

# Motion till riksdagen

1988/89:T357

av Wiggo Komstedt (m)

Maximivikten vid landsvägstransporter i vissa län



Mot.  
1988/89  
T357-369

1985 togs det inom EG ett beslut om en gemensam trafikpolitik, vilket bland annat omfattar en harmonisering av de olika bestämmelserna mellan EG-länderna. De nya direktiven trädde i kraft den 1 juli 1986 och innebär kortfattat att 18 tons boggietryck numera tillåts i den gränsöverskridande trafiken inom EG. Det har gett riksdag och regering anledning till att betona vikten av en anpassning av de svenska reglerna till den nya EG-standarderna.

Detta skall ske genom åtgärder i två steg. Steg ett innebär en höjning av totalvikten till 56 ton, och steg två (1995) att boggietrycket höjs till 18 ton och bruttovikten till 60 ton. Införandet beräknas så att hela stamvägnätet skall kunna upplåtas enligt steg 1 år 1990, och alla huvudvägar enligt steg 2 vid slutet av tioårsperioden. 77 procent av de sekundära och tertiära vägarna i *skogslänen* skall kunna upplåtas för EG 10/18/60 ton år 1995.

Den av riksdagen beslutade bärighetsupprustningen, som 1995 och framåt skall medge utnyttjande av fordon med 18 ton boggietryck och kombinationer med 60 ton bruttovikt, avser dock inte hela landets vägnät. I 70 procent av länen, dvs. i länen utanför de sju "skogslänen", vidtas inte annat än i undantagsfall några åtgärder på de sekundära och tertiära vägarna. För 1989 kommer cirka 70 procent av bärighetsattsningen att ske i vägverkets norra region. För inte minst de areella näringarna betyder det att framtida tillåten högre bärighet på primära länsvägar och riksvägar som regel *ej* kan utnyttjas.

Något måste göras för att korrigera de negativa effekterna. Helst skulle högre anslag för angelägna åtgärder ges till de 17 länen. I annat fall vore det rimligt, att fordonsägarna i dessa län finge registrera fordonen efter den normerande framtida bärighetsklassen, d v s 10/16/51,4 ton. Staten borde efterskänka den skatteökning, som blir kopplad till 10/18/60 ton vid de tillfällen riks- och länsvägarna i dessa län verkligen kan utnyttjas för den högre bärigheten.

En förutsättning för att företagens kostnader – och därmed transportkostnaderna – skall kunna sänkas är att den högre tillåtna vikten verkligen kan utnyttjas. En konsekvens av regeringens riktlinjer blir således nu att näringslivet i till exempel södra Sverige, genom höjda fordonskatter, får betala en ensidig standardökning av de sekundära och tertiära vägarna i skogslänen. Detta utan att kunna ta del av de sänkningar av transportkostnaderna som, enligt förslaget, motiverar skattehöjningen.

## Hemställan

Mot. 1988/89  
T357

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen beslutar att för de fordon eller fordonskombinationer som brukas i de län där vägars bärighet ej gör det möjligt att utnyttja 56 resp. 60 ton totalvikt skall nu gällande högsta tillåtna bruttovikt på 51,4 ton gälla.

Stockholm den 25 januari 1989

*Wiggo Komstedt (m)*