

## 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, med undantag för Region Väst. I Region Väst har justeringar skett jämfört mot föregående års uppdatering där upplåtelseakten bygger på nya detaljerade uppgifter kopplat till det pågående arbetet med trafikföreskrifter.

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 2022, vilket är samma nivå som redovisades i föregående års uppdatering av implementeringsplanen.

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 2024. Det skulle motsvara att upp emot 64 procent av det strategiska vägnätet för tung trafik är öppet för BK4 vid slutet av år 2024. 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

<b>Uppdatering av regeringsuppdrag - Implementering av bärighetsklass 4</b> .....	1
Sammanfattning.....	2
1 Inledning .....	4
2 Region Väst .....	4
2.1 Utfall 2021.....	4
2.2 Implementeringsplan 2022-2024.....	4
3 Region Mitt .....	5
3.1 Utfall 2021.....	5
3.2 Implementeringsplan 2022-2024.....	5
4 Region Nord .....	6
4.1 Utfall 2021.....	6
4.2 Implementeringsplan 2022-2024.....	6
5 Region Stockholm .....	7
5.1 Utfall 2021.....	7
5.2 Implementeringsplan 2022-2024.....	7
6 Region Öst.....	7
6.1 Utfall 2021.....	7
6.2 Implementeringsplan 2022-2024.....	8
7 Region Syd.....	8
7.1 Utfall 2021.....	8
7.2 Implementeringsplan 2022-2024.....	9

## 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 (2021) samt en genomförandeplan på vägnätsnivå för perioden 2022-2024, vilken även konkretiserats för olika delar av landet (Trafikverkets regioner).

Under nästa år (2023) kommer utfallet från 2022 samt en genomförandeplan på vägnätsnivå för perioden 2023-2025 att redovisas.

## 2 Region Väst

### 2.1 Utfall 2021

Under 2021 upplåt Region Väst totalt ca 2000 km väg till BK4, vilket innebär att ca 10 procent av det totala vägnätet, vilket motsvarar ca 19 procent av det utpekade strategiska vägnätet upplåtits till BK4. Detta är mindre än vad som redovisades i uppdateringen av regeringsuppdraget april 2021 (ca 2900 km). Merparten av det upplåtna vägnätet har skett med krav på dubbelmontage.

Sedan den senaste redovisningen i uppdateringen av regeringsuppdraget april 2021, har Region Väst arbetat systematiskt med implementeringsarbetet enligt den regionala handlingsplan som togs fram under vintern samma år. Implementeringsplanen beskriver hur BK4-arbetet ska styras regionalt och hur strategiska frågor kopplat till upplåtandet ska hanteras. Innehållet i planen baseras på tillämpning av Trafikverkets nationella riktlinjer för BK4, men har även anpassats efter de omständigheter och fysiska fortsättningar som råder regionalt i Västsverige. Under 2021 har regionen även satsat på att förbättra den externa dialogen med näringslivet, kommunalförbunden och regionerna.

### 2.2 Implementeringsplan 2022-2024

Totalt planeras ca 900 km statligt vägnät kunna upplåtas till BK4 under år 2022, vilket ska jämföras med de ca 1500 km som prognostiserades i regeringsuppdraget i april 2021. Den nya prognosen för år 2022 bygger på mer detaljerade uppgifter kopplat till det pågående arbetet med trafikföreskrifter. Det finns i nuläget inga stora planerade åtgärder eller projekt som färdigställs under år 2023.

Prognosen för 2023 har justerats sedan förra uppdateringen av implementeringsplanen (från 1500 km till 0 km), vilket beror på nya förutsättningar som regionen känner till idag:

- Regionen har redan klassat upp de vägar som inte begränsas av åtgärdsbehov och broutredningar
- Innan regionen kan klassa upp ytterligare vägnät behöver de invänta utfallen från pågående och kommande broutredningar samt färdigställande av pågående projekt
- Flertalet pågående projekt planeras för färdigställande 2024, och i samband med dessa förutsättningar föreslås 2023 att bli ett år utan större förändringar i väntan på en mer omfattande uppklassning av BK4 under 2024.

## 3 Region Mitt

### 3.1 Utfall 2021

Under 2021 genomfördes ett bropaket med åtgärder i Gävleborg och Dalarna. Bland annat åtgärdades bron över Ljusnan på RV83/84 i Ljusdal vilket gjorde det möjligt att öppna ett kluster med vägar i Härjedalen under december. Under 2021 öppnades också RV70 mot Västmanland samt E45 mot Värmland för BK4. Andelen statliga vägar med BK4 i region Mitt ökade med 4 procentenheter till 44 procent, vilket motsvarar att ca 54 procent av det strategiskt utpekade vägnätet är öppnat för BK4.

### 3.2 Implementeringsplan 2022-2024

Under 2022 är avsikten att öppna ett kluster av vägar i norra Dalarna samt i norra Jämtland 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 procentenheter till totalt 52 procent av det statliga vägnätet. Det strategiskt utpekade nätet för tung trafik som är öppnat för tung trafik beräknas öka till 63 procent.

Under 2023 är avsikten att öppna ett kluster av vägar i centrala Dalarna (Leksand/Rättvik) tillsammans med ett område runt Edsbyn för BK4. Regionen kompletterar också med ett antal vägar i Västernorrland när bron över Ångermanälven vid Edsforsen är förstärkt. Andelen statliga vägar med BK4 beräknas under 2023 att öka med 7 procentenheter till totalt 59 procent. Det strategiskt utpekade nätet för tung trafik som är öppnat för tung trafik beräknas öka till 70 procent.

Under 2024 kommer regionen att se över kvarvarande delar av det strategiska vägnätet för tunga transporter som ännu inte är öppnat och öppna de delar som bedöms hålla för BK4 i alla fyra län. Målet är att öppna alla strategiska vägar för tunga transporter som inte har någon bärighetsbegränsning på bro eller vägbyggnad under detta år. Andelen statliga vägar med BK4 beräknas under 2024 att öka med 4 procentenheter till totalt 63 procent. Det strategiskt utpekade nätet för tung trafik som är öppnat för tung trafik beräknas öka till 75 procent.

## 4 Region Nord

### 4.1 Utfall 2021

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 2021-2022 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 vägnätets längden inte blir så stor. Det nuvarande upplåtandet och den planerade fortsatta årliga utbyggnaden de närmaste tre åren redovisas på kartan i figur 3.

Under 2021 har ytterligare ca 40 mil kunnat öppnas för BK4 i Region Nord. Regionen överträffade den tidigare prognosen på ca 28 mil till följd av ett extrainsatt oktoberöppnande utöver det ordinarie i april. Den första april öppnades bland annat hela väg 394 som fungerar som en viktig länk mellan Pajala och Gällivare, den sista biten på väg 363 mellan Umeå och Sorsele samt den sista sträckan på E12 mellan Umeå och Storuman. Under hösten 2021 kompletterades det tidigare öppnandet på våren med viktiga anslutningar till sågverk och kommunala vägar, så väl som E45 Vittangi – Karesuando, E45 söder om Sorsele samt bro över Öreälven i Bjurholm. Totalt har ca 57 procent av det strategiskt utpekade vägnätet öppnats och ca 36 procent av det statliga vägnätet.

### 4.2 Implementeringsplan 2022-2024

Under våren 2022 öppnas ytterligare ca 20 mil för BK4 i Regionen. Totalt har då ca 58 procent av de utpekade viktiga näringslivsvägarna öppnats och ca 37 procent av det totala vägnätet. Exempelvis kompletteras de tidigare öppningarna av gränspassagerna till Finland med den viktiga länken bro över Torne älv i Övertorneå på väg 99, vilket innebär att samtliga gränsövergångar till Finland kommer att tillåta BK4. Den sista länken för BK4 längs E4:an i regionen, bro över Kalix älv i Kalix, öppnade för trafik i december 2021 och kommer klassas som BK4 från och med den första april 2022. Den för näringslivet viktiga länken till Skellefte hamn, bro över Skellefte älv på väg 827, även kallad Sundgrundsrännan öppnas också för BK4 i april tillsammans med de övriga öppnandena.

