

Uppdatering av regeringsuppdrag - Implementering av bärighetsklass 4

Sammanfattning

Generellt sett har endast färre justeringar skett jämfört mot den ursprungliga implementeringsplanen som publicerades 2020. Utgångspunkterna för respektive regions strategiska arbete med implementering av BK4 kvarstår, förutom i Region Stockholm där ett inriktningsunderlag har tagits fram som fokuserar på att upplåta vägar i de yttre delarna av regionen först, och ansluta till BK4-vägnät i Region Öst. Men också i Region Väst, som har genomfört ett omfattande internt arbete för att påskynda upplåtelse takten av BK4.

I det ursprungliga regeringsuppdraget förväntades implementeringsplanen att bidra till att upp emot 52 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik är öppet för BK4 vid slutet av år 2022. I denna reviderade version framgår det att ca 60 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik väntas vara öppet för BK4 vid slutet av år 2023, vilket är en ökning jämfört med vad som redovisades i implementeringsplanen föregående år. Detta beror främst på den förändrade upplåtelse takten i region Väst där det framgår att upplåtelse takten av BK4 för de kommande tre åren indikerar på en positiv utveckling jämförelsevis mot vad som redovisades i det ursprungliga regeringsuppdraget. Nu prognostiseras ytterligare ca 2100 km, utöver de 800 km som prognostiserades föregående år, av statligt vägnät som kan upplåtas till BK4 under 2021. Liknande prognoser kan även utvärderas för 2022 och 2023.

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 ca 40 procent av det statliga vägnätet vara upplåtet för BK4 vid slutet av år 2023. Det skulle motsvara att upp emot 60 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik är öppet för BK4 vid slutet av år 2023. 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.

Innehåll

.....	1
Sammanfattning.....	2
1. Inledning	4
2. Region Väst	4
2.1 Utfall 2020.....	4
2.2 Implementeringsplan 2021-2023.....	5
3. Region Mitt	7
3.1 Utfall 2020.....	7
3.2 Implementeringsplan 2021-2023.....	7
4 Region Nord	9
4.1 Utfall 2020.....	9
4.2 Implementeringsplan 2021-2023.....	9
5 Region Stockholm	11
5.1 Utfall 2020.....	11
5.2 Implementeringsplan 2021-2023.....	11
6 Region Öst.....	14
6.1 Utfall 2020.....	14
6.2 Implementeringsplan 2021-2023.....	14
7 Region Syd.....	16
7.1 Utfall 2020.....	16
7.2 Implementeringsplan 2021-2023.....	16

1. Inledning

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 redovisades till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) den 23 april 2020. Istället för att redovisa för en längre period än tre år valde Trafikverket att årligen redovisa en uppdaterad genomförandeplan på Trafikverkets hemsida, vilket genererar en rullande implementeringsplan som är mer detaljerad de tre första åren. Denna publicering är en uppdatering av den ursprungliga implementeringsplanen från 2020.

I denna rapport redovisas en utfallet från föregående år (2020) samt en genomförandeplan på vägnätets nivå för perioden 2021-2023, vilken även konkretiserats för olika delar av landet (Trafikverkets regioner).

Under nästa år (2022) kommer utfallet från 2021 samt en genomförandeplan på vägnätets nivå för perioden 2022-2024 att redovisas.

2. Region Väst

2.1 Utfall 2020

Under 2020 upplät Region Väst totalt ca 1047 km väg till BK4, samtliga i Värmlands och Hallands län, vilket innebär att ca 5 procent av det totala vägnätet, vilket motsvarar ca 10 procent av det utpekade strategiska vägnätet upplåtits till BK4. Detta är något mindre än vad som redovisades i regeringsuppdraget i april 2020. Merparten av det upplåtna vägnätet har skett med krav på dubbelmontage.

