

Göteborg 2019-10-07

Till: Infrastrukturdepartementet, i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remissvar från Chalmers tekniska högskola på remissen *I2019/01058/TM, Trafikverkets rapport. Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter*

Vi har tagit del av:

Dokumenttitel: Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter.

Dokumentdatum: 2019-03-29, Ärendenummer: 2018/97110,

Version: 1.0, Publikationsnummer: 2019:076, ISBN 978-91-7725-428-7.

Viktigaste synpunkterna är:

Införandet av långa fordon enligt förslaget är bra och bör ske snarast. Speciellt är nyttan med minskade koldioxidutsläpp viktig. De krav som nämns i "2.3.1 Krav på fordonens egenskaper" är bra sätt att säkerställa goda dynamiska fordonsegenskaper.

I samband med införandet bör någon myndighet eller något verk åläggas att, inom några år utreda hur även låga koldioxidutsläpp kan krävas av de långa fordonen. Det vore ett möjligt och relevant tillkommande krav utöver de krav som nämns i "2.3.1 Krav på fordonens egenskaper". Införandet av ett specifikt koldioxidkrav bör kunna driva fram nya tekniklösningar, som t.ex. prediktiv hastighetsoptimering och elektrifiering genom eldrift på efterfordonen.

Detta är dock ingen anledning att vänta med införandet av långa fordon, för de flesta långa fordon kommer automatiskt att utgöra koldioxideffektiv transport. En ursäkt för att senarelägga ett krav på koldioxidreduktion är den utmaning det innebär att samordna det med mycket annan kravställning (lagar och rating) inom koldioxid för tunga fordon, t.ex. Vecto och nya EU-lagar under utveckling

Ytterligare synpunkter på enskilda avsnitt i rapporten:

2 Näringslivets behov och övergripande förutsättningar för att tillåta längre lastbilar

Det finns mer forskning inom området än vad som refereras men samtidigt så är de behov av ytterligare forskning som identifieras korrekta, speciellt vad det gäller multi- och intermodala transportupplägg där längre lastbilar ingår som en del i en kedja av transporter.

3 Författningsändringar

3.2.2 Längre fordonståg inom ramarna för modulsystemet

I detta avsnitt är resonemanget om varugrupper mer nyanserat och det bör tas fasta på detta även i andra avsnitt, samtidigt som det bör noteras att det inte är helt uppenbart vilken effekt olika varugrupper har på användandet av längre fordon.

3.2.4 Ägaransvar avseende fordons längd; 3.2.5 Ändring i vägmärkesförordningen 3.3.2 Ägaransvar avseende längd på fordon – ändring i trafikförordningen

På många ställen antas det att fordonsägaren utför ruttplaneringen, men så är inte alltid fallet och så kan det även bli i framtiden. Av detta skäl vore det bra om detta antagande undersöks närmare innan förordningar gällande av ägaransvaret införs, detta även om det finns uttalade begränsningar i ansvaret.

6 Konsekvensanalys av att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet

Storleken av nyttorna med ett införande av längre lastbilar är definitivt osäkra, men de sammanvägda effekterna är otvetydigt positiva. De antaganden som gjorts i rapporten (direkt eller indirekt via hänvisning till andra arbeten) påverkar i hög grad resultaten och någon explicit granskning av dessa antaganden har inte gjorts för detta remissvar. Det är svårt att ta ställning till flera av de resonemang som förs eftersom det helt och hållet bygger på andras forskning som inte har granskats, resonemangen som förs är dock rimliga.

Det hänvisas till Trafikverks antagande om att övergång till fossilfria drivmedel kommer att ske relativt långsamt och frågan är vad som avses med relativt och i vilket fall som helst finns det en stor osäkerhet i detta antagande.

6.1.2 Beräkning av samhällsekonomiska effekter

Antagande om varugrupper skulle kunna gjorts tydligare. Det är bra att det gjorts känslighetsanalyser och detta tillsammans med flera antaganden som gjorts vid beräkningarna gör att man inte verkar ha överskattat nyttan av längre fordon.

6.2.2 Överflyttningseffekter och intermodalitet

Det är viktigt att som i rapporten observera att längre fordon inte bara kan leda till överflyttning till väg utan att de också kan innebära möjligheter till överföring av godstransporter från väg till bland annat järnväg och det behövs mer kunskap om detta. I detta sammanhang saknas det även en diskussion om effektivisering av andra trafikslag och till exempel framtida införande av längre och tyngre tåg.

Detta svar är sammanställt av

Dan Andersson

Docent och enhetschef på avdelningen Service Management and Logistics
Institutionen Teknikens Ekonomi och Organisation
Chalmers tekniska högskola

med bidrag från framförallt

Bengt Jacobson

Professor and Research group leader in Vehicle Dynamics
Department of Mechanics and Maritime Sciences
Chalmers University of Technology
Gothenburg, Sweden

Phone: 0046 70 382 1383

E-mail: bengt.jacobson@chalmers.se