



Näringsdepartementet

Transport

Stefan Andersson

Telefon 08-405 34 30

Mobil 070-220 95 14

E-post stefan.g.andersson@regeringskansliet.se

Remissammanställning för rapporter från Trafikverket och Transportstyrelsen om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet

Innehåll

1. Sammanfattning av remissinstansernas synpunkter	2
2. Remissinstanserna	2
2.1 Remissinstanser som yttrat sig	2
2.2 Remissinstanser som inte svarat	3
2.3 Svar utanför remisslistan	3
3. Förslagen i korthet	4
4. Specifika synpunkter på de enskilda förslagen	5
4.1 En ny bärighetsklass (BK4, BK 74) och ett utpekade vägnät	5
4.2 Kontrollsystem	20
4.3 Anmälningsskyldigheter till EU-kommissionen och WTO	22
4.4 Ändring av BK1 (64 ton)	23
4.5 Längre fordonståg	26
4.6 Krav på fordon inklusive lämplighetsbesiktning	28
4.7 Den samhällsekonomiska analysen	32
4.8 HCT-programmet	35
4.9 Övriga frågor	35

1. Sammanfattning av remissinstansernas synpunkter

Följande remissinstanser tillstyrker myndigheternas förslag att tillåta fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton på det allmänna vägnätet: *Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Trafikanalys, VINNOVA, Regionförbundet Jämtlands län, Region Dalarna, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Göteborgs stad, Mönsterås kommun, Piteå kommun, Överkalix kommun, CLOSER, Kungliga skogs- och lantbruksakademien, Kungliga tekniska högskolan (KTH), Lunds universitet, BIL Sweden, Lastfordonsgruppen, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Livsmedelsföretagen, Motormännen, Näringslivets regelråd, Näringslivets transportråd, Scania AB, Skogforsk, Skogsindustrierna, Sveriges Åkeriföretag, Biltrafikens arbetsgivareförbund, AB Volvo, Stora Enso, SSAB, Svenska Trädbränsleföreningen, Norra Skogsägarna, NärLjus,*

Följande remissinstanser har inte något att erinra mot myndigheternas förslag: *Hovrätten över Skåne och Blekinge, Bodens kommun, Ljusdals kommun, Svedala kommun, Vilhelmina kommun, Örkelljunga kommun,*

Följande remissinstanser har inte några synpunkter på myndigheternas förslag: *Åklagarmyndigheten, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Tillväxtverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Boxholms kommun, Lindesbergs kommun, Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)*

Följande remissinstanser avstyrker myndigheternas förslag: *Regelrådet, Skåne läns landsting, Regionförbundet Sörmland, Fagersta kommun*

2. Remissinstanserna

2.1. Remissinstanser som yttrat sig

Hovrätten över Skåne och Blekinge, Åklagarmyndigheten, Kommerskollegium, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Naturvårdsverket, Regelrådet, Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket, Skatteverket, Skogsstyrelsen, Statens Energimyndighet, Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI), Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU, Swedac, Tillväxtverket, Tillväxtanalys, Trafikanalys, VINNOVA, Sveriges Kommuner och Landsting, Skåne läns landsting, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Jämtlands län, Region Dalarna, Region Blekinge, Regionförbundet Sörmland, Regionförbundet Uppsala län, Samverkansorganet i Örebro län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Bodens kommun, Bollnäs kommun, Boxholms kommun, Borås kommun, Fagersta kommun, Göteborgs stad, Lindesbergs kommun, Ljusdals kommun, Malmö kommun, Mönsterås kommun, Oxelösunds kommun, Piteå kommun, Svedala kommun, Södertälje kommun, Vilhelmina kommun, Vännäs kommun, Örkelljunga kommun, Överkalix kommun, Chalmers tekniska

högskola, Kungliga skogs- och lantbruksakademin, Kungliga tekniska högskolan (KTH), Lindholmens Science Park, Lunds universitet, BIL Sweden, Hela Sverige ska leva, Lastfordonsgruppen, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Livsmedelsföretagen, Motormännen, Näringslivets regelnämnd, Näringslivets transportråd, Scania AB, Skogforsk, Skogsindustrierna, Sveriges Åkeriföretag, Transportgruppen, Transportindustriförbundet, Tågoperatörerna, AB Volvo

2.2 Remissinstanser som inte svarat

Östersunds tingsrätt, Hallands läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Gotlands kommun, Samverkansorganet i Östergötlands län, Samverkansorganet i Jönköpings län, Samverkansorganet i Gävleborgs län, Samverkansorganet i Värmlands län, Samverkansorganet i Kronobergs län, Samverkansorganet i Västerbottens län, Arjeplogs kommun, Bjuvs kommun, Degerfors kommun, Gällivare kommun, Gävle kommun, Hammarö kommun, Hofors kommun, Huddinge kommun, Hylte kommun, Jönköpings kommun, Katrineholms kommun, Kramfors kommun, Landskrona kommun, Lilla Edet kommun, Luleå kommun, Malung-Sälens kommun, Malå kommun, Mora kommun, Mölndals kommun, Nordmalings kommun, Norrtälje kommun, Nässjö kommun, Osby kommun, Skellefteå kommun, Skurups kommun, Sorsele kommun, Strömstads kommun, Stockholms kommun, Surahammars kommun, Säffle kommun, Ystads kommun, Ånge kommun, Kungliga tekniska högskolan, Sveriges lantbruksuniversitet, Företagarna, Jernkontoret, Sveaskog, SveMin, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut (SP), Teknikföretagen

2.3 Svar utanför remisslistan

Sveriges bussföretag, ScandFibre Logistics AB, Stora Enso, NärLjus, SSAB, Svenska Trädbränsleföreningen, Norra Skogsägarna, Sten Wandel

3. Förslagen i korthet

Transportstyrelsen och Trafikverket föreslår att:

- En ny bärighetsklass som ska tillåta upp till 74 tons bruttovikt inrättas. Transportstyrelsen föreslår att den kallas BK4 och Trafikverket BK74.
- Högsta tillåtna bruttovikt på BK1-vägar ändras – det blir tillåtet med upp till 64 tons bruttovikt.

Transportstyrelsen föreslår att:

- Fordonståg som är längre än 25,25 meter men högst 32 meter långa ska få trafikera det allmänna vägnätet, om fordonen är sammankopplade enligt det EU-gemensamma modulsystemet.
- Det ska krävas ett godkännande vid lämplighetsbesiktning för fordonståg med bruttovikt över 60 ton och/eller en längd överstigande 25,25 meter. Lämplighetsbesiktning ska också krävas för att en bil med två eller fler släpvagnar ska få köras i 80 km/tim.

Trafikverket föreslår att:

- Ett vägnät för 74 ton pekas ut. Trafikverkets bedömning är att; E4, E6, E10, E18, E20 samt delar av Rv40 (mellan Göteborg och Jönköping), Rv50 (mellan Mjölby och Örebro), Rv55 (mellan Strängnäs och Enköping) och Rv56 (mellan Eskilstuna och Gävle) är möjliga att öppna för BK74 med begränsade resurser. Valet av detta vägnät motiveras av den omfattande godstrafik som går där.
- Ett kontrollsystem som i första versionen bygger på egenkontroll och befintlig teknik som Fleet-Management-system kopplas till 74-tonsnätet. De åkeriföretag som vill utnyttja 74-tonsnätet måste underkasta sig kraven från kontrollsystemet.
- Att dialoger om 74-tons vägnät utanför de stora transportstråken inleds med näringslivet.
- HCT-programmet bör slutföras i enlighet med den tidplan som beskrivs i HCT-färdplanen men anpassas i de delar som är lämpligt med anledning av detta uppdrag.

4. Specifika synpunkter på de enskilda förslagen

4.1. En ny bärighetsklass (BK 74, BK4) och ett utpekat vägnät för denna

Energimyndigheten tillstyrker Trafikverkets och Transportstyrelsens förslag om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet. Energimyndigheten bedömer att längre och tyngre fordon är en lämplig åtgärd för att öka energieffektiviteten och sänka kostnader för transporter. Samtidigt anser Energimyndigheten att förslagets koppling till det långsiktiga arbetet med att hantera transportbehov på ett hållbart sätt kan förstärkas.

Energimyndigheten anser att det är viktigt att arbeta med effektivisering i transportsektorn på ett övergripande sätt. Med tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet finns det en potentiell risk för överflyttning från järnvägen till det allmänna vägnätet. Risken ökar på ställen där tågnätet är överbelastat. Energimyndigheten ser positivt på Trafikverkets förslag till fortsatt forskningsbehov om den potentiella fördelningen mellan transportslag.

Naturvårdsverket välkomnar förslaget, eftersom det kan bidra till att minska vägtransportsektorns utsläpp av koldioxid. Längre fordon gör emellertid att även kostnaderna för vägtransporter minskar. En indirekt effekt kan därför bli att överflyttningen av godstransporter till andra mer energieffektiva transportslag, som sjöfart och järnväg, motverkas. Naturvårdsverket anser att denna rekyleffekt ska hanteras genom en skärpning av andra styrmedel för godstransporter på väg, t.ex. en differentierad kilometerskatt.

Regelrådet finner att de administrativa kostnaderna är ofullständigt beskrivna och avstyrker därför förslaget. Regelrådet anser vidare att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Rikspolisstyrelsen tillstyrker förslagen i rapporter från Trafikverket och Transportstyrelsen om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet. Rikspolisstyrelsen vill framhålla vikten av att störningar i trafiken inte ska få förekomma med anledning av de höjda fordonsvikterna och fordonslängderna. Då tyngre fordon kommer att belasta aktuella vägar vill Rikspolisstyrelsen framhålla att vägslitaget följs upp så att oönskad spårbildning inte uppstår som kan påverka säkerheten negativt. Trafiksäkerheten får inte åsidosättas och en eventuell ogynnsam olycksutveckling bör därför beaktas och orsakerna utredas.

Sjöfartsverket rekommenderar att Trafikverket och Transportstyrelsen genomför ytterligare utredningar som även beaktar de samhällsekonomiska konsekvenser som inte utretts inklusive sjöfartens

möjligheter att avlasta det allmänna vägnätet. Sjöfartsverket saknar ett resonemang om den lediga kapacitet och den potential som finns i sjöfartssystemet. Analysen ska göras ur ett transportslagsövergripande systemperspektiv där konsekvenserna av beslutet på andra trafikslag, inklusive sjöfart, belyses, såsom utredarna föreslår. Sjöfartsverket anser därför att ytterligare tid och resurser ska tilldelas utredarna innan ett beslut fattas. Sjöfartsverket ser positivt på att en fördjupad analys av anslutningsvägarna till hamnar och terminaler genomförs i enlighet med Trafikverkets förslag.

Skatteverket noterar att införandet av den nya bärighetsklassen 4 på vissa vägar innebär att utan ändring av vägtrafikskattelagen (2006:227) kommer skattevikten och den högst tillåtna bruttovikten inte längre följas åt. Skatteverket anser att för att upprätthålla ett konsistent system bör det övervägas om vägtrafikskattelagen ska ändras samtidigt som ändringarna om högsta tillåtna bruttovikt i trafikförordningen (1998:1276) genomförs.

Skogsstyrelsen tar inte ställning till förslagen i sig men konstaterar att ett effektivare transportsystem kan bidra till att skapa förutsättning för en ökad sysselsättning på landsbygden samt bidra till ett utvecklat och ekonomiskt bärkraftigt skogsbruk. På längre sikt kan en bättre tillgänglighet bidra till goda möjligheter för en levande landsbygd. Under förutsättning att last omfördelas till tyngre fordon så kan förslaget bidra till en minskning av CO₂-utsläppen och därmed underlättat att uppsatta miljömål nås.

