

2014-10-20

Er ref: Peter Kalliopuro  
Stefan Andersson  
Diarienum: N2014/3453/TE,  
N2014/3454/TE

Karolina Boholm  
karolina.boholm@skogsindustrierna.org  
08-762 72 30  
070-202 98 69

## Yttrande över regeringsuppdraget om tyngre fordon på det allmänna vägnätet

### SAMMANFATTNING

- Skogsindustrierna är mycket positiva till implementering av HCT-fordon
- Tyngre lastbilar (74 ton) av normallängd bör skyndsamt införas
- Fortsatt forskning och studier av längre lastbilar bör prioriteras
- 64 tons fordon kan implementeras omgående
- Ingen ny bärighetsklass bör införas
- 74 tons lastbilar bör tillåtas på BK1-vägar för maximal samhällsnytta
- Begränsningar i vägnätet markeras med skyltar, enligt dagens system
- Vägs skyltar ska ange exakt begränsning, inte bara 60 eller 74 ton
- Bärighetsanslaget avser åtgärder för BK2- och BK3-vägar
- Regeringen bör anslå ytterligare medel till bärighetsanslag för BK1-vägar
- Samhällsekonomisk nytta har underskattats
- Innovation behövs inom alla transportslag, specifikt järnväg
- Erfarenheterna från Finland är mycket positiva

### SKOGSINDUSTRIERNAS YTTRANDE

Tyngre lastbilar måste skyndsamt införas 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. En implementering av 74 tons bruttovikt är också en viktig och nödvändig åtgärd för svensk industri och för att inte tappa konkurrenskraft, inte minst gentemot Finland som idag tillåter 76 ton generellt.

Forskning visar att om vi fördelar tyngden över fler hjulaxlar går det att lasta mer utan ökat vägslitage. Med flera hjulaxlar går det att lasta upp till 31 procent mer per ekipage utan att förändra fordonslängden. Det innebär att tre fordon kan lasta lika mycket som fyra lastbilar av samma storlek. Med färre fordon på våra vägar ökar dessutom trafiksäkerheten.

Studier på demonstrationsfordon visar att bränsleförbrukningen minskar med cirka 10-25 procent per transporterat ton. Det betyder att CO<sub>2</sub>-utsläppen, och andra emissioner, minskar i motsvarande grad. Ingen annan teknisk lösning kan minska bränsleförbrukningen lika effektivt. Även logistikostnaderna minskar med effektivare lastbilar.

Genom att använda lastbilar med större lastkapacitet kan vi nyttja dagens infrastruktur smartare utan ytterligare infrastrukturinvesteringar. Trafikverket bedömer att en stor andel av broarna redan klarar 74 tons lastbilar. De broar som ändå har bärighetsbegränsningar kan skyltas om i väntan på förstärkningsåtgärder.

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<sup>1</sup> sedan 1 oktober 2013. För att Sverige inte ska fortsätta att tappa konkurrenskraft är det därför viktigt att implementera 74 tons fordon relativt omgående.

Det är oroande att olika typer av transportkostnader ökar samtidigt, eftersom det påverkar industrins konkurrenskraft negativt. Att öka bruttovikten för lastbilar i ett första steg och längden i ett andra steg skulle vara en välkommen åtgärd i hela transportsektorn samt i hög grad samhällsekonomiskt motiverad. För transportköpare är det en åtgärd som skulle kunna leda till lägre logistikkostnader.

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.

### Fortsatt forskning och studier av längre lastbilar bör prioriteras

Att implementera tyngre lastbilar av normallängd är ett första och viktigt steg. 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, vilket betyder att regelverket för demonstrationsfordon måste förenklas.

Skogsnäringen var först ut med försök på längre lastbilar inom ramen för projektet En Trave Till, som leddes och fortfarande leds av Skogforsk. Försöken inleddes 1 januari 2009 och dessförinnan hade projektet och planeringen pågått sedan 2006. Det är nu åtta år sedan. Sedan sex år rullar faktiska försöksfordon på vissa delar av vägnätet. Fortfarande är det svårt att få till fler försöksobjekt och anökningsförfarandet är både krångligt och tidskrävande. Skogsindustrierna anser att det måste införas enklare ansökningsförfarande för längre lastbilar för att åstadkomma snabba och tillförlitliga resultat inom forskningen.

---

<sup>1</sup> Finland har inte bärighetsklasser på sina vägar, därmed är flertalet av deras vägar med låg bärighet sådana vägar som i Sverige skulle kallas BK2- och BK3-vägar.

### 64 tons fordon kan implementeras omgående

Det är möjligt att omedelbart och separat genomföra den av Trafikverket och Transportstyrelsen föreslagna höjningen av den maximalt tillåtna bruttovikten i bärighetsklass 1 (BK1) till 64 ton. Det går att förenkla processen och minska beredningstiden genom att införa den föreslagna bruttoviktshöjningen till 64 ton genom enbart förordningsändringar och myndighetsföreskrifter. Någon ändring av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner blir inte aktuell eftersom enligt Trafikverkets och Transportstyrelsens förslag denna bruttoviktshöjning skall gälla för BK 1-vägar. En bruttoviktshöjning till 64 ton kan alltså beslutas snabbt och separat oberoende av vad som sker med den föreslagna höjningen till 74 ton.

Trafikverket har kostaterat att 95 % av det statliga vägnätet klarar 64 tons bruttovikt. 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.

Som redan nämnts är förslaget angeläget med hänsyn till att möjliga effektivitetsvinster. Transportstyrelsen vill införa ett krav på en lämplighetsbesiktning för fordonståg med en bruttovikt från 60 till 64 ton enligt förslaget till en ny punkt 7 i Fordonsförordningen (2009:2011) 5 kap 1 §. De skäl som i Transportstyrelsens rapport avsnitt 8.7.1. anføres 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.

Bara ett fåtal av de av Transportstyrelsen föreslagna författningsändringarna gäller 64 tons bruttovikt. Skogsindustrierna föreslår därför ett separat och omedelbart införande av en maximal bruttovikt om 64 ton på BK 1 vägar, d.v.s. att de av Trafikverket föreslagna ändringarna i trafikförordningen bilaga 1 och den föreslagna ändringen i fordonsförordningen 5 kap 1 § genom tillägg av en ny punkt 7 nu beslutas separat. Ändringarna kan också inkludera den föreslagna ändringen i vägmärkesförordningen.

### 74 tons fordon kan införas på ett enklare sätt

Det bör finnas goda möjligheter att förenkla processen och minska beredningstiden genom att införa de föreslagna bruttoviktshöjningarna 74 ton genom enbart förordningsändringar och myndighetsföreskrifter. Den ändrade bruttoviktskurvan liksom behövliga regler om axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck kan införas genom enbart förordningsändringar. Det är bara om man vill ändra bärighetsklasserna som en lagändring blir nödvändig i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Lösningar som t.ex. ett nytt system av bärighetsklasser, nya fordonsskattenivåer eller en ny typ av tekniska specifikationer tror vi inte har sin plats i detta sammanhang där

man i ett första steg eftersträvar snabbhet och en begränsad lösning. Mer vittsyftande reformer kan komma i ett senare skede, då förutsättningar finns för en bredare introduktion av HCT-fordon.

### **Ytterligare krav på fordonståg fördyrar implementeringen**

Transportstyrelsens förslag till utökade krav på fordons är onödigt komplexa och kostsamma att följa. Verket vill införa samma krav för 25,25 metersfordon som för längre fordonståg. Detta behövs enligt Skogsindustriernas mening inte för fordonståg med höjd bruttovikt, men där dagens längdmått behålls (maximimått). 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.

Frågan om tekniska krav för fordonståg över 25,25 meter framstår som mer komplex än för 25,25 meterståg. Det är därför viktigt att frågor som relaterar till längre fordonståg inte tillåts bromsa eller fördyra processen när det gäller 25,25 meterståg.

### **Ingen ny bärighetsklass behövs för 74 ton**

Skogsindustrierna menar att ingen ny bärighetsklass behövs. Transportstyrelsen tar upp denna möjlighet i sin rapport men avfärdar möjligheten. De anger dock inte specifikt rättsliga skäl för detta. Rent juridiskt är därför den möjligheten fortfarande möjlig. 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. Att Trafikverket måste göra en grundlig genomgång av hela infrastrukturen är en förutsättning, men att avfärda idén för att det skulle innebära för mycket arbete för Trafikverket är inte ett hållbart argument. Åtgärden är samhällsekonomiskt motiverad.

### **74 tons lastbilar bör tillåtas på BK1-vägar för maximal samhällsnytta**

Skogsindustrierna anser att formuleringen ”ett utsnitt av vägnätet” i regeringsuppdraget är olycklig. Fordon ska givetvis inte trafikera vägavsnitt som de inte är lämpade för. Det finns idag naturliga begränsningar för till exempel höjder under viadukter eller maxvikter för broar med begränsad bärighet. 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 vägavsnitt där infrastrukturen inte håller måttet. Det är viktigt att man ändrar angreppssättet i enlighet med detta och att svenska myndigheter verkar för generell tillämpning av 74-tonsregeln och samtidigt som riktade restriktioner införs på vägavsnitt med sämre bärighet.

Regeringsuppdraget gäller bredast möjliga användning av tyngre lastbilar på det allmänna vägnätet. Skogsindustrierna vill betona att störst nytta för företagen, och därmed för Sverige, är en generell implementering på hela vägnätet men med bärighetstrestriktioner där så behövs. Vi hoppas att detta blir Näringsdepartementets utgångspunkt också i det fortsatta arbetet med frågan.

### **Begränsningar i vägnätet markeras med skyltar, enligt dagens system**

Enligt regeringsuppdraget skulle ett vägnät identifieras där det i dag eller med begränsade åtgärder går att tillåta fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton. Skrivningen ”upp till 74 ton” är mycket viktig, men verkar tyvärr ha gått Trafikverket och Transportstyrelsen förbi. Den innebär enligt Skogsindustriernas uppfattning en rekommendation att använda möjligheterna att upp till 74 ton tillåta högre bruttovikter än dagens utan att ställa nya krav på fordon eller infrastruktur. Meningen är helt enkelt att göra det möjligt att så långt som möjligt använda dagens fordon och dagens infrastruktur. Följande exempel kan ges.

Befintliga fordon kan, med utgångspunkt i befintliga axelviktstabeller, redan lasta 63 och 65 ton. Om en åkare investerar i ett nytt släp med fler axlar som maximalt utnyttjar tillgängliga axelvikter, kan ekipaget komma upp i 68 tons bruttovikt. Detta gör att behovet av övergångsregler minskar, eftersom ett flexibelt regelverk medger en flexibel uppgradering av fordon. På samma sätt är det 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. Om skyltar bara finns med t.ex. viktangivelser om 60 och 74 ton finns risk att skyltarna skapar meningslösa restriktioner och hindrar ett effektivt resursutnyttjande.

### **Övervakning är inte nödvändig**

Sverige har idag en hög säkerhetsnivå för lastbilstrafiken, och den ska vi bibehålla. 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 bör präglade genomförandet av bruttoviktshöjningen.

### **Övergångsregler kan vara nödvändigt**

I arbetet framöver bör Näringsdepartementet 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 konkurrens effekter för åkare så långt det är möjligt utan att negativa säkerhetseffekter uppstår.

### **Ökade bärighetsanslag**

Bärighet är viktigt både i dagsläget och för fortsatt implementering av tyngre lastbilar. Det är dock mycket viktigt att bärighetsanslaget, som är fastslaget i den nationella planen, inte går till andra åtgärder än det är avsett för.

### **Bärighetsanslaget avser åtgärder för BK2- och BK3-vägar**

Bärighetsanslaget skapades 1987 genom det s.k. bärighetspaketet (prop. 1987/88 86), vilket innebar att fordonsskatten höjdes med 50 % efter en uppgörelse mellan staten och industrin för att möjliggöra en successiv höjning av bruttovikterna från 51,4 ton till 56 ton och i ett andra steg från 56 ton till 60 ton. De nya anslagsmedlen skulle göra det möjligt att ersätta broar och eliminera andra bärighetsbrister t.ex.

tjällossningsproblem på i första hand det så kallade sekundära och tertiära vägar för att möjliggöra färd för bruttovikter på 60 ton. 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.

### **Regeringen bör anslå ytterligare medel för ökad bärighet på BK1-vägar**

För att kunna erhålla ett stort vägnät som klarar både tyngre och längre lastbilar måste en rad broar och även några vägar åtgärdas på BK1-vägnätet. Samhällsnyttan med tyngre lastbilar blir större med ett större sammanhängande vägnät. För att möjliggöra detta måste regeringen avsätta mer medel till bärighetshöjande åtgärder.

### **De gröna näringarna behöver ett väl fungerande vägnät**

Skogsindustrin använder i stort sett hela det svenska vägnätet för sina virkestransporter och har över åren investerat mycket stora belopp i skogsbilvägnätet som mynnar ut i det allmänna vägnätet. Detta innebär att bärigheten i det kapillära allmänna vägnätet är av yttersta vikt för att skogsbilvägarna ska kunna nyttjas fullt ut såväl på kort som på lång sikt. I många fall brister bärigheten på sträckan från skogsbilväg fram till det som klassas som utpekad näringslivsväg. För skogsindustrin innebär brister i bärighet på det allmänna vägnätet merkostnader på cirka 600 miljoner kronor årligen och är ett viktigt skäl till uppgörelsen ovan med staten om bärighetsanslaget.

Många andra branscher använder också de lågtrafikerade vägarna. Främst är det transporter som har med landsbygdsutveckling att göra såsom mejeritransporter, jordbrukstransporter, och i vissa fall varuleveranser till turistmål. Andra branscher så som grus- och anläggningsbranschen samt gruvor och stålindustri har också behov av god bärighet för sina transporter.

### **Forskning och innovation**

Generellt sett så anser Skogsindustrierna 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.

Motsvarande forskning behövs dock även inom järnvägen. ELVIS-projektet var en ansats att försöka få till tyngre och längre tåg, men projektet har stött på en rad hinder. Järnvägens effektivitet måste förbättras för att kunna utvecklas.

Skogsindustrierna ser även en potential i HCT-tåg. Med längre och tyngre tåg utnyttjas infrastrukturen mer effektivt samtidigt som funktionskraven på infrastrukturen ökar. Forskningsinsatserna måste därför prioriteras på de viktiga stråken. Där det är möjligt bör myndigheter tidigt verka för att tillåta effektivare fordon. Projektet ELVIS är ett bra exempel på försök med tyngre och längre tåg.

## ERFARENHETER FRÅN FINLAND

Skogsindustriernas Transportkommitté<sup>2</sup> genomförde i mitten av maj 2014 en studieresa till Finland för att dra lärdomar av den implementering av lastbilar med högre bruttovikter som Finland redan har genomfört. Skogsindustrierna skulle vilja lyfta några av de frågeställningar och lärdomar som framkom i diskussionerna med finska myndigheter och näringsliv, som vi hoppas Näringsdepartementet kan ta med sig i det fortsatta arbetet med regeringsuppdraget om att förbereda implementeringen av 74 ton på det allmänna vägnätet.

I Finland träffade vi båda trafikmyndigheterna, med ansvar för implementeringen d.v.s. både Finnish Transport Safety Agency (motsvarigheten till Transportstyrelsen) och Finnish Transport Agency (motsvarigheten till Trafikverket). Båda myndigheterna menade att implementeringen var mycket viktig för Finland eftersom det var positivt för företagets konkurrenskraft och därmed Finlands handel och ekonomi. Myndigheterna menade att de arbetade mycket konstruktivt tillsammans med transportköpare och åkerier för att lösa problemställningar, vilket konfirmerades av det finländska näringslivet vid de möten vi hade vid senare tillfälle med dem.

Vid implementeringen av 76 ton i Finland infördes även övergångsregler, under en period om fem år, för att säkerställa att befintliga lastbilar, släpvagnar och annan fordonsutrustning kunde användas även efter implementeringen. Åkare som nyligen investerat i nya fordon och fordonsutrustning skulle inte påverkas negativt av implementeringen.

I Finland finns inte det svenska systemet med bärighetsklass på vägarna (BK1, BK2 och BK3). Det betyder alltså att implementeringen av 76 ton i Finland sker på hela vägnätet, d.v.s. även på vad som motsvarar det svenska BK2 och BK3 vägarna, och att restriktionerna på det finska vägnätet därför med största sannolikhet gälla just de vägar/broar som vi i Sveriges skulle givit lägre bärighetsklass.

På vår studieresa fick vi också lära oss att i Finland var myndigheternas intresse för övervakning i princip obefintlig. De menade att lastbilar inte övervakas idag och därmed behöver de inte övervakas framöver. De finska myndigheterna menade vidare att de alltid har haft begränsningar i infrastrukturen (precis som vi har i Sverige) och därför är åkerier vana att hantera dessa begränsningar. De menade vidare att de ökade antalet infrastruktur begränsningarna inte heller förändrar den bilden.

## SKOGSINDUSTRINS LASTBILSTRANSPORTER

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Skogsindustrin sysselsätter nära 60 000 personer och exporterade för 120 miljarder kronor 2013. För att kunna exportera för 120 miljarder kronor måste skogsindustrin och dess underleverantörer importera insatsvaror - ved, kemikalier, olja etc. - för cirka 27 miljarder kronor. Nettoexporten definierad som export av

---

<sup>2</sup> Transportkommittén består av transport – och logistikchefer från några av Skogsindustriernas medlemsföretag: <http://www.skogsindustrierna.org/om-skogsindustrierna/organisationen/kommitteer/transportkommitten>

skogsindustriprodukter med avdrag för importerade insatsvaror uppgick således till 93 miljarder kronor år 2013, och är ett stort bidrag till handelsbalansen. Skogsnäringens bidrag till Sveriges BNP är drygt 4 %.

Skogsindustrin exporterar cirka 85 % av produktionen av massa och papper samt cirka 70 % av sågade trävaror, totalt knappt 20 miljoner ton per år. På grund av 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 innefattande alla transportslag utom flyg.

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 % lastbilstransporter, 65 % sjötransporter och 10 % järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige gäller företrädesvis lastbilstransporter för rundvirke (64 %), flis (85 %) och sågade trävaror (87 %). För massa och papper gäller det omvända med högre andel järnväg, 62 % för massa och 85 % för papper.

År 2008 antog Skogsindustrierna flera långtgående klimat- och hållbarhetsmål. Ett av målen är att branschen ska sänka utsläppen av koldioxid med 20 % till år 2020 samt att vi ska införa gemensamma upphandlingskriterier för transporter. Skogsindustrin har länge arbetat systematiskt för att sänka utsläppen från lastbilstransporter. En av de största miljöåtgärderna är virkesbyten, där branschens aktörer byter rundvirke med varandra för att inte transportera i onödan. Branschen jobbar också fokuserat med att höja andelen järnvägstransporter, och för rundvirke ökade järnvägstransporterna med 75 % mellan åren 2001 och 2008. Fortfarande pågår satsningar på nya terminaler för att öka andelen järnvägstransporter. Effektivitet för lastbilstransporter är också en viktig fråga där arbeten kring ruttoptimeringar pågått under längre tid, program för sparsam körning samt effektivitetsvinster på lastbilarna genom lägre taravikter etc. Branschen driver ett forskningsprojekt för effektivare järnvägstransporter, kallat ELVIS, och ett projekt för effektivare lastbilstransporter med högre kapacitet, kallat En Trave Till (ETT).

Stockholm  
För Skogsindustrierna

2014-10-20



Karolina Boholm  
Transportdirektör