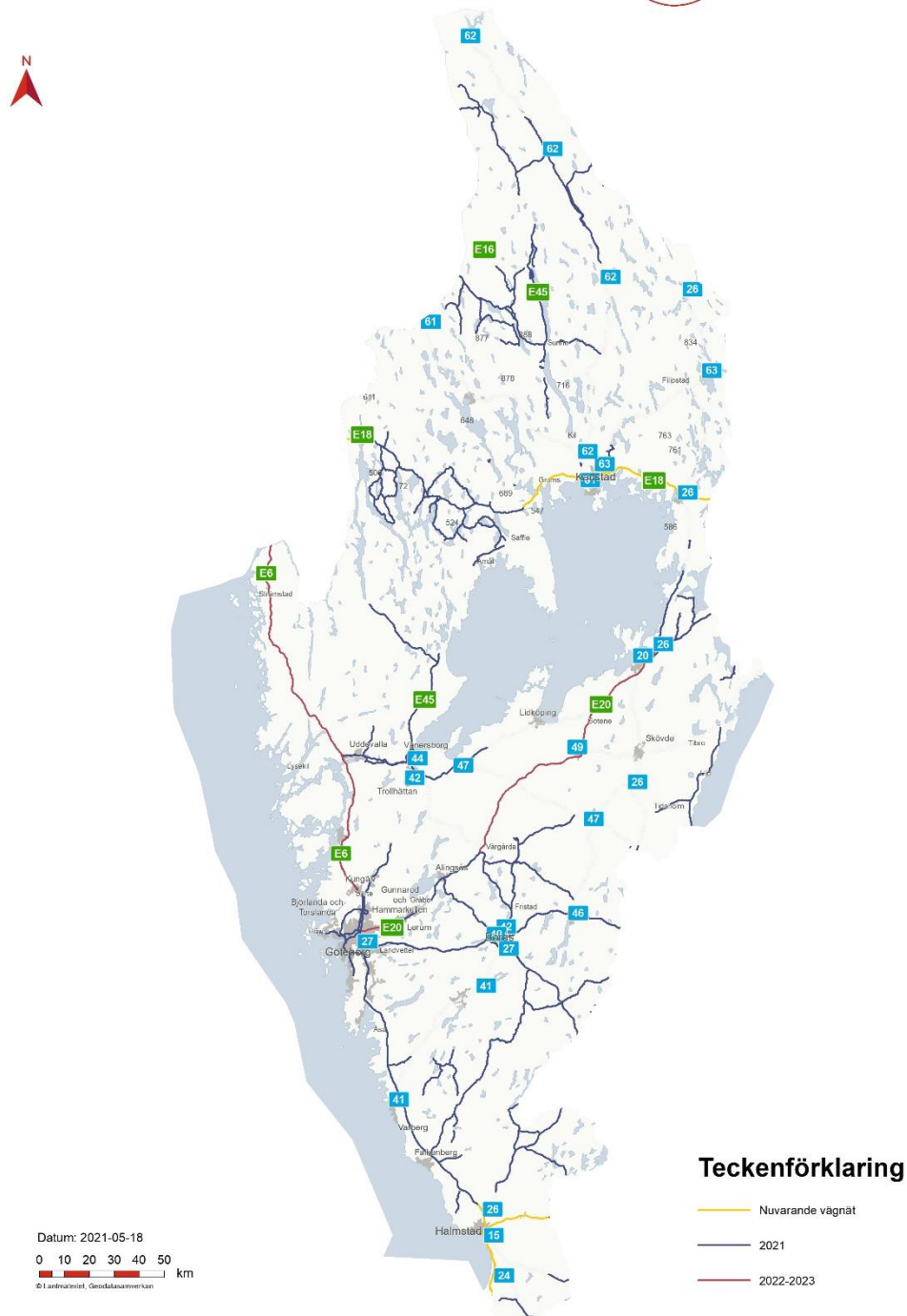
Sedan den senaste redovisningen i regeringsuppdraget i april 2020, har Region Väst genomfört ett omfattande internt arbete för att påskynda upplåtelseprocessen av BK4. Regionen har tagit fram en handlingsplan som tydligare ska beskriva hur BK4-arbetet ska styras och organiseras framåt, samt hur strategiska frågor kopplat till upplåtandet ska hanteras. Under 2021 satsar regionen på att genomföra en rad åtgärder i de etablerade bärighetsgrupperna för att skapa innehållsrikare dialoger med näringslivet. Parallellt planeras en informationsinsats för att fördjupa dialogen ut mot kommunerna och regionerna/kommunalförbunden.

2.2 Implementeringsplan 2021-2023

De siffror som Region Väst tagit fram för de kommande tre åren pekar på en betydligt mer positiv utveckling än vad som redovisades i regeringsuppdraget under föregående år. En stor framvikt ligger på år 2021 där trafikföreskrifter för uppskattade kilometertal är under framtagande. Totalt planeras ca 2900 km statligt vägnät kunna upplåtas till BK4 under året, vilket ska jämföras med de ca 800 km som prognostiserades i förra regeringsuppdraget i april 2020. Det motsvarar ca 15 procent av regionens statliga vägnät, samt ca 28 procent av regionens strategiska vägnät. Det vägnät som upplåts är uteslutande sådant som inte har bedömts kräva några åtgärder, huvudsakligen det hög- och medeltrafikerade vägnätet. Till skillnad från tidigare år kommer Väst under 2021 att kunna klassa upp vägnät även i Västra Götalands län, och alltså inte enbart i Värmlands och Hallands län. Precis som tidigare år kommer merparten av det nya BK4-nätet att villkoras med krav på dubbelmontage. Undantagen omfattar vägarna E6, E20, E18 och riksväg 40.

Medan prognosen för 2021 bygger på konkreta uppgifter kopplat till pågående arbete med trafikföreskrifter, har siffrorna för 2022-2023 istället tagits fram genom mycket grov uppskattning. Utgångspunkten är att återstående vägnät som inte kräver åtgärder kommer upplåtas, samt att ytterligare sträckor tillkommer till följd av att ett antal begränsande broar klassas upp och redan planerade/finansierade åtgärder genomförs. Region Väst uppskattar att detta kan motsvara ca 1500 tillkommande kilometer under 2022, 14,2 procent av det strategiskt utpekade vägnätet, och ytterligare 1500 kilometer under 2023, 14,2 procent av det strategiskt utpekade vägnätet.

Strategin för kommande implementeringsarbete skiljer sig från den strategi som redovisades i det förra regeringsuppdraget. Det finns inte längre någon uttalad plan att jobba sig "utifrån och in mot Göteborg", eller att prioritera olika delområden ett åt gången. Istället kommer inriktningen att bygga på det grundnät som skapas under 2021. Vad som är genomförbart möjligt kommer ju längre arbetet lider vara högst avhängigt utfallen från bl.a. broutredningarna.



Figur 1. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Region Väst.

3. Region Mitt

3.1 Utfall 2020

Under 2020 genomfördes endast mindre kompletteringar. Regionen tvingades också att klassificera ned några av de vägar som redan har öppnats upp för BK4 till BK1 eftersom vägarna inte har klarat den ökade belastningen. Under 2020 har två stråk in i Västerbotten öppnats upp för BK4, E4 som hade en temporär lösning under 2019 samt väg 352 mot Fredrika. Andelen statliga vägar med BK4 i region Mitt ökade till 40 procent, varav 48 procent på det strategiskt utpekade vägnätet, under 2020.

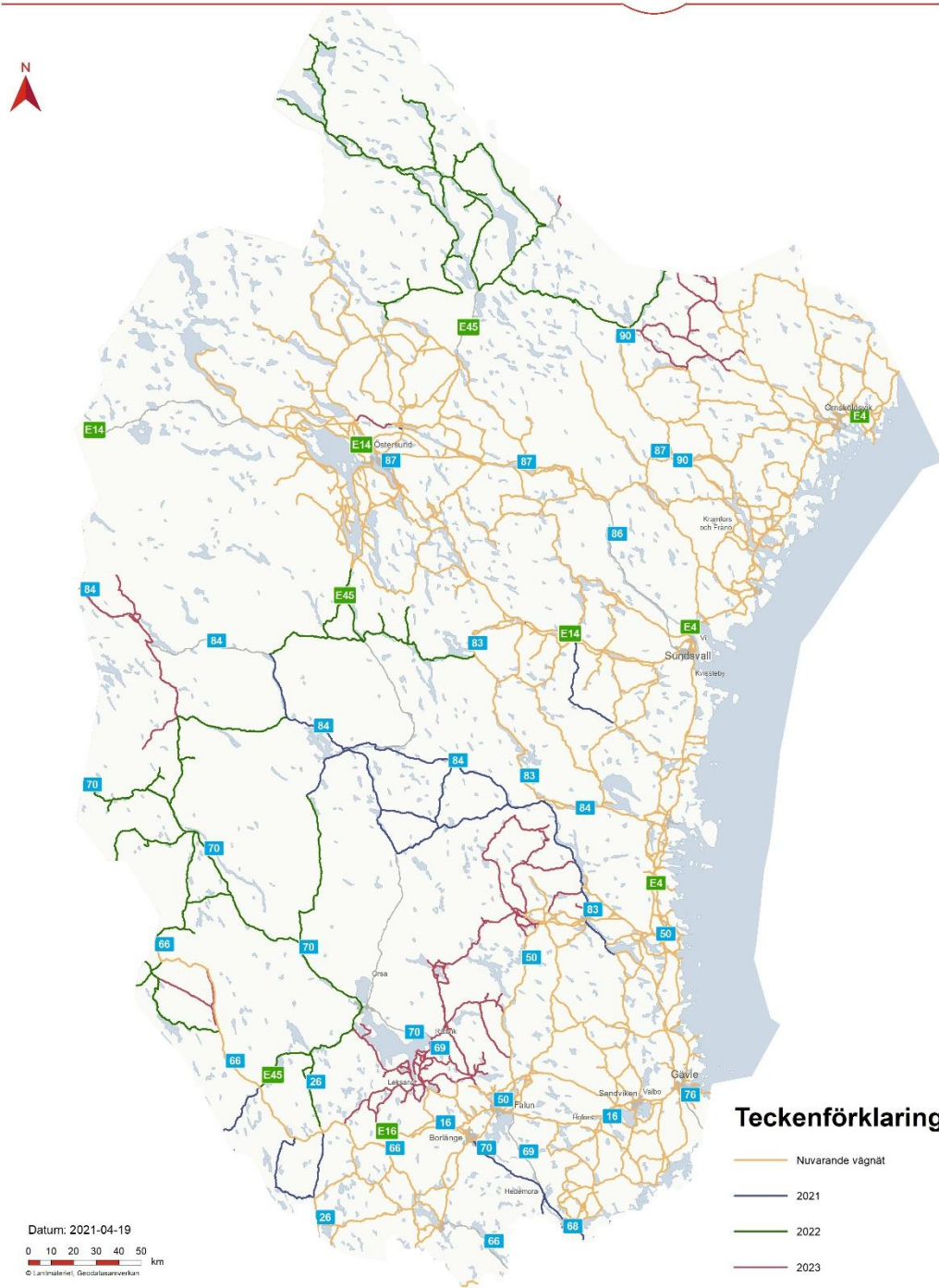
3.2 Implementeringsplan 2021-2023

Under 2021 genomförs ett antal broåtgärder i Gävleborg och Dalarna. Bland annat kommer bron över Ljusnan på riksväg 83/84 i Ljusdal att åtgärdas vilket kommer att möjliggöra att ett kluster med vägar i Härjedalen kommer att kunna öppnas upp. Vi kommer att anpassa öppningsdatumet utifrån när åtgärderna är klara. Under 2021 öppnas också riksväg 70 mot Västmanland samt E45 mot Värmland för BK4. Andelen statliga vägar med BK4 beräknas under 2021 öka till totalt 44 procent.

Under 2022 kommer ett kluster i norra Dalarna samt i norra Jämtland att öppna för BK4. Längs väg 315 kommer tre broar att bytas ut vilket möjliggör en fortsatt utbyggnad i Härjedalen. Andelen vägar med BK4 beräknas under 2022 öka med ytterligare 8 procent till totalt 52 procent av det statliga vägnätet.

Under 2023 kommer ett mindre kluster i centrala Dalarna (Leksand/Rättvik) tillsammans med ett område runt Edsbyn att kunna öppnas. Västernorrland kompletteras med ett antal vägar när bron över Ångermanälven vid Edsforsen är färdigbyggd. Andelen statliga vägar med BK4 beräknas under 2023 att öka med 1 procent till totalt 53 procent.

REGION MITT



Figur 2. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Region Mitt.

4 Region Nord

4.1 Utfall 2020

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 arbetet 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 öppnats eller 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 3.

Under 2020 har ytterligare 30,9 mil kunnat öppnas för BK4 i Region Nord. Totalt har ca 53 procent av de utpekade viktiga näringslivsvägarna öppnats och 34 procent av det totala vägnätet. Under våren 2020 har de tidigare öppnanden av E4 kompletteras med viktiga delar genom Piteå samt söder om Umeå. För Bro över Kalix älv i Kalix pågår produktion, vilken kommer att vara sista pusselbiten för BK4 längs E4:an i regionen. Färdigställandet av bron kan bli senarelagt till 2022 till följd av problem med gjutning av ett brostöd, vilket har påverkat tidplanen för lanseringen av bron.

4.2 Implementeringsplan 2021-2023

Under våren 2021 öppnas ytterligare 27,6 mil för BK4 i Regionen. Totalt har då 56 procent av de utpekade viktiga näringslivsvägarna öppnats och 36 procent av det totala vägnätet. Exempelvis kompletteras de tidigare öppnanden av E12 med den viktiga länken Rusele-Gunnarn samt hela väg 394 Leipojärvi-Anttis.

Under 2021 är fem stycken förstärkningar av BK4-broar inplanerade samt uppstart av utbyte av tre för näringslivet viktiga broar 2021-2023, E4 trafikplats Lampen, väg 95 Bro över allmän gata Järnvägsleden i Skellefteå och väg 372 Bro över allmän väg Skellefteå hamn.

Sista delen av E12, Harrikberget-Norska gränsen, kommer att senareläggas till följd av kostnadsökningar i redan pågående åtgärder.

De åtgärder som inryms inom nuvarande planering t.o.m. 2026 förväntas resultera i att omkring 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.

REGION NORD



Figur 3. Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Region Nord.

5 Region Stockholm

5.1 Utfall 2020

Inget öppnande av BK4-vägar var planerade till 2020 i Stockholms och Gotlands län. Istället har fokus varit på att se över och förankra det strategiska angreppssättet på tung vägtrafik och BK4. Som nämndes i den ursprungliga implementeringsplanen från 2020 är förutsättningarna för upplåtande i Stockholms län komplexa och ett helhetsgrepp krävs för att kunna ta beslut om införandet av BK4. Ett inriktningsunderlag har under 2020 tagits fram och beslutats. Inriktningsunderlaget fokuserar på att upplåta vägar i de yttre delarna av regionen först, och ansluta till BK4-vägnät i Region Öst, för att sedan successivt upplåta ett vägnät in mot Stockholmsregionens centrala delar. För Gotland gäller sedan tidigare inriktningen att upplåta ett vägnät för BK4 under 2022.

Trafikverket har också sett över vilka vägar som är möjliga att upplåta i förhållande till näringslivets behov av tunga transporter. Inriktningen har varit på vägnät i de norra delarna av Stockholms län.

