

Regeringsuppdrag Implementering av bärighetsklass 4



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 78189, Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Implementering av bärighetsklass 4

Författare: Kenneth Natanaelsson, Tom Eriksson

Dokumentdatum: 2020-04-20

Ärendenummer: TRV 2020/44448

Version: 1.0

Kontaktperson: Kenneth Natanaelsson

Sammanfattning

Den 1 juli år 2018 öppnades de första vägarna för den nya bärighetsklassen 4 (BK4) i Sverige när Trafikverket öppnade strax över 11 procent av det statliga vägnätet i ett första skede. Det har därefter skett en successiv utveckling av BK4- vägnätet och i dagsläget är strax över 20 procent av det statliga vägnätet öppet för BK4.

Trafikverkets ambition med den fortsatta implementeringen är att BK4- vägnätet ska fortsätta att utvecklas och att hela BK1- vägnätet på sikt blir BK4. Enligt den implementeringsplan som redovisas i denna rapport förväntas upp emot 40 procent av det statliga vägnätet vara upplåtet för BK4 vid slutet av år 2025. Det skulle motsvara att upp emot 60 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik är öppet för BK4 vid slutet av år 2025. Det innebär att Trafikverket närmar sig målsättningen i den nationella planen att öppna upp till 70-80 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik till år 2029.

Trafikverket har samarbeten med kommuner och andra väghållare i olika sammanhang med syftet att bidra med information och kunskap om BK4. Trafikverket har exempelvis regelbundna kontakter och samverkar med Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Riksförbundet för enskilda vägar (REV). Det kan gälla allt från erfarenhetsåterkoppling till spridning av information och kunskap om BK4. Trafikverket har även löpande kontakter med kommuner och enskilda väghållare där det förs en dialog om den fortsatta BK4 utbyggnaden.

Innehåll

.....	1
Sammanfattning.....	3
1 Inledning.....	5
1.1. Bakgrund	5
1.2. Uppdraget.....	5
1.3. Avgränsningar.....	5
2 Förutsättningar för implementering av BK4.....	7
2.1. Bärighetsbrister på det statliga vägnätet – bedömning 2015.....	7
2.2. Uppdaterad bedömning av bärighetsbrister	8
2.3. Fordonskonfigurationer.....	9
3 Etappvis utbyggnad av BK4	10
3.1. Nationell implementeringsplan.....	10
3.2. Region Nord.....	12
3.3. Region Mitt.....	14
3.4. Region Stockholm	16
3.5. Region Öst	19
3.6. Region Väst.....	21
3.7. Region Syd	23
4 Samverkan med kommuner och andra väghållare	25
4.1. Förutsättningar för implementering för övriga väghållare	25
4.2. Information till kommuner och andra väghållare	26
Referenser	27

1 Inledning

1.1. Bakgrund

Den svenska riksdagen beslutade sommaren 2017 att införa en ny högre bärighetsklass (BK4), där det är möjligt att framföra fordonsekipage med en bruttovikt på upp till 74 ton. Den 1 april 2018 fastställde även regeringen de nödvändiga författningsändringarna som gjorde det möjligt för Trafikverket att upplåta vägar för den nya högre bärighetsklassen i trafikförordningen (1998:1776).

Den 1 juli år 2018 öppnades de första vägarna för den nya bärighetsklassen i Sverige. Det var strax över 11 procent av det statliga vägnätet som uppläts i ett första skede med en koncentration mot områden med en hög grad av skogliga transporter. Sedan juli 2018 har det skett en successiv utveckling av BK4-vägnätet och i dagsläget är strax över 20 procent av det statliga vägnätet öppnat för BK4. Dessa 20 procent har i princip kunnat upplåtas utan att höja standarden på befintlig infrastruktur. Det finns en fortsatt potential att upplåta fler vägar med befintlig standard på vägnätet, därefter kommer det dock att krävas standardhöjande åtgärder för en fortsatt utveckling.

I den Nationella planen för transportsystemet 2018-2029 beslutades om en satsning på åtgärder för att kunna upplåta en större del av vägnätet för BK4. Satsningen i den nationella planen syftar till att 70-80 procent av de viktigaste vägarna för tyngre transporter ska vara upplåtna för BK4 år 2029. Det övergripande målet med satsningen är att den ska bidra till effektivisering av godstransporter, öka möjligheterna att uppnå klimatmålen samt stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv [1].

Trafikverket arbetar med att genomföra bärighetssatsningen. Det innebär att olika delar av vägnätet utreds och analyseras med syfte att successivt kunna åtgärda brister och öppna ett allt större vägnät. I det arbetet ingår att ha en dialog med näringslivet och andra väghållare. Näringslivet har ett stort inflytande på framtida prioriteringar av åtgärder. En dialog med kommuner och andra väghållare i samband med utbyggnaden bidrar till att nyttorna kan realiseras i snabbare takt.

Trafikverket har sedan implementeringen startade inte redogjort för en samlad bild av det vägnät som öppnats och den framtida implementeringen. Trafikverket har därför fått i uppdrag av regeringen att redovisa hur stor andel av det statliga vägnätet som redan har upplåtits för BK4 och hur de framtida planerna för den fortsatta implementeringen ser ut.

1.2. Uppdraget

Trafikverket fick formellt uppdraget i regleringsbrevet 2019-12-17 (I2019/03374/US, I2019/03329/SVS (delvis), I2019/00354/US) att:

Trafikverket ska upprätta en genomförandeplan avseende hur delar av det statliga vägnätet avses att upplåtas för bärighetsklass 4 (BK4). Planen ska omfatta en redogörelse av hur stor andel av det statliga vägnätet som har upplåtits för BK4. Trafikverket ska även redogöra för hur myndigheten bidrar med generell information till kommuner och andra väghållare i frågor rörande upplåtande av vägnät för BK4.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 23 april 2020.

1.3. Avgränsningar

Trafikverket har valt att redovisa en genomförandeplan för sex år framåt för perioden 2020-2025. De första tre åren redovisas en årlig genomförandeplan på vägnätsnivå, vilken även konkretiserats för

olika delar av landet (Trafikverkets regioner). Perioden 2023-2025 redovisas på en mindre detaljerad nivå än vägnätsnivå då det finns fler oklarheter. Fortsatt arbete med prioriteringar behöver också ske i nära samråd med näringslivet och vår bedömning är att det är bättre att hålla den perioden på en mer övergripande nivå. Istället för att redovisa för en längre period än tre år planerar Trafikverket att årligen redovisa en uppdaterad genomförandeplan på Trafikverkets hemsida.

Trafikverkets plan för implementering av BK4 baseras på de ramar som Trafikverkets verksamhetsplanering är baserad på och skulle ramarna förändras får det också följer på planen. Det finns även andra osäkerheter som kan påverka genomförandet av den plan som redovisas. Några exempel på saker som påverkat implementeringen hittills är osäkerheter kring upphandlingar av broar ur sekretesshänseende, covid-19 och behov av omprioriteringar som en följd att det händer saker i samhället.

2 Förutsättningar för implementering av BK4

En stor del av de statliga vägarna är inte dimensionerade för den tunga trafiken som går på vägarna idag. Över 80 procent av det statliga vägnätet är byggt före 1990-talet och vägkonstruktionerna för dessa vägar är till stor del dimensionerade för bruttovikter under 60 ton. Konsekvenserna är att slitaget är betydande på vissa delar av vägnätet och under vissa perioder behöver de allra svagaste delarna av vägnätet skyddas med tillfälliga bärighetsrestriktioner.

I anslutning till införandet av BK1 påbörjades en bärighetssatsning för att stärka upp de viktigaste vägarna för näringslivet. Det var framförallt en satsning på broar men den har även inneburit att vissa delar av vägnätet med en stor andel tung trafik har stärkts upp med bärighetsmedel genom åren. Det innebär att bärighetsstandarden på vägarna successivt har höjts. Det finns dock en del bärighetsbrister kvar som behöver beaktas innan vägarna kan upplåtas för BK4. Den totala påverkan på vägens nedbrytning beror också på hur fordonsekipagen är konfigurerade, dvs. hur den totala belastningen från fordonet fördelar sig på vägbanan.

2.1. Bärighetsbrister på det statliga vägnätet – bedömning 2015

Trafikverket genomförde en analys av bärighetsbristerna på vägnätet år 2015 i samband med regeringsuppdraget *Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet*. Den analys som gjordes för vägarna utgick huvudsakligen ifrån historiskt tillståndsdata för belagda vägar från Trafikverkets managementsystem för belagda vägar (PMSV3). Dessutom gjordes en kvalitativ bedömning av hur ett införande av BK4 skulle komma att påverka den framtida nedbrytningen av det statliga vägnätet [2].

Ett införande av BK4 bedömdes främst ha en negativ inverkan på de mer lågtrafikerade delarna av vägnätet och delar av vägnätet med en hög andel av tung trafik i förhållande till den totala trafiken, exempelvis så kallade timmerrännor. För de mer högtrafikerade delarna av vägnätet med väl byggda vägkonstruktioner är bedömningen att slitaget t.o.m. kan minska på vissa delar som en följd av att det krävs färre fordon för att transportera samma mängd gods.

De lågtrafikerade vägarna är typiska sekundära- och tertiära länsvägar som inte är byggda enligt dagens regelverk. De kännetecknas av att de obundna lagren till stor del består av naturliga jordar där man lagt en tunn beläggning ovanpå. De tunna beläggningarna gör att den lastspridande förmågan är begränsad och därmed utsätts de obundna lagren i vägöverbyggnaden för stora påkänningar. Vanliga skador på denna typ av vägar är ökat spår djup, krackeleringar och deformationer i vägens ytterkant, t.ex. kanthäng (nedtryckt vägren). Vid speciellt ogynnsamma förhållanden, tjällossning eller liknande, kan i värsta fall vägen knäckas vid enstaka överfarter.

Denna typ av vägar har oftast bärighetsbrister i någon grad redan innan öppnas upp för BK4. För majoriteten av dessa vägar blir effekten att nedbrytningstakten kommer att öka som en följd av den ökade belastningen om vägarna inte åtgärdas före de öppnas för BK4. Det innebär att det finns ett ökat förstärkningsbehov och att det sannolikt kommer bidra till ett ökat underhållsbehov om inte denna typ av vägar förstärks innan de öppnas för BK4. Bedömningen är även att problemen vid tjällossning och andra ogynnsamma förhållanden blir större vid ett införande av BK4. Resultatet från utredningen år 2015 visar att strax över 10 procent av det statliga vägnätet har bärighetsbrister med ett åtgärdsbehov på ca 16 miljarder kronor. I praktiken innebär det att dessa vägar är i behov av någon form av förstärkningsåtgärder för att klara belastningen från den tunga trafiken.

I utredningen från 2015 analyserades även bärighetsbristerna på BK1-broarna på det statliga vägnätet. Utgångspunkten för den analysen var att de broar som hade BK1 vid den tidpunkten ingick i analysen

och att det krävdes att det s.k. B-värdet ≥ 21 ton för att bron skulle uppfylla kraven för 74 tons bruttovikt.

I utredningen utgick man ifrån de uppgifter som finns i Trafikverkets broförvaltningssystem BaTMan när analysen gjordes. De statliga broarna som inte uppfyllde det kravet betraktades ha någon form av brist och behövde åtgärdas. De broar, som uppfyller nedanstående villkor kunde dock undantas eftersom axel-, boggi- och trippeltryck inte höjs i jämförelse med BK1.

- Enspanssbroar samt stenalvsbroar och rörbroar i flera spann med A/B minst 12/18, och största spännvidd högst 6,0 m.
- Enspanssbroar samt stenalvsbroar och rörbroar i flera spann med A/B minst 12/19, och största spännvidd högst 6,8 m.
- Enspanssbroar samt stenalvsbroar och rörbroar i flera spann med A/B minst 12/20, och största spännvidd högst 7,2 m.

I utredningen identifierades att strax under 1000 BK1- broar på det statliga vägnätet inte skulle klara den ökade belastningen från BK4- fordon. Det gjordes även en grov schablonbaserad bedömning av åtgärds kostnaderna för att åtgärda de identifierade bristerna. De totala kostnaderna för att åtgärda bärighetsbristerna på de identifierade broarna bedömdes till ca 10 miljarder kronor.

2.2. Uppdaterad bedömning av bärighetsbrister

Den övergripande bedömningen är att ca 10 procent av det statliga vägnätet fortfarande har någon form av bärighetsbrister och att även kostnaderna ligger på samma nivå som tidigare. Det har gjorts en del förstärkningsåtgärder på vägnätet sedan år 2015 för att stärka upp svagare delar men i förhållande till de totala bristerna har det haft en liten påverkan på det vägnät som kan upplåtas för BK4. Den allra största delen av bristerna finns på de mer lågtrafikerade delarna av vägnätet.

Det finns tydliga indikationer att införandet av särskilda villkor (parmonterade hjul/dubbelmontage) för framförande av BK4- fordon på delar av vägnätet ger de förväntade effekterna på nedbrytningen. En annan viktig faktor är att det under de senaste åren generellt har varit högre temperatur i stora delar av landet. Det innebär ökade s.k. nollgenomgångar som ger liknande problem som vid tjällossning med mycket vatten i vägkroppen under en längre period av året. Konsekvenserna blir att de aktuella vägarna inte klarar belastningen från tunga fordon lika bra under en längre period av året och slitaget på vägen ökar. Det kommer att ske variationer mellan enskilda år, men de identifierade förändringar i temperatur de senaste åren tolkas som en del i pågående klimatförändringar. Det kommer sannolikt innebära att Trafikverket måste införa fler tillfälliga bärighetsrestriktioner i framtiden vid en fortsatt BK4- utveckling på de mer lågtrafikerade delarna av vägnätet.

Bärighetsbristerna för broarna har kunnat justeras ner betydligt sedan bedömningen år 2015. Totalt sett har bristerna på det statliga vägnätet minskat från att ca 1000 broar på det ursprungliga BK1- vägnätet inte bedömdes klara BK4 till att det nu är strax över 700 broar. Bärighetsåtgärder och större underhållsåtgärder på det statliga vägnätet har bidragit till att antalet broar som inte klarar BK4 minskat, men det har till stor del uppnåtts genom fortsatta mer detaljerade analyser och beräkningar. En stor del beror även av att det skett en uppklassning till BK4 av framförallt mindre broar. En ökad kunskap om tillståndet på broarna från bl.a. besiktningar har även bidragit till att Trafikverket kunnat göra denna uppklassning. Bedömningen är att de broar som kan klassas upp i huvudsak nu är klassade till BK4 och att det fortsättningsvis krävs bärighetsåtgärder eller hela utbyten av broar för att kunna upplåta dessa för BK4. Den uppskattade kostnaden för att åtgärda bärighetsbristerna är ca 8.5 miljarder kronor. Den uppskattade kostnaden har inte minskat i samma omfattning som mängden broar då det är en stor andel mindre broar som blivit uppklassade.

2.3. Fordonskonfigurationer

Vägens nedbrytning orsakas av flera faktorer och en av dessa är naturligtvis den totala trafikbelastningen som vägen utsätts för över tid. En annan viktig faktor för nedbrytningen är hur denna belastning förs ner i vägen, dvs. hur enskilda axlar belastar vägkonstruktionen både via axelvikten och hur den fördelas över vägbanan. Sveriges vägnät är bärighetsmässigt dimensionerat utifrån hur många axlar av en viss vikt som kommer att belasta konstruktionen över tid.

Hur fordonsekipagen som trafikerar vägnätet är konfigurerade (antal axlar, axelavstånd m.m.) är mycket betydelsefullt både för fordonets funktionalitet och hur det påverkar nedbrytningen av vägarna. En grundläggande faktor för implementeringen av den nya högre bärighetsklassen har varit att kunna öka bruttovikten utan att axeltrycken ska öka på fordonsekipagen. Det innebär generellt att det vid en ökad bruttovikt även krävs fler axlar som vikten kan fördelas på.

Trafikverket har även ett bemyndigande i trafikförordningen (1998:1276) att kunna ställa särskilda villkor på framförandet av fordon som nyttjar BK4 i syfte att minska slitaget på vägen. Det innebär krav på dubbelmontage vilket i sin tur har inneburit att Trafikverket kunnat upplåta ett större vägnät än vad som annars varit möjligt då även vägar med något svagare vägkonstruktioner kunnat upplåtas för BK4. I trafikförordningen (1998:1276) har även Transportstyrelsen ett bemyndigande att ställa särskilda krav på fordon som genomför transporter med fordonsekipage som har en bruttovikt som överstiger 64 ton. Det är krav på bl.a. stabilitet, acceleration m.m. för att säkerställa en god funktionalitet i transportsystemet.

Det har kommit till trafikverkets kännedom att det inom ramen för gällande reglering är möjligt att lagligt framföra fordon med en högre bruttovikt på BK4-vägnätet utan att öka antalet axlar. Om man nyttjar de möjligheter som finns i dagens reglering kan det exempelvis innebära att ett 7-axligt fordon lagligt kan bära bruttovikter på upp emot 70 ton. Denna utveckling mot att minimera antalet axlar i förhållande till bruttovikten förutsågs inte i de analyser som genomfördes inför införandet av BK4.

Det är ett vetenskapligt belagt faktum att sambandet mellan axelbelastningen och nedbrytningen är exponentiellt, dvs. en liten ökning av axellastningen medför en betydligt större effekt på vägens tillstånd. Till exempel så innebär en ökning av axellasten på en enskild axel med 10 procent omkring 40 procents mer nedbrytning, kanske ännu mer på en mindre väg med sämre vägkonstruktion. Det är därför viktigt att den ökade bruttovikten inte medför ökade axellaster utan att den ökade lasten också medför fler axlar.

Trafikverket är orolig för den framtida utvecklingen av vägnätet och därmed möjligheten att upplåta större delen av vägnätet för BK4 om utveckling av fordonen innebär att de grundläggande principerna med fler axlar för högre bruttovikt inte tillämpas. Trafikverket håller tillsammans med Transportstyrelsen på att ta fram ett förslag till förändringar i trafikförordningen som ska kunna reglera detta. Den etappvisa utbyggnaden som redovisas i denna rapport förutsätter att möjligheten att framföra transporter med högre bruttovikter på BK4- vägnät inte medför ökade axellaster.

3 Etappvis utbyggnad av BK4

Trafikverkets ambition är att upplåta vägnätet i enlighet med den plan för implementering som redovisas i denna rapport för åren 2020-2025. Redovisningen beskrivs både utifrån ett nationellt perspektiv och mer detaljerat på avgränsade geografiska områden (Trafikverkets regioner). Ambitionen är att göra en årlig uppdatering av implementeringsplanen som kan presenteras på Trafikverkets hemsida. Detta gör att det blir en rullande plan som är mer detaljerad de tre första åren.

Den planerade implementeringen av BK4 på det statliga vägnätet utgår ifrån de ramar som Trafikverkets verksamhetsplanering är baserad på. De första tre åren redovisas den planerade implementeringen av BK4- vägnätet årligen på vägnätsnivå och illustreras på karta för respektive område. För perioden 2023-2025 bedöms planerna generellt vara så pass oklara att de inte är mogna att redovisas på vägnätsnivå. Ambitionen är att planerna för de senare åren successivt kommer att förtydligas på vägnätsnivå via den årliga uppdateringen av implementeringsplanen.

3.1. Nationell implementeringsplan

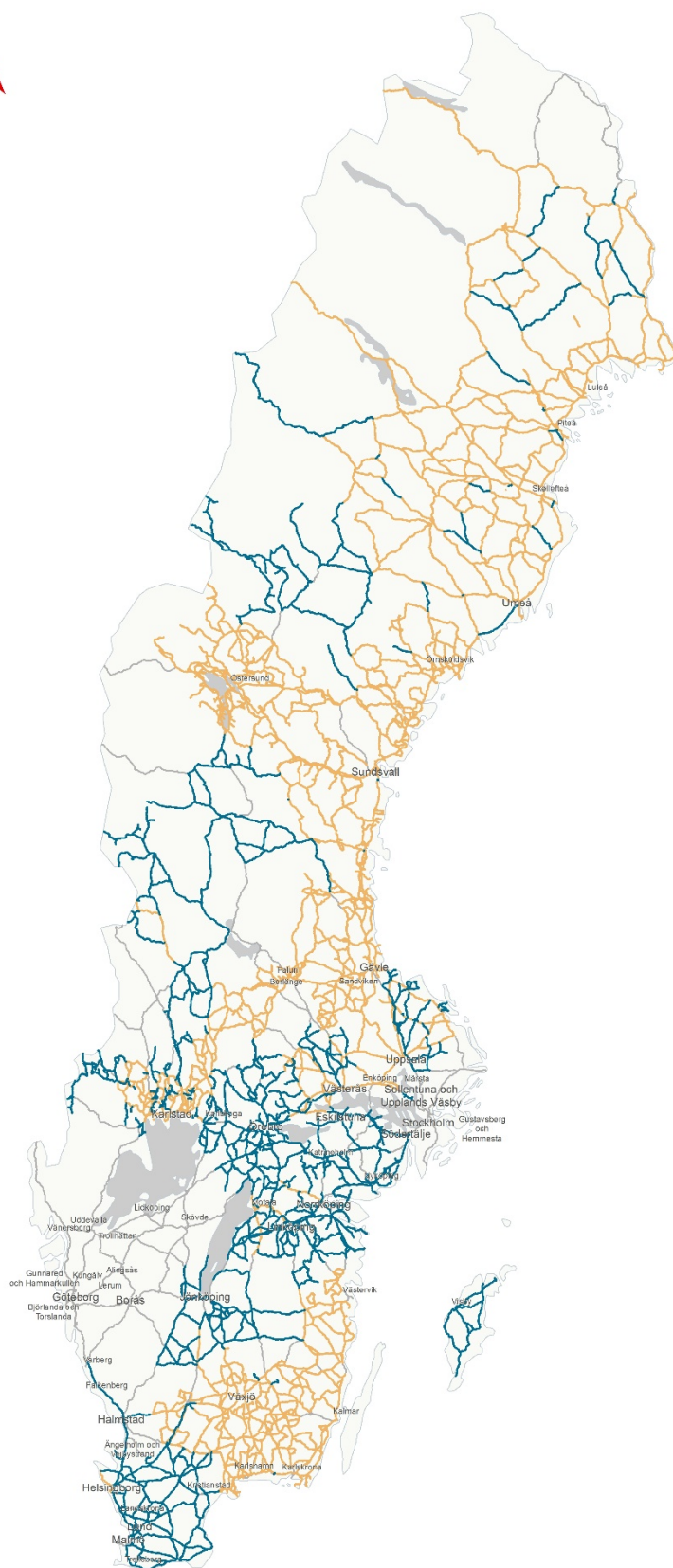
Trafikverkets ambition är att den successiva utbyggnadsplanen för BK4 ska bidra till att det statliga vägnätet för BK4 utvecklas från nuvarande ca 20 procent till att upp emot 40 procent är upplåtet för BK4 vid slutet av år 2025. Utvecklingen av vägnätet kommer vara snabbare under de första tre åren. Enligt planen kommer upp emot 33 procent av de statliga vägarna vara öppna för BK4 redan vid slutet av år 2022. Anledningen till den snabba utvecklingen är att det fortfarande finns en del vägar som kan upplåtas utan åtgärder och att varje åtgärd ger relativt stor effekt på storleken på vägnätet.

Implementeringsplanen förväntas bidra till att över 52 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik är öppet för BK4 vid slutet av år 2022 och att upp emot 60 procent är öppet för BK4 vid slutet av år 2025. Det innebär att Trafikverket med den planerade implementeringen närmar sig målsättningen med bärighetssatsningen i den nationella planen att 70- 80 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara öppet för BK4 år 2029.

Trafikverket plan för implementeringen av BK4 illustreras i kartan i figur 1, där nuvarande upplåtande och det framtida upplåtandet fram till år 2022 är redovisade¹. Det framgår av kartan att det finns en del skillnader i implementeringstakten över landet. Trafikverkets ambition är att de skillnaderna ska jämnas ut sig med tiden och att hela landet ska kunna nyttja BK4 i så stor utsträckning som möjligt.

Det finns en del utmaningar med den fortsatta implementeringen. Det gäller exempelvis att det finns ett stort antal broar som behöver åtgärdas utefter större godsstråk och ibland i komplexa trafikmiljöer med mycket högtrafikerade vägvägsnitt. Trafikverket får strategiskt se över hur dessa utmaningar ska hanteras och i vissa fall kan öppnandet av vissa delar av vägnätet behöva koordineras med framtida investeringsprojekt. Det innebär att vissa delar av vägnätet kommer att öppna för BK4 senare än andra delar och det medför att Trafikverket sannolikt kommer öppna 70-80 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik i alla delar av landet fram till år 2029.

¹ De övergripande planerna för en större implementering av BK4 i Skaraborg, Fyrbodal och Sjuhärad under 2021-2022 inte är med på kartan och att det finns osäkerheter för Jönköpings län under perioden.



BK4 VÄGAR

Datum: 2020-04-17

0 25 50 75 100 125 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Nuvarande BK 4

Öppnas 2020-2022



TRAFIKVERKET

Figur 1. Nuvarande vägnät för BK4 och det vägnät som förväntas öppnas under åren 2020-2022.

3.2. Region Nord

Trafikverkets region Nord innefattar geografiskt Norrbottens län och Västerbottens län. I regionen har det vägnät som bedömts klara BK4 utan att det krävts några åtgärder öppnats för trafik under åren 2018-2019. De vägar som öppnats för BK4 är huvudsakligen vägar med stabila vägkonstruktioner och som är en del av ett vägsystem dvs. inte enstaka öar av vägsträckor. Under 2019 har regionen kompletterat det första utbyggnadssteget med att öppna fler anslutningar till viktiga målpunkter för näringslivet. Vid årsskiftet 2019/2020 hade regionen upplåtit strax under 50 procent av de viktigaste vägarna för tung trafik, vilket för denna del av regionens vägnät motsvarar ca 32 procent av det statliga vägnätet.

I regionen har i princip det vägnät som går att öppna utan att det krävs några åtgärder öppnats, och den fortsatta öppningstakten kommer därför att bli lägre. Den fortsatta upplåtelsen för BK4 på regionens större vägar begränsas till stora delar av att det finns broar som inte klarar av BK4. Det finns även en hel del vägsträckor som begränsas av att varken vägar eller broar bedöms att klara BK4-laster utan att de först åtgärdas.

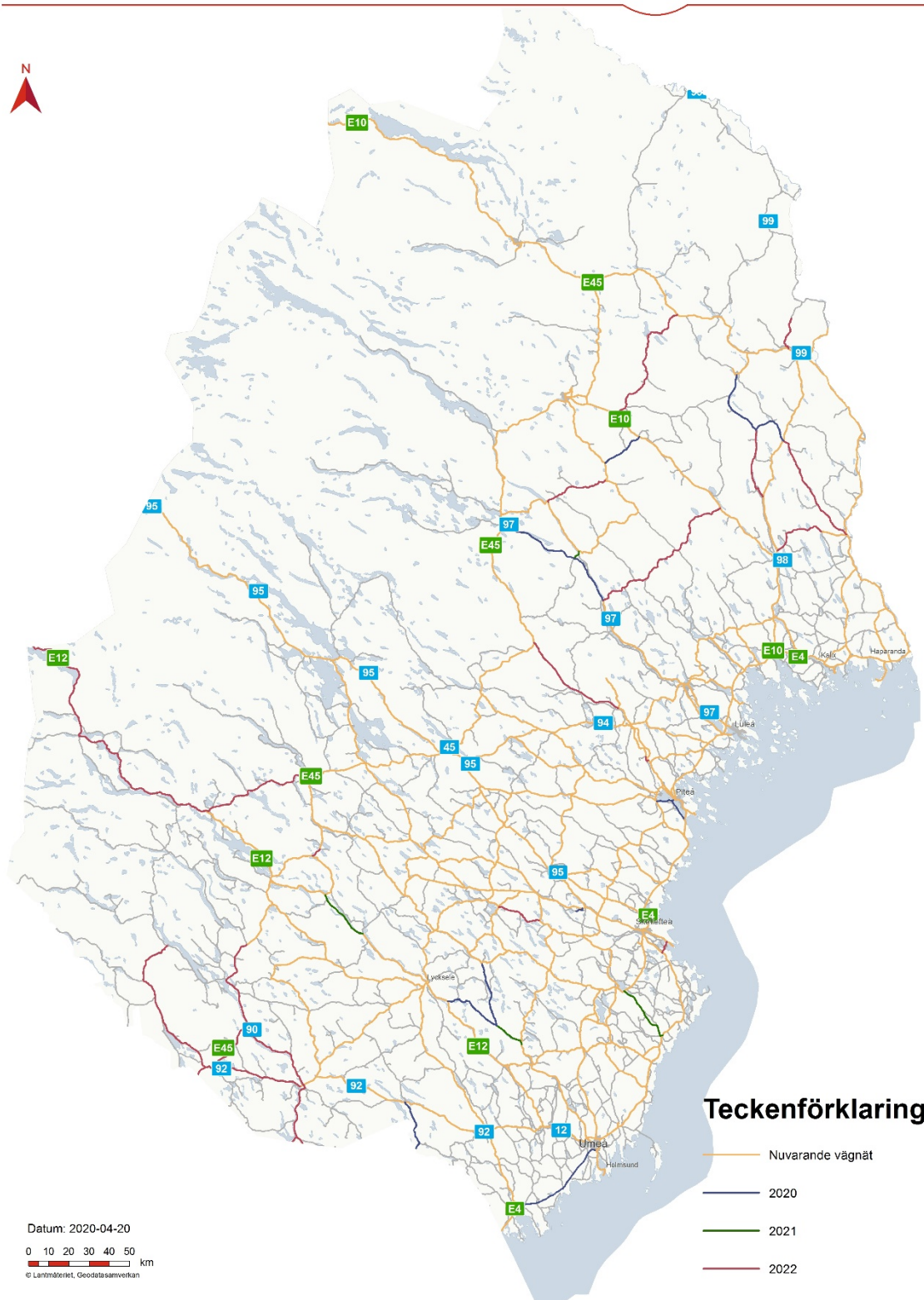
Strategin för den etappvisa utbyggnaden har varit att få ut så stor nytta som möjligt för näringslivet av ett fungerande transportsystem. Dialogen med näringslivet har varit och är en mycket viktig del i arbete med prioriteringar för utbyggnaden av BK4-vägnätet. Dialogerna har resulterat i en prioriterad åtgärdslista för samtliga broar som inte klarar av BK4-laster i dagsläget. Det förekommer även en stor andel gränsöverskridande transporter i regionen. Förfrågan om att kunna genomföra BK4-transporter är stort från både svenskt och finskt näringsliv, vilket är viktigt att beakta i prioriteringen.

Andelen av vägnätet som kan öppnas för BK4 under perioden 2020-2021 är relativt låg, vilket grundar sig i att en stor del av vägnätet redan har öppnats. En del är att broar som är planerade att åtgärdas har anslutande vägar som redan idag är öppna för BK4, vilket gör att effekten på vägnätslängden inte blir så stor.

Det nuvarande upplåtandet och den planerade fortsatta årliga utbyggnaden de närmaste tre åren redovisas på kartan i figur 2. I kartan framgår det att planerna är att upplåta fler anslutningsvägar till industrier i regionen under år 2020. Den fortsatta planen är att färdigställa en Bro över Kalix älv i Kalix under år 2021, vilket möjliggör ett öppnande av E4 i sin helhet i regionen. Under 2022 planeras ett större vägnät kunna upplåtas. Det är ett flertal viktiga sträckor för näringslivet där bl.a. E12 kommer kunna öppnas i sin helhet, *Holmsund-Norska gränsen*, där viktiga vägar med kopplingar mot industrikluster söderut ingår i denna etapp.

För perioden 2023-2025 kommer vägnätet utvecklats i takt med att förstärkningsåtgärder kan genomföras i infrastrukturen, exempelvis planeras det att kunna öppna delen av E45 mellan Dorotea-Karesuando under perioden. De åtgärder som inryms inom nuvarande planering för perioden 2020-2025 förväntas resultera i att strax under 60 procent av de viktigaste vägarna för tung trafik kommer att öppnas för BK4-transporter. Det motsvarar ca 40 procent av det statliga vägnätet i regionen.

Det råder en viss osäkerhet kring den etappvisa utbyggnaden av BK4 i regionen. Den prisbild som finns på de broar som hittills har upphandlats har varit högre än förväntat, vilket bland annat är orsakat av en begränsad marknad. Detta kommer med största sannolikhet medföra behov av omprioriteringar för genomförandet av BK4-åtgärder.



Figur 2. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i region Nord.

3.3. Region Mitt

Trafikverkets region Mitt innefattar geografiskt Jämtlands län, Västernorrlands län, Gävleborgs län och Dalarnas län. Regionens fokus varit att anpassa och upplåta ett tillräckligt stort transportsystem för BK4 som möjligt. Upplåtandet av vägnätet för BK4 har hittills främst skett på vägar och broar som redan klarar BK4 med inriktningen att vägnätet ska hålla ihop i sin helhet.

I Region Mitt öppnades det första vägnätet för BK4-transporter i juli 2018. Vägnätet bestod till största del av ett kluster av vägar i Jämtlands län runt Östersund samt i Gävleborgs län runt Gävle med anslutningar mot basindustrier i Dalarna. Förutom dessa öppnades även ett mindre vägnät i Dalarna och Västernorrland i den första fasen. Under 2019 kompletterades vägnätet med ett större öppnande i Västernorrlands län samt Gävleborgs län. Det var också möjligt att öppna några kompletterande vägar i Dalarnas län och Jämtlands län. Under åren 2018 och 2019 har regionen upplåtit ca 39 procent av det statliga vägnätet, vilket för denna del av regionens vägnät motsvarar ca 47 procent av de viktigaste vägarna för tung trafik.

Inriktningen för arbetet i regionen har bl.a. fokuserat på att binda ihop de olika områdena med stråk mot kusten eftersom det är i den riktningen som huvuddelen av godstransporterna rör sig då de större terminalerna samt massafabrikerna är lokaliserade där. Diskussioner gällande prioritering av åtgärder i infrastrukturen sker främst i region Mitts bärighetsråd tillsammans med näringslivet, men även i lokala forum som Handelskammaren ansvarar för. I ett första skede har ett 20-tal av regionens broar prioriterats och planerats in i verksamhetsplaneringen fram till år 2025.

Det nuvarande upplåtandet och den planerade fortsatta årliga utbyggnaden för tre år framåt redovisas på kartan i figur 3. I kartan framgår det att regionen endast planerar att genomföra mindre kompletteringar under 2020. Regionen har även tvingats klassificera ned några av de vägar som redan har öppnats upp för BK4 till BK1 eftersom vägarna inte klarat den ökade belastningen. Under 2020 kommer en del stråk mot region Nord öppnas upp för BK4. Det framgår på kartan i figur 3 att ambitionen är att fler väganknytningar mellan Västerbotten och Västernorrlands län ska kunna upplåtas under år 2022. Även ett vägnät i Härjedalen kommer att upplåtas för BK4 under 2021. Det vägnät som föreslås öppnas i Härjedalen under 2021 förutsätter att bron över Ljusnan på RV83/84 i Ljusdal hinner åtgärdas innan dess.

Under perioden 2023-2025 kommer ett fortsatt arbete pågå med att förstärka upp de broar som prioriterats tillsammans med näringslivet. Det gäller exempelvis strategiska broar såsom bron på E45/RV70 i Mora samt även bron på E45 i Strömsund som är planerade att åtgärdas under perioden. Regionen har en fortsatt dialog tillsammans med bärighetsråden om vilka ytterligare broar som ska prioriteras framöver. De strategiska broarna kommer bidra till en betydande utveckling av det vägnät som kan upplåtas för BK4 under perioden 2023-2025.

Om planerna för perioden 2020-2025 kan genomföras förväntas det resultera i att över 12 000 km av vägnätet eller ca 64 procent av det statliga vägnätet i regionen kommer att vara öppna för BK4 vid slutet av år 2025. Det motsvarar ca 75 procent av de viktigaste vägarna för tung trafik i regionen.

Det finns en del osäkerheter som behöver vägas in i planeringsförutsättningarna vilka framförallt kan påverka tidpunkten för det planerade upplåtandet av de prioriterade broarna. En viktig faktor som kan påverka tidplanen är om det blir dyrare än förväntat att åtgärda ett flertal broar. Det kan exempelvis påverka när i tid ett större vägnät kan öppnas i de geografiska områden som fortfarande har en låg andel BK4- vägnät då det är en del strategiska broar som behöver åtgärdas där.



3.4. Region Stockholm

Trafikverkets region Stockholm innefattar geografiskt Stockholms län och Gotlands län, vilket är två län med väldigt skiftande förutsättningar för implementeringen av BK4. Ansatsen har varit att jobba mot att kunna upplåta ett större sammanhängande BK4-vägnät vid ett eller ett fåtal tillfällen istället för att öppna enstaka sträckor som i praktiken inte genererar någon nytta för näringslivet. Det har gjorts i syfte att tillgängliggöra ett kapacitetsstarkt vägnät för olika delar av regionen. Denna inriktning är även förankrad i det regionala bärighetsrådet. Vid årsskiftet 2019/2020 hade regionen upplåtit två korta anslutningssträckor för BK4 som är kopplade mot region Öst, det är totalt ca 16 kilometer på väg 76 och väg 1111.

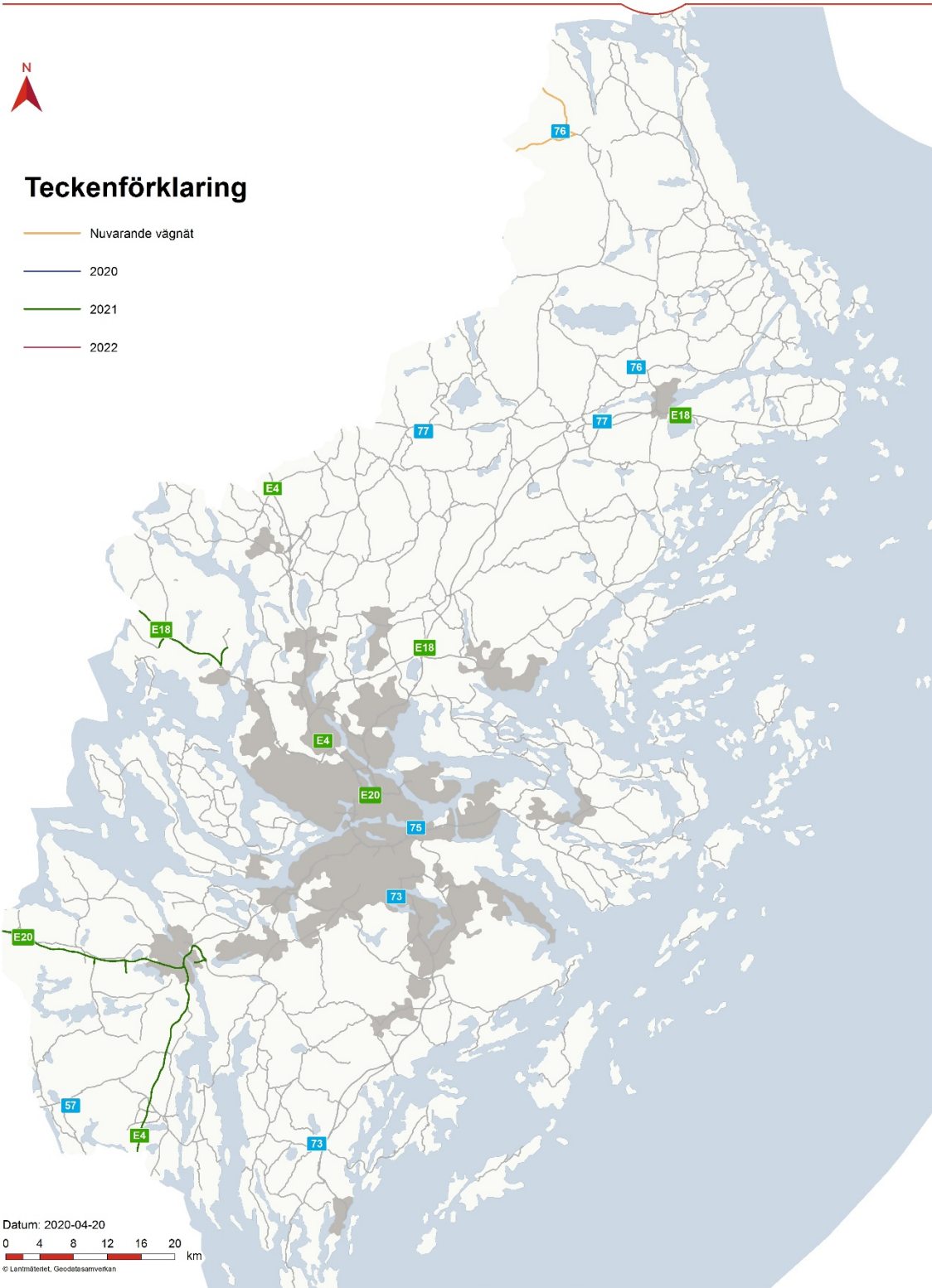
Stockholms län karaktäriseras av Saltsjö-Mälarsnittet som delar upp länet i två halvöar och endast med ett fåtal passager över vattnet. Upplåtande av stora delar av vägnätet i Stockholms län är problematiskt på grund av att ett antal broar måste åtgärdas utan att framkomligheten påtagligt försämras under byggtiden. Ett flertal av broarna på Europavägnätet är gamla och det finns idag osäkerheter om det är möjligt att upplåta för BK4 utan förstärkningsåtgärder. Ett antal av dessa broar är viktiga för genomfartstrafiken genom Stockholmsregionen och många av dem kräver omfattande förstärkningsarbeten innan de kan öppnas för BK4. Dessa förstärkningsarbeten skulle dessutom få en betydande trafikpåverkan, som genererar betydande samhällsekonomiska kostnader, vilket kräver nogsam planering och ett varsamt genomförande.

I samband med att region Öst upplåter ett vägnät för BK4 i Sörmland och Uppland kommer också ett antal stråk kunna upplåtas i Stockholms län som ansluter från det vägnätet till logistikområden i Stockholms län. I kartan över Stockholms län i figur 4 framgår det att det gäller sträckorna på E4, E18 och E20 som regionen planerar att öppna för BK4 år 2021. De bidrar bl.a. till att tillgängliggöra logistikområden i Södertälje, Nykvarn och i Bro kommun, samt till Igelsta kraftvärmeverk i Södertälje. Regionens plan är att upplåta strax över 7 mil väg för BK4 under år 2021 för att utöka vägnätet som upplåtits i Sörmland och Uppland och därmed tillgängliggöra logistikområden och andra målpunkter i Stockholms län.

I den fortsatta inriktningen för utbyggnaden de kommande åren ingår att upplåta ett vägnät för BK4-transporter på Gotland, samt att tillsammans med region Öst arbeta för att få ett sammanhängande kapacitetsstarkt vägnät i området. Det är också en av anledningarna till att region Stockholm och region Öst har ett gemensamt bärighetsråd sedan ett antal år tillbaka.

I planen för de kommande åren är ambitionen att kunna öppna ett sammanhängande vägnät på Gotland år 2022. Det framgår av kartan i figur 5 att det i princip geografiskt täcker större delen av Gotland och med kopplingar till industrier hamnar som har behov av ett BK4-vägnät. Vägnätet som förväntas att kunna öppnas för BK4 på Gotland är strax över 300 kilometer stort. För åren 2023-2025 kommer smärre kompletteringar att genomföras och det kommer åtgärdas en del broar som inte ger några direkta effekter under perioden 2020-2025 utan mer på lång sikt. Det innebär att regionen kommer att ha upplåtit ca 10 procent av regionens statliga vägnät fram till år 2025 om planerna realiserar.

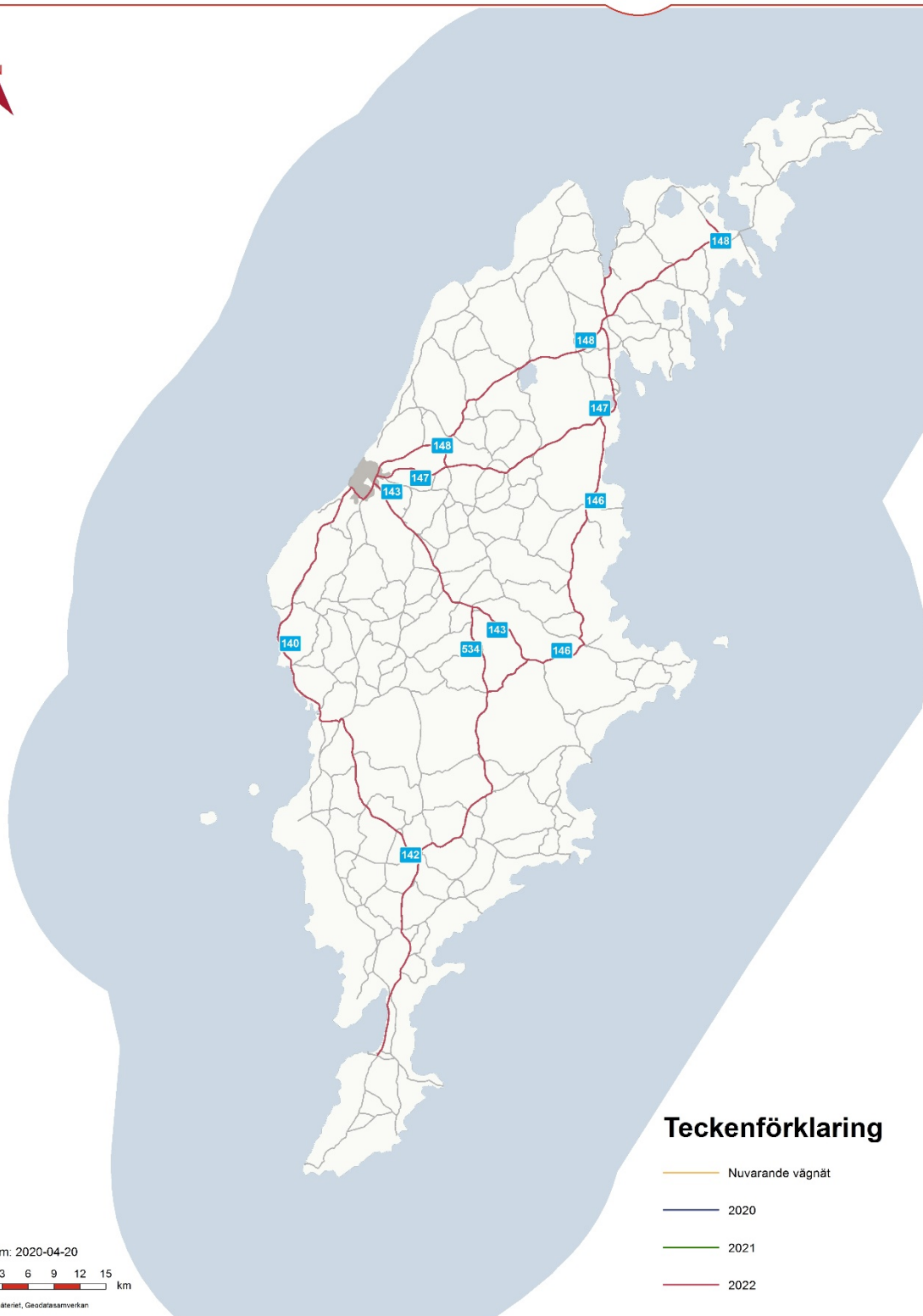
Den kritiska faktorn för en utbyggnad på längre sikt i Stockholms län är att tillse att en rad broar åtgärdas utan att framkomligheten påtagligt försämras. Förutsättningarna för att möjliggöra trafikering över Saltsjö-Mälarsnittet är också begränsade till dess att antingen en omfattande broinvestering i Solna är genomförd, alternativt tills Förbifart Stockholm är öppnad för trafik. Varken ett öppnande av förbifart Stockholm eller en broinvestering i Solna bedöms möjliga att genomföras innan år 2029.



Figur 4. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Stockholms län.



