



# Konsekvensutredning till förslag om bärighetsföreskrifter för, Jämtlands län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

## Bakgrund

Väghållningsmyndigheten i region Mitt har för avsikt att ändra bärighetsklasser på vissa vägar i Jämtlands län och föreslår därför att Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2019:13) om bärighetsklasser i Jämtlands län ska upphöra att gälla och nya föreskrifter beslutas.

Bärigheten beror på en kombination av naturliga förutsättningar och vägkonstruktionens egenskaper. Bärighetsrestriktioner används för att skydda vägar och broar mot de skador och den nedbrytning som orsakas av den tunga trafiken. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1<sup>1</sup> (BK1). Begränsning till en lägre bärighetsklass, BK2/BK3, görs för vägar, vägdelar eller broar som i dagsläget inte klarar BK1 utan att kostsamma åtgärder utförs för att förstärka dessa och om de ska kunna fortsätta vara framkomliga under överskådlig tid. Efter att en väg förstärkts kan den återgå till BK1 och därmed utgå ur föreskriften eller föreskrivas till BK4

Vägar som kan klara en högre bärighetsklass än BK1 och som ingår i det upplåttna vägnätet för BK4 kan föreskrivas få BK4. Vissa vägar inom det upplåttna BK4 vägnätet klarar inte den belastning som bruttoviktstabellen för BK4 genererar. Dessa vägar kommer att 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.

## Beskrivning av aktuellt läge och vad Trafikverket vill uppnå

De berörda vägarna har redan sådan standard att de klarar den högre bärighetsklassen BK4. Genom att ändra bärighetsklass uppnås ökad samhällsnytta främst i form av minskad miljöbelastning och ökad trafiksäkerhet utan att några investeringar behövs. Trafikverket har därför beslutat att utöka det upplåttna ett vägnätet för BK4 genom att inkludera de berörda vägarna.

## Förändringar av bärighetsklasser

### Väg: E45

---

<sup>1</sup> 4 kap 11 § trafikförordningen (1998:1276)



**Föreslagen text:** Gävleborgs länsgräns–väg 84 Älvros

**Förändring:**

Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

**Gällande paragraf:** 2 §

**Väg: 84**

**Föreslagen text:** Väg E45 Älvros–Gävleborgs länsgräns

**Förändring:**

Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för BK4.

**Gällande paragraf:** 1 §

**Väg: 84**

**Föreslagen text:** Väg 315 Hedeviden–väg E45 Sveg

**Förändring:**

Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för BK4.

**Gällande paragraf:** 1 §

**Väg: 502**

**Föreslagen text:** Väg 311 Sörvattnet–väg 84 Linsell

**Förändring:**

Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

**Gällande paragraf:** 2 §

**Väg: 504**

**Föreslagen text:** Väg 573 Lillhärdal–väg E45 Ulvkälla

**Förändring:**

Vägen ingår i det av Trafikverket upplåttna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

**Gällande paragraf:** 2 §

**Väg: 762**

**Tidigare text:** Väg E45 Hökbäck–6 510 meter öster om väg E45 Hökbäck

**Föreslagen text:** Väg 796 Södra Söre–6 510 meter öster om väg E45 Hökbäck

**Förändring:**



Sträckan mellan väg E45 Hökbäck och 6 510 meter öster om väg E45 Hökbäck ingår sedan tidigare i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls. Nu har sträckan förlängts till väg 796 Södra Söre.

### **Gällande paragraf: 2 §**

#### **Väg: 796**

**Tidigare text:** Väg 763 Lit–väg 749 Norrgård

**Föreslagen text:** Väg E45 Hökbäck–väg 749 Norrgård

#### **Förändring:**

Sträckan mellan väg 763 Lit och väg 749 Norrgård ingår sedan tidigare i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls. Nu har sträckan förlängts till väg E45 Hökbäck.

### **Gällande paragraf: 2 §**

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

## **Alternativa lösningar**

Om föreslagna föreskrifter inte kommer till stånd så kommer de vägar som föreslås få ny bärighetsklass inte att kunna belastas med tyngre trafik, vilket innebär att vägarna inte utnyttjas maximalt. Dessutom kommer gjorda investeringar inte att ge ökad samhällsnytta.

Det finns inga alternativa 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 den minskade mängden tung trafik.

## **Kostnader och andra konsekvenser**

Ett utökat vägnät för BK4 bedöms generera positiva effekter för bl.a. miljö, kapacitet och för näringslivets transportkostnader i och med att befintlig infrastruktur nyttjas effektivare. Samhällsekonomiska analyser visar på en nettonuvärdeskvot på över 2 på lång sikt, dvs. förväntad vinst på över 2 kr per satsad krona, om hela BK1 vägnätet upplåts för BK4. De minskade transportkostnaderna bedöms i denna studie ligga mellan 5-20 procent beroende på vilket gods som transporteras.<sup>2</sup>

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.

---

<sup>2</sup> Natanaelsson, K. & Ngo, P. (2015). Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet, ISBN: 978-91-7467-847-5



Trafikverkets sammantagna bedömning är att införandet av villkor på dubbelmonterade hjul inte kommer ha en avgörande betydelse för investeringsbesluten totalt sett då de minskade transportkostnaderna generellt bedöms vara betydligt större.

Utökningen av BK4 görs i dialog med branschorganisationer.

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

Dock kan det finnas företag som påverkas beroende på exempelvis versamhet, 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.

## Överrensstämmelse 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 2021-12-28. Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande bedöms inte behövas eftersom det är angeläget att den nya bärighetsklassen ikraftträder snarast för att nyttan ska tillgodogöras.

Föreskriftsförslaget samt nu gällande bärighetsföreskrifter i kartform finns tillgängliga via Trafikverkets interaktiva kartapplikation: [Trafikverkets bärighetsklasser](#) (om kartan ser konstig ut så prova att öppna i en annan webbläsare, förslagsvis Google Chrome)

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.

Datum: 2021-09-01

.....

Robin Mattsson

Trafikingenjör

## BILAGOR

Förslag till trafikföreskrift