

Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter

Sammanfattning

- SKL vill att kommunerna ska vara delaktiga i utpekandet av anslutningsvägar så att upplåtandet av det kommunala vägnätet sker med god kunskap om lokala förhållanden.
- SKL anser att det bör införas en bestämmelse i trafikförordningen som innebär en skyldighet för Trafikverket att ge den berörda kommunen tillfälle att yttra sig innan beslut tas om upplåtelse för längre lastbilar.
- SKL anser att det kommer vara svårt för kommunerna att ekonomiskt klara av att anpassa befintlig trafikmiljö för längre fordon i någon större omfattning om det inte tillkommer någon extern finansieringslösning.
- SKL anser att logistiska behov längs vägnätet för längre lastbilar ska tillgodoses längs det statliga vägnätet.
- SKL anser att effekten av längre lastbilar på det kommunala vägnätet bör fördjupas i det fortsatta arbetet.
- SKL anser att effekterna av att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet bör vidare analyseras. Det handlar om effekterna på framförallt trafiksäkerhet, säkerställande av regelefterlevnad, överflyttningar och intermodala godsflöden.
- SKL ser positivt på ett upplåtande för HCT-fordon (High Capacity Transports) på det nationella vägnätet. Det kan bidra till effektivare transporter och inspirera till en fortsatt utveckling inom EU.

Kommunerna delaktiga i utpekandet av vägnät

Trafiksäkerhetsaspekten berörs inte tillräckligt i rapporten. Trafikmiljön inom tätbebyggda områden ska anpassas till att uppfylla trafiksäkerhetskraven för de oskyddade trafikanterna där utrymmen ofta är mindre och fler trafikantgrupper ska samsas om väg- eller gatuområdet. I en VTI-rapport, Trafiksäkerhetseffekter vid införande av längre och tyngre fordon VTI 17-2012, är en av rekommendationerna i sammanfattningen att ”längre och tyngre fordon bör huvudsakligen trafikera stora vägar där möjlighet finns att köra om tunga fordon utan risk för mötande trafik. Längre och tyngre fordon bör minimalt befinna sig i tätbebyggda områden.” Statistik visar att dödsolyckor med oskyddade trafikanter på kommunala vägar till stor del är kopplade till dålig sikt. Att problemet med dålig sikt skulle förvärras med längre

Ert dnr:

fordon är en farhåga men svårt att uppskatta. SKL vill att kommunerna ska vara delaktiga i utpekandet av anslutningsvägar så att upplåtandet av det kommunala vägnätet sker med hänsyn till god kunskap om lokala förhållanden.

Längre lastbilar hela vägen för effektiva transporter

När Trafikverket börjar besluta om föreskrifter om att på en viss statlig väg tillåta lastbilar upp till 34,5 meter kommer det att sätta press på de berörda kommunerna. Om längre och tyngre fordon tillåts på det statliga vägnätet men ej på kommunens anslutningsvägar innebär det att åkarna inte behöver söka dispens via Trafikverket men hos kommunen, vilket väsentligt kan öka kommunens arbetsbelastning. Den statliga vägen ansluter ibland till en kommunal väg som exempelvis leder till en godsterminal. Kommunen kan då sättas under press för att även på den anslutande kommunala vägen tillåta fordonståg upp till 34,5 meter. SKL föreslår att Trafikverket i ett tidigt skede kontaktar aktuell kommun för att hitta en gemensam lösning. Ska detta formaliseras som ett krav anser SKL att det bör införas en bestämmelse i trafikförordningen som innebär en skyldighet för Trafikverket att ge den berörda kommunen tillfälle att yttra sig innan beslut tas om upplåtelse för längre lastbilar.

Behov av extern finansiering

Enligt rapporten krävs en översyn av lämpliga anslutningsvägar till och från start- och målpunkterna för att uppnå ett funktionellt sammanhängande vägnät. Det kommunala vägnätet ansluter till viktiga start- och målpunkter som exempelvis hamnar, terminaler och verksamhetsområden. Genomfartsvägar och anslutningsvägar i tätorterna är sällan dimensionerade för längre fordon än upp till 34,5 m. SKL anser att Trafikverket ska ansvara för att kommunernas förutsättningar utreds särskilt då Trafikverkets ambition är att snarast möjligt trafikera med längre lastbilar på det statliga vägnätet. Utredningen bör analysera, konsekvensbeskriva och kostnadsuppskatta åtgärderna för insatser som krävs i den fysiska trafikmiljön. Anpassningar av trafikmiljön längs det kommunala vägnätet kommer att medföra kostnader som behöver finansieras på annat sätt än med kommunala medel. SKL anser att det kommer vara svårt för kommunerna att ekonomiskt klara av att anpassa befintlig trafikmiljö för längre fordon i någon större omfattning om det inte tillkommer någon extern finansieringslösning.

Logistiska behov längs statlig väg

Trafikverket föreslår att en fördjupad utredning för att analysera transporternas logistiska behov påbörjas för att transporterna kunna ske på ett effektivt sätt. Det kan innebära anpassningar längs vägnätet som exempelvis omlastningsstationer, uppställningsplatser mm. SKL anser att logistiska behov längs vägnätet för längre lastbilar ska tillgodoses längs det statliga vägnätet.

Ert dnr:

Konsekvenser för väghållaren

Effekterna av längre lastbilar avseende buller, vibrationer och vägslitage berörs inte tillräckligt i rapporten. Som väghållare kan det innebära nya förutsättningar som påverkar planeringen och underhållet av väghållningen i kommunen. SKL anser att effekten av längre lastbilar på det kommunala vägnätet bör fördjupas i det fortsatta arbetet.

Viktigt att inte missgynna intermodala godsflöden

I rapporten har Trafikverket analyserat hur ett införande av längre lastbilar påverkar möjligheterna att nå de transportpolitiska målen, inklusive ökad kapacitet, samt kompletterat den samhällsekonomiska konsekvensanalysen även med en transportpolitisk målanalys. Trafikverket anger att järnväg och sjöfart kan missgynnas om överflyttningar till väg sker.

Genom att kombinera ett upplåtande av vägnätet för längre lastbilar med tillgång till kombiterminaler samt styrmedel och andra incitament kan överflyttning till järnväg och sjöfart samt intermodala transporter snarare främjas. SKL anser att effekterna av att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet bör vidare analyseras. Det handlar om effekterna på framförallt trafiksäkerhet, säkerställande av regelefterlevnad, överflyttningar och intermodala godsflöden.

Ökat intresse för längre och tyngre transporter

En tydlig trend inom EU länderna visar att intresset för längre och tyngre transporter (s.k. High Capacity Transports, HCT-fordon) ökar. Fördelarna med HCT är en avgörande faktor för intresset. SKL ser positivt på ett upplåtande för HCT-fordon på det nationella vägnätet. Det kan bidra till effektivare transporter och inspirera till en fortsatt utveckling inom EU.

Sveriges Kommuner och Landsting



Anders Knape
Ordförande