

HANDELSKAMMAREN MITTSVERIGE

# ANALYS AV BK4 UTBYGGNAD

JÄMTLAND & VÄSTERNORRLAND

---

# FÖRORD

För Handelskammaren Mittsverige och de företag vi representerar i regionen är tillgänglighet på vägar- och järnvägar en förutsättning för tillväxt.

BK 4 med alla positiva effekter som den utbyggnaden har är ett viktigt steg för att utveckla transportsystemet och stärker företagets konkurrenskraft. Utmaningarna är flera, begränsade statliga medel och ett vägnät med stora investeringsbehov är några av dem.

Lokala bärighetsgrupper i regionen är forum där samråd mellan industri- och transportnäring sker löpande i Handelskammarens regi. Ett forum som drivits under många år, där prioriteringar för bärighetsanslaget görs av företagen. Med hjälp av Handelskammarens representation i regionala och nationella bärighetsråd har möjligheten för näringslivet att föra fram sina prioriteringar inom området stärkts betydligt.

Den här rapporten är ett viktigt faktaunderlag för regionens skogsindustri, åkerinäring och ett stöd för kommuner i frågor som berör angränsande kommunala vägar. Utifrån de data som Trafikverket Region Mitt och Skogforsk bearbetat ger denna rapport ett underlag och en indikation på hur stort vägnätet för BK 4 kommer att vara fram till 2026.

Fakta som är nödvändig för att företagen ska kunna fatta ekonomiskt väl grundade investeringsbeslut för effektiva transporter, något som ej tidigare varit möjligt utifrån den information som Trafikverket tillhandahållit.

I resultatet kan bl.a. noteras att fram till 2026 sker en utbyggnad som kommer att öppna upp ett betydande vägnät för 74-tons lastbilsfordon. Redan 2024 kommer mer än hälften av skogsindustrins transporter att kunna ske på ett BK4 vägnät från avlägg i skogen till industrin i vår region, (54%) och med ett medeltransportavstånd som är ca. 82km.

Tack till alla företag som gjort den här rapporten möjlig och ett särskilt tack till Skogforsk och Trafikverket Region Mitt för ett mycket gott samarbete!

Handelskammaren Mittsverige  
Anders Eriksson, Infrastrukturansvarig



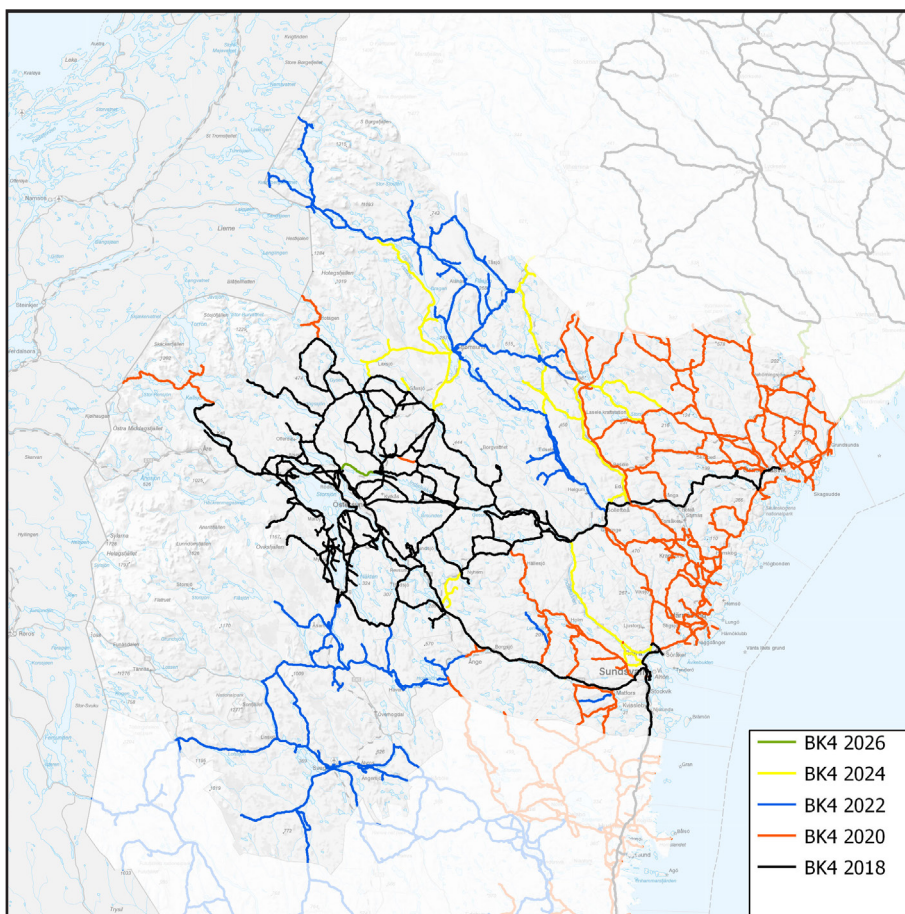
## ANALYS AV BK4-UTBYGGNAD I JÄMTLAND OCH VÄSTERNORRLAND

### BAKGRUND

Skogsbrukets önskan är att hela BK1-vägnätet uppgraderas till BK4, vilket Trafikverket har bedömt som omöjligt inom ramen för nuvarande budget. För att Trafikverket ska kunna göra rätt prioriteringar med avseende på högsta möjliga nytta för skogsbruket är det viktigt att göra en konsekvensanalys.

Konsekvensanalysen bör göras på det arbetsmaterial (figur 1) till utbyggnadsplan av BK4 som Trafikverket, Handelskammaren Mittsverige och skogsnäringen utgår ifrån i diskussioner i bärighetsgruppen för Jämtland och Västernorrlands län.

Skogforsk har på uppdrag av Handelskammaren Mittsverige genomfört en analys av Trafikverkets arbetsmaterial för utbyggnad av BK4 i Jämtland och Västernorrland.



Figur 1. Arbetsmaterial från Trafikverket över utbyggnadsplanen för BK4 i Jämtland och Västernorrland. Arbetsmaterialet visar de vägar som man i bästa fall kan öppna upp inom nu liggande tidsplan.

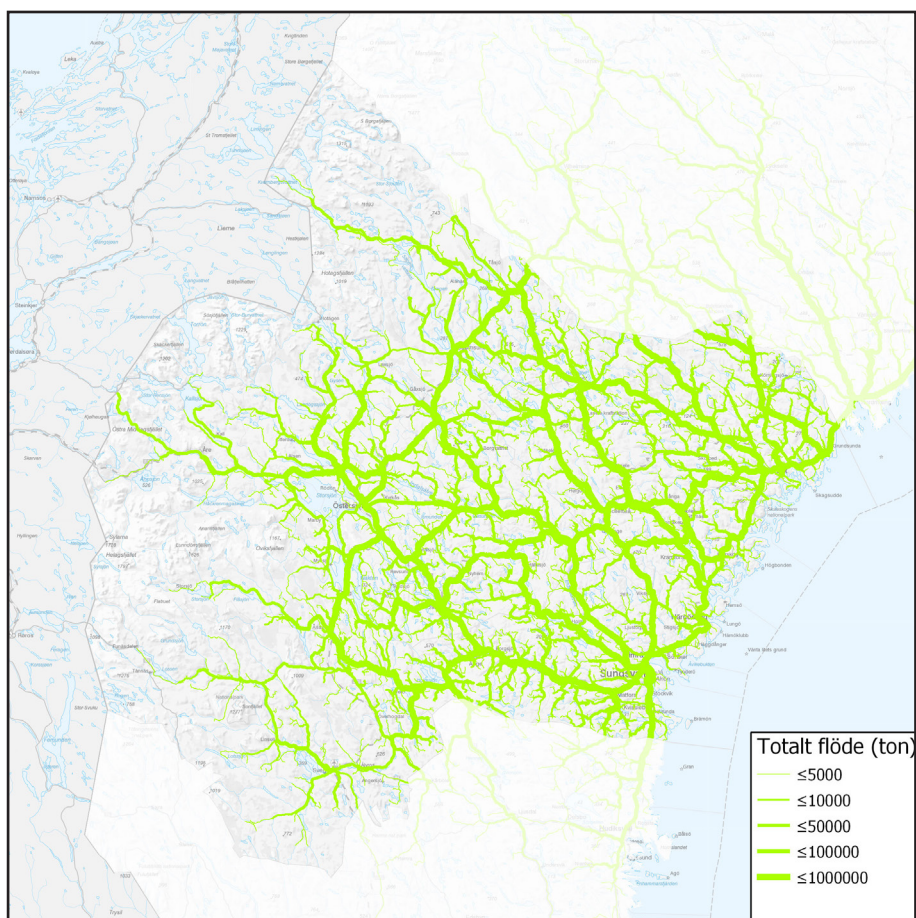
## **SYFTE OCH MÅL**

Syftet är att ta fram ett faktaunderlag som visar hur stor nytta skogsbruket har av de broar och vägar som Trafikverket har i planen för utbyggnad till BK4 fram till 2026. Utvärderingen ska göras på det nuvarande arbetsmaterialet till utbyggnadsplanen för 2020, 2022, 2024 och 2026.

Målet är att ta fram nyckeltal på hur stor vikt (ton) och hur stort transportarbete (tonkm) som skogsbruket kan transportera på det i planen föreslagna vägnätet, samt beräkna hur stor andel av den totala vikten samt det totala transportarbetet som utförs i området. I arbetet ingår även att ta fram flödeskartor för att illustrera hur stor nytta skogsbruket har av respektive års utbyggnadsplaner av BK4-vägnätet.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR**

Utöver BK4-vägnätet i arbetsmaterialet tillåts även transport med 74 ton på dagens BK4-vägnät samt alla kommunala och privata vägar, något som är en förenkling mot verkligheten. Analysen görs på data om faktiskt utförda transporter under 2016 av timmer, massaved, primärt skogsbränsle och cellulosaflis (figur 2). Geografiskt begränsas analysen till data om transporter där mottagningsplats är i Jämtland eller Västernorrland. Ruttning görs med Krönt Vägval på NVDB-data från 2018. För att en transport ska markeras ut i underlaget måste den kunna köras hela vägen från avlägg till industri på väg som tillåter transport med 74 ton.



Figur 2. Skogsbrukets transporter av timmer, massaved, primärt skogsbränsle och cellulosaflis under 2016. Vägens bredd visar hur stort flödet är i ton.

## RESULTAT

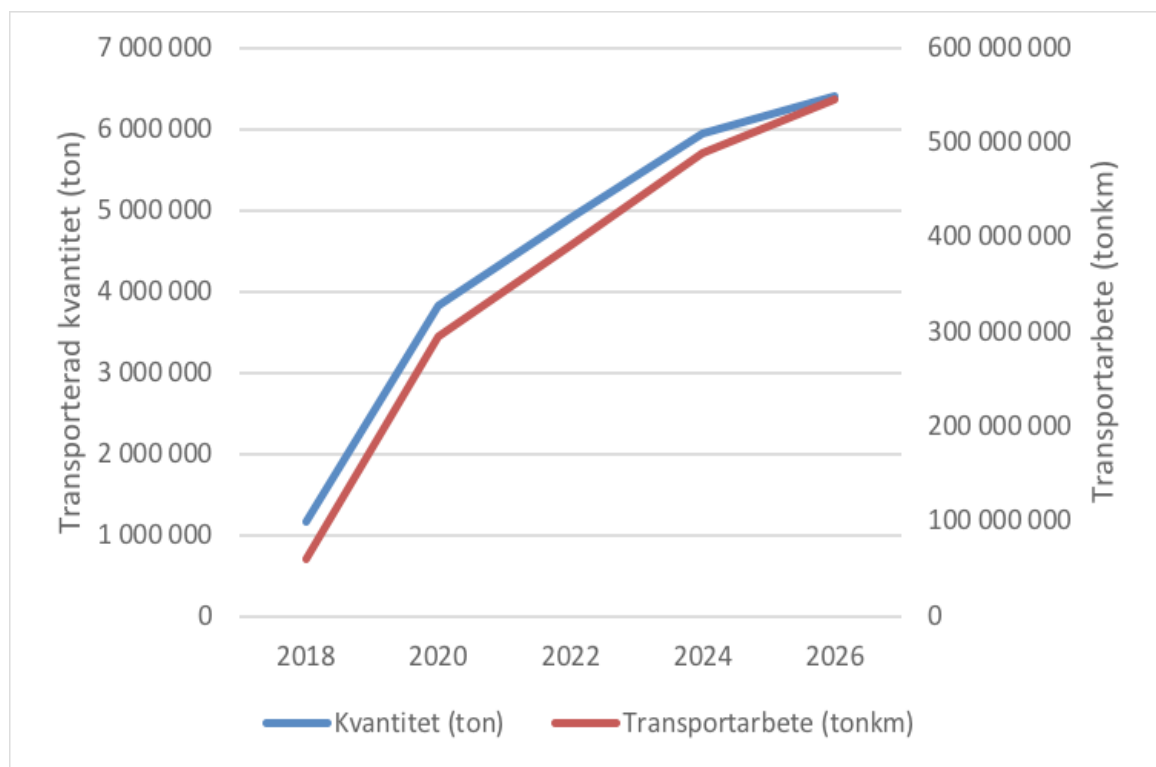
Inom analysområdet transporterades det 2016, 11 075 tusen ton skogsråvara (tabell 1). Medeltransportavståndet för dessa transporter var 94,9 km vilket ger ett totalt transportarbete på 1 051 miljoner tonkilometer. Med det vägnät som öppnades upp den första juli 2018 plus viktiga kommunala vägar kan skogsbruket transportera 11 % av områdets totala kvantitet av skogsråvara på BK4 vägnätet.

Vid analysperiodens slut 2026 har ett betydligt större vägnät öppnats upp och på det större vägnätet är det möjligt att transportera 6 413 tusen ton skoglig råvara vilket motsvarar 58 % av vikten. Medeltransportavståndet för dessa transporter är då 85,1 km vilket ger ett totalt transportarbete på 546 miljoner tonkilometer.

| År                                | 2016   | 2018  | 2020  | 2022  | 2024  | 2026  |
|-----------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Kvantitet (tusen ton)             | 11 075 | 1 171 | 3 820 | 4 914 | 5 947 | 6 413 |
| Andel av 2016 års kvantitet       |        | 11%   | 34%   | 44%   | 54%   | 58%   |
| Transportarbete (miljoner tonkm)  | 1 051  | 60    | 296   | 391   | 489   | 546   |
| Andel av 2016 års transportarbete |        | 6%    | 28%   | 37%   | 47%   | 52%   |
| Medeltransportavstånd             | 94,9   | 51,5  | 77,4  | 79,5  | 82,3  | 85,1  |

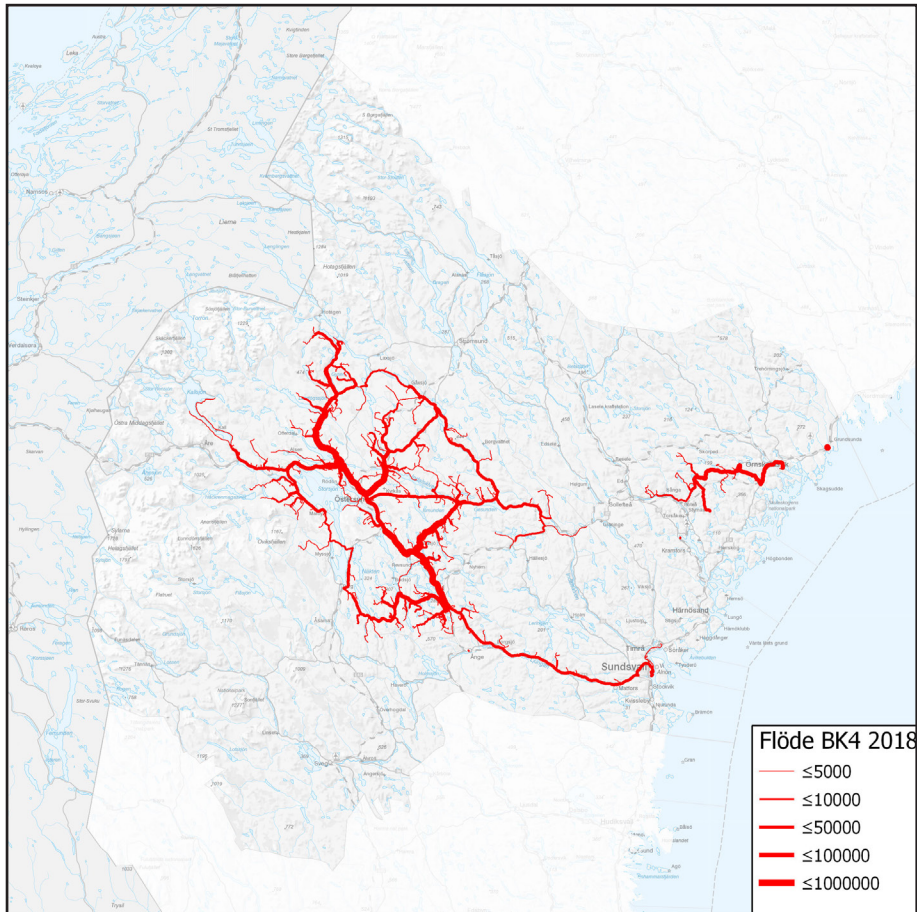
Tabell 1. Transporterad kvantitet, transportarbetet och medeltransportavstånd på BK4 för respektive år i utbyggnadsplanen.

Möjlig kvantitet att transportera på BK4-vägnätet ökar snabbt i början men avtar mot slutet av analysperioden (figur 3). Medeltransportavståndet per transport på BK4 ökar med tiden vilket gör att ökningen är större för transportarbetet än kvantiteten.



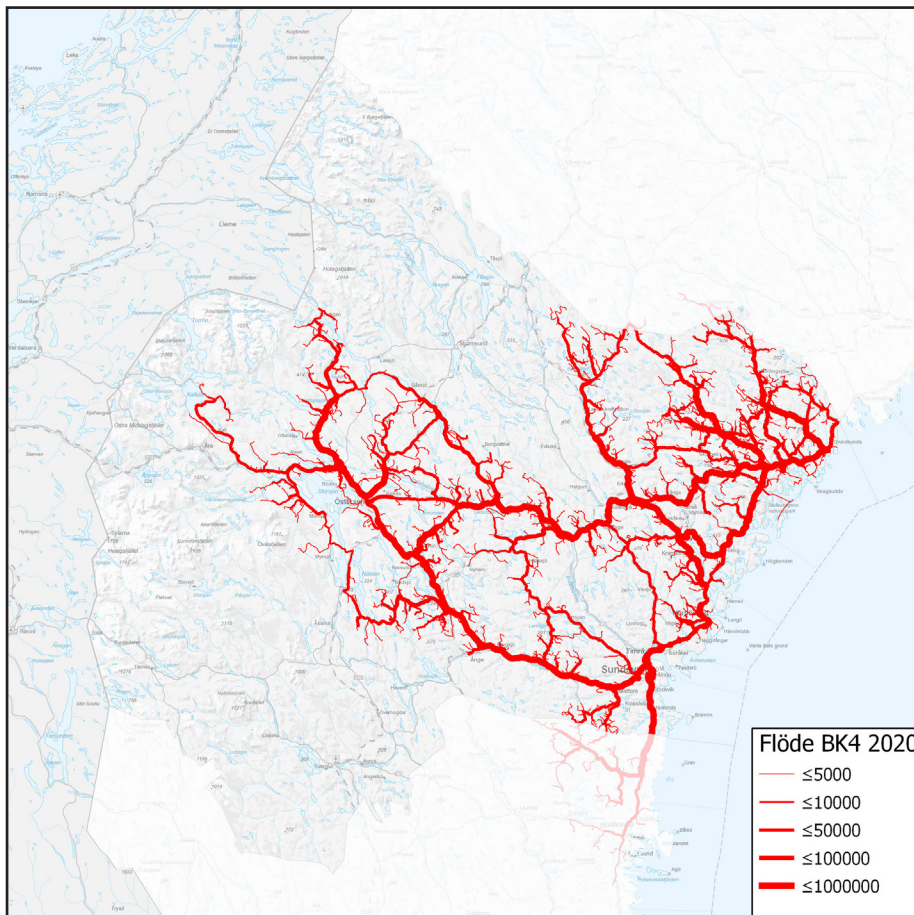
Figur 3. Transporterad kvantitet och transportarbete på BK4 per år.

Analysen visar att det under 2018 är möjligt att transportera 1 171 tusen ton på BK4 (figur 4). Med ett medeltransportavstånd på 51,5 km ger detta ett transportarbete på 60 miljoner tonkilometer.



Figur 4. Transporter av timmer, massaved, primärt skogsbränsle och cellulosaflis på BK4 för 2018 års BK4 vägar. Vägens bredd visar hur stort flödet är i ton.

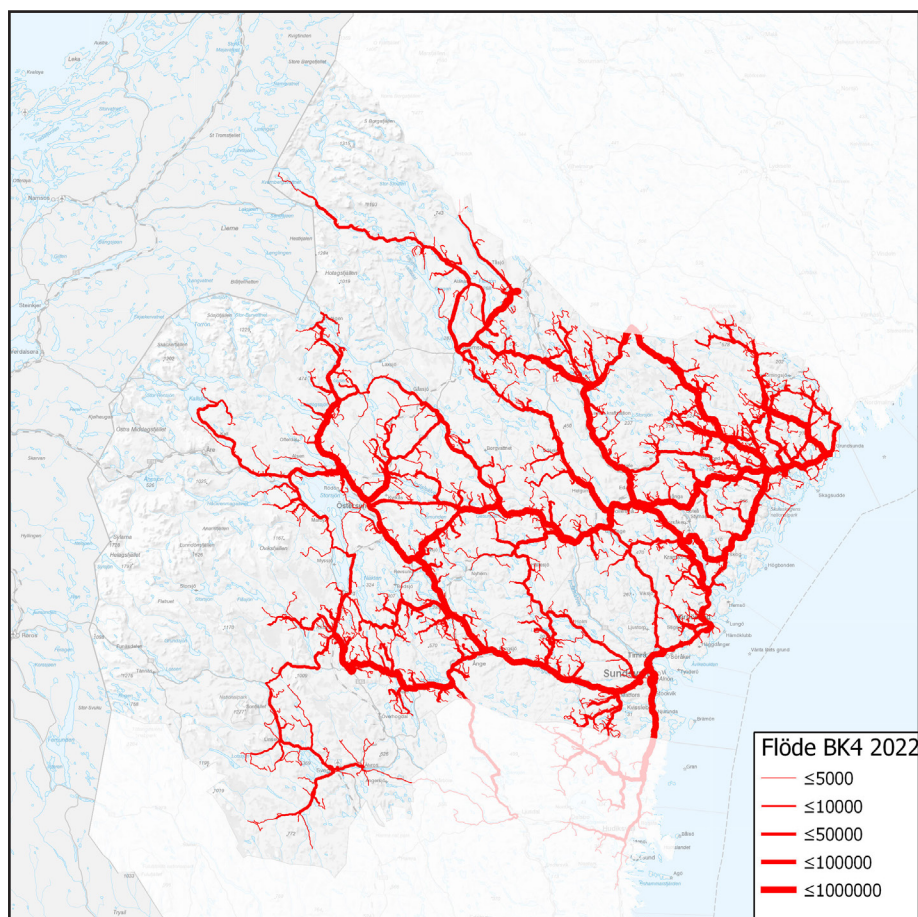
Analysen visar att det under 2020 är möjligt att transportera 3 820 tusen ton på BK4 (figur 5). Med ett medeltransportavstånd på 77,4 km ger detta ett transportarbete på 296 miljoner tonkilometer.



Figur 5. Transporter av timmer, massaved, primärt skogsbränsle och cellulosaflis på BK4 för 2020 års BK4 vägar. Vägens bredd visar hur stort flödet är i ton.

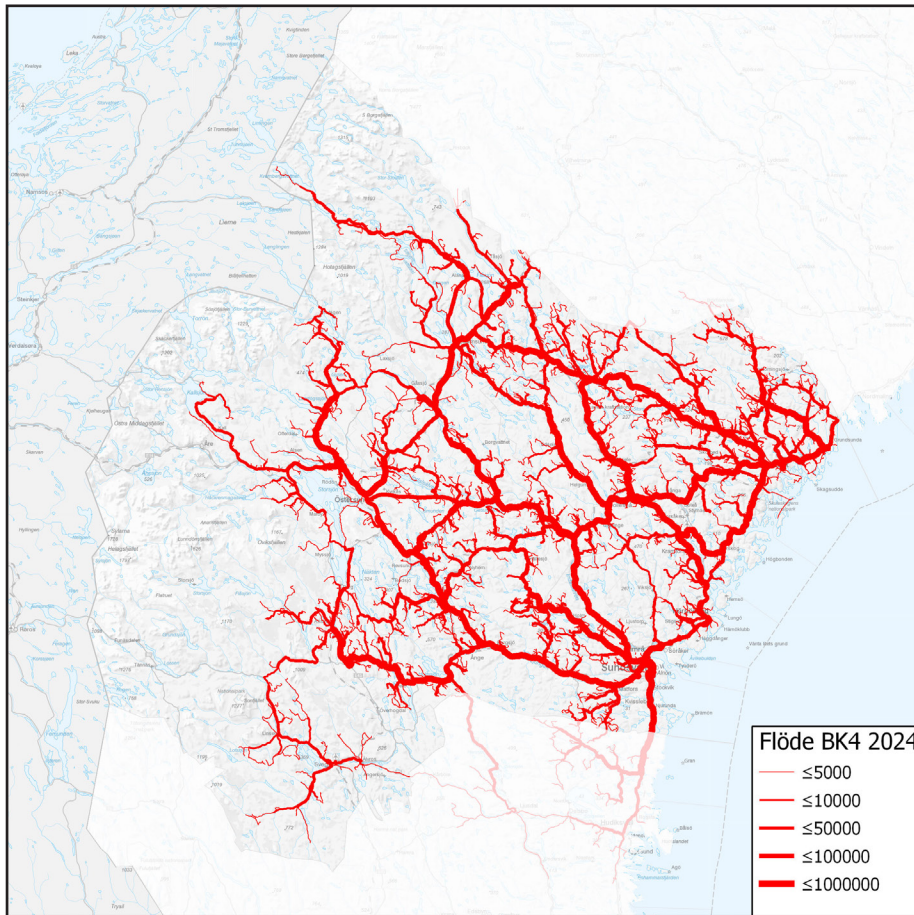


Analysen visar att det under 2022 är möjligt att transportera 4 914 tusen ton på BK4 (figur 6). Med ett medeltransportavstånd på 79,5 km ger detta ett transportarbete på 391 miljoner tonkilometer.



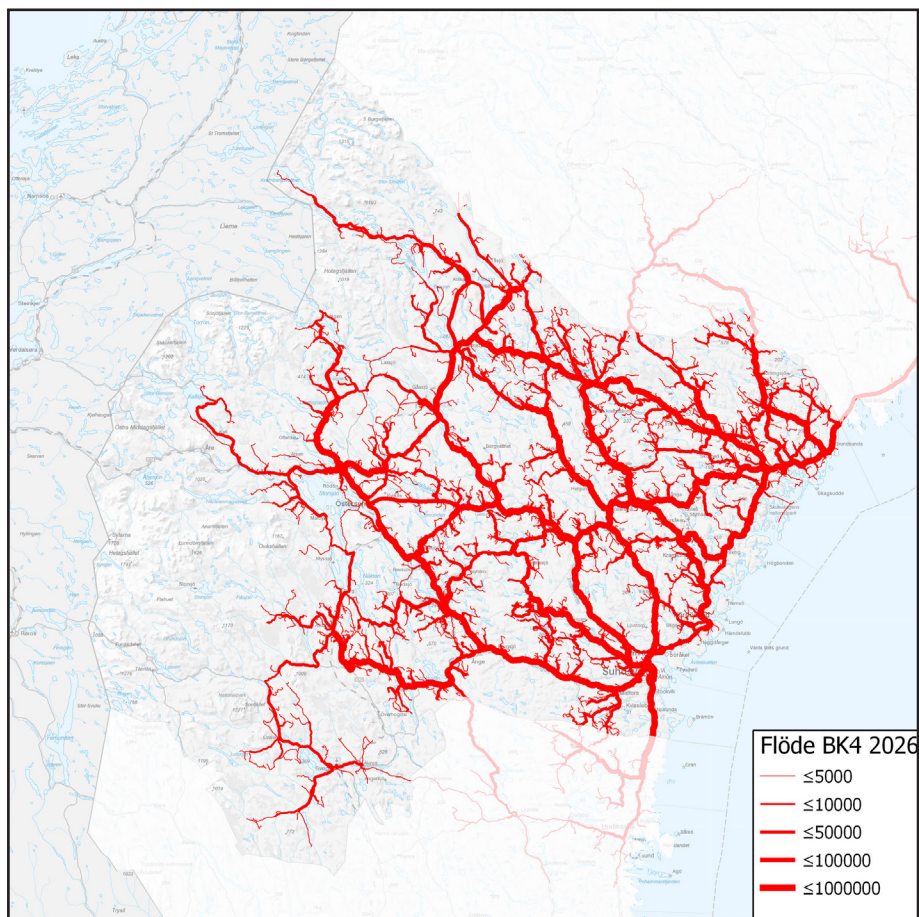
Figur 6. Transporter av timmer, massaved, primärt skogsbränsle och cellulosaflis på BK4 för 2022 års BK4 vägar. Vägens bredd visar hur stort flödet är i ton.

Analysen visar att det under 2024 är möjligt att transportera 5 947 tusen ton på BK4 (figur 7). Med ett medeltransportavstånd på 82,3 km ger detta ett transportarbete på 489 miljoner tonkilometer.



Figur 7. Transporter av timmer, massaved, primärt skogsbränsle och cellulosaflis på BK4 för 2024 års BK4 vägar. Vägens bredd visar hur stort flödet är i ton.

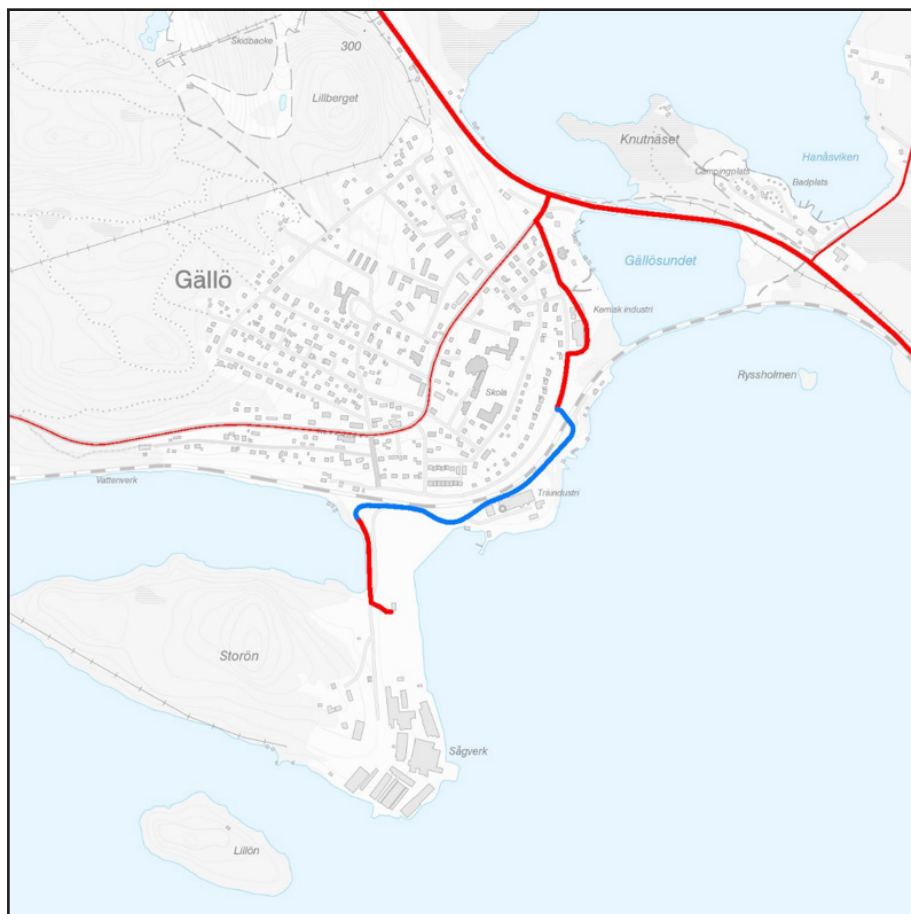
Analysen visar att det under 2026 är möjligt att transportera 6 413 tusen ton på BK4 (figur 8). Med ett medeltransportavstånd på 85,1 km ger detta ett transportarbete på 549 miljoner tonkilometer.



