

## Yttrande, Godstransporter på väg - frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13)

### Örnsköldsviks kommuns synpunkter – vi stöder utredningens resultat

Örnsköldsviks kommun är en av 37 kommuner som är inbjudna att kommentera rapporten som kommer att få omfattande konsekvenser för Europas vägtransportbranschen.

Fokus på ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg är viktigt för att:

- minska transportsektorns negativa miljöpåverkan och konsekvenserna för klimatförändringarna.
- stödja valet av järnvägs- och sjöfrakstalternativ för transporter över längre sträckor.
- möjliggör systematisk information, kontroll och upprätthållande av cabotage. Detta kommer specifikt att förbättra trafiksäkerheten i Norrland.

Rapporten är grundlig. Efter en marknadsanalys och utvärdering av möjliga alternativ presenterar den en fungerande lösning. Detta inkluderar bland annat en beskrivning av huvudaktörernas roll och en konsekvensanalys. Förslaget kommer sannolikt att uppmuntra användningen av fordon som drivs med lägre och inga utsläpp. Det kommer sannolikt att uppmuntra ökad användning av järnvägs- och sjöfartstransportsätt - där så är möjligt - för transporter över längre sträckor.

Konsekvenser för kommunala vägnät beaktas. Inklusiva konsekvenserna för landsbygds-kommuner som Örnsköldsvik och Norrlands skogsindustri.

### Konsekvenser för kommunalväghållare är i huvudsak för att säkerställa korrekt förvaltning av vägars bärighetsklassning

I Örnsköldsviks kommun finns transportnoder bland annat Domsjöfabrikens område, Husum fabriksområde, hamnen i Hörneborg, Hägglundsområdet, hamnen i Köpmanholmen samt Sjögatan och Arnäs industriområdet och Arnäs kombiterminal. Alla har ”gods in” eller ”gods ut” på kommunala vägar.

Många godstransporters huvudnoder är förbundna med kommunala vägnar. För att den nya lösningen ska fungera krävs att alla kommuns väghållare:

- Har en trafikstrategi som beskriver den lokala godstrafiken på vägarna inom kommunen.
- Uppdaterade lokala transportföreskrifter (LTF) för bärighet.
- Att LTF:er är korrekt inlagda i Trafikverkets nationella vägdatabas (NVDB).

Att Trafikverket ska möjliggöra för att alla kommuners trafikräkningar för vägar som bär över 500 tunga fordon per dygn finns i systemet. Dessa är för närvarande inte tillgängliga i NVDB på webben (kontrollerad september 2022).

## **Godstransporter på väg är avgörande för skogsindustrin men även Örnsköldsviks tillverkningsindustris exportör riskerar att missgynnas**

I sitt hjärta är Örnsköldsvik en industristad med verksamheter som kräver råvaror ”gods in”, en förädlingsfabrik och produkt levererad till marknaden ”gods ut”. Under 2018–2019 genomförde Örnsköldsviks kommun ett projekt ”Infrastruktur för Framtidens Godstransporter” (IFG).

Örnsköldsviks IFG-projektet visade:

- Skogs-, kemi- och tillverkningssektorerna har 23 företag som svarar för 80 % av den privata sysselsättningen i Örnsköldsvik.
- Mätt i vikt transporteras merparten av ”gods in” till Örnsköldsvik med väg – därefter med fartyg och sedan järnväg.
- ”Gods ut” – vidaretransporten av lagrade eller bearbetat gods är mer lika uppdelad mellan fartyg (skogs- och kemi-industriprodukter) och vägtransporter (tillverkande industriprodukter).
- Tillverkningsföretag angav önskan att öka användningen av godstransporter på järnväg. De levererar ofta gods på väg i stället. Detta beror på begränsningar i systemet för godstransporter på järnväg. Begränsningar inkluderar kapacitet, pålitlighet, oförmåga att möta kunders ”just-i-tid” leveranser.

Uppenbarligen har införandet av godstransporter med vägavgifter baserade på avstånd potentialen att missgynna Örnsköldsviks tillverkningssektor. Speciellt tills tillgängligheten och tillförlitligheten av järnvägskapacitet motsvarar kundens förväntningar.

## **Positiva konsekvenser generellt för lokal luftkvalitet och trafiksäkerhet på vägnätet**

Det nya miljöstyrande systemet kommer att ge lägre utsläpp per fordon. Det kommer också att uppmuntra överföring av inrikes godstransporter till järnväg eller fartyg. Dessa förväntas ha positiva effekter på den lokala luftkvaliteten i tätorterna, inklusive centrala Örnsköldsvik.

E4:an genom Örnsköldsviks tätort bär 2060 tunga fordon per dygn (källa: Trafikverket, 2021 trafikräkningar). I juni 2020 beställde Örnsköldsviks kommun en videoanalys av alla lastbilar. Det observerades att 25 % är registrerade utanför Sverige. Inom Örnsköldsviks trafiksäkerhetsgrupp visade sig icke-svenskregistrerade lastbilar ha dubbelt så stor risk att vara inblandade i en allvarlig olycka än en svenskregistrerad lastbil. En mer systematisk och proaktiv kontroll och polisbevakning av cabotage kommer att minska dödsfall och allvarliga skador på de svenska vägarna.

## **Det finns ingen konsekvensanalys för farligt gods eller långa, tunga, eller breda transporter på väg**

Det finns ingen konsekvensanalys eller avgiftsdifferentiering för vare sig farligt gods (ADR) eller långa, tunga, breda (LTB) transporter på väg. Dessa godstransporter är inte lätta att överföra från vägnätet, men båda har miljökonsekvenser:

- Farligt gods på väg har en betydande risk, särskilt i händelse av en trafikolycka inom ett tätortsområde (vanligtvis är det låg sannolikhet men stor påverkan). E4:an genom Örnsköldsviks tätort bär 4–5 % ADR-klassade gods varje vardag (källa: Örnsköldsviks kommunundersökning 2020).
- LTB-transportörer stör tillgängligheten proportionellt mer och drar på sig mer infrastrukturskador per fordon än andra godstransporter.

Sammanfattningsvis välkomnar vi och stöder utredningens resultat. Kommunens bekymmer kan mest ses som detaljer som ska lösas. Vi måste dock betona att det nuvarande förslaget isolerat kommer att missgynna några sektorer inom tillverkningsindustrin i Norrland på grund av proportionellt högre transportkostnader. Idag kan 'just-i-tid', säkerhets- eller logistikkrav göra det nödvändigt för många att använda vägnätet. Denna helhetssyn har inte beaktats inom ramen för regeringens utredning.

Örnsköldsviks Kommun  
Kommunstyrelsens Ordförande

Per Nylén