

Konsekvensutredning till förslag om längre fordonståg i, Stockholms län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Trafikverket i region Stockholm föreslår föreskrifter som medger att vissa vägar i Stockholms län får trafikeras med fordonståg med en högsta längd av 34,5 meter (i detta dokument även kallat längre lastbilar)

Bakgrund

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.

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 utpekade vägnät.

4 kap.

17 f § Trots 17 § får Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, kommunen föreskriva att på en viss väg, del av väg eller vägsträcka får ett fordonståg föras med en längd som uppgår till högst 34,5 meter, lasten inräknad, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda för fordonståget:

1. Varje ingående motordrivet fordon har en största längd av 12,0 meter.
2. Varje ingående släpvagn, utom påhängsvagn, har en största längd av 12,0 meter.
3. Avståndet mellan kopplingstappen och bakkanten på en påhängsvagn överstiger inte 12,0 meter.
4. Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och varje punkt på framkanten av en påhängsvagn överstiger inte 2,04 meter.
5. Fordonstågets sammanlagda lastlängd bakom förarhytten, mätt parallellt med fordonstågets längsgående axel, överstiger inte 29,25 meter.
6. Fordonsbredden, utom för påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak, är högst 2,55 meter.
7. Bredden på påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak, är högst 2,60 meter.
8. Fordonet eller fordonståget uppfyller de krav på konstruktion och utrustning som Transportstyrelsen föreskriver.

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.

Beskrivning av aktuellt läge och syfte

De berörda vägarna i det utpekade vägnätet har en sådan standard att de långa fordonskombinationerna kan föras med god framkomlighet och trafiksäkerhet. Utpekat vägnät återfinns som bilaga 1. Utöver de vägar som återfinns i det ursprungliga utpekandet inkluderas här även statliga anslutningsvägar som behövs för att transporter med långa lastbilar ska nå de relevanta målpunkterna.

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. Att antalet lastbilar reduceras är en effekt av att samma mängd gods kan transporteras på färre fordon, vilket innebär transporternas totala klimatpåverkan sjunker. Reduktion av koldioxidutsläpp beräknas uppgå till cirka 4-6 procent (Längre lastbilar på det svenska vägnätet, Trafikverket 2019).

Då olycksrisken och konsekvensen av en olycka bedöms vara oförändrad i förhållande till dagens maximala fordonslängder på 25,25 meter (Längre lastbilar på det svenska vägnätet, Trafikverket 2019), innebär färre enheter även färre olyckor, vilket bidrar till Trafikverkets mål gällande trafiksäkerhet.

Förändringar av tillåten fordonslängd

Väg: 4

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Södermanlands länsgräns – Uppsala länsgräns

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtta vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 18

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Uppsala länsgräns – 60 meter sydöst om Sladdstyckets väg, Kapellskär

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 20

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Södermanlands länsgräns - väg 277, Hjorthagen

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 20

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: 155 meter nordöst om cirkulationsplats Värtan – cirkulationsplats Ropsten

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 73

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Nynäshamn – trafikplats Gubbängen

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 73

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: 30 meter söder om Glasmålarvägen – väg 75, Johanneshov

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 75

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Nynäsvägen – trafikplats Nyboda

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 259

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Trafikplats Fittja

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 263

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Väg 859, Brista – trafikplats Märsta

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 264

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Väg E18 trafikplats Arninge – väg 268, Rickeby

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 265

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Väg E4 trafikplats Häggvik– trafikplats Rosenkälla

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 267

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Trafikplats Rotebro – trafikplats Stäket

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 268

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Väg 951 Sursta – Cedeldalsvägen, Grindstugan

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 268

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Skyttevägen, Olunda – väg E18 trafikplats Karby/Brottby

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 269

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Trafikplats Bro väg 840 – Höbytorpvägen

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 273

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Väg 905 trafikplats Nybygget – väg E4 trafikplats Arlanda

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 277

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: 100 meter nordöst om cirkulationsplats Värstan – cirkulationsplats Ropsten

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 280

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Trafikplats Söderhall

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 509

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Trafikplats Nykvarn - Mörbyvägen

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 905

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Väg 896, Måbylund – väg 273 trafikplats Nybygget

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 978

Tidigare text: Sträckan har inte varit reglerad

Föreslagen text: Väg 978 trafikplats Söderhall – Lötvägen, Berga

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för långa fordonståg om 34,5 meter.

Gällande paragraf: 1 §

Alternativa lösningar

Det bedöms inte finnas några alternativa lösningar som kan skapa motsvarande effekter.

Vilka som berörs av regleringen

De transportköpare som har möjlighet att nyttja de utökade lastmöjligheterna gynnas av föreskrifterna.

De näringsidkare som utför transporter som nyttjar de utökade lastmöjligheterna gynnas av föreskrifterna.

All övrigt trafik gynnas av föreskrifterna då det blir färre lastbilar på vägnätet, vilket minskar både olycksrisk och koldioxidutsläpp.

Kostnader och andra konsekvenser

Att öppna upp ett utpekade och sammanhängande vägnät för långa lastbilar bedöms generera positiva effekter för bland annat näringslivet i form av lägre transportkostnader och för miljön, genom att befintlig infrastruktur nyttjas effektivare och med färre fordon.

De samhällsekonomiska nyttorna från att upplåta det föreslagna vägnätet för längre fordon ligger i storleksordningen på 10-15 miljarder kronor under en 40-årsperiod, där effekterna av att kunna frakta mer gods per fordonsenhet framförallt bidrar till minskade emissioner och minskade transportkostnader men även minskat vägslitage och ökad trafiksäkerhet. Den samhällsekonomiska lönsamheten för att genomföra reformen är mycket hög då kostnaderna för att åtgärda ett smärre antal trånga passager på det aktuella vägnätet uppskattas till cirka 100 miljoner kronor.

Föreskrifterna kan påverka konkurrensförutsättningarna mellan transportföretag på så sätt att de verksamheter som inte ligger i anslutning till det utpekade vägnätet går miste om fördelarna. Detta är dock inte utrett.

Dock kan det finnas företag som påverkas beroende på exempelvis versamhet, storlek och lokalisering. Trafikverkets bedömning är att konsekvenserna av föreskriftsändringarna inte är så pass omfattande att utredning av hur många företag som påverkas är nödvändig.

Förslaget bedöms inte påverka företagens administrativa förutsättningar i någon större utsträckning.

Överensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2023-12-01. Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande bedöms inte behövas eftersom det är angeläget att genomföra förändringarna snarast för att nyttan ska infalla så snart som möjligt.

Föreskriftsförslaget finns tillgängliga via Trafikverkets interaktiva kartapplikation: [LÄNK](#)

Trafikverkets bedömning är att särskilda informationsinsatser inte behövs eftersom förändringen av föreskrifterna kommuniceras i och med denna remiss.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS som finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum: 2023-06-22

.....
Jessica Sjögren

Trafikingenjör

Matilda Ocklind

Ärendenummer
TRV 2023/45113

Dokumentdatum
2023-06-22
Sidor
8(8)



Trafikingenjör

BILAGOR

Förslag till trafikföreskrift