

## Motion till riksdagen 2016/17:3633

av **Nina Lundström m.fl. (L)**

## 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 tillsätta en utredning för att i högre utsträckning tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av intermodalitet för godstransporterna och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontrollsystem och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifierade vägar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg och längre tåg och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ERTMS 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 ominstetgör 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 reduktion 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.

## Godstransporter på vägar, spår och till sjöss kräver intermodalitet

Enligt propositionen är bara vissa utvalda vägar aktuella för den nya bärighetsklassen BK4. Dessa är geografiskt belägna där transport med järnväg eller sjöfart inte finns tillgängligt. Skälet som anges i propositionen är att ”inte äventyra överflyttningen av transporter från väg till järnväg och sjöfart”, och därmed är det inte bärigheten på vägarna som avgör vilka fordon som kan köras utan den rådande konkurrenssituationen med sjö- och tågtransporter.

Liberalerna anser att möjligheten att frakta gods på järnväg och till sjöss ska underlättas genom attraktivitet och tillgänglighet – inte genom politiska styrmedel som hindrar vägtransporter. Liberalerna har lagt fram flertalet förslag som pekar på hur och varför transporter av gods företrädesvis ska ske på sjön och på räls. I grunden handlar det om att skapa goda förutsättningar för dessa transportslag, men på många håll i landet saknas alternativ till vägtransporter.

Vad gäller den miljömässiga aspekten så finns det enligt studier många fördelar med tyngre fordon. Forskning visar exempelvis att energianvändningen kan minska med mellan 10 och 25 procent per ton fraktat gods med tyngre fordonståg. Utsläppen av koldioxid minskar i motsvarande grad.

Transporter inleds ofta på väg, för det mesta på mindre vägar där lastbilstransport är det enda alternativet, för att sedan lastas om till mer kapacitetsstarka och klimatsmarta transporter på järnväg eller till sjöss. Intermodaliteten i systemet är en viktig faktor för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Om vägnätet inte tillåter transporter med tungt gods trots att bärighet finns, riskerar utvecklingen mot ökad intermodalitet att hämmas. Andra politiska styrmedel som har en negativ påverkan på intermodaliteten är avgifter eller annan straffbeskattning. Ett exempel på detta är Sjöfartsverkets höjda farledsavgift som regeringen nyligen lagt fram, vilken tenderar att göra sjötransporter till ett mindre attraktivt val.

## Åtgärder inom infrastrukturplaneringen

Det finns olika fordonskombinationer som tillåter en bruttovikt på upp till 74 ton. Ett exempel är fordon som är utrustade med fler axlar än nuvarande standard, vilket gör att trycket på vägbanan inte ökar. På så sätt undviks ökat vägslitage, trots tyngre fordonståg. En ökad last innebär totalt färre fordonståg, vilket i sin tur reducerar vägslitage. Däremot kan den totalt sett högre vikten för hela fordonståget innebära problem på vissa broar och vägar som inte är dimensionerade för att klara den ökade belastningen.

Liberalerna menar att eventuella åtgärder på broar behöver hanteras inom ramen för infrastrukturpropositionens åtgärder. Vi vill i detta avseende påminna om Liberalernas förslag till planeringsramar i motion 2016/17:3512 och understryka att införandet av brukaravgifter eller en s.k. bompeng bör övervägas. Vi anser även att möjligheten till längre fordonståg bör möjliggöras i större utsträckning.

Vid inrättandet av en ny bärighetsklass kommer Trafikverket att behöva göra en viss omskyltning längs med vägarna. Kostnaden kommer att tas från verkets anslag, något som vi ifrågasätter i den mån detta påverkar införandetakten. Vi anser att dagens digitala strukturer bör användas genom att appar och tillägg i GPS:er visar tillåtna vägar. Detta kostnadseffektiva tillvägagångssätt har med framgång testats och använts i bl.a. Finland.

I den aktuella propositionen berör regeringen även vägslitageskatten. En hänvisning görs till en utredning med uppdrag att utreda hur en vägslitageskatt för svenska och utländska tunga lastbilar kan komma att utformas (dir. 2015:47). Vi i Liberalerna säger nej till regeringens vägslitageskatt.

## Kontrollsystem

Tyngre fordon kräver ett kontrollsystem för att motverka trafikering av vägar och broar som saknar tillräcklig bärighet, följa upp så att fordonen inte är tyngre än vad som är tillåtet samt att aktuella trafikregler efterföljs. Detta krävs både för att bevara infrastrukturen och för att värna trafiksäkerheten på våra vägar. Kontrollsystemet bör utvecklas genom att aktörerna utövar egenkontroll. Ansvariga myndigheter och verk har till uppgift att göra uppföljningar, vilka kan ske genom exempelvis stickprovskontroller. Systemet med kontrollsystem är redan i dag beprövat i exempelvis Australien, där kontrollsystemet är villkorat för att få köra de tunga fordonen på vissa vägar.

## Elvägar

Elektrifierade vägar, s.k. elvägar, kan vara ett sätt att minska energianvändningen och utsläppen av koldioxid från tunga fordon. I dagsläget pågår det två olika demonstrationsprojekt för att öka kunskapen. Om något av projekten genomförs med lyckat resultat skapas en möjlighet för att minska godstransporternas klimatpåverkan ytterligare. På så sätt kan elvägar bli en viktig del för att nå målet om en fossilfri fordonsflotta till år 2030.

## Järnväg

Det finns fyra sätt att öka kapaciteten på spåren genom längre, tyngre, bredare och snabbare tåg. Att skapa förutsättningar för längre tåg, och nästa generations tågbredd, ökar effektiviteten då mer gods kan fraktas med färre tåg. Längre och tyngre godståg stärker på så sätt konkurrenskraften för gods på järnväg och utgör samtidigt ett klimatsmart transportalternativ.

Liberalerna har påtalat vikten av att möjliggöra för längre tåg i motion 2016/17:3512. Vi anser att det är viktigt att utreda möjligheten för tåg som är längre än 750 meter, vilket är målsättningen i EU-projektet TEN-T (Trans-European Transport Network). Som ett första steg anser vi att hela landets järnvägsnät bör utvärderas för att se över vilka sträckor som skulle kunna trafikeras av längre tåg.

Det är inte bara tågens längd utan även volymen på lasten som bör tas med i utvärderingen av järnvägsnätet. I Sverige gäller en s.k. lastprofil A som standard på alla järnvägar. På nya banor bygger man för lastprofil C. Dock körs det redan i dag tåg med virke och specialcontainrar som är större än lastprofil A, vilket är problematiskt då missanpassad infrastruktur resulterar i låga hastigheter på spåren. För en marginell kostnad kan hinder åtgärdas längs med spåren och skapa en sammanhängande kapacitet att köra med breda tåg.

I Danmark byggs det nu infrastruktur som är anpassad för 1 000 meter långa tåg. Även Öresundsbron har kapacitet för denna längd. Troligtvis uppstår det en högre kostnad i samband med att infrastrukturen anpassas för längre tåg, men samtidigt är det en långsiktigt bra investering för framtiden. Om en utredning landar i slutsatsen att det långsiktigt behövs infrastruktur som klarar längre tåg än 750 meter, bör detta vägas in i kommande beslut.

## ERTMS

Vi vill även här påtala vikten av att pausa införandet av signalsystemet ERTMS på järnvägen. Problemen med implementeringen av systemet skapar stora störningar på de berörda spåren och riskerar att påverka godstrafiken negativt. Dessutom är det ett mycket kostsamt projekt. Vi vill att Sverige avvaktar med implementeringen tills andra länder har hunnit längre fram i processen. Nuvarande lösningar kommer tekniskt sett att vara dåtidens lösningar när en implementering är färdigställd. Sverige har allt att vinna på att invänta fungerande lösningar.

*Nina Lundström (L)*

*Lars Tysklind (L)*

*Tina Acketoft (L)*

*Mats Persson (L)*

*Christer Nylander (L)*

*Emma Carlsson Löfdahl (L)*

*Maria Weimer (L)*