

Stockholm 2019-10-07

Ref I2019/01058/TM

Remissvar Trafikverkets rapport: Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter

Transportföretagen har tagit del av rubricerade remiss och har följande synpunkter.

Transportföretagen anser att hållbarhetsarbetet inom transportsektorn bör ske enligt en sammodal princip, dvs att trafikslagen bör effektiviseras och anpassas var för sig och tillsammans för att uppnå största möjliga ekonomiska, sociala och ekologiska hållbarhet.

Konceptet ”High Capacity Transport”, att öka transportkapaciteten hos enskilda fordon och farkoster, är något som blivit allt mer intressant i takt med att inte enbart kostnadseffektivitet utan också energi- och klimateffektivitet hamnat i fokus för utveckling och debatt.

Transportföretagen stöder helhjärtat denna utveckling inom alla trafikslag.

Sverige har tack vare våra 25,25 meters lastbilar och högre bruttovikter än vad som gäller i många andra länder en effektiv åkerinäring. I många andra länder på kontinenten har det historiskt sett funnits en skepsis mot längre och tyngre fordonsekipage, bl.a. vad gäller trafiksäkerhetsaspekter, men i takt med klimatutmaningarna och en ökad trängsel på vägarna har inställningen gradvis förändrats. I allt fler länder sker det försök med längre lastbilar eller har införts på mer permanent basis. Utvecklingen i grannlandet Finland är särskilt intressant.

Mot denna bakgrund är Transportföretagen i allt väsentligt positiva till införandet av längre lastbilar i enlighet med förslagen i Trafikverkets remitterade rapport, med några viktiga påpekanden.

Tyngre och längre lastbilar utgör en av de lågt hängande frukterna i **klimatearbetet**. De försöksverksamheter som har skett visar på en bränslebesparing på mellan 10 och 20 procent per tonkilometer. Trafikverket visar också i rapporten på ett förtjänstfullt sätt på de **samhällsekonomiska fördelarna** med längre fordon i rapporten. De största samhällsekonomiska fördelarna uppstår med både tyngre och längre lastbilar. För den tunga industrin är tyngre lastbilar viktigt, men möjligheterna till längre lastbilar ger stora fördelar till de delar av transportsektorn där volymen är viktigare än vikten. Rapporten redovisar att ca 47% av den totala lastbilstrafiken trafikerar de vägar som föreslås tillåtas för längder upp till 34,5 meter.



I rapporten beräknas den totala minskningen av koldioxidutsläpp från tung godstrafik på väg uppgå till 4 till 6 procent. Transportföretagen vill emellertid påpeka att den kommission för **elektrifiering** av vägnätet som regeringen aviserat kommer ha många anknäringar till det vägnät som pekats ut för HCT-fordonen i rapporten. Om huvudvägnätet således kommer att trafikeras av elektriska HCT-fordon kommer klimatpåverkan från tung vägtrafik såldes bli oerhört mycket lägre än idag.

Trafikverket har i sin rapport även analyserat konsekvenser av införande av längre fordon vad gäller **överflyttningseffekter** och intermodalitet. Verket konstaterar att studier visar att ett införande av både längre och tyngre lastbilar bidrar till att transportsystemet som helhet effektiviseras, men att en större andel avtransporterna kommer att ske på väg på grund av överflyttningseffekter samt inducerad trafik, om inte kompletterande styrmedel samtidigt införs. Tidigare forsknings- och innovationsprojekt inom HCT som bedrivits av bl.a. Trafikverket pekar på risker för en överflyttning från järnväg till väg om upp emot 10 % inom vissa godssegment.

Transportföretagen konstaterar att detta kan uppfattas som problematiskt i ett läge med försämrade konkurrenskraft för järnvägsgodstransporter på grund av bl.a. kapacitetsbrister i bannätet, bristande infrastrukturunderhåll, minskad regularitet på grund av pågående underhållsinsatser, kostsamma nya EU-krav på bromsar och signalsystem samt fortsatta problem med tilldelning av tåglägen. Förslaget skulle därmed kunna uppfattas stå i motsättning till regeringens gällande godstransportstrategi att främja överflyttning från väg till järnväg och sjötransport.

Visserligen delar Transportföretagen den syn som framgår i rapporten att 34,5 meters lastbils längd ger möjlighet till transport av två 45-fotscontainers på samma fordon vilket kan ge ökad konkurrenskraft för **intermodal trafik**, inte minst t/fr hamnar under vissa förutsättningar. Vi delar även förslagen om att det vägnät som öppnas för längre fordon måste innehålla goda anslutningar till hamnar och andra intermodala terminaler. Vi bedömer dock inte detta ensamt som tillräckligt.

Trafikverket påpekar emellertid också att Trafikanalys på regeringens uppdrag i en rapport (2019:1) föreslagit ett ekonomiskt stöd till intermodala godstransporter med utgångspunkt i det nuvarande ekobonussystemet riktat till sjöfart, men med en anpassning för att stimulera till intermodala transportlösningar. Det föreslagna stödet kallas för ”**en breddad ekobonus**” och föreslås omfatta flera trafikslag och sökandekategorier.

Transportföretagen anser att en kraftfullt utökad sådan ekobonus bör införas snabbt och utvärderas löpande för största effekt. En seriös samlad hantering av ovan nämnda problem inom bantrafiken, liksom uppgradering av HCT-insatser på järnväg och elektrifiering av vägtrafiken alla måste ses som nödvändiga delar i **ett samlat paket** för att både kunna tillgodogöra sig effektivitetsvinsterna av HCT-fordon och utnyttja samtliga trafikslags kapacitet på ett effektivt och klimatsmart sätt.

Det är angeläget nu att ärendet inte dras i långbänk utan att **nödvändiga regel- och föreskriftsändringar sker skyndsamt**. I Finland infördes 76 tons bruttovikt 2013 och 34,5 meters fordonslängd januari 2019 utan att ha föregåtts av en mängd utredningar. Det är två länder med liknande förutsättningar och Transportföretagen har svårt att se skäl till varför en introduktion i Sverige med 34,5 meters lastbilar ska dra ut på tiden. I varje fall bör erfarenheter från det finska införandet inhämtas kontinuerligt. Det är även angeläget att regelverket är brett

och fångar in förändringar i vår närmaste omvärld, Danmark, Norge och i synnerhet Finland för att underlätta gränsöverskridande trafik och att det inte heller hindrar pågående försöksverksamheter i Sverige.

Trafikverket föreslår en särskild utredning för att identifiera logistikupplägg och lämpliga anslutningsvägar och att Trafikverket leder den utredningen i samråd med berörda kommuner. Transportföretagen representerar cirka 10 000 företag inom transportsektorn, bland annat de stora transportförmedlarna och vi deltar gärna i den utredningen.

Trafikverket föreslår i rapporten att transportbranschen själva bör ansvara för att förarna har relevant erfarenhet och **utbildning**. Trafikverket konstaterar att detta ligger i linje med de önskemål som har framförts av transportbranschen och föreslår ”att en utbildning tas fram av transportbranschen själv som sedan kan rekommenderas av branschen, där det ingår relevanta praktiska och teoretiska moment”.

Transportföretagen välkomnar att Trafikverket inte föreslår någon form av ITK-system som förutsättning för att introducera längre fordon på det svenska vägnätet. Det är också rimligt att transportbranschen själv tar ansvar för att förarna har relevant erfarenhet. Transportföretagen föreslår att arbetsmarknadens parter inom transportsektorn får i uppdrag att undersöka utbildningsbehovet för att därefter överväga en rekommendation.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell

Samhällspolitisk chef