



## KUNGL. SKOGS- OCH LANTBRUKSAKADEMIEN

Stockholm den 10 oktober 2014

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

### **Yttrande över Rapporter från Trafikverket och Transportstyrelsen om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet**

---

Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien (KSLA) har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Trafikverkets och Transportstyrelsens rapporter om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet.

KSLA:s uppgift är att med stöd av vetenskap och praktisk erfarenhet till samhällets gagn främja jordbruk och skogsbruk samt därtill knuten verksamhet. KSLA:s yttrande fokuserar därför på konsekvenser för skogs- och jordbruket.

#### **Sammanfattande synpunkter**

- KSLA vill uttrycka uppskattning över regeringens beslut att låta Trafikverket och Transportstyrelsen ”vidta förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet”.
- KSLA anser att detta är en mycket angelägen utveckling, som stämmer väl med visionen om det biobaserade samhället och ambitionen att ställa om till en mer biobaserad, ”grön” ekonomi där svenskt skogs- och jordbruk är viktiga hörnstenar.
- KSLA konstaterar att utredningarna inte fullt ut beaktar de positiva effekter, främst i form av minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp, som ett snabbt införande av högre bruttovikter skulle innebära för miljön. Detsamma gäller effekterna på transportkostnader och konkurrenskraft.
- KSLA vänder sig mot att skogs- och jordbruket i utredningarna exkluderats från möjligheterna att bidra till minskad miljöpåverkan och kraftfull transporteffektivisering. Detta stämmer heller inte med slutsatserna i Utredningen om fossilfri fordons- trafik (SOU 2013:84).
- KSLA anser att 74 tons bruttovikt snabbt bör införas på de delar av dagens BK1- vägnät, där broar inte utgör några begränsningar, och på övriga delar 64 ton.
- KSLA konstaterar också att utredningarnas förslag inte beaktar att svenskt skogs- och jordbruk är utsatt för ökande internationell konkurrens, som både hotar en miljömässigt sund, inhemsk produktion och viktig export av framför allt skogsindustriprodukter och därmed jobben inom skogs- och jordbruksnäringarna.

- KSLA vill påtala att utredningarnas analys av samhällsnyttan är bristfällig och delvis bygger på felaktigt underlag samt att värdet av minskat fordonsbehov till följd av högre bruttovikt inte beaktats.
- KSLA rekommenderar en obyråkratisk form av kontrollsystem enligt alternativ 1, ”Egenkontroll med inrapportering av statistik”.
- KSLA vill betona vikten av att FoU rörande fordon som är längre än 25,25 m och tyngre än 74 ton intensifieras.

Med beaktande av dessa synpunkter skulle utvecklingen leda till bättre miljö, lägre transportkostnader, ökad konkurrenskraft, minskat fordonsbehov och bättre utnyttjande av infrastrukturen.

## **KSLA:s synpunkter**

### **Övergripande synpunkter**

Införande av ökade nyttolaster genom att tillåta längre och tyngre fordon på allmänna vägar är ett effektivt sätt att nå samhällets miljömål och samtidigt säkra konkurrenskraften i de biobaserade näringarna.

Transportstyrelsens och Trafikverkets utredningar fokuserar primärt på frågor rörande trafiksäkerhet respektive aktsamhet om infrastrukturkapitalet. Utredningarna beaktar i mindre grad de stora positiva effekterna på miljön som möjliggörs av ökade nyttolaster om längre och tyngre fordon tillåts på det allmänna vägnätet. Den ökade transporteffektivitetens inverkan på transportkostnaderna och konkurrenskraften i olika branscher beaktas inte heller.

Enligt KSLA:s uppfattning bör infrastrukturen ses som en del av ett transportsystem som skall optimeras. Detta innebär att slitage på vägar och broar bör ses på samma sätt som när det gäller fordon, d.v.s. att slitage, regelmässigt underhåll och återinvesteringar accepteras.

Denna skillnad i synsätt blir mycket tydlig i analysen av förväntade samhällsekonomiska effekter som Transportstyrelsen och Trafikverket redovisat. KSLA har bl.a. mot bakgrund av detta kommit fram till att de positiva effekterna av en övergång till tyngre och längre fordon är kraftigt underskattade.

### **Skogs- och jordbrukets konkurrenssituation**

Svenskt skogs- och jordbruk blir alltmer konkurrensutsatta av länder och regioner med gynnsammare produktionsförutsättningar och kostnadsläge. Svenska skogsindustrieföretag väljer också att i ökad utsträckning förlägga sina nyinvesteringar till dessa områden. För svenskt jordbruk är bilden delvis densamma. Primärproduktionen kan inte utlokaliseras, men kan under ogynnsamma förhållanden istället behöva läggas ned, vilket då också försvagar vidareförädlingsledet.

