



Förslag till nya föreskrifter om långa fordonståg för Stockholms län

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 29 september 2023

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Regeringen beslutade den 5 maj 2022 om en ändring i trafikförordningen som ger Trafikverket och kommuner möjlighet att föreskriva att fordonståg med en längd upp till 34,5 meter får föras på ett utpekad vägnät.

Trafikverket föreslår föreskrifter med stöd av 4 kap. 17 f § trafikförordningen (1998:1276) att utvalda vägsträckor i Stockholms län får trafikeras av fordonståg med en längd som uppgår till högst 34,5 meter (längre lastbilar), lasten inräknad, under förutsättningen att villkoren i 4 kap. 17 f § trafikförordningen (1998:1276) uppfylls.

Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan.

Trafikverket har remitterat förslaget till staden för yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Hamn AB. Stockholms Hamn AB har inte inkommit med svar. På grund av kort svarstid har miljöförvaltningen samt trafikkontoret svarat med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret ser positivt på möjligheten att trafikera vägnätet med längre fordon, för minskade utsläpp och bättre framkomlighet. Samtidigt finns begränsningar i den befintliga infrastrukturen, exempelvis gällande trafiksäkerheten. Åtgärder kan behöva genomföras och den föreslagna tidpunkten för införandet blir därför alltför snäv.

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverkets förslag på föreskrifter är positiva ur ett klimatperspektiv. Förvaltningen anser att Trafikverket tydligare bör redovisa förslagets påverkan på vägslitage och PM10-halterna. Vid utvecklande av anslutande vägnät bör bedömning av buller och vibrationer beaktas och eventuella skyddsåtgärder införas.

Trafikkontoret är i grunden positiva till de fördelar som längre lastbilar medför. Kontoret vill däremot påtala att längre lastbilar kan innebära utmaningar i den befintliga infrastrukturen gällande trafiksäkerhet som behöver utredas och åtgärdas. Kontoret är kritiska till att Trafikverket så snart vill öppna upp vägsträckorna för längre lastbilar.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Det är positivt att Trafikverket vill minska utsläppen från vägtrafiken. Längre lastbilar eller långa fordonståg kan vara fördelaktigt på specifika platser med infrastruktur som är anpassad för ändamålet. Däremot finns det flertalet nackdelar med att ha sådana transporter på infrastruktur som inte är anpassad för det.

Gång och cykel är oskyddade trafikslag vars trafiksäkerhet kan påverkas av längre lastbilar. Den osäkra trafikmiljön för cyklister är ett av de vanligaste skälen till att människor avstår från cykling. För att långa lastbilar ska bli en vinst för både klimat och trafikmiljön behöver därför de tillåtna sträckorna väljas ut noga. Längre lastbilar kan vara en besparing klimatmässigt jämfört med andra lastbilar. Det sparar dock mer på klimatet att frakta gods på vatten eller järnväg när transporter måste ske. Överflytt av gods från väg till vatten och järnväg är därför ett fortsatt viktigt arbete.

Denna remiss rör Trafikverkets egna vägar, men det finns stor risk att förändringarna även kommer att påverka Stockholms stads vägar. Det finns gångbanor eller cykelbanor som ligger i anslutning till de vägar som Trafikverket kommer tillåta för långa lastbilar. På de statliga vägarna behöver Trafikverket ta ansvar för de oskyddade trafikanterna och vid behov göra följdinvesteringar för att värna trafiksäkerheten. Det är också viktigt att ta miljöförvaltningens oro om luftkvalitet, buller och vibrationer på allvar och löpande utvärdera nyttan respektive den potentiella skadan med förslaget.

Angränsande kommunala vägar kan också komma att påverkas, då väghållaransvaret uppfattas som otydligt av lastbilsförare. Det vore lämpligt om Trafikverket tydligt skyltar var det är tillåtet med långa lastbilar eller ej, så att transporter hålls till de statliga vägarna. Trafikverket borde även i samverkan med andra aktörer se över vilka krav som kan ställas på geofencing eller andra liknande funktioner för att säkerställa regelefterlevnaden, och vilka regelverk som vid behov behöver ändras för att möjliggöra det. Det är oroande att de nya föreskrifterna kommer att börja gälla snart och att infrastrukturen inte kommer hinna anpassas.

Stockholm den 6 september 2023

Lars Strömgren

Bilagor

1. Förslag till trafikföreskrift – Trafikverkets föreskrifter om långa fordonståg i Stockholms län, dnr KS 2023/809-1.1
2. Konsekvensutredning - Trafikverkets föreskrifter om långa fordonståg i Stockholms län, dnr KS 2023/809-1.3

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

Den 5 maj 2022 beslutade regeringen om en ändring i trafikförordningen som ger Trafikverket och kommuner möjlighet att föreskriva att fordonståg med en längd upp till 34,5 meter får trafikera på ett utpekade vägnät. Trafikverket i region Stockholm föreslår i remissen föreskrifter som medger att vissa vägar i Stockholms län får trafikeras med dessa långa fordon. Remissen omfattar även en konsekvensutredning.

Trafikverket har, tillsammans med de kommuner som berörs av det utpekade vägnätet, påbörjat arbetet med att inkludera ett anslutande vägnät till och från relevanta målpunkter för transporter med långa lastbilar. Dessa målpunkter är i huvudsak indelade i följande kategorier;

- Hamnar
- Kombiterminaler
- Lastbils- och godsterminaler
- Större industrier
- Större industriområden
- Övriga relevanta målpunkter

Målsättningen är att inkludera de vägar som leder till och från målpunkterna, oavsett väghållare, i det utpekade vägnät som föreslås att öppnas inledningsvis.

Syftet med de föreslagna föreskriftsändringarna är att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Genom att tillåta längre fordonskombinationer skapas möjligheter att transportera mer gods per enhet, vilket resulterar i effektivare transportlösningar med färre fordon.



Figur 1 Gul markering visar de sträckor på Trafikverkets vägnät där nya föreskrifter föreslås. Blid ur Trafikverkets interaktiva kartapplikation.

Trafikverket föreslår att föreskrifterna träder i kraft på aktuella sträckor den 1 december 2023.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Hamn AB. Stockholms Hamn AB har inte inkommit med svar. På grund av kort svarstid har miljöförvaltningen samt trafikkontoret svarat med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholms stads *Budget 2023* framgår att staden har som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010. Staden ska inom sin rådighet, och i samverkan med statliga, regionala och privata aktörer, jobba för målets genomförande.

Stockholms stad ser positivt på möjligheten att trafikera vägnätet med längre fordon än vad som idag är tillåtet, då det kan innebära en effektivisering av

vägtransportarbetet och därmed bidra till minskade utsläpp och bättre framkomlighet. Staden ser därför i grunden positivt på Trafikverkets förslag.

Samtidigt föreligger begränsningar i den befintliga infrastrukturen, som kan innebära utmaningar för införandet. Inför ett införande måste staden genomföra körspårsanalyser och utredningar av trafiksäkerhetskonsekvenser. Utredningarna kan resultera i att behov av åtgärder identifieras, till exempel på gångbanor eller cykelbanor som ligger i anslutning till de utpekade vägsträckorna.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna tidpunkten för införandet är alltför snäv för att staden ska hinna genomföra tillräckliga förberedelser.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens yttrande daterat den 21 juli 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Nämnden bedömer att Trafikverkets förslag på föreskrifter är positiva ur ett klimatperspektiv. Av konsekvensutredningen framgår kortfattat att förslaget bidrar till minskade emissioner och minskat vägslitage.

Förslaget innebär ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan av godstransporterna. Detta då längre fordonskombinationer skapar möjlighet att transportera mer gods per enhet, vilket resulterar i effektivare transportlösningar med färre fordon. En reduktion i antalet lastbilar innebär att den totala klimatpåverkan orsakad av transporterna sjunker.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att Trafikverket tydligare bör redovisa förslagets påverkan på vägslitage och i sin tur påverkan på PM10-halter, relaterat till miljömål och miljö kvalitetsnormer. Slitage från vägbanan bildar PM10 vilket är hälsofarligt.

Enligt konsekvensutredningen har Trafikverket, tillsammans med de kommuner som berörs av det utpekade vägnätet, påbörjat arbetet med att inkludera ett anslutande vägnät, till och från relevanta målpunkter för transporter med långa lastbilar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att detta arbete bör inkludera bedömning av risker för buller- och vibrationsstörningar till närboende. Information om vibrationskänsliga sträckor i Stockholms stad finns på <https://tkdata.stockholm.se/lvx/#search> i lagret beräknad risk för vibration. Nämnden anser att utökade tunga transporter bör undvikas på sträckor där risken för vibrationer är stor eller mycket stor. Om förslaget innebär ökade vibrations- eller bullernivåer bör Trafikverket utreda möjliga skyddsåtgärder.

Trafikkontoret

Trafikkontorets yttrande daterat den 16 augusti 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret är i grunden positiva till de fördelar som längre lastbilar medför. Genom att höja transporteffektiviteten, och bättre nyttja befintlig infrastruktur, genereras positiva effekter för miljö och klimat. Effekterna av att kunna frakta mer gods per fordonsenhet bidrar framförallt till minskade emissioner och minskade transportkostnader, men även minskat vägslitage.

Kontoret vill däremot påtala att längre lastbilar kan innebära utmaningar i den befintliga infrastrukturen som behöver utredas. För att kunna öppna upp utvalda kommunala vägsträckor behöver trafikkontoret genomföra en körspårsanalys och säkerställa att dagens utformning kan hantera de nya fordonskombinationerna. Enligt de tekniska kraven så ska de nya längre fordonen klara samma krav som idag ställs på 25,25 metersfordon (sk. modulekipage).

Kontoret behöver också utreda trafiksäkerhetskONSEKVENSERNA för oskyddade trafikanter och ta ställning till om dagens utformning av berörda vägsträckor är acceptabel. Att Trafikverket är angelägna att redan till årsskiftet öppna upp vissa kommunala vägsträckor är således problematiskt.

Under hösten arbetar kontoret med att utreda körspåren och identifiera de eventuella åtgärder som kan behövas på gångbanor eller cykelbanor som ligger i anslutning till, eller korsar sträckor, där det ska gå 34,5 meters lastbilar. Trafikkontoret vill framföra att det är angeläget att Trafikverket väntar med införande av de nya föreskrifterna till dess att den kommunala väghållaren färdigställt de utredningar och åtgärder som kommer att krävas.

Kontoret anser att det finns en risk att förare uppfattar det som att hela sträckan, även delar på anslutande kommunalt vägnät, får trafikeras när Trafikverkets föreskrifter träder i kraft. Det finns ingen skarp gräns eller information om var väghållarskapet skiftar och det är sannolikt att många fordonsförare inte uppfattar vart föreskrifterna gäller.

Kontoret har i tidigare dialog med Trafikverket även påtalat att ändrade föreskrifter är aktuella för sträckor med anslutning mot målpunkterna Vikingterminalen samt Masthamnen. Dessa verkar inte ingå i remissen i dagsläget. Kontoret önskar att dessa målpunkter läggs till.