|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Hofsten Henrik von | 2019-08-29 |

Försöksverksamhet med HCT-fordon

Regelverket kring försöksverksamheten med HCT-fordon (High Capacity Transport) har ändrats något under 2018 i och med att den nya belastningsklassen BK4 infördes och implementerades vid halvårsskiftet 2018. BK4 innebär i korthet fordonskombinationer upp till och med 25,25 meters längd och maximal bruttovikt på 74 ton. Axel- och axelgruppsbelastningar är i stort desamma som för BK1, se detaljer [här](http://rkrattsdb.gov.se/SFSdoc/18/180102.PDF) och i [bruttoviktstabellerna](https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Matt-och-vikt/Bruttoviktstabeller/). Därtill finns en del tekniska krav på fordonen vilka specificeras [här](https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202018_40.pdf).

Det upplåtna vägnätet är ännu så långe ganska begränsat men är under uppbyggnad. Trafikverket uppdaterar [en webbsida](https://www.trafikverket.se/trafikinformation/vag/?TrafficType=commercialTraffic&map=11%2F615321.65%2F6789063.63%2F&Layers=RestrictedBearing%2B) några gånger per år med information om vilka vägar som är upplåtna. Kartorna är inte helt lättlästa men om den aktuella vägen tas upp i NVDB (se punkt 9 nedan) går det bättre.

Då BK4 nu är implementerat har möjligheterna att få tillstånd för sådana fordon utanför BK4-vägnätet upphört. Däremot kan det gå att få tillstånd för längre och/eller tyngre fordonskombinationer. Dessa tillstånd ges av Transportstyrelsen i samråd med Trafikverket och berörda väghållare.

# Försöksverksamhet med längre fordonskombinationer

Nedan följer ett antal krav som Transportstyrelsen ställer för att bevilja tillstånd för försöksverksamhet med längre och/eller tyngre fordonskombinationer. Listan är hämtad från [Transportstyrelsens webbplats](https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/forsoksverksamhet/langre-och-tyngre-fordonstag/) (med mina kommentarer i blått inom parentes). Redan här är det läge att poängtera att tillstånd endast kan medges för försöksverksamhet och försöksverksamhet måste avrapporteras på ett trovärdigt sätt. Ingen myndighet kan medge tillstånd för någon, bara för att denne ska få en konkurrensfördel.

1. Kontaktuppgifter till den som söker, samt namn på de personer som ansvarar för försöksverksamheten samt deras adress och person- eller organisationsnummer
2. Faktureringsadress och organisationsnummer
3. Vilken tidsperiod som försöket avses pågå  
   (kan vara upp till 5–7 år)
4. En tydlig beskrivning av syfte och mål med försöket
5. Uppgifter om vem som äger de fordonen samt hur många fordon eller fordonståg som kommer att ingå i försöket
6. En tydlig beskrivning av vilka nya tekniker eller konstruktioner som ska testas och utvärderas i försöket, samt en förklaring varför tekniken eller konstruktionen behöver provas på ett längre eller tyngre fordonståg.   
   (Detta är en av de viktigare punkterna. Bränslebesparing räcker inte som forskning utan notera just de tre orden tekniker eller konstruktioner. Det behöver inte vara något helt nytt som aldrig tidigare testats utan det kan vara exempelvis en tidigare oprövad kombination av fordon. Däremot är logistiska upplägg mer tveksamma. Intermodalitet är intressant men bör nog innehålla någon form av ny teknik för att bli aktuell)
7. En utförlig beskrivning av hur försöket kommer att genomföras och utvärderas. (Det är få åkerier som har kapacitet att bedriva trovärdig forskning på egen hand. Jag vill därför starkt rekommendera att någon forskningsutförare knyts till projektet. Ofta kan institutioner som RISE, VTI, CLOSER, de tekniska universiteten eller lastbilstillverkarna vara behjälpliga. Skogforsk är också intresserade om projektet har någon bra skoglig koppling)
8. Uppgifter om vilket geografiskt område och på vilka gator och vägar försöket ska bedrivas samt en redogörelse där identifierade hinder eller begränsningar för framkomligheten ska framgå. En beskrivning på vilket sätt detta har genomförts ska också bifogas. (Alla vägar ska vara med, även privata. För att utreda vem som är väghållare rekommenderas [NVDB](https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket). Zooma in till ditt område, välj ”Väghållare” i valrutan uppe till höger. Om inget visas kan du behöva zooma in lite till. På samma sätt kan man välja ”Bärighet” för att se olika vägars belastningsklassning.   
   Glöm inte att få med på- och avfarter från större vägar samt de rastplatser, tankställen eller andra temporära platser som kan komma ifråga. Även vägen till verkstad och besiktning bör vara med. )
9. Uppgift om vilka kommuner som försöket kommer att genomföras inom.
10. En riskbedömning som visar att riskerna med försöket är hanterade till acceptabel nivå och att de kan provas i trafik utan att det uppstår fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan väsentlig olägenhet. Det behöver även bifogas en redogörelse hur denna bedömning genomförts.
11. En utförlig teknisk beskrivning av de fordon som ingå i försöket  
    (En ritning över fordonskombinationen inklusive axelkonfiguration, axelbelastningar, totallängd m.m.)
12. Uppgifter om hur fordonen och fordonstågen ligger utanför ramarna för vikter och dimensioner i förhållande till trafikförordningens bestämmelser
13. En redogörelse för hur konkurrensförhållandet med andra aktörer påverkas av försöksverksamheten.
14. Behov av undantag från hastighetsbestämmelserna i 4 kap. 20 § trafikförordningen. Undantag för färd inom ett län ansöks om hos länsstyrelsen och färd i mer än ett län ansöks om hos Transportstyrelsen. [(1998:1276)](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276#K4)  
    (Om fordonskombinationen har fler än tre ledpunkter kan ett hastighetsundantag krävas, annars gäller 40 km/h. Exempelvis en DuO-trailer med dragbil – trailer – dolly – trailer har en ledpunkt mellan dragbil och första trailer, en i kopplingen mellan första trailer och dollyn samt en i kopplingen mellan dollyn och andra trailer)
15. Övriga uppgifter av betydelse för prövningen av tillståndet.

Observera att Transportstyrelsen tar ut en avgift för arbetet med ansökan (1 400 kr/timme, 2019). Ansökan om tillstånd skickas till [vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

# Fortsatta försök med 74 tons fordons­kombinationer

Efter påtryckningar från Skogsindustrierna har Trafikverket öppnat för att vissa projekt kan komma att få fortsätta trafikera BK1-vägnätet med 74 tonsfordon. Detta under följande förutsättningar.

* Det ska vara ett befintligt projekt som haft ett undantag med giltighetstid till och med 2019-06-30 och som kan fortsätta med befintligt fordon. Inga nya undantag.
* Försöket skall innefatta Tekniska och/eller konstruktionsmässiga prövningar av fordonen eller fordonskombinationen. Även intermodalitet kan bli aktuell. (Detta är en av de viktigare punkterna. Bränslebesparing räcker inte som forskning utan notera just de tre orden tekniska och/eller konstruktionsmässiga. Det behöver inte vara något helt nytt som aldrig tidigare testats utan det kan räcka med exempelvis en tidigare oprövad kombination av fordon. Logistiska upplägg samt intermodalitet är intressant men bör nog innehålla någon form av ny teknik för att bli aktuell)
* Projektet skall stödjas av en forskningsinstitution, universitet eller fordonstillverkare som garanterar resultatspridning. Vem och hur skall framgå i ansökan. (Det är få åkerier som har kapacitet att bedriva trovärdig forskning på egen hand. Jag vill därför starkt rekommendera att någon forskningsutförare knyts till projektet. Ofta kan institutioner som RISE, VTI, CLOSER, de tekniska universiteten eller lastbilstillverkarna vara behjälpliga. Skogforsk är också intresserade om projektet har någon bra skoglig koppling)
* Kvartalsvisa bränsleuppföljningar till SamDemo kommer att avkrävas.

Trafikverket är tillståndsmyndighet (Jonas Bengtsson)   
Skicka ansökan till [Transportdispenser@Trafikverket.se](mailto:Transportdispenser@Trafikverket.se) Märk brevet ”Ansökan HCT”.

# Mer från Trafikverkets beredningsgrupp

Ett starkt önskemål från såväl Trafikverket som Transportstyrelsen är att ansökan bollas med den så kallade Beredningsgruppen. Gruppen leds av Skogforsk och består av en handfull representanter från fordonstillverkare och transportmyndigheterna. Gruppens uppgift är att granska ansökningar dels för att säkerställa att de är kompletta, dels värdera forskningsupptaget i ansökan så att det är relevant. Gruppen har inga befogenheter att fatta beslut om eventuella tillstånd utan skall vara just ett bollplank som försöker säkerställa att de ansökningar som kommer in till myndigheterna är snabba och lättarbetade för dem.

Det går utmärkt att komma med ofärdiga ansökningar för att diskutera idén eller bara ringa och fråga. Beredningsgruppen har inte juridiskt bindande tystnadsplikt angående projektförslag men om önskemålet är att projektidén inte diskuteras utanför gruppen respekterar vi självfallet det.

Beredningsgruppen nås enklast genom [henrik.vonhofsten@skogforsk.se](mailto:henrik.vonhofsten@skogforsk.se) eller 018-18 85 74.