

Ärendenummer
TRV 2023/78948
Motpartens ärendenummer
LI2023/01176

Dokumentdatum
2023-09-28

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd
Ärendeberedning Planering

Svar på remiss gällande revidering av EU:s mått- och viktdirektiv 96/53/EG

Sammanfattning

Direktivets mål stärker kopplingen till både klimatmål och behovet av att skapa bättre förutsättningar för intermodala transporter, dvs. ett bättre integrerat transportsystem mellan de olika trafikslagen.

Att minska de negativa klimateffekterna från tunga vägfordon är centralt för att bibehålla god tillgänglighet i det hållbara samhället. Elektrifiering är en nyckelåtgärd, främst i form av batteridrivna tunga fordon men även till viss del vätgasdrivna. Det är även positivt att förslaget underlättar introduktionen av energieffektiviseringsåtgärder genom att tillåta att fordonen förlängs.

Vi är däremot negativa till ett införande av högre axeltryck än de som tillåts idag. Det kommer att medföra en väsentligt utökad nedbrytning av bro- och väginfrastrukturen med ökade underhållskostnader som konsekvens.

Trafikverket anser även att det är viktigt att undantagsmöjligheterna för nationella transporter som idag finns i direktivet behålls. Det är även viktigt att värna att möjligheten med gränsöverskridande trafik mellan medlemsstater som tillåter längre och tyngre fordonståg inom ramen för EMS (t.ex. Sverige och Finland) kvarstår. Längre och tyngre fordonståg skapar betydande nyttor för konkurrenskraft och klimat.

Detaljerade synpunkter

Nedan anger vi våra mer detaljerade synpunkter på ett urval av artiklarna och punkterna i bilaga 1 till direktivet:

Artikel 4

Det är viktigt att undantagsmöjligheterna i artikel 4.2 och 4.4 behålls även framgent och att inte någon ändring görs som påverkar dessa möjligheter.

Ärendenummer
TRV 2023/78948
Motpartens ärendenummer
LI2023/01176

Dokumentdatum
2023-09-28

Artikel 4a

Regelverket kring transporter med odelbar last (dispenstransporter) skulle kunna harmoniseras mer inom EU. Men vi är tveksamma till att kommissionen ska anta genomförandeakter inom området, åtminstone så länge det är oklart vad dessa innebär. Varje medlemsstat har nationella och lokala förutsättningar och behöver själv i första hand ha möjlighet att utforma sina villkor för dispenstransporter och processer för ärendehandläggningen kring sådana ärenden.

Artikel 10b

Möjligheten att framföra längre och tyngre fordon (dvs. högre bruttovikter) är positivt, medan större axeltryck innebär ett ökat slitage på infrastrukturen.

I artikeln hänvisas de tillåtna bruttovikterna och axeltrycken för fordon som drivs med alternativa bränslen och för utsläppsfria fordon till direktivets bilaga 1 (se nedan). Förslaget innebär en höjning av drivaxeltrycket till 12,5 ton för utsläppsfria fordon som ingår i fordonståg med 5 eller 6 axlar samt för utsläppsfria 2-axliga bussar.

Artikel 10d

Trafikverket har tidigare, tillsammans med Transportstyrelsen, föreslagit en stegvis utbyggnad av automatiska system för vägning som installeras i väginfrastrukturen i Sverige, s.k. High Speed Weigh In Motion (H-WIM). Trafikverket har också fått regeringens uppdrag att etablera sex sådana fordonsvägar i vägnätet.

Artikel 10da

Den nationella åtkomstpunkt som punkt 2 hänvisar till finns utvecklad sedan 2017 och förvaltas av Trafikverket enligt förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Det finns redan fyra andra delegerade förordningar som ställer krav på att utpekade datatyper som finns tillgängliga i ett maskinläsbart format ska publiceras via denna åtkomstpunkt (www.trafficdata.se).

Trafikverket önskar framöver bidra med vår kunskap till införandet av IAP.

Artikel 10g

Förslaget innebär bland annat att medlemsstaterna vartannat år ska skicka in information om antalet utfärdade beslut om undantag för transport av odelbar last på nationell nivå. Det kan bli svårt att få kännedom om antalet

Ärendenummer
TRV 2023/78948
Motpartens ärendenummer
LI2023/01176

Dokumentdatum
2023-09-28

sådana beslut, då det i Sverige även hanteras på kommunal nivå (om undantaget endast rör kommunen). För närvarande bereder Trafikverket ett regeringsuppdrag där möjligheten utreds för Trafikverket att ta över handläggningen av de ärenden som idag hanteras av kommunerna.

Bilaga 1-punkt 2.2

Trafikverket ser en stor risk med ökat slitage och att infrastrukturen därmed kommer att ta skada när det gäller att 5- eller 6-axliga fordonståg ska tillåtas ha 4 ton mer bruttovikt om de är utsläppsfria fordon.

