

Näringsdepartementet

Diarienummer
Utr 2014/53

Datum
2014-10-09

Yttrande över förslag till tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet. N2014/3453/TE, N2014/3454/TE

Trafikanalys har anmodats lämna synpunkter på den rubricerade utredningen, och vill med anledning av det lämna följande yttrande.

Sammanfattningsvis ställer sig Trafikanalys 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.

Sammantaget kan konkurrenskraften för svenskt näringsliv på längre sikt förväntas bestå i och med potentiellt bibehållna transportkostnader, trots att effektivare lastbilstransporter och lägre transportkostnader på sikt skulle kunna motverkas av annat i vår omvärld som fördyrar transporterna.

Bidrag till de transportpolitiska målen

Förslaget bedöms ha positiv påverkan på såväl det transportpolitiska funktionsmålet som på hänsynsmålet. Det bidrar på så sätt till det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för näringslivet i hela landet.

Omfattande forskning på större och tyngre fordon med demonstrationsförsök samt konsekvensanalyser, inom ramen för bland annat HCT-projektet, tyder på att det finns en samhällsnytta samt tekniska möjligheter att införa tyngre och längre lastbilar på det svenska allmänna vägnätet. HCT-programmet har lett till ökade kunskaper som har varit till nytta för att ta fram beslutsunderlag för att effektivisera näringslivets godstransporter. Trafikanalys instämmer därför i Trafikverkets förslag om att HCT-programmet bör slutföras enligt plan men anpassas i de delar som är relaterade till uppdraget.

Utöka bruttoviktskurvan för BK1 till 64 ton ett enkelt första steg

Trafikanalys har inga synpunkter på att utöka bruttoviktskurvan för bärighetsklass 1 (BK1) till 64 ton i ett första steg, något som också anses enkelt att införa. Att höja bruttoviktsbestämmelserna och utnyttja möjligheten till redan tillåtna axeltryck och redan tillåtna fordonsdelar, för både befintliga och nya fordonståg verkar fördelaktigt. Det skulle täcka in 95 procent av det statliga vägnätet och tillgodose näringslivets behov av effektivare transporter till en låg kostnad. Fordonen måste naturligtvis leva upp till de krav på utförande och tekniska lösningar som Transportstyrelsen föreskriver.

Att tillåta tyngre fordon på 74 ton visar delvis på lönsamhet och genomförbarhet

Att implementera tyngre lastbilar av normallängd är nästa viktiga steg framåt men kräver fler åtgärder, som Trafikverket kan åtgärda inom ramen för första halvan av liggande nationell plan. Det skulle innebära att en ny bärighetsklass för 74 ton införs.

Trafikanalys menar att de tillåtna fordonskombinationerna ska ta hänsyn till stabilitet och framkomlighet samt hur infrastrukturen påverkas. Tester har visat att både släp och hela ekipage kan byggas och kopplas samman så deras stabilitet väl motsvarar den hos dagens vanligaste lastbils kombinationer. Trafikanalys betonar vikten av att fordonskombinationerna i största möjliga mån också anpassas för olika typer av transporter och gods för ökad användbarhet.

Utökade tekniska krav på fordonstågen gällande stabilitet, bromsar, kopplingar och framkomlighet, vilka kontrolleras genom en lämplighetsbesiktning, ska också tillgodose att trafiksäkerheten inte äventyras.

Framför allt är det några av de större vägarna som skulle kunna öppnas för tyngre trafik. Den samhällsekonomiska analysen som gjorts visar att en sådan reform är samhällsekonomiskt lönsam och vägnätet skulle kunna öppnas inom ett år. De broar som har bärighetsbegränsningar kan skyltas om i väntan på förstärkningsåtgärder. Analysen visar däremot inte att det på kort sikt är motiverat att öppna upp andra vägar för 74 tons trafik eftersom dessa vägar är heterogena och uppvisar stora brister i bärighet. Investeringskostnaderna kan vara omotiverat stora i förhållande till trafiken.

Trafikanalys tycker också det är bra att Trafikverket avser att fortsätta analysen av lämpliga vägnät och succesivt komplettera med regionala vägar samt att ha dialoger med näringslivet och kommunerna om 74-tonsnätet utanför de stora transportstråken. I de fall det kan anses transportpolitiskt motiverat kan implementering av större fordon påskyndas även där. Det är viktigt inte minst för att få sammanhållande godsstråk med anslutningspunkter till terminaler och industrier.

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.

Ett regelverk för 74 tons fordon, och kontroll av att det följs, behövs för att inte säkerheten ska äventyras. Ett väl fungerande kontrollsystem för fordon och trafik är kritiskt för trafik-säkerheten och skyddar dessutom infrastrukturen samt skapar konkurrensneutralitet. Det öppnar också upp för att minska säkerhetsmarginalerna för broarnas bärighet då belastningarna är kända. 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. Det finns ingen anledning att jäkta fram ett sådant mer omfattande system innan de juridiska frågorna kopplade till myndigheternas kontroll är lösta.

Längre fordon på sikt en ytterligare potential

På lite längre sikt anser Trafikverket att vägnätet bör öppnas upp för fordontåg som är upp till 32 meter långa i enlighet med Transportstyrelsens uppdrag att lämna förslag på författningsändringar som gör det möjligt att tillåta längre fordonståg med fordon som är sammankopplade enligt EU:s modulsystem. Längre fordonståg enligt modulsystemet möjliggör att flera standardlästbärare såsom containrar eller växelflak kan transporteras på fordonstågen. Trafikanalys anser att detta skulle kunna underlätta för mer flexibla och intermodala transportupplägg. För många varugrupper och styckegods går det att nå en högre transporteffektivitet och större miljövinster genom att fordonstågen tillåts bli längre snarare än tyngre. Om vägnätet skulle kunna öppnas upp för längre fordon (74 ton och 32 meter) skulle den samhällsekonomiska nyttan förmodligen öka då många transporter sker med gods som begränsas av fordonets volym snarare än dess vikt. Trafikanalys är därför positiva till förslaget. Detta under förutsättning att fordonen som ska ingå i fordonståget ska vara godkända vid lämplighetsbesiktning som Transportstyrelsen föreslår och med beaktande av att förslaget om längre fordonståg inte väntas medföra några negativa trafiksäkerhetskonsekvenser, Det innebär också att dessa fordon om de är godkända vid lämplighetsbesiktningen ska få framföras i högst 80 kilometer i timmen.

Överflyttning av godstransporter på järnväg och sjöfart till lastbil kan försämra den samhällsekonomiska kalkylen

De samhällsekonomiska kalkylerna bygger på konstant efterfrågad volym trots att de transporterade volymerna väntas öka om transportkostnaderna per tonkilometer minskar för lastbil relativt övriga trafikslag. Det kan göra att belastningen på infrastrukturen och den omgivande miljön kan bli större än vad utredningarna visar. Trafikverket bedömer dock att risken för stora överflyttningar av gods från järnväg till väg är liten och att det kommer ske i ringa omfattning. 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 och den skatt som regleras i direktivet kan komma att föreslås bli obligatoriskt avståndsbaserad istället för att som idag också lämna en öppning för en tidsbaserad vägavgift. Denna förändring kan komma att påverka transportkostnaderna för lastbil och bör därmed också vägas in i analysen. Det är möjligt att den kostnadsreducerande effekt lastbilar med större lastförmåga har, balanseras med en ny Eurovinjett där avståndsbaserade avgifter (en "vägsplitageavgift") införs. Lastbilar får då ingen förändrad konkurrenssituation gentemot järnväg och sjöfart och en systemanalys skulle inte nämnvärt förändra utfallet av den samhällsekonomiska analysen.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Henrik Petterson samt Anders Ljungberg har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör