

Infrastrukturminister Tomas Eneroth
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth med anledning av BK4

Skogsindustrierna vill att Sverige snabbare drar nytta av de samhällsekonomiska vinster som införandet av BK4 innebär för trafiksäkerhet, näringsliv, klimat och miljö. Vi är också oroliga för att administrativa beslut hindrar en fungerande implementering som påverkar näringslivet negativt.

BK4 på statliga vägar

En av regeringens prioriterade frågor är införandet av lastbilar med en maximal bruttovikt på 74 ton som trafikerar ett vägnät med bärighetsklass 4 (BK4). Regeringen lade fram en proposition till riksdagen våren 2017 och regeringsbeslut om trafikförordningen togs våren 2018. Trafikverket klassade de första BK4-vägarna under 2018 och är nu i färd med att klassa ytterligare statliga vägar som BK4.

Hela den svenska industrin står bakom beslutet, tillsammans med en rad andra aktörer. Ett införande av effektiva 74-tonsfordon innebär att redan befintlig infrastruktur kan användas mer effektivt genom att mer gods kan lastas på varje lastbil. Det leder till lägre utsläpp och färre lastbilar. Det i sin tur innebär högre trafiksäkerhet och ett mer konkurrenskraftigt näringsliv.

Dessa samhällsnyttor kan dock bara åstadkommas om det finns ett tillräckligt stort vägnät utpekade som BK4. Trafikverket har en process och tidsatt målsättning för att utpekandet av vägar på det statliga vägnätet. Skogsindustrierna anser att det är angeläget att den tidplanen snabbas på, särskilt med tanke på att Trafikverket själva säger att 90 procent av vägnätet klarar BK4.

BK4 på kommunala vägar

Skogsindustriernas främsta oro i dagsläget är dock inte det statliga vägnätet utan de kommunala vägarna. Kommunerna har i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är väldigt få kommunala vägar utpekade som BK4. Detta utgör ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn och vägarna till dessa noder är i de flesta fall kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4.

Många kommunala vägar, där det idag fraktas mycket gods till olika noder, är BK1-vägar och kan därför lätt klassas om till BK4. Endast i de fall en bro finns på vägsträckan måste en extra besiktning ske för att säkerställa bronns bärighet. Emellertid har de flesta kommuner låg kunskap om vad BK4 är och de känner inte heller till alla samhällsnyttor kopplade till införandet. Att införandet i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd, är heller inte välkänt. Trafikverket hade en aktiv dialog med SKL fram till 2015 men därefter har den avstannat. Nyligen tycks den ha återupptagits, vilket gläder oss, men vår uppfattning är att Trafikverket måste få en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt implementering.

Dispenser

En annan oro som Skogsindustrierna känner gäller de dispenser som flera 74-tonsfordon har haft hittills, men som löper ut den 30 juni 2019. Dispenser har sökts för fordon som deltagit i försöksverksamhet och utfärdats av Trafikverket. Det är ett 30-tal fordon som erhållit dispenser med syfte att delta i demonstrationsprojekt för forskning. Dessa dispenser har även gällt berörda kommunala vägar. När

dispenserna nu löper ut finns i några fall ett statligt utpekat BK4-vägnät istället, men kommunal BK4-väg till godsets start/mål-punkt saknas.

Vissa dispenser finns i områden som hittills inte har något statligt utpekat BK4-vägnät. Trafikverket har alltså givit dispenser där infrastrukturen har bedömts klara 74-tonsfordon. Åkerier som deltagit i forskningsprojekt har investerat i 74-tonsfordon för att främja teknisk utveckling och för att studera andra effekter av tyngre fordon. Flera av dess fordon bedöms vara osäljbara i brist på ett tillräckligt stort vägnät. Sverige har hamnat i ett läge där företag som investerar i ny teknik genom att gå först straffas. Att Sverige ska vara en permanent världsutställning för ny effektiv och klimatsmart teknik är en målsättning som infrastrukturministern ofta talar om. Skogsindustrierna delar den visionen samtidigt som vi önskar att statsförvaltningen ser till att inte missgynna de företag som faktiskt går före. Vi menar att målsättningen för hela statsförvaltningen bör vara att företag som bidrar till att driva på teknisk utveckling gynnas, så att andra företag vill följa deras exempel.

Viktigt att regeringen agerar

Med anledning av ovanstående anser vi att det är viktigt att regeringen agerar. Skogsindustrierna vill därför föreslå följande åtgärder:

- Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att förlänga befintliga dispenser i ytterligare två år (fram till 1 juli 2021) för att säkerställa att de företag som investerar i ny teknik inte missgynnas och så att pågående forskningsprojekt kan slutföras.
- Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att stödja kommuner och SKL i implementeringen av kommunala BK4-vägar, dels genom informationssatsningar, dels genom tekniskt stöd i genomförandet, besiktning av broar och administrativt stöd för lokala trafikföreskrifter.
- Regeringen överväger att utöka stadsmiljöavtalet till nästa nationella plan för infrastrukturen (2022–2033) till att omfatta infrastrukturåtgärder som involverar godstransporter i den kommunala infrastrukturen, exempelvis införandet av BK4.
- Regeringen ger Trafikverket i uppdrag se över möjligheten att skynda på implementeringen av statliga BK4-vägar.

Vi hoppas att infrastrukturministern delar vår bild av vad som behövs för ett snabbt införande av BK4 i hela landet och vi önskar därför ett skriftligt svar på ovanstående förslag.

Med vänliga hälsningar,

Karolina Boholm
Transportdirektör
Skogsindustrierna

Karin Tormalm
Utredare näringspolitiska frågor
Skogsindustrierna