



Riksförbundet Enskilda Vägar

li.registrator@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Transportmarknadsenheten

Malmtorgsgatan 3

103 33 STOCKHOLM

LI2023/01176:

Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv (EG) nr 96/53/EG om vägfordons mått och vikt

Riksförbundet Enskilda Vägars remissvar

Sammanfattning

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) tillstyrker att reglerna för vägfordons mått och vikt ändras, så att klimatsmarta längre och tyngre lastbilsekipage med högre kapacitet främjas. Detta förutsatt att reformerna inte medför ökat vägslitage, samt att de kan förväntas leda till färre svåra trafikolyckor per ton gods.

REV avstyrker att högsta tillåtna last på drivaxlar ökas (se annexets artikel 3.4 Driving Axle). Detta eftersom ökad axellast medför mycket kraftig ökning av vägslitage.

REV anser därutöver att:

- Reformen för ökad bruttovikt för hela fordon och fordonskombinationer behöver kopplas till någon form av villkor gentemot samhällsmedborgarna. Detta för att säkerställa införande av nya europeiska krockkapacitetsklasser för skyddsräcken på vägar och broar, så att vägghållare kan köpa skyddsräcken certifierade att fånga upp tyngre fordon än 38 ton (vilket är dagens högsta kapacitetsklass för skyddsräcken). Likaså för villkorat till ökade anslag till förbättring av bärförmåga och vägytans jämnhet på enskilda vägar, så att störande markvibration från tung trafik till vägnära boende inte ökar.
- Regelverket bör ändras så att det skapas skattelättnad eller andra former av ekonomiska incitament för att utrusta tunga fordon så som bussar, lastbilar och deras släpvagnar med system för optimering av däckens lufttryck under körning (s.k. Central Tyre Inflation system; CTI). Detta kan radikalt minska den tunga trafikens nedbrytande effekt på klent byggda enskilda vägar.
- Viktreglerna bör ändras så att högre drivaxellast än 10 ton enbart tillåts på dragbilar med endast en bakaxel. Att högsta tillåtna drivaxellast höjdes från 10 ton till 11,5 ton i nu gällande utgåva av direktiv 96/53/EG var till för att öka kapaciteten hos ekipage med just denna typ av dragbil. 'Undantaget' som



Riksförbundet Enskilda Vägar

medger 11,5 ton på drivaxeln har dock kommit att missbrukas, så att den högre och betydligt mer vägslitande lasten 11,5 ton används även på de dragbilar och lastbilar som har flera bakaxlar. Missbruket medför kraftigt ökat vägslitage, utan att uppvägas av uppvägende nyttor för vare sig väghållare eller samhället i övrigt.

Bakgrund

Utgångspunkt för remissen är [kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv \(EG\) nr 96/53/EG om vägfordons mått och vikt¹](#) med tillhörande [annex²](#).

Målbilden för de föreslagna förändringarna av EU-reglerna är att:

- 1) undanröja hinder och främja användning av utsläppsfria tunga fordon,
- 2) underlätta intermodala transporter, samt
- 3) förtydliga reglerna för användning av längre och/eller tyngre högkapacitetsfordon vid gränsöverskridande verksamhet.

Riksförbundet Enskilda Vägars synpunkter

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) tillhör de instanser som särskilt inbjudits av regeringen att avge synpunkter.

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) är positivt till utveckling av regler, teknik och så vidare som leder till mer utsläppssnål mobilitet. För REV:s 13 400 medlemsföreningar är det viktigt att sådan utveckling inte sker på bekostnad av oskyddade trafikanters eller vägnära boendes säkerhet, liksom att den inte ökar vägslitage eller på annat sätt belastar våra medlemsföreningars ekonomi.

Helt fundamentalt i sammanhanget är att vägars nedbrytning från tunga fordon beror av marktrycket under däcken. Allmänt betraktas tunga fordons vägslitage som proportionellt mot kvoten mellan **axellast** och referensaxellasten 10 ton, upphöjd till fjärde potens. Att höja tunga fordons totala vikt påverkar vissa broar, men om marktrycket hålls lågt genom sänkt lufttryck i däcken och/eller fler däck på fler axlar kan vägslitage räknat

¹ Internet 2023-08-29: <https://www.regeringen.se/contentassets/37a943985bed46af8988a03806749905/com-2023-445-proposal-for-a-directive-of-the-european-parliament-and-of-the-council-amending-council-directive-96-53-ec.pdf>

² Internet 2023-08-29: <https://www.regeringen.se/contentassets/37a943985bed46af8988a03806749905/annex-com-2023-445-proposal-for-a-directive-of-the-european-parliament-and-of-the-council-amending-council-directive-96-53-ec.pdf>



Riksförbundet Enskilda Vägar

per ton transporterat gods till och med minskas. Däremot innebär också att redan en liten höjning av axellast gör att våra vägars nedbrytning ökar mycket kraftigt.

De flesta vägföreningar förvaltar vägar med klen vägkonstruktion, vilket medför att inverkan från tunga vägfordons marktryck på vägslitaget är en kärnfråga för REV. En stor del av alla godstransporter börjar eller slutar på en enskild väg. Därmed påverkas REV:s medlemsföreningar i hög grad av framtidens tunga fordonskonfigurationer samt hur dessa med sina axelgrupper och däck påverkar marktryck med mera.

REV instämmer i stora drag med föreslagna ändringar, med vissa undantag. Nedan ges synpunkter på delar som behöver justeras eller på annat sätt särskilt ses över.

REV noterar därtill med förskräckelse att EU-kommissionen i sitt förslag helt förbisett inverkan av tyngre fordon dels på behovet av kraftigare skyddsräcken på vägar och broar, dels på behovet av ökade åtgärder mot störande markvibration till vägnära boende.

Öka transporteffektiviteten och därmed vägtransporternas hållbarhet

Ökad transporteffektivitet är mycket svårslaget för att minska emissioner, olyckor och så vidare, räknat per körlängd och i synnerhet räknat per transporterad godsmängd. Transporteffektiviteten kan ökas genom att tillåta fordon med högre lastkapacitet, såväl avseende godsvolym som godsvikt. En stor mängd studier har visat att nästintill alla negativa aspekter från samhällets oundvikliga godstransporter på vägar kan minskas genom klok användning av längre och tyngre lastbilsekipage. Därför är förslag för ökad transporteffektivitet och därmed ökad hållbarhet mycket välkomna.

Tyngre lastbilar medför ökade krav på skyddsräcken samt på förbättring av dåliga vägar

Till de fåtaliga aspekter som kräver särskilda åtgärder när tunga fordons högsta tillåtna bruttovikt ökas, hör:

1. Högre krockkapacitetsklassning behövs för väg- respektive broräcken.
2. Åtgärder krävs mot ökningen av störande markvibration till närboende; en viktig aspekt sedan Miljöbalken definierat verksamhetsutövarens juridiska ansvar.

Vid platser med samhällsviktiga funktioner så som vattentäcker är det av yttersta vikt att med relevanta skyddsräcken kunna fånga upp avåkande tunga fordon med sina stora mängder farliga drivmedel och i många fall dessutom farliga gods. Den internationella standarden för skyddsräcken har flera klasser för krockkapacitet, varav den högsta är H4. Krocktest för klass H4 görs dels med 30 tons lastbil (H4a), dels med 38 tons ledat semitrailerekipage (H4b). Standarden för skyddsräcken upp till 'bara' 38 ton är därmed



Riksförbundet Enskilda Vägar

obsolet även för dagens 40 tons EU-semitrailerekipage och i än högre grad för de nu föreslagna 44 tons EU-semitrailerekipagen (se annexets avsnitt 2.2.2 tillsammans med tillägget om 4 ton extra för nollutsläppsekipage). Standarden är därtill inte ens i närheten av att kunna certifiera räckan för att fånga upp dagens svenska 74 tons högkapacitetsekipage (i Finland tillåts 76 ton). Sverige och Finland behöver alltså på ett eller annat sätt införa krocktester med relevanta kapacitetsklasser för de högre vikter som redan har införts och som med föreslagen reform kommer bli ännu mer vanliga. Läs mer i bildspelet [Lastbilar och skyddsräcken](#)³.