Trafikanalys ställer sig sammanfattningsvis positiva till Trafikverkets och Transportstyrelsens förslag. Förslagen bedöms leda till effektiviserade godstransporter på väg utan att kräva initialt stora investeringar i infrastruktur. Det är exempel på åtgärder som kan ske i enlighet med fyrstegsprincipen steg 1 och 2 för åtgärds- och infrastrukturplanering. Förslagen möjliggör färre lastbilar på vägarna och väntas därför leda till en minskad miljöbelastning samt ökad trafiksäkerhet.

Trafikanalys menar att ett stegvis införande så som föreslås är fördelaktigt och kan resultera i att effektiva åtgärder implementeras och också i en relevant ordning. Att utöka BK1 till 64 ton är ett enkelt första steg. Att tillåta 74 tons fordon på ett mindre men högtrafikerat vägnät med god bärighet och samtidigt skylta broar med bärighetsbegränsning tills förstärkning sker är ett andra. Att fortsätta dialoger med näringslivet kring 74-tonsnätet utanför de stora stråken är också väsentligt. Att på lite längre sikt titta närmare på och öppna upp för längre fordon är viktiga åtgärder som också effektiviserar lastbilstransporterna och samtidigt kan gynna välfärden och som Trafikanalys därför ser positivt på.

VINNOVA ställer sig bakom förslagen som helhet. Både Trafikverkets och Transportstyrelsens rapporter adresserar problemen med bevarad nivå på trafiksäkerheten och minskad miljöpåverkan genom de förslag som lämnas.

VTI anser att det är positivt att man låtit undersöka möjligheten att införa tyngre och längre fordon för godstransporter på väg. VTI konstaterar samtidigt att det delvis är svårt att utläsa i Trafikverket och Transportstyrelsens rapporter om det avses tyngre och/eller längre fordon.

VTI anser att det finns ytterligare viktiga aspekter än vad som tas upp av myndigheterna som måste beaktas när det gäller trafiksäkerhet, nämligen omkörningar, utrymmesbehov, förarutbildning samt övervakning och förarstöd. Sanningen är att frågan inte är fullt utredd, då de studier som utfördes gjorde på glest trafikerade Norrländska vägar, och kompletterande studier på mer trafikerade sydsvenska vägar behövs.

VTI anser vidare att det finns stora kunskapsluckor om vägars uppförelse samt nedbrytning vid belastning från HCT fordon eftersom vår erfarenhet är liten. Vägars livslängd kommer troligen att förkortas men verktyg för skattning av hur mycket eller hur snabb processen kommer att vara är i dagsläget begränsad. Accelererade fullskalestudier under kontrollerade klimat-förhållanden bör kunna ge kvantitativa svar på en del frågor av hur olika typer av väg-konstruktioner svarar på HCT fordon.

VTI skriver också att dagens vägräcken är dimensionerade för att hålla tillbaka personbilar, och bropelare dimensionerade för att klara kollisioner med 40 tons fordon. Dimensionering av vägutrustning och bropelare behöver ses över gällande HCT-fordon.

Region Skåne förespråkar att Transportstyrelsens förslag samt förslag 1-5 på Trafikverkets lista för närvarande inte genomförs. Förslagen bör genomföras först om vidare utredningar tydligt visar att införande av HCT är fördelaktigt på lång sikt och att investeringarna kan motiveras framför andra investeringar. Region Skåne välkomnar däremot Trafikverkets förslag att slutföra HCT-programmet i enlighet med färdplanens tidplan.

Region Blekinge anser att frågan måste belysas djupare innan ett beslutsunderlag kan presenteras, Trafikverket bör;

– analysera vilket behov som finns utifrån näringslivet i hela landet att använda och angöra ett utpekat vägnät för transporter upp till 74 ton. Att i högre grad utgå från ett funktionellt perspektiv utifrån näringslivets behov och faktiska möjligheter att ansluta sig till ett storskaligt vägnät.

Nu förefaller analysen snarare ha utgått från att peka ut det vägnät som idag har mest tung trafik.

– analysera förutsättningarna för att angöra centrala hamnar, terminaler, industrier eller verksamheten till det storskaliga vägnät som ska utpekas.

– följa upp konsekvenserna av Finlands införande av 76-tons vägnät, vilket kan ge svar på frågor om risken för överföring av gods från järnväg till väg och andra oklarheter.

Regionförbundet Kalmar län är kluven i sin syn till förslaget att införa 74-tonsvägar. Å ena sidan vill vi stimulera överföring av gods till järnväg men å andra sidan vill vi ha så effektiva transporter som möjligt. Regionförbundet anser att man bör följa upp konsekvenserna av Finlands införande av 76-tonsvägar innan man eventuellt går vidare med Trafikverkets förslag.

Regionförbundet Sörmland ställer sig inte bakom föreliggande remiss, då inriktningen mot tyngre och längre fordon helt eller delvis motverkar och försvårar överföringen av gods från väg till järnväg utifrån de satsningar som görs i länet. Vidare är bedömningen att förslaget inte innehåller tillräckliga system för övervakning och sanktioner för att förhindra att berörda fordonstyper inte trafikerar i länet ej utpekade sträckor.

Regionförbundet Uppsala län skriver att de omedelbara effekterna i Uppsala län inte beskrivs och är svåra att bedöma. Regionförbundet gör dock bedömningen att en 74-tonsreform kan medföra ett ökat antal tunga fordon på väg med en överflyttning från järnväg till vägtransporter. Detta ligger inte i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål eller de nationella miljömålen om ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Regionförbundet Örebro anser att Bergslagsdiagonalen i sin helhet, det vill säga riksväg 50 även norr om Örebro, bör inkluderas i det utpekade vägnätet för tyngre och längre transporter. Regionförbundet anser också att en satsning på ett vägnät för längre och tyngre transporter, HCT, inte får innebära uteblivna satsningar på järnväg. Det måste också säkerställas att transporter inte i onödan överförs från järnväg till väg till följd av ökad kapacitet på vägen. Ett sätt att göra detta är att inledningsvis fokusera på strategiskt viktiga relationer mellan terminaler, större industrier och hamnar där alternativ till transporter på väg saknas.

Region Dalarna ställer sig positiv till utredningen om en 74 tons reform samt till Trafikverkets förslag.

Länsstyrelsen i Dalarnas län skriver att transporterna är en viktig del för ett konkurrenskraftigt näringsliv och uppfattar Transportstyrelsens

förslag till författningsändringar som positiva för näringslivet. Att inte tillåta större fordon än idag kommer troligen att ge den svenska industrin konkurrensnackdelar både inom och utanför EU.

Länsstyrelsen anser dock att det är angeläget att förslaget inte leder till ökad klimat- och miljöbelastning från transportsektorn.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att det, generellt sett, är positivt att införa större lastkapacitet på lastbilarna ur såväl miljösynpunkt som för näringslivets utveckling. Utefter de föreslagna stråken som ska tillåta 74-tonslastbilar finns dock redan idag miljövänligare transportslag såsom sjöfart och järnväg. Att utveckla dessa transportslag och det multimodala transportsystemet borde vara mer prioriterat. Länsstyrelsen anser att förslaget inte i tillräckligt stor utsträckning tar hänsyn till näringsens behov av att kunna transportera gods från mindre BK1-vägar till huvudstråken utpekade i förslaget. Möjligheten att använda sig av 74-tonslastbilar är begränsade enligt föreslagen modell.

Länsstyrelsen anser vidare att både underhålls- eller bärighetsanslagen måste öka i omfattning och att eventuella kostnader förknippade med införandet av 74-tonslastbilar under inga förutsättningar kan urholka i anslagen för Västernorrland.

Att införa tidsbegränsade trafikeringskoncessioner anser länsstyrelsen kan vara en god idé men de bör ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och för att behålla eller förstärka den regionala attraktiviteten i glesbygd komma i ett paket där även högsta tillåtna hastighet temporärt regleras. Särskilt bör detta övervägas på vägavsnitt där det bor och rör sig människor.

Regionförbundet Jämtlands län tillstyrker samtliga förslag från Trafikverket. Trafikverket bör också ges i uppdrag att arbeta med dispenser för högre vikter vintertid. Det skulle främja näringslivet och transportererna i fram för allt norra delen av Sverige. Det bidrar därmed till hela Sveriges tillväxt.

Länsstyrelsen i Norrbottens län är positiv till Trafikverkets och Transportstyrelsens förslag att påbörja en ökning av fordonsvikter och längder för godstransporter på väg. Det i närtid utpekade BK74 nätet bedöms emellertid vara alltför glest för att ge någon acceptabel last mile access. Detta gäller generellt för skogsnäringen vilket tydliggörs via den bilagda redovisningen av skogsbrukets transporter 2012 och specifikt för transporter till hamnar och terminaler.

I syfte att utveckla presenterade förslag bedömer länsstyrelsen i Norrbottens län att följande åtgärder bör övervägas:

- En harmonisering av det svenska och finska regelverket bör övervägas då utvecklingen av tyngre och längre vägtransporter bedöms fortsätta i framtiden. Vidare då näringslivsstrukturen till

viss del är likartad med bl a en betydande skogsnäring

- Av Trafikverkets rapport görs bedömningen att införandet av tyngre fordon på det allmänna vägnätet i hög grad är begränsad av broarnas bristande bärighet som i förekommande fall är resultatet av det svenska regelverket för broberäkningar. Effekterna av att nyttja EU:s regelverk för beräkning av broars bärighet bör studeras och övervägas.
- I syfte att uppnå en förbättrad last mile access i närtid bör 68 tons bruttovikt med grund i ett axeltrycksreglemente övervägas. Tekniskt innebär det att ett släp med normalboggi kompletteras med en tredje axel bak på släpet.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) anser att ett införande av 74 tons-fordon på ett utvalt vägnät kan bidra till att skapa effektiva transporter och ställer sig därför bakom förslaget på ett utpekat statligt vägnät. I en reservation till SKL:s yttrande, från Miljöpartiet och Vänsterpartiet, yrkas avslag på bägge förslagen med hänvisning till att tyngre och längre fordon motverkar miljö- och klimatmålen. Slitaget på vägnätet kommer dessutom att öka vilket ger högre driftskostnader. I reservationen framförs också att det är uppenbart att trafiksäkerheten kommer att försämrats med tyngre och längre fordon.

SKL anser att utredningen inte tillräckligt utrett "last mile" d.v.s. kopplingen till de hamnar, terminaler och lager där godset ska lastas. De vägar som ansluter hamn, terminal och lager har vanligtvis kommunalt väghållaransvar och även kommunerna kommer påverkas av ett beslut om införande av 74 tonsfordon. SKL anser därför det nödvändigt att företrädare för berörda kommuner och regioner inkluderas i en fördjupad utredning tillsammans med Trafikverket samt länsplaneupprättare kring den s.k. "last mile".

SKL anser att effekterna för räddningstjänst och liknande verksamheter måste belysas ytterligare.

SKL anser att utredningen helt missat det öst-västra perspektivet. Ett stort antal allmänna vägar av vikt för näringslivet speciellt skogsindustrin saknas helt i utredningen, såsom E16, E14, E12 och E45. Här måste näringslivets behov analyseras och kunna ligga till grund för prioriteringar.

Bollnäs kommun. I det första skedet berörs inte vägnätet i Bollnäs kommun. Dock ser kommunen det som mycket viktigt att Väg 83 och Väg 50 förstärks så att de klarar den nya bärighetsklassen. Om kommunala vägar pekas ut och behöver förstärkas är kommunens uppfattning att dessa förstärkningsåtgärder ska bekostas med statliga medel.

Borås kommun. Vissa av stadens infarter och genomfarter till Borås har redan trängselproblem idag. Ökningen av lastbilstrafiken genom centrala Borås aktualiserar behovet av en förbifart söder om Borås för riksväg 40. Det är viktigt att säkerställa och utveckla godstrafiken i de nuvarande och stora godsstråken i landet. Byggande av höghastighetsbanor kommer dessutom att avlasta järnvägsnätet och möjliggöra ökad godstrafik på järnväg. Industriområden utmed Rv40 genom Borås bedöms klara nya BK4 samt en ökad fordonslängd till 30 meter. På övriga huvudvägnätet i Borås rekommenderas att generellt godkänna BK1.

Fagersta kommun anser att rapporten är ofullständig ur ett kommunalt perspektiv, då den inte beskriver kostnaderna för att anpassa kommunala gator eller enskilda vägar till de föreslagna åtgärderna eller hur detta ska finansieras. Fagersta kommun är vidare avvisande till förslaget på grund av att det belastar det kommunala vägnätet och den kommunala ekonomin samt den tveksamma miljönyttan eftersom detta riskerar medföra en konkurrensfördel för lastbilstrafiken på järnvägens bekostnad.

Göteborgs stad är i huvudsak positiv till att de författningsändringar som föreslås kan införas på sikt. De påtagliga logistik- och godstransportfördelar som förslagen innebär är viktiga för näringslivet i Sverige som helhet och för Göteborg som Nordens logistikcentrum. Det är positivt om transporter av gods på väg kan effektiviseras genom att öka fordonens lastkapacitet och på så sätt minska bränsleförbrukningen och därigenom utsläppen av växthusgaser och andra emissioner.

Göteborgs stad anser dock att utredningstiden och remisstiden var för korta och förslagen behöver utredas grundligare innan de kommer upp för beslut. Att samråd med samtliga kommuner inte har varit möjligt inom ramarna för utredningarna upplever Göteborg som en stor brist. Miljökonsekvenserna avseende buller och vibrationer måste utredas vidare. Även de ekonomiska konsekvenserna för kommunerna måste beaktas.

Göteborgs stad anser att utredningarna behöver kompletteras med en ekonomisk analys avseende kommunernas kostnader och hur kommunerna kan kompenseras för de ökade kostnaderna som det innebär att genomföra åtgärder. Göteborgs stad bedömer att det inte endast kommer röra sig om önskemål att trafikera kommunala vägar som utgör anslutningspunkter till terminaler och industrier. Det är väsentligt att näringslivet har möjlighet att konkurrera på lika villkor, varav möjligheten till effektiva transporter är en viktig komponent. I dagsläget finns många önskemål på att höja till BK1 från stadens generella BK2. Staden bedömer att det kommer vara en stark efterfrågan på att höja ytterligare till BK4.

Pedagogiskt är förslaget att kalla den nya, 74-tons, bärighetsklassen BK4 mindre bra. Nuvarande indelning med en skala 1-3 där 1 är bäst och 3 sämst är allmänt känd och accepterad. Göteborgs stad förordar Trafikverkets arbetsnamn BK74, alternativt BK1H eller BK0. Ett annat alternativ kan vara att göra om hela bärighetsnamnssystemet för att redan nu förbereda för kommande nya viktkrav.

Ljusdals kommun. I ett första skede berörs inte kommunens vägnät. Om den fortsatta analys som Trafikverket avser göra resulterar i att kommunala vägar pekats ut och därmed behöver förstärkas, är Ljusdals Kommuns uppfattning att dessa förstärkningsåtgärder ska bekostas med statliga medel. I övrigt har vi inget att erinra mot förslaget.

Malmö stad välkomnar en analys av hur förslaget påverkar icke statliga vägnät tillsammans med Trafikverket. Ur trafiksäkerhetssynpunkt bör längre och tyngre fordon i så lite utsträckning som möjligt befinna sig i tätbebyggda områden. Det är mycket viktigt att dessa fordons färdväg inom tätort tydliggörs. Även ur bullersynpunkt måste detta beaktas ur ett kommunalt perspektiv då tyngre fordon har en högre ljudnivå. I Malmö finns dock inga drivkrafter avseende att släppa på tyngre och/eller längre fordon in i staden.

Mönsterås kommun är i grunden positiv till att tillåta tyngre transporter på väg och järnväg. Längre fordon har testats bland annat till och från Scania's anläggning i Oskarshamn. Mönsterås kommun anser att väg E22, inklusive tvärförbindelserna riksväg 25 Kalmar-Växjö och riksvägarna 37/23 Oskarshamn-Jönköping bör ingå i denna rapport, annars riskerar Kalmar län att åter en gång stå utanför infrastrukturella satsningar som kan stärka den regionala utvecklingen.

Oxelösunds kommun anser att vid en närmare analys av ett utökat 74-tons vägnät bör även väg 53 studeras för att möjliggöra tyngre transporter till Oxelösunds hamn och SSAB. I samband med denna analys bör Trafikverket föra en dialog med kommunen så att åtgärder även kan göras på det kommunala vägnätet.

Piteå kommun ser positivt på en förändring av högsta tillåtna bruttovikt från dagens 60 ton till 74 ton. Dock finns det få sammanhängande stråk som kan bära en bruttoviktsökning, framförallt på grund av brister i broarnas bärighet. En bruttoviktshöjning kan därför kombineras med ökade statliga anslag till vägunderhåll, en ökning som även av andra skäl är önskvärd.

Piteå kommuns uppfattning är att trafiksäkerheten och bullerfrågan bör utredas ytterligare innan förslagen genomförs. Samtidigt som rapporternas förslag genomförs bör även åtgärder vidtas för att säkerställa att nationella och mellanregionala transporter i minst lika hög grad som i dagsläget sker per järnväg. Detta kan lämpligen ske genom

utbyggnad och kapacitetshöjning på järnvägsnätet, till exempel genom att påskynda utbyggnaden av Norrbotniabanan.

Piteå kommun upplever som positivt att kommuner ges rätt att utfärda föreskrifter för ökad bruttovikt på kommunala vägar. Detta är särskilt viktigt för att kunna skapa sammanhängande stråk, exempelvis mellan hamn och fabrik, i områden där transporter på järnväg inte är möjligt.

Södertälje kommun konstaterar att det kommunala vägnätet inte berörs i någon större omfattning av den nya bärighetsklassen BK 74. Möjligtvis till vissa terminaler och industrier som t.ex. Södertälje Hamn. Enligt kontorets bedömning klarar dessa vägar en högre belastning om det anses att dessa vägar behöver klassas upp till BK 74 Dock fordras en noggrannare undersökning av dessa vägar om det skulle bli aktuellt med att klassa upp dessa vägar.

Chalmers anser att förslaget är bra ur ett miljö- och transporteffektivitetsperspektiv. Att enbart öka tillåten vikt till 74 ton med bibehållen längdbegränsning, 25,25 m, kan innebära att avancerad/kostsam omkonstruktion av chassierna (t.ex. ändrad spårvidd och/eller fjädring) behöver göras för att dagens prestandamått för vältning ska bibehållas. Därför är Transportstyrelsens förslag att både öka till vikten 74 ton och längden till 34 m mer gynnsam för de eftersträvade effekterna. Chalmers anser vidare att ett mer intuitivt förslag på den nya bärighetsklassen skulle vara BK1A istället för BK4.

CLOSER ser generellt mycket positivt på att införa en ny bärighetsklass för 74 ton och på det utpekade vägnätet för 74-tonsreformen då det är vägar där stora godsmängder transporteras. Därutöver önskar CLOSER en mer dynamisk syn på vägnätet. Bärigheten på vägarna är högre när det är fruset eller väldigt torrt och under dessa perioder kan det klara högre vikter än under andra perioder.

CLOSER anser också att det borde vara möjligt att dynamiskt få tillgång till olika vägnät beroende på bruttovikt (80 ton, 74 ton, 64 ton) genom uppkopplade fordon med information om vikt. Vid vikter upp till 64 ton vore det önskvärt att längre fordon (>34 m) kan få framföras på i princip hela BK1-vägnätet om det är fysiskt möjligt att komma fram och trafiksäkert. I befintliga testfordon som t.ex. Schenker kör finns utrustning (IAP-system) som skulle möjliggöra detta.

Kungliga skogs- och lantbruksakademin (KSLA) och Skogforsk förordar att hela BK1-vägnätet öppnas för 74 ton, där broarna medger detta. Arbetet med att identifiera dessa broar bör därför ges högsta prioritet. En mycket konkret positiv effekt av ökad bruttovikt är minskat fordonsbehov. Skogsbruket använder idag ca 2 000 fordon för transport av rundvirke och primärt skogsbränsle. Vid övergång från 60 till 74 tons bruttovikt skulle det endast behövas ca 1 600 fordon, d v s en minskning med 400

fordon (20 %). För jordbruksnäringen gäller samma principiella resonemang.

Eftersom axellasterna minskar då 74 ton fördelas på 9 axlar jämfört med 60 ton på 7 axlar samtidigt som fordonsbehovet/antalet överfarter minskar, så kommer vägslitaget att minska förutsatt att dubbelmontage används. KSLA ifrågasätter därför Trafikverkets argumentation och uttalade försiktighetsprincip för att skjuta upp införandet av 74 tons bruttovikt på större delen av det svenska vägnätet.

KSLA och Skogforsk välkomnar Trafikverkets förslag till dialoger om 74-tons vägnät ”utanför de stora transportstråken” med det lokala näringslivet och berörda kommuner, men efterlyser en konkret beskrivning av hur det ska gå till och en tidsplan för arbetet.

När det gäller nödvändiga restriktioner förordar KSLA och Skogforsk att broar som inte klarar högre bruttovikter skyltas på samma sätt som sker idag och registreras i den Nationella Vägdatan (NVDB) samt i den Skogligen Vägdatan (SNVDB). Till den senare har skogsbruket kopplat en tjänst, ”Krönt vägval”, med vilken den bästa rutten kan bestämmas.

KTH bedömer att de rekommendationer gällande detta som Trafikverket och Transportstyrelsen för fram är välgrundade. Kunskapsläget är relativt gott, bl. a tack vare forsknings- och utvecklingsprogrammet för HCT. I ett första steg bör bruttoviktskurvan för BK1 höjas till 64 ton. En ny bärighetsklass på 74 ton verkar också kunna leda till ökad effektivitet i transportsystemet, förutsatt att de investeringar i vägars broars bärighet som krävs blir begränsade.

Om längre och tyngre fordon tillåts bör effekterna av detta följas upp, inte minst eftersom ändringar föreslås genomföras i flera steg. Det är då av vikt att effekterna av varje steg följs upp, så att man kan lära sig inför nästföljande steg. Förutom trafiksäkerhets- och miljöeffekter bör även transportmönster (inklusive fyllnadsgrader) och transportkostnader följas upp så långt möjligt, eftersom det är sänkta transportkostnader som förväntas stå för de främsta samhällsekonomiska vinsterna.

De risker som kan finnas för att ökade totala transportvolymerna på lastbil leder till negativa miljö-, trafiksäkerhets- eller slitageeffekter bör hanteras genom att alla transporters samtliga samhälleliga externa kostnader internaliseras genom prissättning, för samtliga transportslag. Tillåter man längre och tyngre fordon är det än viktigare att sådana avgifter differentieras efter bl. a trafikmiljö, fordonsegenskaper (inklusive vikt) och vägens bärighet. Otillräckligt differentierade kilometeravgifter kan i själva verket leda till samhällsekonomiska effektivitetsförluster.

Lunds universitet är generellt positiva till rapporterna men vill framföra vissa synpunkter. Universitetet anser att en alternativ lösning till förstärkning om en bro inte klarar BK74 skulle kunna vara att använda probabilistiska metoder för att räkna upp broars kapacitet och bärighet. Den typen av metoder har använts internationellt och nationellt, bland annat av forskare på Lunds Universitet, och tar hänsyn till gällande säkerhetsprinciper. Om probabilistiska metoder dessutom kombineras med mätresultat på fordonsvikt, längd, hastighet, avstånd mellan fordonen och placering på vägbanan kan stora besparingar göras. Här kan det nya access- och kontrollsystemet ITK vara en stor tillgång.

När det gäller slitaget anser Lunds universitet att ett alternativ kan vara att titta djupare på förhållandet mellan fordonens längd och vikt och hur det påverkar vägbanorna. Skulle till exempel ännu längre fordon där vikten kan fördelas på fler axlar kunna vara en lösning? Kan längre fordon medföra oönskade dynamiska effekter som kortare fordon inte ger?

Lunds universitet skriver dessutom att en risk med att tillåta en 74-tonsfordon på en begränsad del av vägnätet kan vara att känsligheten för störningar ökar och systemet har en låg robusthet. Om exempelvis ett extra tungt fordon skulle köra in i en broplare och den påkörda konstruktionen inte klarar det, kan det medföra att en sådan bro över till exempel en europaväg delvis rasar och blockerar vägen. Då de tunga fordonen i ett sådant läge inte har tillåtelse att köra på intilliggande vägar kan det få stora konsekvenser både för de drabbade företagen och för samhällsekonomin.

Vidare anser Lunds universitet att en djupare analys av last mile problematiken behövs, till exempel hur HCT fordon kan delas upp i flera mindre fordon i städer (vilket är trenden).

BILSweden tillstyrker förslaget att med omedelbar verkan införa bruttoviktsgränsen 74 ton då förslaget sänker ekipagets CO₂-utsläpp utslaget per transporterat ton samt att vägslitaget ej bedöms öka genom bibehållande av dagens gällande axeltryck.

Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA) förordar ett beslut om att omedelbart tillåta 64 ton, och att huvudvägnätet samtidigt eller kort därefter öppnas även för 25,25 m fordonståg med 74 tons bruttovikt.

BA kommenterar även den kritik som ibland framförs mot tyngre och längre lastfordon på väg med innebörden att de riskerar innebära försämrade konkurrenskraft för alternativa transportsätt (intermodala kedjor och järnvägs- och sjöfartslösningar) och därmed till ökad klimatpåverkan och energiförbrukning av samhällets godstransporter totalt sett.

BA står bakom målet om omställning av transportsektorn mot fossiloberoende. Det är emellertid vår uppfattning att sammodalitet bör vara riktlinjen, varje trafikslag måste optimeras och klimatanpassas var för sig och tillsammans. Förvisso kan, allt annat lika, en ökad konkurrenskraft i vägtransporterna leda till en viss kortsiktig överföring av gods från järnväg och sjöfart, vilket rimligen i sig bör mötas med åtgärder för ökning av kapacitet och effektivitet även i dessa trafikslag. Med tanke på vägtransporternas dominerande andel av transporter vore det emellertid direkt kontraproduktivt att förhindra åtgärder som medför klimatsmartare vägtransporter. De vinster i energi- och klimatsammanhang som de nu aktuella förslagen om ökad bruttovikt och fordonslängd innebär är så stora per transport, att ett enkelt överslag visar att även vid om vissa transporter skulle flyttas från t.ex. järnväg skulle de innebära en total minskning av klimatgasutsläpp från godstransporter i Sverige.

Hela Sverige ska leva kan i princip stödja de föreslagna ändringarna om de leder till ökad transporteffektivitet utan omfördelning av investeringar och framför allt underhåll till redan eftersatt infrastruktur på landsbygden.

Livsmedelsföretagen anser att tyngre lastbilar skyndsamt måste tillåtas på det allmänna vägnätet.

Lastfordonsgruppen tillstyrker förslaget. De högre vikterna 68 och 74 ton kommer i praktiken att leda till fler fordon med 24 tons trippelboggi och därmed lägre axeltryck än idag vilket är positivt ur vägslitagesynpunkt.

Motormännens riksförbund skriver att tyngre och längre fordon kommer att resultera i minskade koldioxidutsläpp, ett effektivare utnyttjande av vägnätet samt stärkt konkurrenskraft för svensk industri. Tyngre och längre fordon kan även komma att få positiva effekter på trafiksäkerheten på grund av den minskade exponeringen av tung trafik. Med hänseende till detta ställer sig Motormännens Riksförbund positiva till att på sikt införa tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet, men vill, innan reformen realiserats, se en analys gällande ett antal punkter.

Mötesseparering med mitträcke är en viktig trafiksäkerhetsåtgärd för att hindra kollision med mötande fordon. Med detta i åtanke anser Motormännens Riksförbund att samtliga sträckor som kan komma att trafikeras av längre och tyngre trafik bör mötessepareras innan reformen realiserats.

Det behövs också en klassning för vägräcken med tillräcklig krockkapacitet för att stoppa tyngre lastbilskeppare än 38 ton. Kritiska platser i infrastrukturen bör få kraftigare vägräcken då befintliga räcken inte är dimensionerade för de tyngsta fordonen.

Motormännens riksförbund anser vidare att hastighetskillnaderna mellan 74-tonstrafiken och övrig trafik riskerar att orsaka olyckor i form av påkörningsolyckor bakifrån om reformen införs. För att minimera risken för att olyckor inträffar bör en anpassning av accelerationskraven ställas på de aktuella fordonen samt att stigningar som frekventeras av tung trafik byggs ut med fler omkörningsfält. Vidare ska stigningsfält alltid finnas där man befärar att hastigheten för de tunga fordonen faller markan samt att omkörningsförbud för lastbilar införs.

Längre och tyngre fordon på det allmänna vägnätet aktualiserar frågan om ett omkörningsförbud (för tunga fordon) på delar av det utpekade vägnätet. Ett omkörningsförbud på utvalda sträckor skulle bidra till att trafiken flyter bättre, att framkomligheten förbättras och en säkrare trafik. Vägar där ett omkörningsförbud skulle kunna vara aktuellt är vägar med högre hastigheter, sektioner där antalet filer reduceras från tre till två, sektioner nära trafikplatser, sektioner där tunga fordon är överrepresenterade i olyckor och sektioner i uppförsbacke.

Med längre lastbilar måste lastbilsförarna fortfarande kunna ta de raster som kör- och vilotidsreglerna kräver, utan att tappa extra timmar varje dag. För att detta ska vara möjligt krävs en kraftig ökning av bra rastplatser för yrkestrafik anpassade även för långa tunga fordon. Redan med 40-tonsekipage är bristen på vettiga rastplatser ett stort problem.

Tyngre fordon innebär ökade krav på jämnare vägbana för att inte öka störande markvibration till närboende. Vaghållarna måste därför skärpa jämnhetskraven i sina asfaltentreprenader samt asfaltera om långt innan de vägar som har nära bebyggelse blivit så ojämna som de tillåts bli idag.

Vägarnas geometri bör även ses över och förvaltas på ett mer professionellt sätt. Många av dagens kurvor har fel dosering vilket innebär risk för vattensamling och därmed halkolyckor. Dessa vägsäkerhetsrisker åtgärdas sällan när ny beläggning läggs ut. Tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet bör föregås av en undersökning som garanterar ett korrekt tvärfall i kurvor på det vägnät som pekas ut i Trafikverkets rapport.

Näringslivets transportråd anser att Sverige bör höja bruttoviktsbestämmelserna och utnyttja möjligheten till redan tillåtna axeltryck och redan tillåtna fordonsdelar, för både befintliga och nya fordon. Att implementera tyngre lastbilar av normallängd är ett första viktigt steg. Vi vill därför se en snabb implementering av 74 tons fordon av normallängd under 2014.

Skogsindustrierna anser att tyngre lastbilar (74 ton) av normallängd måste införas skyndsamt på det allmänna vägnätet. Effektivare transporter med

högre bruttovikt stärker industrins konkurrenskraft, samtidigt som vi minskar belastningen på miljön, höjer trafiksäkerheten och använder befintlig infrastruktur smartare. För skogsindustrin, och stora delar av basindustrin, gäller att de är utsatta för kraftig konkurrens från andra länder. En skogsindustrination i Sveriges närhet är Finland, där 76 tons fordon tillåts på i princip hela vägnätet sedan 1 oktober 2013. För att Sverige inte ska fortsätta att tappa konkurrenskraft är det därför viktigt att implementera 74 tons fordon relativt omgående.

Skogsindustrierna anser att det bör finnas goda möjligheter att förenkla processen och minska beredningstiden genom att införa de föreslagna bruttoviktshöjningarna 74 ton genom enbart förordningsändringar och myndighetsföreskrifter. Skogsindustrierna menar att ingen ny bärighetsklass behövs. Däremot kräver en bruttoviktshöjning till 74 ton inom ramen för nuvarande bärighetsklasser ett stort arbete med omskytning av vägar och broar. Det är detta som verkar ha avgjort Transportstyrelsens ställningstagande, t.ex. i avsnitt 4.2 och 4.3 i rapporten. Samhällsekonomiskt är dock en lösning utan ny bärighetsklass mest lönsam och därför att föredra med hänsyn till tidsvinsten.

När regelverket ändras för att tillåta effektivare lastbilar bör huvudregeln vara att de tillåts generellt, men på samma sätt som gäller idag bör de förbjudas att trafikera vägvägnät där infrastrukturen inte håller måttet. Det är viktigt att bärighetsrestriktioner minimeras genom att skyltningen alltid anger vad infrastrukturen faktiskt tål, inom ramen för 74-tonsgränsen. Den innebär att om en bro bara klarar 64 ton skall detta också framgå av skyltar.

Skogsindustrierna anser också att regeringen måste avsätta mer medel till bärighetshöjande åtgärder. Förslaget att bärighetsanslaget ska användas för att bygga om europavägarnas, och vissa riksvägars, broar för att klara 74 tons bruttovikter är helt utanför tanken med anslaget. Bärighetsbrister kvarstår på det lågtrafikerade vägnätet och måste prioriteras genom anslaget. Det är dock högst rimligt att vägar och broar på BK2- och BK3-nätet vid behov åtgärdas för att klara 74 tons bruttovikt. Däremot är det inte rimligt att använda anslaget till något annat än det ursprungligen var avsett för.

LRF ansluter sig till Skogsindustrins yttrande. *LRF* konstaterar i övrigt att de enskilda vägarna inte har någon bärighetsklassning. När tyngre och i förlängningen längre fordon ska färdas på dessa vägar behöver bärigheten särskilt beaktas. Särskilt fokus behöver läggas på enskilda vägars broar. I de fall en lastbil är längre än en bro så ökar inte belastningen på bron. Men i de fall bron är längre än lastbilen så behöver bron hållfasthet säkerställas innan den kan trafikeras. Det är viktigt med större statligt stöd till enskilda broar (betungandeprincipen).

LRF är starkt negativt till förslaget att bärighetsanslaget ska användas för att bygga om europavägarnas, och vissa riksvägars, broar för att klara 74 tons bruttovikter. LRF anser att det är helt utanför tanken med bärighetsanslaget.

Sveriges Åkeriföretags bedömning är i likhet med utredarnas rapporter att det finns en stor samhällsnytta med både lägre och tyngre fordon. Dock anser Sveriges Åkeriföretag att det är nödvändigt att göra vissa ändringar i Transportstyrelsens och Trafikverket förslag men tillstyrker myndigheternas förslag att tillåta både längre och tyngre fordon för godstransporter på väg.

