

## INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2017-08-29  
Besvaras senast  
2017-09-15

Till statsrådet Tomas Eneroth (S)

### **2016/17:611 Tyngre lastbilar på det svenska vägnätet**

Genom att tillåta tyngre lastbilar på upp till 74 ton på det svenska vägnätet kan vägtransporternas utsläpp reduceras 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.

Regeringen har i proposition 2016/17:112 *Godstrafikfrågor* lagt fram förslag till ny lagstiftning som öppnar för en ny bärighetsklass, BK4, med en totalvikt på upp till 74 ton på det svenska vägnätet. Inför riksdagsbehandlingen framgick det dock att regeringen inte ämnade tillåta tyngre lastbilar på alla vägar som har erforderlig bärighet. Regeringen beskrev i stället hur införandet av tyngre lastbilar inte fick riskera att flytta över godstransporter från järnväg och sjöfart till väg. Därför föreslog regeringen att endast ca 8 procent av det statliga vägnätet, uppdelat på fem separata geografier, skulle upplåtas för lastbilar på upp till 74 ton.

Propositionens förslag till ovanstående begränsning av vägnätet för tyngre lastbilar stred också mot det tillkännagivande som riksdagen tidigare riktat till regeringen. I detta 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 hade således inte följt riksdagens vilja då regeringen infört nya principer som strider mot tillkännagivandets intentioner samt underlåtit att hantera ärendet 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. För att näringslivet ska kunna dra nytta av de tyngre lastbilarna måste i stället 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 i flera riktningar. Ofta är goda vägförbindelser en förutsättning för att volymer av gods ska uppstå som i sin tur kan lastas om till sjöfart och järnväg.

I samband med riksdagsbehandlingen av ovan nämnda proposition förespråkades och beslutades att riksdagen skulle anta lagförslaget, men med en reviderad motivtext som inte inkluderade regeringens princip om att införandet av tyngre lastbilar inte får riskera att flytta över gods från järnväg och sjöfart till väg. Det skulle i stället vara vägarnas bärighet som skulle vara avgörande för vilket vägnät som Trafikverket väljer att upplåta för tyngre lastbilar samt att detta ska genomföras skyndsamt.

Jag vill med anledning av detta ställa följande frågor till statsrådet Tomas Eneroth:

1. Vilka direktiv har statsrådet och regeringen gett till Trafikverket avseende genomförandet av ovan nämnda riksdagshantering av proposition 2016/17:112 *Godstrafikfrågor*?
2. Vilka förväntningar har statsrådet avseende omfattning av det vägnät som nu kan öppnas för bärighetsklass BK4?

.....  
Anders Åkesson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander