

Cirkulärnr: 1989:120
Diariernr: 1989:2209
Handläggare: Bengt Skagersjö
Avdsek: KT Gatu
Datum: 1989-10-24
Mottagare: Kommunstyrelsen
Näringslivskansliet (motsv)
Trafiknämnden
Rubrik: Plan för särskilda bärighetshöjande åtgärder

Plan för särskilda bärighetshöjande åtgärder

Nuvarande viktbestämmelser

Landets vägnät är för närvarande normalt upplåtet för 10/16 ton axel/boggivikt samt 51,4 tons bruttovikt. Upplåtelsen regleras genom 106 § vägtrafikkungörelsen (VTK). Från detta kan ändringar göras i form av lokala trafikföreskrifter. Beslut om avvikelser fattas av länsstyrelsen när det gäller vägar med genomfartstrafik och av kommunen (trafiknämnden) när det gäller övriga vägar.

Vi är nu på väg mot generösare viktbestämmelser vilket kräver bärighetshöjande åtgärder på såväl broar som i vägkroppen.

Planerade ändringar

Sveriges geografiska läge och landets stora beroende av utrikeshandel gör det viktigt för kommunikations- och transportansvariga att göra Sverige delaktigt i de integrationssträvanden som nu pågår i Europa.

EG:s planerade eliminering av gränsreglerna under 1990-talet kommer att öka kapacitetsutnyttjandet i fordonsparken. Detta kommer att leda till lägre priser på vägtransporter vilket kommer att medföra att dess konkurrenskraft ökar, dels mot andra trafikslag och dels mot den svenska åkerinäringen. Det är därför nödvändigt att skapa förutsättningar för en bibehållen konkurrenskraft för den svenska åkerinäringen.

Ändringarna i viktbestämmelserna tas i två steg.

Det första steget tas i april 1990 i och med att tillåten bruttovikt höjs från 51,4 till 56 ton på delar av vägnätet. Det andra steget, som beräknas införas 1995, innebär en ökning från 16 till 18 tons boggitryck samt en ökning från 56 till 60 tons bruttovikt.

Från och med 1990-04-01 ska delar av vägnätet alltså upplåtas för 56 tons bruttovikt med bibehållande av axel/boggitrycket 10/16 ton. De viktnivåer som kommer att gälla har beslutats av regeringen i form av en ändring av 106 § i vägtrafikkungörelsen (SFS 1989:670). De nya högre viktnivåerna betecknas därvid BK1 (bärighetsklass 1). De nu generellt tillåtna viktnivåerna, vilka även efter 1990-04 kommer att gälla för delar av vägnätet, benämns i fortsättningen BK2.

För åren 1991 och framåt förutsätts att BK1-vägnätet utvidgas i takt med att bärighetshöjande åtgärder genomförs. Avsikten är att VTK i ett senare skede som steg 2 ska förändras så att BK1 därefter innebär ett tillåtet boggitryck på 18 ton och bruttovikt för de längsta fordonen på 60 ton. Detta beräknas ske till 1995.

Plan för särskilda bärighetshöjande åtgärder

I maj 1987 beslutade riksdagen att ett 10-årigt investeringsprogram för bärighetshöjande åtgärder skulle genomföras. Syftet är att utföra sådana åtgärder som krävs för att upplåta viktiga delar av vägnätet för högre vikter med inriktning på bl a

anpassning till EG-bestämmelserna. Programmets syfte och huvudinnehåll har lagts fast efter samråd mellan regeringen och företrädare för näringslivet, bl a Åkeriförbundet, Industriförbundet, LRF, Skogsindustrierna och Handelskammareförbundet.

Bärighetsplanen, som avser perioden 1988-1997, innehåller drygt 1 000 objekt. Den övervägande delen av medlen avser ny- och ombyggnader av äldre broar med tillhörande väganslutningar. Cirka 15 % av medlen avser åtgärder som syftar till att öka vägkroppens bärighet. Totalt satsas under 10-årsperioden cirka 6 miljarder kronor i 1988 års prisnivå.

Programmet finansieras genom en höjd skatt på tunga lastbilar och släpvagnar. Fordonsskatten höjdes 1988 med ca 50 % vilket beräknas inbringa ca 400 Mkr per år. Dessutom sker en överföring av medel för sysselsättningsskapande åtgärder med ca 175 Mkr per år. Även åtgärder som utförs med Vägverkets ordinarie medel bidrar till att uppnå de uppställda målen.

Bärighetsprogrammet omfattar objekt på huvudvägarna i hela landet och på sekundära och tertiära länsvägar i skogslänen definierade som S, W, X, Y, Z, AC och BD län. Däremot ingår inga medel för åtgärder på de mindre vägarna utanför dessa län. Eftersom det långsiktiga målet måste vara att skapa förutsättningar för en enhetlig tillämpning av viktgränser i hela landet måste det nuvarande bärighetsprogrammet därför ses som en första etapp som måste åtföljas av ytterligare satsningar för att de beräknade vinsterna ska kunna realiseras. I nästa steg är det angeläget att skaffa större resurser för bärighetshöjande åtgärder i själva vägkroppen, som ju har ett litet utrymme i det program som nu löper.

I planen ingår 26 objekt på statskommunalvägar med ett beräknat statsbidrag på 200 Mkr.

Medel till vågar och vägningsplatser ingår också i bärighetsprogrammet som en bland flera åtgärder för att få till stånd en bättre lagerföretlevnad vilket krävs för att kunna upplåta vägnätet för högre vikter. Under 1988 har 7 st mobila vågsatser inköpts samt 2 vågstationer och 6 vägningsplatser tagits i drift.

EG-anpassning steg 2

Det är viktigt att det vägnät som blir upplåtet för vikterna enligt steg 2, dvs 18 tons boggitryck och 60 tons bruttovikt, får en omfattning som svarar mot de ursprungliga intentionerna. I annat fall kommer man inte att kunna tillgodogöra sig de nyttoeffekter som utgör grunden för satsningen.

Det andra upplåtelsesteget kommer emellertid att leda till ökade påkänningar på de vägar som omfattas och delar av vägnätet kommer inte att kunna klara detta. BK1-vägnätet från steg 1 kommer därför inte att kunna upplåtas för 10/18/60 ton om inte ordentliga vägförstärkningsåtgärder sätts in inför det andra upplåtelsesteget.

Anslagstilldelningen

Vägverket har gjort stora ansträngningar för att vägnätet den 1 april 1990 ska kunna öppnas för högre vikter i enlighet med bärighetsprogrammets mål. Vägverket bedömer att detta också kommer att kunna ske på ett sätt som svarar mot programmets intentioner och i en omfattning som förutsattes i den särskilda överenskommelsen mellan regeringen och företrädare för näringslivet. Vissa objekt kommer dock av olika skäl att vara klara först senare under året.

Tilldelningen av medel för bärighetsprogrammet har hittills inte skett i takt med prisutvecklingen. 1989 års anslag svarar mot ett mindre produktionsutrymme än 1988 års anslag. Enligt Vägverkets bedömning kommer detta att gälla också för 1990.

För att uppnå en real årlig volym motsvarande 1988 års anslag är det nödvändigt att anslagen för 1991 och påföljande år räknas upp på ett sätt som svarar mot prisutvecklingen. Medel måste också anvisas så att den förlorade produktionsvolymen under 1989 och 1990 kan komma till utförande.

Vägverket har i en skrivelse till regeringen understrukit betydelsen av att erforderliga medel ställs till förfogande så att intentionerna med tillämpningen av de nya viktgränserna infrias. En förutsättning i ett kort perspektiv är att de behov som Vägverket redovisar i sin anslagsframställning för 1990/91 tillgodoses.

Ansvar och befogenheter

Vägverket beslutar enligt VTK om vilka vägar som ska hänföras till BK1. Detta gäller inte bara statliga vägar utan också statskommunala och kommunala vägar och gator. En väg hör till BK2 om inte Vägverket beslutar att den ska tillhöra BK1. Inför dessa beslut måste vägverket samråda med kommunerna.

Kommuner och länsstyrelser har liksom tidigare möjlighet att meddela lokala trafikföreskrifter med avvikelser från VTK § 106.

Principer för genomförande

Vägverket har haft överläggningar med berörda intressenter om principerna för indelning av vägnätet i olika bärighetsklasser. Kommunförbundet har deltagit i överläggningarna. Principerna innebär bl a att vägnätets bärighetshöjande förutsättningar så långt möjligt tas till vara samt att ett gemensamt synsätt tillämpas i hela landet. Alla de vägar som klarar 1990 års BK1-vikter bör således upplåtas för denna trafik.

Avgränsningen av BK1-nätet baseras på både nyttoeffekterna för näringslivet och vägnätets bärighet. BK1-vägarna ska så långt möjligt utgöra ett sammanhängande nät. Återvändsvägar bör dock kunna komma ifråga om de motiveras av viktiga godsallstringspunkter eller anslutningar.

1990 års viktnivåer ska bilda utgångspunkt för avgränsningen. I de fall vägar inte utan åtgärd kommer att kunna upplåtas för vikterna enligt det andra steget, bl a 18 tons boggitryck, ska de ändå tillhöra BK1 1990 om det ger påtagliga nyttoeffekter. Detta sker under medvetande att sådana vägar senare kan komma att utgå ur det nya BK1-nätet om erforderliga vägbärighetsåtgärder inte kan utföras.

Från vägnedbrytningssynpunkt beräknas 1990 års tillåtna vikter ge relativt små förändringar jämfört med de nu tillåtna. Påkänningarna på broar ökar genom att kompaktare fordon och en högre bruttovikt för de längsta fordonen tillåts. Normalt klarar broar som är byggda enligt 1947 års eller senare trafiklastbestämmelser den högre belastningen, medan de äldre inte kan upplåtas utan särskild utredning.

Strävan bör vara att skapa ett så stort BK1-nät som möjligt. BK1-nätet kan vidgas om man accepterar att det nät som upplåts under vissa perioder under året får tåla tillfälliga belastningsrestriktioner t ex under tjällossningsperioden.

Bärighetsprogrammet omfattar åtgärder på huvudvägar i hela landet. På sekundära och tertiära länsvägar ingår åtgärder enbart i de sju nordliga länen. Vid upplåtelsen i steg 1 ska emellertid alla vägar behandlas på samma sätt. Det innebär att sekundära och tertiära länsvägar även utanför dessa län ska tillhöra BK1 i de fall de har de bärighetsmässiga förutsättningarna för detta.

Information till trafikanter

Information om vilka viktbestämmelser som gäller på olika delar av vägnätet ska ges på ett tydligt, lättillgängligt och målgruppsanpassat sätt. Detta är i första hand en

uppgift för Vägverket, men det ligger också i kommunernas intresse att såväl känna till vilket som är BK1-nätet samt att kunna informera om det.

Informationen om omfattningen av BK1-vägnätet kommer att genom vägverkets försorg ske via kartmaterial i form av dels länsvisa kartor dels en rikskarta.

De länsvisa kartorna ska redovisa alla statliga, statskommunala och kommunala vägar och gator som tillhör BK1. Vägverket står alltså som ansvarig utgivare. Informationsinnehåll och layout kommer att vara likartad för alla län och följa en gemensam mall. De länsvisa kartorna kommer troligen även att innehålla en förminskning av rikskartan. Även kommunala gator och vägar kommer att tas med.

Rikskartan ska grunda sig på underlag från vägförvaltningarna. Den ska omfatta riksvägar och primära länsvägar.

En trycksak som på ett lättillgängligt sätt informerar om de nya viktbestämmelserna ska också tas fram.

Allt kartmaterial ska finnas tillgängligt på samtliga vägförvaltningar, på Vägverket centralt och vid landets gränsstationer. Aktiva insatser ska göras för att innan ikraftträdandet sprida informationsmaterialet till berörda intressenter.

Från såväl Vägverkets som näringslivets sida har önskemål framförts om att även kommunerna ska ta fram ett kartmaterial på kommunnivå. Även om det inte föreligger något tvång för kommunerna i detta avseende är det ändå angeläget att man i respektive kommun kan redogöra för vad som gäller. Även åkeri- och transportföretagen är intresserade av besked om vilket lokalt vägnät som kommunerna avser att upplåta för tung trafik. Beskedet är viktigt bl a inför förnyelse av fordonsparken.

Krav på samråd

Det åligger Vägverket att samråda med företrädare för näringslivet på regional och lokal nivå, med kommunerna och med länsstyrelserna. Vägförvaltningarna ska senast 1989-12-15 till Vägverket centralt redovisa resultatet av förberedelsearbetet. Vägförvaltningarna kommer alltså inom kort att kontakta kommunerna för överläggningar rörande vilka kommunala och statskommunala gator och vägar som kan ingå i BK1-nätet.

Från Kommunförbundets sida har vi framhållit att det är viktigt att de kommunala synpunkterna avseende avgränsningen av BK1-vägnätet beaktas. Från näringslivets sida har det också framhållits angelägenheten av att kommunerna ser näringslivsvänligt på upplåtelsen av de rent kommunala gatorna till BK1-nätet.

11,5 ton axellast

Kommunförbundet och SLTF har tidigare i olika sammanhang begärt att en specialbestämmelse ska införas i VTK som medger 11,5 ton tillåtet axeltryck för bussar i linjetrafik. En sådan förändring kan eventuellt bli aktuell i en framtid men ingår inte i den nu förestående förändringen. Vägverket har regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av en internationell harmonisering av viktbestämmelserna, bl a 11,5 tons axeltryck för den gränsöverskridande trafiken.

Frågor

Frågor med anledning av denna information besvaras av Bengt Skagersjö, tfn 08-772 45 17. Inom Vägverket kan frågor också besvaras av Mats Petersson, tfn 0243-751 72, Ulf Sjöde, tfn 0243-757 74 samt Anders Lundqvist, tfn 0243-754 89.

SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET
Kommunaltekniska avdelningen

Jane Cederqvist

Bengt Skagersjö