Datum: 2020-04-20
0 3 6 9 12 15 km
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



Figur 5. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Gotlands län.

3.5. Region Öst

Trafikverkets region Öst innefattar geografiskt Upplands län, Västmanlands län, Östergötlands län, Sörmlands län och Örebro län. Utgångspunkten för regionens arbete med de vägar som har upplåtits för BK4 har grundat sig i de stråk som finns med i det strategiskt utpekade vägnätet för tunga transporter. Regionen fokuserar arbetet på att upplåta de viktigaste vägarna för tung trafik som inte har några bärighetsbegränsningar för BK4 i ett första skede. I princip har regionen även arbetat utifrån att vägnätet ska vara ett sammanhängande vägsystem. Det finns dock några enskilda stråk som inte hänger samman med övrigt vägnät som öppnats för BK4 då bedömningen är att dessa ändå kan nyttjas effektivt.

I regionen arbetar man med att öppna upp vägnätet för BK4 län för län. Anledningen är att det krävs stora resurser för att ta fram de länsvisa bärighetsföreskrifterna. År 2018 upplåts endast enstaka sträckor i regionen med koppling mot region Mitt och region Syd. Under 2019 har ca 1250 kilometer upplåtits för BK4 i Västmanlands län och Upplands län. Det motsvarar totalt ca 8 procent av det statliga vägnätet i regionen och upp emot 15 procent av det strategiskt utpekade vägnätet för tunga transporter i regionen.

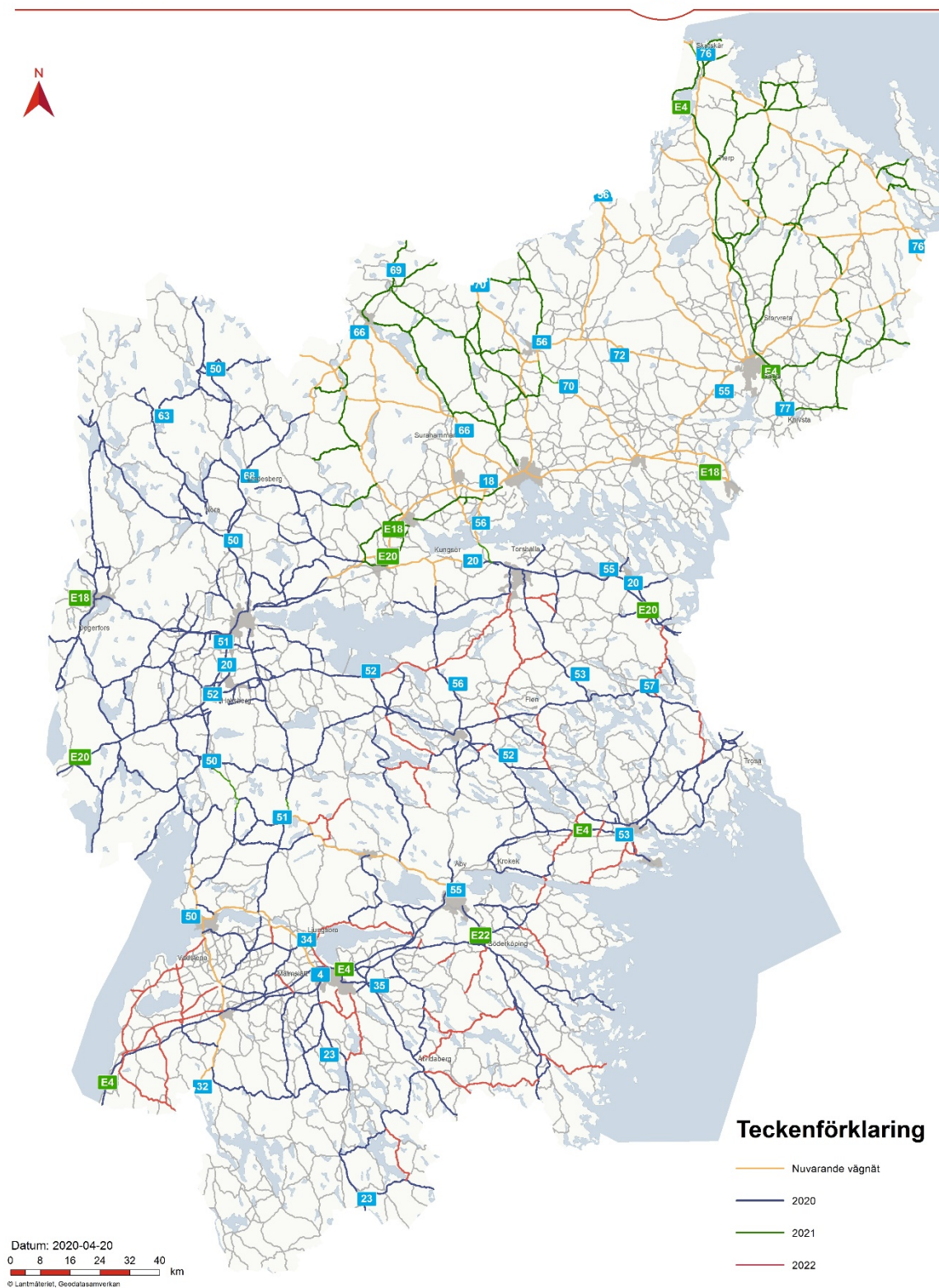
Underlag för prioritering av åtgärder tas in från näringslivet från flera håll. Regionen har bl.a. ett bärighetsråd tillsammans med region Stockholm, Godstransportråd och andra intressenter från näringslivet som kommer med inspel som sedan ligger till grund för prioritering av åtgärder och den fortsatta utbyggnaden.

Den fortsatta strategin för att öppna upp vägnätet för BK4 är att öppna upp ett sammanhängande vägnät i Östergötlands län, Örebro län och Sörmlands län under år 2020. Vägnätet som planeras att upplåta för BK4 i regionen redovisas i kartan i figur 6. Det är sammanlagt ca 3500 kilometer väg som är planerat att öppnas för BK4 år 2020 i dessa län. Vidare kommer fortsatta kompletteringar och upplåtanden att genomföras i hela regionen under åren 2021-2022 allt eftersom åtgärder i infrastrukturen blivit utförda. Det framgår av kartan att kompletteringarna under dessa två år är relativt stora och totalt är det planerat att upplåta 1800 kilometer väg för BK4 under den perioden.

Om planerna kan realiseras fullt ut så kommer vägnätet för BK4 utvecklas snabbt. De närmaste tre åren kommer det gå från ca 8 procent av det statliga vägnätet till över 40 procent av det statliga vägnätet vid utgången av år 2022. Det vägnätet motsvarar över 70 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik i regionen.

Den fortsatta utvecklingen av vägnätet efter 2022 kommer inte att gå lika snabbt. I takt med att planerade förstärkningsåtgärder ger effekt förväntas ca 500 kilometer väg kunna öppnas för BK4 under perioden 2023-2025. Det finns broar på det större vägnätet som behöver åtgärdas som ligger på de mest trafikerade stråken i mellersta Sverige, exempelvis broar på E18, E20, E4, E22 samt några större riksvägar.

De framtida utmaningarna ligger bland annat i att ett antal broar behöver åtgärdas innan det blir effekter på vägnätet. Flera av broarna finns även på nationellt viktiga stråk för godstrafiken i Sverige. Det bidrar både till utmaningar att åtgärda dem men det finns även utmaningar i planering och genomförandet för att inte störa trafiken allt för mycket. Det kommer även behöva genomföras ett stort antal bärighetsutredningar på delar av vägnätet och resultatet av det kommer påverka den framtida utbyggnadstakten. Det har redan nu identifierats att ca ett 100 tal sträckor på de vägar som varit aktuella för BK4 behöver utredas mer innan det går att upplåta dem.



Figur 6. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Region Öst.

3.6. Region Väst

Trafikverkets region Väst innefattar geografiskt Värmlands Län, Västra Götalands län och Hallands län. I regionen har vägar för BK4 hittills enbart öppnats i Värmlands län. Värmland var ett av de län som var först ut med att upplåta delar av vägnätet för BK4. Både Trafikverket och näringslivet har jobbat aktivt med implementeringen av BK4 sedan många år tillbaka och var väl förberedda när utbyggnaden påbörjades. Framdriften i regionens övriga områden har varit långsammare. Ambitionen är att få till en bättre framdrift i de länen, bland annat finns det nu bärighetsgrupper etablerade i de områdena där en dialog kan föras med näringslivet.

Det vägnät som upplåtits för BK4 i Värmland är till stor del vägar som inte krävt några åtgärder, det vill säga vägar som haft en så pass hög standard så att de redan har bedömts klara den ökade belastningen. På de sträckor där en upplåtelse inte varit möjlig har begränsningar funnits i form av broar eller andra brister på sträckan. Totalt har strax över 1200 kilometer statlig väg öppnats i regionen fram till december år 2019. Det motsvarar ca 6 procent av det statliga vägnätet i regionen och ca 9 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik i regionen.

