



# TANKTRANSPORTDAGEN

12 april 2019

Tankfordon för högre bruttovikter i Sverige och Finland  
Sven-Åke Sleth , Samat Nordic



**Samat**<sup>®</sup>



Historia mm

Nytta för kunden

Nytta för transportören

Teknikskifte

Infrastruktur



## Historiskt utveckling för bruttovikter

- 1968 höjdes vikten till 37,5 ton, dagens BK3.
- 1974 infördes 51,4 ton, dagens BK2.
- 1990 infördes beteckningen "bärighetsklass" (BK1) , 56 ton.
- 1993 ändrades bruttovikten på BK1-vägar till 60 ton.
- 2015 ändrades BK1- vägar till 64 ton.



Från i juni 2015 tillåts på BK1

- 64 tons bruttovikt vid axelavstånd 20,2 m
- 38 tons bruttovikt på släpvagn med axelavstånd 7,8 m
- Nytt regeringsuppdrag 13 maj 2015

**Trafikverket utredde förutsättningarna för ett 74 tons vägnät och rapporterade 30 november 2015.**

Sveriges Åkeriföretag anser att regeringsuppdraget borde kompletterats med syfte att:

- Tillåta upp till 34 m långa fordon
- Tidigare förslag med lämplighetsbesiktning med krav inom nio områden bör avsevärt förenklas för fordon längre än 25,25 m och tyngre än 64 ton



# Kundnytta vid tanktransport med tyngre fordon

## - Mer nyttolast.

I realiteten endast vid transporter mellan större företag och depåer där tanklagringskapaciteten är tillräcklig.

Flertal mottagningsställen har begränsad kapacitet för mottagning av t.ex. Kemikalier så nyttoeffekten uteblir.

Lastnings- och mottagningsanläggningar är ofta inte anpassade för större volymer i tyngre eller längre fordon

Lägre kostnader i de fall kunden har ett lägre tonpris vid större laster.

## - Samlastningar

Kan utnyttjas i begränsad omfattning men beroende på krav på leveransdagar och olika produkter är det ofta svårt att utnyttja.

## - Färre transporter

Färre transporter ger miljöfördelar för kunden där myndigheterna givit begränsningar för tillstånd etc.

Lägre kostnader i de fall kunden har ett fast pris per transport oavsett laststorlek.



## Nytta för transportören med tyngre fordon

### - **Mer nyttolast.**

Ökande intäkter i de fall man lyckas behålla tonpriset eller lyckas med en lönsam kompromiss med kunden.

### - **Samlastningar**

Den större lastkapaciteten kan ge lönsamma fördelar vid samlastningar, d.v.s flera delpartier för en eller flera kunder för samma last, dock beroende på krav på leveransdagar och olika produkter är det ofta svårt att utnyttja.

### - **Färre transporter**

I de fall kunden har ett fast pris per transport oavsett laststorlek ingen nytta för transportören.

### - **Kombinations ekipage typ link**

Vid transport av container kan link-ekipage ge nya möjligheter för transportören.



### **Tankfordon har lång livslängd.**

Den långa livslängden gör teknikomställning långsam och / eller kostsam.

Kommande långsiktiga investeringar svåra att ta beslut om:  
Snabba och i sig bra beslut - typ 64 ton – kan fort förändra en ny genomförd investering till en dålig affär.  
Exempel fyraxlade släpvagnar med super-singelhjul.

### **Ofta gränsöverskridande.**

Många transportföretag i Norden kör gränsöverskridande vilket gör att särbestämmelser med ökade viklet i ett land ger konkurrensnackdelar i ett annat.

Exempel 4-axlade trailers i Danmark måste köra med lyft axel i Sverige

Svensk 4-axlade trailers kan bara användas i Sverige, inte t.ex. i Finland

Höga produkt-densiteter gör att behovet av längre fordon är mindre än för andra varuslag.



**I de konkreta fall som vi fram till idag sett på är den största begränsningen brister i infrastrukturen.**

- Broar som inte klarar högre vikter utan ombyggnad, vilket lär ta lång tid men är en mycket lönsam investering. Nyttan 2,5 ggr större än kostnaden.
- Utbyggnaden av BK4 går mycket långsamt och knappt hälften av BK1 planeras vara uppgraderad till BK4 2029, om tio år.
- Ca 450 mil av huvudvägnätet föreslås öppnas för 34,5 m långa fordon 2025, om fem år.





# Finskt 76-tons ekipage





Samat  
ZI de Seyssuel – 1654  
F – 38216 VIENNE Cedex  
Tél : +33 (0)474 78 80 20  
Fax : +33 (0)474 78 80 35  
[contact@groupesamat.com](mailto:contact@groupesamat.com)

[groupesamat.com](http://groupesamat.com)