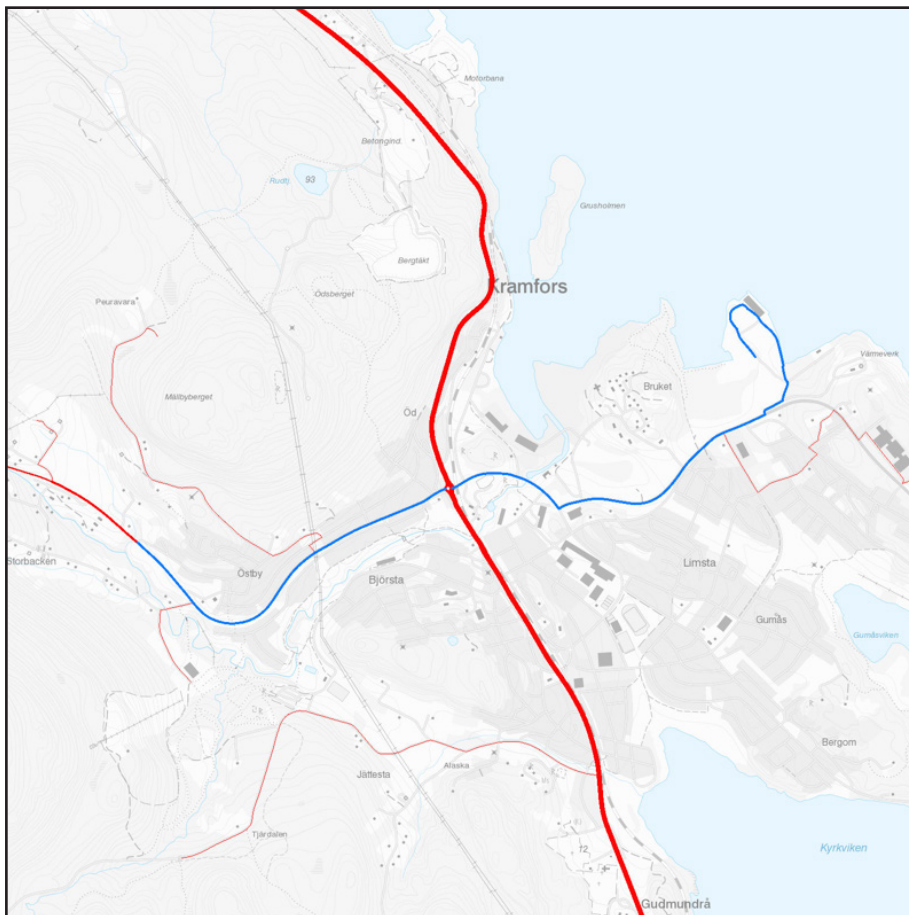
Figur 8. Transporter av timmer, massaved, primärt skogsbränsle och cellulosaflis på BK4 för 2026 års BK4 vägar. Vägens bredd visar hur stort flödet är i ton.

## KOMMUNALA VÄGAR

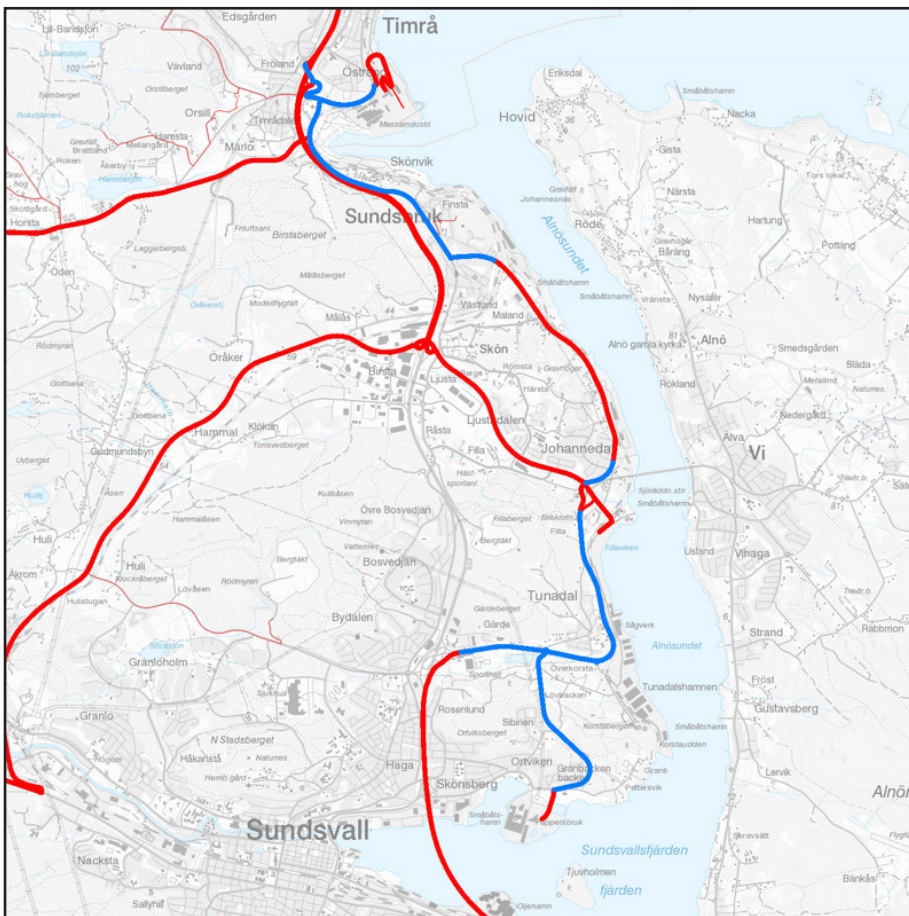
I arbetet har det även identifierats viktiga kommunala vägar som behöver uppgraderas till BK4. Vägar som identifierats har ett årligt flöde på mer än 10 000 ton skogsråvara per år. Oftast infartsvägar till industri eller andra viktiga knypunkter.



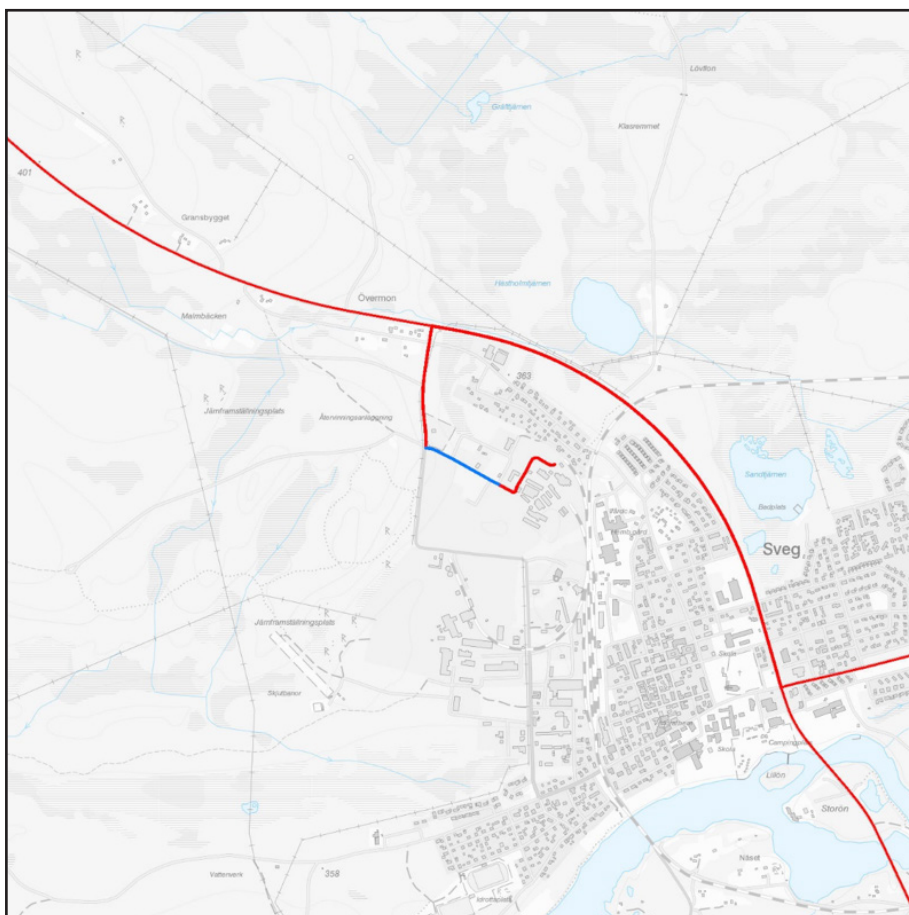
Figur 9. Blå väg är en kommunal väg i Bräcke kommun som behöver uppgraderas till BK4 för att intransport ska kunna ske till Gällö såg.



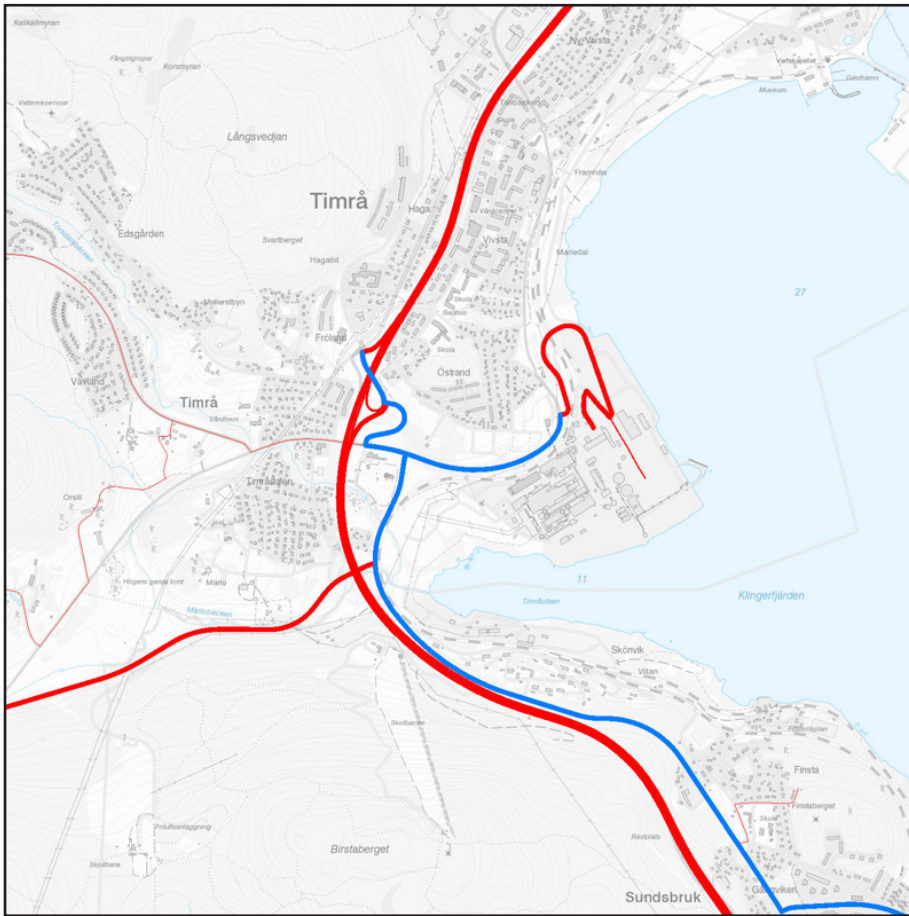
Figur 10. Blå väg är en kommunal väg i Kramfors kommun som behöver uppgraderas till BK4.



Figur 11. Blåa vägar är kommunala vägar som behöver uppgraderas till BK4 för att intransport ska kunna ske till Sundsvallsindustrierna.

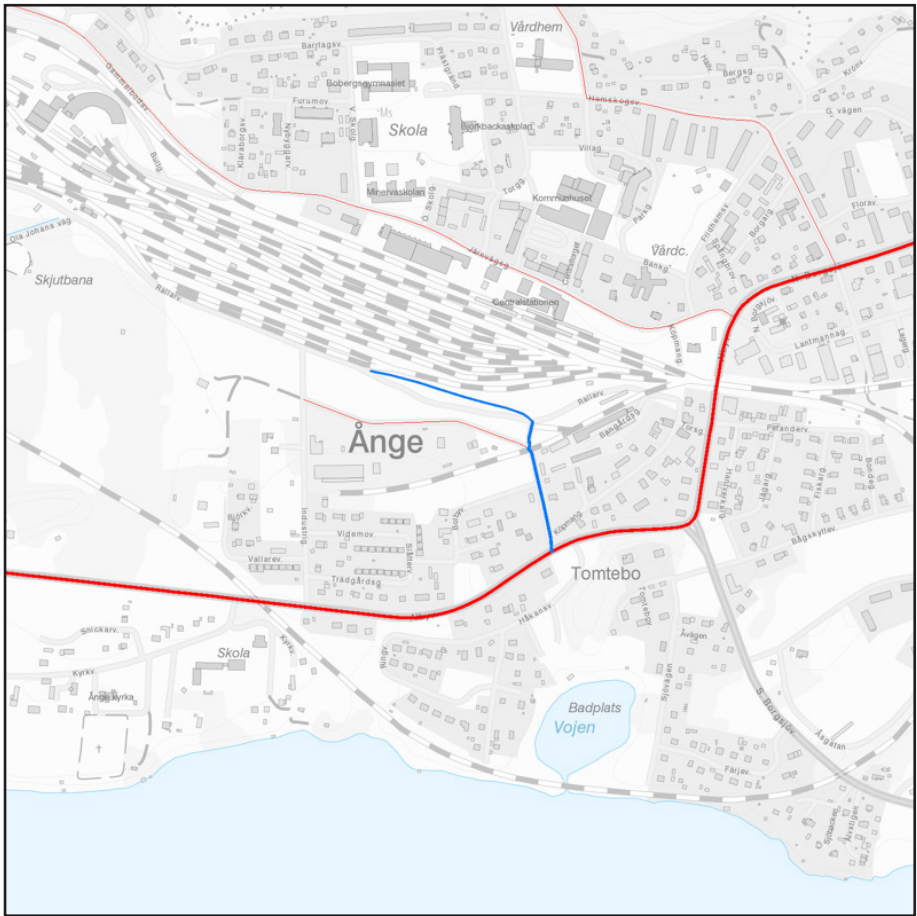


Figur 12. Blå väg är en kommunal väg i Svegs kommun som behöver uppgraderas till BK4.

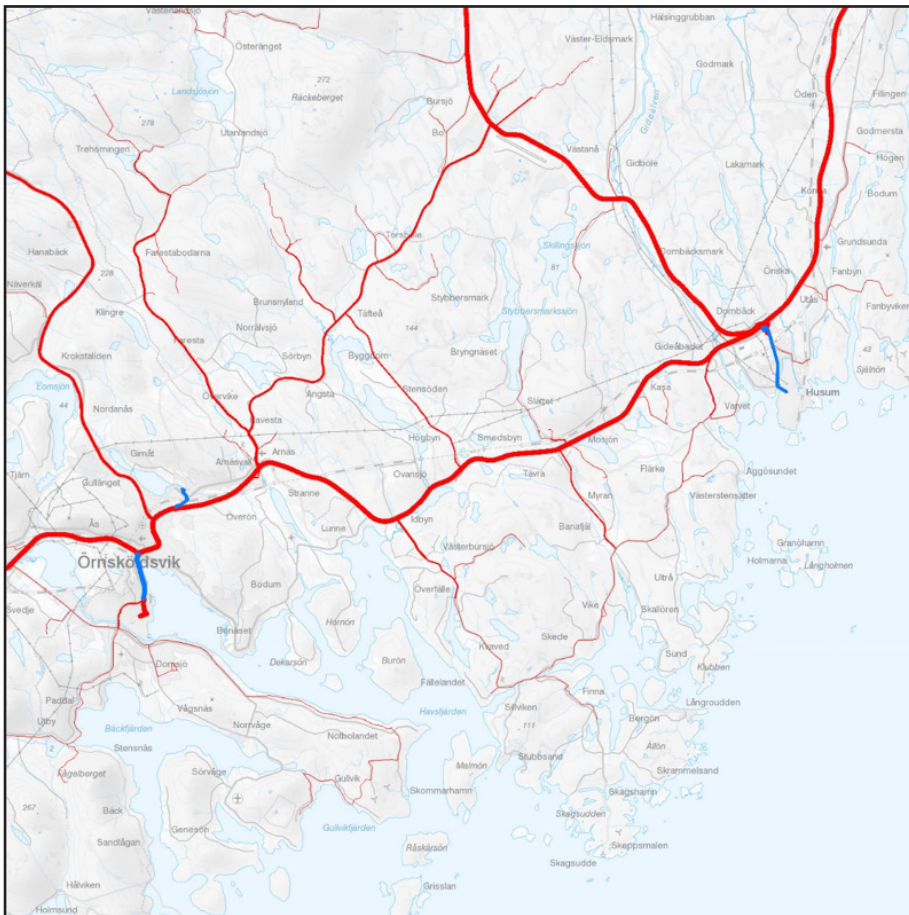


Figur 13. Blå väg är en kommunal väg i Timrå kommun som behöver uppgraderas till BK4 för att intransport ska kunna ske till Östrand.

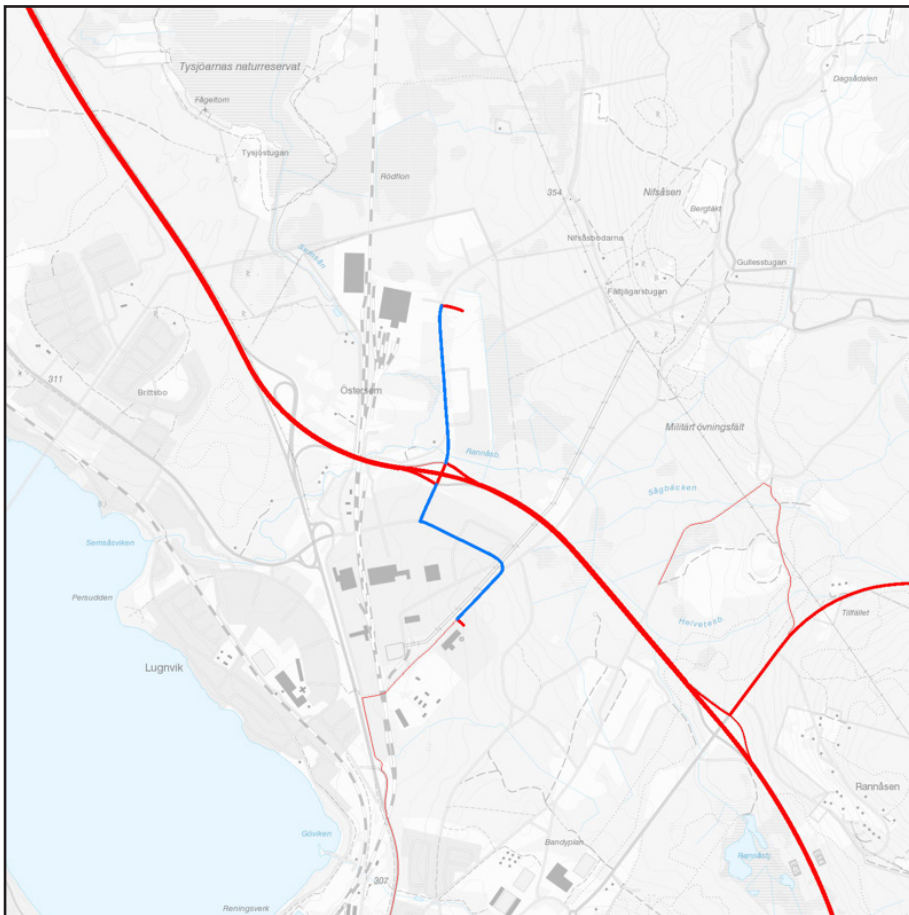




Figur 14. Blå väg är en kommunal väg i Ånge kommun som behöver uppgraderas till BK4.



Figur 15. Blåa vägar är kommunala vägar i Örnsköldsvik kommun som behöver uppgraderas till BK4 för att intransport ska kunna ske till Domsjö och Husum.



Figur 16. Blå väg är en kommunal väg i Östersund kommun som behöver uppgraderas till BK4.

## DISKUSSION

Analysen är en skattning utifrån data om historiskt utförda transporter, ändrad industristruktur kan påverka slutdestination för virket vilket kan ge stora effekter i hur stort flödet är per väg.

Analysen har utgått ifrån arbetsmaterialets övre gräns på hur stort vägnät som Trafikverket kan upplåta under ansvarsfulla förhållanden. Detta innebär att kanske inte alla vägar som finns med i planen kommer hinnas åtgärdas till utsatt datum vilket leder till att mindre kvantitet virke kan transporteras.

Analysen förutsätter också att kommunerna uppgraderar de identifierade vägarna för att det ska gå att köra 74 ton hela väg från start till mål.



---

*Handelskammaren Mittsverige*

---