



Datum

Vidaredelegering trafikdelegation

2019-09-20

Handläggare

Henrik Silfverstolpe

Direkttelefon

073-3565618

Diarienummer

TN-2019-2307

Ärende **Yttrande över Trafikverkets rapport *Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter***

I2019/01058/TM

Malmö stad ställer sig positiv till att tillåta längre och tyngre fordon. Förhoppningsvis leder detta till att färre ekipage, eftersom varje ekipage tillåts frakta större mängd gods. Samma mängd gods fördelas på färre antal ekipage, vilket är positivt.

För att kunna införa längre och tyngre fordon på det svenska vägnätet, är det viktigt att det ställs tydliga krav på att dessa fordon inte nämnvärt ökar slitaget på vägarna och att omfattande om- och tillbyggnader i vägnätet behöver göras för att säkerställa god framkomlighet för dessa fordon. Om införandet av BK4 är förenat med stora kostnader, finns det en risk att införande av BK4 fördröjs.

Det är bra att rapporten tar upp många olika tekniska och funktionella krav som är tänkta att ställas på dessa fordon. Ur ett kommunalt perspektiv är det främst krav kopplade till axeltryck och manövreringsförmåga som är relevanta. Dessa fordonskombinationer kommer troligen att framföras på kommunalt vägnät i lägre hastigheter, vilket innebär att stor påverkan på vägbeläggning, om inte totalvikten fördelas över tillräckligt många axlar. När tunga fordon står stilla eller körs mycket långsamt; som vid trafiksignaler, finns risk att vägbeläggningen skadas och kraftig sporbildning uppstår, tack vare bitumens viskoelastiska egenskaper. Fenomenet känns igen från busshållplatser.

En annan viktig aspekt är att fordonen måste utformas så att ekipagen inte ställer betydligt större krav på manöverutrymme, än vad dagens fordon gör. I trånga stadsmiljöer kan det vara svårt att tillskapa ytterligare ytor (svep- och manöverytor). Detta kan avsevärt fördröja eller i vissa fall omöjliggöra införande av BK4.

Ekipagens högre totalvikt kan förvisso också innebära en utmaning för kommunerna, men problemen bedöms ändå som överkomliga. På några ställen kan förstärkningar av infrastrukturen behöva göras, men valet av vilka vägar som ska upplåtas för BK4-fordon kan i viss mån göras utifrån vilka färdvägar som kan klarar högre totalvikt.

Ekipagens längd påverkar främst fordonens förmåga att manövrera i trånga stadsmiljöer, men det kan finnas begränsningar i gatumiljön t.ex. i form av magasin för vänstersvängande som begränsar möjligheten att tillåta BK4-fordon. Detta får studeras mer i detalj inför ett införande av BK4-vägnät.

När det gäller hur BK4-fordon framförs är det bra att det ställs tydliga krav på förare. En annan aspekt som Malmö stad vill framföra är kravet på att dessa fordon måste kunna "hänga med" i trafikrytmen, för att undvika att dessa fordon blir "bromsklotsar". Fordonen behöver ha broms- och accelerationsegenskaper som övrig trafik. I rapporten beskrivs krav på bromsar, men det saknas resonemang om förmåga för dessa fordon att kunna accelerera. Sämre förmåga att kunna accelerera och följa trafikrytmen kan leda till oönskade, och i vissa fall även farliga, omkörningar. Detta är främst tydligt i trafik från stillastående (trafikljus).

I rapporten föreslås att utmärkning av BK4-vägnätet, som utgångspunkt, inte ska göras. Detta anser Malmö stad vara mycket positivt, då detta skulle kunna leda till mycket omfattande behov av utmärkning, i synnerhet i komplexa stadsmiljöer. Det är bra att föreskrifter om BK4-vägnätet endast kungörs elektroniskt samt att ägare och förare åläggs att planera färdväg utifrån dessa föreskrifter.

I rapporten beskrivs också ett förslag till nytt vägmärke, F31.a *Färdväg för långa fordonståg*. Det är bra att denna möjlighet införs, även om utmärkningen av BK4-vägar inte är ett krav. Ur ett kommunalt perspektiv kan vägmärket behöva sättas upp i komplexa miljöer där det finns risk att långa fordon väljer fel färdväg. Vid akut omläggning av trafik (hinder, vägskada eller motsvarande) är det bra att väghållaren kan hjälpa föraren att hitta en lämplig väg förbi omläggningen.

Förutom att kunna hänvisa till lämplig färdväg för BK4-fordon, kan det också finnas behov av att kunna förbjuda trafik med BK4-fordon. Detta nämns inte i rapporten, men det bör övervägas. I akuta lägen kan det vara aktuellt att snabbt kunna stänga av en vägsträcka för BK4-fordon, medan övrig trafik kan tillåtas passera. I det fortsatta arbetet vore det därför välkommet att se över möjligheterna att införa möjligheten att förbjuda trafik med BK4-fordon, med hjälp vägmärke.

Ur ett kommunalt perspektiv kan det också vara intressant att ha möjligheten att förbjuda BK4-trafik *del av dygnet*. Möjligheten att endast kunna upplåta

vägnätet under vissa tider för BK4-trafik kan göra det enklare att öppna delar av det kommunala vägnätet för BK4-trafik. Under vissa tider kan det dock vara olämpligt att tillåta BK4-trafik, men istället för att helt förbjuda BK4-trafik, så kan BK4-trafiken styras till lämpliga tider. Det skulle kunna vara kvälls- och nattetid, då kanske annan trafik inte bedöms påverkas så mycket. I rapporten tar man inte upp möjligheten att tillåta BK4 del av dygn. Detta behöver belysas.

För att hålla ihop det vidare arbetet med ett vägnät för BK4-fordon, skulle Malmö stad vilja se att Trafikverket får ett tydligt ansvar. I ansvaret ligger att samordna väghållarna, driva utveckling av BK4-vägnätet och vara kontaktpunkt gentemot näringslivet. Kommunerna kan fungera som ingångar från näringslivet, men Trafikverket behöver hålla ihop och ha överblicken av BK4-vägnätet. Denna roll kan inte ligga på kommunerna.

För att säkerställa en snabb och effektiv etablering av ett BK4-vägnät, kan det finnas behov att titta över möjligheter från staten att gå in och stötta kommunerna ekonomiskt med anpassningar av delar av det kommunala vägnätet. Utan stöd, kan utbyggnaden av BK4-vägnätet att fördröjas och det kan ta lång tid att fullt ut kunna dra nytta av den potential som BK4-vägnätet erbjuder.

För de BK4-transporter vars start- och målpunkter inte ligger utmed BK4-vägnätet, kan det behövas platser för sam- och omlastning. Dessa platser bör placeras mellan BK4-vägnätet och övrigt vägnät på strategiska platser. Här samlas gods och fordon, från det mindre vägnätet, till större enheter som sedan fortsätter som BK4-transporter på BK4-vägnätet. Omvänt så delas BK4-transporter upp i mindre enheter för vidare färd på det övriga vägnätet. Ett exempel på en sådan transport kan vara en transport som börjar i centrala Malmö (BK1) och slutar i centrala Göteborg (BK1), men där själva transporten mellan Malmö och Göteborg går längs E6:an (BK4). Med omlastningsplatser i utkanten av Malmö och Göteborg blir det möjligt att genomföra BK4-transporter på den största delen av sträckan. Rapporten omnämner inte möjligheterna med sam- och omlastning, men det vore önskvärt att denna frågeställning blev belyst.

På tekniska nämndens vägnar

Joakim Florén
Enhetschef