Transportindustriförbundet ser positivt på bruket av tyngre och längre fordon i allmänhet då ett optimalt utnyttjande av transportresurserna på så sätt kan åstadkommas. Vad gäller de nu av Trafikverket och Transportstyrelsen framtagna rapporterna som dessa instanser fick i uppdrag att ta fram av Regeringen finner dock Förbundet skäl att ställa vissa frågor som vi menar behöver besvaras innan ett beslut tas i den riktningen som nu förordas.

Hur en utökning av vikt-/längdmått påverkar övriga transportslags möjligheter att transportera gods, hur samhällsnyttan påverkas av utökningen totalt sett samt hur förväntade ökade investeringar i väginfrastruktur men även underhåll av befintligt vägnät skall finansieras och om detta kan komma att innebära ökade marginalkostnader för vägtransportsektorn samtidigt som pris per transporterad enhet på väg pressas nedåt är väsentliga frågor som vi menar inte har belysts i rapporterna men som måste belysas innan ett beslut om utökning av vikt-/längdmått tas.

Förbundet menar även att ett eventuellt införande av tyngre och längre fordonskombinationer i Sverige för nationell trafik inte får äventyra möjligheterna att rent EU-rättsligt kunna bibehålla dagens existerande system och praktiserande vikt-/längdmått och att de nuvarande vikt-/längdmåtten i Sverige först måste erhålla ett EU-rättsligt skydd innan en utökning kan komma ifråga, och att även denna utökning sker med godkännande av EU-kommissionen.

Transportindustriförbundet uppmanar Regeringen att formellt ansöka hos EU-kommissionen om ett formellt godkännande av de i Sverige nuvarande vikt-/längdmåtten, i form av en ”provperiod” (som kan pågå mer eller mindre permanent under en icke tidsbegränsad period) så att dessas rättsliga ställning i formell mening kan stärkas och det existerande bruket av 25.25m/60 ton kan bevaras.

Branschföreningen Tågoperatörerna är för effektiva godstransporter. Längre och tyngre tåg och lastbilar är komponenter i detta. Längre och

tyngre lastbilar kan vara bra för Sveriges konkurrenskraft och för miljön, men det förutsätter att godstågens konkurrenskraft inte försämras ytterligare jämfört med lastbilen.

Trafikverkets prognoser till den nationella planen visade att marknadsandelen för godstrafik på järnväg kommer att minska och marknadsandelen för godstrafik på lastbil kommer att öka till följd av banavgiftshöjningarna. Denna utveckling i strid med Sveriges klimatmål riskerar att stärkas ytterligare med tyngre lastbilar som sänker lastbilstrafikens transportkostnader. Tågoperatörerna anser därför att banavgifterna för godstrafiken måste sänkas. Tågoperatörerna förordar därför ett samtidigt införande av tyngre lastbilar och miljörabatter på banavgifterna i godsstråken. Miljörabatter finns i många andra EU-länder och är tillåtet enligt EU:s regelverk.

AB Volvo är generellt mycket positiv till ett snabbt införande av ett 74 tonsvägnät. *AB Volvo* ser positivt på trafikverkets förslag att starta trafik på ett begränsat vägnät med ett begränsat antal fordonskombinationer, upp till 34m och 74 ton, för att få utökad underlag till systemanalyser och fortsatta beslut om utvidgning. *AB Volvo* rekommenderar att det även inkluderar längre lastbilar, upp till 34m, med en bruttovikt om högst 74 ton. Industri- och samhällsnyttan av 74-tonsreformen blir avsevärt högre om dessa ”volymoptimerade” fordonskombinationer tillåts på 74-tonsvägnätet.

ScandFibre anser att längre och tyngre lastbilar har en rad fördelar som effektiviserar transporter och minskar belastningen på vägarna och miljön, dock bör de inte användas så att de konkurrerar ut transporter på järnväg. *ScanFibre* förespråkar därför längre lastbilar i användandet av transporter av råvara till industrin, främst ved och flis.

4.2. Kontrollsystem

Rikspolisstyrelsen. För att kontrollera vikten på fordon/fordonståg använder polisen idag bland annat fasta vågstationer eller industrivågar. För att förenkla polisens vägning med polisens mobila vågar bör Trafikverket bistå polisen med urfräsningar i asfalten för vågar på kontrollplatser utefter de aktuella vägarna.

Trafikanalys har inga invändningar mot Trafikverkets förslag på kontrollsystem som i första steget bygger på egenkontroll och existerande Fleet-Management-system. *Trafikanalys* instämmer i förslaget om att det på sikt bör byggas upp ett mer robust kontrollsystem som också bygger på befintlig teknik men som kompletteras med ett system för automatisk rapportering av överträdelser.

VTI anser att denna typ av övervakning (som Trafikverket föreslår) är en nödvändighet, och hur övervakningen ska gå till behöver undersökas i detalj innan HCT-fordonen tillåts i större omfattning på det svenska vägnätet. Det är önskvärt att data från övervakningen kan göras tillgänglig direkt till föraren i form av ett förarstödsystem, vilket skulle kunna bidra till ökad trafiksäkerhet exempelvis genom att minska risken för fellastning eller hastighetsöverträdelse.

Regionförbundet Sörmland bedömer att förslaget inte innehåller tillräckliga system för övervakning och sanktioner för att förhindra att berörda fordonstyper inte trafikerar i länet ej utpekade sträckor.

SKL instämmer i att det behövs ett kontrollsystem för att kunna övervaka att fordonen enbart använder det utpekade vägnätet.

KSLA rekommenderar en obyråkratisk form av kontrollsystem enligt alternativ 1, "Egenkontroll med inrapportering av statistik".

CLOSER stödjer Trafikverkets syn på behovet av kontroll av fordonens totalvikt och axelvikter. Kontrollsystemet bör medföra att säkerhetsfaktorn på vissa broar kan korrigeras och att 74-tonsvägnätet kan utökas i snabbare takt när färre broar måste förstärkas.

Lunds universitet håller med om vikten av ett kontrollsystem för HCT för att exempelvis skydda infrastrukturen. Dock kan man fundera om argumentet att ett kontrollsystem för just HCT ska bidra till konkurrens på lika villkor. Detta borde vara lika viktigt för alla transporter och således angripas bredare. Som framkommer i Trafikverkets rapport, är bristen på regelefterlevnad inom transportbranschen ett problem. Därför är en utveckling mot ett mer sofistikerat telematiksystem för kontroll att eftersträva (Alternativ 2 eller 3, sid 65-66) för större delar av branschen än bara HCT.

Vad gäller de förslag om tillträdeskontroll som framförs av Trafikverket finns inget motsvarande resonemang i Transportstyrelsens rapport. Det förefaller dock för *Lunds universitet* som att inga större hinder för att införa Trafikverkets föreslagna system bör uppstå, utan att detta kan genomföras genom modifiering av existerande trafikförordning tillsammans med tillskapandet av en ny förordning för sådan trafik och till denna förordning kopplade föreskrifter. Transportstyrelsen vore i så fall den naturliga tillsynsmyndigheten.

Scania anser att reglerna ska tillämpas på fordonsekipage som väger mer än 64 ton. Den befintliga infrastrukturen för uppkopplade tjänster bör användas enligt extended vehicle konceptet som bygger på ACEA remote FMS standard. Scania tillstyrker i övrigt principerna för uppföljning av fordonsdata inklusive vikt som finns beskrivna i Trafikverkets rapport.

Skogsindustrierna. Ingen övervakning sker av fordonsrörelser idag, och Skogsindustrierna 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. Kostnadseffektivitet och egenkontroll (Alternativ 1) bör vara utgångspunkter som präglar genomförandet av bruttoviktshöjningen.

Näringslivets regelrådet (NNR) ser positivt på att det svenska vägnätet öppnas för tyngre fordonstrafik. NNR ställer sig därför bakom de förslag som lämnas i de båda rapporterna. Samtidigt kan konstateras att kostnaderna för kontroll av lämplighetsbesiktning och kontrollen för de tekniska kraven faktiskt följs inte är tillräckligt beskrivna. Det är viktigt att dessa utreds och beskrivs närmare i regeringens beredning av ärendet.

Sveriges Åkeriföretag anser att krav på egenkontrollsystem av vikter skall tillämpas först vid användning av högre bruttovikter än 64 ton.

AB Volvo stödjer Trafikverkets syn på behovet av kontroll av fordonens totalvikt och axelvikter för att säkerställa att infrastrukturen inte skadas samt för att främja trafiksäkerheten och säkerställa sunda konkurrensvillkor. Kontrollsystemet bör medföra att säkerhetsfaktorn på vissa broar kan korrigeras och att 74-tonsvägnätet kan utökas i snabbare takt när färre broar måste förstärkas. Flera alternativa sätt att både mäta/uppskatta fordonets och axelgrupper vikt och att lagra/rapportera dessa till myndigheten bör tillåtas. Rapporteringsrutiner bör utformas i samråd med samtliga aktörer så att befintliga "fleet management" system kan användas i möjligaste mån och att toleranser sätts i förhållande till befintliga systems noggrannhet.

4.3. Anmälningsskyldigheter till EU-kommissionen och WTO

Kommerskollegium anser att om regeringen lägger fram ett lagförslag enligt Trafikverkets och Transportstyrelsens rekommendationer, föreslår Kommerskollegium att regeringen anmäler lagförslaget till kommissionen enligt direktiv 98/34/EG, samt WTO:s sekretariat enligt TBT-avtalet. Kollegiet bedömer att det inte är nödvändigt att anmäla förslaget enligt direktiv 2006/123/EG.

4.4. Ändring av BK1 (64 ton)

Trafikanalys har inga synpunkter på att utöka bruttoviktsskurvan för bärighetsklass 1 (BK1) till 64 ton i ett första steg. Fordonen måste naturligtvis leva upp till de krav på utförande och tekniska lösningar som Transportstyrelsen föreskriver.

VTI. Ytterligare en fråga som behöver utredas närmare inom PBS-projektet är huruvida konventionella 25 meters-ekipage lastade till 64 ton nödvändigt ska genomgå samma typ av lämplighetsbesiktning som de övriga HCT-fordonen.

SKL tillstyrker förslaget till införande av ökad vikt gällande BK1 upp till 64 ton. Det är ett bra sätt att på kort tid möta önskemålet om ökad vikt från näringslivet, utan behov av så stora åtgärder.

Länsstyrelsen i Norrbottens län menar att den utökade bruttoviktsskurvan för BK1 till 64 ton förutsätter att bakre delen av släpet är utrustat med en långboggi för att uppfylla kravet på axelavstånd. För den allmänt förekommande normalboggin innebär detta en begränsad ökning till 62,5 ton.

Göteborgs stad anser att ökad högsta tillåtna vikt för BK1 kan komma att innebära en så stor ekonomisk belastning för kommunerna både konstruktionsmässigt men också för en ansenlig mängd bullerdämpande åtgärder att statlig finansiering kan vara nödvändig.

Göteborgs stad anser att förslaget att öka maximala vikten på BK1 vägar från 60 till 64 ton inte har konsekvensbeskrivits i utredningen. Buller- och vibrationsstörningar måste konsekvensbeskrivas ur det kommunala väghållarperspektivet i tät stadsmiljö. I skrivande stund är 174 kommunala gator i Göteborg klassade till BK1. Staden förbereder lokala trafikföreskrifter på ytterligare 80-talet gator inom några månaders tid och på ett par års sikt (eventuellt efter förstärkningsåtgärder) ännu ett 100-tal. Till övervägande del är dessa gator i stadsmiljö och de gator som förbereds att klassas upp till BK1 trafikeras av kollektivtrafik.

