

Satsning för sammanhängande godsstråk – en statlig pott för BK4-åtgärder på kommunala och enskilda vägar

Förslag till beslut

Transportföretagen föreslår att en särskild pott inrättas för statligt stöd till bärighetshöjande åtgärder på det kommunala och enskilda vägnätet i syfte att uppnå bärighetsklass 4 (BK4).

Bakgrund

Regeringen har i propositionen *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur* (prop. 2024/25:28) fastslagit målsättningen att hela det statliga vägnät som i dag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4). Detta för att möjliggöra effektivare transporter med tyngre fordon (upp till 74 ton), vilket stärker näringslivets konkurrenskraft och minskar transporternas klimatpåverkan.

För att reformen ska få fullt genomslag krävs dock att hela transportkedjan, från start till mål, håller BK4-standard. En transport påbörjas och avslutas ofta på det icke-statliga vägnätet. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk (regeringsuppdrag LI2025/00936).

Transportföretagens förslag och skälen för förslaget

Nuvarande situation och utmaningar

Sverige har ett omfattande vägnät där statliga, kommunala och enskilda vägar samverkar. Det statliga vägnätet utgör cirka 10 000 mil, det kommunala cirka 4 100 mil och det enskilda vägnätet cirka 43 000 mil. Trafikverket arbetar med att upplåta det statliga vägnätet för BK4, men för att nå viktiga målpunkter som hamnar, terminaler och industrier måste transporterna ofta färdas på kommunala eller enskilda vägar. Många av dessa anslutningsvägar har i dag inte den bärighet som krävs, vilket skapar flaskhalsar och hindrar ett effektivt utnyttjande av de statliga investeringarna.

Ansvar för väghållningen på dessa vägar ligger på kommuner och enskilda väghållare, som ofta saknar de finansiella resurser som krävs för nödvändiga bärighetshöjande åtgärder, framför allt förstärkning av broar.

Behovet av sammanhängande godsstråk

För att Sverige ska kunna upprätthålla sin konkurrenskraft och nå sina klimatmål är effektiva godstransporter en nödvändighet. Genom att möjliggöra för tyngre lastbilar (BK4) kan samma mängd gods transporteras med färre fordon. Detta leder till:

- **Ökad transporteffektivitet och sänkta kostnader** för näringslivet, särskilt för basindustrier som skogs- och jordbruk.
- **Minskade koldioxidutsläpp** och minskat vägslitage per transporterat ton gods.
- **Stärkt totalförsvaret**, då ett robust och sammanhängande vägnät med hög bärighet är av stor betydelse för såväl civila som militära transporter i händelse av kris eller krig.

Utan sammanhängande BK4-stråk riskerar nyttan med de statliga investeringarna att utebli.

En ny statlig pott för bärighetshöjande åtgärder

Vår bedömning är att det krävs en riktad statlig insats för att accelerera omställningen till BK4 på det icke-statliga vägnätet. Transportföretagen föreslår därför att en särskild pott inrättas för att medfinansiera bärighetshöjande åtgärder på kommunala och enskilda vägar.

Stödet ska kunna sökas av kommuner och enskilda väghållare för investeringar som syftar till att uppnå BK4-standard. Exempel på åtgärder är:

- Förstärkning eller utbyte av broar.
- Förstärkning av vägkropp och tjälsäkring.
- Andra nödvändiga anpassningar för att klara 74 tons bruttovikt.

Stödet föreslås utgå som medfinansiering, där den sökande parten bidrar med en egen andel. Detta säkerställer lokalt engagemang och prioritering av de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna.

Transportföretagen föreslår att Trafikverket får i uppdrag att administrera den nya potten. Trafikverket hanterar redan i dag statsbidrag till enskild väghållning och har den tekniska kompetens som krävs för att bedöma ansökningar och säkerställa att åtgärderna bidrar till ett sammanhängande nationellt transportsystem.

Konsekvenser

Förslaget bedöms leda till positiva konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft, klimatomställningen och totalförsvaret. Genom att skapa sammanhängande godsstråk maximeras nyttan av redan gjorda och planerade statliga investeringar i väginfrastrukturen. Kostnaderna för den statliga potten bedöms vara små i förhållande

till de stora samhällsnyttor som uppstår i form av sänkta transportkostnader och minskade utsläpp.

Önskas mer information, vänligen kontakta Tina Thorsell, samhällspolitisk chef, tina.thorsell@transportforetagen.se eller Anders Josephsson, tf branschchef Sveriges Transportindustriförbund, anders.josephsson@transportforetagen.se