

Gunnar Malm, Trafikverket
Staffan Widlert, Transportstyrelsen

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.org
08-762 72 30
070-202 98 69

2014-07-18

Angående genomförande av regeringsuppdrag till Transportstyrelsen och Trafikverket om tyngre fordon på det allmänna vägnätet (N2014/1844/TE)

SAMMANFATTNING

Transportstyrelsen och Trafikverket organiserade den 11 juni i Stockholm ett möte för att informera om genomförandet av uppdraget. Den information som lämnades vid mötet får oss att tro att uppdraget genomförs på ett sätt som inte stämmer överens med andan i regeringsbeslutet genom att man väljer onödigt komplicerade lösningar som fördröjer processen. Vi vill se ett förenklat genomförande, i enlighet med regeringsuppdraget.

En implementering av lastbilar med bruttovikt 74 ton och maximal längd 25,25 meter ger minskad miljöpåverkan och färre lastbilar på vägarna - det stärker industrins konkurrenskraft och förbättrar trafiksäkerheten. Vi kan göra det med dagens teknik och fordon. I över fem år har forskning och tester av lastbilar med högre lastkapacitet pågått. Finland har, bland annat baserat på svensk forskning, höjt bruttovikten till 76 ton för lastbilar från 1 oktober 2013. Vi ser fram emot att även Sverige genomför motsvarande regelförändring.

SKRIVELSE

Regeringsuppdraget begär förslag till författningsändringar för att möjliggöra färd med fordonståg dels med nu gällande längdbegränsningar enligt 4 kap 17 § trafikförordningen (1998:1276) och dels med ytterligare modulenheter enligt artikel 4 punkt 4 (b) i direktiv 96/53/EG. En konsekvensanalys av ändringarna skall göras. Ett vägnät skall identifieras där det i dag eller med begränsade åtgärder går att tillåta fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton.

Beslutet fastslår att det redan nu går att tillgodogöra sig stora samhällsnyttor genom att i ett första steg tillåta fordon med högre bruttovikt än i dag men med maxlängd och axeltryck oförändrade. Det finns flera fordonskombinationer som, med en högsta tillåten bruttovikt på 74 ton och fler axlar än på dagens fordon, inte ökar axeltrycket på vägbanan. Detta innebär oförändrat vägslitage, men kan innebära problem för vissa broar och dåligt uppbyggda vägar.

Utredningsuppdraget

Vi menar att regeringsbeslutet visar att det gäller att söka lösningar som möjliggör ett snabbt införande av höjd bruttovikt på ett begränsat vägnät med oförändrad längd och axeltryck genom att antalet axlar ökas. Vi tror att detta kan ske genom relativt begränsade ingrepp i regelverket.

Orienteringen vid mötet den 11 juni visade dock att genomförandet av utredningsuppdraget håller på att få en helt annan inriktning. Den strider både mot mandatet genom att man bl. a. överväger ingrepp som i detta första steg går onödigt långt, som att ändra bärighetsklasser (BK-systemet), ändra reglerna för axeltryck och införa särskilda prestandakrav som verkar avvika från 4 kap 17 § i Trafikförordningen. Utredningen överväger dessutom ändringar i vägskattelagstiftningen. Enligt vad vi erfarit överväger man lösningar som är onödigt komplexa och kostsamma att följa. Man verkar dessutom vara inne på att på flera punkter införa samma krav för 25,25 metersfordon som för de längre fordonståg som man också skall utreda. Det innebär att man överväger krav som är överflödiga för fordonståg med höjd bruttovikt, men där dagens maximimått behålls. Vi anser att det fortsatta utredningsarbetet bör inriktas på lösningar som kan genomföras med begränsade ingrepp i reglerna om bruttovikt.

För fordonskombinationer som uppfyller dagens krav på maximimått och axeltryck anser vi att en ökning av bruttovikten till 74 ton kan ske om fordonstågen uppfyller vissa angivna krav, i huvudsak beträffande antalet axlar och bromsutrustning. Enligt vår uppfattning kan flertalet av dessa krav tillgodoses genom en justering av bilaga 1 till Trafikförordningen för att möjliggöra trafik med sådana fordon inom BK 1. Vissa ändringar i Trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter kan också behövas. Utöver detta hoppas vi även att utredningen överväger möjligheten till eventuella övergångsregler för befintliga fordon, vilket införts framgångsrikt under en femårsperiod i Finland.

Frågan om tekniska krav för fordonståg över 25,25 meter framstår som mer komplex än för 25,25 meterståg. Det är därför viktigt att frågor som relaterar till längre fordonståg inte tillåts bromsa eller fördyra processen för 25,25 meterståg.

Vi önskar därför att det fortsatta utredningsarbetet ges en inriktning som överensstämmer med direktiven i regeringsbeslutet genom att man söker enkla och klara lösningar som innebär minsta möjliga ingrepp i regelverket. Vi tror också att det är viktigt att man håller frågan om enbart viktökning skild från frågan om längre fordonståg, för att undvika att lösningar beträffande de kortare fordonstågen fördröjs.

Vi tror inte att lösningar som t.ex. ett nytt system av bärighetsklasser, nya fordonsskattenivåer eller en ny typ av tekniska specifikationer har sin plats i detta sammanhang där man i ett första steg eftersträvar snabbhet och en begränsad lösning. Mer vittsyftande reformer kan komma i ett senare skede, då förutsättningar finns för en bredare introduktion av HCT-fordon.

Erfarenheter från Finland

Skogsindustriernas Transportkommitté genomförde i mitten av maj 2014 en studieresa till Finland för att dra lärdomar av den implementering av lastbilar med högre bruttovikter som Finland redan har genomfört. Vi skulle med denna skrivelse vilja lyfta några av de frågeställningar och lärdomar som framkom i diskussionerna med finska myndigheter och näringsliv, som vi hoppas ni kan ta

med er i det fortsatta arbetet med regeringsuppdraget om att förbereda implementeringen av 74 ton på det allmänna vägnätet.

I Finland träffade vi båda trafikmyndigheterna, med ansvar för implementeringen d.v.s. både Finnish Transport Safety Agency (motsvarigheten till Transportstyrelsen) och Finnish Transport Agency (motsvarigheten till Trafikverket). Båda myndigheterna menade att implementeringen var mycket viktig för Finland eftersom det var positivt för företagens konkurrenskraft och därmed Finlands handel och ekonomi. Myndigheterna menade att de arbetade mycket konstruktivt tillsammans med transportköpare och åkerier för att lösa problemställningar, vilket konfirmerades av det finländska näringslivet vid de möten vi hade vid senare tillfälle med dem.

Vid implementeringen av 76 ton i Finland infördes även övergångsregler, under en period om fem år, för att säkerställa så att befintliga lastbilar, släpvagnar och annan fordonsutrustning kan användas även efter implementeringen av de ändrade bruttovikterna. Åkare som nyligen investerat i nya fordon och fordonsutrustning bör inte påverkas negativt av implementeringen.

I Finland finns inte det svenska systemet med bärighetsklass på vägarna (BK1, BK2 och BK3). Det betyder alltså att implementeringen av 76 ton i Finland sker på hela vägnätet, d.v.s. även BK2 och BK3 vägar, och att restriktionerna på det finska vägnätet därför med största sannolikhet kan härröra till just de vägar/broar som vi i Sveriges skulle givit lägre bärighetsklass.

På vår studieresa fick vi också lära oss att i Finland var myndigheternas intresse för övervakning i princip obefintlig. De menade att lastbilar inte övervakas idag och därmed behöver de inte övervakas framöver. De finska myndigheterna menade vidare att de alltid har haft begräsningar i infrastrukturen (precis som vi har i Sverige) och därför är åkerier vana att hantera dessa begräsningar. De menade vidare att de ökade antalet infrastrukturbegränsningarna inte heller förändra den bilden.

Ytterligare kommentarer

Regeringsuppdragets titel är att implementera 74 ton på det allmänna vägnätet. Vi vill betona att störst nytta för företagen, och därmed för Sverige, är en generell implementering på hela vägnätet men med bärighetstrestraktioner där så behövs. Vi hoppas att detta är er utgångspunkt i det fortsatta arbetet.

I regeringsuppdraget står det skrivet att bruttovikten ska vara upp till 74 ton. Befintliga fordon kan, med utgångspunkt från befintliga axelviktstabeller, redan lasta 63 och 65 ton. Om en åkare investerar i ett nytt släp med fler axlar som maximalt utnyttjar tillgängliga axelvikter, kan ekipaget komma upp i 68 tons bruttovikt. Detta gör att behovet av övergångsregler minskar, om ni i regeringsuppdraget hanterar dessa olika vikter flexibelt. För att minimera bärighetsrestriktioner är det också av stor vikt att bärighetsnedsättningar utgår från tillåten maximal tillåten bruttovikt, d.v.s. om en bro bara klarar 64 ton så framgår

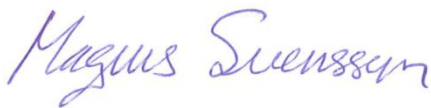
det också av skyltar. Om skyltar bara finns med t.ex. tre olika viktangivelser finns risk att skyltarna skapar restriktioner som egentligen inte finns.

Sverige har idag en hög säkerhetsnivå för lastbilstrafiken, och den ska vi bibehålla. Ingen övervakning sker av fordonsrörelser idag, och vi ser därför inte behov att övervaka i framtiden heller. En stor kontrollapparat riskerar att göra systemet så kostsamt att nyttan med högre bruttovikter helt försvinner. Vi utgår därför ifrån att utredningen tar fasta på regeringsuppdragets skrivningar om kostnadseffektivitet och egenkontroll.

En implementering av 74 ton är viktig och nödvändig för svensk industri och för att inte tappa konkurrenskraft gentemot Finland. Effektivare transporter med högre bruttovikt stärker industrins konkurrenskraft, samtidigt som vi minskar belastningen på miljön, höjer trafiksäkerheten och använder befintlig infrastruktur smartare.

Vi vill gärna få ett sammanträffande med Dig för att förklara vår syn.

Med vänlig hälsning



Magnus Svensson
Ordförande i Skogsindustriernas
Transportkommitté samt VD, SCA Logistics



Karolina Boholm
Sekreterare i Skogsindustriernas
Transportkommitté samt
Transportdirektör, Skogsindustrierna

Kopia för kännedom till:

Statssekreterare Ingela Bendrot, Näringsdepartement

Projektledare Annacarin Mörsell, Transportstyrelsen

Projektledare Petter Åsman, Trafikverket