

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:1688

av **Peter Persson (S)**

Höjd maximal bruttovikt för lastbilar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt ändra trafikförordningen så att den maximala bruttovikten för lastbilar höjs från 64 ton till 74 ton och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Svensk skogsindustri är Sveriges största nettoexportör, 90 procent av massa-, pappers- och kartongproduktionen och 70 procent av de sågade trävarorna exporteras. Branschen exporterar för 124 miljarder per år och sysselsätter 70 000 personer.

Skogsindustrin är Sveriges största transportör genom sina köp av transporter på lastbil, järnväg och per båt. Nästan 70 procent av massa- och pappersexporten och 60 procent av trävaruexporten transporteras med fartyg. Resten går med järnväg och lastbil.

Bakgrunden till detta är branschens högt ställda klimatmål och en hög ambition att transportera mer på järnväg. Under perioden 2001–2008 ökade andelen rundvirke på järnväg med så mycket som 75 procent. Denna ökning har tyvärr stannat av på grund av järnvägens bristande kvalitet. Det gäller framförallt behov av underhåll och flaskhalsar som inte åtgärdas. Dessutom nedprioriteras godstrafiken på järnvägen till förmån för persontrafiken, där alltfler aktörer konkurrerar om spårtider, vilket har inneburit att transporttiderna ökar. Till exempel var gångtiden för en godstransport från Borlänge till Göteborg åtta timmer och 15 minuter år 2002. I tidtabellen för 2014 tar samma transport tio timmar och 50 minuter, enligt uppgift från logistikföretaget Green Cargo. En försämring med mer än två och en halvtimme.

Skogsindustrin använder sig av lastbil först och främst när rundvirket ska transporteras från skogen till massa- och pappersbruket. Det beror på att det inte finns något alternativ. Det svenska vägnätet omfattar nära 55 000 mil, varav 31 000 mil är skogsbilvägar.

EU och Sverige har ambitiösa klimatmål. EU har beslutat sig för att sänka sina utsläpp av koldioxid inom transportsektorn med 20 procent. I Sverige har vi ett

nationellt mål som innebär att vi ska minska utsläppen med 40 procent. Om vi ska lyckas uppnå dessa mål räcker det inte med alternativa fordonsbränslen eller omfördelning till järnväg.

Detta tillsammans med skogsindustrins insikt om att värnandet av både klimatet och svensk konkurrenskraft går hand i hand gjorde att branschen initierade ett forskningsprojekt med längre och tyngre fordon under 2006. Forskningsprojektet fick namnet ”En trave till” (ETT) och syftade till att transportera mer rundvirke vid varje transport, från skogen till fabriken. Skogforsk och Volvo gjorde 2009 sina första praktiska försök med ett längre och tyngre fordon. Projektet kom att utökas och då med lastbilar som bara vara tyngre, men inte längre. Delprojektet kom att kallas ”Större travar” (ST). När projektet gick i mål 2012 och resultaten redovisades i slutrapporten påvisades att projektet gett mycket lovande resultat inom alla studerade områden: emissioner, vägslitaget, trafiksäkerhet och kostnader.

Finland blev först med att använda sig av den svenska forskningen. Redan den 1 oktober 2013 införde och höjde Finland den maximala bruttovikten på sina lastbilar till 76 ton. Finsk massa- och pappersindustri är vår främsta konkurrent. Det var tyvärr inte första gången som Sverige inte nyttjar det egen forskning och kunnande lett fram till. Senfärdighet och tungt fotarbete innebar igen att konkurrensen snedvreds till Finlands fördel. Om svensk skogsindustri ska vara konkurrenskraftig måste förutsättningarna vara konkurrensneutrala gentemot vår främsta konkurrent, annars riskeras jobb, produktion och i dess förlängning svensk välfärd.

Därför är det viktigt att såväl riksdagen som regeringen nu tar steget och höjer den totala tillåtna fordonsvikten till 74 ton. ST-lastbilarna som Skogforsk och Volvo har tagit fram har samma höjd, samma bredd och är lika långa som de konventionella lastbilarna för 64 ton. Det som skiljer är att 74-tonslastbilarna, de med större trave, ST-lastbilarna, har två hjulaxlar extra, det vill säga nio axlar istället för sju som finns på en konventionell lastbil. De två extra hjulaxlarna fördelar den ytterligare vikten på ST-lastbilen, både i axeltryck och på bromsverkan. Det betyder att ST-lastbilarna är lagliga på alla enskilda delar, som axeltryck, längd, höjd och bredd förutom att de överskrider den totala tillåtna fordonsvikten.

Det är viktigt att 74-tonsfordon kan köras på alla svenska vägar, det vill säga på det allmänna vägnätet, enligt gällande principer med bärighetsbegränsningar. Enligt Trafikverket klarar 70 procent av Sveriges broar idag 74-tonslastbilar och ytterligare 10–15 procent skulle eventuellt klara 74 ton. Redan idag finns begränsningar i vägnätet, vilka hanteras genom skyltar som visar begränsningar. Åkeribranschen är redan idag van att hantera dessa begränsningar.

Att införa ST-lastbilar eller 74-tonslastbilar sliter inte mer på våra vägar, då lasten fördelas på fler hjulaxlar. Det är snarare tvärtom då färre lastbilstransporter minskar slitaget på vägen. Tre 74-tonslastbilar lastar i genomsnitt 25 procent mer än en konventionell lastbil, vilket betyder att tre 74-tonslastbilar kan lasta lika mycket som fyra stycken konventionella lastbilar.

En höjning av den maximala bruttovikten innebär följande:

- Bränsleförbrukningen minskar med 8–14 procent.
- Koldioxidutsläppen minskar med 8–14 procent. Även andra miljöföroreningar kommer att minska i motsvarande grad.
- Transportkostnaderna minskar med ca tio procent.
- Den ökade bruttovikten förväntas inte öka vägslitaget.

- Det blir färre antal tunga fordon på vägarna (tre fordon kan lasta lika mycket som fyra idag).
- Ökad trafiksäkerhet (företagen skulle köpa nya moderna fordon som kan ta 74 ton, vilket leder till färre bilar och påverkar trafiksäkerheten positivt).
- Färre lastbilar på vägarna ökar också trafiksäkerheten.

Om trafikförordningen ändras så att den maximala bruttovikten för lastbilar höjs från 64 ton till 74 ton så kommer det att leda till att utsläppen minskar. Det resulterar också i minskade transportkostnader, färre lastbilar på vägarna (ökad trafiksäkerhet) samt att Sveriges konkurrenskraft stärks. En sådan ändring måste riksdagen ge regeringen tillkänna.

Peter Persson (S)