Kostnader för framställning av skogs- och jordbruksprodukter som är högre än konkurrenternas kan sällan föras vidare till konsumentledet. Detta kan i så fall förväntas få negativa effekter på svensk skogs- och jordbruksnäring. Tydliga tecken på denna situation är de relativt omfattande nedläggningarna av skogsindustriell verksamhet i Finland, men också i Sverige. Detta är också en viktig anledning till att Finland i oktober 2013 valde att införa 76 tons bruttovikt på hela vägnätet. Alla kostnadssänkningar som är möjliga bör således säkerställas.

## **Stora FoU-insatser, mycket kunskap**

Svenskt skogsbruk har bedrivit forskning rörande tyngre och längre fordon sedan 2006. Genom ETT-projektet (En Trave Till), som leds av Skogforsk, finns idag betydande kunskaper om fördelarna med tyngre och längre fordon. FoU-arbetet har bedrivits efter två utvecklingslinjer, båda med målet att öka nyttolasten och därigenom minska CO<sub>2</sub>-utsläpp och kostnader per transporterad enhet. Dels har försök gjorts med ett 30 m långt fordon som tillåter 90 tons bruttovikt, men med samma axel/boggie tryck som dagens 60-tons fordon. Taravikten i detta fall är ca 25 ton och nyttolasten ca 65 ton (ETT-fordon, En Trave Till). Övriga försök avser fordon som håller sig inom 25,25 m och som tillåter 74 tons bruttovikt, också inom ramen för dagens axel/boggie tryck. I detta fall är taravikten ca 21 ton och nyttolasten ca 53 ton (ST-fordon, Större Travar). I korthet innebär resultaten att bränsleförbrukning och CO<sub>2</sub>-utsläpp kan minskas med 20 resp. 10 % och transportkostnaderna likaså, utan att vägslitaget påverkas. Andra positiva effekter är minskat fordonsbehov, vilket innebär minskad trängsel på vägarna och därigenom ökad trafiksäkerhet.

Några motsvarande försök har inte gjorts för jordbrukets transporter, men de principiella slutsatserna hade i så fall varit desamma.

## **Bristfällig samhällsekonomisk analys**

Transportstyrelsen och Trafikverket redovisar en gemensam ”Samhällsekonomisk analys av tyngre fordon på det allmänna vägnätet”. Någon egentlig kostnad/nytta-analys handlar det dock inte om. Införande av 74 tons bruttovikt har beräknats ge ett nuvärde på mellan 2,6 och 5,6 miljarder kronor för tidsperioden fram till 2030, vilket i sin tur har bedömts ge ett utrymme för infrastrukturåtgärder på ca 2-4 miljarder kronor (främst broar).

Analysen tar sin utgångspunkt i ”Färdplan High Capacity Transports – Väg”. En fullständig och korrekt samhällsekonomisk analys bör istället utgå ifrån ett antagande om 100 % implementering av 74 tons bruttovikt på hela BK1-vägnätet. Den sammanlagda nyttan för olika ”Marknadssegment” minus kostnaderna för att rusta upp broar och vägar samt eventuellt ökat underhåll utgör då den samhällsekonomiska nyttan. I det här fallet har istället en begränsning införts när det gäller implementeringsgraden för 74 tons bruttovikt, vilket omöjliggör en fullständig analys. Detta leder högst sannolikt till en för låg värdering av samhällsnyttan och därmed ett felaktigt beslutsunderlag.

En annan besvärande omständighet är att Transportstyrelsen byggt sina analyser och slutsatser om vilka transporter som är mest betjänta av ökad transportkapacitet på felaktiga underlag. Transportstyrelsen hänvisar till uppgifter från Trafikanalys. Dessa anger att transportarbetet för produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske uppgår till ca 4 500 milj. tonkm/år. I själva verket uppgår enbart skogsbrukets transportarbete avseende rundvirke och primärt skogsbränsle till ca 6 600 milj. tonkm/år<sup>1</sup>. Detta innebär en underskattning av nyttan för skogsbruket med mer än 50 %.

I Finland har en fullständig kostnad/nytta-analys gjorts. Finska Trafikverket har beräknat kostnaderna för införande av 76 tons bruttovikt till ca 846 milj. euro under 20 år. Dessa avser ombyggnad av broar samt ökat vägunderhåll p.g.a. av att man för dagens fordon, under en övergångsperiod på 5 år, tillåter 64 tons bruttovikt och tillämpar en toleransgräns för

---

<sup>1</sup> Andersson & Frisk, 2013: Skogsbrukets transporter 2010, Skogforsk Arbetsrapport 791

överlast på ytterligare 2 ton. Fördelat över hela perioden innebär detta ca 42,3 milj. euro per år. Finskt näringsliv har, å sin sida, beräknat intäkterna till ca 205 milj. euro per år. Sammantaget innebär detta att man i Finland räknat med att kostnads/nytta kvoten vid övergång till 76 tons bruttovikt blir ungefär 1/5. Det förefaller rimligt att storleksordningen skulle vara densamma i Sverige.

### **Skogs- och jordbrukets nytta av tyngre och längre fordon**

År 2010 transporterade skogsbrukets 63,1 milj. ton rundvirke och 5,3 milj. ton skogsbränsle. Det sammanlagda transportarbetet var 6 550 milj. tonkm<sup>2</sup>. Siffrorna varierar med årlig avverkningsvolym, med detta utgör en stabil nivå över tid.

Bränsleåtgången beräknades till 177,7 milj. l diesel, CO<sub>2</sub>-emissionerna till 428 000 ton och transportkostnaden till 5,6 miljarder kr. Vid implementering av 74 tons bruttovikt på hela det allmänna vägnätet innebär detta en potential att spara ca 18 milj. l diesel, minska CO<sub>2</sub>-utsläppen med ca 43 000 ton och transportkostnaderna med ca 560 milj. kr årligen

Förutom minskad belastning på miljön skulle detta innebära en väsentlig förstärkning av skogsbrukets konkurrenskraft och därmed möjligheter till säkring av jobben i såväl skogsbruket som skogsindustrin, och även skapande av nya.

Till detta skall läggas övriga till skogsbruk relaterade transporter (biprodukter från sågverk, sågade trävaror, pellets och briketter, massa och papper), som innebär stora godsmängder och ett stort transportarbete.

Även för jordbruksnäringen är transportfrågorna mycket viktiga. Produktionen av spannmål, oljeväxter och potatis uppgår till ca 6 miljoner ton per år, som ska transporteras från produktionsplats till förädlingsställe eller hamn. Till detta kan läggas mjölk, foder, gödsel, drivmedel m.m. Den utspridda produktionen kräver tillgång till hela det allmänna vägnätet. Med framtida strukturrationalisering inom primärproduktionen och av första förädlingsledet (spannmålshandel, slakterier, mejerier osv) kommer logistiklösningarna att vara viktiga för konkurrenskraften gentemot omvärlden.

Kännetecknande för jordbrukets produkter och insatsvaror är att de har hög densitet. De skulle därför kunna utnyttja högre bruttovikter på det allmänna vägnätet inom ramen för dagens fordon. Liksom för skogsbruket skulle detta innebära minskad bränsleåtgång, minskade CO<sub>2</sub>-emissioner och lägre transportkostnader.

### **Minskat fordonsbehov – positiva effekter för infrastruktur och genomfarter av tätorter**

En mycket konkret positiv effekt av ökad bruttovikt är minskat fordonsbehov. Skogsbruket använder idag ca 2 000 fordon för transport av rundvirke och primärt skogsbränsle. Vid övergång från 60 till 74 tons bruttovikt skulle det endast behövas ca 1 600 fordon, dvs en minskning med 400 fordon (20 %).

Detta betyder att den totala avverkningsvolymen kan transporteras till industri och värmeverk, samt genom tätorter, med väsentligt färre passager över aktuella vägar och broar jämfört med idag. Detta faktum måste beaktas när framför allt möjligheten att upplåta broar för tyngre fordon diskuteras.

För jordbruksnäringen gäller samma principiella resonemang.

---

<sup>2</sup> Andersson & Frisk, 2013: Skogsbrukets transporter 2010, Skogforsk Arbetsrapport 791.

## **Synen på axellaster och fordonens inverkan på vägen**

Trafikverket pekar på att det saknas empiriskt underlag för bedömning av hur transporter med en bruttovikt på 74 ton påverkar vägens egenskaper och menar att det behövs mer forskning för att få ett säkrare grepp om dess effekter. Den allmänna uppfattningen är dock att axellasterna och antalet överfarter avgör påverkan på vägen. Eftersom axellasterna minskar då 74 ton fördelas på 9 axlar jämfört med 60 ton på 7 axlar samtidigt som fordonsbehovet/antalet överfarter minskar, så kommer vägslitaget att minska förutsatt att dubbelmontage används. KSLA ifrågasätter därför Trafikverkets argumentation och uttalade försiktighetsprincip för att skjuta upp införandet av 74 tons bruttovikt på större delen av det svenska vägnätet.

## **Förslaget om upplåtelse av vägar för 74 ton**

KSLA förordar att hela BK1-vägnätet öppnas för 74 ton, där broarna medger detta. Arbetet med att identifiera dessa broar bör därför ges högsta prioritet. För övriga BK1-vägar ser KSLA ett omedelbart införande av 64 tons bruttovikt som en naturlig konsekvens.

Trafikverket har pekat ut ett begränsat vägnät som kan upplåtas för 74 ton fr.o.m. 2015 (BK74/BK4-vägar). Kriterierna för dessa är hög standard, stora godsflöden och begränsat behov av upprustning. De vägar som anges är Europa-vägarna, vissa riksvägar och vägar med s.k. undernummer till Europavägarna. Skogsbrukets, skogsindustrins och jordbruksnäringens transporter omfattas därför inte av reformen, eftersom de behöver tillgång till det ”perifera” vägnätet för att komma ut på det utpekade vägnätet och även från detta den sista biten till industri, vilket också påpekas i rapporten. Idag utgör 60 tons bruttovikt inom ramen för 25,25 m fordonslängd en begränsning för dessa transporter. Med tanke på att skogsnäringens transporter står för ca 25 % av Sveriges godstransporter på väg innebär detta en klar brist i förslaget.

Bärighetsrelaterade brister på riksvägar, primära länsvägar och s.k. övriga vägar har bedömts uppgå till mellan 6 % och 8 % av sträckan. Andelen broar med brister på BK1-vägnätet har bedömts uppgå till mellan 5 % och 13 % av antalet. Bedömningarna bygger på resultaten från den specialstudie som Trafikverket gjort för Västernorrlands län, vilka skalats upp till att gälla hela landet. Detta är en tveksam metod eftersom Västernorrlands län har relativt sett dåliga vägar. KSLA menar att detta kan vara en förklaring till att förslaget präglas av så stor försiktighet. Trafikverket öppnar dock för ”dialoger om 74-tons vägnät utanför de stora transportstråken” med det lokala näringslivet och berörda kommuner, till underlag för prioritering av de åtgärder som ger störst nytta. KSLA välkomnar detta, men efterlyser en konkret beskrivning av hur det ska gå till och en tidsplan för arbetet.

När det gäller nödvändiga restriktioner förordar KSLA att broar som inte klarar högre bruttovikter skyltas på samma sätt som sker idag och registreras i den Nationella Vägdatabasen (NVDB) samt i den Skogligen Vägdatabasen (SNVDB). Till den senare har skogsbruket kopplat en tjänst, ”Krönt vägval”, med vilken den bästa rutten kan bestämmas.

## **Behov av kontrollsystem**

Trafikverket pekar på att det behövs någon form av kontrollsystem för att att fordon med högre bruttovikt än dagens 60 ton inte ska framföras på vägar och broar som inte klarar detta, inte överlastas och inte kör för fort. Det främsta skälet som anges är att skydda

infrastrukturen, men också trafiksäkerhet. När det gäller kontrollsystem för 74 tons fordon förordar KSLA ”Alternativ 1. Egenkontroll med inrapportering av statistik”. KSLA anser att övriga alternativ som diskuteras i Trafikverkets rapport innebär en onödig och dyrbar administration som minskar värdet av reformen. Andra alternativ kan dock behöva övervägas i framtiden, då ännu längre och tyngre fordon kan bli aktuellt, t.ex. 32 m och 90 tons bruttovikt. Jämför för övrigt Finland som inte infört något nytt kontrollsystem trots att bruttovikten höjts till 76 ton.

### **FoU med fokus på tyngre och längre fordon**

KSLA anser att ett införande av 74 tons bruttovikt är ett första steg för att åstadkomma miljövänligare och effektivare transportsystem. Därför behöver FoU-arbetet när det gäller fordon som är längre än 25,25 m och tyngre än 74 ton intensifieras, t.ex. gäller detta fordonståg med fyra virkestravar med en bruttovikt på 90 ton eller mer och fordonslängd på 32-34 m. Idag är utveckling av tyngre och längre fordon en global trend. Denna tes drivs också av prof. A.C. McKinnon, som anser att detta är en väg till ”green logistics”.

### **Koppling till ”Fossilfrihet på väg”**

KSLA vill också hänvisa till ”Yttrande över Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84)” avgivet tidigare i år. KSLA framhåller där bl.a. vikten av att belysa ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter av en ökad inhemsk biodrivmedelsproduktion, vilket skulle stärka industrin inom de areella näringarna, dvs. skogs- och jordbruk och därtill knuten verksamhet, samt skapa ett betydande antal nya jobb. Vidare att det är av yttersta vikt att säkerställa konkurrenskraftiga transporter för de areella näringarna, som samtidigt innebär minimal belastning på miljön, eftersom detta är en förutsättning för omställning till en biobaserad ekonomi. KSLA saknar dessa viktiga samhällsperspektiv i föreliggande utredningar.

Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien

Kerstin Niblaeus  
Preses

Carl-Anders Helander  
Akademisekreterare och VD