5.2 Implementeringsplan 2021-2023

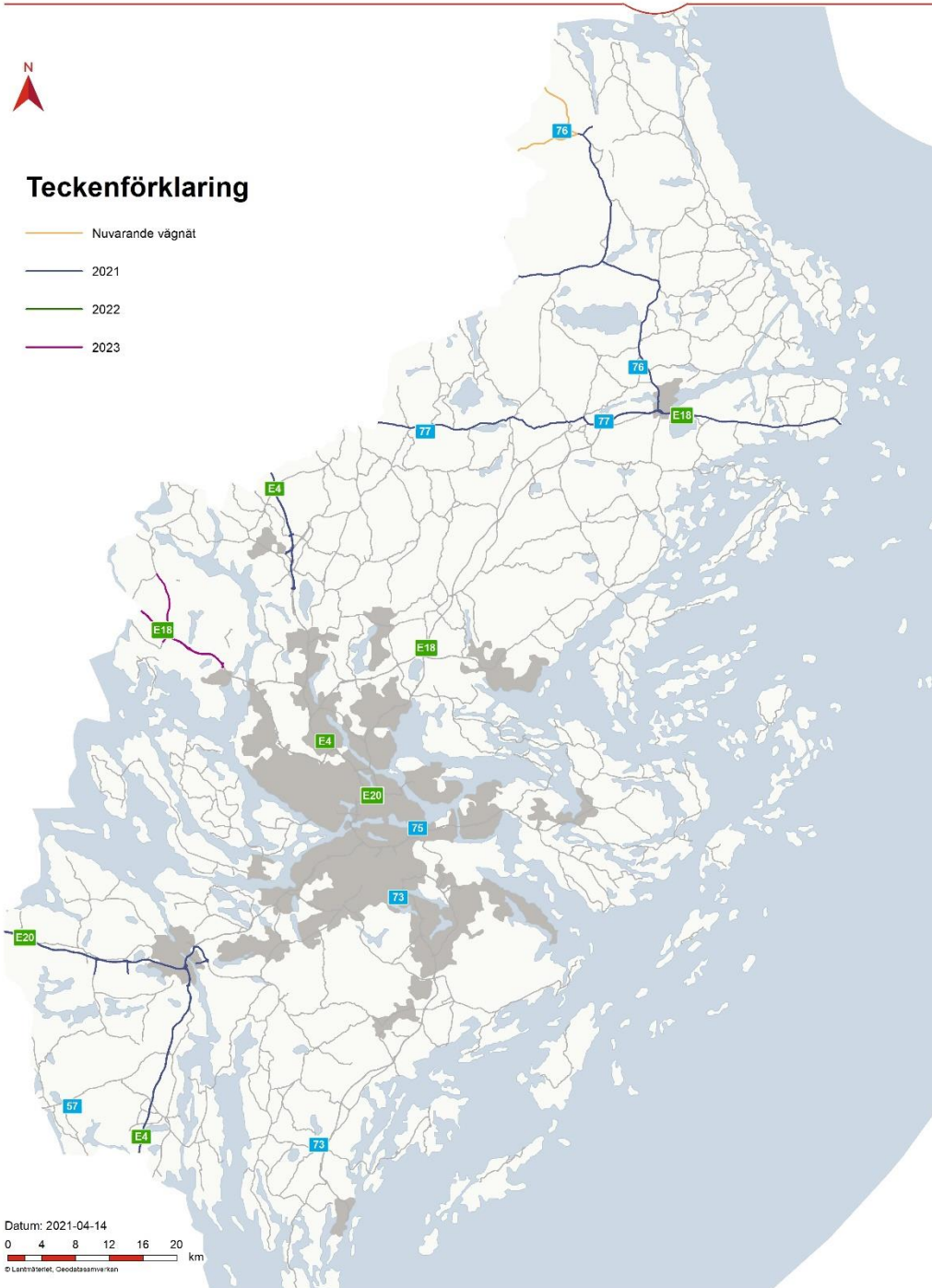
Vägnätet i de norra delarna av Stockholms län har setts över, framför allt i Norrtälje kommun. Nya vägsträckor har lagts till för upplåtande under 2021 bland annat:

- E4 Länsgräns - Trafikplats Rosersberg
- E18 Trafikplats Rösa – Kapellskär
- Väg 76 Hallstavik - E18
- Väg 77 Länsgräns - E18
- Väg 280 Edsbro - väg 76
- Väg 282 Länsgräns - väg 280

Upplåtande av väg 77 har tidigare lagts från ca 2025 till att upplåtas under 2021.

Effekten av ovanstående förslag på vägar att upplåta blir att Kapellskärs hamn och Södertälje hamn har möjlighet att anslutas till BK4-vägnätet, förutsatt kommunala beslut, samt en rad verksamheter i Södertälje kommun, Nykvarns kommun, Norrtälje kommun samt Sigtuna kommun.

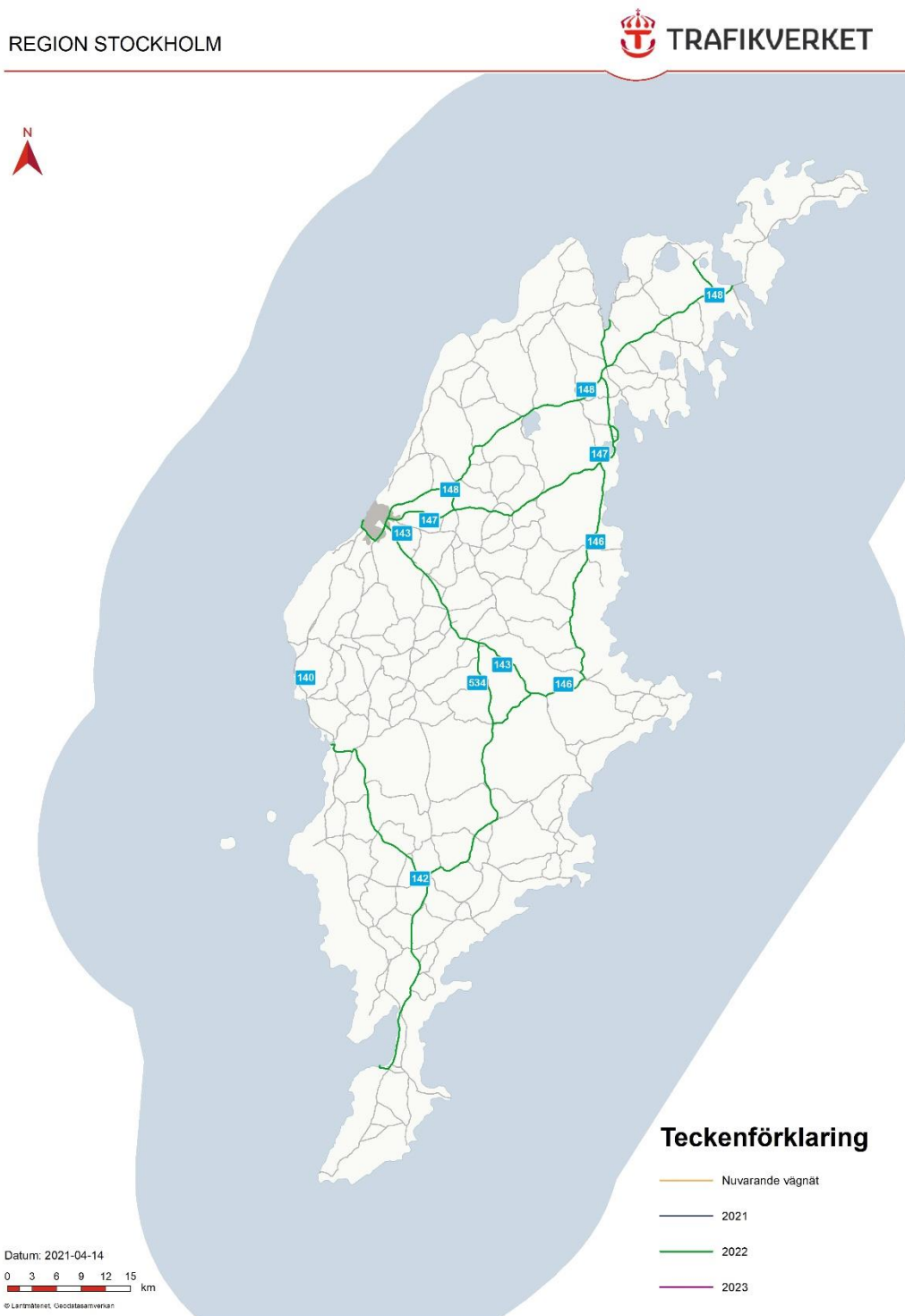
REGION STOCKHOLM



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

I Gotlands län är avsikten fortsatt att ett större vägnät ska upplåtas under 2022. Preliminära resultat av bärighetsutredning för bro på väg 140 visar att det föreligger tidigare okända brister som sannolikt kommer att kräva ett senareläggande av upplåtandet av BK4 på denna sträcka. Eventuellt kan vägplan vara nödvändigt för att möjliggöra förändringarna, vilket innebär att upplåtandet av väg 140 troligtvis sker runt 2025.

Under de närmaste åren avser alltså Region Stockholm upplåta ca 600 km väg för BK4, vilket utgör ca 15 procent av det statliga vägnätet och 17 procent av det för näringslivet viktiga vägnätet.



TMALL 0423 PM 2.0

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

6 Region Öst

6.1 Utfall 2020

Regionens geografiska område gränsar mot fyra av de fem övriga Trafikverksregionerna, och det finns utmaningar med att upplåtandet går i takt med varandra så att den samlade funktionen uppstår i landet.

Utgångspunkten för regionens arbete med de vägar som har upplåtits för BK4 har fortsatt grundat sig i de stråk som finns med i det Strategiskt utpekade vägnätet för tunga transporter som idag är upplåtna för BK1. Regionen fokuserar arbetet på att upplåta vägar för tung trafik som inte har några bärighetsbegränsningar i brokonstruktioner eller vägavsnitt för BK4. Det finns några enskilda stråk som inte hänger samman med övrigt vägnät som öppnats för BK4 då dessa ändå kan ha en funktion för specifika målpunkter eller så kommer felande länkar att upplåtas inom de närmaste åren i regionen eller i en grannregion. Översyn av nya möjligheter gällande arbetsinsatsen gällande det administrativa föreskriftsarbetet har tagits i beaktning. I nuläget sker upplåtelser vartannat år för respektive län.

Under 2020 har regionen upplåtit vägar för BK4 i Örebro, Södermanland och Östergötlands län, vilket innebär att ca 30 procent av det totala vägnätet samt ca 50 procent av det utpekade strategiska vägnätet upplåtits till BK4.

6.2 Implementeringsplan 2021-2023

År 2021 planeras för ytterligare ca 800 km i Uppsala län samt i Västmanlands län. År 2022 avses ytterligare ca 1100 km vara aktuellt för upplåtande i Örebro, Södermanland och Östergötlands län. Vägnätet som regionen planerar att upplåta för BK4 redovisas i kartan i figur nedan. Regionen uppnår närmare 50 procent av det totala statliga vägnätet och upp mot 70 procent av det särskilt utpekade vägnätet för tyngre transporter åren 2021-2023. Det genom att år 2023 sker kompletterande upplåtelser i Uppsala samt Västmanlands län.

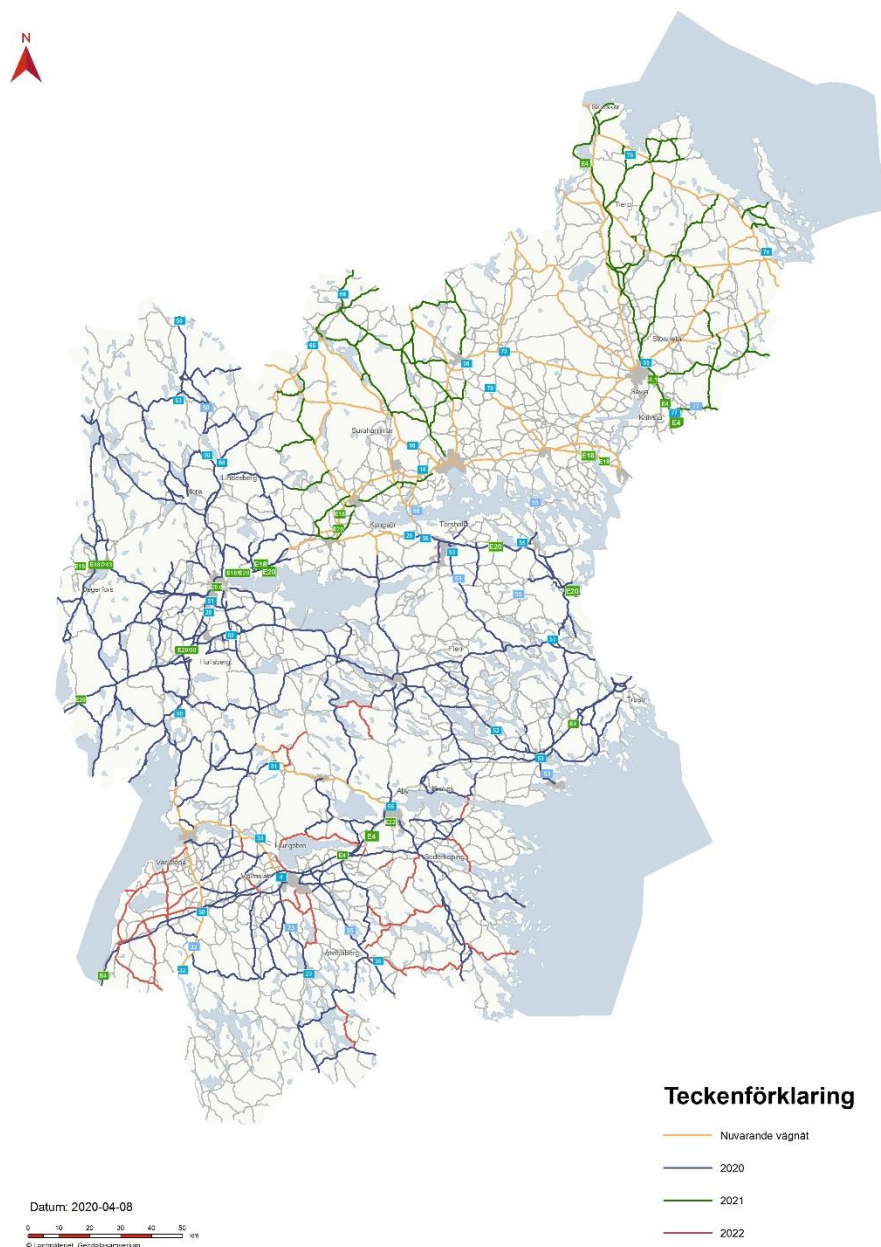
Regionen tar in underlag för prioritering av åtgärder från näringslivet från flera håll. Bland annat finns ett bärighetsråd och nu ett nystartat Storregionalt godstransportråd utöver ett deltagande i regionalt godsråd i Östergötland som leds av Landshövdingen.

Regionen eftersträvar fler direkta inspel om behov av att vilja nyttja BK4 men också behov av längre fordonskombinationer. Men flera av regionens viktigare godstransportstråk har inte möjlighet att tillmötesgå dessa behov med anledning av begränsande bro- och vägkonstruktioner.

Just nu finns ett tjugotal broar under utredning och kommande genomförande av förstärkningar, samt i vissa fall större åtgärder som utbyte till helt nya brokonstruktioner.

Det fortsatta arbetet för att upplåta ytterligare vägar i region Öst efter år 2021 kommer att ske utifrån det faktum att begränsande broar och vägar med svag underbyggnad och de ledtider och höga kostnader som föreligger, inte kommer medge så stora förändringar i upplåtelser för BK4 med anledning av inväntandet av broåtgärder de närmaste 2-8 åren.

BEFINTLIGA OCH KOMMANDE VÄGAR UPPLÅTNA FÖR BK4
REGION ÖST



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

Den fortsatta utvecklingen av vägnätet kommer inte att gå lika snabbt efter år 2023 då behovet av att utreda, förstärka- och byta broar samt förstärka vägkroppar som anses undermåliga för ökade laster är stort i regionen. Vägar som direkt berörs av dessa långa ledtider och kan komma att upplåtas senare i planperioden är E4 genom Norrköping och Nyköping, E18 Genom Örebro och Karlskoga, samt övriga nationella stamvägar som riksväg 50, 56 samt regionala riksvägarna 55, och 68. Vilka gemensamt står för en icke önskvärd situation utifrån vägarnas samlade funktion för godstrafiken i regionen och för övriga landet gällande nyttjande av de nya totalvikterna på max 74 ton.

7 Region Syd

7.1 Utfall 2020

Under 2020 öppnades ett vägnät för BK4 i Skåne samt en länk in mot Region Väst (Skåne/Halland). Detta låg i linje med den utbyggnadsplan som presenterades i Trafikverkets implementeringsplan våren 2020.