Enligt forskning vid Transportation Research Laboratory i England avgörs markvibration för vägnära boende inte av axellast, utan av hela fordonskombinationens bruttovikt. Ökad bruttovikt innebär alltså att fler människor blir störda och att dessa störningar blir värre, vilket innebär konflikt med miljölagstiftningen. Detta kan och behöver motverkas.

Effektiva åtgärder mot markvibration från tunga vägfordon är att öka väggroppens tyngd genom att den förstärks med påbyggnad av tjocka lager grus och asfalt, samt att vägbansens jämnhet förbättras genom underhållsåtgärder. Överlägset bra vägjämnheter kan skapas med Trafikverkets unika och patenterade metod '*Sätt vid vägreparation*' som används i Göteborg med omnejd och som snarast bör göras till rikspraxis, se rapporten '*Dynamisk tillskottslast på väggroppen*'⁴). För att motverka störningar från trafikens markvibrationer behöver anslag till förbättring av klenlytt byggda och ojämna enskilda vägar ökas rejält. Läs mer om markvibration från vägtrafik i bildspelet [Högkapacitetslastbilar, infrastruktur och trafiksäkerhet](#)⁵.

Minska den vägsplitande belastningen mellan axlarnas däck och vägbanan

Svårt vägsplitage från tunga transporter avgörs inte av vare sig många axlar, stora fordonsdimensioner eller hög totalvikt. Exempelvis har godstransporter på upp till 700 ton fördelat på många hjul och därmed till lågt marktryck utförts på svenska vägar, utan att orsaka ens med högupplöst laserteknik mätbara vägsador. Fokus behöver i stället läggas på att hålla ned belastningen mellan hjulaxlarnas däck och vägbanan.

Allmänt betraktas tunga fordons vägsplitage som proportionellt mot kvoten mellan axellast och referensaxellasten 10 ton, upphöjt till fjärde potens; den s.k. *fjärdepotensregeln*. Vid en vägteknisk konferens på KTH visade keynote speaker Professor David Cebon från Cambridge att på kraftigt byggda motorvägar är potenstalet snarare ned mot ett än fyra, medan på klenlytt byggda enskilda vägar är potenstalet uppemot sex. För klenlytt byggda

³ Internet 2023-08-29: <https://www.slideshare.net/JohanGranlund/lastbilar-och-skyddsracken>

⁴ Internet 2023-08-29: <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-5243>

⁵ Internet 2023-08-29: <https://www.slideshare.net/JohanGranlund/hgkapacitetslastbilar-infrastruktur-och-trafiksakerhet-vectura-granlund-17384667>



Riksförbundet Enskilda Vägar

vägar på undergrund av mjuk lera kan en enda överfart av ett ekipage med höga axellaster rasera väggkroppen totalt. Detta visar att ökad axellast är extremt skadligt för det klen byggda enskilda vägnätet.

Genom att minska marktrycket genom sänkt lufttryck i däcken och/eller fler däck på fler axlar kan vägslitage till och med reduceras. Däremot innebär alltså redan en liten höjning av axellast att vägnads nedbrytning ökar mycket kraftigt. Enligt den ovan nämnda *fjärdepotensregeln* ger en hjulaxel med 11,5 tons belastning vägnads nedbrytning motsvarande 1,75 standardaxlar med 10 tons last. En hjulaxel med 12,5 tons belastning ger vägnads nedbrytning motsvarande 2,44 sådana tiotons standardaxlar. Ökning från 11,5 ton till 12,5 ton axellast medför därmed att vägslitage ökar med så mycket som 40 %. EU-kommissionens förslag att höja högsta tillåtna drivaxellast från 11,5 ton till 12,5 ton (se annexets avsnitt 3.4) är mot ovanstående bakgrund helt oacceptabelt för våra medlemmar.

