

Motion till riksdagen 2005/06:T475

av Karin Svensson Smith m.fl. (-, mp)

Klimatanpassade godstransporter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av att harmonisera de svenska särreglerna för maximal vikt och längd på lastbilar – med undantag av transport av skogsråvara till förädling – till det regelverk som gäller i resten av Europeiska gemenskapen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att prövning av dispens från bestämmelserna om fordonsvikt och -dimensioner för vägtrafik avgiftsbeläggs för att motsvara de kostnader prövningen ger upphov till.
3. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till transportavgift i enlighet med vad som anges i motionen.
4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till effektivisering av den kontrollverksamhet som syftar till att reglerna mot överlast skall efterlevas.

Inledning

Varje transport är förenad med miljöpåverkan. Oavsett om transporten sker med cykel, bil, flyg eller tåg har det någon påverkan på omvärlden. Men därmed inte sagt att alla transporter har lika stor påverkan på miljön – vissa transporter påverkar omvärlden mer än andra. Den fråga som hamnat mest i blickfånget är transporternas utsläpp av koldioxid och påverkan på klimatet och i det avseendet finns det mycket stora skillnader mellan transportslagen. Lastbil och flyg tillhör de transportslag som ger störst klimateffekt medan järnvägstransporter har liten påverkan på klimatet.

Att transporterna ökar kraftigt är knappast någon nyhet. Vi fraktar allt mer gods, och allt mer av dessa transporter sker med lastbil. Idag trafikeras Sverige av över 100 000 lastbilar och godsmängderna ökar dramatiskt. På sikt är detta ohållbart. Det orsakar stora samhällskostnader genom slitage på vägarna – enligt Vägverkets sektorsredovisning sliter en fullastad 60 tons långträdare

Fel! Okänt namn så mycket på vägbanan som 75 000 personbilar. De orsakar också hälsoproblem genom utsläppen, klimatförändring, olyckor och trängsel.

Allt talar för att lyfta över långväga godstrafik till järnvägen. Eller nästan allt. En sak som talar till lastbilarnas förmån – för transportköparna – är priset. Genom att lastbilarna inte betalar sina fulla kostnader är transporterna billiga. Idag är det billigare att åka lastbil än att åka taxi. Behovet av en sådan överflyttning av transporterna till järnväg hålls också fram av politiker. I två regeringsförklaringar, 2002 och 2003, har regeringen sagt att intermodaliteten måste öka. EG-kommissionen propagerar också för en ökad intermodalitet i sin vitbok om transporter, Time to Turn. Hos myndigheter och institutioner är det ett ständigt återkommande ämne.

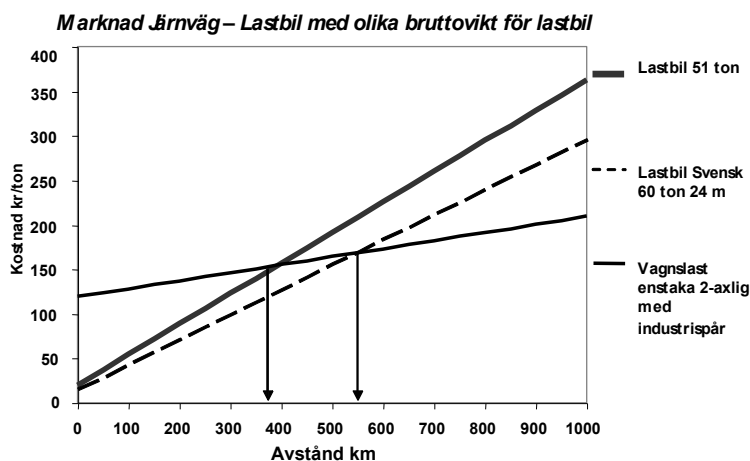
Men besluten uteblir. Frågeställningen orsakar handlingsförlamning. Det är uppenbart att det mest effektiva sättet att åstadkomma ökad intermodalitet är att ändra kostnadsbalansen mellan järnväg och lastbilar. Men få politiker har tillräckligt mycket råg i ryggen för att kräva att lastbilstransporterna ska betala sina egna kostnader och därmed bli dyrare.

Ett sätt att ändra kostnadsbilden är att införa den kilometerskatt för tung trafik som utredningar föreslagit och som även regeringen aviserade i den senaste regeringsförklaringen. På EU-nivå har motståndet nu släppt och det är fullt möjligt för Sverige att införa en egen kilometerskatt som kan differentieras på olika sätt. Ett starkt komplement till denna åtgärd är att sänka den tillåtna maximivikten på lastbilar. I de flesta EU-länder får ett lastbilskeppage framföras med en högsta bruttovikt på 44 ton och en totalängd av maximalt 18 meter. I Sverige finns sedan 1997 ett undantag som ger tillåtelse att framföra fordon på maximalt 60 ton och med en längd av 25,25 meter. När Sverige etappvis höjde den tillåtna vikten från 51 ton i slutet av 1980-talet började godset att flytta över från järnväg till lastbil. Brytpunkten för det avstånd där transporter med järnväg blev billigare än lastbil förflyttades nästan 200 km. Idag har järnvägen svårt att konkurrera på avstånd under 550 km. Det kostar nämligen inte så mycket mer att köra en 60 tons lastbil jämfört med 51 ton. Den utvecklingen håller i sig. Alltjämt tar lastbilarna långväga godstransporter från järnvägen.

Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 40 ton – vilket är den vikt som tillåts inom resten av EU – kommer järnvägen att återta förlorade marknadsandelar och utvecklingen går då mot ökad hållbarhet istället för tvärtom. Miljöpartiet anser att maximivikten för lastbilar i Sverige – med undantag för transporter av skogsråvara till massafabrik – måste sänkas för att den eftersträlvade ökningen i intermodalitet ska äga rum. Riksdagen bör därför till regeringen som sin mening ge till känna vad som i motionen anförs om behovet av att harmonisera de svenska särreglerna för maximal vikt och längd på lastbilar – med undantag av transport av skogsråvara till förädling – till det regelverk som gäller i resten av Europeiska gemenskapen. De nuvarande undantagsbestämmelserna begränsas till att gälla transport av skogsråvara från avverkning till förädling.

Grafen anger hur järnvägens konkurrensförmåga försämrades när Sverige ökade lastbilars maximivikt från 51 till 60 ton. Källa: Bo-Lennart Neldahl KTH, Stockholm.

Okänt namn på



Hållbara vägar

De opinionsuttryck som når fram till riksdagens trafikutskott gäller i stor utsträckning klagomål på vägstandarderna. Även om utvecklingen nu tycks ha vänt konstaterade flera budgetpropositioner under flera år att "andelen trafikanter som är nöjda med vägarna genomgående minskat sedan 1995 i de mätningar Vägverket gör". Klagomålen brukar åtföljas av krav på mer pengar till vägarna. Jämfört med annan skattefinansierad verksamhet är acceptansen gentemot kostnadsökningar förvånansvärt stor. Detta särskilt mot bakgrund av att det i samma budgetpropositioner noteras att: "Tillståndet på de belagda vägarna är i stort sett oförändrat sedan 1994 med utgångspunkt från de metoder Vägverket använder för att mäta vägtillståndet."

Frågan är dock om höjda anslag är en ändamålsenlig metod för att få långsiktigt hållbara vägar om inget annat görs. Miljöpartiet anser att en analys av problemets orsaker bör föregå förslaget till lösningar. En fråga som kan ställas är till exempel vilken betydelse de ökade trafikvolymerna har för vägslitage. Vägtrafiken har som helhet, trots höjda bränslepriser, expanderat med 3 procent det senaste året. Den tunga trafikens ökning är markant. 5 procent fler tunga fordon har rullat på de svenska vägarna det senaste året. Detta trots kraftiga ökning av bränslepriset. En annan adekvat fråga är vilken betydelse för vägstandarderna den tunga trafiken har i förhållande till personbilstrafiken. Utvecklingen mot tyngre trafik, högre axeltryck och bredare däck behöver också analyseras i sammanhanget.

De högre maxvikterna medför ett ökat slitage på vägarna. En ökning från 60 ton till 70 ton fördubblar nästan slitaget på vägen. Hur stora fordon som tillåts påverkar även dimensioneringen av vägnätet genom att större och tyngre fordon kräver förstärkning av broar, större svängradier i korsningar etc. Hela vägsystemet måste förstärkas och underhållskraven ökar.

Jämförelser mellan personbilstrafik och lastbilstrafik är av intresse för att uppskatta det slitage och den vägdeformation respektive trafikslag ger upphov till. American Highway Association uppskattar att en 38-tons lastbil motsva-

Fel! Okänt namn på 600 personbilar därvidlag. Stor del av det svenska vägnätet består av grusvägar. Sverige drabbas av tjälskador som gör vägarna extra sårbara för tung trafik. Delar av vägnätet måste hållas avstängda under vintertid. Ska invånare i glesbygd ha acceptabla vägar för de transporter som måste utföras med personbil är det med andra ord av vitalt intresse att minska såväl vikten på långtradarna som totalvolymen tung trafik. Det enda undantag som rimligen kan övervägas är transporter av skogsråvaran ut från skogen.

Dispenser

Det allmänna vägnätet är indelat i tre klasser, bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). I BK1 är vägarna öppna för alla typer av vägtransporter upp till en maximal bruttovikt på 60 ton. För BK3-vägar är bärigheten så låg att lastbilstrafik blir starkt begränsad.

Det är Vägverkets regioner eller kommunerna som prövar undantag (dispens) från trafikförordningen (1998:1276) när det gäller breda, tunga och långa transporter. Berör transporterna enbart en kommun ska ansökan lämnas till kommunen. Den som söker dispens får betala 875 kronor. De kostnader för vägning, mätning och annat som görs innan beslut om dispensansökan kan tas kan belöpa sig på femsiffriga belopp. Antalet dispenser är cirka 17 000 per år. Cirka 2 500 av dessa är generella årsdispenser. För det facila priset av 1 200 kronor är det alltså tillåtet att tillföra samhället slitagekostnader för stora belopp. Detta är inte ett godtagbart förhållande.

Med hänvisning till ovanstående föreslås riksdagen besluta att dispensansökningar från bestämmelserna om fordonens vikt och dimensioner avgiftsbeläggs för att motsvara de kostnader prövningen ger upphov till. Riksdagen föreslås även begära av regeringen att den återkommer med ett förslag till transportavgift för de dispenstransporter som beviljas. Transportavgiften ska korrespondera med de extra kostnader som uppkommer på grund av ökat vägslitage m.m.

Fordonskontroll

Från en del svenska åkerier har framförts att utländska åkare systematiskt bryter mot lagen och därmed sätter konkurrensen ur spel. Ett exempel på hur det kan gå till gavs i Trollhättan för något år sedan. Ett pressverktyg från Vallhamn på Tjörn skulle transporteras till en industri i Bergslagen. En italiensk åkare tog hem transporten i konkurrens med svenska åkerier eftersom han erbjöd det lägsta priset för transporten. Fordonets maxvikt är normalt 60 ton, men åkaren sökte och fick dispens för 100 ton. Vid kontrollen i Trollhättan uppdagades dock att vikten uppgick till 140 ton.

Överlast, dvs. att köra med en för tung last utan att söka dispens från trafikförordningen, är vanligt. Mellan 20 och 50 procent av de lastade tunga fordonen var överlastade enligt Vägverkets mätningar 2004 utförda på ett

tjugotal platser. På några platser var andelen överlastade fordon ännu högre! Okänt namn på
Överlasterna innebär att slitaget på vägarna ökar markant. Vägverket får minskade möjligheter att utföra andra efterfrågade åtgärder när underhållskostnaderna ökar till följd av överlasterna. Problemet blir än större då Vägverkets anslag till vägarna blir ca en miljard kronor mindre än tidigare beräknat. Vägverket ser mycket allvarligt på överlasterna. Dessa i kombination med neddragna resurser försvårar möjligheterna att upprätthålla vägstandarden. Mätningarna visar att det krävs krafttag för att komma tillrätta med överlastproblemet.

Under 2004 genomfördes mätningar på ett 20-tal platser. På flertalet mätplatser var mellan 20 och 50 procent av de lastade tunga fordonen (bruttovikt över 35 ton) överlastade. Motsvarande mätningar under 2002 och 2003 visade också på omfattande överlaster. Mellan 18 och 75 procent av de lastade tunga fordonen var då överlastade. Mätningarna är inte jämförbara då de gjorts på andra platser än tidigare. På många platser dominerar för höga axellaster.

Överlasten medför att vägarna bryts ner snabbare. Det medför att det behövs kraftigare förstärkningsåtgärder eller åtgärder med tätare intervall än vad som annars hade varit nödvändigt. På bärighetssvaga vägar medför överlasten också en ökad risk för att vägen körs sönder. Överlasten snedvrider konkurrensen och kan leda till ökade skaderisker.

Vägverket har beslutat att mäta bruttovikter och axellaster under en fyra-årsperiod. Mätningarna genomförs årligen på drygt tio platser. Vidare görs ett antal riktade studier på platser av särskilt intresse. Mätplatserna ligger på olika typer av vägar med varierande trafik- och godsflöden.

Men sannolikheten för att åka fast är mycket liten. I dag finns väldigt få fordonsinspektörer som har till uppgift kontrollera lastvikt, kör- och vilotider o.dyl. På grund av anslagsminskning riskerar hälften av dem uppsägning. En absurd situation med tanke på hur de tunga transporterna expanderar och vilka konsekvenser det för med sig för vägslitage, trafikolyckor med dödlig utgång etc. Polisens resurser räcker inte heller för att klara de anspråk staten och allmänheten ställer på dem.

Transporter av stormskadat timmer

I samband med transport av det virke som behövde/behöver transporteras som en följd av stormen Gudrun gavs dispenser för att kunna ta större lastbilsvikter. Trots detta överskreds reglerna rejält vid de tillfällen polisen kontrollerade efterlevnaden 15–18/8 2005.

Under denna kontroll vid infarten till det gigantiska upplaget på Byholma flygfält utanför Ljungby stoppades närmare 150 ekipage. 95 procent hade grava brister. Det säkerhetsmässigt värsta jag någonsin sett är fordonet där borta – hela ramen är sprucken, ändå kom bilen ångande med över 60 ton på lasset, säger Anders Granath, chef för Göteborgspolisens vägkrontrollgrupp.

Razzians facit enligt Aftonbladet:

134 viktöverträdelser (mellan 2 och 10 tons överlast)

76 brott mot kör- och vilotidsreglerna

20-tal rapporter om dålig lastsäkring

Fel! Okänt namn på 60 brister gällande bromsar och däck.

Sex ekipage har fått körförbud direkt, en bil hade så dåliga bromsar att vi nästan inte lyckades få stopp på den, berättar Anders Granath.

Han är upprörd över bristen på säkerhetstänkande och trafikmoral.

Svenska och utländska åkare är lika goda kålsupare, i den här cirkusen tycks enda ledstjärnan vara att tjäna så mycket som möjligt.

Att fordonen är veritabla dödsfällor och vägarna slits ner verkar mindre intressant.

Vad säger chaufförer och åkare när ni påpekar bristerna?

Många bara rycker på axlarna och betalar böterna.

Det är på överlasten vi tjänar pengarna, erkände en kille helt ogenerat.

(Aftonbladet 21/8)

Med hänvisning till det ovan anförda föreslås riksdagen begära att regeringen återkommer med ett förslag till effektivisering av den kontrollverksamhet och de sanktioner som syftar till att reglerna mot överlast ska efterlevas.

Stockholm den 4 oktober 2005

Karin Svensson Smith (-)

Helena Hillar Rosenqvist (mp)

Gustav Fridolin (mp)

Ulf Holm (mp)

Ingegerd Saarinen (mp)

Jan Lindholm (mp)