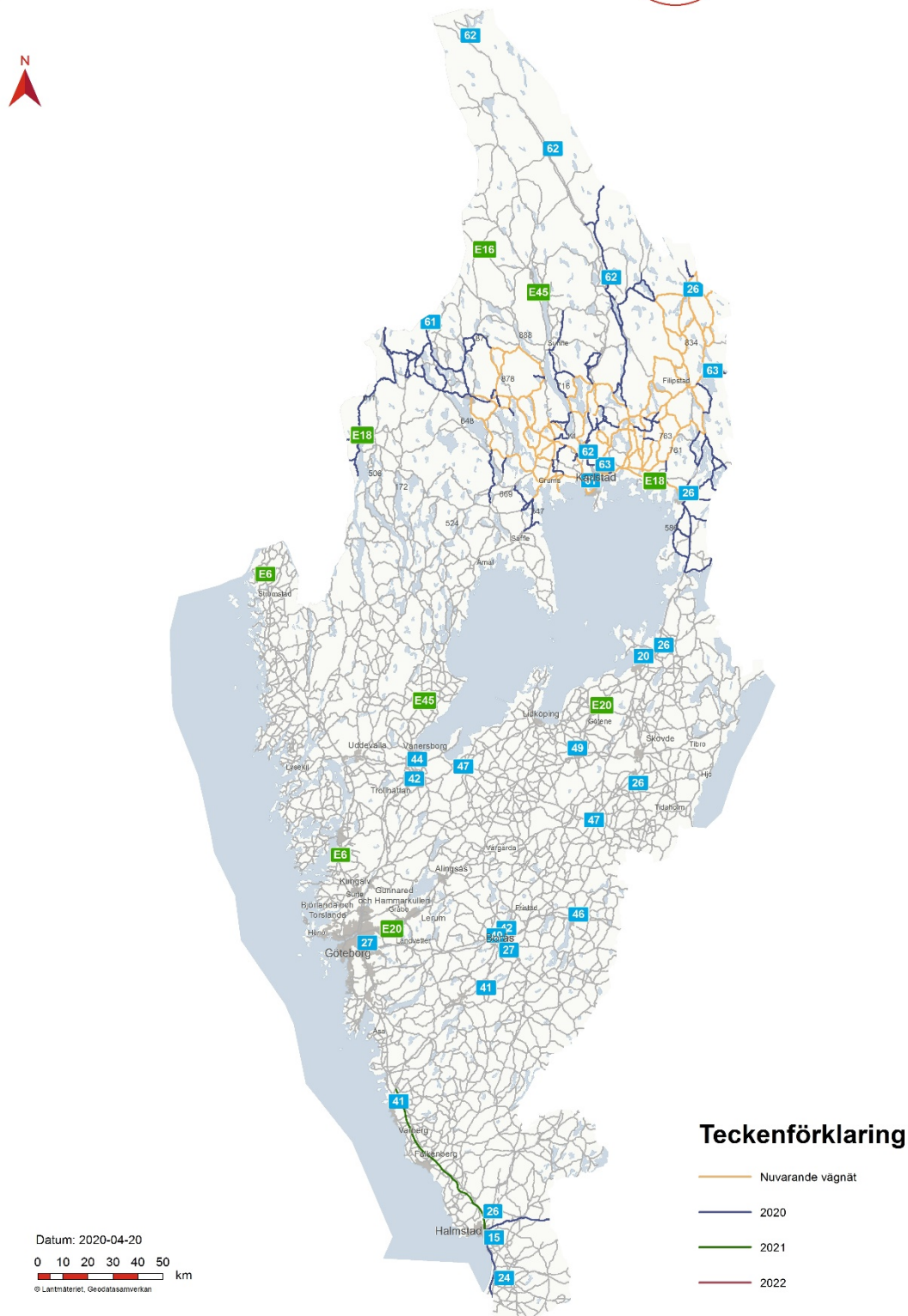
I region Väst prioriteras den fortsatta etappvisa utbyggnaden i de områden som angränsar mot Region Syd, Region Öst och Region Mitt. Den huvudsakliga strategin är att upplåta vägnätet för BK4 utifrån för att sedan arbeta sig in mot Göteborgsområdet. Strategin grundar sig i att skapa ett sammanhängande stråk och kopplingar över till de angränsade delarna av landet, men också till stor del på att vägnätet i Göteborgsregionen är komplext och kommer att kräva många åtgärder innan ett öppnande av BK4 kan möjliggöras.

I Region Väst sköts det operativa arbetet med BK4 av sex olika arbetsgrupper där det finns en arbetsgrupp för varje åtgärdsområde. Dessa grupper arbetar sedan september 2019 mer eller mindre parallellt med att identifiera behov av åtgärder och peka ut potentiella BK4-stråk i respektive län. Varje åtgärdsområde i regionen har egna utvecklingsplaner för BK4 baserat på den övergripande strategin och de samordnas av en projektgrupp. De prioriterade stråken för BK4 har tagits fram utifrån de behov som näringslivet angivit i de olika bärighetsgrupperna men de baseras även på synpunkter som spelats in i andra forum.

Den fortsatta utbyggnaden planeras att ske i Hallands län där ett antal viktiga stråk för näringslivet med kopplingar mot region Syd öppnas under år 2020, vilket motsvarar ca 70 kilometer. Under året kommer även betydande kompletteringar göras på BK4-vägnätet i Värmland, där ca 1000 kilometer är planerat att upplåtas för BK4. Vilka vägar som är planerade att upplåtas under år 2020 framgår av kartan i figur 7.

Under år 2021 är planerna att kunna öppna ca 800 kilometer väg där vägnätet till stor del återfinns i Skaraborg, Sjuhärad och Fyrbodal. Vidare finns planer på att komplettera det vägnätet under år 2022. Vägnätet är under fortsatt utredning och återfinns därför ej på kartan. Totalt sett är ambitionen att kunna upplåta ca 16 procent av de statliga vägarna i regionen fram till utgången av år 2022, vilket motsvarar ca 26 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik i regionen.

Den största utmaningen för ett upplåtande av BK4 är de bärighetsutredningar som behöver utföras för de broar som är lokaliserade inom regionen. Detta beror på att det är svårt att förutse hur lång tid det kan ta att få dem genomförda och resultatet av dem kommer sannolikt att påverka utbyggnadstakten. Vidare finns även osäkerhet gällande hur de geologiska förhållanden som gäller för området med lerjordar och skredrisk påverkar bärigheten hos vägkonstruktionen, vilket kan få inverkan på den fortsatta utbyggnaden. Regionen har även mycket högtrafikerade stråk vilket behöver beaktas och hanteras om och när eventuella åtgärder ska genomföras.



Figur 7. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Region Väst.

3.7. Region Syd

Trafikverkets region Syd innefattar geografiskt Jönköping län, Kronoberg län, Kalmar län, Blekinge län och Skåne län. Regionen har en stor geografisk utbredning och väldigt skiftande typ av näringsgrenar med behov av BK4. Utöver en regional bärighetsgruppering med främst deltagare från skogsbranschen har information om utbyggnaden och möjlighet till att ta in synpunkter förts genom de två Godstransportråden som finns i regionen. I samband med arbetet att ta fram ett förslag på vägnät i Skåne samarbetade Trafikverket med Sveriges Åkeriföretag för att få in synpunkter från näringsliv och andra intressenter i länet.

Under år 2018 öppnades initialt ett BK4-vägnät i region Syd i de så kallade *skogliga* länen, Kronobergs län och Kalmar län. Inför öppnandet av BK4-vägnätet 2019 gjorde regionen en prioritering att utöka det vägnätet och målpunkter utanför Kronoberg och Kalmar. Det resulterade i att ett mer finmaskigt vägnät öppnades för BK4 i Kronoberg och Kalmar och att vägar öppnades till målpunkter till delar av Blekinge län och Jönköpings län. Vid upplåtandet år 2019 öppnades även ett par väglänkar in till målpunkter i Skåne län. Regionen hade totalt sett öppnat ca 3900 kilometer för BK4 vid årsskiftet 2019/2020 vilket motsvarar ca 18 procent av regionens statliga vägnät. Det motsvarar ca 33 procent av regionens strategiska vägnät för tung trafik.

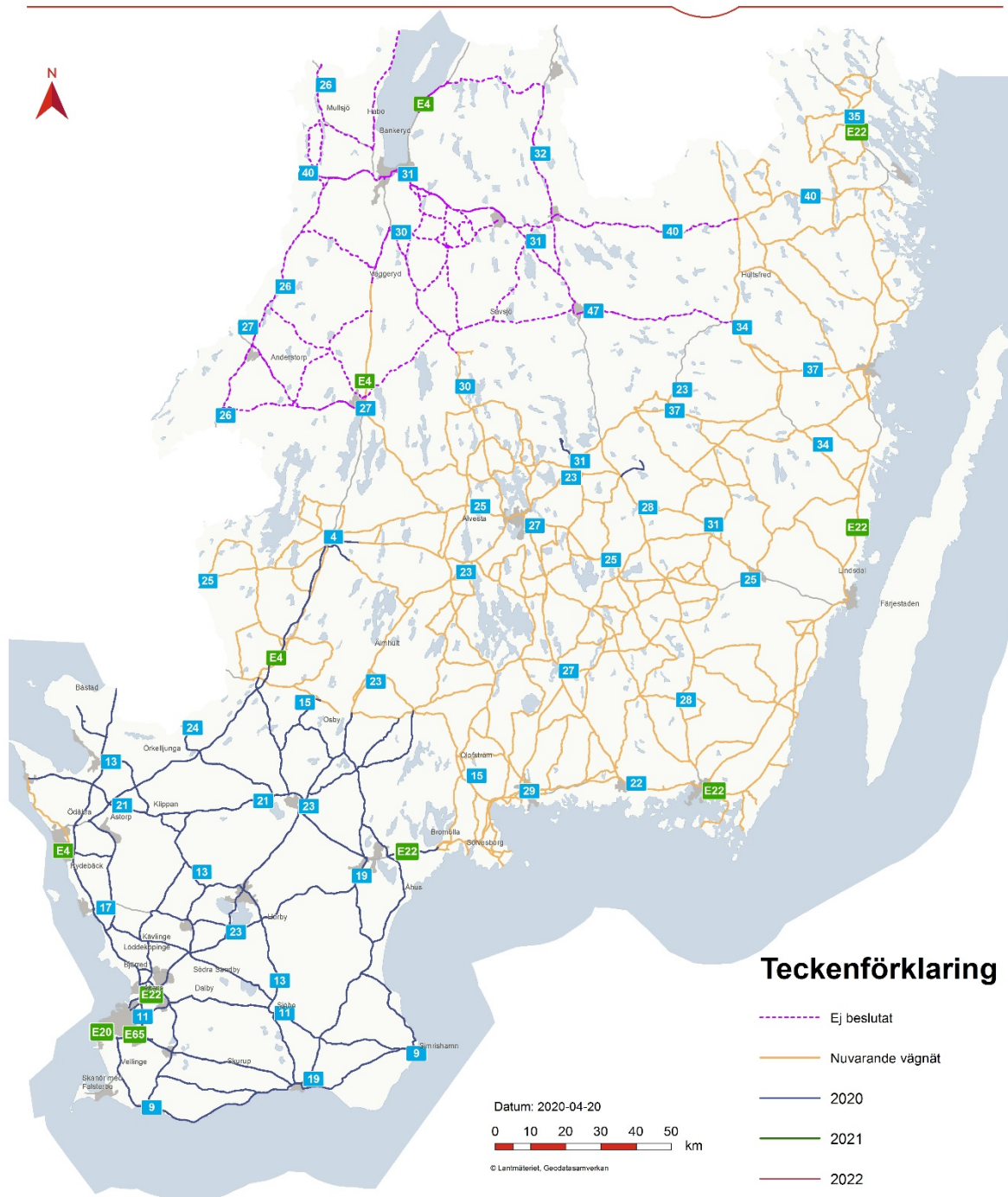
Strategin har varit att arbeta med ett stegvis öppnande kopplat till regionens län och planen är att få ett mer sammanhållet vägnät i hela regionen med utvecklade kopplingar till Region Väst och Region Öst under åren 2023-2025. Utgångspunkten är fortsatt att i ett första skede öppna upp ett vägnät som inte kräver några åtgärder på broar eller vägkonstruktionerna. I nästa skede kommer vägnätet öppnas upp successivt när bristerna på infrastrukturen har åtgärdats. I Region Syd finns ca 160 broar som inte bedöms klara BK4 kraven. Av dem har ca 20 prioriterats i ett första skede i bärighetsplaneringen. Dessa bedöms bidra till att binda ihop och eller öppna upp viktiga vägar/områden för näringslivet.

Det framgår av kartan i figur 8 att vägnätet för BK4 utvecklas betydligt mer under 2020 då ett vägnät i Skåne samt en länk in mot Region Väst genom Halland är planerade att öppnas. Åren 2021-2022 kommer BK4-vägnätet i region Syd kompletteras i de län där ett vägnät redan öppnats. Det kan ske genom att exempelvis broar har förstärkts eller utretts och bedömts klara belastningen och som idag låser vissa sträckor eller länkar. Vägnätet som är planerat att öppna för BK4 i Skåne län är ca 1850 kilometer och de övriga kompletteringarna som kommer genomföras under åren 2021-2022 är på ca 80 kilometer totalt sett. Det innebär att regionen planerar att upplåta strax under 2000 kilometer för BK4 de närmaste tre åren.

Det finns även ambitioner att kunna upplåta ett större vägnät i Jönköpings län men det är osäkert när i tid det kan genomföras. Under perioden 2023-2025 kommer vägnätet kompletteras i hela Region i takt med att åtgärder på vägar och broar gör att infrastrukturen stärks upp.

Totalt sett är bedömningen att det vägnät som kan upplåtas under perioden 2020-2025 uppgår till ca 3100 kilometer. Regionen kommer då att ha totalt upplåtit ca 33 procent av det statliga vägnätet i regionen fram till år 2025, bedömningen är att det vägnätet kommer motsvara strax över 60 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik i regionen.

Det finns osäkerheter för den etappvisa utbyggnadsplanen som är beskriven ovan. Det är bl.a. ett flertal sträckor som kommer kräva någon form av bärighetsutredning innan de kan upplåtas. Om det kommer krävas omfattande bärighetsåtgärder på det aktuella vägnätet innan det kan öppnas för BK4 kommer det sannolikt påverka takten för den planerade utbyggnaden.



Figur 8. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Region Syd.

4 Samverkan med kommuner och andra väghållare

Näringslivet har i olika sammanhang de senaste åren lyft fram att det finns problem med att BK4-transporter inte kan ta sig till sina start- och målpunkter vid industrier eller terminaler av olika slag då inte de kommunala anslutningsvägarna är öppna för BK4. Näringslivet lyfter fram att nyttorna med BK4 inte kan realiseras fullt ut så länge inte transporterna kan komma ända fram till eller åka från sin destination.

Det är inte klarlagt varför de kommunala vägarna inte har klassats om till BK4 och det kan säkert variera över landet. Det kan vara allt från att infrastrukturen inte klarar den ökade belastningen och behöver förstärkas till brist på kunskap och information om BK4. Näringslivet har inte framfört samma problematik när det gäller det enskilda vägnätet som också är en viktig del av det totala BK4-vägnätet då många skogliga transporter startar på det enskilda vägnätet. Trafikverkets insatser som är genomförda i form av pilotstudier och information för att bidra till ett smidigt införande av BK4 för kommuner och andra väghållare redovisas nedan.

4.1. Förutsättningar för implementering för övriga väghållare

I rapporten "Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet" redovisades resultaten från en övergripande pilotstudie gällande bristerna för att framföra BK4- fordon, där ca 25 anslutningsvägar till större hamnar, terminaler eller industrier. Syftet med piloten var att få en övergripande kunskap om bristerna på de kommunala anslutningsvägarna till större hamnar, terminaler eller större industrier på kommunalt vägnät.

Resultaten från pilotstudien visade att de kommunala anslutningsvägarna generellt är korta, upp till ett par kilometer, och att majoriteten av anslutningsvägarna redan idag är anpassade för tung trafik. Resultaten indikerade även att det var en liten andel av de kommunala anslutningsvägarna som skulle påverkas och behöva förstärkas och de ökade drift- och underhållskostnaderna bedömdes generellt vara små. Inom ramen för pilotstudien identifierats att det fanns ett behov av att förstärka enskilda broar på de kommunala anslutningsvägarna.

Det är viktigt att lyfta fram att de anslutningsvägar som ingick i pilotstudien var sådana som anslöt till centralt utpekade hamnar och terminaler utefter ett relativt högtrafikerat vägnät. Situationen ser sannolikt annorlunda ut för industrier och terminaler som ligger utefter ett lägre trafikerat vägnät. Det är möjligt att det är något längre anslutningsvägar med en mer varierad behovsbild. Lokalt kan konsekvenserna för ekonomin bli stora för mindre kommuner om större broar behöver förstärkas eller byggas om. Det finns därför ett behov av att identifiera vilka brister relaterat till BK4 som finns på de kommunala anslutningsvägarna på en mer generell basis.

Det finns ca 40 000 mil enskild väg varav ca 7500 mil av dem har statsbidrag. Det finns stora osäkerheter när det gäller det tillståndet på det enskilda vägnätet men generellt finns sannolikt liknande bärighetsbehov som de lågtrafikerade delarna på det statliga vägnätet. De broar som ligger på vägnätet som erhåller statligt bidrag har inspekterats och bärighetsklassats. Enligt de uppgifter som finns registrerade i Trafikverkets managementsystem för broar (BatMan) så klarar totalt 2328 broar BK4 av de totalt strax under 3800 inregistrerade broarna. Vilket innebär att det är strax över 60 procent av broarna på det enskilda vägnätet med statsbidrag som bedöms klara BK4.

En grov uppskattning av Trafikverket är att kostnaden för att höja bärigheten på till BK4 kostar i snitt ca 2,5 mkr per bro. På det enskilda statsbidragsvägnätet finns ca 3800 broar. Om 40 procent av dessa broar behöver åtgärdas på lång sikt för att nå BK4 standard i hela landet, så blir det ca 1500 broar som behöver förstärkas på det enskilda statsbidragsvägnätet. Med en uppskattad kostnad på 2,5 mkr per bro så hamnar vi på 3 750 mkr kronor. Det är en grov bedömning av behoven men det ger en

fingervisning om att ett fullt utbyggt BK4 vägnät kommer att kräva stora resurser även till broar på det enskilda vägnätet.

4.2. Information till kommuner och andra väghållare

Trafikverket har en löpande samverkan med kommuner och andra väghållare i olika forum och på olika nivåer när det gäller transportrelaterade frågor. En del av samverkan förs mer direkt mellan berörda aktörer på regional/lokal nivå och en del sker mer på nationell nivå. Den nationella samverkan sker främst med kollektiva representanter för kommuner och andra väghållare, exempelvis Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Riksförbundet för enskilda vägar (REV).

Trafikverket har samverkan med SKR och REV i olika sammanhang där BK4 frågan är en viktig punkt på agendan. Trafikverket och SKR har exempelvis tillsammans arbetat för att informera och sprida kunskap till de kommunala väghållarna för att bidra till ett effektivare upplåtande av BK4. Kunskaps- och informationsmaterial som särskilt riktats mot kommunala väghållare har tagits fram och distribuerats till kommunerna. Trafikverket har även bjudits in av SKR till konferenser och nätverksmöten med väg- och gatuchefer för att informera om införande och sprida kunskap om BK4.

Den kanske viktigaste aspekten för en effektiv upplåtelse av BK4 på det kommunala vägnätet är att skapa goda förutsättningar för den regionala/lokala dialogen. Trafikverket bidrar till det arbetet på en mängd olika sätt, bl.a. genom dialoger med näringsliv och kommuner i olika forum. I det fortsatta arbetet med BK4 har det identifierats att det är särskilt viktigt att lyfta BK4 frågan som en strategisk punkt på agendan när Trafikverket och kommunerna samhällsplaneringsfrågor.

Referenser

1. Trafikverket (2017), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029,
https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/31293/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_146_vidmakthallande_underlagsrapport_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2018_2029.pdf
2. Trafikverket (2015), Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet,
<https://trafikverket.ineko.se/se/tv000304>

