

Näringsdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

m.fl.

### Uppdrag om tyngre fordon på det allmänna vägnätet

#### Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Transportstyrelsen och Trafikverket att vidta förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet.

I Transportstyrelsens uppdrag ingår att:

1. Lämna förslag på författningsändringar som gör det möjligt att på väg som inte är enskild tillåta färd med fordonståg
  - med bruttovikt upp till 74 ton inom nu gällande längdbegränsningar i 4 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) och,
  - med ytterligare modulenheter enligt artikel 4 punkt 4 (b) i rådets direktiv -96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.
2. Beskriva konsekvenserna av de föreslagna förändringarna, bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplat till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer. De föreslagna förändringarna ska kunna genomföras med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå.

I Trafikverkets uppdrag ingår att:

1. Identifiera ett statligt vägnät där det redan i dag, eller med begränsade åtgärder, skulle vara möjligt att tillåta fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton. Kommunala vägar, exempelvis

anslutningspunkter till terminaler och industrier, ska ingå i analysen.

2. Analysera behovet av ytterligare åtgärder på andra delar av det statliga vägnätet, redovisa vilka åtgärder som skulle vara nödvändiga för att möta detta behov samt beskriva konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna, bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer. De föreslagna förändringarna ska kunna genomföras med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå.

Myndigheterna ska genomföra uppdraget i samverkan. Alla förändringar av infrastrukturen ska genomföras inom befintliga ekonomiska ramar och regeringens beslut den 3 april 2014 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Samråd ska ske med Rikspolisstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting, företrädare för transportköpare, transportörer och fordonsindustri samt regionalt utvecklingsansvariga.

Trafikverket och Transportstyrelsen ska redovisa respektive del av uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 15 augusti 2014.

### **Skälen för regeringens beslut**

I Sverige har utvecklingen gått i riktning mot allt längre och tyngre lastbilar. År 1990 utförde lastbilekipage med en bruttovikt över 50 ton 36 procent av de tunga lastbilarnas totala trafikarbete. År 2011 var andelen 52 procent. Sedan 2009 pågår försök med längre och tyngre fordonståg än de med 25,25 meters längd och 60 tons maximal bruttovikt som tillåts i Sverige i dag. Försöken visar att energianvändningen kan minska med mellan 10 och 25 procent per ton fraktat gods. Utsläppen av koldioxid minskar i motsvarande grad. Det finns också en samhällsnytta i en mer rationell användning av infrastrukturen genom att ledig kapacitet kan utnyttjas mer effektivt. För varuägare innebär det normalt sänkta transportkostnader eftersom det krävs färre fordon för att transportera samma mängd gods.

För att kunna ta tillvara dessa samhällsnyttor bedriver Trafikverket i nära samarbete med Transportstyrelsen och branschen det s.k. HCT-programmet. Det är ett forsknings- och demonstrationsprogram för att fordon med högre kapacitet (längre och/eller tyngre) än vad som används i dag ska få tillgång till ett särskilt utsnitt av vägnätet. Det är angeläget att detta arbete fortsätter.

Samtidigt har det visat sig att det finns möjligheter att tillgodogöra sig stora samhällnyttor tidigare genom att i ett första steg tillåta fordon med högre bruttovikt än i dag, men med maximal längd och axeltryck oförändrade. Med en högsta tillåten bruttovikt på upp till 74 ton finns flera varianter på fordonskombinationer som med fler axlar än på dagens fordon inte ökar trycket från varje axel på vägbanan. Sådana tyngre fordonståg ger normalt därför inget ökat vägsitage. Däremot kan den totalt sett högre vikten för hela fordonståget innebära problem för vissa broar. Även dåligt uppbyggda vägar kan innebära problem då vägen inte återhämtar sig mellan passager av tunga fordonståg.

De försök som har gjorts har inte kunnat visa på negativa trafiksäkerhetseffekter från den här typen av fordon. Det är givetvis mycket viktigt att fordonen har den senaste teknologin vad gäller säkerhet och stöd-system så att fordonen håller rätt vikt och att de endast befinner sig på vägar som klarar fordonen.

Regeringen anser mot denna bakgrund att förberedelser bör vidtas för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet.

Det allmänna vägnätets lämplighet för bruttovikter upp till 74 ton behöver kartläggas och behov av förbättringar på ett utpekad strategiskt nät identifieras. Möjligheterna att använda informations- och kommunikationsteknik för vägvisningen bör övervägas. Tyngre fordon får inte leda till att infrastrukturens långsiktiga funktion och värden riskeras. Alla förändringar av infrastrukturen ska genomföras utifrån det transportpolitiska målet om bl.a. samhällsekonomisk effektivitet samt inom befintliga ekonomiska ramar och regeringens beslut den 3 april 2014 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025.

För att kunna tillgodogöra sig nyttan av tyngre lastbilar måste det vara möjligt att köra dessa till terminaler och industrier där staten inte är väghållare. Det behöver därför kartläggas vilka kompletterande åtgärder som kan vara motiverat för andra väghållare att vidta och finansiera för att reformen ska ge full nytta.

Vidare förutsätter förändringar att regelverket för fordon, trafikering och infrastruktur anpassas. Konsekvenser för trafiksäkerheten behöver belysas ytterligare genom praktiska prov. Lösningar för en kostnadseffektiv kontroll av efterlevnaden behöver tas fram.

I detta sammanhang bör t.ex. möjligheterna att använda system baserade på egenkontroll beaktas.

På regeringens vägnar

Elisabeth Svantesson

Stefan Andersson

Likalydande till:

Transportstyrelsen

Kopia till:

Statsrådsberedningen/SAM

Justitiedepartementet/PO och L3

Utrikesdepartementet/FIM

Finansdepartementet/BA, SKA och KSÄ

Landsbygdsdepartementet/LB

Miljödepartementet/KL

Näringsdepartementet/RT, E, FIN och RS

Rikspolisstyrelsen

Sveriges Kommuner och Landsting