

Se sändlista

Förslag till ny bärighetsföreskrift i Jämtlands län – Återkoppling på remissvar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter på remiss gällande förslag till ny bärighetsföreskrift innehållande revidering av bärighetsklasser och ett BK4 vägnät i ett första skede. Inkomna synpunkter kommer att utvärderas snarast för att kunna fastställa de nya revideringarna och ett BK4 vägnät giltigt från 1 juli 2018.

Bakgrund

Regeringen har beslutat om att införa en ny bärighetsklass, BK4, i trafikförordningen. Bestämmelsen träder i kraft den 1 april 2018. Samtidigt har Trafikverket givits mandat att meddela föreskrifter om att förändring av fordon eller fordonståg på BK4 ska vara förenat med villkor. BK4 möjliggör färd med tyngre fordon och fordonsmöjligheter än vad som är möjligt i dag.

Väghållningsmyndigheten i Region Mitt har för avsikt att ändra bärighetsklasser på vissa vägar i Jämtlands län och föreslår därför att Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2014:1) om bärighetsklasser i Jämtlands län ska upphöra att gälla och nya föreskrifter beslutas.

Trafikverkets plan är att i ett första steg upplåta ett begränsat vägnät för BK4 den 1 juli 2018. Vägnätet som upplåts i ett första skede är de vägar som Trafikverket kan upplåta utan ytterligare åtgärder samt under ansvarsfulla former det vill säga att det inte bidrar till ett ökat slitage eller att vägkapitalet riskeras.

Förslag till ny bärighetföreskrift innehållande revideringar av bärighetsklasser och ett BK4 vägnät har varit på remiss och detta dokument har till avsikt att bemöta inkomna synpunkter från remissinstanserna samt förklara Trafikverkets ståndpunkt vid val av BK4 vägnät.

Geografisk omfattning av BK4 vägnät i ett första skede

I arbetet med att bestämma ett vägnät för BK4 har Trafikverket fört dialoger med näringslivet om behoven av ett sådant vägnät. Resultaten från den dialogen är att det finns ett önskemål om att upplåta samtliga BK1- vägar för BK4, vilket också är Trafikverkets långsiktiga vision. Trafikverkets strategi för upplåtande är att upplåta vägnätet för BK4 under ansvarsfulla former. Det innebär att ett BK4- vägnät ska upplåtas utan att vägkapitalet riskeras och att bibehålla en hög nivå på tillgänglighet och säkerhet i vägsystemet. De viktigaste faktorerna har således varit att få ett funktionellt vägnät för BK4 med god bärighet hos väg- och brokonstruktionerna. I ett första skede har därför Trafikverket upplåtit vägar där

förutsättningarna finns för att upplåta ett större sammanhållande vägnät utan att riskera vägkapitalet. I anslutning till dessa vägnät har även viktiga målpunkter för transporterna inkluderats. Kortare vägsträckor och enskilda stråk utanför dessa områden har inte upplåtits i det första skedet.

Dubbelmontage

Vid ett framtida nyttjande av möjligheten att framföra tyngre transporter på ett BK4 vägnät så är fordonen konfigurerade med fler axlar så att inte axellasterna ökar. Det innebär att för relativt nybyggda mer högtrafikerade vägar med moderna vägkonstruktioner kommer nedbrytningen att minska som en följd av att det är färre fordon som transporterar samma mängd gods. Majoriteten av det svenska vägnätet har dock inte moderna vägkonstruktioner utan är byggda för betydligt lägre belastning än vad dagens trafik genererar. Den ökade bruttovikten i kombination med ökad axeltäthet kommer bidra till ökade påkänningar framförallt på vägar med svaga vägkonstruktioner, tunna beläggningar och sämre geologiska förhållanden (jordarter, vatten, m.m.). Trafikverket ställer därför villkor på dubbelmonterade hjul på dessa vägar för att fördela belastningen på bättre sätt och minska risken för onormalt stor nedbrytning eller sönderkörda vägar.

De villkor på dubbelmonterade hjul som Trafikverket ställer på vissa delar av vägnätet har såväl positiva som negativa effekter för samhället. De negativa effekterna är främst minskad lastförmåga, ökade fordonskostnader och ökad bränsleförbrukning. De positiva effekterna är framförallt förbättrad framkomlighet och lägre nedbrytningstakt och risk för skador på vägen. När det gäller välstabilitet finns det flera aspekter att beakta. Dubbelmonterade hjul ger generellt försämrad statisk välstabilitet, men dubbelmonterade hjul kan förbättra sidostabiliteten på smala vägar och minska bakåtförstärkningen.

Trafikverket bedömer att även vägar med svagare vägkonstruktioner, tunna beläggningar och sämre geologiska förhållanden (jordarter, m.m.) kan upplåtas under förutsättning att det finns ett villkor på dubbelmontage. Risken för kraftigt ökat underhåll eller sönderkörda vägar bedöms som för stor om de upplåts för BK4 utan villkor på dubbelmonterade hjul. Trafikverkets har därför gjort bedömningen att det finns skäl att ställa villkoren på dubbelmonterade hjul för de aktuella vägarna och anser inte att villkoren är onödigt restriktiva. I trafikförordningen (1998:1276) finns exempelvis redan idag samma villkor på 3-axliga dragfordon för bruttovikter upp till 28 ton som Trafikverket ställer på motordrivna fordon över 32 ton. Finland har gjort samma bedömning och har liknande villkor på dubbelmonterade hjul för såväl motordrivna fordon som släpvagnar på hela det statliga vägnätet.

Trafikverket har dock ambitionen att i framtiden successivt kunna upplåta ett allt större vägnät utan krav på dubbelmontage, vilket sker i takt med att mer högtrafikerade vägar med bra vägkonstruktioner med brobegränsningar kan upplåtas och att vissa delar av det svagare vägnätet förstärks.

Slitage på vägar och broar

På trafikverkets hemsida redovisas den kunskap som finns för närvarande om förväntat slitage på väg- respektive brokonstruktion vid upplåtande av ett vägnät för 74 tons transporter. Sammanfattningsvis kan nämnas

- att det äldre vägnätet, som inte är byggt för dessa belastningar, kan ett ökat slitage förväntas i och med en sämre vägkonstruktion och tunnare beläggningar.
- att det vägnät som är byggt under senare 20-30 åren har en relativ bra vägkonstruktion och är byggda för att klara belastningen från en stor andel tung trafik.
- Att de mer högtrafikerade delarna av vägnätet generellt har en bättre vägkonstruktion som en följd av riktlinjer vid dimensioneringen

Det finns ett stort behov av forskning inom området. Trafikverket har därför också initierat ett antal forskningsprojekt för att utöka kunskapsnivån inom slitaget av tunga transporter.

Utmärkning av BK4

Utmärkningen av BK4 kommer inte att ske via skyltning. Trafikverket utgår ifrån att nästan samtliga åkerier ruttplanerar, och vet vilka vägar som är föreskrivna för respektive bärighetsklass (inkl. BK4) redan innan transporten genomförs. BK4- vägnätet kommer finnas i Nationella vägdatabasen (NVDB) och kartor kommer tillhandahållas på hemsidan. En klar majoritet av fordonen kommer att kunna nyttja vägnätet i NVDB för digital vägvisning direkt i fordonen, vilket framförallt skogsnäringen redan idag använder med stöd av NVDB. Det i kombination med att det sannolikt kommer vara erfarna förare som känner till vägnätet som framför fordonen under de första åren är bedömningen att det är tillräckligt. Trafikverket har även en långsiktig strategi att implementera digital vägvisning överlag inom några år då BK4- fordonsflottan förväntas växa.

Trafiksäkerhet

Trafikverkets ståndpunkt angående trafiksäkerhet är följande:

- För 74 tons fordon kommer fordonskraven vara strängare vilket innebär att sträckan och tiden för inbromsning kommer vara mindre eller lika med för ett 74 tons fordon jämfört med ett 64 tons fordon, vilket ger en oförändrad trafiksäkerhet.
- 74 tons fordon har samma längd som dagens 64 tons fordon, varvid möjligheten till omkörning bedöms vara densamma.
- Krockvåldet vid frontalkollisioner är dödligt redan vid en lastbilsvikt långt under 40 ton, vilket innebär att en viktökning till 64 eller 74 ton har ringa betydelse för krockvåldet vid frontalkollisioner.



- Det finns inga kända forskningresultat som påvisar att ett fordonsekipage på 74 ton skulle påverka oskyddade trafikanter mer jämfört med ett ekipage på 64 ton.
- Trafikverket anser också att det behövs mer forskning på hur 74 tons fordon påverkar trafiksäkerheten för alla trafikanter, vilket också sker inom ramen för HCT-programmet. Utbyte av erfarenheter sker också kontinuerligt med länder som nyttjat längre och tyngre fordon sen lång tid tillbaka.

Ovanstående punkter är baserade på forskningsprojekt, t.ex. HCT (High Capacity Transport) samt erfarenhet från länder som har nyttjar både längre och tyngre fordonskombinationer.

Miljö

Trafikverkets bedömning är att införandet av ett BK4- vägnät kommer att bidra till positiva miljöeffekter. Demonstrationsförsök har påvisat att energiåtgången minskar vilket har påvisat att bränsleförbrukningen för samma godsmängd kan minska med 5-20 procent, dvs. vid jämförelse mellan transporter på 60 ton och 74 ton. Trafikverkets bedömning är att möjligheterna att kunna nyttja tyngre transporter kommer därför bidra till att minska de fossila utsläppen, trots något ökad bränsleförbrukning vid användande av dubbelmontage.

Påverkan på buller av ett upplåtande av ett BK4- vägnät bedöms vara ytterst marginellt generellt sett. BK4- fordonen kommer sannolikt att bestå av en modernare fordonsflotta än de övriga tyngre fordonen och har bättre egenskaper relaterat till buller. Det kan förekomma lokala effekter om den tunga trafiken tar en annan väg jämfört med före upplåtandet.

Överflyttning från järnväg till väg.

Risken för en s.k. negativ överflyttning mellan trafikslag, t.ex. från järnväg till väg vid ett upplåtande av ett BK4 vägnät har diskuterats och analyserats intensivt såväl inom Trafikverket såväl som med externa intressenter. Risken för överflyttning finns men samtidigt så har det konstaterats att många av 74 tons transporter är korta transportlängder varvid det inte anses konkurrera med att frakta på järnväg. Det kan även leda till att terminaler kan nyttjas mer effektivt och öka totala transportarbetet på järnväg. Initialt är bedömningen att det föreslagna vägnätet inte kommer bidra till någon betydande överflyttning från järnväg till väg, men på längre sikt kan det bli en mindre påverkan givet att inte järnvägen också blir effektivare.

Framtida utbyggnadstakt

Trafikverket har en vision om att upplåta hela BK1- vägnätet för BK4 i framtiden. Det kommer att krävas en hel del förstärkningsarbeten för att kunna upplåta en

större del av vägnätet för BK4. Detta arbete och utbyggnadstakt är beskrivet i förslag till *Infrastrukturplan 2018-2029*. I förslaget skriver Trafikverket bl.a.

- Satsningen ska bidra till att de strategiskt utpekade vägarna för tung trafik successivt kan upplåtas för BK4 i hela Sverige.
- Målsättningen med planförslaget är att upplåta 70-80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet under planperioden.
- Prioriteringen kommer genomföras i dialog med näringslivet och andra berörda aktörer för att få ut så stora samhällsnyttor som möjligt.

Trafikverket har i förslag till Nationell Plan föreslagit att medel ska avsättas till åtgärder för att förstärka vägsträckor och broar i syfte att upplåta vägsträckor för BK4 på ett ansvarfullt sätt.

Den fortsatta utbyggnaden kommer ske i dialog med näringslivet för att bidra till att den fortsatta utbyggnaden genererar så stora samhällsnyttor som möjligt. Dialogen kommer att ske på såväl nationell, regional och lokal nivå i olika samverkansgrupper över landet.

Det finns önskemål om att kunna nyttja BK4 på BK1 vägar under vinterperioden då det är djup tjäle i vägen. Trafikverket ska analysera vilka effekter det skulle ge, preliminärt är det sannolikt inte så stora effekter då det är mycket broar som utgör begränsningarna i systemet och deras bärighet påverkas inte av tjälen.

Utbyggnad av BK4 vägnätet och påverkan på underhållet

Vissa remissinstanser har uttryckt farhågor om satsningen på ett framtida BK4-vägnät skulle äventyra andra åtgärder inom bärighet och underhåll. I nationella planen finns en särskild anslagspost avsatt till bärighetsåtgärder, vilken i planförslaget är i nivå med tidigare plan. I denna bärighetssatsning har en utbyggnad av BK4 prioriterats, men ambitionen är att även kunna erbjuda samma tillgänglighet för tung trafik som idag på övrigt vägnät över planperioden. Underhållet av de statliga vägarna påverkas således inte direkt av bärighetssatsningen på BK4. Effekterna av upplåtande av BK4 på underhållet ska vara marginella då bedömningen är att de vägar som upplåts ska klara den ökade belastningen. Det kan vara enskilda sträckor som kräver ökat underhåll, men samtidigt andra som kräver mindre underhåll som en följd av att bärighetsåtgärder har genomförts.

Dialog med externa intressenter

Under arbetets gång med att identifiera och fastställa ett förslag på ett BK4 vägnät för ett första skede har dialoger skett med näringslivet. Trafikverket har bara mandat att besluta över det statliga vägnätet. I de fall ett vägnät behöver



BK4 status på det kommunala och eller det enskilda vägnätet är det respektive väghållare som beslutar om BK4 status för sin del av vägnätet.