Ett problem för oss är att det inte anges några axelavstånd för kraven och därför riskerar vi att hamna utanför tillåtna laster enligt bruttoviktstabellerna, som anger tillåten last idag.

Bilaga 1-punkt 2.3.6

Förslaget på 40 tons tillåten bruttovikt för ett 5-axligt motordrivet fordon behöver villkoras med ett minsta axelavstånd mellan första och sista axeln. För 40 ton för BK4-väg krävs exempelvis minst 8,2 meter i axelavstånd.

Bilaga 1-punkt 3.4

Föreslagen ändring av axeltrycket för en drivaxel från 11,5 ton till 12,5 ton för utsläppsfria motordrivna fordon innebär en teoretisk ökad nedbrytning med ca 40 % för berörda axeltryck. Ändringen rör enbart utsläppsfria fordon, men på sikt kommer hela eller i alla fall en stor del av den tunga fordonsflottan bestå av sådana fordon. Det finns därför anledning att tro att de ökade axeltrycken på ett signifikant sätt kommer påverka våra vägar genom snabbare nedbrytning.

Av Trafikverkets ca 17 000 vägbroar har ungefär 1 200 en tillåten trafiklast för enstaka axel som är 12 ton. Det innebär att de inte utan vidare utredning kan tillåtas för det föreslagna drivaxeltrycket på 12,5 ton. Även om fossilfria eller utsläppsfria fordon ger miljönyttor behöver kostnaden för att öka axeltrycket beaktas.

Vidare krävs ytterligare utredning för att utreda konsekvenserna för broar av en ökning av bruttovikten för internationell utsläppsfri trafik.

Hur stor den verkliga påverkan kommer vara är svårt att bedöma men ändringen innebär flera konsekvenser för Trafikverkets förvaltning av vägnätet. Dels genom snabbare nedbrytning av beläggning och vägkropp, dvs. kortare åtgärdscykler och högre underhållskostnader för t.ex.

Ärendenummer
TRV 2023/78948
Motpartens ärendenummer
LI2023/01176

Dokumentdatum
2023-09-28

asfaltbeläggningar. Dels innebär det affärsmässiga utmaningar på de vägsträckor där Trafikverket handlat upp underhållet på funktion. Förutsättningarna förändras på ett sätt som inte var förutsett när avtalen skrevs. I klartext innebär det att våra anlitade entreprenörer kommer kräva ökad ersättning eller på andra sätt ändrade villkor.

Trafikverket ansvarar för 100 000 km väg, varav en stor andel är byggda före 1970. Vi ser redan ett växande underhållsbehov och den föreslagna ändringen kommer ytterligare öka detta behov. De äldre vägarna är byggda för lägre laster än vi har idag, nyare vägar är byggda enligt specifika regelverk för dimensionering enligt de laster som förväntats inom överskådlig framtid. Inom vägtekniken är axellast en av de absolut viktigaste ingående faktorerna vid dimensionering. Den påverkar hur tjocka lager av obundna och bundna lager som väljs vid byggandet. Att ändra tillåten axellast innebär en grundläggande förändring av förutsättningarna. Våra vägar är helt enkelt inte byggda för att tåla den ökade lasten.

Trafikverket saknar en konsekvensanalys av hur ändringarna kommer påverka vägarnas nedbrytning och kostnader för underhåll. Vi kan därför inte i bedöma vad de föreslagna ändringarna kommer innebära form av ökade kostnader. Men i ett läge där vi redan idag inte hinner åtgärda vägarna i den takt de bryts ner är det inte lämpligt att införa förändringar som innebär ökade laster utan att först genomföra en noggrann analys av konsekvenserna.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit sakkunnig Thomas Holmstrand, Planering. Samråd har skett med verksamhetsutvecklare Julia Andrén, Förarprov, senior specialist teknik Thomas Asp, Investering, utredningsledare Anna Knutsson, Planering, sakkunnig Clas Roberg, Planering, senior sakkunnig Magnus Lindgren, Planering, nationell strategisk planerare Kenneth Natanaelsson, Planering, utredningsledare Magnus Holmström, Planering, enhetschef Sandra Nordahl, Planering, sektionschef Torbjörn Widegren, Underhåll och utredare Elin Vålikangas, Underhåll. I den slutliga handläggningen har avdelningschef Lennart Kalander, Planering deltagit.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Ärendenummer
TRV 2023/78948
Motpartens ärendenummer
LI2023/01176

Dokumentdatum
2023-09-28

Thomas Holmstrand
Sakkunnig

Thomas.holmstrand@trafikverket.se
Direkt: 010-123 59 91

Trafikverket

Adress: Box 810, 781 28 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/78948, Motpartens ärendenummer LI2023/01176, Dokumentdatum 2023-09-28, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.