

PM Rotel V (Dnr KS 2019/964)

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

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 7 oktober 2019

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat Trafikverkets rapport ”Längre lastbilar på det svenska vägnätet - för mer hållbara transporter” bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Trafikverket redovisar att cirka 450 mil av det svenska vägnätet kan upplåtas för längre lastbilar, bland annat E4, E18, väg 73 och 75 (södra länken) genom Stockholm. Författningsändringar föreslås som möjliggör ett genomförande inom ett år och successivt till 2025. Trafikverket vill i samverkan med kommunerna göra en översyn av lämpliga anslutningsvägar till och från hamnar och terminaler för att säkerställa att vägnätet blir användbart. Enligt Trafikverket leder längre och effektivare lastbilar till överflyttning från järnväg och sjöfart samt till inducering av ny trafik i osäker storleksordning. De anser vidare att överflyttning/inducering kan motverkas med styrmedel och incitament men att mer kunskap behövs för att kunna styra med önskvärd effekt.

Staden har skickat ett underhandsbesked till Infrastrukturdepartementet i väntan på att det formella beslutet kan skickas som svar efter beslut i kommunstyrelsen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafiknämnden har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret anser att transportsystemet och dess regelverk måste utvecklas så att det i sin helhet bidrar till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. I Trafikverkets förslag att tillåta längre lastbilar på delar av vägnätet finns potential till effektivitetsvinster, åtminstone på lite längre sikt. En grundläggande analys av hur antalet lastbilsfordon påverkas av förslaget saknas dock i rapporten. Stadsledningskontoret anser att en sådan analys bör redovisas innan förslaget hanteras vidare.

Trafikkontoret ser positivt på högkapacitetsfordon som minskar antalet trafikrörelser och sparar miljön. Trafikkontoret ser det som viktigt att de vägar som utpekats

för en eventuell ökad fordonslängd också uppfyller de lämplighetskrav som nämns i yttrandet. Det är av stor vikt att Stockholms stad ges möjlighet att medverka i ett fortsatt arbete.

Mina synpunkter

Jag anser att transportsystemet och dess regelverk måste utvecklas så att det i sin helhet bidrar till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Detta är en utmaning, inte minst i Stockholmsregionen där dagens transportbehov och planerad utveckling är stor. Trafikverkets förslag att tillåta längre lastbilar på delar av vägnätet har potential till effektivitetsvinster för stockholmsregionen både vad gäller klimat, transportekonomi och trafiksäkerhet vilket talar för genomförande, åtminstone på lite längre sikt.

En grundläggande analys av hur antalet lastbilsfordon påverkas av förslaget saknas dock i rapporten. Detta gör det svårt att bedöma effekter på klimat, trafiksäkerhet, kostnader för vägslitage med mera. Jag anser att en sådan analys bör redovisas innan förslaget hanteras vidare. Det behöver bedömas om en potentiell minskning av antalet fordon äts upp av överflyttning/inducering av ny trafik från andra transportslag.

Trafikverket föreslår fördjupade utredningar och mer forskning på en rad områden parallellt med ett genomförande av förslagen. Jag anser dock att ett genomförande av förslagen bör avvakta tills mer kunskaper kan redovisas om hur styrmedel och incitament bör användas för att undvika inducering av ny trafik och överföring från järnväg och båt. Nya styrmedel och incitament bör vidare införas innan längre fordon tillåts på fler delar av vägnätet, detta för att inte marknaden ska träffas av motstridiga styr signaler. Det behövs till exempel åtgärder som främjar intermodalitet mellan lastbils- och järnvägsnätet samt sjöfarten.

Staden har inte för avsikt att ändra den lokala trafikförordningen gällande 12 meters fordonsgrens, därav är dessa fordon endast aktuella för trafik där det idag redan är tillåtet med BK-1 och 24 meter och till och från vissa givna måldestinationer.

Jag ser det som olämpligt att trafikera längre fordon där det finns stort flöde av gång- och cykeltrafikanter i tätort. Trots att hastigheten är lägre i tätort, finns det fler ytor runt ett längre fordon där sikten är begränsad. Hänsyn bör tas både till trafiksäkerhet samt upplevd trafikmiljö och vibrationer och vägslitage.

Det vore lämpligt att generellt villkora tunga fordon med så kallad geofencing. Geofencing kan begränsa fordonets möjligheter att köra på vissa gator genom så kallad tillträdeskontroll och även begränsa hastigheten i vissa områden. Detta är angeläget utifrån trafiksäkerhet med även allmän säkerhet kring tunga fordon i stadsmiljöer.

Det är av stor vikt att Stockholms stad ges möjlighet att medverka i förslaget att utreda anslutningar till logistiklägen då regionen och kommunen med sin koncentration av människor, verksamheter och transporter påverkas i mycket stor grad av förändringar i transportsystemet. Staden har många utmaningar, inte minst vad gäller att hantera schaktmassor till och från alla bygg- och anläggningsprojekt som pågår för att möta den växande stadens behov. Staden arbetar bland annat med samordnad logistik kring stadsutvecklingsprojekt samt ett kommande försök med lastning av bergmassor på pråm för utbyggnad av tunnelbanan.

Jag vill slutligen framföra att det är av mycket stor vikt att Trafikverket och andra berörda statliga myndigheter samverkar i nära dialog med Stockholms stad i det fortsatta utvecklingsarbetet för längre och tyngre lastbilar då stora och genomgripande stadsutvecklingsprojekt pågår under stadens ledning med genomgripande konsekvenser på sikt för befintliga logistiknoder som Värtahamnen med mera.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 20 oktober 2019

BORGARRÅDET DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

- Att remissen besvaras med hänvisning till trafikkontorets yttrande.
- Att därutöver anföras följande.

Längre lastbilar på det svenska vägnätet där det är möjligt är i grunden något positivt som bidrar till att skapa ökad tillgänglighet i transportsystemet. För att generellt sett skapa hög tillgänglighet i transportsystemet är det viktigt att yttnåla färdmedel som kollektivtrafik, gång och cykel blir mer attraktiva, men även att effektivisera den ökande mängd godstransporter som sker till vår kraftigt växande region.

För varutransporter i Stockholm finns en stor utvecklingspotential med mer samlastning, nattleveranser och bättre citylogistik. Det är också hög tid att börja omställningen mot en stad där godsfordonen är eldrivna. En ökad tillgänglighet i transportsystemet kan även omsättas i andra samhällsnyttor som bättre fungerande arbets- och bostadsmarknader, högre sysselsättning och produktivitet, ökad livskvalitet och även högre innovationsgrad. Sådan samhällsnytta skapar stora ekonomiska värden och bör ske i kombination med andra miljöåtgärder på trafikområdet. Mot denna bakgrund är det förvånande att föredragande borgarråd är tämligen negativ till eller osäker om förslaget fördelar från Trafikverket.

Den uttalade oron för att *fler* lastbilar kommer att bli konsekvensen av de nya längre lastbilar som ska bli möjliga enligt förslaget (inducering), framstår ej som särskilt välgrundat. Val av transporttjänst, lastbil, godståg eller sjöfart, för varuägare med varor exempelvis till Stockholmsregionen, styrs inte av en bedömning utifrån en marginell minskning av trafikarbetet för tunga fordon på våra större vägnät. Val av transporttjänst styrs av kostnader, snabbhet, leveranssäkerhet och även utifrån vilket värde godset har. Att tillgängligheten på våra primära vägnät blir bättre och kan öka måste ses som en målsättning och inte som ett problem.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Karin Gustafsson (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat Trafikverkets rapport ”Längre lastbilar på det svenska vägnätet - för mer hållbara transporter” bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Trafikverket redovisar att cirka 450 mil av det svenska vägnätet kan upplåtas för längre lastbilar, bland annat E4, E18, väg 73 och 75 (södra länken) genom Stockholm. Författningsändringar föreslås som möjliggör ett genomförande inom ett år och successivt till 2025. Trafikverket vill i samverkan med kommunerna göra en översyn av lämpliga anslutningsvägar till och från hamnar och terminaler för att säkerställa att vägnätet blir användbart. Enligt Trafikverket leder längre och effektivare lastbilar till överflyttning från järnväg och sjöfart samt till inducering av ny trafik i osäker storleksordning. De anser vidare att överflyttning/inducering kan motverkas med styrmedel och incitament men att mer kunskap behövs för att kunna styra med önskvärd effekt.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafiknämnden har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 juli 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att transportsystemet och dess regelverk måste utvecklas så att det i sin helhet bidrar till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Detta är en utmaning, inte minst i Stockholmsregionen där dagens transportbehov och planerad tillväxt är stor. Stadsledningskontoret ser att det i Trafikverkets förslag att tillåta längre lastbilar på delar av vägnätet finns potential till effektivitetsvinster för stockholmsregionen både vad gäller klimat, transportekonomi och trafiksäkerhet vilket talar för genomförande, åtminstone på lite längre sikt.