I samband med statens utredning om en vägslitageavgift lät åkeribranschen ta fram den gedigna expertutredningen '[Förkortad väglivslängd – Orsaker och kostnader](#)⁶', vilken bidrog till att den föreslagna vägslitageavgiften skrotades. Den utredningen omfattade elva typer av lastbils ekipage. Analysen avsåg marktrycket under däcken och antalet teoretiska '*tiotons standardaxlar*' per ekipage, vilken beräknas med axellast upphöjt i fjärdepotens. Vidare normerades vägslitage till '*work done*', det vill säga att vägslitage ställs i relation till nyttolasten och därmed till transportarbetet. Det är det enda rimliga, förutsatt att man inte tror att tunga lastbilar typiskt används till någon besynnerlig form av nöjeskörning. Resultaten visade att för klen byggda vägar ger en 'liten' 18 tons tvåaxlig lastbil samt 40 tons EU-semitrailer med tvåaxlig dragbil i särklass högst vägslitagekostnad per ton gods. Alla studerade fordonskombinationer med bruttovikt minst 44 ton ger måttligt vägslitage per ton gods. För fordon med mer än 3,5 ton nyttolast visade utredningen att ett 74 tons ekipage med elva axlar är skonsammast mot klen byggda vägar.

Åkarnas utredning visar även att vägslitage kan minimeras genom att sådana åtgärder som att lastbils ekipagen byggs med system för reglering till optimalt däcktryck under körning, byggs med många hjulaxlar, samt byggs för att ge hög kvot nyttolast/tjänstevikt så att antalet körningar minimeras för given transportuppgift. För att minimera skrubbskador på vägyta och däck (samt minska drivmedelsförbrukning och utsläpp) är det även viktigt att lastbil respektive släp har möjlighet att vid olastat flak kunna lyfta vissa axlar i axelgrupper, samt att vissa axlar är medspårande i låga hastigheter.

Tunga fordon är konstruerade för att köras med maximal last i högsta tillåtna hastighet. Det innebär att vid körning under alla andra omständigheter, så som med mindre eller ingen last, liksom vid körning i låg fart (vilket på enskilda vägar är det normala), så är

⁶ Internet 2023-08-29: <https://www.akeri.se/sites/default/files/2018-10/F%C3%B6rkortad%20v%C3%A4glivsl%C3%A4ngd%20-%20Orsaker%20och%20kostnader,%20rev%202017-06-28.pdf>



Riksförbundet Enskilda Vägar

luftrycket i däcken felaktigt högt. Forskning har visat att på klen byggda vägar, såsom majoriteten av enskilda vägar, kan trafikering av tunga fordon med lågt däcktryck skoningsamt 'massera' vägen så att den snarare jämnas till än deformeras. Med rätt däcktryck minskas risken för trafikolycka, samtidigt som slirning och drivmedelsförbrukning på dåliga vägar kan minskas, liksom färdvibration och buller som påverkar förarens hälsa samt slitage på fordon och gods. System för rullande reglering av däcktryck "CTIS"⁷ på tunga fordon är mer eller mindre standard i flera länder med gott om klena vägar och med innovativa regler för fordonens marktryck, exempelvis Argentina. REV förordar därför åtgärder som innebär ekonomisk stimulans för åkare att utrusta sina tunga fordon med CTIS för optimering av däckens luftryck under körning.

2023-09-07

Uno Jakobsson

Johan Granlund

Ordförande

Suppleant i styrelsen och föredragande

Riksförbundet Enskilda Vägar

Riksförbundet Enskilda Vägar är en partipolitisk obunden organisation som har till uppgift att bistå dem som arbetar med den enskilda väghållningen i Sverige, tillvarata de enskilda väghållarnas intressen samt representera dem gentemot politiker, myndigheter och organisationer. För närvarande har förbundet 13 400 medlemsföreningar, alla enskilda väghållare vars vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och tillsammans betjänar mer än 1 miljon fastigheter.

⁷ Internet 2023-08-29: <https://www.ttnews.com/articles/tire-inflation-system-suppliers-react-regulatory-reversal>