

Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

*Remiss Trafikverkets rapport. Längre lastbilar på det svenska vägnätet- för mer hållbara transporter*

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss.

VTI är positiva till Trafikverkets förslag om att införa en möjlighet att på vissa i föreskrifter utpekade vägar föra fordonståg som är upp till 34,5 meter långa. Därför tillstyrker VTI förslaget med reservation för att delar av konsekvensbedömningen är ofullständig eller otydlig.

Den samhällsekonomiska konsekvensanalysen är baserad på Adell et al. (2016) rapport med korrigeringar av utvalda parametrar av Trafikverket. VTI vill påpeka att det är oklart vad antaganden om bruttopotentialen baseras på (s.52). VTI anser att det skulle ha varit värdefullt att a) betrakta olika tidsperioder och vägnät för längre lastbilar och b) beskriva vilka faktorer som påverkar resultatet att infrastrukturkostnaderna återbetalas efter max 16 år; på s. 51 anges att nyttorna är lågt skattade medan en utredning av de logistiska behoven och en analys för att identifiera var det finns störst potential med att utöka nätet föreslås på s. 63. I fördelningsanalysen bör utvecklas varför svenskt näringsliv kan gynnas på bekostnad av internationella exportföretag.

Ytterligare, när det gäller vägslitagedelen av den samhällsekonomiska konsekvensanalysen, vill VTI påpeka att Adell et al. använder antal standardaxlar i sin analys som bygger på ett PM från Trafikanalys, PM 2011:6, som i sin tur bygger på ett arbete från 2007. Vidare forskning under de senaste decennierna har visat att den utmattning och därmed sprickbildning som orsakas av dragtöjningen i asfaltslagrens underkant vid passage av tyngre axlar är mycket starkt beroende av frekvensen och vilotider mellan belastningar. Detta fenomen täcks inte in i dimensioneringsberäkningar med standardaxlar. Vid högre frekvenser och minskade vilotider mellan lastpulserna minskar utmattningsmotståndet av asfaltslagren. Längre fordon med fler axelgrupper innebär ur detta perspektiv en snabbare nedbrytning av vägen. Detta motverkar den positiva effekten av den totalt sett färre antalet passager av tunga axlar som införande av längre fordon innebär. Eftersom inga resonemang eller skattning av dessa utmattningseffekter av vägar görs i rapporten så bör man avstå från att rapportera en positiv

samhällsekonomisk effekt med avseende på vägslitage. Istället bör effekten uppskattas till noll.

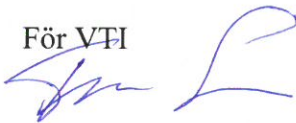
Vad gäller tekniska krav på längre fordonståg så anser VTI att det är en viktig del av förslaget att Transportstyrelsen bör i samråd med andra berörda myndigheter identifiera vilka ytterligare krav på längre fordonståg som krävs för att bibehålla en hög nivå på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet i transportsystemet. VTI vill påpeka att resultatet från PBS och PBS II projekten som koordineras av VTI och nämns i Trafikverkets rapport bör beaktas i en sådan uppgift.

När det gäller säkerställningen av regelefterlevnad är det, bl. a mot hänsyn till Trafikverkets digitaliseringssatsningar, överraskande att utredningen väljer bort ITK-lösningar (intelligent tillträdeskontroll, s. 13, s. 63). VTI anser att anledning bakom detta val är otydligt.

Utredningen pekar på behovet av mer kunskap om trafiksäkerhet, regelefterlevnad, överflyttningar och intermodala flöden. VTI anser att det är viktigt att Trafikverket och andra aktörer genomför systematiska uppföljningar av regelförändringar osv.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Senior forskare Sogol Kharrazi har varit föredragande. I handläggningen har också forskningschef Björn Kalman och utredningsledare Inge Vierth deltagit.

För VTI



Tomas Svensson

Generaldirektör