En grundläggande analys av hur antalet lastbilsfordon påverkas av förslaget saknas i rapporten. Detta gör det svårt att bedöma effekter på klimat, trafiksäkerhet, kostnader för vägsitage med mera. Stadsledningskontoret anser att en sådan analys bör redovisas innan förslaget hanteras vidare. En uppenbar risk som behöver bedömas är huruvida en potentiell minskning av antalet fordon äts upp av överflyttning/inducering av ny trafik från andra transportslag.

Trafikverket föreslår fördjupade utredningar och mer forskning på en rad områden parallellt med ett genomförande av förslagen. Stadsledningskontoret anser dock att ett genomförande av förslagen bör avvakta tills mer kunskaper kan redovisas om hur styrmedel och incitament bör användas för att undvika inducering av ny trafik och överföring från järnväg och båt. Nya styrmedel och incitament bör vidare införas innan längre fordon tillåts på delar av vägnätet, detta för att inte marknaden ska träffas av motstridiga styr signaler.

Stadsledningskontoret noterar förslaget att utreda anslutningar till logistiklägen tillsammans med kommunerna. Det är här av stor vikt att Stockholms stad ges möjlighet att medverka då regionen och kommunen med sin koncentration av människor, verksamheter och transporter påverkas i mycket stor grad av förändringar i transportsystemet. Staden har många

utmaningar, inte minst vad gäller att hantera schaktmassor till och från alla bygg- och anläggningsprojekt som pågår för att möta den växande stadens behov.

Stadsledningskontoret vill slutligen framföra att det är av mycket stor vikt att Trafikverket och andra berörda statliga myndigheter samverkar i nära dialog med Stockholms stad i det fortsatta utvecklingsarbetet för längre och tyngre lastbilar då stora och genomgripande stadsutvecklingsprojekt pågår under stadens ledning med genomgripande konsekvenser på sikt för befintliga logistiknoder som Värtahamnen med mera.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 september 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ser positivt på HCV¹ fordon som minskar antalet trafikrörelser och sparar miljö. Trafikkontoret arbetar både internt och externt med att utreda hur man kan effektivisera transporter på ett ansvarsfullt sätt. Trafikkontoret ser det som viktigt att de vägar som utpekats för en eventuell ökad fordonslängd också uppfyller de lämplighetskrav som nämns i yttrandet.

Överflyttningseffekter och intermodalitet

Trafikkontoret ser fram emot aktiviteter som främjar intermodalitet mellan lastbils och järnvägsnätet.

Trafikkontoret ser behovet av att kommunerna tillsammans med Trafikverket upprättar en strategi om var man vill upplåta vägsträckor för 34,5 meter långa fordon, samt vilken ambition man har för hur godset ska transporteras till och från tätort innan man godkänner en längre fordonslängd.

I samråd mellan kommuner och Trafikverket bör statliga färdvägar upplåtas som främjar intermodalitet, t.ex. möjliggöra trafik med längre fordon mellan kombiterminaler och omlastningsterminaler.

Trafiksäkerhet

Det finns upphandlingar av fordonstjänster som ställer krav på någon form av förarassistans. Det vore rimligt att villkora någon form av förarassistans för fordon om 34,5 meter.

Exempel på funktioner som kan finnas i en artificiell förarassistans (ADAS), är varning för kollisionsrisk med såväl framförvarande fordon som oskyddad trafikant och hastighetsövervakning. Förarassistansen kan varna för kollisionsrisk med oskyddade trafikanter i förarens döda vinklar.

Staden ser det som olämpligt att trafikera längre HCV-fordon där det finns stort flöde av gång och cykeltrafikanter i tätort.

Trots att hastigheten är lägre i tätort, finns det fler ytor runt ett längre fordon där sikten är begränsad. Samtidigt som sikten är begränsad så befinner det sig fler oskyddade trafikanter i en tätort än på landsväg. Hänsyn bör tas både till trafiksäkerhet samt upplevd trafikmiljö.

Även med förbättrad förarassistans anser trafikkontoret att det är olämpligt att tillåta dessa fordon i en miljö där det vistas många oskyddade trafikanter.

Övervakning och tillsyn

Trafikkontoret ställer sig positiv till det föreslagna ägaransvaret och att fordonet skall ha medtagen och godkänd ruttplanering.

