



2015-12-03 15:15 CET

74-tons lastbilar för miljöns skull

Nu har Trafikverket fullgjort sitt regeringsuppdrag och gjort en fördjupad analys av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet. På Green Cargo har vi den inte särskilt kontroversiella uppfattningen att varje transportslag behövs och att varje transportslag kan effektiviseras. Vi ser också att när transportslagen samverkar så blir det ofta en framgång för både effektiviteten och klimatet.

Därför är det viktigt att beslutsfattarna, infrastrukturministern Anna Johansson, trafikutskottets ledamöter och ytterst Sveriges riksdag ser till helheten och låter tyngre lastbilar bli just den vinst för miljön och effektiviteten som det kan bli. Det kräver en helhetssyn som också tar hänsyn

till andra transportslag.

Maxvikten för lastbilar i Sverige har nyligen höjts från 60 ton till 64 ton, vilket är bland den högst tillåtna maxvikten för lastbilar i Europa. I korthet så föreslår nu Trafikverket att 74-tons lastbilar ska tillåtas på det svenska vägnätet. Åtgärder för att förstärka broar och vägar kostnadsberäknas till ca 12 miljarder. Utredningen lyfter fram positiva miljöeffekter och ökad effektivitet i näringslivets transporter om maxgränsen höjs.

Kan fyra lastbilar ersättas med tre är det naturligtvis en framgång för både miljön och kostnadseffektiviteten. Men om fyra lastbilar ersätts av fem så är det ett nederlag för alla som önskar att även transportsektorn bidrar till att vi klarar våra klimatmål. Transportarbetet har ökat med 72 procent från 1966 till 2006 och den största ökningen har skett på väg. Trafikverkets basscenario för framtiden är en årlig ökning av vägtransporter med 1,96 procent men enbart med 1,33 procent för järnvägstransporterna. Systemanalysen visar också att det med införande av 74-tons ekipage finns en risk för ytterligare överflyttning av transporter från järnväg till väg med ca 3 procent .

Vi hoppas inte minst att skogsindustrin kan få effektivare transporter med 74-tons lastbilar och som utredningen tar upp i avsnittet om en införandestrategi så ger det mest effekt om maxlängden för lastbilar höjs från dagens 25,25 meter till 34 meter. Men vi hoppas också på en förståelse för klimatfrågan och att minskade transportandelar för järnvägen är helt fel väg. Trafikverkets utredning tar upp styrmedel som ett sätt att förhindra det regeringen kallar oönskad överföring från järnväg till väg och mellan raderna ligger då ekonomiska styrmedel.

För alla beslutsfattare som värnar om både klimatet och svenskt näringslivs konkurrenskraft ligger det nära till hands att som styrmedel införa den miljökompensation till godstågen som redan införts i Danmark, Italien, Storbritannien, Nederländerna, Österrike och Frankrike. EU-direktivet SERA artikel 34 handlar om en miljökompensation som utgår från att godstågen betalar en större del av sina externa kostnader, exempelvis miljökostnader, än vad lastbilstrafiken gör. Det är ett sammanträffande som ser ut som en tanke att Trafikverket i dagarna släppte rapporten "Förutsättningarna för att miljökompensera transporter på järnväg". Där redovisar Trafikverket hur en miljökompensation kan införas genom en förordning från regeringen. Trafikverket beräknar att compensationen till de som har rätt att utföra järnvägstransporter skulle uppgå till ca 170 miljoner kronor per år under

2016-2020 och då har de utgått från en försiktighetsprincip. Om den danska modellen för SERA artikel 34 skulle införas i Sverige innebär det att miljökompensationen skulle uppgå till ca 350 miljoner kr/år, det motsvarar dagens banavgifter för godståg i Sverige. Trafikverket jämför även med den österrikiska modellen som överförd till Sverige skulle ge en miljökompensation på ca 700 miljoner kr/år.

Med 6 års höjda banavgifter har godstågens konkurrenskraft försämrats mycket påtagligt. Med tyngre och kanske längre lastbilar som snart kan rulla på våra vägar, blir ett införande av miljökompensationen år 2016 än mer angeläget.

Mats Hollander, kommunikationsdirektör, Green Cargo

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com