

20191121

Trafikutskottet

Kanslichef Mattias Revelius

Riksdagen

Möte med Trafikutskottet om ökad samverkan mellan Sveriges kommuner, enskilda väghållare och Trafikverket

Sveriges Åkeriföretag, Svenska Mobilkranföreningen och Sveriges Byggindustrier hemställer om att Trafikverket ges det nationella uppdraget att, på kommunernas delegation och eller enskilda väghållares delegation, ha ett övergripande ansvar för vägtransportrelaterade frågor med möjlighet att uppnå samordningsfördelar för både statliga, kommunala och enskilda vägar.

Tid för uppvaktning önskas för dialog med Trafikutskottet om åtgärder som kan medverka till effektivare transporter på väg med ökad samverkan mellan Sveriges kommuner, enskilda väghållare och Trafikverket.

Vi har påbörjat en dialog i dessa frågor med Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) samt Riksförbundet Enskilda Vägar (REV). Vi anser att Sveriges kommuner med fördel bör söka ökat samarbete med Trafikverket för att arbeta mer resurs- och tidseffektivt inom dispenshantering för tunga fordon, framtagning av BK4 vägnät och att förbereda vägnät för längre fordon som är upp till 34,5 meter långa. Start och målpunkter för transporter kan också finnas på enskilda vägar varför liknande behov av koordinering finns på enskilda vägar. För alla vägtyper finns dessutom behov av ökad samverkan mellan olika väghållare framför allt på landsbygden när det gäller vinterväghållning. Statliga vägnätet är 9.850 mil, kommunala vägnätet är 4.100 mil, enskilda vägar med statsbidrag 7.620 mil och enskilda vägar utan statsbidrag 36.000 mil varav en stor del är skogsbilvägar. Broar på enskilda vägar som har statsbidrag kontrolleras för närvarande vart femte år av Trafikverket.

Vi hemställer att Trafikutskottet skyndsamt medverkar till att alla Sveriges kommuner och enskilda väghållare erbjuds möjligheten att till Trafikverket efter behov delegera vägtransportrelaterade arbetsuppgifter och beslut, åtminstone inom följande fem arbetsområden:

- 1) Hantera generella och löpande dispenser för transport av mobilkranar, tunga arbetsmaskiner m.fl.
- 2) Hantera generella och löpande dispenser för tunga, breda och långa godstransporter på väg.
- 3) Vidta åtgärder för att upplåta vägnät och broar för tyngre motorredskap, fordon och fordonskombinationer samt besluta bärighetsklasser med högre kapacitet, inklusive BK4 inom 74 ton, som möjliggör effektivare transporter.
- 4) Vidta åtgärder för att upplåta lämpligt vägnät för upp till 34,5 meter långa lastbils kombinationer.
- 5) Vidta åtgärder för att möjliggöra ökad samverkan om vinterväghållning.

Motivering

Sveriges kommuner och Trafikverket råder över viktig infrastruktur som har stor betydelse för effektivisering av näringslivets transporter på väg. Enskilda väghållare svarar för det största vägnätet vilket också behöver fokus på bärighet, framkomlighet, broar och vägunderhåll. För bästa samhällsnytta bör vägar och broar användas på ett optimalt sätt utifrån sin kapacitet. Kapacitet på vägar kan t.ex. gälla tillåtna axellaster hos fordon. För broar är det också viktigt hur många, hur tunga och hur välbalanserade fordon som trafikerar samt avståndet mellan fordonens hjulaxlar. Kunskap om vägars och broars kapacitet behövs för att kunna reglera trafiken så att onödigt förkortande av infrastrukturens livslängd kan undvikas.

Några exempel:

- En mobilkran med 3 axlar upp till 13 ton och totalt 39 ton bruttovikt, eller en med 8 axlar om vardera 12 ton och totalt 96 ton bruttovikt, behöver färdas mellan flera kommuner via både kommunala och ett statligt vägnät. Frågan om dispens för att tillåta transport med högre axellast och bruttovikt tar tid eftersom den behöver hanteras på många ställen, dels i flera kommuner dels hos Trafikverket. Flertalet mindre kommuner saknar specialister som behövs för att snabbt och på ett säkert sätt kunna avgöra om möjlighet och kapacitet i infrastrukturen finns för en dispens samt vilken färdväg som är lämplig. Dispens på det statliga vägnätet hanteras däremot oftast tillräckligt snabbt hos Trafikverket.
- Trafikverket tar fram BK4 vägnät med broar som klarar effektiva transporter med 74 tons lastbils kombinationer men godsets start och målpunkter i näringslivet är ofta på kommunala vägar och till industriområden. Därför måste också kommunerna ha tillgång till specialister på broars kapacitet för att upplåta kommunala BK4 vägnät. Kommunala delar av vägnätet riskerar att bli ett hinder för att hämta och lämna gods som då tvingas till omlastning eller användning av mindre fordon med ökade transportkostnader och sämre konkurrenskraft för näringslivet i kommunerna.
- Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett och överlämnat en rapport som identifierar ett lämpligt vägnät för upp till 34,5 meter långa lastbils kombinationer för effektivare godstransporter på väg. Samhällsnytta med längre fordon är mycket stor och därmed viktigt för näringslivets konkurrenskraft. Start och målpunkter för godstransporter finns ofta i kommunala industriområden. I likhet med Trafikverket behöver kommunerna därför kompetens om hur man identifierar och upplåter vägar för längre fordon.
- Oberoende av vem som är väghållare så behöver effektiv vinterväghållning ske till gagn för alla trafikanter. Trafikverket upphandlar vinterväghållning för större områden av entreprenörer som ofta har åkeriföretag som underentreprenörer att genomföra plogning, saltning och sandning. För många vägsträckor som t.ex. finns i gränssnitten mellan statliga och enskilda vägar kan samma fordonstyper användas vid plogning. För effektivare resursanvändning, särskilt på landsbygden, bör upphandling av vinterväghållning i ökad utsträckning möjliggöra samordnade uppdrag för olika väghållare.

Trafikverket har kompetens och resurser över hela landet att tidseffektivt hantera ett stort antal dispensärenden t.ex. för tyngre lastbilar och mobilkranar på det statliga vägnätet. Trafikverket bedöms vara en lämplig resurs att stödja de kommuner som så önskar, att hantera handläggning av dispensärenden för tyngre fordon, också på det kommunala vägnätet. Beroende på antalet kommuner som är intresserad av ett sådant stöd, kommer en komplettering av resurser behövas hos Trafikverket, för såväl personal som IT-stöd. Samordningsfördelarna med Trafikverket torde ändå innebära större effektivitet, tidsvinster, minskat vägunderhåll, och därmed samhällsnytta, jämfört

med om varje kommun skall anställa ytterligare personal och skaffa nödvändigt IT-stöd, för att klara snabbare dispensgivning. Snabb dispensgivning är mycket viktigt inte minst för att ledtiderna oftast är mycket korta i anläggnings- och byggindustrin, från beställning av en lyfttjänst med en mobilkran till när lyften ska genomföras.

Rutiner och samverkan behöver också utvecklas mellan kommuner och Trafikverket som underlättar implementering av framtida infrastruktur, tyngre och längre fordon, så att ett mer sammanhängande statligt och kommunalt vägnät kan kopplas ihop, för effektivare transporter och minskad miljöpåverkan.

Samordningsfördelar kan också uppnås om enskilda väghållare också erbjuds möjlighet att samordna eller delegera vissa trafikrelaterade frågor till Trafikverket som t.ex. vinterväghållning av vissa vägsträckor.

För presentation av detta ärende i Trafikutskottet önskar undertecknade organisationer 20 minuter samt tid för de frågor som Trafikutskottet vill ställa.

Vid mötet i Trafikutskottet önskar vi också att ansvariga experter och chefer från SKL, REV och Trafikverket deltar. Vi återkommer med bekräftelse på sådan medverkan när datum har fastställts. Preliminärt föreslår vi deras medverkan enligt följande:

- Thomas Holmstrand, Trafikverket, expert och chef för dispenshanteringen,
- Kenneth Natanaelsson, Trafikverket, handläggare BK4 och vägnät för längre fordon,
- Gunilla Glasare, SKL, chef för avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad samt infrastruktur och trafik.
- Mikael Näslund, REV

Med vänlig hälsning

Rickard Gegö, Mårten Johansson, Sveriges Åkeriföretag

Anette Pettersson, Leena Haabma Hintze, Svenska Mobilkranföreningen

Catharina Elmsäter Svärd, Fredrik Isaksson, Sveriges Byggindustrier