

Er ref: TRV 2019/6500
TRV 2019/6504
TRV 2019/6508
TRV 2019/27142
Robin Mattsson

robin.mattsson@trafikverket.se

Vår ref: R2019:11-Region Mitt
Karin Tormalm

karin.tormalm@skogsindustrierna.se

Yttrande över förslag till nya bärighetsföreskrifter i Dalarnas, Gävleborgs, Jämtlands och Västernorrlands län

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

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- välkomnar utökningen av vägar som ska tillhöra bärighetsklass 4, BK4
- tillstyrker de föreslagna vägsträckorna för bärighetsklass 4
- välkomnar det forskningsprogram som planeras när det bland annat gäller för- och nackdelar med dubbelmonterade hjul
- önskar se ett ytterligare utvidgat vägnät i närtid
- önskar att Trafikverket region Mitt aktivt verkar för ett funktionellt BK4-vägnät även på de kommunala vägarna i regionen

Skogsindustriernas yttrande

Utökat vägnät BK4

Skogsindustrierna välkomnar och tillstyrker att föreslagna vägsträckor ska tillhöra bärighetsklass 4. Införandet av ett 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 samhälls-ekonomiska vinster med fordon som kan lasta mer gods. Den föreslagna utvidgningen av BK4-vägnätet är därför mycket positiv. Skogsindustrierna vill poängtera vikten av en fortsatt utvidgning av BK4-vägnätets små och stora vägar, i närtid för att alla positiva effekter av en ny bärighetsklass ska infrias. En fortsatt tät dialog med näringslivet i regionala bärighetsgrupper, vid kommande beslut om vilka vägar som ska tillhöra bärighetsklass 4, efterfrågas.

Samverkan med kommuner i länet

Skogsindustrierna konstaterar att en mycket begränsad del av kommunala vägar i länen inom region Mitt har pekats ut som BK4. Skälen till detta kan vara många, men Skogsindustrierna bedömer att ett skäl kan vara att kommunerna saknar information i frågan och stöd från Trafikverket i processen.

Skogsindustrierna vill därför uppmana Trafikverket att samverka och föra dialog med berörda kommuner för att säkerställa att kommunala vägar som behövs för ett funktionellt BK4-vägnät också klassas som BK4. Det gäller främst kommunala vägar till och från en industri, godsterminal eller hamn från en statlig BK4-väg.

Dubbelmonterade hjul

Skogsindustrierna har redan tidigare framfört att vi inte anser att 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 är tydligt motiverat. Eftersom Trafikverket nu meddelat föreskrifter om att förändret av fordon eller fordonståg ska vara förenat med villkor har Trafikverket även ett ansvar framåt att utvärdera regleringen. Skogsindustrierna har blivit informerade om att Trafikverket avser att följa upp olika aspekter på BK4 vägnätet genom ett långsiktigt FOI projekt och att en faktor att följa upp då kommer att vara däckens påverkan på vägarna. Skogsindustrierna välkomnar ett sådant projekt och utgår från att när mer detaljerad kunskap kommer fram kommer frågan 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 2018 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 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 konkurrenskraft. För att begränsa avstånds-nackdelarna 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