Under 2022-2024 planeras förstärkning av fem stycken broar samt utbyte av fyra för näringslivet viktiga broar, E4 trafikplats Lampen, väg 95 Bro över allmän gata Järnvägsleden i Skellefteå, väg 372 Bro över allmän väg Skellefteå hamn och väg 90 Bro över Kvällån i Åsele.

De åtgärder som inryms inom nuvarande planering till och med 2024 förväntas resultera i att ca omkring 60 procent av de viktigaste vägarna för tung trafik kommer att öppnas för BK4-transporter, vilket motsvarar ca 39 procent av det statliga vägnätet i regionen.

## 5 Region Stockholm

### 5.1 Utfall 2021

Under 2021 planerades ett antal BK4-vägar att öppna, men på grund av resursbrist försenades dock upplåtandet till februari 2022. Istället har fokus varit på vägar i de yttre delarna av Stockholms län, dvs. runt Södertälje och Nykvarn, respektive Norrtälje och Sigtuna kommun, på grund av att dessa vägar kopplar an mot BK4-vägar i angränsande regioner och därför inte blir solitära. Dialog har bl.a. skett med Söderenergi som har omfattande bulktransporter av biomassa för att möjliggöra en effektivisering av deras godsflöden.

Bärighetsutredningar för sammanlagt 10 broar startades 2021 och de första leveranserna väntas under 2022. Därutöver har en bärighetsutredning genomförts för väggropp på E18 mellan Jakobsberg-Länsgräns.

För att kunna upplåta väg 77 har avvattningsåtgärder genomförts under året.

### 5.2 Implementeringsplan 2022-2024

Upplåtande av ett BK4-vägnät på Gotland förväntas ske under 2022, i enlighet med föregående års rapportering av implementeringsplanen. Fortsatt bärighetsutredning har skett för bro på väg 140 på Gotland. Resultaten från 2020, som visade att bron troligtvis inte klarade BK4, har vidareutvecklats. Nya resultat för 2022 visar att bro på väg 140 är möjlig att upplåta, varför även väg 140 kan upplåtas under året.

Ytterligare sträckor utreds för upplåtande under 2022 till 2024, preliminärt bedöms upplåtande kunna ske under 2023. Detta avser följande vägar:

- Väg 73 Nynäshamn – Tpl Jordbro
- Väg 259 Tpl Jordbro – Gladö kvarn
- Väg 273 Husby-Långhundra – Arlanda
- Väg E4.65 – Arlandaleden – väg 273

Vid slutet av 2022 kommer ca 13 procent av det statliga vägnätet i region Stockholm vara upplåtet för BK4, eller ca 15 procent av strategiskt viktigt vägnät för tunga transporter. Till 2023 kommer ca 16 procent av det statliga vägnätet vara upplåtet, eller ca 18 procent av det strategiskt viktiga vägnätet för tunga transporter.

## 6 Region Öst

### 6.1 Utfall 2021

Trafikverkets region Öst har i enlighet med kända bärighetsbegränsningar i brokonstruktioner och vägvägnät upplåtit 380 km väg i Västmanlands län samt 420 km väg i Uppsala län enligt plan för år 2021. Totalt uppgår det genom detta till ca 60 procent av det utpekade vägnätet för näringslivets transporter i regionen.

Det finns fortsatt utmaningar med ett upplåtande av ett sammanhängande vägnät för BK4, så att den samlade funktionen uppstår i regionen och med övriga landet. Flera av regionens nationella stamvägar och riksvägar har begränsande brokonstruktioner som kräver åtgärder med långa ledder för genomförande. Regionen gränsar även mot fyra andra Trafikverksregioner, med de utmaningar om samordning som kan finnas vid föreskriftsarbeten över gränser och synkronisering av upplåtelsestider rent administrativt.

Utgångspunkten för regionens implementeringsarbete med de vägar som har upplåtits för BK4 har fortsatt grundats i det Strategiskt utpekade vägnätet för tunga transporter.

## 6.2 Implementeringsplan 2022-2024

Under 2021 har regionen upplåtit vägar för BK4 i Uppsala och Västmanland. Vilket innebär att Örebro, Södermanland och Östergötlands län står på tur år 2022 med ytterligare totalt ca 900 km upplåtelser. Här förväntas föreskrifterna i Örebro och Sörmland kunna träda i kraft under sommaren år 2022, och i Östergötland under hösten samma år.

Med de planerade upplåtelseerna år 2022, ser regionen att ca 40 procent av det totala vägnätet samt strax över 70 procent av det utpekade näringslivsvägnätet är upplåtet vid utgången av året. Målet för planperioden 2018-2029 var att 70-80 procent av näringslivsvägnätet ska vara upplåtet. Vi har ett antal vägavsnitt med begränsningar i broar och vägsträckor med svag underbyggnad som sätter begränsningar för ett sammanhållet vägnät innan de kan åtgärdas.

Takten i upplåtelser kommer att minska generellt under kommande treårsperiod. Beroenden finns till ett 20-tal brorekonstruktionsarbeten med långa ledtider samt genomförande av vägutredningar och bärighetsförstärkningar på vissa sträckor för att klara upplåtandet på ett sammanhållet Europa- och riksvägnät för Bärighetsklass 4.

År 2023 planeras för upplåtelser av ytterligare ca totalt 650 km i Uppsala län samt i Västmanlands län. Men efter det bedöms det minska kraftigt kommande år i avvaktan på de behov som finns av rekonstruktioner i broar- och vägar.

Vägnätet som regionen planerar att upplåta för BK4 år 2022-2024 redovisas i kartbild nedan. Regionen uppnår under perioden dock närmare 50 procent av det totala statliga vägnätet och bedöms nå över 75 procent av det särskilt utpekade vägnätet för tyngre transporter till och med år 2024.

Trafikverket för också en dialog med kommunala väghållare där vi är beroende av att knyta ihop det statliga vägnätet. Det fortsatta arbetet för att upplåta ytterligare vägar i region Öst efter år 2023 kommer att ske utifrån det faktum att begränsande broar och vägar med svag underbyggnad inte kommer medge så stora förändringar i upplåtelser för BK4 med anledning av inväntandet av utredningar och genomförande av åtgärder.

Vägar som direkt berörs av långa ledtider för genomföranden och riskerar att upplåtas senare än beräknat är E4 genom 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 Näringslivets vilja att se ett sammanhängande nät för BK4.

## 7 Region Syd

### 7.1 Utfall 2021

Under 2021 öppnades ett vägnät för BK4 i Jönköpings län omfattande ca 120 mil. Det innebär att samtliga län i regionen har ett BK4-vägnät, men dock finns det fortsatt brister på både Europavägar och Riksvägar inom regionen i form av broar som inte klarar BK4 vilket låser viktiga stråk för näringslivet. Regionen har



prioriterat ett 20-tal broar och beroende på om de pågående bärighetsberäkningarna visar att vissa broar kan klassas upp till BK4 utan åtgärd avser regionen att så fort som möjligt öppna respektive sträcka för BK4.

Andelen BK4 vägar i regionen ligger i linje med den plan som presenterades i det ursprungliga regeringsuppdraget 2020, och fokus har varit att öppna vägar på det "Strategiska vägnätet för tyngre transporter". Bedömningen är att BK4-öppnandet framåt kommer ske i mindre omfattning per år (antal km) eftersom det behöver genomföras flertalet bärighetsåtgärder på de mindre vägarna innan de anses lämpliga för BK4.

Under 2021 ökade andelen statliga vägar med BK4 i regionen till 38 procent, varav 59 procent på det strategiskt utpekade vägnätet.

## 7.2 Implementeringsplan 2022-2024

Andelen BK4 vägar i regionen ligger i linje med den plan som presenterades i det ursprungliga regeringsuppdraget 2020, och fokus har varit att öppna vägar på det "Strategiska vägnätet för tyngre transporter". Bedömningen är att BK4-öppnandet framåt kommer ske i mindre omfattning per år (antal km) eftersom det behöver genomföras flertalet bärighetsåtgärder på de mindre vägarna innan de anses lämpliga för BK4.

Regionen kommer fortsatt att beakta näringslivets behov för prioritering av vägnät/sträckor, och de för också en dialog med kommunala väghållare där de är beroende av att knyta ihop det statliga vägnätet.