

Registrator  
Infrastrukturdepartementet  
i.registrator@regeringskansliet.se

## Remiss från Infrastrukturdepartementet angående Trafikverkets förslag "Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter" (Dnr. I2019/01058/TM)

Skogforsk har beretts tillfälle att lämna synpunkter på rubricerade dokument från Infrastrukturdepartementet.

### Generella kommentarer

Skogforsk har sedan snart 20 år forskat om, och utrett hur högre bruttovikter påverkar skogsbrukets transporter avseende miljö, trafiksäkerhet och näringsens konkurrenskraft. Syftet har hela tiden varit att minska antalet fordonståg för ett givet transportarbete och därmed effektivisera transporterna och minska miljöbelastningen i form av reducerade emissioner från förbränningsmotorer.

I ljuset av detta ställer sig Skogforsk positivt till Trafikverkets förslag att öka den maximala fordonslängden på vissa trafikstråk till 34,5 meter. Önskvärt är dock att dessa stråk snarast möjligt uppgraderas till BK4 i hela sin sträckning. Först då kan potentialen i de längre fordonen nyttjas för en stor del av transporterna. För skogsbrukets del behövs högre bruttovikter än de 74 ton som BK4 medger för att skogsindustrin skall kunna dra den fulla nyttan av längre fordon.

En god sak som genomsyrar stora delar av rapporten är att Trafikverket tagit till sig det som kallas PBS, Performance Based Standards, där man reglerar vad som ska uppnås snarare än hur.

### Specifika kommentarer med hänvisningar till Trafikverkets rapport: Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter, Mars 2019.

Sid 15, första stycket: "...ha kamerasystem för att föraren ska kunna se fordonets sidor..."

Skrivningen är väldigt allmänt hållen och beskriver inte syftet med kamerorna. Vi ser också stora svårigheter med hur dessa ska kunna monteras på fordonståg som inte har fasta skåpsidor, såsom timmerbilar. Vidare ställer vi oss tveksamma till om detta verkligen är tillåtet enligt kameraövervakningslagen, GDPR med flera lagrum? Det får inte finnas några tveksamheter i denna fråga.

Sid 19, avsnitt 3.1.1.

Införandet av paragrafen 17e är bra och rätt tänkt men förslaget på ändringar i trafikförordningen, 3 och 4 stycket blir inte bra. Varför begränsa släpvagn till 12 meter när en påhängsvagn får vara 13,6 meter?

Ett fordonets största längd mäts mellan dess yttersta fram- och bakkanter. Sålunda

mäts en släpvagn från dragstångens yttersta spets till bakkanten. Av fjärde stycket framgår att påhängsvagnen inte få vara längre än 12 meter mätt från kopplingstappen till bakkant. Men eftersom kopplingstappen sitter 1,6 meter in under flaket är den praktiska, och enligt EMS-systemet, tillåtna flaklängden 13,6 meter (mätt från framkant till bakkant).

Skogforsk ser ingen anledning till att släpvagnens möjliga flaklängd skall vara kortare än påhängsvagnens. Detta bör ändras till en PBS-regel som relaterar till total tåglängd (exv. 34,5 m), stabilitet, sväng-/vändförmåga m.m.

Sid 20, sista stycket.

Om vi uppfattar detta rätt innebär skrivningen att maxhastigheten för fordonståg med fler än två kopplingspunkter får föras i max 80 km/h utan krav på särskilt hastighetsundantag. Bra!

Sid 28, Förslag.

Bra att även andra bilar ska kunna nyttja hastighetsbestämmelsen i § 17e.

Sid 29, Förslag.

Bra att inte hela ansvaret läggs på föraren. Därmed minskas risken att enskilda förare känner sig tvingade till lagöverträdelser.

Sid 58, 6:e stycket.

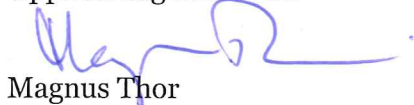
Skogforsk är övertygade om att kilometerskatt är fel väg att gå om man vill reducera utsläppen. Orsaken är att det för skogsbrukets del endast blir en skatt på avstånd utan att för den skull reducera utsläppen. Ett syfte med en kilometerskatt på vägtrafik kan vara att försöka begränsa denna. Då måste det rimligen finnas möjligheter att utveckla transportsystemen, som kan utgöra alternativ till vägtrafiken. För skogsbrukets transporter är detta endast möjligt i mindre omfattning. De redan mycket höga kostnaderna för transport av rundvirke gör att dessa möjligheter i det närmaste redan utnyttjas maximalt. Svensk skogsnäring och svenskt skogsbruk är utsatt för mycket hård internationell konkurrens. Varje kostnadsökning som inte träffar konkurrenterna riskerar att få negativa effekter på produktion och sysselsättning (läs mer på [www.skogforsk.se/kmskatt](http://www.skogforsk.se/kmskatt)). Dessutom befaras att chaufförer, i synnerhet i skogsbruket, kan komma att ta genvägar för att minska sträckan. Men genvägen kan många gånger var betydligt mer bränslekrävande. Ur bränsleeffektivitetssynpunkt är det ofta bättre att ta den längre vägen runt berget än den bränsleslukande, men korta vägen över det. Skogforsk har i ett flertal år adresserat denna fråga och också utvecklat rutttningsprogrammet Krönt Vägval som används idag av de flesta skogsbolag. För närvarande pågår vidareutveckling av Krönt Vägval för att ytterligare förbättra ruttningen vad avser den mest bränsleeffektiva ruten från skog till industri.

Rutttningsprogram som inte bara ger snabbaste eller kortaste vägen utan även väger in förväntad bränsleförbrukning har betydligt större potential att minska utsläppen än enbart kortaste väg.

I övrigt ansluter sig Skogforsk till det av Skogsindustrierna inlämnade remissvaret.

Remissvaret har utarbetats av Henrik von Hofsten tillsammans med undertecknad.

Uppsala dag som ovan



Magnus Thor  
Forsknings- och innovationschef