Göteborgs stad skriver vidare att de kommunala gatorna har andra förutsättningar och ser i mångt och mycket ut på ett annat sätt än det statliga vägarna. Det är skillnad i hastigheter, hastighetsdämpande åtgärder såsom farthinder och chikaner, gatubredd och utrymmen utanför gatubredden. Lägre hastigheter gör att fordonsvikten påverkar vägkonstruktionen med en större belastning under längre tid, vilket ger ökat slitage.

Kommunen har också mer stillastående trafik på grund av korsningar och busshållplatser. Vid alla former av rörelser i sidled och stillastående

trafik leder tung trafik till ökat slitage av vägen. Detta kan särskilt ses vid busshållplatser, trafiksignaler och cirkulationsplatser.

En framtida höjning till 64 ton innebär för Göteborgs stad att samtliga brokonstruktioner behöver kontrolleras för att klara dessa laster. Idag är inte alla brokonstruktioner bärighetsklassade varför nya beräkningar krävs i många fall. Därutöver måste nuvarande BK1-vägnät undersökas för att säkerställa att det håller för dessa tyngder. Sammantaget innebär detta ökade kostnader för väghållaren.

Underhålls cyklerna mellan nya slitlager på BK1 vägarna bedöms bli kortare vilket innebär högre drift- och underhållskostnader nu och i framtiden. Göteborg har idag ungefär 15 års cykel på huvudvägnätet och höjningen i samband med den förmodat ökade fraktrafiken på väg kan innebära 2-4 års kortare cykel.

Malmö stad. En ökning av högsta tillåtna maxlast på BK1 från 60 till 64 ton behöver inte innebära ett ökat slitage på Malmö stads broar och vägar – förutsatt att högsta tillåtna axeltryck inte överstigs. Genom att utöka BK1-tabellen till 64 ton och tillåta högre bruttovikter för fordon med längre avstånd mellan fordonens första och sista axel så ökas inte axeltrycket. Då påverkas bärigheten minimalt. Dock innebär det existerande släpvagnstillägget bruttovikter över brokurvan. Ett överskridande sker även om fordon kopplas ihop, eftersom bruttovikterna mellan de sista axlarna på det främre fordonet och de första axlarna på det bakre fordonet överskrider BK1-tabellen.

Det är svårt att utan djupare utredning säga vad detta innebär för Malmö stads svagare vägar och broar. Sannolikt ökas inte axeltrycket i en sådan omfattning att det leder till nämnvärt större slitage. Det finns dock ändå ett behov av att se över vissa äldre broar i närmare detalj. Underhållsbehovet kan komma att öka och en del äldre och mellangamla broar, från 60- och 70-talen kommer att få kortare livslängd.

KSLA ser ett omedelbart införande av 64 tons bruttovikt för övriga BK1-vägar som en naturlig konsekvens.

CLOSER ser generellt mycket positivt på att öka befintligt BK1 vägnät till 64 ton med samma regelverk och krav som för nuvarande 60 tons bruttovikt.

Lunds universitet skriver att en förutsättning för att tillåta en bruttovikt på 64 ton på BK1 är att fordonen inte överlastas, vilket ofta sker idag. Det är därför viktigt att kunna göra mätningar och observationer för att säkerställa vikten på fordonen, kanske genom det nya övervakningssystemet som föreslagits?

Lastfordonsgruppen anser att en bruttovikt på 64 ton kan införas på BK1-vägar med existerande fordonskombinationer. För att redan idag kunna bygga fordon som kan fungera i 74 tons kombinationer måste axelavstånd ändras. Minsta avstånd mellan trippelaxlar och boggiaxlar måste ändras från 5 till 4m även på BK1 väg. (Se Bilaga 2) Då kan man redan idag investera i tridem-bil till släp med boggiframvagn (nytta före och efter regeländring). I annat fall kan inte fordon byggda för 74 ton bruttovikt framföras med 60/64 ton på BK1(64) väg.

LRF anser att bruttovikten för BK1 omgående kan höjas till 64 ton.

Livsmedelsföretagen anser att 64 tonsfordon kan tillåtas omgående. Livsmedelsföretagen anser att kraven på lämplighetsbesiktning för fordonståg med en bruttovikt från 60 till 64 ton inte är motiverat och avstyrker helt ett införande av lämplighetsbesiktning.

Näringslivets transportråd anser att förslaget att bruttoviktskurvan för bärighetsklass 1 (BK1) utökas till 64 ton är ett första viktigt steg mot 74 ton och som snabbt kan implementeras utan följdinvesteringar. Viktigt är att kraven för fordonståg med bruttovikt 64 ton är desamma som för fordonståg med bruttovikt 60 ton, eftersom det rör sig om samma fordon.

Skogsindustrierna anser att 64 tons fordon kan implementeras omgående. Transportstyrelsen har i sitt förslag till ändringar i Bilaga 1 till Trafikförordningen (1998:1276) föreslagit en justering av bruttoviktskurvan från 18,5 m till 20,20 m och däröver med stegvis 61, 62, 63 och 64 ton. I det sammanhanget vill Skogsindustrierna betona, att dessa längdkrav är olyckliga, då många av de tyngre fordonen också utgör de kortaste fordonstågen. Ett kortare fordonståg är dessutom stabilare än ett längre. Skogsindustrierna anser därför att längdkravet bör omprövas, men konstaterar ändå att om det inte är möjligt att korrigera längdkravet på grund av infrastrukturens förutsättningar bör 64 ton implementeras omgående.

Scania AB. Bruttovikt på 64 ton kan enligt Scanias mening införas på BK1-vägar med existerande fordonskombinationer och utan lämplighetsbesiktning. En tågvikt om 64 ton innebär att man höjer släpfordonets vikt och inte bilens eftersom annars skulle det förutsätta 10 tons framaxel på bilen vilket är mycket ovanligt idag. Därför behövs inga nya extra krav på bilarna som ska köra upp till 64 ton tågvikt. Det finns krav redan idag som har med bromsar, stabilitet och drivlineprestanda att göra och som kommer att gälla i fortsättning också.

AB Volvo ser mycket positivt på att öka befintligt BK1-vägnät till 64 ton. För den föreslagna ökningen av bruttovikten på BK1-vägnätet till 64 ton anser Volvo att samma regelverk och krav som för nuvarande 60 tons

bruttovikt bör gälla. System för egenkontroll och lämplighetsbesiktning bör således endast omfatta fordon över 64 tons bruttovikt.

Svenska Trädbränsleföreningen anser att förslaget att öppna det allmänna vägnätet för fordonståg med bruttovikt upp till 64 ton bör ges högsta prioritet, genomföras omgående och utan fördröjande koppling till andra processer.

4.5. Längre fordonståg

Energimyndigheten bedömer att det finns behov av närmare analys vad gäller den potentiella nyttan av längre lastbilar.

VTI anser att innan en maximal längd fastställs så ska frågan undersökas närmare.

SKL tillstyrker förslaget till att öppna upp möjligheten för fordonståg som är längre än 25,25 meter, förutsatt att de följer rådets direktiv 96/53/EG om modulsystem. *SKL* anser att ett eventuellt införande av längre fordon, även det måste föregås av en utredning om möjligheten av att trafikera vägarna med längre fordon.

Länstyrelsen i Norrbottens län är positiv till längre fordon upp till < 33 m på BK74 nätet. I Transportstyrelsens rapport bilaga 3 presenteras ett fordonståg med dragbil med påhängsvagn, dolly och en påhängsvagn som ger en fordonslängd på 32 meter som skapar stora fördelar för vägtransporter med låg densitet. För att utveckla trafikupplägg med sådana fordon är det enligt länsstyrelsen angeläget att regelverket ändras till att godkänna fordonet inte vägsträckan.

Göteborgs stad bedömer att önskemål om att få köra fordon med dubbla släp kommer att öka kraftigt. Stora delar av kommunens gatunät är inte byggt för att klara denna typ av fordon med svepytor långt över en normal fordonskombination.

En lösning kan vara att upprätta zoner med förbud mot dubbla släp för att på så sätt skapa framkomlighet men det ökar transportörens kostnad vilket motverkar syftet med förslaget. Nuvarande kommunala anslutningar till större industrier bedöms kunna trafikeras med denna typ av fordon, men vi har många mindre industriområden där problem kan uppstå. Det är därför önskvärt att tid ges att utreda längdfrågan ytterligare innan beslut.

KTH bedömer att en ökning av tillåten fordonslängd skulle leda till samhällsekonomiska vinster i form av framför allt lägre generaliserade transportkostnader men även miljö- och trafiksäkerhetsvinster. Genom bl a ökade möjligheter för containertransporter förbättras också möjligheter för intermodala transportkedjor. Denna förändring skulle

sannolikt kunna ge stora samhällsekonomiska vinster till mycket begränsade kostnader, och bör därför vara en prioriterad åtgärd på den del av vägnätet där det är lämpligt.

CLOSER är mycket positiva till att öka totallängden, men den bör dock utökas från 32 till 34 m för att kunna hantera olika typer av moduler i modulkonceptet. Med tanke på godsstrukturen i Sverige är det framför allt längre fordon i kombination med ökade vikter som kommer att ha mest positiv påverkan i form av minskad miljöpåverkan.

BIL Sweden framhåller behovet av 34 meters fordonslängd istället för 32 meter, då längden 34 meter harmonierar i sin helhet med de modul kombinationer som finns EG/96/53. Dessutom gynnas volymgodshanteringen av 34 meters-möjligheten.

Biltrafikens arbetsgivareförbund skriver att de försök som redan pågått inom ramen för projektet HCT (High Capacity Transports) pekar på att även ökad längd kan genomföras med mycket begränsade följdinvesteringar. Dock bedöms att det ännu återstår en del forskning och utredning innan utökad maxlängd kan tillåtas generellt. BA understryker vikten av att försöksverksamheten med längre lastfordon fortsätter.

Lastfordonsgruppen anser att gränsen för den ökade längden bör justeras till 34 meter vilket är en mer naturlig avgränsning med tanke på reglerna i direktiv 96/53/EU (Bilaga 2).

Motormännens Riksförbund anser att samtliga sträckor som kan komma att trafikeras av längre och tyngre trafik bör möttesepareras innan reformen realiseras.

Näringslivets transportråd anser att längre lastbilar är ett viktigt andra steg, men där återstår en del frågor för forskning och utredning innan implementering kan ske. Ytterligare höjda bruttovikter för längre fordon får ses som en framtida fortsatt utveckling. Forskning på längre fordon är grunden i det fortsatta arbetet, så regelverket för demonstrationsfordon måste förenklas.

Scania. För att kunna yttra oss om längre fordonsekipage behövs mer fakta baserad på forskningsresultat. Forskningsprojektet Performance Base Standards for High Capacity Transports in Sweden är ännu inte avslutat. Eventuella krav måste bygga på slutsatserna som dras i detta forskningsprojekt.

AB Volvo är mycket positiv till att öka totallängden till 34 m och därmed ta nästa steg i nationella transporter med specialfordon samt generella transporter byggande på modulkonceptet enligt 96/53EC.

Skogsindustrierna. Längre lastbilar är ett viktigt andra steg, men där återstår en del frågor för forskning och utredning innan implementering kan ske. Forskning på längre fordon är grunden i det fortsatta arbetet, vilket betyder att regelverket för demonstrationsfordon måste förenklas.

Sveriges Åkeriföretag anser att upp till 34 meter långa modulfordon bör tillåtas om den sammanlagda lastlängden inte överstiger 30 m. Långa fordon innebär lägre belastning på broar jämfört med korta fordon med samma vikt. Ett större vägnät bör kunna öppnas tidigare om långa fordon tillåts. Samhällsnytta kan då tidigareläggas.

4.6. Krav på fordon inklusive krav på lämplighetsbesiktning

VTI anser att det krävs en omfattande utredning för att på bästa sätt bestämma dessa krav (fordonskrav) utifrån de specifika trafik- och miljöförhållanden som råder i Sverige. Ett sådant arbete har redan påbörjats i det så kallade PBS-projektet, vilket leds av *VTI* i samarbete med Trafikverket, Chalmers, Transportstyrelsen och svensk fordonsindustri. *VTI* anser att det finns en stor risk förknippad med att föregå resultaten av denna studie genom att införa tillfälliga lämplighetskrav. Dels så kan tillfälliga kriterier som inte är fullt utredda få negativa konsekvenser på trafiksäkerheten, dels kan det uppstå komplikationer om en godkänd fordonskombination med de tillfälliga kraven inte längre skulle uppfylla de slutgiltiga kraven efter att utredningen genomförts.

Swedac. Lämplighetsbesiktning av fordon till ett fordonståg kräver enligt *Swedacs* bedömning ny kompetens, nya rutiner och ny utrustning hos besiktningsorganen. Den ökade bruttovikten för fordonståg ställer nya tekniska krav för ett godkännande. Detta påverkar såväl *Swedacs* som besiktningsorganens verksamhet. Eftersom *Swedac* ackrediterar de företag som utför lämplighetsbesiktningar av fordon är det viktigt att ett fortsatt arbete med fordonståg och krav på godkännande genom lämplighetsbesiktningar, sker i samråd med *Swedac*.

BIL Sweden bedömer att trafiksäkerheten eller miljön inte blir lidande då de bilar, kopplingsanordningar och släp som kommer bli aktuella för dessa (längre) kombinationer är av senaste modeller och därmed innehåller den säkerhetsteknik som EU-föreskrifterna 661/2009 (General Safety Regulation), 595/2009 (Avgasemissioner) samt ECE R13 (Bromsar) kräver.

Gällande kravet på lämplighetsbesiktning framför *BIL Sweden* följande;

De inblandade fordonen, bil och släp, har sina egna registreringsnummer och registreringsbevis. I underlagen för dessa registreringsbevis finns lagrat de bromsgodkännanden, kopplingsunderlag såsom D-, V- och S-värde samt högsta tillåtna axelvikter och totalvikter. Samt för bilen

högsta tillåtna värden för tågvikt och släpvagnsvikt. Uppgifter som sammanvägt indikerar om fordonskombinationen är lämplig för 74 ton eller inte. Möjlighet att utifrån uppgifterna i registreringsunderlagen då använda befintlig fordonspark ökar då väsentligt vilket är samhällsekonomiskt att föredra.

Med dessa uppgifter som bas menar vi att det inte finns grund för ytterligare en åtgärd som kravet på lämplighetsbesiktning per fordonskombination innebär.

Dagens förordning om krav på lämplighetsbesiktning vid fordonskombinationsvikter över 60 ton föreslås ändras till att gälla för kombinationer över 64 ton och över 25,25 meter istället. Sådan lämplighetsbesiktning anser vi kunna upphöra då det fastställts att det statliga vägnätet kan trafikeras med 74 ton respektive 34 meter utan dispenser.

Lastfordonsgruppen anser att lämplighetsbesiktning kan och bör utformas så att den sker för individuellt fordon.

- Med hänvisning till bilaga 1 (i remissvaret) skall detta gälla för fordon som skall ingå i kombinationer med upp till 74 ton bruttovikt och 25.25 m längd.
- Besiktningen kan då göras i förhållande till existerande fordon i dagen 60 tons flotta. (Se Bilaga 1) Vi ser att existerande regelverk är formulerat så att det är skalbart. Den möjligheten bör utnyttjas.
- Särskilda krav enligt liggande förslag skall beaktas för.
 - o Bromsresponstid (EBS)
 - o Bromskraft
 - o Kopplingsprestanda
- Fordonskombinationer som ligger utanför någon av gränserna i föregående paragraf lämplighetsbesiktigas som kombination tills vidare. Utredningar i anslutning till forskningsprojekt inom FFI riktade mot PBS kan komma att göra att även fordon för dessa kombinationer kan besiktigas enskilt.
- Traction-prestanda bör i de flesta klaras med en driven axel. Vi noterar att skrivningen är ” ... möjlighet till tandem-drift ...”. I de få fall man tvivlar på att så är fallet skall traction-prestanda verifieras med beräkning under beaktande av lastförskjutning i motlut, drivaxelpress etc.

Motormännens riksförbund anser att i samband med införandet av längre och tyngre fordon på det allmänna vägnätet bör även krav på vinterdäck på samtliga lastbilars samtliga hjul införas. Oavsett viktklass.

För att minimera risken för att dödlig skada uppkommer efter kollision som orsakats av hastighetsskillnaderna mellan fordonen där personbil kolliderar med lastbil bakifrån bör kraven på bakre underkörningsskydd skärpas. En stabilare montering av underkörningsskyddet i fordonets ram, att det monteras på lägre höjd, det vill säga en sänkning av den maximalt tillåtna höjden från 550 till 450 millimeter och att det monteras så nära fordonets bakre panel som möjligt skulle kunna genomföras till en mycket liten kostnad per fordon.

Skogsindustrierna anser att Transportstyrelsens förslag till utökade krav på fordons är onödigt komplexa och kostsamma att följa. För fordonskombinationer som uppfyller dagens krav på maximimått och axeltryck anser *Skogsindustrierna* 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.

När det gäller krav på lämplighetsbesiktning för fordonståg upp till 64 ton anser *Skogsindustrierna* följande. De skäl som i Transportstyrelsens rapport avsnitt 8.7.1. anförs beträffande anledningen till den föreslagna regleringen gäller dock enbart höjningen av bruttovikten till och med 74 ton. *Skogsindustrierna* anser att de skälen inte kan åberopas vid en så liten höjning av bruttovikten som det här gäller. Det föreslagna kravet på en lämplighetsbesiktning är därför inte motiverat och *Skogsindustrierna* avstyrker således helt ett införande av lämplighetsbesiktning.

Sveriges Åkeriföretag anser att höga krav på trafiksäkerhet vid godstranporter på väg kan upprätthållas för fordonskombinationer upp till 74 ton och 34 meter genom ett modifierat enklare förfarande där enskilda fordonsenheter bedöms. Enskilda fordonsenheter i en fordonskombination t.ex. bil och släp, har sitt eget registreringsnummer och registreringsbevis. I underlagen för dessa registreringsbevis finns uppgifter om bromsgodkännanden, kopplingsunderlag såsom D-, V- och S-värde samt högsta tillåtna axelvikter och totalvikter. Vidare finns uppgifter om bilens högsta tillåtna värden för tågvikt och släpvagnsvikt. Med dess uppgifter som grund kan det avgöras om fordon är lämpliga att sammankoppla i tyngre och längre kombinationer. Samhällsnyttan ökar väsentligt om också befintliga fordon med rätt tekniska prestanda ges möjlighet att ingå i längre och tyngre fordonskombinationer.

Sveriges Åkeriföretag föreslår i sitt remissvar flera förändringar i Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276), Ändringar föreslås i 4 kap 13 §, 4 kap 17 §, 4 kap 20§ och i bilaga 1. När det gäller Transportstyrelsens förslag till utökade tekniska krav för bruttovikter över 60 ton och fordon längre än 25,25 meter (i

bilaga 4 i rapporten) föreslår Sveriges Åkeriföretag att sju av förslagen revideras eller utgår. Övriga två tillstyrks.

Sveriges Åkeriföretag anser vidare att Transportstyrelsens förslag med krav på lämplighetsbesiktning för hela fordonskombinationer med bruttovikt över 60 ton och längre än 25,25 meter är olämpligt utformat, både med avseende på metod och kravnivå. Transportstyrelsens förslag till förordning om krav på lämplighetsbesiktning vid fordonskombinationsvikter över 60 ton föreslås ändras till att gälla för kombinationer över 74 ton.

Sveriges Åkeriföretag anser dessutom att maximalt tillåten bruttovikt för femaxliga motordrivna fordon bör definieras alternativt att bruttovikttabellerna kan tillämpas vilket innebär 42 ton på 8,6 m axelavstånd för BK4 och 35 ton på BK1 vid samma axelavstånd.

Scania anser att kraven ska ställas på varje enskilt fordon för sig för att säkerställa att fordonet uppfyller de senaste UNECE- eller motsvarande EC-krav. Uppfylls dessa krav bör inte ytterligare lämplighetsbesiktning krävas för fordonskombinationen, dock kan det krävas för enskilda fordon. Lämplighetsbesiktning på enskilda fordon bör baseras på att fordonet i frågan uppfyller regelverk som gällde vid tillfället då bilen togs i bruk. Däremot bör alltid krav på EBS-bromsar ställas.

Med aktuella formuleringar och förslag liknar Transportstyrelsen föreslagna krav för att tillåta fordonskombinationer med en bruttovikt över 60 ton ett nytt typgodkännande av fordonskombinationer. Om det genomförs i nuvarande form kan målet att effektivisera transportsystemet riskeras. I första hand är det onödigt eftersom det inte finns vetenskapliga studier som visar att föreslagna åtgärder och gränser skapar bättre trafiksäkerhet än redan införda UNECE krav, men det är också orealistiskt eftersom det förväntas att fordonstillverkare eller fordonsägare ska kunna genomföra de tester som föreslås.

Fordon upp till 25,25 m på BK4-vägnätet kan innebära mer last på bilen. För ett 74 ton-ekipage krävs det fler axlar på fordonet och det kan då vara lämpligt att fordonen ska vara utrustade med EBS.

För att redan idag kunna bygga fordon som kan fungera i 74 tons kombinationer måste dock minsta avstånd mellan trippelaxlar i lastbilen och boggiaxlar i trailer ändras från 5 till 4m även på BK1 väg. Då kan man redan idag investera i tridem-bil till släp med boggiframvagn. I annat fall kan inte fordon byggda för 74 ton bruttovikt framföras med 60/64 ton på BK1(64) väg.

AB Volvo. För 64 ton på BK1 inom 25,25m anser vi att inga åtgärder eller extra uppföljning behövs. Kortsiktigt stödjer vi lämplighetsbesiktning på

hel kombination i väntan på slutgiltigt förslag på regler för godkännande av fordonståg genom kombination av godkända enheter.

CLOSER ställer sig bakom de förslag till förändringar av detaljkrav för fordon som AB Volvo lägger fram i sitt remissyttrande.

4.7. Den samhällsekonomiska analysen

Energimyndigheten välkomnar de övergripande den samhällsekonomiska analysen av förslaget som gjordes av Trafikverket och Transportstyrelsen. Energimyndigheten delar analysens övergripande slutsats att det vore samhällsekonomiskt lönsamt att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet.

Sjöfartsverket menar att ett ökat fokus på fyrstegsprincipen skulle visa på en samhällsekonomisk nytta genom att med stöd av styrmedel få marknaden att välja andra transportlösningar och därigenom minska behovet av investeringar i kostsam landinfrastruktur. Sjöfartsverket föreslår att länk- och nodkostnader separeras i Transportstyrelsens känslighetsanalys. Vidare kunde kostnaden för olika typer av bullerreducerande åtgärder ha exemplifierats i analysen.

Trafikanalys konstaterar att de samhällsekonomiska kalkylerna bygger på konstant efterfrågad volym. Nettoeffekten är däremot inte helt känd innan en trafikslagsövergripande systemstudie är genomförd.

Trafikanalys menar att det kan ske andra förändringar i vår omvärld som också påverkar transportkostnaderna för de olika trafikslagen och därmed den relativa konkurrenskraften. De förändringar som sker är förutom att svaveldirektivet ökar kostnaderna för sjöfarten 2015, att banavgifterna även fortsättningsvis ökar. Härtill pågår en översyn av Eurovinjett-direktivet. Det är möjligt att den kostnadsreducerande effekt lastbilar med större lastförmåga har, balanseras med en ny Eurovinjett där avståndsbaserade avgifter (en ”vägslitageavgift”) införs. Lastbilar får då ingen förändrad konkurrenssituation gentemot järnväg och sjöfart och en systemanalys skulle inte nämnvärt förändra utfallet av den samhällsekonomiska analysen.

Trafikanalys skriver vidare att inget tyder på att trafiksäkerheten skulle försämrats, förutsatt att fordonen kör på utsett vägnät och i fordonskombinationer som är godkända. Olycksrisken med tunga fordon bestäms framför allt av antalet fordon. Större fordon innebär färre fordon vid samma transportmängd och exponeringen minskar därför.

VTI påpekar att den samhällsekonomiska analysen inte innehåller några kostnadsberäkningar för de infrastrukturåtgärder som behövs. Istället för en traditionell lönsamhetsberäkning pre-senteras därför ett nuvärde

av den beräknade nyttan med reformen, ett värde som hamnar på mellan 2,6 och 5,6 miljarder kronor beroende på vilka antaganden som görs om framtida andelar av tyngre lastbilar. På andra ställen i utredningen presenteras dock en kostnadsuppskattning av de förstärkningsåtgärder på broar som antas vara nödvändiga. Denna kostnadsuppskattning uppgår till 2,2 miljarder kronor. Om denna kostnad räknas om till en samhällsekonomisk investeringskostnad med skattefaktorn 1,3 fås en kostnad på 2,9 miljarder kronor att ställa mot den beräknade nyttan, vilket innebär att den överstiger den beräknade nyttan vid den lägre andelen av tyngre fordon. Detta skulle kunna redovisas tydligare.

VTI kan också se att ett antal andra kostnader är förknippade med reformen som egentligen också bör ingå i beräkningarna. Exempelvis kan kostnader för underhåll och reinvesteringar påverkas. Det kan även finnas andra anpassningskostnader i termer av förarutbildning, kontrollsystem och liknande. Även om detta inte nödvändigtvis är stora kostnader i sammanhanget, och/eller de kan vara svåra att skatta, bör det kommenteras att de i så fall inte påverkar analysresultaten i någon större omfattning.

Det hade i sammanhanget också varit av intresse med en något mera utvecklade diskussion kring systemeffekter av förslaget, hur konkurrensytan mellan olika transportslag kan komma att påverkas. Detta tas t ex upp i regeringsuppdraget 2008, där effekterna av att Sverige tillåter fordon på 60 ton och 25,25 m jämfört max 40 ton och 18,75 m i övriga Europa studeras (se *VTI* rapport 605/2008).

Göteborgs stad är tveksam till om den samhällsekonomiska kalkyl i utredningen, med utgångspunkt från Västernorrland, i sin helhet kan tillämpas i storstäder där fler människor bor invid de högtrafikerade tunga lederna.

Malmö stad anser att de samhällsekonomiska effekterna av förslagen är komplexa och svårbedömda. Kommunen anser att en transportslagsövergripande systemstudie av hur transportvolymen kan komma att påverkas av ändrade fordonsvikter måste ges hög prioritet. Transportslagen måste fungera som komplement till varandra och inte som konkurrenter.

KSLA och Skogforsk anser att utredningarna inte fullt ut beaktar de positiva effekter, främst i form av minskade CO₂-utsläpp, som ett snabbt införande av högre bruttovikter skulle innebära för miljön. Detsamma gäller effekterna på transportkostnader och konkurrenskraft.

KSLA och Skogforsk påtalar också att utredningarnas analys av samhällsnyttan är bristfällig och delvis bygger på felaktigt underlag samt att värdet av minskat fordonsbehov till följd av högre bruttovikt inte beaktats. En fullständig och korrekt samhällsekonomisk analys bör

istället utgå ifrån ett antagande om 100 % implementering av 74 tons bruttovikt på hela BK1-vägnätet. Den sammanlagda nyttan för olika "Marknadssegment" minus kostnaderna för att rusta upp broar och vägar samt eventuellt ökat underhåll utgör då den samhällsekonomiska nyttan. I det här fallet har istället en begränsning införts när det gäller implementeringsgraden för 74 tons bruttovikt, vilket omöjliggör en fullständig analys. Detta leder högst sannolikt till en för låg värdering av samhällsnyttan och därmed ett felaktigt beslutsunderlag.

En annan besvärande omständighet är att Transportstyrelsen byggt sina analyser och slutsatser om vilka transporter som är mest betjänta av ökad transportkapacitet på felaktiga underlag. Transportstyrelsen hänvisar till uppgifter från Trafikanalys. Dessa anger att transportarbetet för produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske uppgår till ca 4 500 milj. tonkm/år. I själva verket uppgår enbart skogsbrukets transportarbete avseende rundvirke och primärt skogsbränsle till ca 6 600 milj. tonkm/år. Detta innebär en underskattning av nyttan för skogsbruket med mer än 50 %.

KSLA skriver vidare att man i Finland räknat med att kostnads/nytta kvoten vid övergång till 76 tons bruttovikt blir ungefär 1/5. Det förefaller rimligt att storleksordningen skulle vara densamma i Sverige.

CLOSER delar uppfattningen hos Lunds universitet och Skogforsk att det finns brister i Trafikverkets samhällsekonomiska analys.

Lunds universitet anser att det vore önskvärt med alternativa scenarier över transportefterfrågans utveckling och fördelningen mellan trafikslagen de kommande 40 åren vid beräkningen av de samhällsekonomiska effekterna. I rapporten har man antagit att allt förblir som det var 2011 vilket ger en grovt missvisande bedömning av hur stort det optimala HCT vägnätet bör vara. I Trafikverkets kapacitetsutredning prognosticerades att godstransportarbetet förväntas öka med 61 procent mellan 2006 och 2050.

Skogsindustrierna anser att den samhällsekonomiska nyttan av tyngre lastbilar på det allmänna vägnätet är underskattad i Trafikverkets och Transportstyrelsens gemensamma beräkning. Analysen bygger på statistik från Trafikanalys, vilket är behäftad med stora och kända fel. Statistiken av lastbilstransporter är baserad på en undersökning och inte faktiska data. Trafikanalys har själva konstaterat att undersökningen är behäftad med stora fel eftersom många åkare väljer att inte svara på enkäten. För skogsindustrin saknas en stor del av branschens transporter, åtminstone 35 % eller mer. Beräkningarna av den samhällsekonomiska nyttan blir därför kraftigt underskattad.

Tågoperatörerna är mycket kritiska till som man menar Trafikverkets och Transportstyrelsens allt för snäva analys. Skälet till detta förenklade

antagande är att den mycket korta utredningstiden inte tillåtit att man analyserat den egentliga nettoeffekten av längre och tyngre lastbilar på det allmänna vägnätet. Tågoperatörerna delar rapporternas förslag om att det är både önskvärt och möjligt att genomföra en transportslagsövergripande systemstudie av konsekvenserna på miljön, trafiksäkerheten och övriga effekter. Denna systemstudie måste genomföras mycket skyndsamt.

4.8. HCT-programmet

VTI instämmer i Trafikverkets åsikt att HCT-programmet bör slutföras för att komplettera och säkerställa kunskapen gällande tyngre och/eller längre fordon, framförallt när det gäller de arbetspaket i programmet som är kopplade till trafiksäkerhet.

Skogsindustrierna anser generellt att staten bör höja sitt anslag till forskning och innovation inom transportområdet. De möjligheter som befintliga program för forskning och innovation inom EU ger bör också utnyttjas maximalt. Särskilt viktigt är det att satsa på demonstrationsprojekt, speciellt för längre lastbilar. Forskning har länge skett om HCT-fordon för vägtransporter.

KSLA och Skogforsk anser att ett införande av 74 tons bruttovikt är ett första steg för att åstadkomma miljövänligare och effektivare transportsystem. Därför behöver FoU-arbetet när det gäller fordon som är längre än 25,25 m och tyngre än 74 ton intensifieras, t.ex. gäller detta fordonståg med fyra virkestravar med en bruttovikt på 90 ton eller mer och fordonslängd på 32-34 m.

4.9. Övriga frågor

Dispenser mm

CLOSER. Snabbare dispens- och föreskriftsförfarande kan ske genom att införliva artikel 4.5 i direktiv 96/53 i trafikförordningens 4:e kapitel vilket skulle ge Transportstyrelsen mandat att meddela undantag för längd och viktreglerna för fordon och fordonståg som ska ingå i en testverksamhet eller liknande under en begränsad tid.

Skogsindustrierna anser att Näringsdepartementet i arbetet framöver bör överväga möjligheten till eventuella övergångsregler för befintliga fordon, vilket införts framgångsrikt under en femårsperiod i Finland. Sådana regler bör vara inriktade på att göra det möjligt att så långt som möjligt utnyttja de nya viktgränserna utan nyinvesteringar. Grundtanken bakom detta önskemål är att säkra ett effektivt resursutnyttjande och begränsa negativa konkurrenseffekter för åkare så långt det är möjligt utan att negativa säkerhetseffekter uppstår.

AB Volvo stödjer att ingen hastighetsdispens behövs för kombinationer som är lämplighetsbesiktade i enlighet med förslaget i Transportstyrelsens skrivelse sida 21, Fordonsförordningen paragraf 20.3: hastighet.

Längre tåg

Tågoperatörerna skriver att Sverige har Europas längsta lastbilar och Europas kortaste tåg. Den mest effektiva åtgärden för att radikalt öka kapaciteten för godstransporter och som dessutom ger lägre transportkostnader är att öka tåglängderna. Insatserna för att göra det möjligt att använda tyngre och längre tåg bör därför intensifieras.

Skogsindustrierna ser även en potential i HCT-tåg. Projektet ELVIS är ett bra exempel på försök med tyngre och längre tåg.

Näringslivets transportråd menar att det är genom att förbättra alla transportslag var för sig och tillsammans som utvecklingen förs framåt. Ett viktigt utvecklingsområde är därför att förbättra kapaciteten för alla transportslag. Exempelvis bör insatserna intensifieras för att på samma sätt som nu sker för vägtransporter möjliggöra tyngre och längre tåg. Det skulle ge ökad transporteffektivitet och minskade kostnader för godstransporter på järnväg.

ScandFibre vill påpeka att motsvarande möjligheter till utveckling och effektivisering finns för järnvägen. Därför bör längre och tyngre tåg på våra existerande banor prioriteras. Norr om Alperna har Sverige de kortaste tågen men nu snart de längsta och tyngsta lastbilarna. Trafikverket bör få ett tydligare uppdrag, samt mandat att påskynda och så snart som möjligt i ett första steg tillåta åtminstone Europeisk standardlängd 750 meter långa tåg på det viktiga godsstråket sträckan Hallsberg-Malmö.

Längre bussar

Sveriges Bussföretag: Idag kan Transportstyrelsen efter ansökan bevilja tillstånd för bussar som är längre än 18,75 meter genom att utfärda en särskild föreskrift, som exempelvis TSFS 2014:31 beträffande Malmö kommun. Denna handläggning är för närvarande emellertid tidskrävande och handläggningstiden kan vara uppemot ett år. För att underlätta införandet av BRT-system med längre bussar än 18,75 meter föreslår därför Sveriges Bussföretag att Trafikförordningen (1998:1276) 4 kap. 17 a § ändras, så att längre ledbussar på högst 24 meter, som uppfyller Vägverkets och Transportstyrelsens föreskrifter, tillåts utan en särskild tillståndsprövning av Transportstyrelsen.