

Er ref: TRV 2017/110966
Helena Holmgren

ulrika.linderborg@trafikverket.se

Vår ref: 2018:21-Region Öst
Karin Tormalm

karin.tormalm@skogsindustrierna.se

Yttrande över förslag till nya bärighetsföreskrifter i Uppsala län

Skogsindustrierna yttrar sig endast över de delar av föreskrifterna som gäller bärighetsklass 4.

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- välkomnar införandet av en ny bärighetsklass, BK4
- tillstyrker de föreslagna vägsträckorna för bärighetsklass 4
- önskar se ett utvidgat vägnät i närtid
- avstyrker införandet av dubbelmonterade hjul
- vill se en systemöversyn av dubbelmonterade hjul och frågan utvärderas noggrant

Skogsindustriernas yttrande

Bärighetsklass 4

Skogsindustrierna välkomnar att föreslagna vägsträckor ska tillhöra bärighetsklass 4. Införandet av ett nytt vägnät för fordon med en bruttovikt upp till 74 ton ger minskade utsläpp och lägre miljöpåverkan, färre lastbilar på vägarna, förbättrad trafiksäkerhet samt stärker industrins konkurrenskraft. Skogsnäringen har genom forskningsprojekt och demonstrationsförsök visat på tydliga samhällsekonomiska vinster med effektiva fordon som kan lasta mer gods. Det är mycket positivt att Trafikverket menar att förslaget vägnät är initialt och kommer att utvidgas efter hand. Skogsindustrierna vill i det sammanhanget poängtera vikten av tät dialog med näringslivet i de regionala bärighetsgrupperna, vid kommande beslut om vägar som ska tillhöra bärighetsklass 4.

Dubbelmonterade hjul

När det gäller krav på dubbelmonterade hjul på minst 65% av axlarna för fordon med bruttovikt över 64 ton på vissa av de vägar som ska tillhöra bärighetsklass 4 anser Skogsindustrierna att detta krav inte är tydligt motiverat. Skogsindustrierna delar Trafikverkets syn att införandet av BK4 inte ska leda till ökat slitage på vägar. Det saknas dock studier som entydigt visar att dubbelmonterade hjul är samhällsekonomiskt motiverat.

I Skogsindustriernas yttrande över Godstrafikfrågor som lämnades till Näringsdepartementet i november 2017 anfördes att Skogsindustrierna inte anser att det är motiverat att införa ett generellt krav om tvillingmontage för alla fordon som färdas på BK4-vägnätet. Skogsindustrierna menar fortsatt att fordonsägare anpassar däckskonfigurationer efter den last och geografi som ska transporteras. En reglering över hela vägnätet behövs därför inte. Forskning (Granlund och Lang, 2016) visar att tvillingmontage försämrar välstabilitet, ökar tjänstevikt, och därmed ökar bränsleförbrukning, samtidigt som vägsnitage minskar något. Krav på tvillingmontage leder därmed till negativa effekter, som ökade utsläpp. Vidare kan kravet på tvillingmontage inte anses vara teknikneutralt, eftersom det finns andra tekniklösningar som påverkar däcktryck, som till exempel CTI (Central Tyre Inflation). Regleringar bör föreskriva vilken funktion eller effekt som ska uppnås, inte *hur* den ska uppnås.

En annan aspekt på frågan är att studien som ligger till grund för förslaget om krav på tvillingmontage (*Konsekvenser av olika däckskonfigurationer för tunga fordons inverkan på vägnätet*, Trafikverket 2016) saknar systematik vilket innebär att det inte råder enighet kring vilka slutsatser som kan dras av studien.

Eftersom Trafikverket fått ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att förändret av fordon eller fordonståg ska vara förenat med villkor har Trafikverket även ett ansvar framåt att utvärdera regleringen. Skogsindustrierna rekommenderar därför att frågan följs noggrant efter införandet och att en systemöversyn genomförs. När mer detaljerad kunskap kommer fram bör frågan kunna tas upp för övervägande igen.

Skogsindustriernas utgångspunkt

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

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

Skogsindustrin exporterade år 2016 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 74 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla transportslag utom flyg ingår.

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

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör

Karin Tormalm
Näringspolitisk utredare