Utgångspunkten var att prioritera de mest trafikerade vägarna utifrån det Strategiska vägnätet för tyngre transporter - Större och stora volymer av tyngre fordon. Inför öppnandet har Trafikverket haft dialog med näringslivet, men även många kommuner. Detta för att i möjligaste mån synka öppnandet av statliga vägar och kommunala vägar till viktiga målpunkter.

Under 2021 planeras ett vägnät i Jönköpings län att öppnas, samt några kompletterande sträckor i Skåne, vilket indikerar den större ökningen av BK4 av vägnätet. Utifrån implementeringsplanen som lämnades in våren 2020 är det ett tidigareläggande av Jönköpings län.

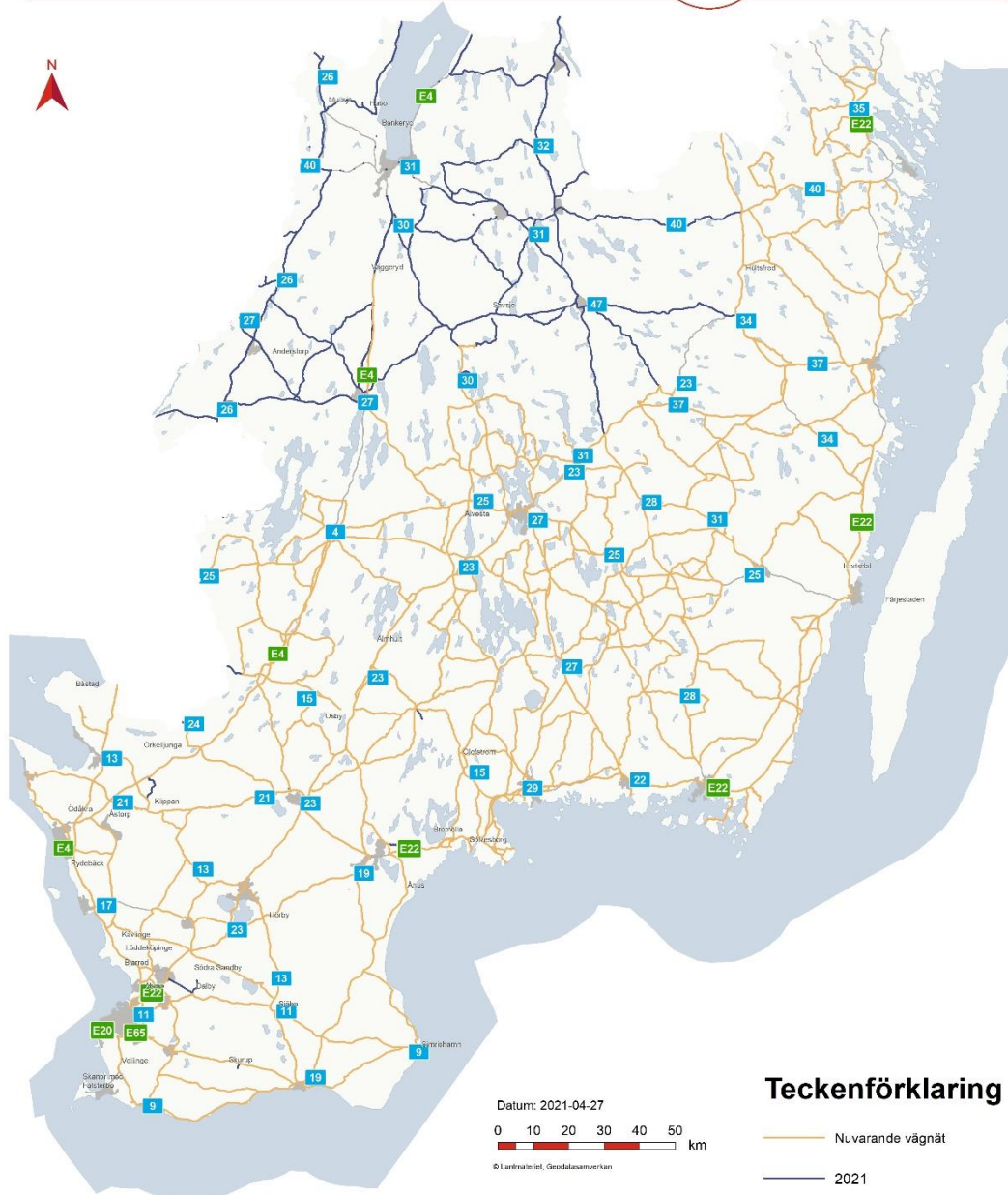
Under 2020 ökade andelen statliga vägar med BK4 i region Syd till 25 procent, varav 29 procent på det strategiskt utpekade vägnätet.

7.2 Implementeringsplan 2021-2023

Efter 2021 kommer samtliga län i Region Syd ha ett BK4-vägnät samt kopplingar in till både Region Väst och Region Öst.

De vägar som kvarstår av det Strategiska vägnätet för tyngre transporter är de som kategoriseras som kontinuerliga och temporära volymer av tyngre transporter. På flertalet av dessa vägar kan det bli aktuellt med bärighetsåtgärder innan de kan öppnas för BK4 trafik, därför behöver Trafikverket tillsammans med näringslivet fortsatt föra en dialog kring vilka vägar som ska prioriteras för uppgradering till BK4. Därför avser region Syd att under 2022-2023 inte öppna något helt vägnät, utan mer kompletteringar av redan öppnat vägnät.

REGION SYD



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