

Konsekvensutredning till förslag om bärighetsföreskrifter enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar

Bakgrund

Trafikverket har för avsikt att ändra villkoren i bärighetsföreskrifterna gällande BK4.

Vägar som kan klara en högre bärighetsklass än BK1 och som ingår i det upplåtna vägnätet för BK4 kan föreskrivas få BK4. Vissa vägar inom det upplåtna BK4 vägnätet klarar inte den belastning som bruttoviktstabellen för BK4 genererar. Dessa vägar villkoras med krav på fordonen avseende hjulkonfiguration i form av dubbelmonterade hjul på fordonen. Motivet till detta är att inte riskera vägkapitalet och undvika accelererande underhållskostnader. Villkorstexten är utformade på ett sätt som gör att långa fordonståg inte får färdas på de vägarna med vikter och tryck motsvarande BK4 med villkor. De fordonen ofta har 10 axlar eller fler vilket gör att slitaget inte är större med de fordonen än andra och därför borde även de omfattas av undantagen under förutsättning att vägen är öppnad för långa fordonståg.

Genom att lägga till ett stycke om detta i villkoren med krav på minst 10 axlar blir det följande förändring av villkoren.

Nuvarande lydelse:

X § Följande vägar i XX län ska tillhöra bärighetsklass 4 på följande sträckor.

Utöver vad som framgår i trafikförordningen (1998:1276) ska förande av fordon eller fordonståg vara förenade med särskilda villkor enligt följande. Motordrivna fordon med en bruttovikt som överstiger 32 ton ska ha en drivande axel som är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller att drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överskrider 9.5 ton på någon av axlarna. För fordonskombinationer gäller dessutom att om bruttovikten överstiger 64 ton ska minst 65 procent av släpvagnens eller släpvagnarnas sammanlagda bruttovikt belastas av sådana axlar

med dubbelmonterade hjul. Fordon eller fordonståg registrerade i transportstyrelsens fordotsregister, före 2018-12-31, undantas från ovanstående villkor

Föreslagen lydelse:

X § Följande vägar i XX län ska tillhöra bärighetsklass 4 på följande sträckor.

Utöver vad som framgår i trafikförordningen (1998:1276) ska förande av fordon eller fordonståg vara förenat med särskilda villkor enligt följande. Motordrivna fordon med en bruttovikt som överstiger 32 ton ska ha minst en drivande axel som är försedd med



dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller att drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överskrider 9,5 ton på någon av axlarna. För fordonståg gäller dessutom att om bruttovikten överstiger 64 ton ska minst 65 procent av släpvnagnens eller släpvnagnarnas sammanlagda bruttovikt belasta axlar försedda med dubbelmonterade hjul.

Följande fordon eller fordonståg undantas från villkoren i andra stycket:

- 1. Fordon som är registrerade i vägtrafikregistret senast den 31 december 2018, eller*
- 2. Fordonståg som har minst 10 axlar och vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter, lasten inräknad, och som uppfyller villkoren enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen (1998:1276).*

Trafikverket har enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276) mandat att meddela föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg, som Trafikverket är väghållare för, ska tillhöra bärighetsklass 2, 3 eller 4. Med stöd av den bestämmelsen har Trafikverket meddelat följande föreskrifter som är berörda av förändringen.

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Blekinge län (TRVTFS 2025:31)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Dalarnas län (TRVTFS 2026:9)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Gotlands län (TRVTFS 2024:33), ny föreskrift föreslås träda ikraft 26-12-31, TRV 2026/20315

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Gävleborgs län (TRVTFS 2026:36)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Hallands län (TRVTFS 2026:39)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Jämtlands län (TRVTFS 2026:14), ny föreskrift föreslås träda ikraft 26-10-01, TRV 2026/43583

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Jönköpings län (TRVTFS 2026:16)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Kalmar län (TRVTFS 2026:13)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Kronobergs län (TRVTFS 2026:30), ny föreskrift föreslås träda ikraft 2027-01-01, TRV 2026/69956

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Norrbottens län (TRVTFS 2026:12)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Skåne län (TRVTFS 2026:2), ny föreskrift föreslås träda ikraft 27-01-01, TRV 2026/60839

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Stockholms län (TRVTFS 2026:6), ny föreskrift föreslås träda ikraft 27-01-01, TRV 2026/28512

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Södermanlands län (TRVTFS 2022:32), ny föreskrift föreslås träda ikraft 26-09-14, TRV 2025/18298

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Uppsala län (TRVTFS 2026:21)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Värmlands län (TRVTFS 2026:11), ny föreskrift föreslås träda ikraft 26-12-01, TRV 2026/49765

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Västerbottens län (TRVTFS 2026:32), 365 genom Lycksele (gästväg till E12) justeras

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Västernorrlands län (TRVTFS 2026:17)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Västmanlands län (TRVTFS 2026:7)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Västra Götalands län (TRVTFS 2026:42)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Örebro län (TRVTFS 2026:22)

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Östergötlands län (TRVTFS 2026:20)

Beskrivning av aktuellt läge och vad Trafikverket vill uppnå

Långa fordonståg kan idag inte färdas på vägar som har BK4 med villkor. Om långa fordonståg som har minst 10 axlar tillåts färdas på dessa vägar under förutsättning att vägen är upplåten för långa fordonståg minskar antalet transporter totalt. Detta då de kan lasta mer per färd och på så sätt öka effektiviteten av sina transporter utan att slitaget ökar på vägen.

Om föreslaget om ändrade villkor inte kommer till stånd så kommer de vägar som har BK4 med villkor inte att kunna nyttjas av långa fordonståg, vilket innebär att vägarna inte utnyttjas maximalt.

Alternativa lösningar

En alternativ lösning är att bygga om alla vägar som har BK4 med villkor så att de klarar BK4 men det kräver stora statsningar vilket det inte finns avsatta medel för i dagsläget.

Det finns inga andra realistiska lösningar för att uppnå syftet med förslaget.

Vilka som berörs av regleringen

De näringsidkare som har fordonstyper som kan nyttja de utökade lastmöjligheterna gynnas av föreskriften. Övriga trafikanter gynnas av de minskade antalet tunga transporter totalt i landet.

Kostnader och andra konsekvenser

De särskilda villkoren gäller för motordrivna fordon och fordonsekipage med en samlad bruttovikt över 64 ton som är registrerade i vägtrafikregistret efter 2018-12-31. Genom att även låta långa fordonståg färdas på fler vägar som har bärighetstsbegränsningen BK4 med villkor under förutsättning att de är upplåtna för långa fordonståg ökar framkomligheten för de fordonen och de totala antalet transporter minskar.

Föreskrifterna förväntas inte påverka konkurrensförutsättningarna mellan olika företag då alla får samma förändring.

Dock kan det finnas företag som påverkas beroende på exempelvis verksamhet, storlek och lokalisering. Trafikverkets bedömning är att konsekvenserna av föreskriftsändringarna inte är så pass omfattande att utredning av hur många företag som påverkas är nödvändig.

Förslaget bedöms inte påverka företagens administrativa förutsättningar i någon större utsträckning.



Överensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2026-12-01. Det är angeläget att de nya villkoren ikraftträder snarast för att nyttan ska tillgodogöras.

Information om BK4 och gällande regelverk finns på Trafikverkets hemsida: [Regelverk BK4](#)

Trafikverkets bedömning är att särskilda informationsinsatser inte behövs eftersom förändringen av föreskrifterna kommuniceras i och med denna remiss.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS som finns i den rikstäckande databasen, RDT.