Trafikverket är medveten om att målpunkter kan finnas utanför det statliga vägnätet. Detta innebär att berörda kommuner och/eller enskilda väghållare kan behöva se över sin del av tänkta BK4 vägar för att näringslivet ska nå målpunkter. Under 2015 utfördes ett inledande arbete att identifiera de hamnar och terminaler som kunde bli aktuella för BK4 transporter. I detta arbete gjorde Trafikverkets regionala planerare tillsammans med kommunala planerare en studie som dokumenterades i kartform över lämpliga gatusträckor för kommande BK4 transporter på kommunala gatusträckor såväl som på enskilda vägsträckor. Samtidigt hade Trafikverkets på nationell nivå dialog med SKL för att på en övergripande nivå informera om vad som planeras för framtiden.

Konsekvensutredningen

Trafikverket tar till sig av regelrådets råd om att konsekvensutredningen med fördel kunnat vara utförligare till framtida konsekvensbeskrivningar.

Specifika ståndpunkter

Under denna punkt så bemöter vi de synpunkter som inte besvaras under resterande rubriker. De remissinstanser som inte hittar sina synpunkter under denna punkt hittar svar på sina synpunkter under resterande rubriker.

Region Jämtland Härjedalen:

Vid en genomgång av det utskickade materialet finns i "stråcklustet" några naturliga stråk som behöver övervägas att kunna fungera för 74 ton hela sträckan. Vägarna har stora upptagningsområden och behöver ha samma enhetliga klassificering hela stråket. Att endast upplåta delar av sträckan kan dessutom komma att innebära långa omvägar för transporterna. Ett stråk är väg 323 Bräcke – Hammarstrand där delar av sträckan enligt förslaget kommer att klassas för 74 ton. En annat naturligt vägstråk är väg 339 Krokomban – Föllinge där delar av sträckan angivits för 74 ton. Dessa stråk är naturliga och med bärighet som klarar 74 ton kunna fungera som naturliga transportstråk framgent. Båda dessa stråk har även koppling till järnväg, Mittbanan i ena målpunkten vilket kan ge möjligheter till omlastning (Bräcke och Krokomban).

Svar:

Väg 323 sträckan mellan Bräcke – Nyhem är inte med i det första BK4 nätet då vägens tillstånd i dagsläget inte klarar 74 ton. Därav att det i nuläget fattas en del på väg 323.

Väg 339 mellan Krokomban – korsning väg 746 är inte med då det är en bro på sträckan som inte klarar 74 ton.

Återkoppling
på
remissvar

Dokumentdatum

2018-05-30

Sidor

7(8)



TRAFIKVERKET

Ärendenummer
TRV 2017/56917

Krokoms kommun:

Det som upplevs som otydligt i remissen är att vissa av de utpekade vägarna, som med §2 ändå sägs klara BK 4. Trots att de redan idag är i så dåligt skick att de delar av året knappt är framkomliga med vanlig personbil. Det framgår inte heller av remissen att BK 4 gäller endast under vissa delar av året, till exempel vintertid när vägbanan är frusen, vilket ovannämnda vägar kanske skulle klara. De naturliga flödena i vägnätet borde rustas för att klar BK 4 längs hela vägen, till exempel väg 339.

Svar:

Axeltrycket på 74 tons fordon kommer inte att förändras då fordonen kommer att ha fler axlar. Vi har idag BK1 vägar som är i dåligt skick under perioder av året men överlag så klarar de BK1 standard. Vi kommer att fortsätta jobba i enlighet med regionens tjälpolicy oberoende av vilken bärighetsklass som vägen har. Tjälpolicy innebär att näringen tar ansvar för att inte trafikera vägar som inte bör trafikeras under t.ex. tjällossning. Om utvärderingen av BK4 nätet visar att sträckan inte klarar 74 tons fordon så kommer möjlighet finnas att klassa om vägen till BK1 igen.

Väg 339 mellan Krokoms – korsning 746 är inte med då det är en bro på sträckan som inte klarar 74 ton.

Robin Mattsson
Trafikingenjör

Per-Henrik Fräjdin
Åtgärdsplanerare

Återkoppling
på
remissvar

Dokumentdatum
2018-05-30

Sidor
8(8)

Ärendenummer
TRV 2017/56917

Sändlista

Bergs kommun
Bräcke kommun
Handelskammaren Mittsverige
Härjedalens kommun
Krokoms kommun
Lantbrukarnas Riksförbund
Länsstyrelsen Jämtlands län
Motormännen
Naturskyddsföreningen Jämtland-Härjedalen
NTF
NTF Jämtlands län
Polismyndigheten Region Nord
Ragunda kommun
Regelrådet
Region Jämtland Härjedalen
Regionförbundet Jämtlands län, Regionla kollektivtrafikmyndigheten
Riksförbundet Enskilda Vagnar
Skogsindustrierna
Strömsunds kommun
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag
Åre kommun
Östersunds kommun