

An aerial photograph showing a road winding through a lush green landscape. The road is flanked by dense forests of tall, thin trees. In the foreground, there is a large, vibrant green field. To the right, a calm lake reflects the sky. The background shows rolling hills under a clear blue sky.

# Effektivare transporter på väg - ett miljöprojekt för ökad konkurrenskraft

Henrik von Hofsten  
Projektledare för ETT-projektet  
April 2021

# Ett tungt bidrag till en bättre framtid

**Den 15 februari 2018 publicerades följande på regeringens webbsida;  
”En ny bärighetsklass för vägar, BK4, infördes genom en lagändring som trädde i kraft den 1 juli 2017. I dag fattade regeringen beslut om ändringar i trafikförordningen som ger Trafikverket möjlighet att påbörja arbetet med att avgöra vilka vägar som är lämpliga att öppna för 74 tons lastbilar”**

Trafikverket rullar nu ut uppklassningen av det allmänna vägnätet från BK1 till BK4 (74 ton) på allvar

- I slutet av 2020 omfattade BK4-vägnätet mer än 3 000 mil
- Till 2029 beräknas 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna vara öppnade för BK4
- Målsättningen är att i framtiden upplåta hela BK1-vägnätet för BK4.
- Cirka tio procent av de statliga vägarna och 800 broar behöver förstärkas för att klara belastningen.



Drygt 50 ton timmer, bruttovikt 74 ton på nio axlar. Foto: Skogforsk

# Syftet med 74 ton i stället för 64 är främst miljön

**Det primära syftet med att öka vikterna är miljömässiga. Både naturmiljön och trafikmiljön blir bättre med HCT-fordon (High Capacity Transport). Jämfört med de vanliga 64-tonsfordonen finns bland annat följande fördelar;**

- Med mer last per fordon minskar bränsleförbrukningen och CO<sub>2</sub>-utsläppen med 8-12 %
- Mer än var 6:e transport kan undvikas vilket ger färre lastbilar på våra vägar
- Trots vikten är de tyngre fordonen minst lika smidiga och har samma manövrerbarhet
- Med moderna bromssystem är bromssträckan lika bra, dessutom upplevs inbromsningen som säkrare.



Skillnaden mellan 74 ton, till vänster och 60 ton, till höger.  
Foto: Skogforsk.

# Kännetecknande för ett 74-tons HCT-fordon

**Den stora poängen med dessa HCT-fordon är att skillnaderna jämfört med de vanliga 64-tonsfordonen är så få, och små att de flesta inte märker den.**

- De är varken högre, bredare eller längre än vad som tidigare varit tillåtet. Men man utnyttjar den tillåtna höjden bättre.
- Med fler axlar kan vi lasta något högre utan att öka axel- eller axelgruppsbelastningar
- Fordonen ska vara utrustade med elektriskt kontrollerade bromsar, ABS och elektronisk stabilitetskontroll (det senare gäller vanligen vid lasthöjder över ca 4 meter)



Med två extra axlar kan bruttovikten ökas med 10 ton.  
Illustration: Skogsindustrierna

# Hur påverkas trafiksäkerheten av HCT-fordon

**Efter drygt 10 års försöksdrift med sammanlagt 86 olika fordon har inga olyckor registrerats som kan härledas till den större bruttovikten. Den handfull incidenter som skett med försöksfordonen har varit av lindrigare slag som inte lett till varken personskador eller skador på andra fordon.**

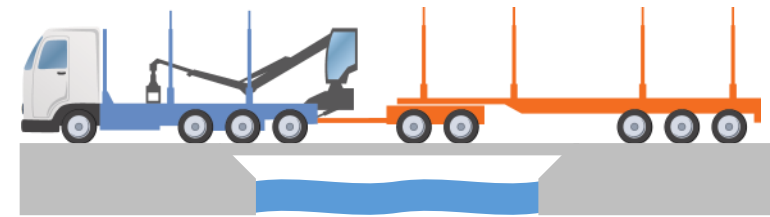
- Krockvåldet mellan två fordon beror till stor del på om viktskillnaden överskrider 1:10. Om personbilen väger 2 ton spelar det ingen roll om lastbilen väger 20 eller 74 ton. Källa: [VTI](#)
- Till och med 2019 hade försöksfordonen körts 24 557 280 km och transporterat 730 000 ton
- Bara inom försöken, till och med 2019, sparades 4 000 enskilda transporter in.
- Därmed blev det 4 000 färre, potentiellt olycksdrabbade, lastbilstransporter på vägarna.



# Påverkan på infrastrukturen

**För infrastrukturen, våra vägar och broar, är effekterna av HCT små i de flesta fall eftersom axel- och axelgruppsbelastningarna är oförändrade jämfört med tidigare. Men smala vägar med svaga kanter kan påverkas negativt liksom långa brospänn som måste bära hela vikten.**

- Broar upp till 6-8 meter belastas aldrig av hela vikten från fordonet. Effekten av den höga bruttovikten blir därmed begränsad eftersom axelvikterna är lika eller lägre.
- Sämre byggda vägar med tunn beläggning eller dåliga kanter kan få ökad nedbrytning.
- Trafikverket har ett bemyndigande att föreskriva om ”BK4 – särskilda villkor”, innebärande att 65% av släpvagnarnas hjulaxlar skall ha dubbelmonterade hjul.



# Vem kan använda HCT-fordon?

**Det krävs inga särskilda förartillstånd för att föra ett HCT-fordon på allmän väg. Det räcker med körkort klass CE, och att vägen är klassad för BK4. Vissa krav på fordonskombinationen finns dock.**

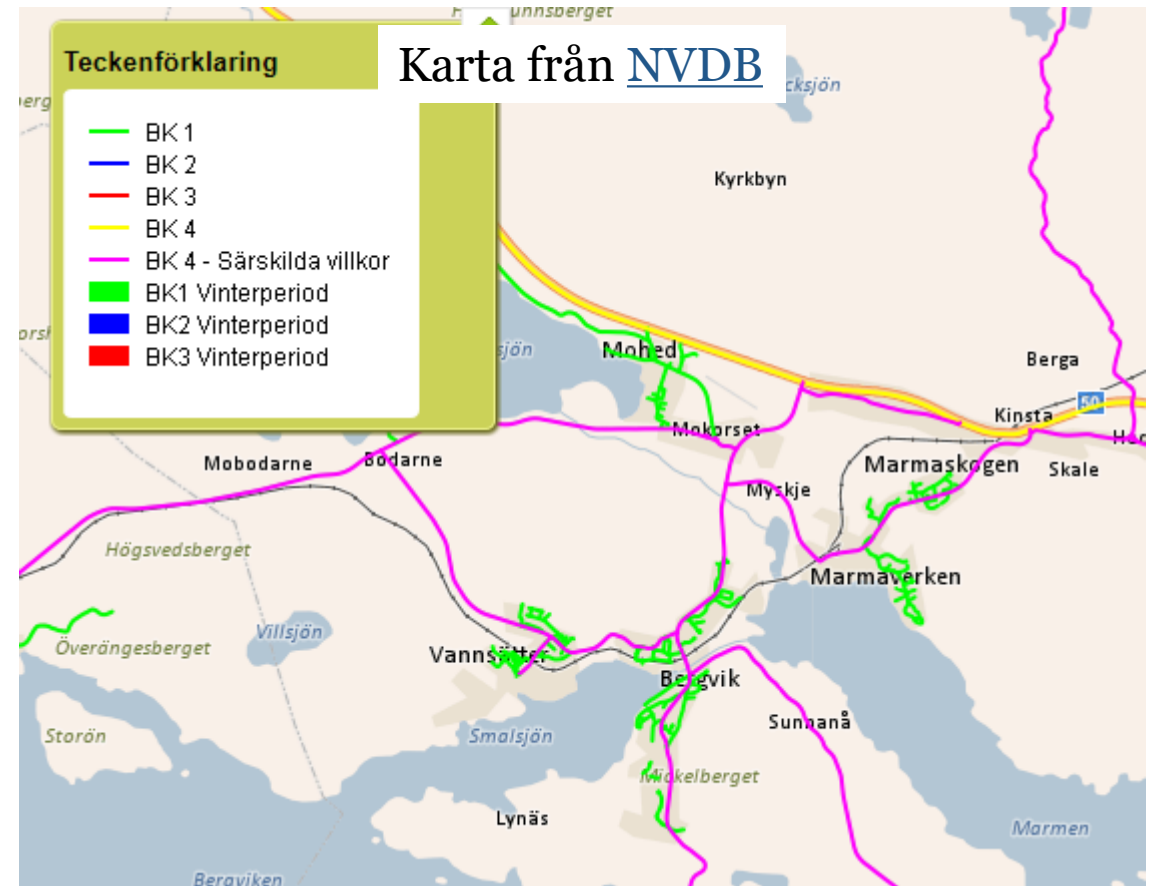
- Lastbilen och lastbilens kopplingsanordning ska vara godkända för den högre släpvagnsvikten (se besiktningsprotokollet)
- Hela fordonståget skall ha elektroniskt styrda bromsar samt ABS.
- Elektronisk stabilitetskontroll kan krävas (vanligen vid mer än ca 4 meters höjd)
- Därtill finns ytterligare en del krav på bland annat parkeringsbroms och accelerationsförmåga men de är knappast några problem för en modern lastbil.



# Var får man framföra HCT-fordon?

**På alla vägar där vägghållaren så medger är det tillåtet att framföra ett HCT-fordon. Då det gäller allmänna vägar är det staten eller kommunen som har beslutsrätten.**

- I normala fall är BK4-vägarna inte särskilt skyltade utan det åligger var och en att kontrollera att alla vägar längs den tänkta färdvägen är tillåtna.
- För det enskilda vägnätet finns ingen officiell belastningsklassning – kontakta vägghållaren.
- För att ta reda på vilka vägar som är BK4 används i första hand [NVDB](#) där alla allmänna vägar är bärighetsklassade.
- Trafikverket har också denna [kartjänst](#) där även föreslagna BK4-vägar framgår.

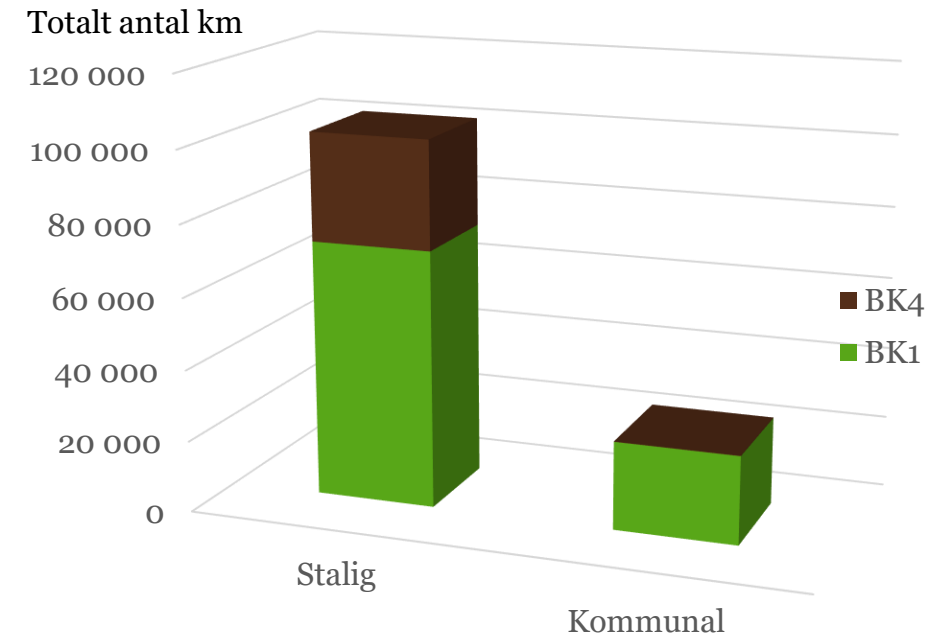




# De stora stötestenarna för införande av HCT

**Trafikverket har identifierat införandet av HCT som en av de kostnadseffektivaste sätten att snabbt minska utsläppen av bland annat CO<sub>2</sub> från trafiken. Men för att uppnå detta måste alla vägar längs rutten vara upplåtna för BK4.**

- I slutet av 2020 var endast 0,51% av det kommunala vägnätets BK1-vägar upplåtna för BK4
- Detta innebär att en mycket stor andel av industrier och terminaler inte är åtkomliga för BK4-fordon. Därmed missar vi en mycket stor del av den möjliga miljövinsten
- För skogsindustrins del skulle 455 mil kommunal väg behöva bli BK4, motsvarande 1,84 % av det kommunala BK1-vägnätet.



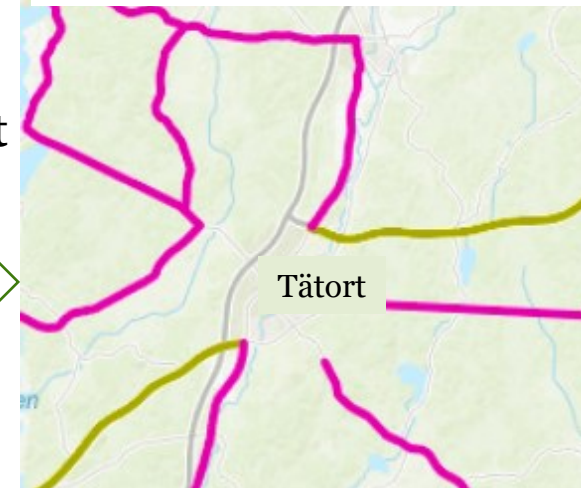
# Vilka kommunala vägar gäller det?

**De vägar som är mest angelägna är större genomfartsvägar samt till och från terminaler eller industrier och liknande transportnoder. Kartbilderna visar ett par exempel där kommunala vägar saknas för att knyta ihop BK4-vägnätet.**

- Studier har visat att kostnaden för transporter in till en terminal sänks liksom CO<sub>2</sub> utsläppen, om trafiken dit kan göras med BK4-fordon i stället för BK1-fordon.
- Allt tyder på att liknande siffror kan uppnås för sjöfartshamnarna
- Motsatsen gäller dock terminaler som ligger inom ett kluster med BK4-vägar men som inte har BK4-väg fram. De kommer tappa i konkurrenskraft eftersom det kan bli billigare att köra direkt till industri

Alla vägar genom tätorten är kommunala BK1-vägar

Kartor från [Trafikverket](#)



— BK4-väg  
— BK4 med villkor



Pga. Drygt 40 meter kommunal väg (blå) som inte är BK4 är inte sågverksområdet tillgängligt

# Vad har kommunen att tjäna på BK4?

**För den enskilda kommunen kan en uppgradering till BK4 förefalla onödig. Men faktum är att det kan vara en synnerligen enkel och billig lösning för att stärka de lokala industriernas konkurrenskraft samtidigt som man reducerar antalet fordonspassager per dygn. Förhållandet är lika giltigt för logistikcentra, terminaler, hamnar och liknande omlastningsplatser.**

- Ett kraftvärmeverk som använder 500 000 ton flis per år behöver;
  - 12 500 transporter om vägnätet dit är BK1
  - 10 000 transporter om vägnätet är BK4
- Antaget 5 km genom tätorten, motsvarar det en minskning i bränsleförbrukning och emissioner med 12 % eller;
  - 8 000 liter diesel
  - 22 400 kg CO<sub>2</sub>



# Om detta informationsmaterial

**Materialet är framtaget av Skogsbrukets forskningsinstitut – Skogforsk – i samarbete med de stora aktörerna inom skogsbruket. Därav följer att materialet är ganska vinklat mot skogen.**

- Det finns dock ingenting som hindrar andra godsslag att använda HCT-fordon
- De som har störst nytta av tyngre HCT-fordon är branscher som hanterar gods med hög volymvikt såsom jord och grus, mineraler, metaller, vätskor och skogsprodukter
- Volymgods såsom färdigvaror, styckegods, paket och post med mera är vanligen mer betjänta av längre HCT-fordon. Dessa är dock ännu inte tillåtna annat än för försökstrafik.



# Vill du veta mer?

På flera ställen i detta material finns länkar till olika myndighetssidor med lag- och föreskriftstexter. Nedan listas ett antal andra användbara länkar från olika organisationer och forskningsprojekt som berör HCT.

- [Energieffektiva transporter](#)
- [74 ton.nu](#)
- [duo2.nu](#)
- [Publikationer från Skogforsk](#) gällande transporter inklusive HCT
- [CLOSER](#) Nationell arena för ökad transporteffektivitet
- [HCT i andra europeiska länder](#)



Ett HCT-fordon som scen i Almedalen 2014. Foto: Skogforsk

**Har du frågor eller  
synpunkter på detta material  
går det bra att kontakta**

[Henrik von Hofsten](#)

[Skogforsk](#)

Projektledare för skogsbrukets HCT-  
satsningar