Eftersom Trafikverket förordar ett ägaransvar för hela Trafikförordningen (Trf) 4 kap 17§, borde även ordet fordonslängd införlivas i Trf 14 kap 11§ i det som rör lokal trafikföreskrift.

Trafikkontoret anser att det vore lämpligt att villkora fordonen med geofencing. Geofencing kan begränsa fordonets möjligheter att köra på vissa gator s.k. tillträdeskontroll och även begränsa hastigheten i vissa områden. Vidare utredning krävs kring hur en geofencing och andra fordonskrav kan vidimeras av en väghållarmyndighet.

¹High capacity vehicle - högkapacitetsfordon

Infrastruktur

Det är viktigt att vägar som upplåts för fordon upp till 34,5 meter är lämpliga för dessa fordon. En lämplighetsbedömning kan utföras med utgångspunkt från villkoren enligt föreskriften om undantag i Trafikförordningens 13 kap 4 § ”Undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet”. Denna bedömning kan göras för att upplåta vägar för längre fordon trots att det inte är fråga om undantag i sig. In en lämplighetsbedömning bör det även ingå en bärighetsbedömning av konstruktioner som kan komma att ingå i en upplåten vägsträcka för längre fordon.

Trafikkontoret har inte för avsikt att ändra den lokala trafik förordningen gällande 12 meters fordonsgräns, därav är dessa fordon endast aktuella för trafik där det idag redan är tillåtet med BK-1 och 24 meter och till och från vissa givna måldestinationer.

Trafikkontoret instämmer med utredningen att en översyn behöver göras för varje anslutningsväg till och från målpunkter av berörd väghållare. Översynen bör ta hänsyn till kö, magasinering, oskyddade trafikanter samt övriga beskrivna parametrar i rapporten. Om man har för avsikt att även upplåta vägnätet för Bk-4 vikter så kommer även bärigheten att begränsa möjligheten för att upplåta längre och tyngre fordon.

I rapporten nämns att längre fordon har positiv effekt på vägslitage, dock kan punktvis ökat vägslitage märkas bl.a. i rondeller och vid trafikljus.

När det gäller vägslitage så kan det vara relevant att särskilja på effekter i och utanför tätort. För att en kommun ska upplåta en del av sitt vägnät för längre fordon så bör man kunna beräkna effekterna av ett eventuellt ökat vägslitage. Det kan vara så att längre fordon skapar ett mindre vägslitage på en typisk statlig väg men ett ökat vägslitage på en typisk kommunal väg i tätort.

Stockholms stad har stora utmaningar vad gäller vibrationer i fastigheter skapade av framförallt tyngre fordon, även denna utmaning bör tas med i en lämplighetsbedömning av eventuellt upplåtna vägar för längre fordon.

Utmärkning

Trafikkontoret är positiva till ett specifikt lokaliseringsskilt som både upplyser förare av längre fordon samt övriga trafikanter om upplåtna vägar för längre fordon.

Effektivitet

Även det lågvärdiga godset kan gynnas av möjligheten att nyttja längre fordonståg.

Massgodstransporterna stod för 50 % av den totala godsmängden i ton som transporterades i Stockholms län under 2010, enligt TFK 2017:2.

För att även massgodstransporter ska gynnas av den ökade fordonslängden kan det krävas en anpassning av infrastrukturen, t.ex. platser där dessa längre fordon kan rangera fordonets lastbärare (koppla av och på lastbärare eller släpfordon) samt att vägar till och från deponier upplåts till 34,5 meter.

I Stockholm råder 12 meters fordonsbegränsning och BK-2 viktbegränsning förutom på vissa undantagna vägar angivna i Stockholms allmänna lokala trafikföreskrifter 16 och 18 §§.

En rangerplats skulle kunna möjliggöra att flera påhängsvagnar kopplas ihop med varandra och därmed öka den totala lastkapaciteten från ca 10 ton till ca 40 ton.

WSP har på trafikkontorets uppdrag tagit fram en lathund om hur man kan upprätta en rangerplats. (bifogat).

Trafikkontoret ser gärna att Trafikverket tillsammans med kommunerna utarbetar en strategi för hur man kan skapa rangerplatser på strategiska platser, där lastenheter och släpfordon kan rangeras så att fordonen kan utnyttjas på ett effektivt sätt utan att fordonen överskrider de lokala trafikföreskrifterna.

Rangerplatser är också ett sätt att ge de längre fordonen möjlighet att inte överträda de lokala trafikföreskrifterna, genom att kunna ställa av sina släpfordon innan man kör i tätort.