



[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia till:

[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

## **Timrå kommuns synpunkter på rapporten "Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter"**

Timrå kommun är en av fem utvalda kommuner längs norrlandskusten som fått rapporten på remiss. Väg E4 som passerar genom kommunens centrala delar är föreslagen som en tänkbar väg att upplåta för trafik med lastbilar upp till 34,5 meters längd.

Kommunen delar i stort de slutsatser och förslag till fortsatt arbete som redovisas i rapporten. Det kan inte nog understrykas vikten av att snarast utreda möjligheterna att angöra hamnar, logistiknav och transportintensiva verksamheter. Av rapporten framgår att synpunkter har inhämtats från en del kommuner som har viktiga start- och målpunkter för gods för att bedöma möjligheterna att trafikera anslutande vägar med längre lastbilar. Några synpunkter har inte inhämtats från Timrå kommun, men som framgår nedan finns stora godsflöden till och från centrala Timrå alldeles intill E4.

I kommunen finns bland annat SCA:s massafabrik i Östrand som ligger några hundra meter från E4. Efter nyligen genomförd investering på närmare 8 miljarder kronor kommer transportbehovet av skogsråvara att fördubblas. Merparten av tillkommande volymer kommer att levereras via järnväg, men ca hälften av volymerna levereras med lastbil, ca 1,85 milj. m<sup>3</sup> skogsråvara/år. Det motsvarar ca 850 lastbilar/vecka med nu gällande bestämmelser om tillåtna vikter och fordonslängder. För att klara en ojämn tillförsel av skogsråvara finns det också stora lagringsytor i närheten av E4. SCA gör bedömningen att de på sikt kommer att ha stor nytta av att längre lastbilar kan tillåtas, men det förutsätter dels att anslutande vägar till SCA:s fabriker och lagringsytor i såväl Timrå som Sundsvall kan upplåtas för längre fordon, dels att vägnätet utökas. För transporter av skogsråvara bedöms ekipage av ca 28 meters längd vara mest optimalt.

SCA Energy planerar att bygga ett stort bioraffinaderi i direkt anslutning till Östrandsfabriken och alldeles intill E4. Om investeringen genomförs bedömer bolaget att transportbehovet kommer att uppgå till en inkommande lastbil var tionde minut dygnet runt årets alla dagar med nuvarande lastbestämmelserna. Bolaget bedömer att nyttan av att kunna använda längre lastbilar kommer att vara stor.

Schenker har också en stor terminal i Timrå som genererar många långväga transporter.

Sammantaget är Timrå en viktig transportnod. För att tillgodogöra nyttorna av att tillåta längre lastbilar är det angeläget att snarast mer noggrant analysera och identifiera om och hur transporterna kan nå viktiga målpunkter utanför det föreslagna vägnätet. Även kostnader för nödvändiga åtgärder måste ingå i analyserna. För

Sundsvalls- och Timråområdet bör analyserna genomföras i samråd med kommunerna och de stora transportaktörerna.

Beträffande bedömningen att trafiksäkerheten förbättras, så instämmer kommunen i princip i den uppfattningen. Dock har vi farhågor att det olycksriskerna kan öka på de mötesseparerade vägarna där antalet körfält växlar från ett till två om lastbilar som är ca 9 meter längre tillåts, d.v.s. en ökning av fordonslängden med ca 37%. Detta gäller framför allt vid de omkörningar som sker på avsnitten med två körfält innan övergången till ett körfält sker. Om en bilförare inte är uppmärksam på att det är extra lång lastbil som ska köras ökar risken att omkörningen inte hinner genomföras innan övergången till ett körfält. Det kan innebära kollision med mitträcket eller lastbilen. Körfälten för omkörning ligger oftast i uppforsbackar vilket också kan förlänga omkörningstiderna. Längs E4 i Norrland finns flera sådana sträckor.

På dessa mötesseparerade vägar tillåts också oskyddade trafikanter. Det upplevs av många som en stor otrygghet att bli omkörd av en lastbil där det bara är ett körfält, speciellt om det också finns ett sidoräcke som begränsar rörelseutrymmet för cyklister. De mest kritiska avsnitten bör lokaliseras och på sikt åtgärdas genom att separera oskyddade trafikanter från fordonstrafiken.

En företeelse som inte behandlas i rapporten är risken för att långa lastbilar kommer att medföra större och fler störningar i framkomligheten på E4 och övriga vägar i samband med besvärligt vinterväglag. Regelmässigt uppstår det varje vinter mer eller mindre långvariga stopp i E4-trafiken längs norrlandskusten i till exempel kraftiga stigningar och i samband med väderrelaterade trafikolyckor. Om risken för fler störningar ökar medför det andra negativa effekter för övrig trafik som måste beaktas inför beslut om upplåtande. Därför bör det utredas om det till exempel behövs snabbare åtgärdstider i vinterväghållningen om längre lastbilar ska tillåtas.

Det är också angeläget att säkerställa att det finns trafiksäkra omledningsvägar. Den omledningsväg som finns i dag för E4 är kommunal och går igenom tät bebyggelse med stor andel oskyddade trafikanter. Det kan då vara nödvändigt att sänka tillåten hastighet för långa lastbils ekipage.

Längre lastbilar kommer att medföra lägre transportkostnader. Det innebär att vissa godstransporter sannolikt flyttas över från järnväg och sjöfart till lastbil. Av rapporten framgår att det finns kunskapsluckor beträffande överflyttningseffekter. Därför behövs mer forskning inom området och beredskap för att införa styrmedel måste finnas så att inte syftet med mer hållbara och klimatvänliga transporter motverkas.

Med beaktande av den osäkerhet som finns beträffande omfattningen av överflyttningseffekter samt den eventuella risken för ökade framkomlighetsproblem och olycksrisker som enligt kommunens bedömning kan uppstå på vissa mötesseparerade vägar, bör först en prövotid på två år införas innan längre lastbilar tillåts på ett större vägnät.

Med vänlig hälsning

Håkan Eriksson  
Planarkitekt  
Timrå kommun