

Motion till riksdagen 2016/17:3634

av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD)

med anledning av prop. 2016/17:112 Godstrafikfrågor

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) med de motivuttalanden som framgår av motionen, som innebär att lastbilar med en maxvikt på upp till 74 ton ska tillåtas på de vägar där bärigheten är erforderlig.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att det är vägarnas bärighet som är avgörande för vilket vägnät som upplåts till de tunga lastbilarna samt återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur reformen genomförs och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning för att i högre utsträckning tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Genom att tillåta tyngre lastbilar på upp till 74 ton på det svenska vägnätet kan man reducera utsläppen från vägtransporterna samtidigt som näringslivets transportkostnader minskar. En genomlysning av vilka delar av vägnätet som kan komma att bli aktuella att upplåta för tyngre lastbilar inleddes på den tidigare alliansregeringens initiativ. Denna visade att många vägar redan i dag håller en standard som klarar av tyngre lastbilar.

I prop. 2016/17:112 Godstrafikfrågor framgår det att regeringen inte ämnar tillåta tyngre lastbilar på alla vägar som har erforderlig bärighet. Regeringen beskriver hur införandet av tyngre lastbilar inte får riskera att flytta över godstransporter från järnväg och sjöfart till väg. Därför föreslår regeringen att endast ca 8 procent av det statliga vägnätet ska upplåtas för lastbilar på upp till 74 ton.

Regeringens princip om att förekomsten av järnväg eller sjöfart, samt därmed risken att gods flyttas över på väg, ska begränsa det tillåtna vägnätet för tyngre lastbilar leder

till ett vägnät som inte motsvarar de behov som exempelvis skogsnäringen har. För att näringslivet ska kunna dra nytta av de tyngre lastbilarna måste sammanhängande stråk upplåtas. Blir vägnätet för avgränsat saknar många näringar incitament att investera i nya större fordon, vilket omintetgör det mesta av nyttan med reformen. Självklart är det bra om järnväg och sjöfart används i större utsträckning där så är lämpligt och möjligt, men Sverige och de svenska basnäringarna behöver alla trafikslag i kombination. Överflyttning mellan trafikslag sker även i flera riktningar. Ofta är goda vägförbindelser en förutsättning för att gods ska kunna lastas om till sjöfart och järnväg.

Regeringens begränsning av vägnätet för tyngre lastbilar strider mot det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen under 2015. I tillkännagivandet framgår att de vägar som har erforderlig bärighet ska upplåtas för lastbilar på upp till 74 ton och att detta ska göras skyndsamt. Regeringens hantering och direktiv till Trafikverket har således inte följt riksdagens vilja då regeringen infört nya principer som strider mot tillkännagivandets intentioner samt underlåtit att hantera ärendet skyndsamt.

Alliansen stöder lagförslaget i propositionen. Däremot står de principer, författningskommentarer och övriga överväganden som presenteras i motsats till det tidigare tillkännagivandet. Alliansen förespråkar därför att riksdagen ska anta lagförslaget, men med en reviderad motivtext som inte inkluderar regeringens princip om att införandet av tyngre lastbilar inte får riskera att flytta över gods från järnväg och sjöfart till väg. Datumet för lagens ikraftträdande bör inte revideras, men vägarnas bärighet bör vara avgörande för vilket vägnät som Trafikverket väljer att upplåta för tyngre lastbilar, och detta bör genomföras skyndsamt. Godstransporter med reducerad miljöpåverkan bör uppmuntras, och test med tyngre lastbilar visar på en betydande reducering av klimatutsläpp per ton fraktat gods när volymen per lastbil ökar.

I propositionen framgår det att införandet av tyngre lastbilar skulle reducera utsläppen och öka samhällsnyttan. Det finns således ingen rimlig anledning att bakbinda Trafikverket i myndighetens fortsatta arbete. Sveriges transportpolitik bör inte utgå från antagandet att trafikslagen konkurrerar med varandra. De kompletterar varandra. Sveriges viktiga basindustri är dessutom beroende av att alla transportslag fungerar. Finland upplät redan 2013 vägnätet för lastbilar på upp till 76 ton, vilket har gett den finländska skogsindustrin en konkurrensfördel. Sverige riskerar därmed att halka efter om regeringens intentioner blir verklighet.

I april 2014 uppdrog den tidigare alliansregeringen till Trafikverket att göra förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet. Resultatet av dessa förberedelser visar att ett flertal stora europavägar och andra viktiga godsstråk kan öppnas för tyngre lastbilar relativt omgående. I bilaga 5 i propositionen framgår det även att Trafikverket bedömer att tyngre lastbilar skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt samtidigt som klimatutsläppen skulle minska. Alliansens bedömning skiljer sig inte från Trafikverkets i det avseendet.

Eftersom regeringen förhindrat Trafikverket att föreslå ett vägnät som ger största möjliga samhällsnytta förordar Alliansen att motivtexten i denna motion ska utgöra grunden för myndighetens fortsatta arbete. Delar av förarbetena i propositionen kan självfallet användas till vägledning för Trafikverkets fortsatta arbete, men principen om att gods inte får överflyttas från järnväg och sjöfart till väg ska inte ligga till grund för vilket vägnät som ska upplåtas åt de tyngre lastbilarna. Alliansen förordar att lastbilar på upp till 74 ton ska tillåtas på de vägar där bärigheten är erforderlig och att detta görs skyndsamt.

Framöver kommer även längre lastbilar att kunna effektivisera de tunga transporterna på väg. Framför allt kan detta gynna den svenska skogs- och malminindustrin som skulle vara betjänt av att kunna framföra längre ekipage, vilket reducerar såväl transportkostnader som utsläpp. 2014 redogjorde Transportstyrelsen för hur längre lastbilar på över 30 meter skulle kunna introduceras i Sverige.

I en studie från Lunds universitet påvisas att nyttan av att tillåta tyngre lastbilar ökar om även längre lastbilar tillåts. Studien är genomförd med 34 meter långa fordonståg och visar på betydande samhälls- och klimatnytta. Liknande resultat har framkommit i försök med s.k. ETT-fordon på upp till 30 meter. Försöken visade att transportkostnaderna minskade med drygt 20 procent samtidigt som utsläppen minskade med upp till 15 procent. Det är därmed angeläget att regeringen tillsätter en utredning för att se hur vi även kan tillåta längre lastbilar på våra vägar.

Jessica Rosencrantz (M)

Anders Åkesson (C)

Robert Halef (KD)