredd på minst 0,75 meter. För att kunna göra analysen var separat gång- och cykelbana krävs menar Länsstyrelsen att det behövs en kvantifiering av vad mycket låga gång- och cykelflöden innebär. Cykelflödena behöver också mätas eftersom det framgår av rapporten på sidan 45 att det saknas uppgifter om cykelflödena på vägarna. I analysen av flödena bör även inkluderas vilka delar av vägnätet som har potential för ökad cykling.

5. Analys och förslag på lämpliga vägar för längre lastbilar.

5.1.3 Påfarter och växlingssträckor

E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar. Andelen tung trafik är hög, ofta uppåt 20 %, och en stor andel av denna trafik är transittrafik som enbart använder E6 för vidare färd upp i Sverige eller mot Norge. Länsstyrelsen hänvisar till Åtgärdsvalsstudie E6 genom Skåne och vill påpeka att många av påfarterna inte uppfyller de krav som idag formellt ställs vid nybyggnation varför Länsstyrelsen anser att det är viktigt att den föreslagna utvärderingen om längre lastbilar utgör ett problem eller inte vid påfarter och växlingssträckor genomförs.

5.2.2 Korsningar

Av rapporten framgår att trafikering rakt fram igenom cirkulationsplatsen kan krävas och Länsstyrelsen föreslår att eventuell åtgärdsplanering görs i samråd med Region Skåne då denna åtgärd även kan vara aktuell för superbussar.

5.2.3 Gång- och cykeltrafik

Länsstyrelsen hänvisar till Nationella cykelstrategin och den omställning av transportsystemet som krävs för att uppnå en hållbar utveckling och menar att det är viktigt att värna om fotgängare och cyklister. Det är därför väsentligt att planering och byggnation av nya gång- och cykelbanor beaktas i tidplanen för upplåtandet av vägnätet för längre lastbilar. Finansiering av dessa gång- och cykelvägar måste också till fullo ingå i åtgärderna för upplåtande av längre lastbilar. Länsstyrelsen ifrågasätter om de 150 Mkr som är föreslagna räcker till att bygga de gång- och cykelvägar som upplåtandet av längre lastbilar kommer att kräva.

5.3.6 Anslutningar till hamnar och terminaler

Länsstyrelsen menar att det är väsentligt att anslutningsvägarna till start- och målpunkter analyseras tillsammans med kommunerna. Viktiga start- och målpunkter är bland annat hamnarna i Ystad, Trelleborg, Malmö, Landskrona och Helsingborg. Att trafiksäkerheten och framkomligheten för fotgängare och cyklister inte försämras är särskilt angeläget att beakta i detta arbete.

5.4.2 Förslag till vägnät som är lämpligt att upplåta för längre lastbilar

Enligt texten i rapporten föreslås inom Skåne E22, E4, E6 och väg 23 (Hässleholm-Växjö) att upplåtas för längre lastbilar. Väg 23 bedöms kunna öppnas för längre lastbilar 2023 och övriga vägar inom ett år. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att det är otydligt vilket vägnät som gäller då kartan på sidan 50 även pekar ut väg 21, E65 samt väg 23 (Rolsberga-Hässleholm) att upplåtas för längre lastbilar.

Länsstyrelsen vill upplysa om att väg 23 mellan Rolsberga och Hässleholm går genom det känsliga Ringsjösundet där det råder förbud för transport med farligt gods. Enligt Regional infrastrukturplan för Skåne 2018-2029 har väg 23 studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Föreslagen åtgärd är att leda om stråket Malmö-Växjö till att gå via Hörby och E22, istället för via Ringsjösundet, i syfte att skapa bättre tillgänglighet och bättre trafiksäkerhet. Vidare föreslås väg 13 mellan Höör och Hörby att byggas om till en mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h.

6. Konsekvensanalys av att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet

6.2.1 Trafiksäkerhetseffekter

Länsstyrelsen vill särskilt lyfta att det är viktigt att införandet av längre lastbilar inte innebär en försämring för cyklister. Av rapporten framgår att bedömningen är att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förblir opåverkad eftersom vägnätet enbart innefattar mötesseparerade vägar samt bredare vägar med goda siktförhållanden på det vägnät som föreslås upplåtas i första skede. Det framgår dock av rapporten att *”de oskyddade trafikanternas upplevda trygghet kan försämrats när de passerar av längre lastbilar och att inga kända studier har specifikt undersökt hur den subjektiva riskuppfattningen hos fotgängare och cyklister påverkas av storleken eller längden på en passerande lastbil på landsväg. Om en cyklist på närmare avstånd upplever bullret som värre från en längre lastbil med fler däck är ännu okänt.”* Minskad trygghet kan innebära att många väljer bort cykeln som transportmedel. Länsstyrelsen menar därför att det är väsentligt att separata gång- och cykelvägar byggs längs de vägar som upplåts för längre fordon och som saknar separering, förutom de vägar där gång- och cykelflödet är mycket lågt.

Länsstyrelsen menar att längre lastbilar kan medföra behov av fler omkörningsförbud både ur trafikflödes- och trafiksäkerhetshänseende.

6.2.2 Överflyttningseffekter och intermodalitet

Länsstyrelsen anser att det är positivt ur ett klimat- och energiperspektiv att trafikmängden förväntas minska liksom energianvändningen, men det är av största vikt att bevaka och genom kompletterande styrmedel föregripa att längre lastbilar inte leder till inducerad trafik samt överflyttning av gods från järnväg och sjöfart till väg. Länsstyrelsen menar att det krävs insatser för att minska godstransporternas klimatutsläpp såsom hållbara bränslen och elektrifiering. Längre lastbilar får heller inte leda till sämre logistiklösningar och sämre fyllnadsgrad. Om det krävs större ombyggnationer av vägnät och logistikcentraler kan klimatnyttan ätas upp av dessa åtgärder och Länsstyrelsen efterlyser en Livscykelanalys (LCA) av hela systemlösningen för att minimera den risken.

6.2.4 Övriga icke-kvantifierade effekter

Konsekvenserna för berörda boendemiljöer saknas i rapporten. Vägar som går igenom tätorter i Skåne enligt det föreslagna vägnätet på kartan sid 50 är bland annat Ystad, Malmö, Helsingborg, Lund, Höör, Hässleholm, Kristianstad, Tyringe och Perstorp. Länsstyrelsen menar att konsekvensanalys behöver göras av längre lastbilars påverkan på boendemiljön, såsom buller, vibrationer och barriäreffekt.

Rapporten hänvisar till bullerberäkningarna av Adell et al. (2016) i vilka tyngre respektive längre och tyngre lastbilar antas innebära fler axlar per fordon. *"Fler axlar per fordon leder till fler källor till bullerstörningar och vibrationer. Storleken på bullerstörningarna beror dock på var trafiken går och hur tät den är; de maximala nivåerna för buller får överskridas 5 gånger per natt respektive timme dagtid. Det finns alltså samtidigt en möjlighet att det totala bullret i termer av bullerekvivalenter minskar på vissa sträckor om passagera blir färre. Adell et al. (2016) antar att de två motstridiga effekterna på buller tar ut varandra och att de totala bullerstörningarna förblir opåverkade."* Länsstyrelsen menar att bullret från fordonen bör utredas vidare så att beräkningarna blir platsspecifika och Länsstyrelsen noterar att vibrationer i övrigt inte nämns i rapporten.

6.5 Sammanfattning av konsekvensanalys

Länsstyrelsen vill framföra att omledningsvägarna är mycket viktiga för att vägnätet för längre lastbilar ska fungera. Även en noggrann ruttplanering kan inte förutse till exempel trafikolyckor som innebär att vägen stängs av och trafiken leds om. Länsstyrelsen menar att Trafikverket behöver analysera omledningsvägarna tillsammans med kommunala vägghållare för att kunna bedöma om infrastrukturen behöver anpassas. Konsekvenser för gång- och cykeltrafik och boendemiljön längs omledningsvägnätet behöver särskilt beaktas.

7. Förslag till fortsatta steg mot ett införande av längre lastbilar

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att Trafikverket får i uppdrag att arbeta vidare med att inhämta kunskap och initiera forskning om längre lastbilars påverkan utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv och hur trygghetskänslan för oskyddade trafikanter påverkas samt även hur längre lastbilar påverkar boendemiljön. För att kunna förebygga överflyttnings-effekter till längre lastbilar från järnväg och sjöfart till vägar behöver även kunskap inhämtas inom detta område. För att säkerställa att längre lastbilar ger positiva klimateffekter bör en livscykelanalys för åtgärderna genomföras.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Ola Melin med infrastrukturstrateg Lisa Callréus som föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschef Kajsa Palo medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Information om hur vi hanterar dina personuppgifter hittar du på

www.lansstyrelsen.se/dataskydd.