

Er ref: I2019/01058/TM
Peter Kalliopuro
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Infrastrukturdepartementet,
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se

Vår ref: 2019:20
Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.se

Yttrande över Trafikverkets rapport "Längre lastbilar på det svenska vägnätet - för mer hållbara transporter"

Skogsindustrierna har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets rapport, och lämnar härmed följande synpunkter.

Sammanfattning

Skogsindustrierna välkomnar möjligheten att köra med fordon upp till 34,5 m på vissa vägar för att skapa mer hållbara godstransporter. Skogsindustrierna delar Trafikverkets bedömning att nyttorna med införande av längre lastbilar är otvetydigt positiva, dock är utgångspunkten för de mycket positiva effekterna baserade på att ett vägnät för BK4 införs. Fokus på att genomdriva BK4 vägar på hela BK1-vägnätet är, med Trafikverkets rapport om längre lastbilar, därmed ännu angelägnare och visar dessutom tydligt att implementeringen av BK4 verkligen inte bara är en bärighetsfråga utan en tydlig utveckling av transportsystemet.

Skogsindustrierna tillstyrker:

- att Trafikverket respektive kommuner bemyndigas att besluta om vilka vägar som får trafikeras
- förslaget att både ägaren av fordonet och föraren ges ansvar för att största tillåtna längd inte överskrids
- förslaget om nytt vägmärke
- att transportbranschen själva ansvarar för att både ägare och förare har relevant kompetens i form av erfarenhet och utbildning för längre fordon
- förslaget om fortsatt forskning och uppdaterad färdplan för HCT-fordon på väg

Skogsindustrierna önskar att föreslagna författningsändringar i Trafikverkets rapport kompletteras ytterligare med:

- harmonisering av regelverket mellan Sverige och Finland för att underlätta gränsöverskridande trafik
- regeländringar som skett i direktiv 96/53 om mått och vikt
- möjligheter att transportera två 45-fots containrar

Vidare instämmer Skogsindustrierna i Trafikverkets förslag om behovet av:

- analys av logistiska behov för effektiva transportupplägg
- analys av lämpliga anslutningsvägar till start- och slutpunkter
- dialog med näringslivet om, vilket kan föras med regionala bärighetsgrupper som redan är etablerat fora
- dialog med berörda kommuner i ett tidigt skede

och uppmanar Trafikverket att samtidigt även inkludera analys för 74-tonsfordon i dessa förslag.

Skogsindustrierna föreslår vidare att regeringen:

- uppdrar åt Trafikverket att ta fram en genomförandeplan för vilka vägar som kan öppnas för längre fordon och när de planerar att öppnas samt att denna planering genomförs i tät dialog med berörda kommuner
- uppdrar åt Trafikverket att analysera hur ett ansökningsförfarande skulle kunna se ut för varuägare/transportköpare som vill implementera längre och tyngre fordon även utanför det utpekade vägnätet med inspiration av den danska modellen
- uppdrar åt Trafikverket att harmonisera regelverk för vägtrafik mellan Sverige och Finland
- till nästa nationella plan byter anslagspost för implementering av BK4 från *Vidmakthållande* till *Utveckling av transportsystemet* eftersom tyngre/längre lastbilar är ny teknik och bärighetsanslaget, avsett för att åtgärda de sämsta BK2- och BK3-vägarna på landsbygden, inte bör användas till europavägar/riksvägar

Skogsindustriernas yttrande

Möjligheten att köra med längre fordon, i så kallade högkapacitetsfordon, ger många fördelar. Med en effektivare lastbil kan mer gods transporteras vid samma tillfälle vilket ger lägre bränsleförbrukning, en minskad miljöpåverkan, färre lastbilar på vägarna samtidigt som det därmed ökar trafiksäkerheten och stärker industrins konkurrenskraft. Längre och tyngre lastbilar är också ett sätt att effektivisera befintlig infrastruktur utan behov att bygga nytt och utan negativa effekter på slitage. Längre lastbilar i kombination med ett väl utbyggt BK4-vägnät ger tydliga samhällsekonomiska vinster.

Skogsindustrierna välkomnar möjligheten att köra med fordon upp till 34,5 m på vissa vägar för att skapa mer hållbara godstransporter. Skogsindustrierna delar Trafikverkets bedömning att nyttorna med införande av längre lastbilar är otvetydigt positiva, dock är utgångspunkten för de mycket positiva effekterna baserade på att ett vägnät för BK4 införs. Fokus på att genomdriva BK4 vägar på hela BK1-vägnätet är med Trafikverkets rapport om längre lastbilar ännu angelägnare och visar tydligt att implementeringen av BK4 verkligen inte bara är en bärighetsfråga utan en tydlig utveckling av transportsystemet.

Trafikverket föreslår en fördjupad analys av logistiska behov för transporter med längre lastbilar för att ett fortsatt upplåtande av vägar för längre fordon ska ske på ett effektivt sätt. Trafikverket föreslår att detta genomförs i samråd med berörda kommuner. Skogsindustrierna välkomnar ett en sådan analys görs av Trafikverket och kommunerna, men anser att denna analys även inkluderar behov av effektiva transporter med fordon upp till 74 ton. Detta gäller framförallt totala logistikupplägg och vilka anslutningsvägar till start- och målpunkter som är som behövs för längre och/eller tyngre fordon. Skogsindustrierna menar vidare att för att analysen ska fånga upp reella behov är det avgörande att den genomförs i nära samarbete med varuägare och transportköpare som är de som har information om hela transportupplägg.

Trafikverket föreslår att de ska inleda dialog med näringslivet om det fortsatta upplåtandet av ett vägnät för längre lastbilar. Skogsindustrierna välkomnar detta men menar att denna dialog med fördel ska vara en del av den analys av logistikflöden som också ska göras.

Trafikverket beskriver i sin rapport att ett sammanhängande transportstråk som uppgår till cirka 450 mil kan upplåtas för längre lastbilar i ett första skede samt att ytterligare vägsträckor kan öppnas när noggrannare analys gjorts. Skogsindustrierna föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en tidsatt genomförandeplan för det fortsatta arbetet.

Skogsindustrierna instämmer i det Trafikverket skriver om att det krävs erfarenhet och utbildning för att framföra de längre lastbilarna på ett trafiksäkert sätt och tycker att det är ett rimligt förslag att

transportbranschen själva ansvarar för att både ägare och förare har relevant kompetens i form av erfarenhet och utbildning.

Skogsindustrierna instämmer i det Trafikverket skriver om att behov av fortsatt forskning inom området. Det är viktigt att forskningen inte begränsas till enbart längre fordon utan omfattar ett helt transportsystem med HCT-fordon enskilt eller som delar av en hel transportkedja.

Förslagen att upplåta delar av vägnätet för längre fordon är utmärkt och i högsta grad samhällsekonomiskt lönsamt. Det kan dock vara svårt för Trafikverket och kommuner att i varje enskilt fall bedöma vilka vägsträckor som är de mest angelägna att upplåta ur näringslivets perspektiv. De analyser och dialoger som planeras är bra utgångspunkter för att få information om vilka vägar som kan upplåtas av trafiksäkerhetsskäl, mm samt vilka vägar som näringslivet behöver. För att hantera de osäkerheter som trots detta kan uppstå föreslår Skogsindustrierna att Trafikverket ges i uppdrag att analysera hur ett ansökningsförfarande för att köra med längre och/eller tyngre fordon på delar av vägnätet skulle kunna införas. Det kan gälla anslutningsvägar till fabriker, terminaler eller hamnar till exempel. Om företag själva får ansöka om vilka sträckor de har behov av att köra med längre och/eller tyngre fordon ger det Trafikverket en god bild av vilken nytta öppnandet av en vägsträcka skulle innebära, vilka volymer som kommer att transporteras på vägen samt vem som använder den.

Skogsindustrierna önskar att regeringskansliet uppdrar åt Trafikverket att komplettera nu liggande rapport med uppdrag att harmonisera regelverket mellan Sverige och Finland. Exempelvis anger Trafikverket i sin rapport förslag till författningsändring om att största längd på släpvagn ska vara 12 meter. Detta gör att nationella speciallösningar skapas som inte underlättar gränsöverskridande trafik. Sveriges Åkeriföretag ger i sitt remissyttrande bra förslag på hur regelverket skulle kunna se, vilket kan vara grunden för ett kompletterande uppdrag till Trafikverket. Det är viktigt att regelverket är flexibelt och istället skulle så kallade performance based standards om stabilitet och sväng/vändeförmåga kunna införas. Även regeländringar som skett i direktiv 96/53 om mått och vikt bör kompletteras i Trafikverkets analys så att det säkerställs att möjligheten för att transportera två 45-fots containrar finns inklusive ytterligare lastlängd (15 cm). Möjlighet att transportera två 45-fots containrar är viktigt för att öka möjligheten till intermodala flöden, vilket Trafikverket också lyfter fram i sin rapport.

Utgångspunkten i Trafikverkets rapport och för de mycket positiva samhällsekonomiska effekterna baserade på att ett vägnät för BK4 redan finns på plats. Enligt Nationella planen för åren 2018–2029 är införandet av ett BK4-vägnät en bärighetsåtgärd, vilket då hamnar under anslagsposten *Vidmakthållande* (det vill säga underhåll). Skogsindustrierna anser att ett införande av BK4 bör ske genom byte anslagspost från vidmakthållande till *Utveckling av transportsystemet*. Nya fordon, både längre och av normallängd, med bruttovikt upp till 74 ton är i högsta grad ny teknik som utvecklar transportsystemet. Bärighetsanslaget skapades för att bygga bort BK2 och BK3 vägar på landsbygden. Åtgärder för att anpassa europavägarna och andra riksvägar för att kunna använda ny teknik med ett anslag som var avsett för att bygga bort de sämsta vägarna är bakvänt. Skogsindustrierna anser därmed att, i nästa nationella plan, bör anslagsposten för implementering av BK4 bytas från *Vidmakthållande* till *Utveckling av transportsystemet*.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt.

De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara. För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft.

Skogsindustrin exporterade år 2018 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avstånds-nackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla transportslag utom flyg ingår.

Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör