

RAPPORT

Vägtrafikklaster – Tunga fordons vikt i rörelse

Nationell sammanställning, korttidsmätningar (7 dygn)

År 2020 – 2025



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägtrafikklaster – Tunga fordons vikt i rörelse, Nationell sammanställning, korttidsmätningar (7 dygn), År 2020 – 2025.

Författare: Per Melén och Ylva Lindström

Dokumentdatum: 2026-04-24

Version: 1.0

Kontaktpersoner: Per Melén och Ylva Lindström, Trafikverket

Publikationsnummer: 2026:082

ISBN: 978-91-8045-589-3

Omslagsfoto: Bilden visar bulktransport vid mätplats Kungsbacka N Arendal, väg E6/E20. Foto Trafikia.

Sammanfattning

Trafikverket har sedan 2002 mätt axellaster och från 2004 redovisat axellaster, bruttovikter och fordonens nedbrytande förmåga för fordon med bruttovikt över 3,5 ton.

Denna rapport redovisar resultatet från 2025 års mätningar genomförda under april till början av november. Totalt har mätningar skett på 33 stycken platser. Av dessa platser är 14 stycken mätta sedan 2004 och benäms Klassiska programmet. För dessa mätplatser redovisas även historiska resultat.

Mätningarna sker vid ett mättillfälle per mätplats, omfattande sju sammanhängande dygn, och mäts i huvudsak under samma kalendertid varje år.

Redovisningen visar trafikens omfattning, fordonsslag, fordons- och axelgruppsvikter, överlaster samt trafiklasternas nedbrytande påverkan på vägnätet (ESAL).

Det samlade resultatet för det Klassiska programmet är inte framtaget från en statistiskt urvalsmodell men ger en indikation om utvecklingen som visar att från 2004-2019 var ökningen för både antal fordon och vägd vikt i snitt ca 4,5 procent men har därefter avstannat och planat ut. Sedan toppnoteringar 2021 och 2022 har utveckling minskat något. Sett över hela perioden 2004-2025 har både antal fordon och vägd vikt i snitt ökat med ca 3,1 procent per år.

Medelvikten för undersökta fordon har sedan mätstarten 2004 varit drygt 28 ton. Medelvikt år 2025 var för det klassiska programmet 28,9 ton.

Mätplatsernas karaktär skiftar utifrån olika bruttoviktskategorier men mätningarna visar en viss ökning av andel fordon med bruttovikt över 64 ton. Bruttoviktskategorin $8 < x \leq 35$ ton är den dominerande kategorin och har under åren 2020-2025 varit runt 60 procent.

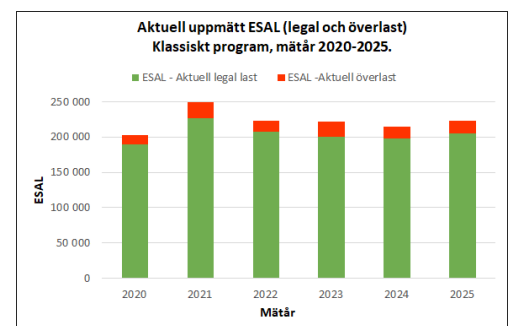
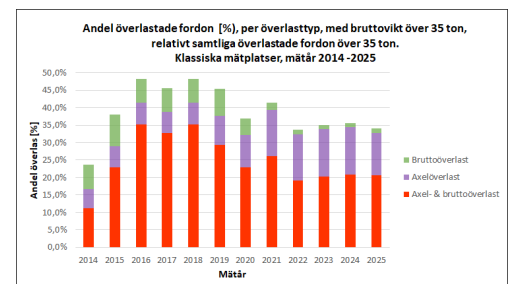
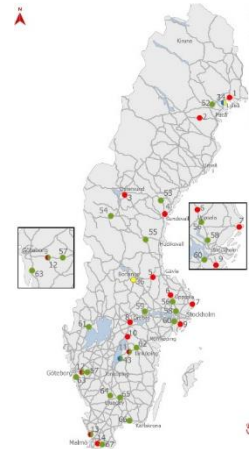
Andelen överlastade fordon varierar från 24 till 67 procent mellan olika mätplatser. Den vanligaste typen av överlast är med både axel- och bruttoöverlast. Andelen överlastade fordon i det Klassiska programmet över 35 ton uppgick till 34 procent år 2025. De senaste årens nivåer är dock cirka 10 procent lägre jämfört med år 2019 och tidigare. Då det finns en viss mätosäkerhet av uppmätta värden i fält har en känslighetsanalys för överlastandelar genomförts, se kap 2 och 7.

92 procent av trafikens nedbrytande förmåga härrör från legala laster som mättes under 2025.

Fordonspassager för det klassiska programmet under 2020-2025 har utvecklingen för enskilda fordons nedbrytande förmåga i medeltal (B-faktorn) varit stabil. Möjligen har det skett en svag ökning sedan år 2022.

ESAL – medel, B-faktorn, mätår 2025, Klassiskt program

- Över 3,5 ton 1,15
- Över 35 ton 2,41



Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
1 Inledning.....	5
1.1 Introduktion	5
1.2 Syfte och mål.....	6
1.3 Historik och tidigare redovisningar	6
1.4 Organisation och ansvar.....	7
1.5 Tidsperiod.....	7
1.6 Förkortningar.....	7
2 Undersökningen och resultat i korthet	8
2.1 Omfattning	10
2.2 Fordonsparken	13
2.3 Överlast	14
2.4 ESAL	17
3 Undersökningens inriktning och genomförande.....	20
3.1 Mätplatser	21
4 Regler och beräkningsförutsättningar.....	22
4.1 Definitioner	22
4.2 Tillåtet axelgruppstryck.....	22
4.3 Tillåten bruttovikt.....	23
4.4 ESAL	24
5 Fordonsklassificering.....	27
5.1 Fordonskomponenter och fordonsslag.....	28
5.2 Fordonsklasser.....	29
5.3 Fordonskategorier	29
6 Mätkvalitet	30
6.1 Innehåll – grunddata från mätningar	30
6.2 Aktualitet.....	30
6.3 Tillförlitlighet	30
6.4 Tillgänglighet och tydlighet	32
6.5 Jämförbarhet.....	35
7 Resultat.....	37
7.1 Övergripande resultat för perioden 2004–2025.....	37
7.2 Antal tunga fordon, samtliga mätplatser	42

7.3 Tunga fordons karaktär	43
7.4 Tunga fordons vikter	50
7.5 Tunga fordons överlast.....	58
7.6 Tunga fordons ESAL.....	69
Bilaga 1 – Mätplatser 2020–2025	
Bilaga 2 – Definitioner	
Bilaga 3 – Mätplatsrapporter 2025	

1 Inledning

1.1 Introduktion

Axellaster från tunga fordon (bruttovikt över 3,5 ton) svarar för huvuddelen av nedbrytningen på det statliga vägnätet. Det är därför betydelsefullt att ha information om den tunga trafikens omfattning och vikters belastning på vägnätet.

Trafikverket har sedan 2002 mätt axellaster och från 2004 redovisat axellaster, bruttovikter och fordonens nedbrytande förmåga på vägnätet på ett flertal platser i landet. Analyser från mätningarna presenteras i årliga mätplatsrapporter samt en årlig sammanfattande nationell rapport. Mätplatserna har under åren 2014 till 2023 grupperats i olika mätprogram utifrån vägens bärighet för att möjliggöra varierande slag av analyser.

Från 2018 har statliga vägar succesivt klassats om från bärighetsklass 1 (BK1) till bärighetsklass 4 (BK4). Mätplatser som ursprungligen låg på BK1 vägnätet och därmed tillhörde BK1 programmet har flyttats över till BK4 programmet när vägnätet lyfts upp till BK4. För 2025 års mätningar ligger en mätplats på BK1 vägnät övriga mätplatser på BK4 vägnät.

Från 2024 har ett omtag gjorts vad beträffar mätplatser då BK4 numera är infört på stor del av det statliga huvudvägnätet. Behovet av att få ett mer representativ lägesbild på ett utpekad vägnät har också funnits. Nya mätavsnitt och mätplatser har tagits fram utifrån en statistisk urvalsmodell där urvalssannolikheten är proportionell mot trafikflödet (ÅDT) för tunga fordon. Mätavsnitten har dragits från det statliga vägnätet som är funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstransporter och benämns Urval 24.

De framtagna mätavsnitten och mätplatserna är indelade i tre grupper där respektive grupp mäts vart tredje år. Under 2025 har den andra av dessa grupper blivit mätt (Urval 24 B). Mätning har även skett på de 14 klassiska mätplatserna där det finns mät historik och resultat från 2004 respektive 2010.

Vad gäller resultatredovisningen för mätplatserna respektive år (2020–2025) baseras denna på de belastningsbestämmelser som var gällande vid det studerade året. I de fall en väg lyfts upp från BK1 till BK4 kan konsekvensen därmed bli att en transport som klassats som överlast ena året klassas som tillåten året efter. Överlastandelen vid mätplatsen skulle därmed i teorin kunna gå ned mellan åren, något som behöver beaktas vid analys och slutsatser från mätresultaten.

Utfallet för respektive mätplats finns att tillgå i separata mätplatsrapporter, se bilaga 3.

Redovisningen omfattar endast tunga fordon med bruttovikt över 3,5 ton och visar trafikens omfattning och konfiguration, fordons och axelgruppsvikter, överlaster samt trafiklasternas nedbrytande påverkan på vägnätet (ESAL).

1.2 Syfte och mål

Syftet med undersökningen "Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse" är att ge ökad kunskap om belastningen på vägnätet och dess omfattning. Kunskapen ger bland annat underlag för

- resursallokering för investering, drift och underhåll av vägar
- planering av vägunderhållsåtgärder
- dimensionering av vägkonstruktioner
- vägteknisk utveckling
- upphandling och uppföljning av kontrakt kopplat till investering, drift och underhåll av vägar
- åtgärder för ökad regelefterlevnad.

Målen med undersökningen är att på nationell nivå

- få indikation om förändringar över tiden avseende vägnätets nyttjande vad gäller axellaster, bruttovikter, fordonsslag mm
- få en uppfattning om överlasters storlek och omfattning
- erhålla information om fordonens kapacitetsutnyttjande avseende tillåten bruttovikt
- studera specifika frågeställningar, t.ex. i samband med införandet av 74 tons tillåten bruttovikt eller fordonståg med längder mellan 25,25 och 34,5 meter
- redovisa den tunga trafikens nedbrytande påverkan (ESAL) på vägkonstruktioner.

Målen når vi genom årliga samt treårigt cykliska korttidsmätningar med långa tidsserier. Även enstaka mätningar eller mätningar under ett begränsat antal kalenderår förekommer men då med specifika syften.

1.3 Historik och tidigare redovisningar

Föreliggande rapport ingår i en serie publikationer med början år 2002:

- | | |
|--|--|
| • BWIM-mätningar 2002 och 2003, Slutrapport | VVPubl 2003:165 |
| • BWIM-mätningar 2004–2005, Projektrapport | Publikation 2006:136, ISSN 1401-9612 |
| • BWIM-mätningar 2006, Sammanfattning | Publikation 2007:12, ISSN 1401-9612 |
| • BWIM-mätningar 2007, Sammanfattning | Publikation 2008:29, ISSN 1401-9612 |
| • BWIM-mätningar 2008, Sammanfattning | Publikation 2009:25, ISSN 1401-9612 |
| • BWIM-mätningar 2009, Sammanfattning | Publikation 2010:9 |
| • Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse, Korttidsmätningar (7 dygn), År 2014 – 2019. | Publikation 2020:189, ISBN 978-91-7725-719-6 |
| • Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse, Nationell sammanställning mätprogram Korttidsmätningar (7 dygn), År 2015 – 2020. | Publikation 2021:139, ISBN 978-91-7725-899-5 |
| • Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse, Korttidsmätningar (7 dygn), År 2016 – 2021. | Publikation 2022:116, ISBN 978-91-8045-070-6 |
| • Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse, Nationell sammanställning, korttidsmätningar (7 dygn), År 2018 – 2023. | Publikation 2024:116, ISBN 978-91-8045-333-2 |
| • Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse, Nationell sammanställning, korttidsmätningar (7 dygn), År 2019 – 2024. | Publikation 2025:099, ISBN 978-91-8045-465-0 |

Mellan år 2011 och 2019 har kortare sammanställningar i form av arbets-PM tagits fram som underlag för intern dialog och extern kommunikation. Operativa fältmätningar har dock genomförts kontinuerligt varje år.

1.4 Organisation och ansvar

Beställare av undersökningen Tunga Fordons Vikt i Rörelse "TFVR" är cPLg Sandra Nordahl. Ansvarig för TFVR-undersökningen är sedan 2015 Trafikverkets sektion UHvåda med Per Melén som undersökningsledare.

Styrgrupp för arbetet är "Styrforum Trafikdata", där Magnus Holmström PLgp är sammankallande. I styrforum ingår (mars 2026):

Trafikverks-organisation	Namn
cPLg	Sandra Nordahl (Ordförande)
cPLts	Anders Broberg
cPLvr	Jörgen Einarsson
cPLgp	Josefin Fryxell
cV	Ulrika Honauer
cPLgd	Olof Johansson
cTRodv	Maja Larsson
cUHvåd	Susanne Planath
IKTdvå	Susanne Sjölund

1.5 Tidsperiod

Rapporten omfattar resultatet från årliga mätningar 2020 till 2025 under perioden april till början av november. Respektive mätplats mäts om möjligt vid samma vecka varje år. Ett mättillfälle omfattar sju sammanhängande dygn.

1.6 Förkortningar

- BK Bärighetsklass, beskriver i vilken omfattning tunga fordon får belasta en bro eller väg. Trafikverket delar in statliga vägar i klasserna BK1, BK2, BK3 och BK4.
- ESAL Equivalent Single Axle Load
- TFVR Tunga Fordons Vikt i Rörelse

2 Undersökningen och resultat i korthet

Axellaster från tunga fordon svarar för huvuddelen av nedbrytningen på det statliga vägnätet. Trafikverket har sedan 2002 mätt axellaster och från 2004 redovisat axellaster, bruttovikter och fordonens nedbrytande förmåga för fordon med bruttovikt över 3,5 ton på vägnätet på ett flertal platser i landet. Vi använder mätsystem som bygger på BWIM-teknik (Bridge Weigh In Motion) med töjningsgivare monterade under en plattrambro.

Denna rapport redovisar resultatet från 2025 års mätningar genomförda under april till början av november. Totalt har mätningar skett på 33 stycken platser.

De så kallade klassiska mätplatserna, 14 stycken, är mätta sedan 2004 med något undantag. Platserna utpekades initialt som intressanta utifrån vägstråk och typ av tung trafik. Tillsammans utgör de så kallade Klassiska programmet. För dessa mätplatser redovisas även historiska resultat.

De andra mätplatserna, Urval 24, är nya och framtagna utifrån en statistisk urvalsmodell. Urvalet är indelat i tre grupper där respektive grupp mäts vart tredje år. Under år 2025 har mätningar skett i gruppen Urval 24 B som består av 20 mätplatser, varav tre (3) är från det Klassiska programmet.

Det har även skett mätningar för ytterligare två (2) mätplatser.

Syftet med undersökningen är att ge ökad kunskap om belastningen på vägnätet och dess omfattning. Målen med undersökningen är att på nationell nivå

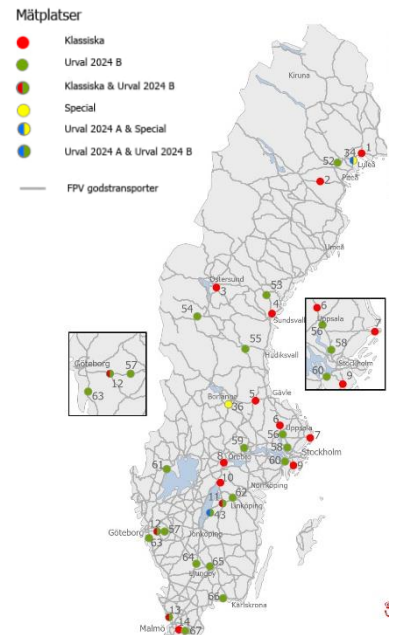
- få indikation om förändringar över tiden avseende vägnätets nyttjande vad gäller axellaster, bruttovikter, fordonsslag mm
- få en uppfattning om överlasters storlek och omfattning
- erhålla information om fordonens kapacitetsutnyttjande avseende möjlig totalvikt
- ta fram underlag för att kunna studera specifika frågeställningar, t.ex. i samband med införandet av 74 tons tillåten bruttovikt eller förekomsten av fordonståg med längder mellan 25,25 och 34,5 meter.
- redovisa den tunga trafikens nedbrytande påverkan (ESAL) på vägkonstruktioner.

Några av de klassiska mätplatserna har de senaste åren, av mättekniska skäl, bytts ut till närliggande likvärdiga mätplatser med motsvarande trafiksituation för att erhålla jämförbara resultat.

Vad gäller resultatredovisningen för mätplatserna respektive år (2020–2025) baseras denna på de belastningsbestämmelser som var gällande vid det aktuella mätåret.

Mätningarna sker vid ett mättillfälle per mätplats, omfattande sju sammanhängande dygn, och mäts i huvudsak under samma kalendertid varje år.

Redovisningen visar trafikens omfattning, fordonsslag, fordons- och axelgruppsvikter, överlasters samt trafiklasternas nedbrytande påverkan på vägnätet (ESAL). Det samlade resultatet för det Klassiska programmet är inte framtaget från en statistisk urvalsmodell men ger en indikation om utvecklingen. För Urval 24, baserad på en statistisk urvalsmodell, är målet att resultatet



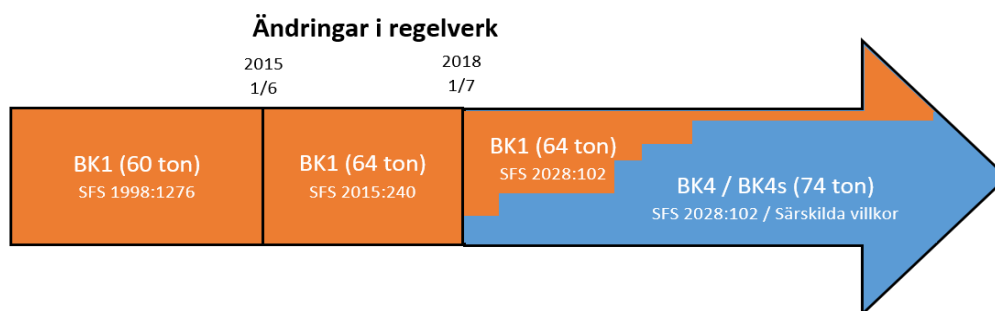
framöver ska ge en representativ bild av Trafikverkets vägnät "Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter" som är totalt är ca 23 300 Km.

Beställare av arbetet har varit cPLg Sandra Nordahl. Trafikverkets sektion UHvåda ansvarar för undersökningens genomförande sedan 2015, med Per Melén som undersökningsledare.

De regelförutsättningar som ligger till grund för beräkningar och sammanställningar som skett utgår från:

- a) Vid mättillfälle gällande [Trafikförordning \(1998:1276 4 kap 11-14§\)](#)
- b) Vid mättillfälle gällande [Lag om vägtrafikdefinitioner \(2001:559\)](#)
- c) Trafikverkets egna ställningstaganden
 - Regler och beräkningsförutsättningar – Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse, version 1.4
 - Fordonsklasser och fordonskomponenter – Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse" version 1.3

Trafikförordningen har de senaste åren i vissa avseenden ändrats och kompletterats vilket styrt undersökningens utformning samt påverkat den tunga fordonsflottans karaktär. Justeringarna som infördes 1 juni 2015 ökade den tillåtna bruttovikten från 60 till 64 ton på BK1-vägnätet. 1 juli 2018 infördes BK4-vägnätet med 74 tons maximalt tillåten bruttovikt. I början på år 2025 hade 88 procent av vägnätet "Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter" bärighetsklass BK4 eller BK4s. Tillåtna axellaster har i princip varit oförändrade över tid.



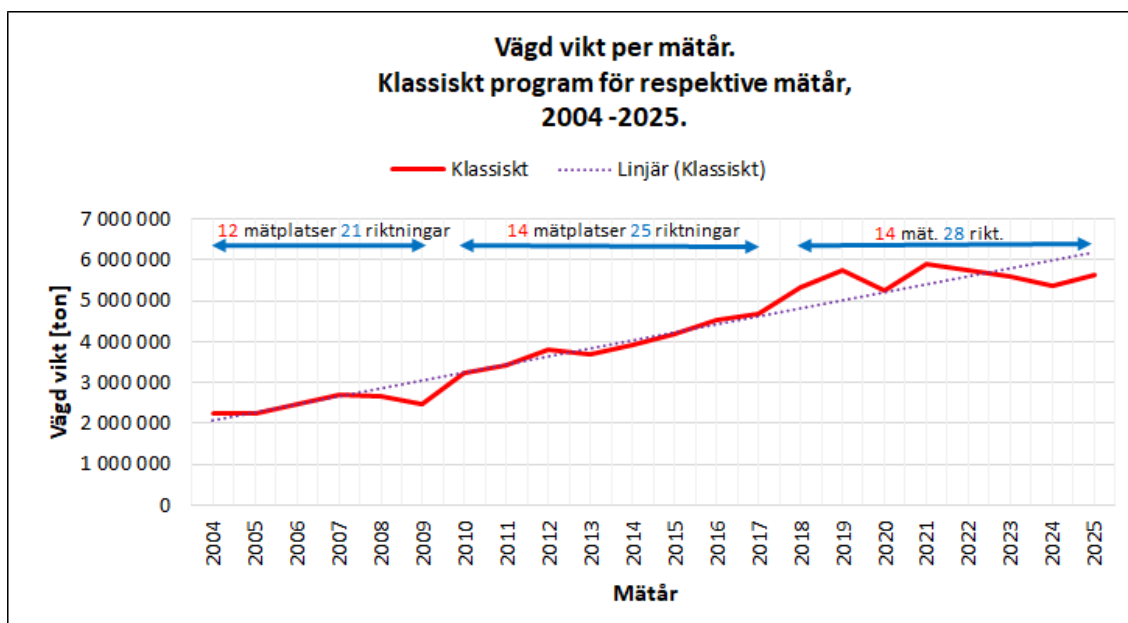
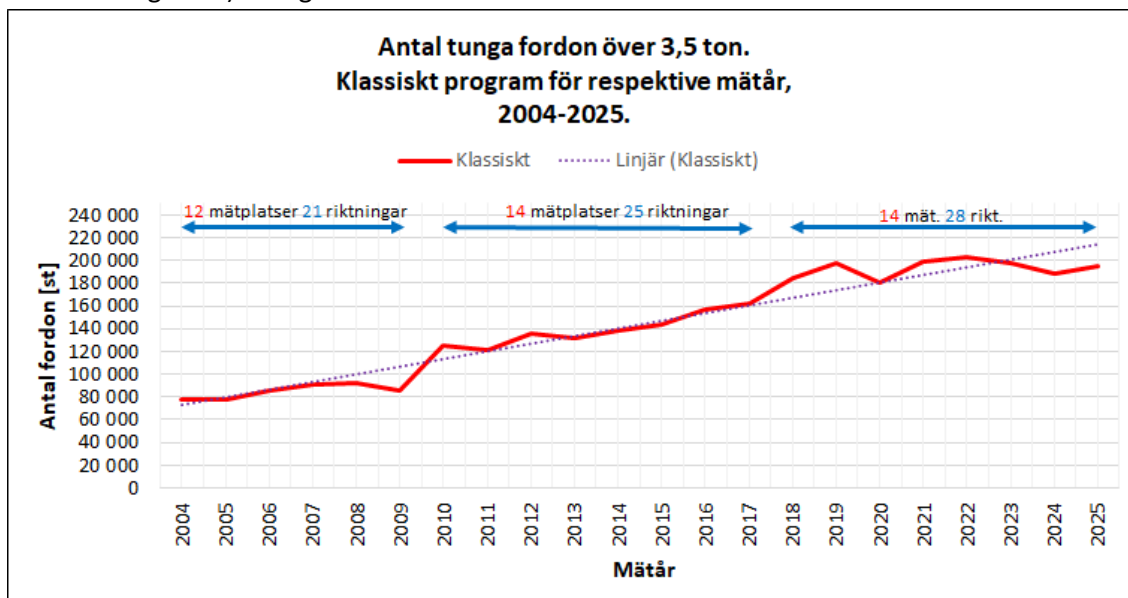
De klassiska mätplatserna har sedan 2018 succesivt gått från att tillhöra ett BK1 till BK4-vägnät. Från år 2024 tillhör samtliga klassiska mätplatser BK4-vägnät. För Urval 24 B finns för år 2025 en mätplats som tillhör BK1-vägnät. Övriga mätplatser i Urval 24 B tillhör BK4-vägnät.

I redovisningen har fordon som trafikerar det svenska vägnätet beskrivits som komponenter vilka enskilt, eller i kombination med andra komponenter, utgör olika fordonsklasser. Fordonskomponenterna har dessutom grupperats i olika fordonskomponentslag såsom dragfordon, påhängsvagn eller trailer. I samtliga fordonskomponentslag finns flera varianter av fordon främst beroende på antal axlar, maximala tillåtna vikt och dess funktion, se kap 5.1.

Mätosäkerhet avseende axellaster redovisas för överlast. Mätosäkerhet avseende axelavstånd mellan angränsande axlar i axelgrupper påverkar i de flesta fall överlast och trafikens nedbrytning marginellt. Fordonens uppmätta axelgruppstyper kan dock i vissa fall påverkas av mätosäkerheten då axelavstånd i en axelgrupp i många fall ligger strax över Trafikförordningens nedre gränsvärden för olika axelgruppstyper. Ovanstående mätosäkerhet redovisas inte i denna rapport men framgår i rapporterna för respektive mätplats, se bilaga 3.

2.1 Omfattning

Omfattningen av programmen mellan åren 2004 och 2025 (antal fordon med bruttovikt över 3,5 ton samt vägd vikt) framgår nedan:

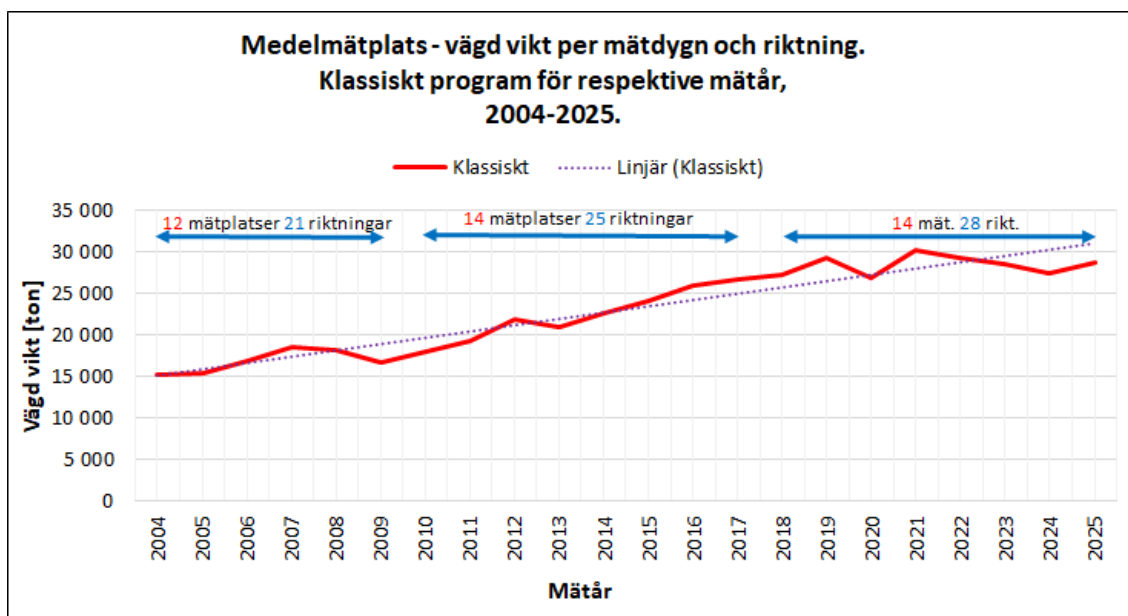
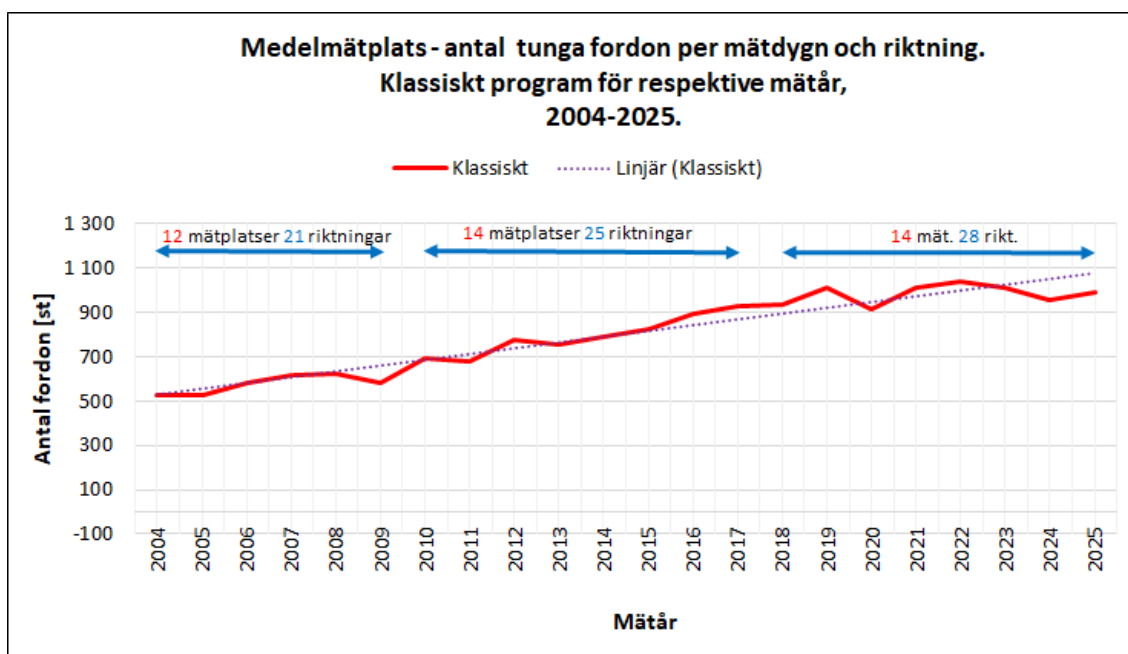


Det klassiska programmets ökning år 2010 och 2018 kan kopplas till att programmet fick fler mätplatser och/eller fler mätriktningar. Mätåret 2010 hade även fler mätdygn.

För det klassiska programmet och från år 2004 till 2019, var ökningen för både antal fordon och vägd vikt i snitt ca 4,5 procent men har därefter avstannat och planat ut. Sedan toppnoteringen för vägd vikt 2021 och antal fordon 2022 har utveckling minskat något. Sett över hela perioden 2004-2025 har både antal fordon och vägd vikt i snitt ökat med 3,1 procent per år.

Antal passerade fordon för det klassiska programmet under 2025 var runt 194 700 stycken och vägd vikt (bruttovikt) var för det klassiska programmet 5 625 300 ton.

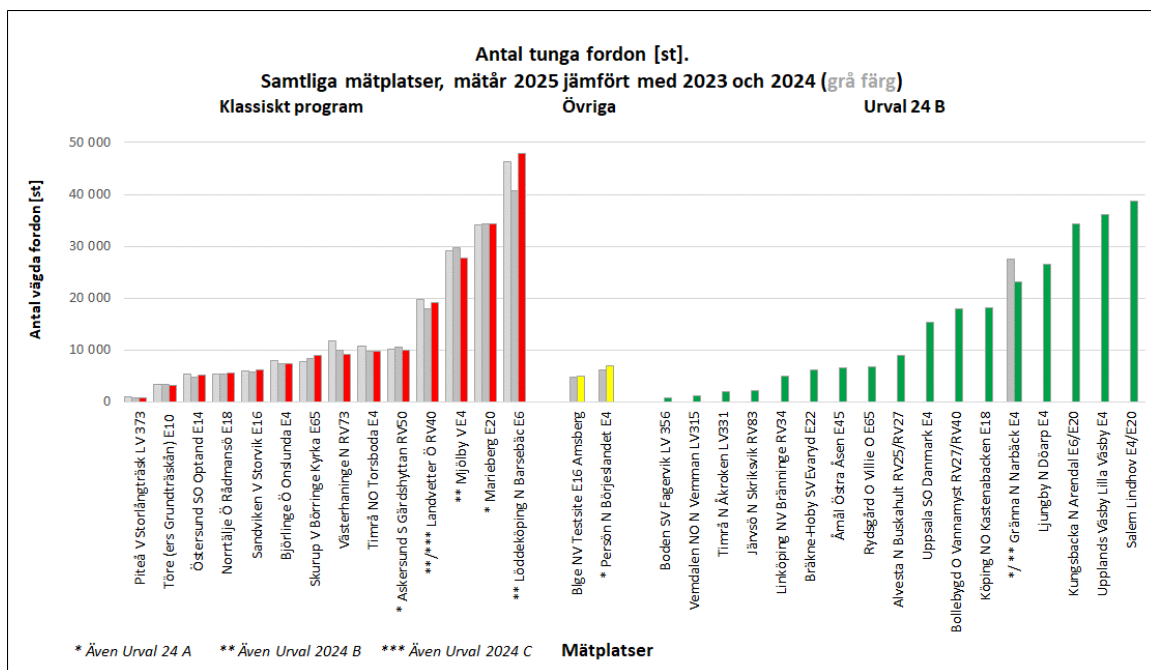
I det nya urvalet av mätavsnitt, Urval 24, har en tredjedel av avsnitten blivit mätta under år 2025. Där har cirka 343 700 tunga fordon registrerats i grupp Urval 24 B och väg vikt uppgick till 9 587 500 ton.



Antal tunga fordon per mätdag och riktning för en medelmätplats år 2025 var i det Klassiska programmet cirka 990 stycken, något fler än för 2024 (960 st).

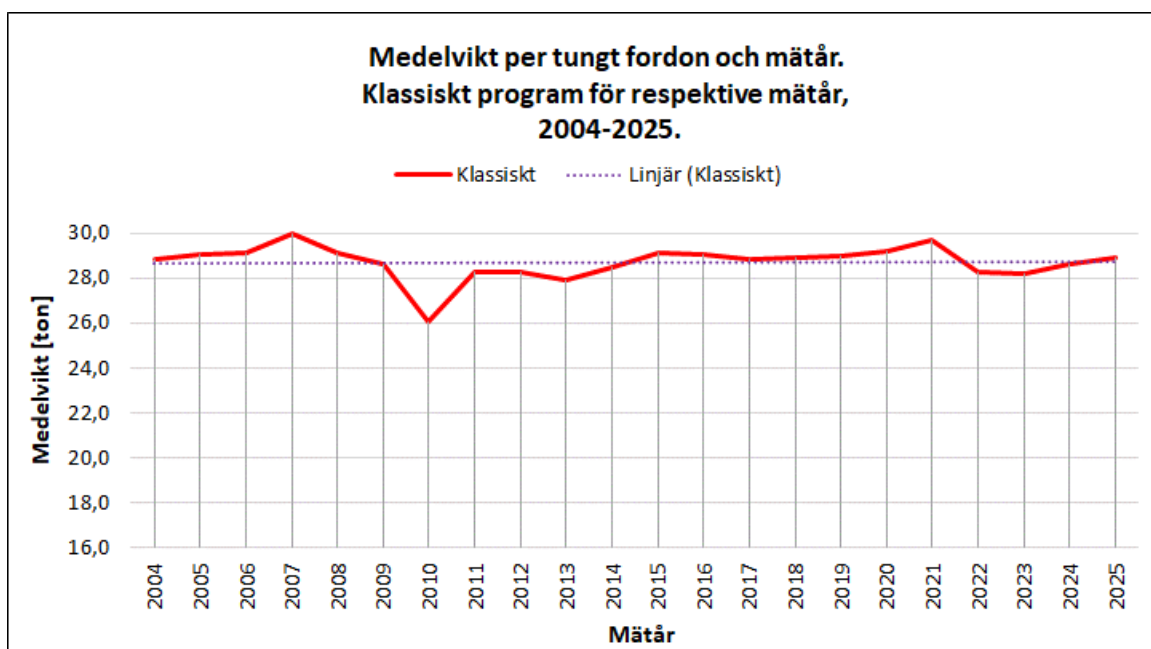
Vägd vikt per mätdag och riktning för en medelmätplats år 2025 var i det Klassiska programmet cirka 28 700 ton, något mer än för 2024 (27 460 ton).

I Urval 24 B var det cirka 1 230 tunga fordon per mätdag och riktning för en medelmätplats. Den vägda vikten för en medelmätplats i grupp Urval 24 B uppgick till 34 240 ton per mätdag och riktning.



I det Klassiska programmet har flest passager, ca 48 000 registrerats i Löddeköpinge N Barsebäck i Skåne. Minst antal passager hade Piteå V Storlångträsk i Norrbotten med ca 730 stycken. Löddeköpinge som hade färre passager 2024 än tidigare år har ökat 2025 och ligger något över nivån som uppmättes 2023.

I Urval 24 B ligger en mätplats i snitt på 17 100 fordon att jämföras med 14 000 fordon i det klassiska programmet.

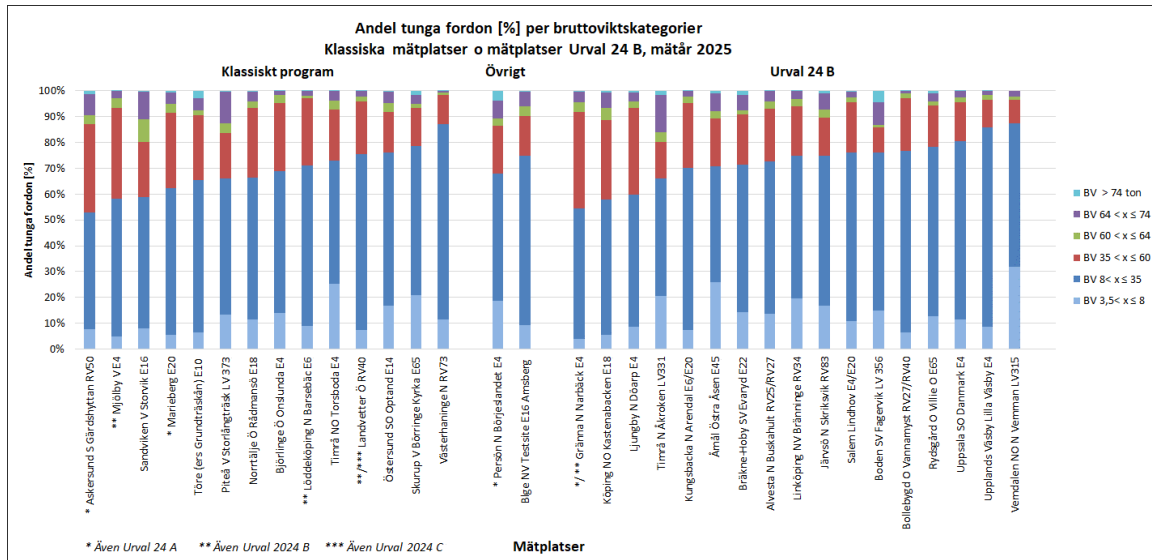


Medelvikten för undersökta fordon har sedan mätstarten 2004 varit drygt 28 ton. Medelvikt år 2025 var för det klassiska programmet 28,9 ton.

För Urval 24 B var medelvikten 27,9 ton.

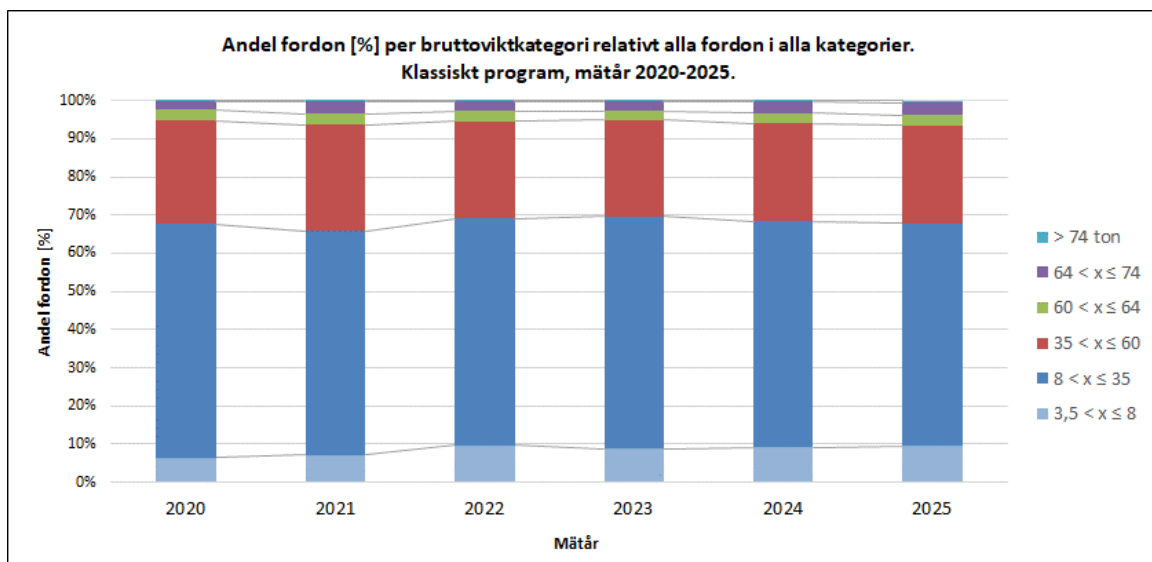
2.2 Fordonsparken

Andelen fordon i olika bruttoviktscategorier varierar stort mellan olika mätplatser. Lokala skogs- och industrietableringar påverkar fordonssammansättningen för framför allt de tyngre fordonsklasserna. Mätplatser under semesterperioden får en större andel fordonspassager med husbilar och bil med husvagn (3,5–8 ton). Mätplatser nära tätbebyggt område kan få högre andelar i form av hantverkar- och varubilar.



Mätplatserna ovan är sorterade utifrån bruttoviktscategorin 3,5 < x ≤ 35 ton. Mätplatsernas karaktär skiftar utifrån olika bruttoviktscategorier. I det Klassiska programmet har Sandviken V Storvik, Piteå V Storlångträsk och Askersund S Gärdshyttan störst andel fordon över 64 ton.

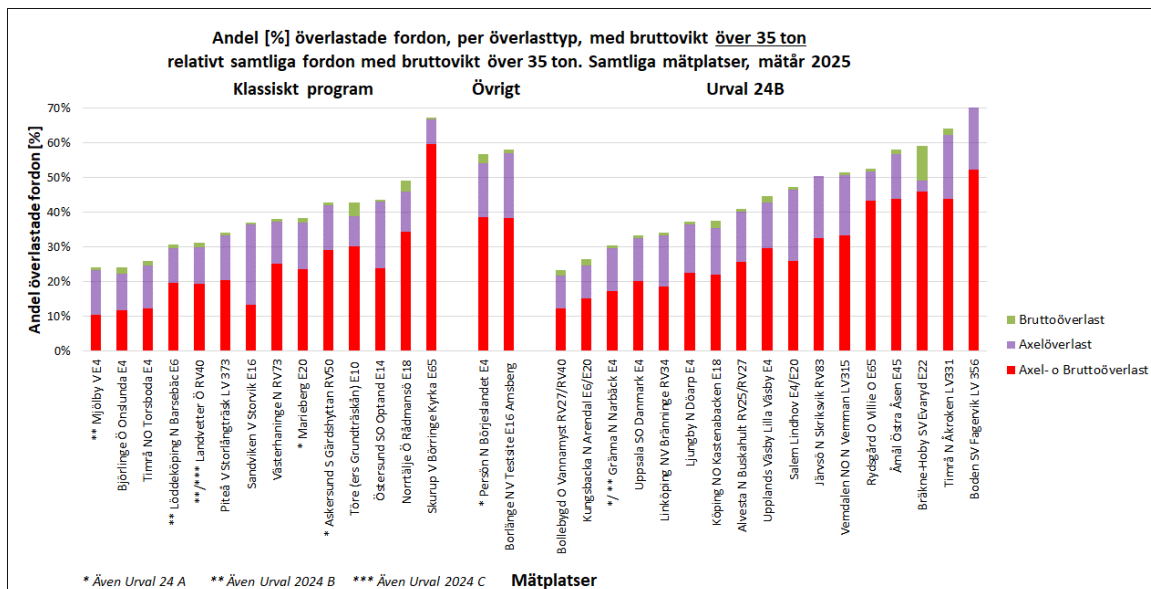
I Urval 24 B har Timrå N Åkroken och Boden SV Fagervik störst andel fordon över 64 ton. Boden SV Fagervik är den mätplats där flest fordon över 74 ton har passerat.



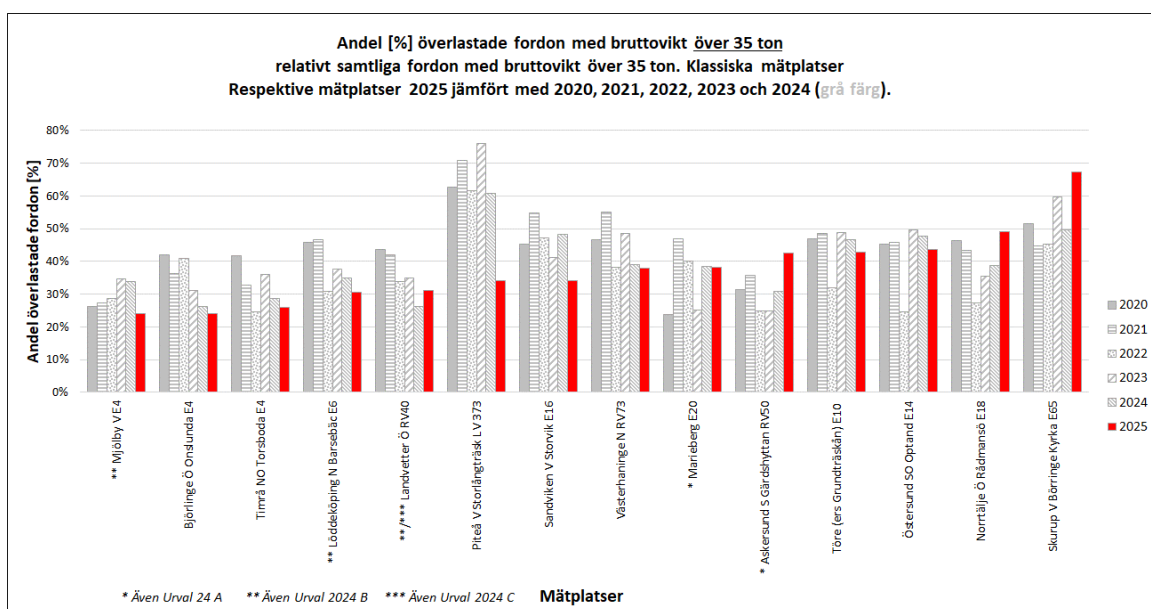
Ändringarna i regelverket 2015 respektive 2018 gjorde att vägnätet successivt öppnades upp för tyngre fordon. I diagrammet ovan syns en viss ökning av andel fordon med bruttovikt över 64 ton. Bruttoviktscategorin 8 < x ≤ 35 ton är den dominerande kategorin och har under åren 2020–2025 varit runt 60 procent.

2.3 Överlast

Diagrammet nedan visar andelen överlastade fordon per överlasttyp, med bruttovikt över 35 ton per mätplats. Andelen överlastade fordon varierar från 24 till 67 procent mellan olika mätplatser. Den vanligaste typen av överlast är med både axel- och bruttoöverlast (röda stapeln).



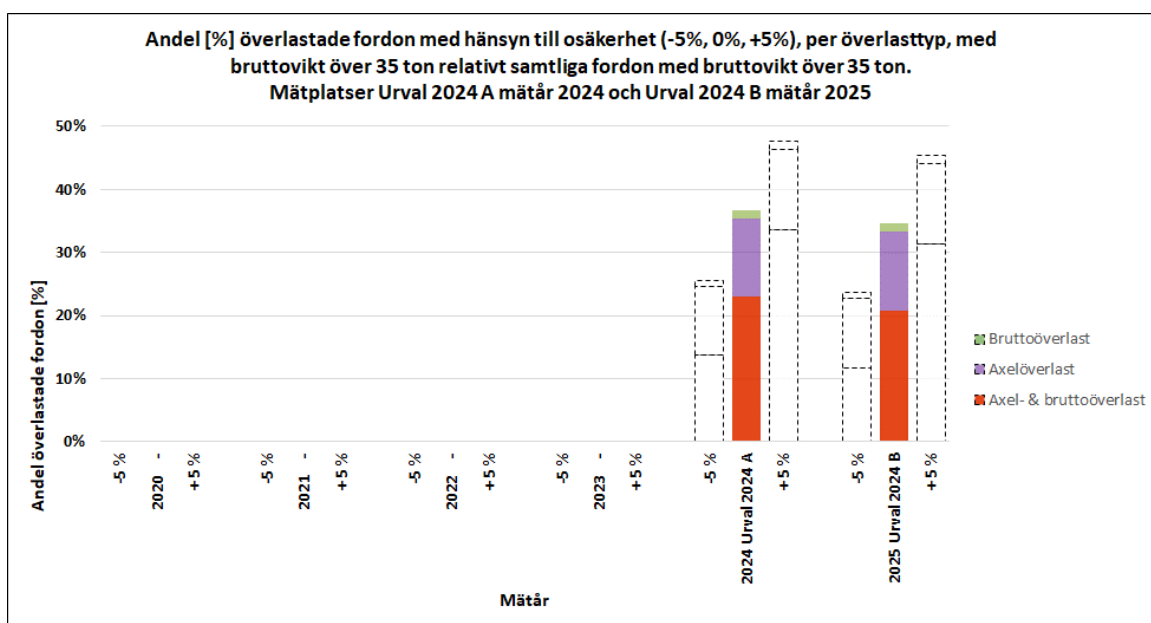
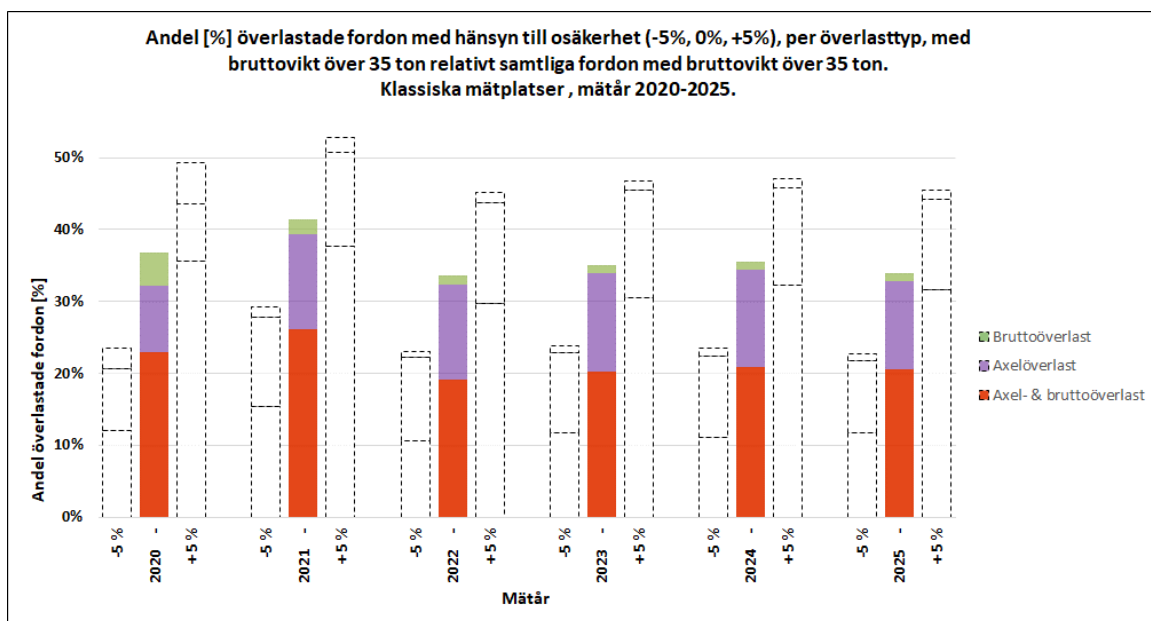
Tittar vi på överlastandelarna för perioden 2020-2025 ser vi att det finns en variation mellan åren för mätplatserna i det Klassiska programmet.



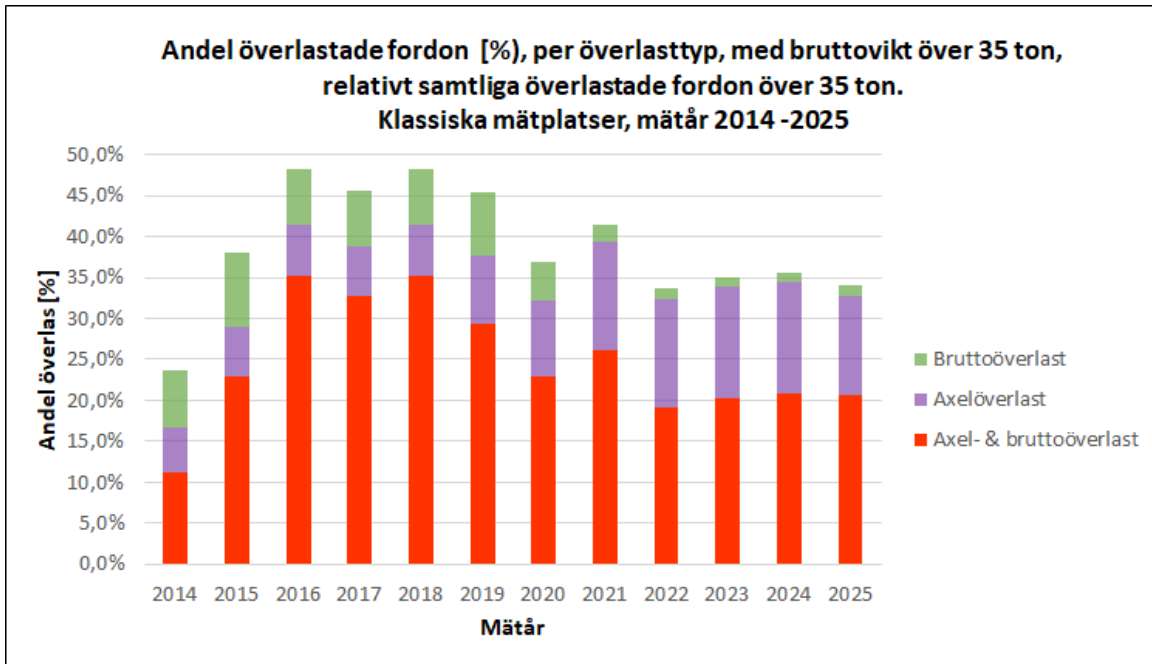
Andelen överlastade fordon i det Klassiska programmet över 35 ton uppgick till 34 procent år 2025. 33 procent hade axelöverlast (fordon med enbart axelöverlaster samt fordon med axelöverlast & bruttoöverlast) och 22 procent hade bruttoviktöverlast (fordon med enbart bruttoöverlaster samt fordon med axelöverlast & bruttoöverlast).

Motsvarande överlastandelar i Urval 24 B ligger på samma nivåer som i det Klassiska programmet.

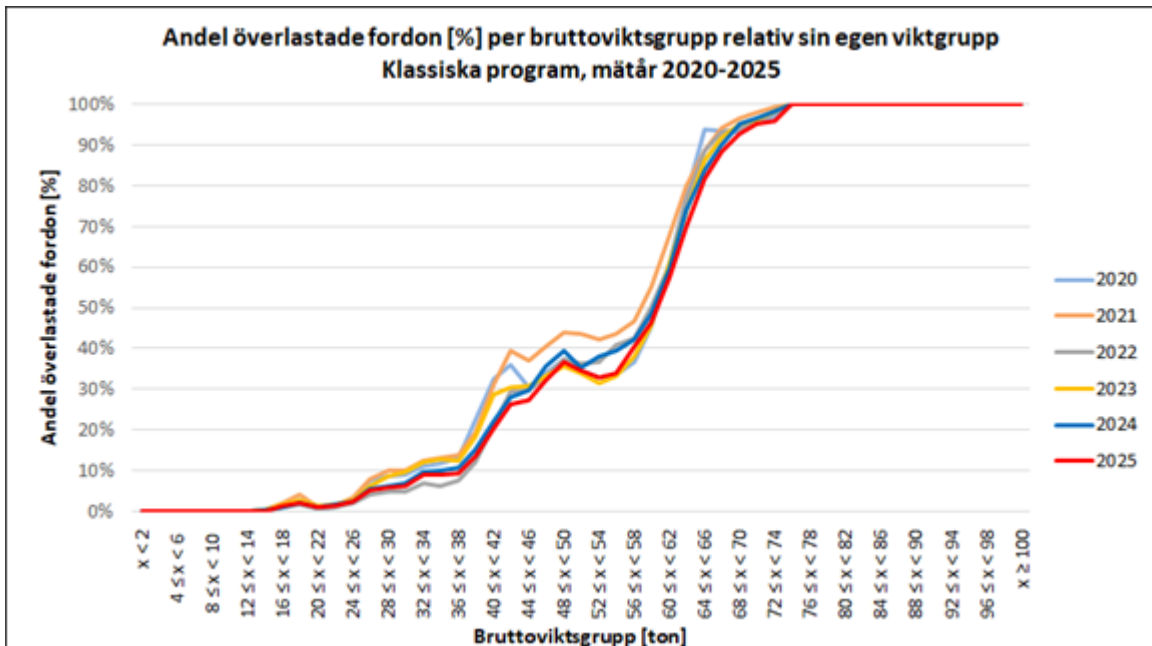
2025 års överlastandel är därmed i nivå med de tre senaste årens uppmätta överlastandelar, år 2022–2024. Då det finns en viss mätosäkerhet av uppmätta värden i fält har en känslighetsanalys för överlastandelar genomförts. Uppmätta axellaster har vid beräkning adderats respektive reducerats med 5 procent av uppmätt axellast, se de ofyllda staplarna nedan.



De senaste årens nivåer är dock cirka 10 procent lägre jämfört med år 2019 och tidigare. Detta kan kopplas till stegvisa övergången från BK1 till BK4.

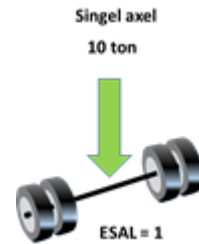


Enligt grafen nedan, där fordonen är uppdelad i två-tons bruttoviktsgupper, framgår att det är relativt sett få överlastade fordon med bruttovikt under 35 ton. Från cirka 60 ton och uppåt är mer än hälften av fordonen överlastade. Det går även att skönja effekten av att allt fler mätplatser blivit BK4.



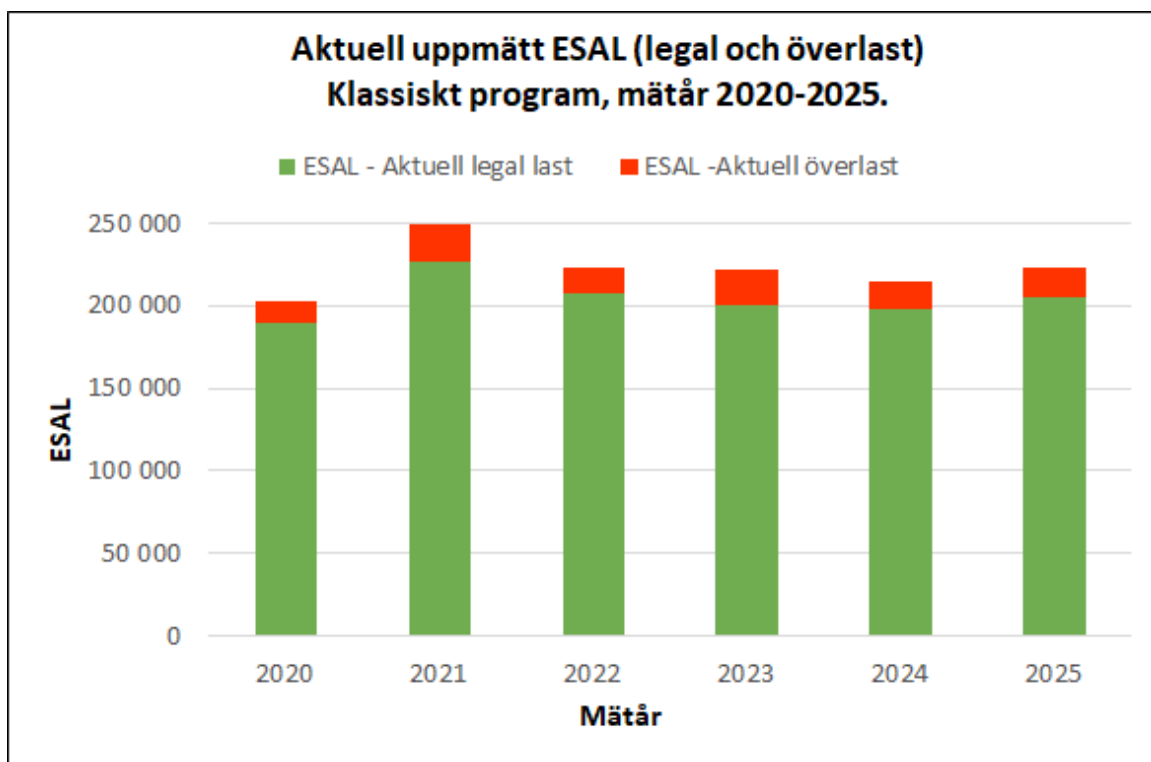
2.4 ESAL

Den tunga trafikens nedbrytande påverkan på vägnätet är exponentiell i förhållande till aktuella axellaster och beskrivs i form av jämförelsetalet, ESAL, där ESAL = 1 motsvarar en 10 tons axels nedbrytande förmåga med tvillingmonterade hjul. Om belastningen skiljer sig från detta värde kommer ESAL värdet att variera exponentiellt.



I diagrammet nedan ser vi den samlade nedbrytande förmågan hos samtliga fordon som vägdes under perioden 2020 – 2025. Redovisningen särskiljer uppmätta legala fordonslasters nedbrytande förmåga och överlasters motsvarande förmåga. 92 procent av trafikens nedbrytande förmåga härrör från legala laster som mättes under 2025.

Överlasternas bidrag är dock inte obetydligt. Om de omvandlas till legala laster kan de till viss del medföra ett ökat transportarbete – fler fordon – och därmed bidra till en ökning av nuvarande legala ESAL nivå. Om enskilda överlastade fordon har möjlighet att sprida lasten på fler axlar kan även överlasterna minska.



Sett till klassiska mätplatsers fordonspassager för perioden 2020 till 2025 har utvecklingen för enskilda fordons nedbrytande förmåga i medeltal (B-faktorn) varit stabil. Möjligen har det skett en svag ökning sedan år 2022.



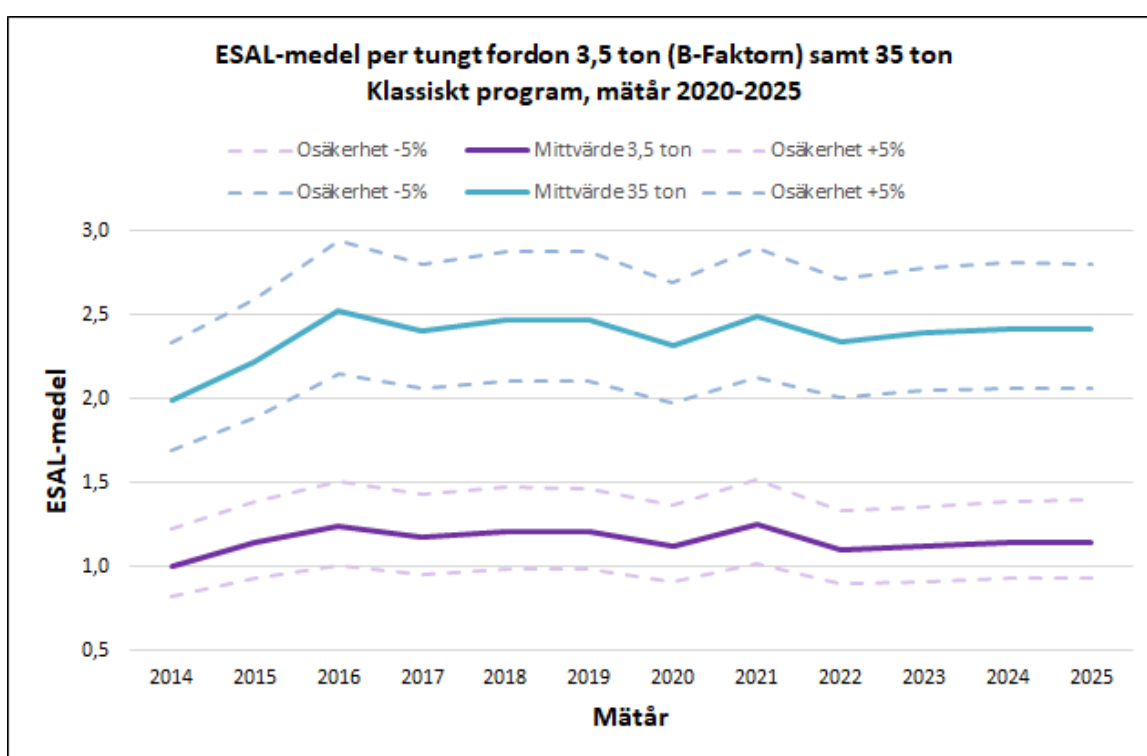
Det finns dock en mätosäkerhet enligt diagram nedan. Det mest troliga är dock att mittvärdet är sant då eventuella mätfel bör ta ut varandra inom programmet om det inte är ett okänt systematiskt fel.

ESAL – medel mätår 2025 (2024)

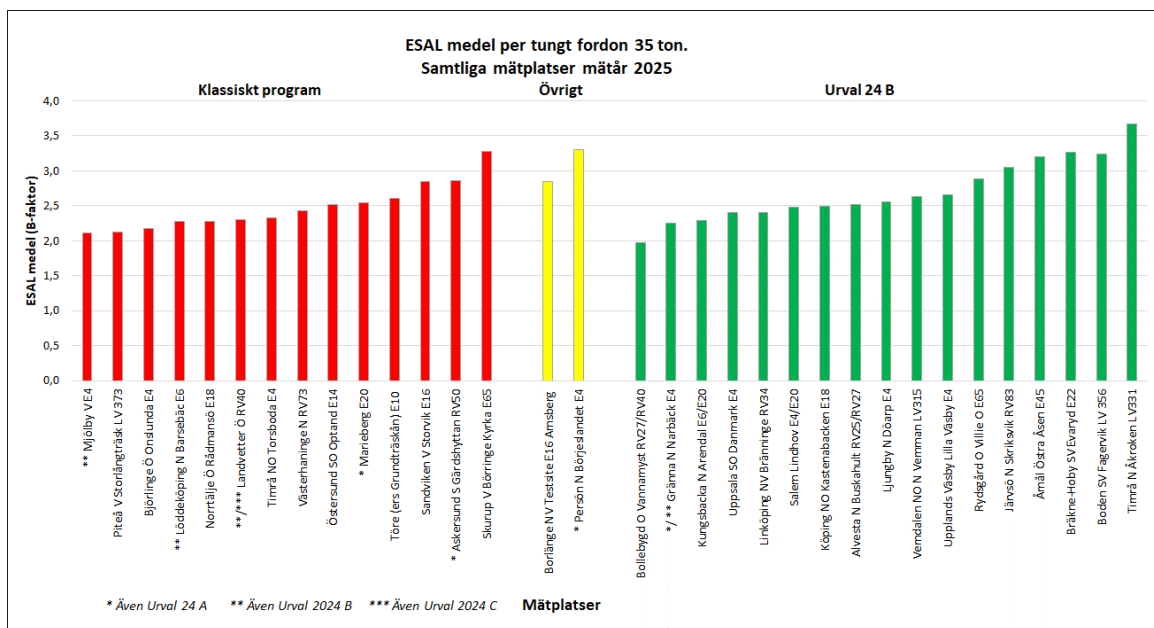
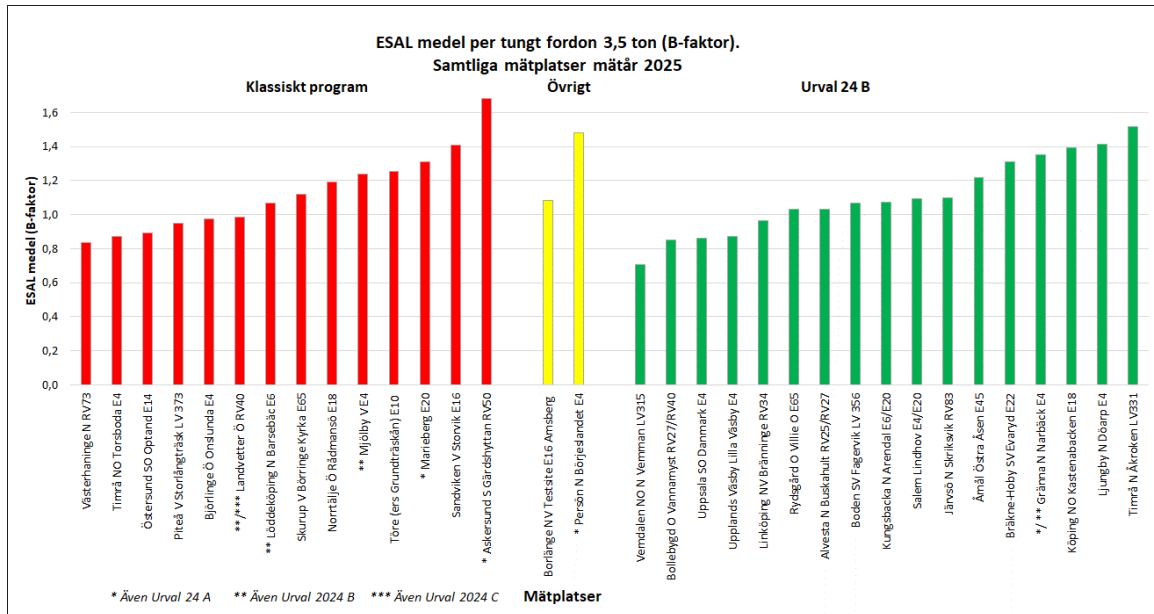
B-faktorn

Klassiskt program

Över 3,5 ton	1,15 (1,14)
Över 35 ton	2,41 (2,42)



Att den tunga trafikens sammansättning varierar på enskilda mätplatser finns ytterligare exempel på nedan. Att B-faktorn generellt har högre värden för tyngre fordon är förväntat. Men den inbördes rangordningen mellan mätplatserna skiljer sig när vi jämför B-faktorn för alla fordon över 3,5 ton (övre diagrammet) med alla fordon över 35 ton (nedre diagrammet).



3 Undersökningens inriktning och genomförande

Vid de analyser som genomfördes år 2004 var, med dåvarande överlastregler och beräkningsmodeller, ungefär vart tredje tungt fordon överlastat. År 2014 hade andelen sjunkit till var sjunde fordon.

1 juni 2015 ändrades regelverket vilket innebar att tunga fordon fick väga upp till 64 ton, mot tidigare 60 ton, på vägnät tillhörande BK1. Tillåtna värden för axellaster kvarstod. Fram till år 2016 hade mätningar genomförts vid 14 platser runt om i landet. Platserna blev inte framtagna från någon statistisk urvalsmodell utan mer utpekade som intressanta utifrån sitt geografiska läge och typ av tung trafik.

Inför år 2017 och 2018 utökades mätningarna med 17 platser för att täcka upp områden med kommande Bärighetsklass 4 "BK4-vägnät" (infördes 2018-07-01) där tillåten bruttovikt för olika längder generellt tilläts vara högre men med ett tak på maximalt 74 ton. Syftet med undersökningen var att fånga upp de tunga fordonens olika axellaster och axeltyper i samband med övergången från BK1 till BK4. Mätplatserna delades in i olika grupper utifrån mätplatsen och vägens bärighetsklass för att i huvudsak studera vad det innebar för vägens nedbrytning samt hur det påverkade fordons överlast. De utökade platserna valdes även här utan någon statistisk urvalsmodell utan platserna valdes på eller strax utanför tunga BK4-stråk och i samverkan med Trafikverkets regionala representanter.

Från 2024 har ett omtag gjorts vad beträffar mätplatser då BK4 numera är infört på stor del av det statliga huvudvägnätet. Behovet av att få ett mer representativ lägesbild på ett utpekat vägnät har också funnits. Nya mätavsnitt och mätplatser har tagits fram utifrån en statistisk urvalsmodell där urvalssannolikheten är proportionell mot trafikflödet (ÅDT) för tunga fordon. Mätavsnitten har dragits från det statliga vägnätet som är funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstransporter och benämns Urval 24.

De framtagna mätavsnitten och mätplatserna är indelade i tre grupper där respektive grupp mäts vart tredje år. Under 2024 mättes den första gruppen (Urval 24 A) och under 2025 blev andra gruppen mätt (Urval 24 B). Mätning har även skett på de 14 klassiska mätplatserna där det finns mät historik och resultat från 2004 respektive 2010.

Mätningarna har genomförts av Trafikia AB på uppdrag av Trafikverket. Det mätsystem som används, SiWIM, bygger på BWIM-teknik (Bridge Weigh In Motion) där töjningsgivare monterats under en vägbro av typen plattrambro. Broarna väljs ut där mätförutsättningarna är lämpliga dvs jämn trafikhastighet, låg grad av dynamiska laster samt rak bro (brons vinkel mot trafikriktning är cirka 90-100 gon). Genom att mäta en broplattas töjning i underkant för kända fordonspassager (kalibreringsfordon) med avseende på axelkonfiguration (antal axlar och avstånd mellan axlar) och axellaster kan även okända fordons axelkonfiguration, axellaster och bruttovikt bestämmas.

3.1 Mätplatser

Under år 2025 har undersökningen mätt axellaster, och därmed även indirekt bruttovikter samt axelavstånd på sammanlagt 33 platser, se Bilaga 1 – Mätplatser 2020–2025. I nedanstående tabell och kartbild är 2025 års mätplatser beskrivna och markerade med punkter.

Mätplatser med röd punkt i kartan är så kallade klassiska mätplatser där tolv funnits med sedan 2004 och två sedan 2010. Mätplatser markerade med grön punkt i kartan tillhör Urval 24 B. Det förekommer att några mätplatser har flerfärgade punkter då de ingår i flera olika grupper.

Punkter med gul färg är en övrig punkt där en av dem också ingår i en urvalgrupp.

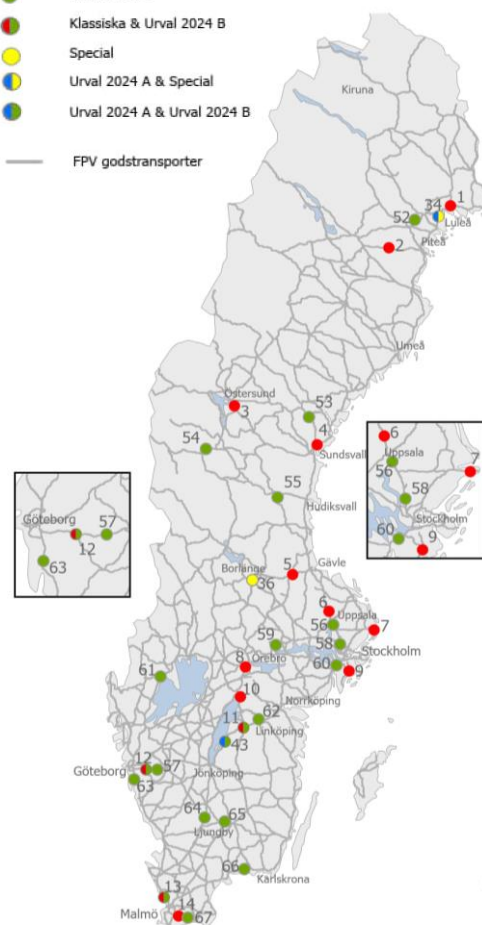
Samtliga platser har mätningar gjorts i båda riktningarna, med undantag av Björklinge Ö Onslunda (ersatte Uppsala N Fullerö år 2025), Marieberg och Västerhaninge N som mellan åren 2014 och 2017 endast mättes i en riktning. Några av de klassiska mätplatserna har även flyttats då mätplatsens förutsättningar för god mät kvalitet inte uppfyllts. De har då flyttats till närliggande broar/mätavsnitt med likvärdig trafik, se Bilaga 1 – Mätplatser 2020–2025.

Klassiskt program						
Löpnummer	MätplatsID	Mätplatsnamn	Län	Vägnr	BK4-regelverk från år	Mätperiod 2025
1	BD25230039	Töre	Norrbottnen	E10	2018	2 - 8 Okt
2	BD24010008	Piteå V, Storlångträsk	Norrbottnen	LV373	2018	1 - 7 Sept
3	Z19420100	Östersund SO, Optand	Jämtland	E14 (E45)	2018	14 - 20 Aug
4	Y17740156	Timrå NO, Torsboda	Västernorrland	E4	2018	28 Juli - 3 Aug
5	X13620062	Sandviken V, Storvik	Gävleborg	E16	2018	19 - 25 Maj
6	C12810055	Björklinge Ö, Onslunda	Uppsala	E4	2022	7 - 13 April
7	AB11930084	Nortälje Ö, Rådmansö	Stockholm	E18	2022	13 - 19 Juni
8	T10510280	Marieberg	Örebro	E20	2021	7 - 13 Nov
9	AB10820211	Västerhaninge N	Stockholm	RV73	2024	8 - 14 Sept
10	T9510053	Askersund SO, Gärdshyttan	Örebro	RV50	2020	13 - 19 Okt
11	E8510176	* Mjölby V	Östergötland	E4	2021	31 Mar - 6 April
12	P6140130	* Landvetter Ö	V Götaland	RV40	2022	16 - 22 Maj
13	M2230068	* Löddeköpinge N, Barsebäck	Skåne	E6	2021	5 - 11 Maj
14	M2220163	Skurup V, Börringe Kyrka	Skåne	E65	2021	5 - 11 Maj
Urval 24 B						
Löpnummer	MätplatsID	Mätplatsnamn	Län	Vägnr	BK-regelverk	Mätperiod 2025
43	E7430029	Gränna N, Narbäck	Östergötland	E4	BK4	31 Mar - 6 April
52	BD24040012	Boden SV / Fagerik	Norrbottnen	LV356	BK4	18 - 24 Sept
53	Y18720002	Timrå N, Åkroken / Kroksjöbäcken	Västernorrland	LV331	BK4	12 - 18 Aug
54	Z17340001	Vemdalen NO / Norr Vemman	Jämtland	LV315	BK4	25 - 31 Aug
55	X15630006	Järveö N / Skriksvik	Gävleborg	RV63	BK4	25 - 31 Aug
56	C11830093	Uppsala SO / Danmark	Uppsala	E4	BK4	18 - 24 Okt
57	O6230098	Bollebygd O / Vannamyst	V Götaland	RV40	BK4	23 - 29 Okt
58	AB11810392	Upplands Väsby / Lilla Väsby	Stockholm	E4	BK4	16 - 22 Sept
59	U11610022	Köping NO / Kastenabacken	Västmanland	E18	BK4	13-19 Okt
60	AB10810047	Salem / Lindhov	Stockholm	E4/E20	BK4	11 - 17 Sept
61	O10210039	Åmål / Östra Åsen	V Götaland	E45	BK4	5 - 12 Aug
62	E8540202	Linköping NV (Bränninge)	Östergötland	RV34	BK4	22 - 28 Maj
63	O6140094	Kungsbacka N / Arendal	V Götaland	E6 (E20)	BK4	5 - 11 Maj
64	G5320124	Ljungby N / Döarp	Kronoberg	E4	BK4	10 - 16 Juni
65	G5410080	Alvesta N / Buskahult	Kronoberg	RV25 (RV27)	BK4	12 - 18 Juni
66	K3530096	Bräkne-Hoby SV / Evaryd	Blekinge	E22	BK1	6 - 12 Okt
67	M2310148	Rydsgård O / Villie O	Skåne	E65	BK4	21 - 27 Aug
Övriga						
34	BD25120061	Persön N, Börjelslandet	Norrbottnen	E4	BK4	16 - 22 Sept
36	W13520181	Borlänge NV, Testsite E16 Amsberg	Dalarna	E16	BK4	22 - 28 Maj

* Ingår även i Urval 24 B

Mätplatser

- Klassiska
- Urval 2024 B
- Klassiska & Urval 2024 B
- Special
- Urval 2024 A & Special
- Urval 2024 A & Urval 2024 B
- FPV godstransporter



4 Regler och beräkningsförutsättningar

De förutsättningar som ligger till grund för beräkningar och sammanställningar nedan gällande uppgifter om tunga fordons vikt i rörelse utgår från:

- a) Vid mättillfället gällande [Trafikförordningen \(1998:1276 4 kap 11-14§\)](#)
- b) Gällande [Lag om vägtrafikdefinitioner \(2001:559\)](#)
- c) Trafikverkets egna ställningstaganden
 - Regler och beräkningsförutsättningar – Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse, version 1.4
 - Fordonsklasser och fordonskomponenter – Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse version 1.3.

Metoden för att beräkna nedbrytningsfaktorn ESAL har i jämförelse med äldre versioner (ver 1.2 o tidigare) av "Regler och beräkningsförutsättningar – Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse" justerats. Det har inneburit att ESAL-värden i de senaste rapporterna, som utgår från ver 1.3 eller ver 1.4, generellt är lägre då faktorn för hjultyp på fordonsaxeln (exempelvis enkel- eller dubbelmonterade hjul) inte beräknas exponentiellt, se punkt 4.4. I de senaste versionerna multipliceras faktorn för hjultyp efter det att det framräknade exponentiella värdet är framtaget.

Sedan år 2015 har belastningsbestämmelserna i Trafikförordningen i vissa avseenden ändrats och kompletterats. Justeringarna som infördes 1 juni 2015 härrör främst från ökad tillåten bruttovikt från 60 till 64 ton på BK1 vägnätet.

1 juli 2018 infördes BK4 vägnätet med 74 tons maximalt tillåten bruttovikt. Förändringarna påverkar såväl tillåtna axellaster som bruttovikter. Fordon med axelavstånd mellan första till sista axeln som är 6,2 meter eller större tillåts från 1 juli 2018 ha högre bruttovikt för BK4-vägnät jämfört med BK1-vägnät. Axelgrupper av typen Trippel med 2,6 till 5,0 meters avstånd mellan yttre axlar får nu, för såväl BK1- som BK4-vägnät, också bära mera vikt jämfört med tidigare regelverk.

Nedan följer några utdrag från aktuella förutsättningar. För mer ingående uppgifter hänvisas till ovanstående regelverk och instruktioner.

4.1 Definitioner

Se bilaga 2

4.2 Tillåtet axelgruppstryck

Tillåtet axelgruppstryck (last) bestäms av

- axelgruppstyp
- avståndet mellan yttre axlar i en axelgrupp
- om axelgruppen är drivande eller ej

Tabellen nedan beskriver maximalt tillåten axelgruppstryck (axelgruppslast) för Bärighetsklass 1 "BK1" och Bärighetsklass 4 "BK4" samt längdintervaller för avstånd mellan axlar. Värden inom parentes (..) gäller för axelgrupp som är drivande. Sista axelgrupp på ett dragfordon antas alltid drivande. Notera att maximalt tillåtet axelgruppstryck för axelgruppskategorin Trippel har höjts från 2018-07-01.

Axelgrupps-kategori	Axelgrupps-typ	Avstånd a mellan yttre axlar [m]	Max tillåtet axelgruppstryck [ton]	Bestämmelse utifrån
Singel	S10 (S11,5)	-	10 ton (11,5 ton)	TF 1998:1276 4 kap 12§
Boggi	B11,5	$a < 1,0$ m	11,5 ton	TF 1998:1276 4 kap 12§
	B16	$1,0 \leq a < 1,3$ m	16 ton	
	B18 (B19)	$1,3 \leq a < 1,8$ m	18 ton (19 ton*)	
	B20	$1,8 \leq a < 2,0$ m	20 ton	
Trippel	T21	$a < 2,6$ m	21 ton	TF 1998:1276 4 kap 12§
	T24	$2,6 \leq a < 4,4$ m	24 ton	
	T25	$4,4 \leq a < 4,7$ m	25 ton	
	T26	$4,7 \leq a < 5,0$ m	26 ton	
Fyraxlig (Kvadrupel)	\leq Fyr30	$a < 6,0$ m	Enligt bruttoviktstabel	TRV beslut
Femaxlig (Kvintett)	\leq Fem34	$a < 7,0$ m	Enligt bruttoviktstabel	TRV beslut
Sexaxlig (Sextett)	\leq Sex38	$a < 8,0$ m	Enligt bruttoviktstabel	TRV beslut
x-axlig (x=antal axlar)	\leq38	$a < 2+x$	Enligt bruttoviktstabel	TRV beslut

* Drivaxel ska vara försedd med dubbelmonterade hjul. Vikten/trycket får inte överstiga 9,5 ton på någon av axlarna samt att axlarna har luftfjädring eller likvärdig fjädring.

4.3 Tillåten bruttovikt

Tillåten maximal bruttovikt bestäms av såväl det enskilda fordonets tillåtna bruttovikt som, i förekommande fall, fordonstågets tillåtna bruttovikt. Fordon eller fordonståg har i dessa sammanhang antagits att normalt, och huvudsak, användas i nationell trafik.

4.3.1 Enskilt fordon

Ett motorfordons eller en släpvagns tillåtna bruttovikt är det lägsta av följande värden.

1. Summan av motorfordonet/släpvagnens tillåtna axelgruppstryck.
2. Tillåten fordonsvikt enligt bruttoviktstabell.
3. Tillåten bruttovikt för aktuell fordonstyp och struktur. Gäller enbart för BK1-vägnät.



Enskilt fordon kan framföras enskilt eller i ett fordonståg.

4.3.2 Fordonståg

Ett fordonståg tillåtna bruttovikt är det lägsta av följande värden:

1. Summan av fordonstågets tillåtna axelgruppstryck.
2. Tillåten fordonstågsvikt enligt bruttoviktstabell.
3. Summa av tillåten bruttovikt för respektive fordon*) i fordonståget. Tillåten bruttovikt hämtas från aktuell bruttoviktstabell alternativt fordonens tillåtna axelgruppstryck.



*) En dolly med tillkopplad påhängsvagn ska betraktas, och tillämpas, som en släpvagn vid användande av bruttoviktstabell.

Om avståndet mellan ett främre fordonets sista axel och det tillkopplade fordonets första axel i ett fordonståg underskrider värden angivna i Trafikförordningen får ingen möjlig axelkombination inom fordonståget överskrida de vikter som bruttoviktstabellen anger för de olika axelavstånden.



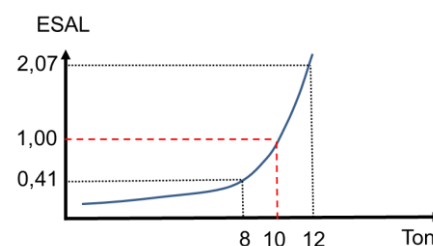
Motorfordons sista axel i axelgruppen	Släpvagnens första axel i axelgruppen	BK4
Singel	Singel/Boggi/Trippel	3 m
Boggi	Boggi	4 m
Boggi/Trippel	Trippel	4 m

4.4 ESAL

4.4.1 Allmänt

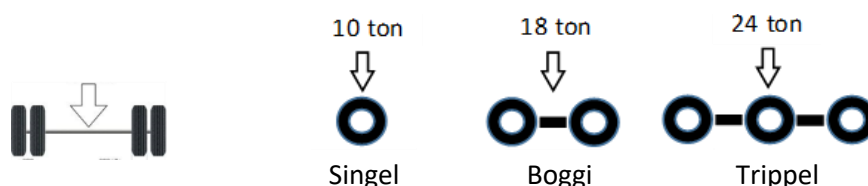
Nedbrytningsfaktorn Equivalent Single Axle Load, ESAL, är ett jämförelsetal för en axel eller axelgrupps nedbrytande påverkan på vägen.

Nedbrytningen ökar exponentiellt med ökad axel- eller axelgruppslast.



$$ESAL_{fordon} = \sum_{i=1}^n f w_i * \left(\frac{A_i}{A_{dim_i}}\right)^4$$

En axelgrupps ESAL-värde ska jämföras mot en singelaxel med dubbelmonterade hjul på var sin sida med centrumavstånd 300 mm, med en sammanlagd belastningsyta mot vägen på 0,125 m² samt väger 10 ton. Det vill säga en 10 tons standardaxel. Om belastningen skiljer sig från detta värde kommer ESAL värdet att variera exponentiellt. För boggi- och trippelaxlar fås samma jämförelsetal, ESAL = 1, om dessa har belastningen 18 ton respektive 24 ton med axelavstånd mindre än 1,8 meter.



Historiskt har en B-faktor tagits fram för en mätplats/program vilket utgör ESAL-medelvärdet för alla fordonspassager, dvs. summa ESAL för samtliga axelgruppspassager dividerat med antalet fordonspassager. För att även kunna beskriva en axel eller axelgrupps nedbrytande påverkan utifrån trafikförordningen vid tillåtna axelgruppslaster (aktuell och teoretisk maximal), respektive ej tillåtna (överlast), behövs fler ESAL-faktorer kunna redovisas, se nedan.

4.4.2 Definitioner ESAL-faktorer

Benämning	Beskrivning
Axelgrupp -ESAL	En axelgrupp-ESAL är en gruppering av fordonsaxlar med ett inbördes axelavstånd $a < 1,8$ m. Se tabell punkt 4.4.2.1.
ESAL _{Totalt Axelgrupp}	ESAL för aktuell ESAL-axelgrupp. Axlar i axelgruppen är belastad enligt beräknade medelvärden utifrån uppmätta laster.
ESAL _{Max tillåten Axelgrupp}	Maximal tillåten ESAL för en ESAL-axelgrupp. Axlar i axelgruppen är belastad enligt tillåten axelgrupplast i Trafikförordning kap 4 §12
ESAL _{Aktuell legal last Axelgrupp}	ESAL som uppkommer av ESAL-axelgrupps legala last. Axlar i axelgruppen som är överlastade enligt Trafikförordningen kap 4 §12 ersätts med tillåtet värde.
ESAL _{Överlast Axelgrupp}	ESAL som uppkommit på grund av överlastad ESAL-axelgrupp $ESAL_{\text{Överlast Axelgrupp}} = ESAL_{\text{Totalt Axelgruppsgrupp}} - ESAL_{\text{Aktuell legal last Axelgrupp}}$

4.4.2.1 Axelgrupper ESAL

ESAL-Axelgrupps-typ	Beteckning ESAL-axelgruppstyp	Beskrivning
Singel _{ESAL}	S_E	Standardaxel av typen Singel med dubbelmonterade hjul på var sin sida med centrumavstånd 300 mm och belastad med 10 ton. Det vill säga en 10 tons standardaxel som ger ESAL=1.
Boggi _{ESAL}	B_E	Standardaxel av typen Boggi där avståndet mellan axlarna är $< 1,8$, med dubbelmonterade hjul på var sin sida med centrumavstånd 300 mm och belastad med 18 ton.

		Boggiaxeln motsvarar en 10 tons standardaxel som ger ESAL=1.
Trippel ^{ESAL}	T _E	Standardaxel av typen Trippel där avståndet mellan axlarna är < 1,8, med dubbelmonterade hjul på var sin sida med centrumavstånd 300 mm och belastad med 24 ton. Trippelaxeln motsvarar en 10 tons standardaxel som ger ESAL=1.
Fyraxlig ^{ESAL}	4A _E	Standardaxel av typen 4-axlig där avståndet mellan axlarna är < 1,8, med dubbelmonterade hjul på var sin sida med centrumavstånd 300 mm och belastad med 30 ton. Axeln motsvarar en 10 tons standardaxel som ger ESAL=1.

ESAL-Axelgrupps-typ	Beteckning ESAL-axelgruppstyp	Maximalt avstånd a mellan axlar [m] i en ESAL-axelgrupp	Dimensionerande axelgrupplast Adim [ton]
Singel ^{ESAL}	S _E	-	10 ton
Boggi ^{ESAL}	B _E	a < 1,8 m	18 ton
Trippel ^{ESAL}	T _E	a _x < 1,8 m	24 ton
Fyraxlig ^{ESAL}	4A _E	a _x < 1,8 m	30 ton
Femaxlig ^{ESAL}	5A _E	a _x < 1,8 m	35 ton
Sexaxlig ^{ESAL}	6A _E	a _x < 1,8 m	41 ton
Sjuaxlig ^{ESAL}	7A _E	a _x < 1,8 m	46 ton

4.4.2.2 Antagande av hjulbredd och hjultyp

Undersökningens mätsystem mäter ej hjulbredden vilket innebär följande antaganden vid beräkning av ESAL.

- 1:a axelgrupp för tunga motordrivna fordon har enkelmonterade hjul.
- Övriga axelgrupper för tunga motordrivna fordon har dubbelmonterade hjul med undantag för fordonsklass DM02, DM03, DM04 och D010 som har enkelmonterade hjul på alla axelgrupper. Treaxlig buss, D050, har enkelmonterade hjul på sista axeln.
- Släpvagn med dragstång har dubbelmonterade hjul på samtliga axlar (gäller ej enaxliga släpvagnar T010 och T011 samt medeltunga släpvagnar TM01 och TM03).
- Släpfordon av typen påhängsvagn (semitrailer) har enkelmonterade hjul.
- Fordonsklass 140 har tvillingmonterade hjul från 2:a axelgrupp med undantag för medeltunga fordon (bruttovikt ≤ 8 ton) som har enkelmonterade hjul.

Hjultyp	Faktor "fw"
Dubbelmonterade hjul	1,0
Wide Base (Super Singel)	1,2
Enkelmonterade hjul	1,3

5 Fordonsklassificering







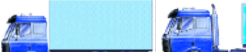
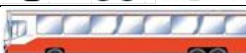




För identifiering av fordonspassager vid en mätplats delas fordon och fordonståg in i olika kategorier, klasser och komponenter. Indelningsgrunden infördes 2018-11-14, rev 2024-10-01. Se aktuellt dokument "Fordonsklasser och fordonskomponenter – Vägtrafikklaster – Tungfordons vikt i rörelse" version 1.3.







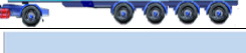
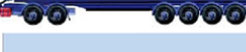
Fordon som trafikerar det svenska vägnätet kan beskrivas som komponenter vilka enskilt, eller i kombination med andra komponenter, utgör olika fordonsklasser. Fordonskomponenterna kan dessutom grupperas i olika fordonskomponentslag såsom dragfordon (D), påhängsvagn (P) eller trailers (T). I samtliga fordonslag finns flera varianter av fordon främst beroende på antal axlar, maximala tillåtna vikt men också dess funktion.

















Benämning	Beskrivning
Fordonskomponenter	Enskilda fordon. Totalt finns 36 komponenter.
Fordonskomponentslag	Gruppering av enskilda fordon (komponenter) i fem (5) fordonskomponentslag: <ul style="list-style-type: none">- DM medeltungt dragfordon- D tungt dragfordon- TM medeltung trailer (släpvagn med dragstång)- T trailer (tung släpvagn med dragstång)- P påhängsvagn (släpvagn utan dragstång)
Fordonsklasser	Enskilda fordon eller kombinationer av fordon (två eller fler sammankopplade fordonskomponenter till fordonståg). Totalt finns 129 klasser.
Fordonskategorier	Gruppering av fordon och fordonståg utifrån funktion och nyttjande. Totalt finns sju fordonskategorier.

5.1 Fordonskomponenter och fordonsslag

Fordonskomponenter grupperas i tre fordonsslag - dragfordon, påhängsvagnar samt släpvagnar (trailers). Sammantaget finns 36 komponenter:

Dragfordon (D)	
Komp.bet.	Exempel på fordon
DMo2	
DMo3	
DMo4	
Do10	
Do20	
Do30	
Do40	
Do50	
Do70	
Do80	
Do90	
D100	

Påhängsvagn (P)	
Komp.bet.	Exempel på fordon
Po20	
Po50	
Po51	
Po90	
Po91	
P120	
P160	
P170	







Trailers (T)	
Komp.bet.	Exempel på fordon
TMo1	
TMo3	
To10	
To11	
To30	
To31	
To40	
To60	
To70	
To80	
T100	
T110	
T130	
T140	
T141	
T150	

5.2 Fordonsklasser

Fordonsklassificering är uppbyggd av fordonskomponenter som kombineras. Sammantaget finns 129 klasser. Exempel är D020, D020:P050, D020:T100, D030, D040:T140:P090, D100:P160.

5.3 Fordonskategorier

Fordon och fordonskombinationer grupperade utifrån funktion och nyttjande i fordonskategorier.

Fordonskategori	Benämning	Exempel på fordon
1	Medeltunga motordrivna fordon med eller utan släpvagn. 3,5 ton < Bruttovikt ≤ 8 ton	
2	Tunga motordrivna fordon utan släpvagn. Bruttovikt > 8 ton	
3	Tunga motordrivna fordon med släpvagn men ej av typen påhängsvagn. Bruttovikt > 8 ton	
4	Tunga motordrivna fordon med påhängsvagn. Bruttovikt > 8 ton	
5	Tunga bussar med eller utan släpvagn. Bruttovikt > 8 ton	
6	Tunga motordrivna fordon med flera släpvagnar. Bruttovikt > 8 ton	
0	Ej klassificerad	

6 Mätkvalitet

Undersökningens mätkvalitet omfattar fem delar.

- Innehåll – grunddata från mätningar
- Aktualitet
- Tillförlitlighet
- Tillgänglighet och tydlighet
- Jämförbarhet

6.1 Innehåll – grunddata från mätningar

Grunddata	Sort
ID för aktuell observationsplats	Länsbeteckning med trafikavsnittsnummer
Tid för fordonspassage	År, månad, datum, tim, min, sekund, tusendel
Riktning	1 och 2 (Riktning beskrivs i mätplatsrapport)
Körfält	K1, K2, K3 Körfält 1 (K1) är körfältet längst till höger i körriktningen.
Fordonshastighet	Fordonspassagens hastighet [kilometer/timme]
Antal axlar som belastar vägen	Antal [st]
Axellast 1, 2, 3,n	Uppmätta axellaster [ton]
Avstånd mellan en passages fordonsaxlar	Avstånd [meter]
Förädlad grunddata	
Fordonsklass	Enligt gällande fordonsklassschema
Antal ingående fordon	Antalet [st] ingående fordon i fordonspassagen.
Fordonets axelgruppkonfiguration	Passagens axelgruppstyper, singel, boggi etc
Bruttovikt	Kilonewton
Avstånd mellan första till sista axel	Meter

6.2 Aktualitet

Vid varje mätplats samlas data in en gång per år under sju sammanhängande dygn.

6.3 Tillförlitlighet

Beskrivning av undersökningens kvalitetsnivåer finns sammanställt i Trafikverkets kvalitetsdokument "Kvalitetsklasser WIM-system", version 1.0. Undersökningen har fram till 2018 inte redovisat tillförlitligheten på grunddata men kan antas vara enligt nedan.

6.3.1 Bortfall

Grunddata från mätningarna har inte något sammanhängande bortfall under aktuella mätperioder. Enstaka bortfall förekommer från mätningarna men bedöms vara mindre än 2 procent.

6.3.2 Spökefordon

Enstaka spökefordon (ett fordon delas upp i flera fordon) förekommer från mätningarna men bedöms vara mindre än 2 procent.

6.3.3 Uppmätta vikter och axelavstånd

Typ av vikt	Bedömd konfidensintervall
Singelaxelvikt (1 axel)	Maximalt $\pm 8 \%$
Axelgruppsvikt ≥ 2 axlar	Maximalt $\pm 7 \%$
Bruttovikt	Maximalt $\pm 5 \%$
Axelavstånd	
Mellan angränsade axlar i en axelgrupp	$\pm 0,05$ m
Mellan fordonets/fordonstågets första till sista axel	$\pm 0,8$ m

Under mätår 2019 genomfördes en enklare kontroll av tillförlitligheten avseende leverantörens redovisade vikter och axelavstånd. Kontrollen genomfördes på tre mätplatser med hjälp av ett referensfordon vid varje mätplats. Fordonen genomförde cirka 12 passager i respektive riktning och mätplats (totalt 74 passager).

Medianvärdet för alla passagers redovisade bruttolast låg cirka 5 procent lägre jämfört med verklig last. Axelgrupplaster för boggi- och trippelaxlar var cirka 1 procent lägre än verklig last och singel cirka 12 procent lägre. Resultaten skilde sig mellan olika mätplatser och riktning men hade liten spridning och därmed liten standardavvikelse för respektive mätplats.

För redovisade avstånd mellan axlar i en enskild axelgrupp var medianvärdet för samtliga passager mindre än 0,05 meter. Avstånd mellan första och sista axel på ett fordon redovisades i de flesta fall för kort jämfört mot verkligt avstånd. Avståndet kunde vara upp till cirka 0,7 meter för kort men oftast under 0,5 meter.

Under mätår 2020 genomfördes dessutom en jämförande studie av 2019 års mätdata i Slussfors respektive Arnäsvall mellan observationer från fotodokumentation av fordonspassager med registrerade uppgifter från mätningar. Studien omfattade kontroll av fordonskategorier, axelgruppstyper (axelavstånd), axelgrupplaster samt bruttovikter.

Den resulterade i justering av befintliga fordonskategorier genom införande av gruppen medeltunga fordon bruttovikt ≤ 8 ton. Studien innebar också ett genomförande av en känslighetsanalys avseende axelavstånd mellan angränsande axlar i axelgrupper.

Under mätår 2025 och i mitten på oktober genomfördes åter en enklare kontroll av tillförlitligheten av leverantörens redovisade vikter och axelavstånd.

Kontrollen genomfördes på två platser, Askersund S Gärdshyttan RV 50 och Köping NO Kastenabacken E18. Mätplatsen i Gärdshyttan med byggår 1964 består av en plattrambro med spännvidden 5,7 meter och är vinklad med 77 grader mot RV 50's väglinje. Mätplatsen Kastenabacken med byggår 2024 består av en plattrambro med spännvidden 9,1 m och är vinklad med 76 grader mot E18's väglinje.

Kontrollen genomfördes med hjälp av ett uppmätt referensfordon som passerade respektive mätplats med 10 passager i respektive riktning.

I Gärdshyttan registrerade leverantörens mätsystem en bruttovikt som i snitt låg cirka 3 procent högre jämfört med uppmätt vikt och vid Kastenabacken cirka 2 procent lägre.

På båda mätplatserna registrerades en högre last på drivande fordons singelaxel som låg mellan 5-7 procent medans släpfordonets singelaxel var upp till 20 procent lägre last. Orsaken till det senare är okänd men det kan finnas en osäkerhet i referensfordonets uppmätta last.

Referensfordonets boggi var placerad på släpfordonet. I Gärdshyttan registrerades där en högre last som i snitt var upp mot 10 procent. På mätplatsen Kastenabacken hade samma axelgrupp i snitt 5 procent högre last.

Axelgrupp av typ trippel, placerad på referensfordonets drivande fordon, hade i snitt en högre last på 6 procent i Gärdshyttan medans registreringen i Kastenabacken stämde väl överens med uppmätt last.

Mätsystemets registrerade axelavstånden i en axelgrupp låg på ± 3 centimeter och avståndet mellan första till sista axeln var upp mot 0,3 meter kortare avstånd jämfört med uppmätt värde.

Sammanfattningsvis visar resultaten i 2025 års kontroll att registrerade laster och avstånd håller sig inom de kvalitetsnivåer som är överenskomna med leverantören. Avvikelsen vad gäller singelaxeln på släpfordonet är okänd och som framtida kontroller får vara observant på ifall det uppkommer igen.

6.3.4 Fordonshastighet

Uppgiften om fordonshastighetens tillförlitlighet är inom ± 3 km/h.

6.4 Tillgänglighet och tydlighet

6.4.1 Tillgång till statistiken

Denna rapport samt rapport från respektive mätplats för åren 2020 – 2025 presenteras på Trafikverkets hemsida [Trafikverket.se](https://trafikverket.se) samt [Digitala Vetenskapliga Arkivet](#) "DIVA". Resultat från datasammanställningar mellan åren 2020–2025 och som ej redovisas i ovanstående rapport kan i viss utsträckning tillhandahållas via undersökningens kontaktperson.

6.4.2 Presentation och dokumentation

Resultaten presenteras i form av tabeller, diagram och kommenterande text. Denna rapport redovisar sammanställt resultat från samtliga mätplatser och innehåller dessutom från gruppen klassiska mätplatser övergripande resultat från 2004 och framåt. Ett urval av uppgifter utifrån olika spektra redovisas enligt nedanstående tabeller. Rapporter från respektive mätplats och mätår finns också att tillgå, se bilaga 3.

Rapporten redovisar resultatdata från mätplatser och program enligt nedanstående tabell. Ljusgrön färg innebär grafisk redovisning, vit färg (ofärgad) innebär tabellvärden alternativt enskilt värde i text, mörkgrön färg innebär tabellvärden och grafisk redovisning. Uppgifter för enskilda mätplatser finns redovisade i sin helhet i mätplatsrapporter, se bilaga 3.

Uppgift	Mått	Enskild Mät-plats	Program/Grupp	
			Klassiskt	Urval 24 B (Urval 2024 A)
Flöde – fordon och vikt				
Fordon över 3,5 ton	Antal fordon	2025	2004-2025	2025
Fordon över 3,5 ton	Medmätplats Ant ford per mätdygn o rikt		2004-2025	2025
Fordon över 3,5 ton	Vägd vikt i ton		2004-2025	2025
Fordon över 3,5 ton	Medelvikt i ton		2004-2025	2025
Fordons karaktär				
Fordonskategori	Antal/andel fordon	Andel 2025	2020-2025	2025 (2024)
Axelgruppstyp – Trafikförordning	Antal/andel axelgrupper		2020-2025	2025 (2024)
Axelgruppstyp – ESAL	Antal/andel axelgrupper		2020-2025	2025 (2024)
Fordons vikter				
Bruttoviktstyp	Antal/andel fordon	Andel 2025	2020-2025	2025 (2024)
Bruttoviktstyp	Andel fordon		2020-2025	-
Tillåten Bruttoviktstyp	Andel fordon		2020-2025	-
Axelgruppstyp – Trafikförordning	Antal/andel ton		2020-2025	2025 (2024)
- II - - II -	Medelvikt i ton		2020-2025	2025 (2024)
- II - - II -	Medianvikt i ton		-	-
- II - - II -	Standardavvikelse vikt		2020-2025	2025 (2024)
Fordons överlast per överlasttyp				
Fordon över 3,5 ton	Andel överlastade fordon		2020-2025	2025 (2024)
Fordon över 35 ton	Andel överlastade fordon	2025*	2020-2025	2025 (2024)
Bruttoviktstyper	Andel överlastade fordon		2020-2025	2025 (2024)
Bruttoviktstyp (ej överlasttyp)	Andel överlastade fordon relativt alla överlastade fordon		2020-2025	2025 (2024)
Bruttoviktstyp (ej överlasttyp)	Andel överlastade fordon relativt sin egen viktgrupp		2020-2025	2025 (2024)
Tillåten bruttoviktstyp (ej överlasttyp)	Andel överlastade fordon relativt alla överlastade fordon		2020-2025	2025 (2024)
Fordonskategori	Andel överlastade fordon per fordonskategori o överlasttyp		2020-2025	2025 (2024)
Fordons ESAL				
ESAL-grupperna maximal tillåten, aktuell legal och aktuell överlast.	Uppmätt ESAL / Andel ESAL legal och överlast		2020-2025	2025 (2024)
Fordon över 3,5 ton	Medelvärde ESAL (B-faktorn)	2020-2025**	2014-2025	2025 (2024)
Fordon över 35 ton	Medelvärde ESAL	2020-2025**	2014-2025	2025 (2024)
Bruttoviktstyp	Uppmätt ESAL		2020-2025	2025 (2024)
ESAL-axelgrupp	Uppmätt ESAL		2020-2025	2025 (2024)
ESAL-axelgrupp	Andel ESAL		2020-2025	2025 (2024)
ESAL-axelgrupp	Medelvärde ESAL		2020-2025	2025 (2024)
ESAL-gruppvärde	Antal ESAL-axelgrupper		2020-2025	2025 (2024)

* För Klassiska mätplatser finns även uppgifter för "Total överlastade fordon" och för åren 2020-2025.

** För Klassiska mätplatser finns även uppgifter för åren 2020-2025.

Mätosäkerhet

All mätning är förenad med mätosäkerhet. I de mätrapporter som tagits fram för respektive mätplats har känslighetsanalyser genomförts för ett antal utvalda redovisningar.

För mätår 2024 har jämförelser skett där hänsyn tagits till osäkerheten i uppmätta avstånd mellan angränsande axlar i axelgrupper med avseende på axelgruppstyper, vikt, överlast samt nedbrytningsfaktorn ESAL. Jämförelser har skett där ingen hänsyn tagits till mätosäkerheten med resultatet där uppmätta axelavstånden i axelgrupperna genomgående kan ha mätts 10 cm för kort, dvs att verkliga axelavstånd är 10 cm längre.

Anledningen till jämförelsen är att mätosäkerheten för axelavstånd kan påverka resultatredovisningen då en stor del av dagens fordonsflotta har axelgrupper med avstånd mellan yttre axlar strax över Trafikförordningens nedre gränsvärde för olika axelgruppstyper. Det innebär att om mätsystemet med dess mätosäkerhet redovisar motsvarande axelavstånd till strax under tillåtna gränsvärden kommer axelgrupper felaktigt att klassificeras som tillhörande en "lägre" axelgruppstyp med lägre tillåten maximal last och därmed riskera att felaktigt klassas för överlast.

För mätåren 2020 till 2025 finns även jämförelser där hänsyn tagits till mätosäkerheten vid bestämmande av fordonslast med avseende på vikt, överlast samt nedbrytningsfaktorn ESAL. Resultatjämförelser utan hänsyn till mätosäkerhet har skett mot resultat justerade utifrån en mätosäkerhet på ± 5 procent av uppmätt last.

Rapporten presenterar i huvudsak resultaten utan hänsyn till mätosäkerhet.

6.5 Jämförbarhet

Jämförelse mellan årligt sammanställda resultat ska ses som indikation på vägtrafikbelastningens förändring. Om förändringen är representativ för belastningen av vägnätet som helhet i landet går idag inte att bekräfta eftersom platserna i det klassiska programmet inte valts utifrån någon statistisk urvalsmodell. Dessutom kan det förekomma stora lokala variationer vid jämförelse mellan år och/eller mätplatser. På vissa platser kan till exempel fjärrtrafik eller utländsk trafik dominera medan lokala och regionala transporter dominerar på andra platser. Vad gäller Urval 2024, som är baserad på en statistisk urvalsmodell, är målet att resultatet framöver ska ge en representativ bild av Trafikverkets vägnät "Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter".

Vad som transporteras varierar stort. Vissa mätplatser ligger vid så kallade timmerrännor där skogsbrukets timmertransporter dominerar. Andra gränsnära mätplatser har större andel utländsk trafik från Europa och de fordonsflottor som där är dominerande.

En viktig aspekt är att antal fordonspassager vid olika mätplatser kan skilja sig åt markant. Exempelvis passerade det i Löddeköpinge N Barsebäck i Skåne nästan 48 000 tunga fordon under mätningarna 2025 medan motsvarande siffra för Piteå V Storlångträsk i Norrbotten var runt 720. I praktiken betyder det att förändringar och trender som sker på mätplatser som har hög andel av fordonspassager, exempelvis Löddeköpinge, får stort genomslag vid sammanställningar i programmet Klassiskt.

6.5.1 Jämförbarhet över tid

Jämförbarheten mellan olika mätår för en enskild mätplats eller ett mätprogram kan normalt göras med beaktande att mätåren kan ha olika förutsättningar i form av tillkommande mätningar (mätplatser, riktningar), olika regelverk samt omklassning från BK1-vägnät till BK4-vägnät.

7 Resultat

7.1 Övergripande resultat för perioden 2004–2025

Resultatet under denna punkt har i de senaste årens nationella sammanställningsrapporter delat in mätplatserna i grupper/program utifrån mätplatsens och vägens bärighet, det vill säga BK1 eller BK4. Då en stor del av det statliga vägnätet numera är klassat som BK4 samt att samtliga mätavsnitt 2024 är BK4-klassade görs ingen sådan indelning längre.

Med anledning av ovanstående och att det har funnits ett behov att få en mer representativ lägesbild på ett utpekad vägnät har undersökningen från och med år 2024 gjorts om vad beträffar mätplatser. Nya mätavsnitt och mätplatser har tagits fram utifrån en statistisk urvalsmodell där urvalssannolikheten är proportionell mot trafikflödet (ÅDT) för tunga fordon. Mätavsnitten har dragits från det statliga vägnätet som är funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstransporter. Det nya urvalet och programmet benämns Urval 24.

De nya mätavsnitten, Urval 24, är indelade i tre grupper där respektive grupp planeras att mätas vart tredje år. Under år 2024 och 2025 har grupperna Urval 24 A respektive 2024 B blivit mätt vilket motsvarar två tredjedelar av urvalet utifrån ovanstående urvalsmodell. Under år 2026 planeras Urval 24 C att mätas vilket då innebär att hela Urval 2024 är mätt. Under år 2025 har även mätning skett på de 14 klassiska mätplatserna, där det finns en mätthistorik och resultat från 2004 respektive 2010. Resultat från Urval 24 B och de klassiska mätavsnitten redovisas i denna rapport.

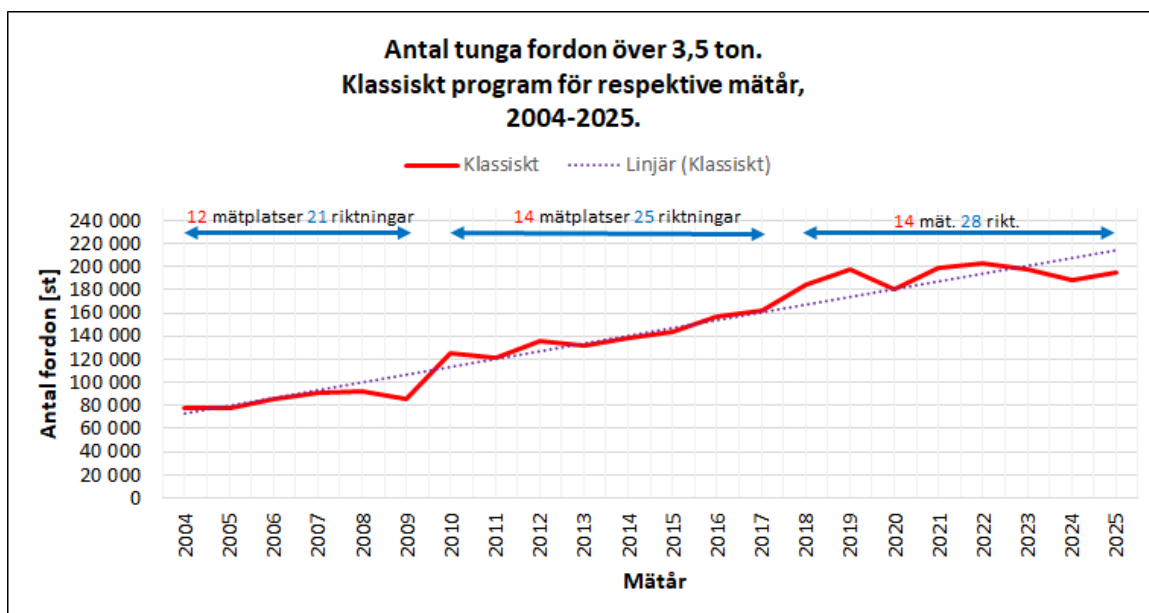
Program	Beskrivning
Klassiskt	Omfattar 14 mätplatser där tolv platser funnits med sedan 2004 och två platser sedan 2010. Programmet planeras att mätas årligen.
Program Urval 24	
Grupp	Beskrivning
Urval 24 A	Urval 24 A motsvarar en tredjedel av mätplatserna i program Urval 24. Här ingår 20 mätplatser varav två tillhör gruppen Klassiskt, och en tillhör Urval 24 C. Urval 24 A är mätt år 2024 och planeras att mätas vart tredje år.
Urval 24 B	Urval 24 B motsvarar en tredjedel av mätplatserna i program Urval 24. Här ingår 20 mätplatser varav tre tillhör programmet Klassiskt och en tillhör Urval 24 A. Urval 24 B är mätt år 2025 och planeras att mätas vart tredje år.
Urval 24 C	Urval 24 C motsvarar en tredjedel av mätplatserna i program Urval 24. Här ingår 20 mätplatser varav en mätplats tillhör programmet Klassiskt och en tillhör Urval 24 A. Urval 24 C mäts år 2026 och planeras att mätas vart tredje år.
Övriga	Omfattar två mätplatser 2025 som inte ingår i ett program.

7.1.1 Sammanfattande information och resultat för gruppen Klassiska mätplatser för perioden 2004-2025

I det Klassiska programmet var det 12 mätplatser som tillhörde programmet från starten 2004. Från 2010 blev dessa 14 stycken, vilket även innebar en ökning av antalet mätriktningar och mätdygn. Fram till 2017 mättes den tunga trafiken i Uppsala, Västerhaninge och Marieberg endast i en riktning, sedan dess i båda riktningar.

Mätår	Mätplatser antal [st]	Mätriktningar antal [st]	Mätdygn antal [st]	Tunga fordon totalt [st]	Medelmätplats -Tunga fordon per dygn [st/dygn]	Medelmätplats -Tunga fordon per dygn o riktning [st/dygn/riktning]	Vägd bruttovikt [ton]	Medelmätplats - Vägd bruttovikt per dygn [ton/dygn]	Medelmätplats - Vägd bruttovikt per dygn o riktning [ton/dygn/riktning]	Antal ton per tungt fordon [ton/forдон]
2004	12	21	84	77 380	921	526	2 230 936	26 559	15 176	28,8
2005	12	21	84	77 917	928	530	2 262 921	26 940	15 394	29,0
2006	12	21	84	85 426	1 017	581	2 483 987	29 571	16 898	29,1
2007	12	21	84	90 676	1 079	617	2 716 820	32 343	18 482	30,0
2008	12	21	84	91 841	1 093	625	2 672 070	31 810	18 177	29,1
2009	12	21	84	85 988	1 024	585	2 458 772	29 271	16 726	28,6
2010	14	25	101	124 655	1 234	691	3 245 307	32 132	17 994	26,0
2011	14	25	100	121 402	1 214	680	3 432 694	34 327	19 223	28,3
2012	14	25	99	135 433	1 368	766	3 825 646	38 643	21 640	28,2
2013	14	25	98	131 850	1 345	753	3 675 042	37 500	21 000	27,9
2014	14	25	98	138 214	1 410	790	3 938 039	40 184	22 503	28,5
2015	14	25	98	144 143	1 471	824	4 199 533	42 852	23 997	29,1
2016	14	25	98	156 664	1 599	895	4 546 369	46 392	25 979	29,0
2017	14	25	98	162 094	1 654	926	4 672 495	47 679	26 700	28,8
2018	14	28	98	183 738	1 875	937	5 314 568	54 230	27 115	28,9
2019	14	28	98	197 637	2 017	1008	5 731 888	58 489	29 244	29,0
2020	14	28	98	179 837	1 835	918	5 252 723	53 599	26 800	29,2
2021	14	28	98	198 931	2 030	1 015	5 911 633	60 323	30 161	29,7
2022	14	28	98	203 354	2 075	1 038	5 741 766	58 589	29 295	28,2
2023	14	28	98	198 063	2 021	1 011	5 583 804	56 978	28 489	28,2
2024	14	28	98	187 889	1 917	959	5 381 249	54 911	27 455	28,6
2025	14	28	98	194 705	1 987	993	5 625 293	57 401	28 700	28,9

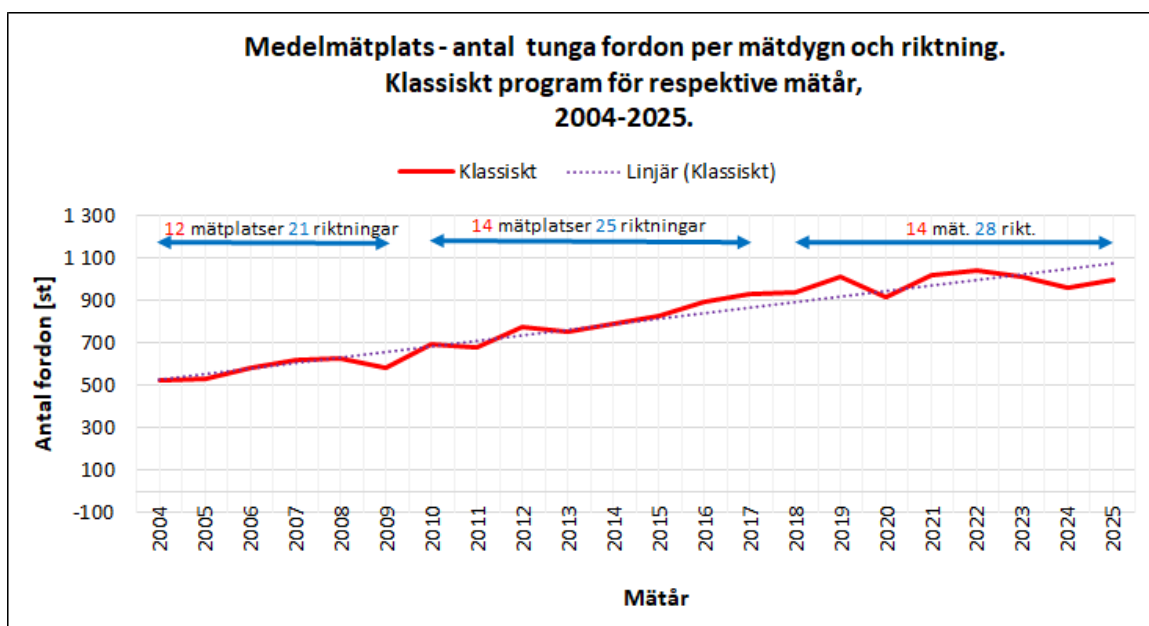
7.1.2 Antal tunga fordon Klassiskt program 2004-2025 samt Urval 24 B



Det klassiska programmens ökning år 2010 och 2018 kan kopplas till att programmet fick fler mätplatser och/eller fler mätriktningar. Mätåret 2010 hade även fler mätdygn. I genomsnitt över perioden år 2004–2025 har antal vägda tunga fordon ökat med 3,0 procent. Sett till den tidperiod då den största ökningen skett år 2004 – 2019 så har ökningen varit 4,4 procent. Efter 2019 och toppnoteringen 2022 har ökningen avstannat och planat ut. År 2025 registrerades cirka 194 700 tunga fordon.

I det nya urvalet av mätavsnitt, Urval 24, har en tredjedel av avsnitten blivit mätta under år 2025. Där har cirka 343 700 tunga fordon registrerats i grupp Urval 24 B.

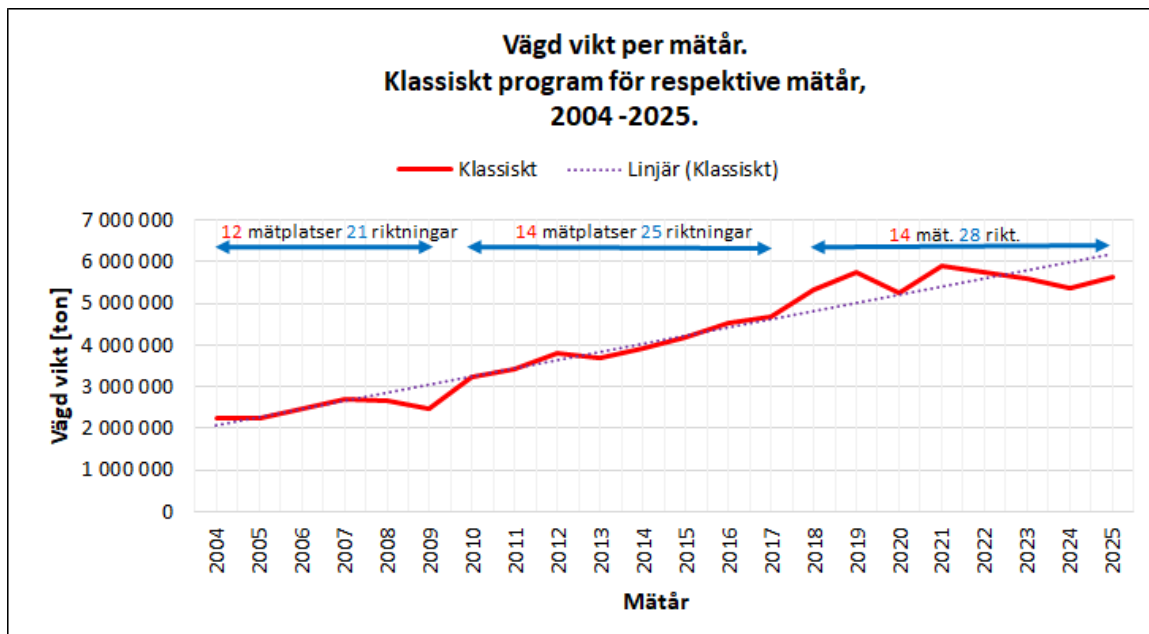
7.1.3 Antal tunga fordon per mätdygn och riktning, Klassiskt program 2004-2025 samt Urval 24 B



Antal tunga fordon per mät dag och riktning för en medelmätplats år 2025 var i det Klassiska programmet cirka 990 st, något fler än för 2024 (960 st).

I Urval 24 B var det cirka 1 230 tunga fordon per mät dag och riktning för en medelmätplats.

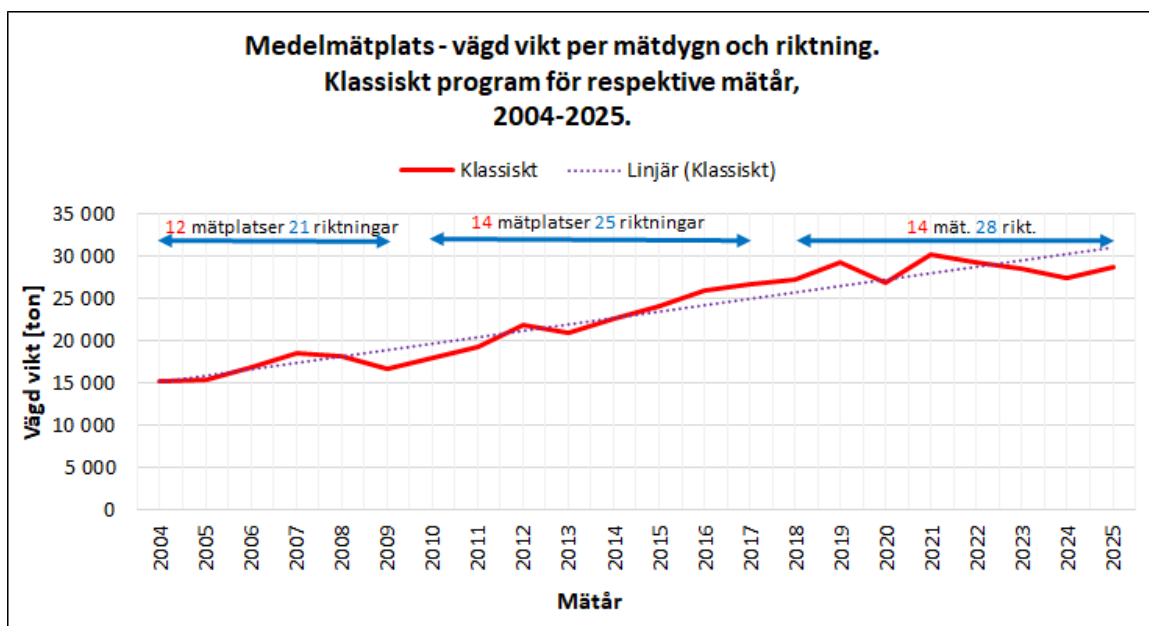
7.1.4 Vägd vikt per mätår Klassiskt program 2004-2025 samt Urval 24 B



För det klassiska programmet har vägd vikt i snitt ökat med 3,1 procent per år sedan 2004. Sett till den tidperiod då den största ökningen skett år 2004–2019 så har ökningen varit 4,5 procent. Efter 2019 har ökningen avstannat och planat ut och sedan toppnoteringen 2021 har vägd vikt minskat. Vägd vikt (bruttovikt) år 2025 var för det klassiska programmet runt 5 625 300 ton.

För grupp Urval 2024 B var vägd vikt 9 587 500 ton.

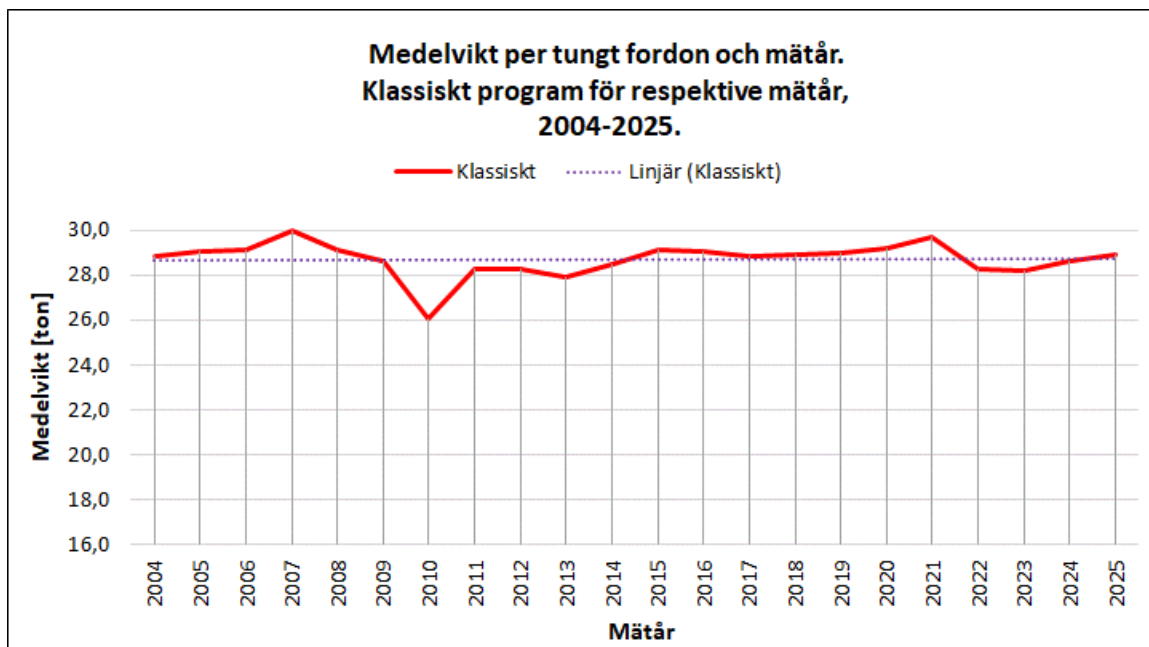
7.1.5 Vägd vikt per mätdygn och riktning, Klassiskt program 2004-2025 samt Urval 24 B



Vägd vikt per mätdag och riktning för en medelmätplats år 2025 var i det Klassiska programmet cirka 28 700 ton, något mer än för 2024 (27 500 ton).

För grupp Urval 2024 B per mätdag och riktning för en medelmätplats 34 200 ton.

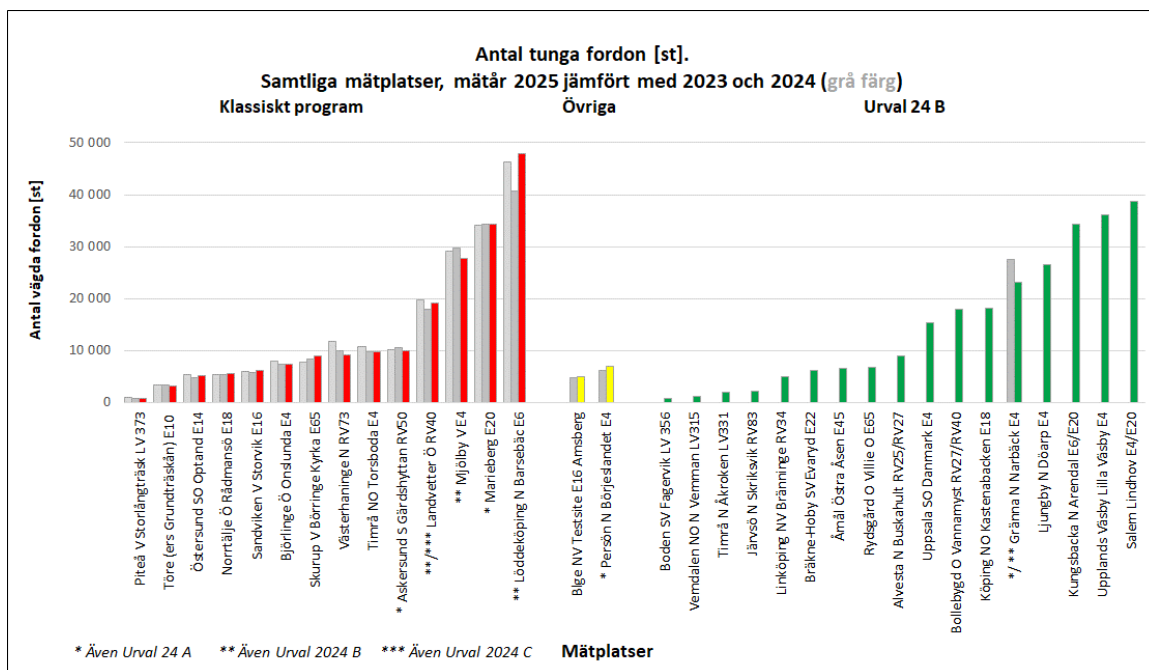
7.1.6 Tungas fordons medelvikt per mätår, Klassiskt program 2004-2025 samt Urval 24 B



Medelvikten för undersökta fordon har ända sedan mätstarten 2004 varit drygt 28 ton. Orsaken till det förhållandevis låga värdet 2010 är okänd. Medelvikt år 2025 var för det klassiska programmet 28,9 ton.

För Urval 2024 B var medelvikt per tungt fordon 27,9 ton.

7.2 Antal tunga fordon, samtliga mätplatser



Antal fordonspassager vid olika mätplatser framträder i ovanstående diagram. I det Klassiska programmet har flest passager, ca 48 000 registrerats i Löddeköpinge N Barsebäck i Skåne. Minst antal passager hade Piteå V Storlångträsk i Norrbotten med ca 730 stycken. Löddeköpinge som hade färre passager 2024 än tidigare år har ökat 2025 och ligger något över nivån som uppmättes 2023.

I Urval 24 B ligger en mätplats i snitt på 17 100 fordon att jämföras med 14 000 fordon i det klassiska programmet. Denna skillnad beror på att Urval 24 är draget utifrån trafikvolymen vilket innebär att vägsträckor med stort trafikarbete har större chans att komma med i urvalet.

7.3 Tunga fordons karaktär

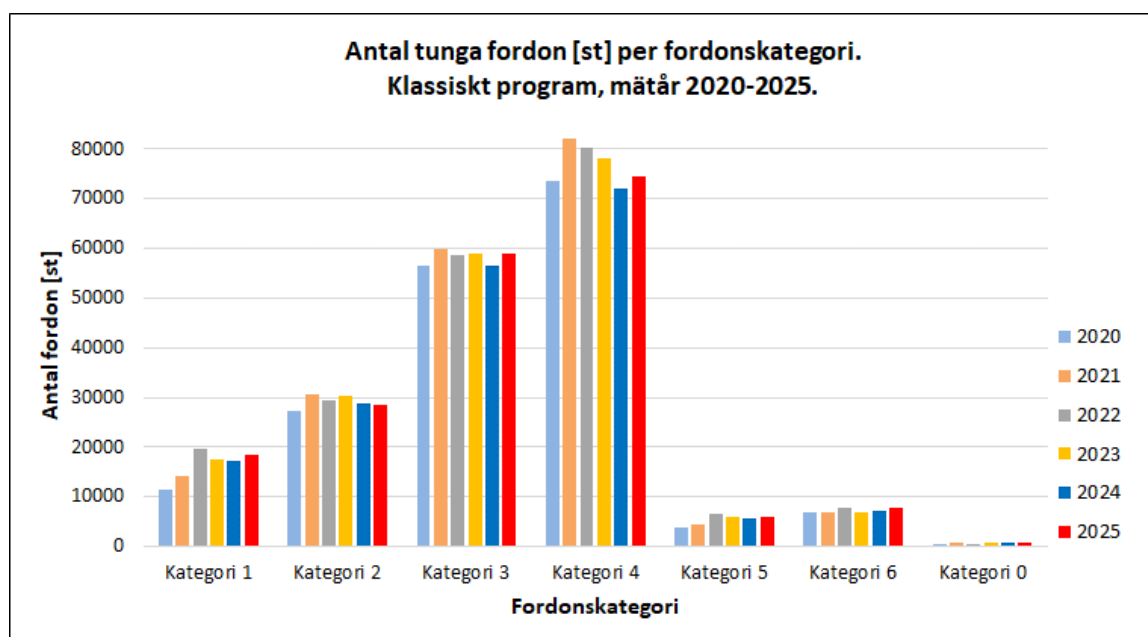
7.3.1 Antal och andel tunga fordon per fordonskategori Klassiskt program 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Antal tunga fordon [st] per fordonskategori

Mätår	Kategori 1	Kategori 2	Kategori 3	Kategori 4	Kategori 5	Kategori 6	Kategori 0	Totalt
2020	11 396	27 322	56 362	73 455	3 863	6 949	490	179 837
2021	14 116	30 595	59 850	82 161	4 549	6 991	669	198 931
2022	19 774	29 496	58 786	80 416	6 529	7 809	541	203 351
2023	17 366	30 332	58 886	78 136	5 830	6 756	757	198 063
2024	17 141	28 637	56 646	72 027	5 614	7 057	767	187 889
2025	18 372	28 448	58 829	74 512	5 839	7 820	885	194 705

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Antal tunga fordon[st] per fordonskategori

Mätår	Kategori 1	Kategori 2	Kategori 3	Kategori 4	Kategori 5	Kategori 6	Kategori 0	Totalt
2024	52 494	92 032	118 955	160 004	19 413	12 918	2 176	457 992
2025	30 879	58 721	95 966	129 152	14 931	12 593	1 467	343 709



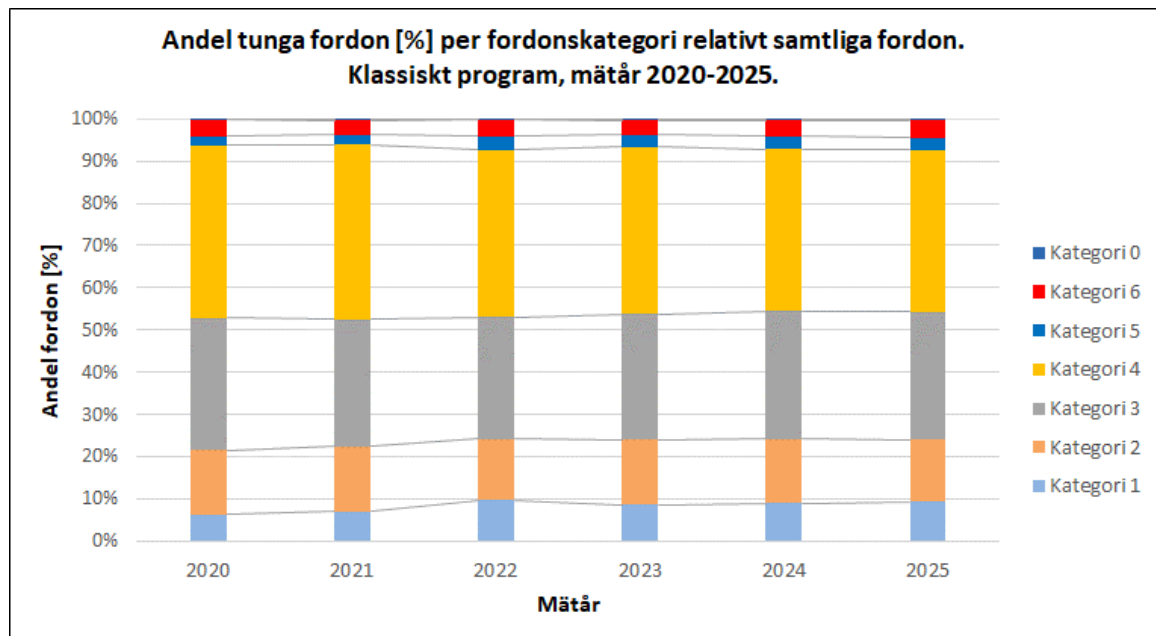
I Urval 24 B mätår 2025 registreras ca 75 procent fler tunga passager i jämförelse med det Klassiska programmet. Det kan jämföras med Urval 2024 A och mätår 2024 då det registrerades ca 140 procent fler fordon.

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel tunga fordon [%] per fordonskategori

Mätår	Kategori 1	Kategori 2	Kategori 3	Kategori 4	Kategori 5	Kategori 6	Kategori 0	Totalt
2020	6,3	15,2	31,3	40,8	2,1	3,9	0,3	100
2021	7,1	15,4	30,1	41,3	2,3	3,5	0,3	100
2022	9,7	14,5	28,9	39,5	3,2	3,8	0,3	100
2023	8,8	15,3	29,7	39,5	2,9	3,4	0,4	100
2024	9,1	15,2	30,1	38,3	3,0	3,8	0,4	100
2025	9,4	14,6	30,2	38,3	3,0	4,0	0,5	100

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Andel tunga fordon [%] per fordonskategori

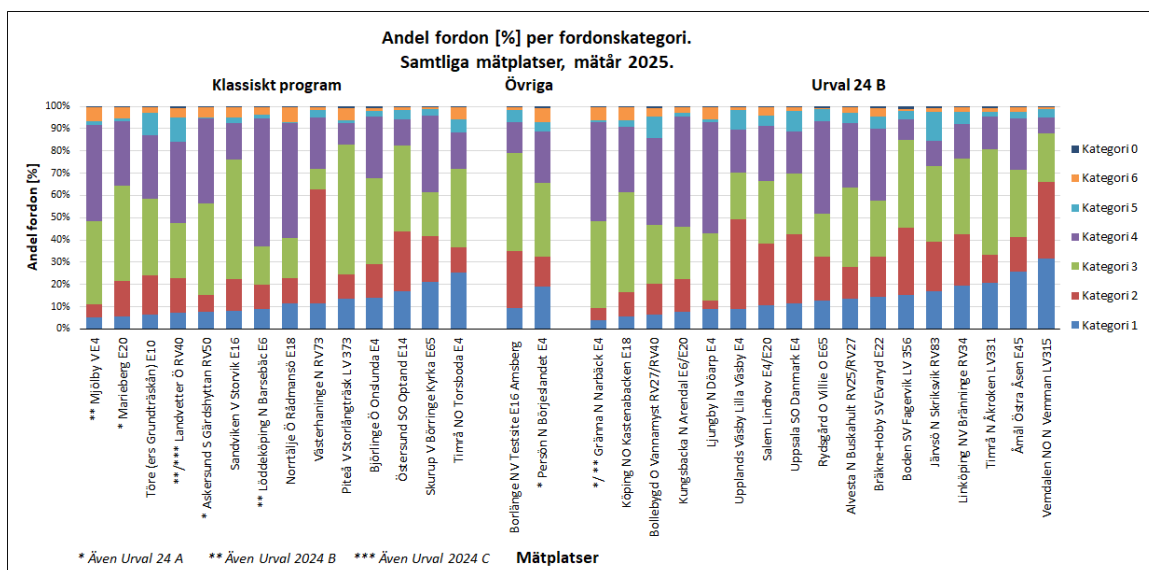
Mätår	Kategori 1	Kategori 2	Kategori 3	Kategori 4	Kategori 5	Kategori 6	Kategori 0	Totalt
2024	11,5	20,1	26,0	34,9	4,2	2,8	0,5	100
2025	9,0	17,1	27,9	37,6	4,3	3,7	0,4	100



Tunga fordon med påhängsvagn (Kategori 4) är den dominerande kategorin för klassiska mätplatser. Fördelningen mellan fordonskategorier har varit relativt jämn de senaste åren.

Både i Urval 2024 A och 2024 B har andelen Tunga fordon utan släp (Kategori 2) samt Tunga bussar med eller utan släpvagn (Kategori 5) högre andel passager i jämförelse med det Klassiska programmet medan tunga fordon med släp (Kategori 3, 4 och 6) har lägre andel.

7.3.2 Andel tunga fordon [%] per fordonskategori, samtliga mätplatser 2025



Mätplatsernas karaktär utifrån fordonskategorier skiftar. I det Klassiska programmet har Löddeköpinge N Barsebäck och Norrhälje Ö Rådmansö stor andel kategori 4, Sandviken V Storvik och Piteå V Storlångträsk stor andel kategori 3. I Västerhaninge N dominerar kategori 2. Timrå NO Torsboda har relativt stor andel kategori 1.

I Urval 24 B har Kungsbacka N Arendal och Ljungby N Döarp stor andel kategori 4 och Vemdalen NO N Vemman och Upplands Väsby Lilla Väsby stor andel kategori 1 respektive kategori 2.

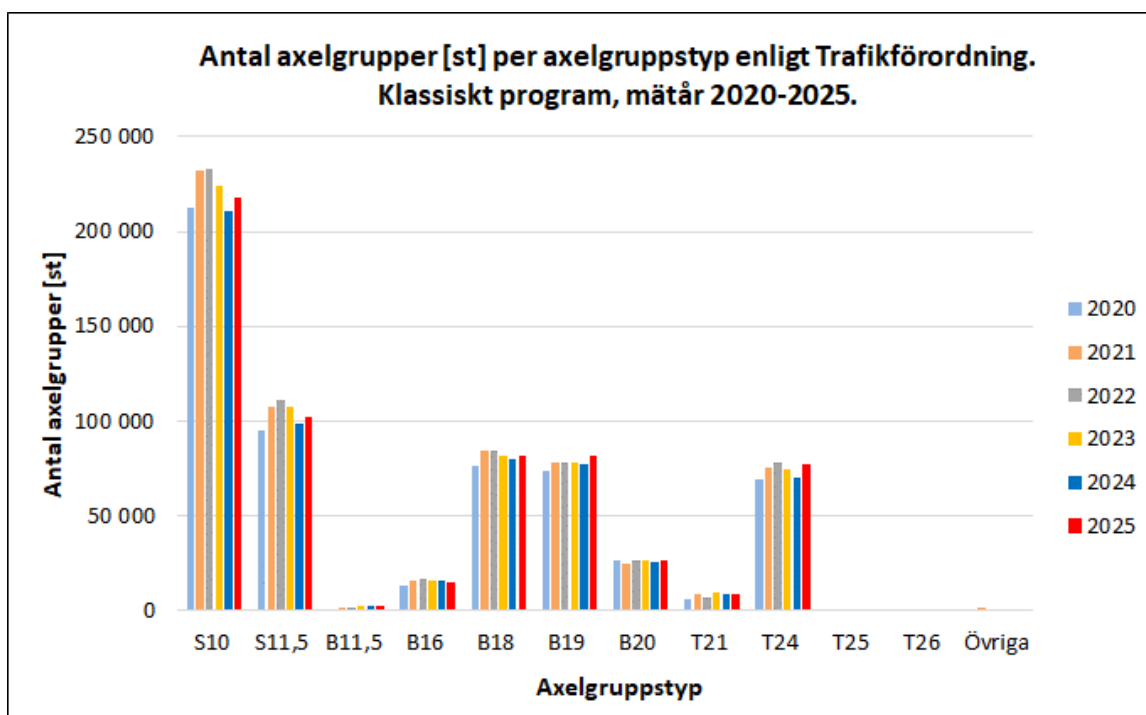
7.3.3 Antal och andel axelgrupper per axelgruppstyp enligt trafikförordningen, Klassiskt program 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Antal axelgrupper [st] per axelgruppstyp

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26	Övriga
2020	212 611	95 062	920	13 115	76 154	73 328	26 373	6 262	68 739	62	229	551
2021	232 092	107 621	1 497	16 000	84 217	78 395	24 851	8 707	75 157	64	276	975
2022	233 108	111 251	1 612	16 187	84 452	78 214	26 424	6 680	77 717	70	211	569
2023	224 264	107 804	2 744	15 299	81 585	77 757	26 423	9 083	74 266	67	224	555
2024	211 115	98 311	2 570	15 448	79 930	77 142	25 388	8 922	70 197	84	194	815
2025	217 563	101 671	2 675	14 726	81 528	81 180	26 695	8 372	77 385	55	222	570

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Antal axelgrupper [st] per axelgruppstyp

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26	Övriga
2024	511 359	248 441	4 657	35 891	163 683	178 921	52 379	21 210	152 050	191	439	1 000
2025	381 147	181 514	3 623	27 138	134 251	141 766	43 944	13 415	129 356	96	372	850

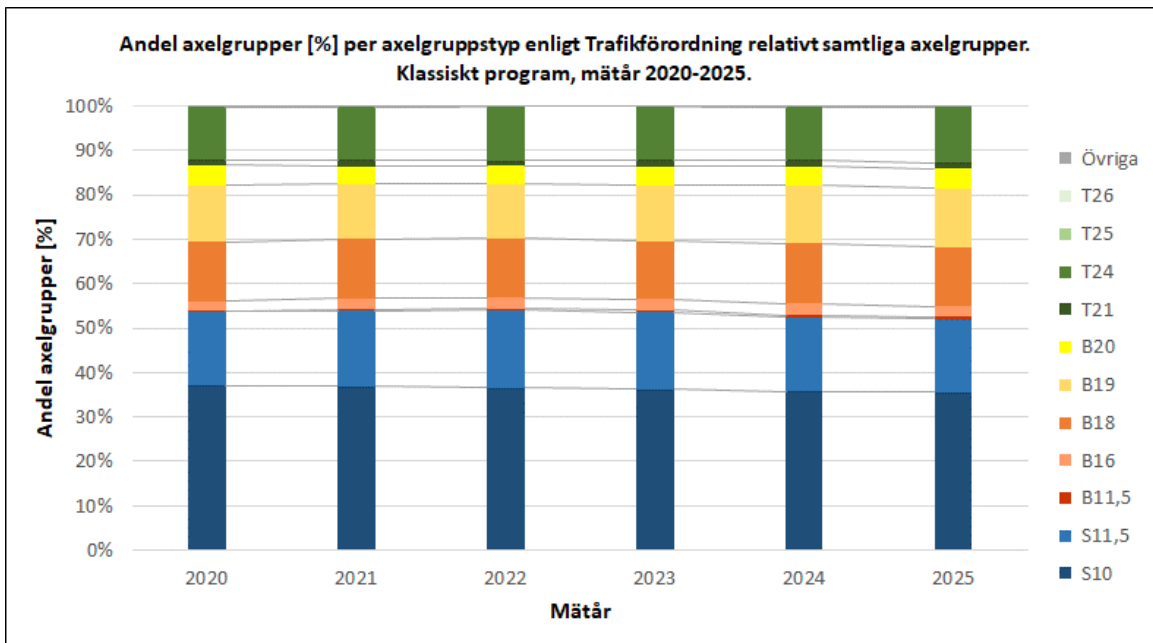


Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel axelgrupper [%] per axelgruppstyp

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26	Övriga
2020	37,1	16,6	0,2	2,3	13,3	12,8	4,6	1,1	12,0	0,0	0,0	0,1
2021	36,8	17,1	0,2	2,5	13,4	12,4	3,9	1,4	11,9	0,0	0,0	0,2
2022	36,6	17,5	0,3	2,5	13,3	12,3	4,2	1,0	12,2	0,0	0,0	0,1
2023	36,2	17,4	0,4	2,5	13,2	12,5	4,3	1,5	12,0	0,0	0,0	0,1
2024	35,8	16,7	0,4	2,6	13,5	13,1	4,3	1,5	11,9	0,0	0,0	0,1
2025	35,5	16,6	0,4	2,4	13,3	13,3	4,4	1,4	12,6	0,0	0,0	0,1

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Andel axelgrupper [%] per axelgruppstyp relativt samtliga axelgrupper

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26	Övriga
2024	37,3	18,1	0,3	2,6	11,9	13,1	3,8	1,5	11,1	0,0	0,0	0,1
2025	36,0	17,2	0,3	2,6	12,7	13,4	4,2	1,3	12,2	0,0	0,0	0,1



Singelaxlar dominerar bland axelgruppstyperna. B18 och B19 är vanligast bland boggiaxlar och T24 för trippelaxlar.

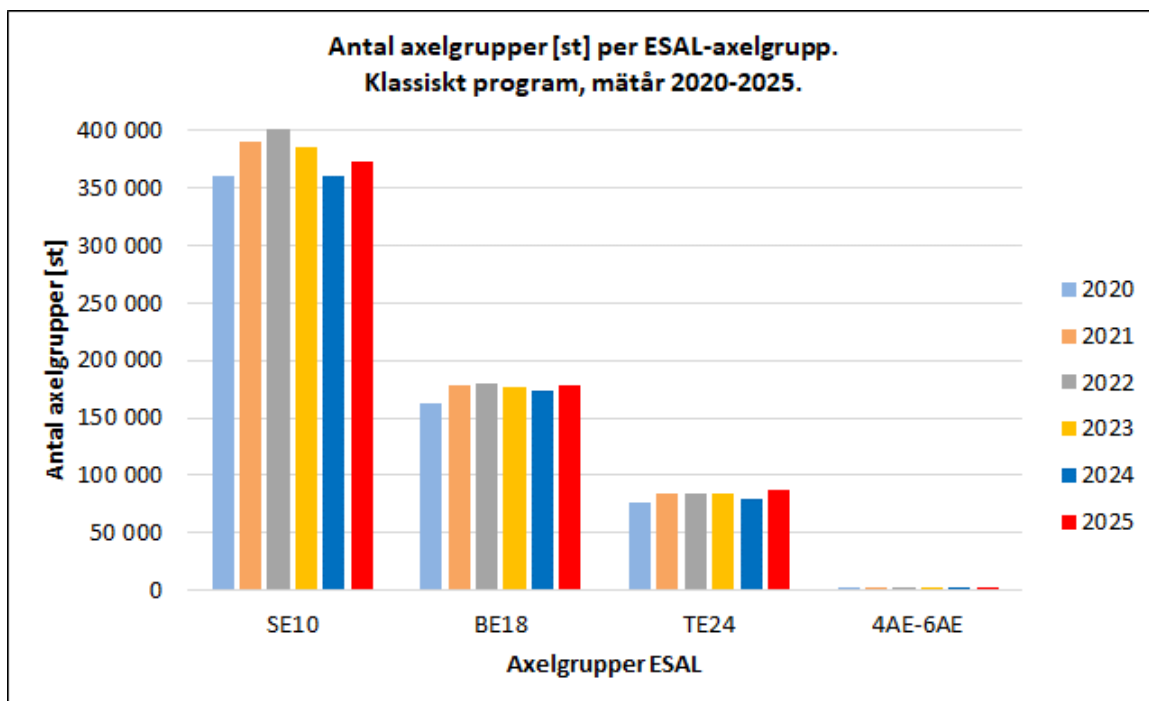
7.3.4 Antal och andel axelgrupper per axelgruppstyp enligt ESAL, Klassiskt program 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Antal axelgrupper [st] per axelgruppstyp enligt ESAL

Mätår	SE10	B _E 18	T _E 24	4AE - 6AE
2020	360 753	162 189	76 050	558
2021	389 892	178 906	84 294	1 383
2022	401 084	180 278	83 443	612
2023	385 432	176 351	84 124	571
2024	360 390	173 812	79 998	949
2025	372 682	178 852	86 852	563

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Antal axelgrupper [st] per axelgruppstyp enligt ESAL

Mätår	SE10	B _E 18	T _E 24	4AE - 6AE
2024	864 803	380 128	175 667	1 107
2025	651 174	304 940	144 273	824

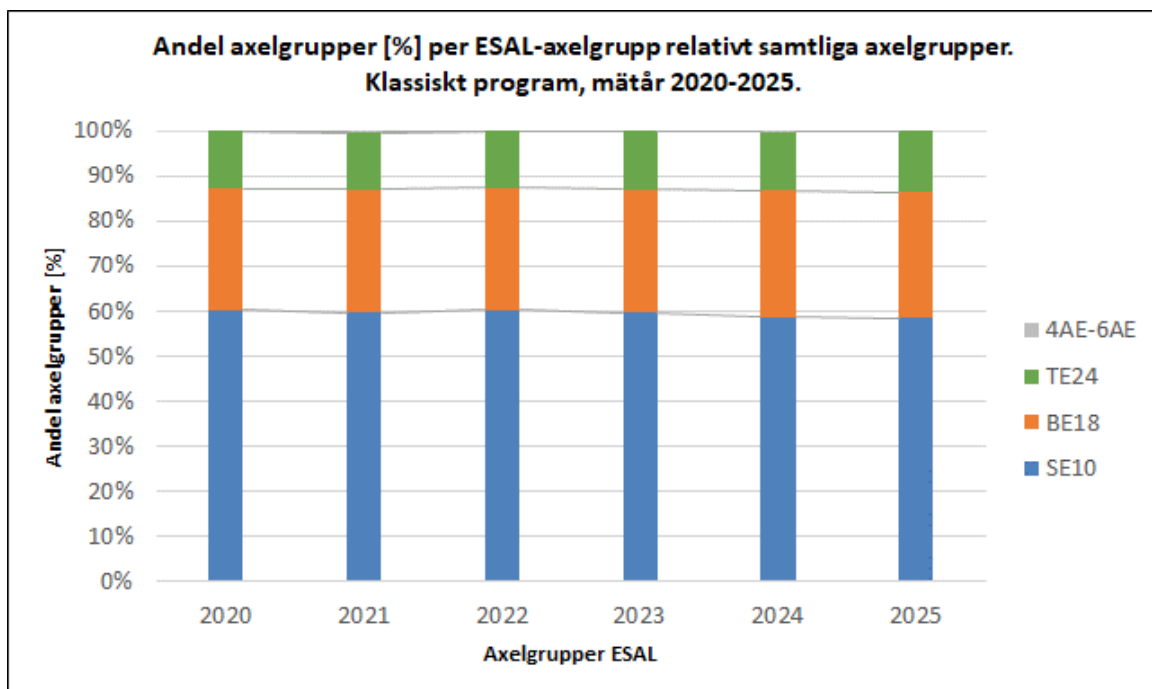


Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel axelgrupper [%] per axelgruppstyp enligt ESAL

Mätår	SE10	B _E 18	T _E 24	4AE - 6AE
2020	60,2	27,1	12,7	0,0
2021	59,6	27,3	12,9	0,0
2022	60,3	27,1	12,5	0,0
2023	59,6	27,3	13,0	0,0
2024	58,6	28,3	13,0	0,0
2025	58,3	28,0	13,6	0,0

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Andel axelgrupper [%] per axelgruppstyp enligt ESAL

Mätår	SE10	B _E 18	T _E 24	4AE - 6AE
2024	60,8	26,7	12,4	0,0
2025	59,1	27,7	13,1	0,0



Axelgruppstypen Singel ESAL (SE10) är den dominerande axelgruppstypen. Axelgruppstyper ESAL som har fyra axlar eller fler är i princip försumbar i jämförelse med övriga axelgruppstyper ESAL. Under perioden 2023-2025 framgår en svag ökning av andel Boggi ESAL (BE18) och Trippel ESAL (TE24).

7.4 Tunga fordons vikter

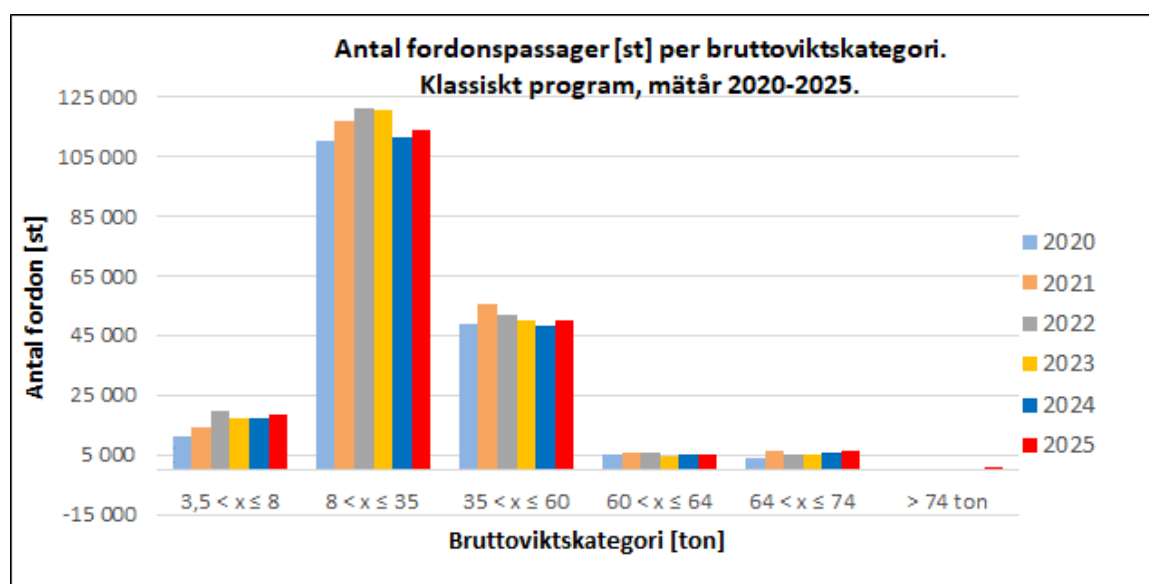
7.4.1 Antal och andel fordon per bruttoviktskategori, Klassiskt program 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Antal fordon [st] per bruttoviktskategori

Mätår	Viktkategori 3,5 < x ≤ 8	Viktkategori 8 < x ≤ 35	Viktkategori 35 < x ≤ 60	Viktkategori 60 < x ≤ 64	Viktkategori 64 < x ≤ 74	Viktkategori x > 74
2020	11 396	110 184	48 673	5 420	3 983	181
2021	14 116	116 868	55 223	5 875	6 541	308
2022	19 774	120 737	51 803	5 612	5 191	234
2023	17 366	120 578	50 188	4 467	4 936	528
2024	17 141	111 312	48 082	5 162	5 716	476
2025	18 372	113 693	50 112	5 132	6 579	817

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Antal fordon [st] per bruttoviktskategori

Mätår	Viktkategori 3,5 < x ≤ 8	Viktkategori 8 < x ≤ 35	Viktkategori 35 < x ≤ 60	Viktkategori 60 < x ≤ 64	Viktkategori 64 < x ≤ 74	Viktkategori x > 74
2024	52 494	280 622	102 517	9 667	11 298	1 394
2025	30 879	211 902	82 085	8 021	9 761	1 061

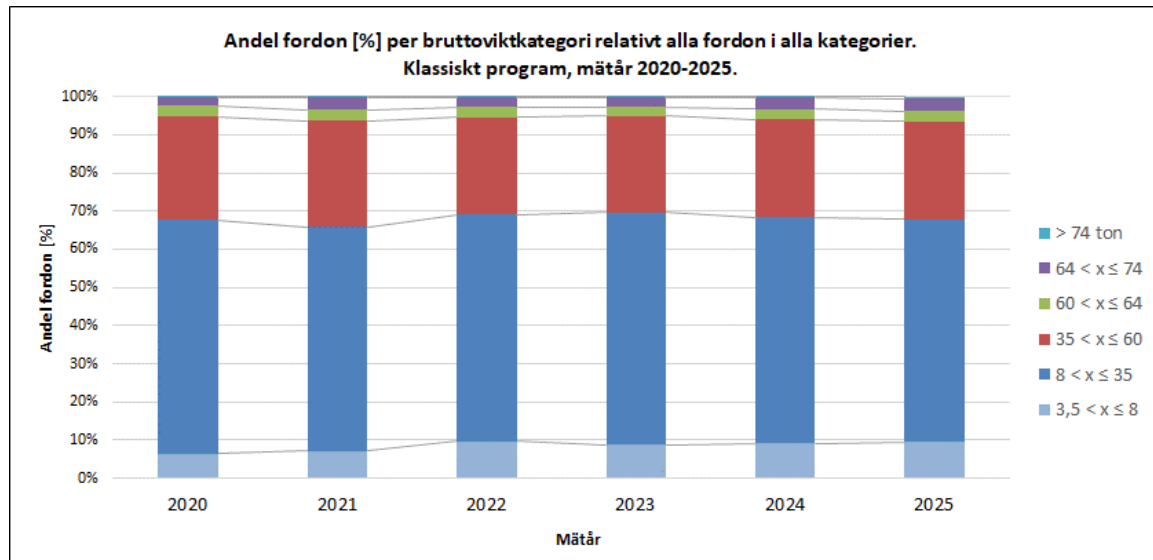


Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel fordon [%] per bruttoviktscategori

Mätår	Viktkategori 3,5 < x ≤ 8	Viktkategori 8 < x ≤ 35	Viktkategori 35 < x ≤ 60	Viktkategori 60 < x ≤ 64	Viktkategori 64 < x ≤ 74	Viktkategori x > 74
2020	6,3	61,3	27,1	3,0	2,2	0,1
2021	7,1	58,7	27,8	3,0	3,3	0,2
2022	9,7	59,4	25,5	2,8	2,6	0,1
2023	8,8	60,9	25,3	2,3	2,5	0,3
2024	9,1	59,2	25,6	2,7	3,0	0,3
2025	9,4	58,4	25,7	2,6	3,4	0,4

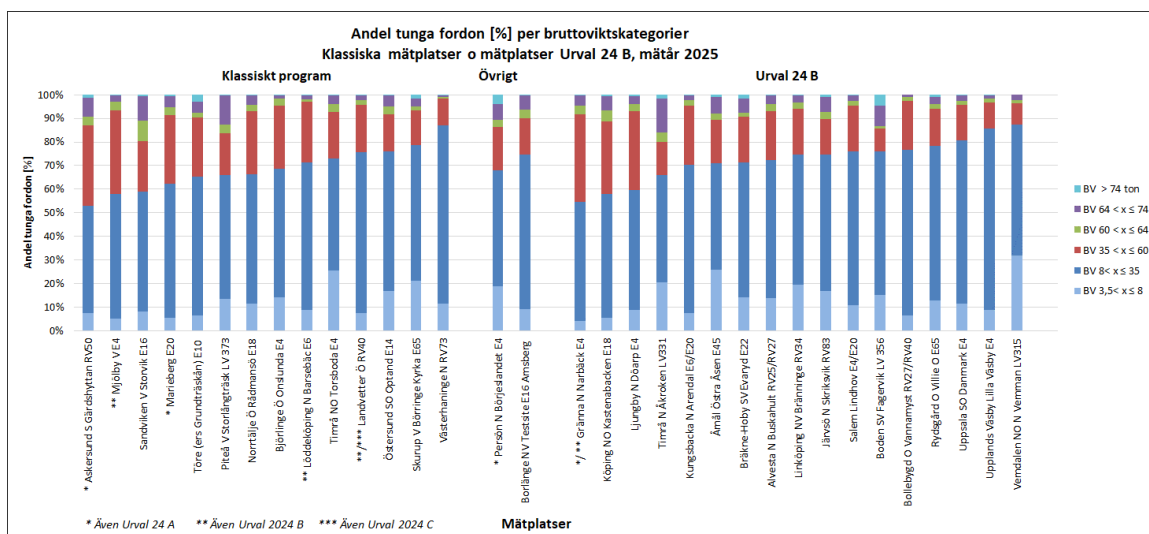
Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Andel fordon [%] per bruttoviktscategori

Mätår	Viktkategori 3,5 < x ≤ 8	Viktkategori 8 < x ≤ 35	Viktkategori 35 < x ≤ 60	Viktkategori 60 < x ≤ 64	Viktkategori 64 < x ≤ 74	Viktkategori x > 74
2024	11,5	61,3	22,4	2,1	2,5	0,3
2025	9,0	61,7	23,9	2,3	2,8	0,3



Ändringarna i regelverket 2015 respektive 2018 gjorde att vägnätet successivt öppnades upp för tyngre fordon. I diagrammet ovan syns en viss ökning av andel fordon med bruttovikt över 64 ton. Bruttoviktscategorin 8 < x ≤ 35 ton är den dominerande kategorin och har under åren 2020–2025 varit strax under 60 procent.

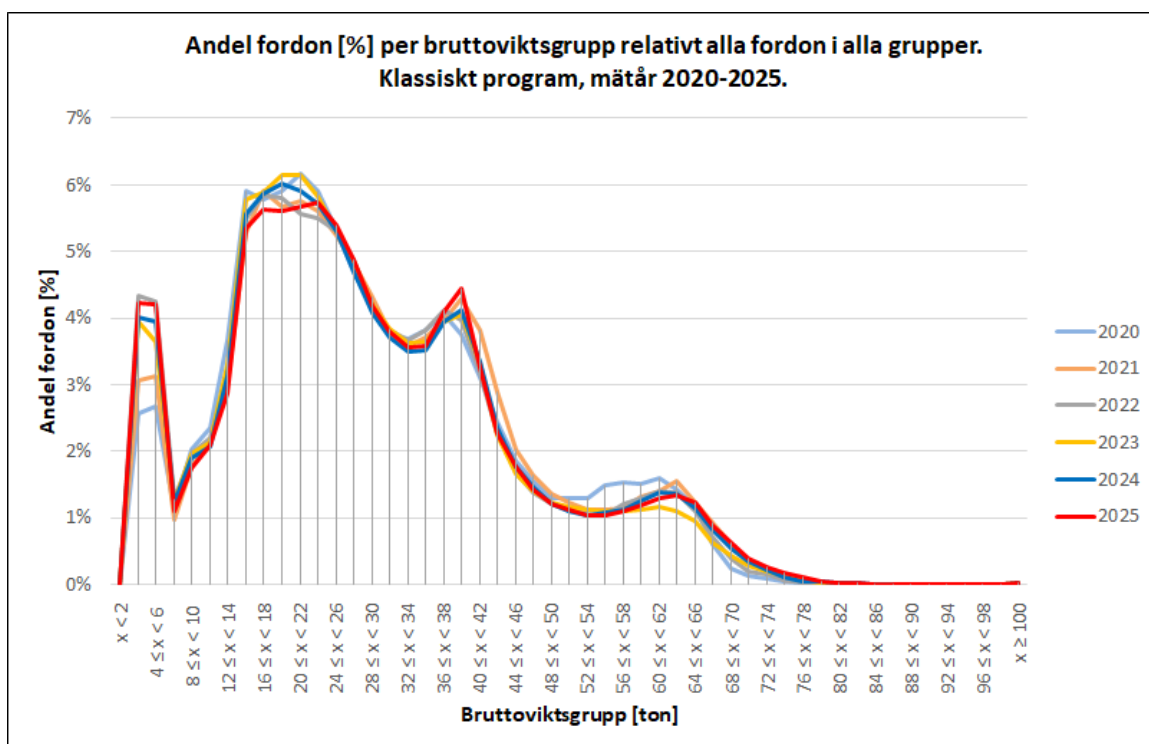
7.4.2 Andel fordon per bruttoviktscategori, samtliga mätplatser 2025



Mätplatserna ovan är sorterade utifrån bruttoviktscategorin 3,5 < x ≤ 35 ton. Mätplatsernas karaktär skiftar utifrån olika bruttoviktscategorier. I det Klassiska programmet har Sandviken V Storvik, Piteå V Storslångträsk och Askersund S Gårdshyttan störst andel fordon över 64 ton.

I Urval 24 B har Timrå N Åkroken och Boden Sv Fagervik störst andel fordon över 64 ton. Boden SV Fagervik är den mätplats där flest fordon över 74 ton har passerat.

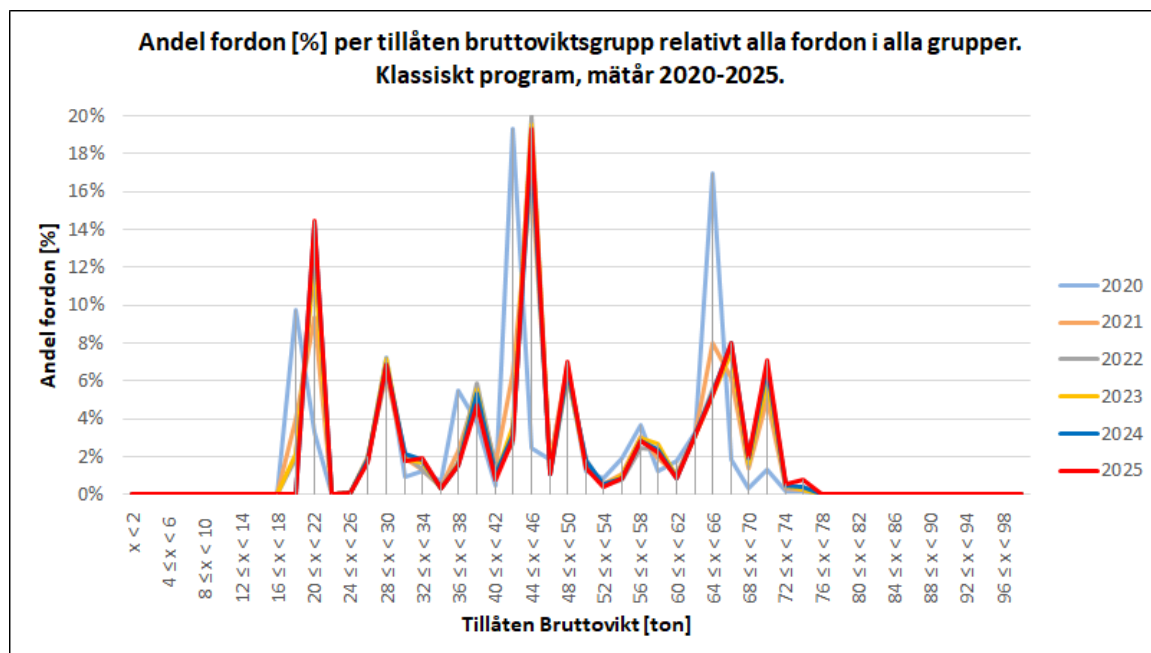
7.4.3 Andel fordon per bruttoviktsgroup, Klassiskt program 2020–2025



Andelen fordon per bruttoviktsgroup är relativt konstant under åren 2020–2025. En svag förflyttning till högre bruttoviktsgupper har skett för fordon över 64 ton.

7.4.4 Andel fordon per tillåten bruttoviktsgrupp, Klassiskt program 2020–2025

Fordonen eller fordonstågen grupperas i olika tillåtna bruttoviktsgupper om två tons intervall. Ett fordon eller ett fordonståg placeras i den grupp som ger lägsta tillåtna bruttovikt enligt punkt 4.3.

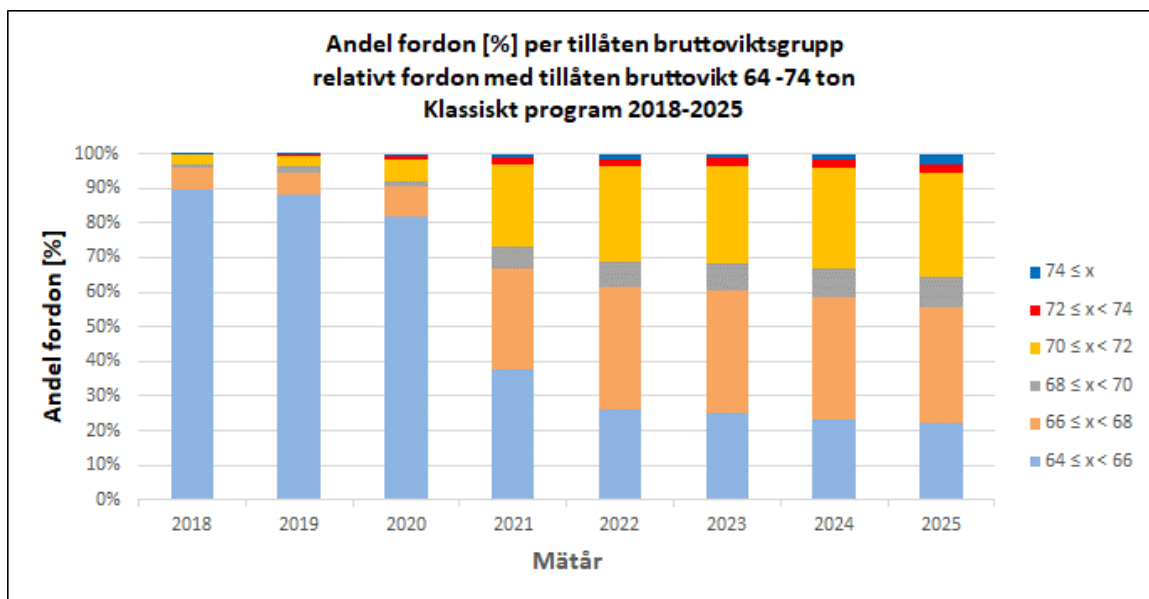


Andelen fordon per tillåten bruttoviktsgrupp visar stabila värden under mätperioden. Under 2021 och 2022 har flera mätplatser gått från BK1 till BK4. Det har inneburit en viss förskjutning i diagrammet när fordon i flera bruttoviktsgupper fått bära något högre last.

Om urvalet, i det klassiska programmet, begränsas till att studera passager med tillåten bruttovikt 64 ton eller mer (24 procent av alla passager) blir resultatet enligt tabellen nedan. Den största gruppen är $66 \leq x < 68$ ton som ligger strax över 33 procent och gruppen, där tillåten bruttovikt är 74 ton, är det runt 3 procent. Från 2018 till 2025 har gruppen som lagligt får lasta 74 ton ökat från 0,2 procent till 3,3 procent. Det är dock få fordonspassager som lagligt får lasta 74 ton.

Andel fordon [%] per tillåten bruttoviktsgrupp relativt fordon med tillåten bruttoviktsgrupp 64-74 ton – Klassiskt program 2018–2025

Mätår	Grupp $64 \leq x < 66$	Grupp $66 \leq x < 68$	Grupp $68 \leq x < 70$	Grupp $70 \leq x < 72$	Grupp $72 \leq x < 74$	Grupp $x = 74$
2018	89,6	6,2	1,0	2,7	0,2	0,2
2019	88,2	6,1	2,0	3,0	0,4	0,3
2020	81,7	9,0	1,5	6,4	0,7	0,8
2021	37,7	29,1	6,5	23,6	1,7	1,4
2022	26,0	35,2	7,3	28,0	2,0	1,5
2023	25,0	35,7	7,7	28,2	2,2	1,3
2024	23,3	35,1	8,5	29,2	2,2	1,7
2025	22,1	33,7	8,5	29,9	2,3	3,3



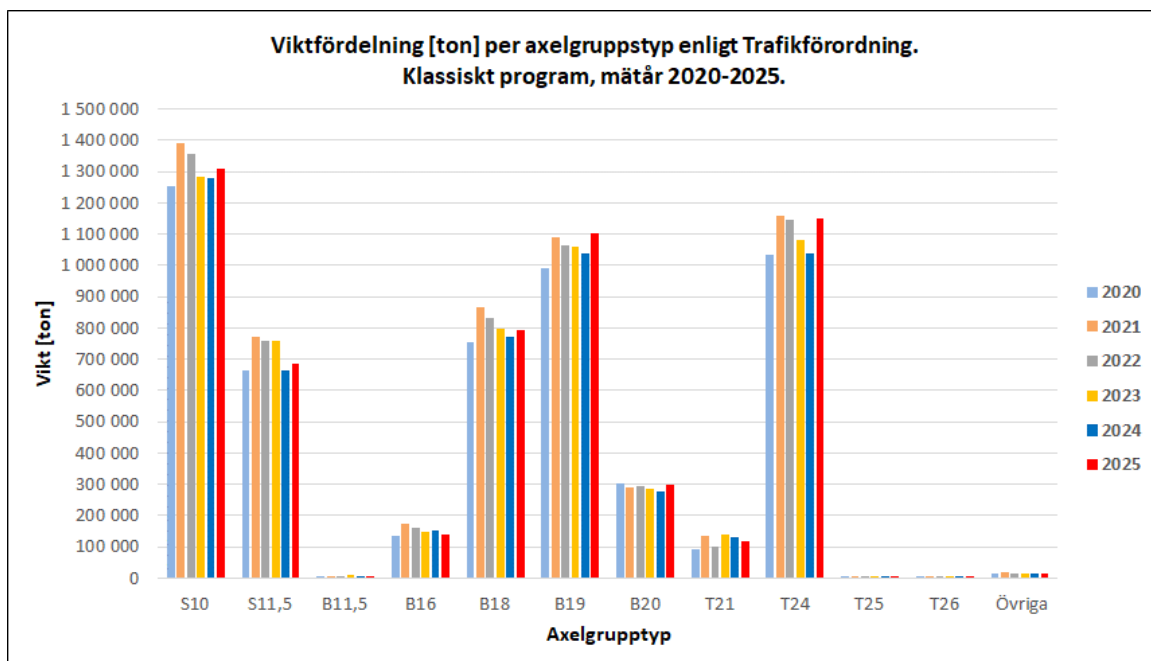
7.4.5 Viktfördelning och viktandel per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen, Klassiskt program 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – viktfordelning [ton] per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26	Övriga
2020	1 253 002	664 350	3 619	137 265	755 583	990 355	302 911	90 284	1 034 899	1 140	4 825	14 491
2021	1 390 775	773 242	6 523	173 798	865 961	1 091 021	289 137	134 151	1 158 941	1 062	6 074	20 946
2022	1 355 704	757 304	5 847	162 539	833 633	1 063 493	296 114	100 966	1 145 935	1 403	4 114	14 707
2023	1 284 898	757 614	12 328	146 984	798 931	1 058 644	283 989	138 047	1 080 986	1 226	4 717	15 442
2024	1 276 961	663 039	6 837	153 529	772 204	1 038 201	279 255	132 071	1 038 255	1 365	4 161	15 371
2025	1 310 135	683 533	6 947	140 506	793 458	1 103 349	298 957	116 845	1 149 550	1 114	5 127	15 773

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – viktfordelning [ton] per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26	Övriga
2024	3 009 840	1 619 578	16 040	356 616	1 593 705	2 389 737	588 087	305 827	2 291 886	3 241	8 569	26 344
2025	2 279 676	1 243 999	10 560	260 820	1 294 265	1 924 327	494 073	177 584	1 868 972	1 896	7 976	23 324

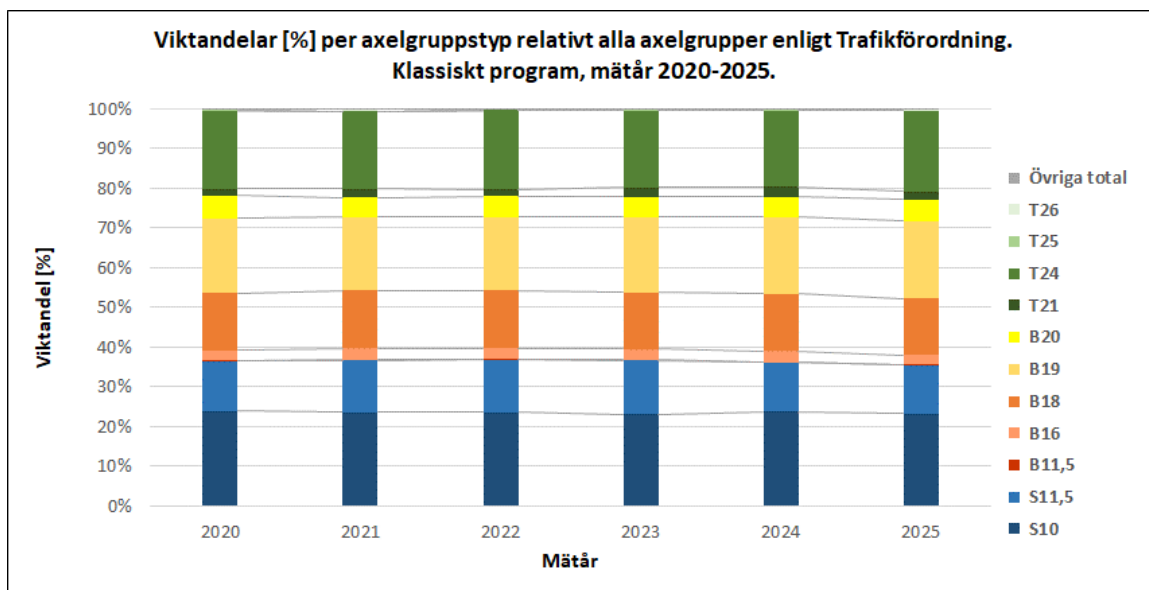


Klassiskt program mätår 2020–2025 – viktandelar [%] per axelgruppstyp och enligt Trafikförordningen

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26	Övriga
2020	23,9	12,6	0,1	2,6	14,4	18,9	5,8	1,7	19,7	0,0	0,1	0,3
2021	23,5	13,1	0,1	2,9	14,6	18,5	4,9	2,3	19,6	0,0	0,1	0,4
2022	23,6	13,2	0,1	2,8	14,5	18,5	5,2	1,8	20,0	0,0	0,1	0,3
2023	23,0	13,6	0,2	2,6	14,3	19,0	5,1	2,5	19,4	0,0	0,1	0,3
2024	23,7	12,3	0,1	2,9	14,3	19,3	5,2	2,5	19,3	0,0	0,1	0,3
2025	23,3	12,2	0,1	2,5	14,1	19,6	5,3	2,1	20,4	0,0	0,1	0,3

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – viktandelar [%] per axelgruppstyp och enligt Trafikförordningen

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26	Övriga
2024	24,7	13,3	0,1	2,9	13,1	19,6	4,8	2,5	18,8	0,0	0,1	0,2
2025	23,8	13,0	0,1	2,7	13,5	20,1	5,2	1,9	19,5	0,0	0,1	0,2



Singelaxlar och boggiaxlar bär vardera mellan 35 och 40 procent av bruttovikten.

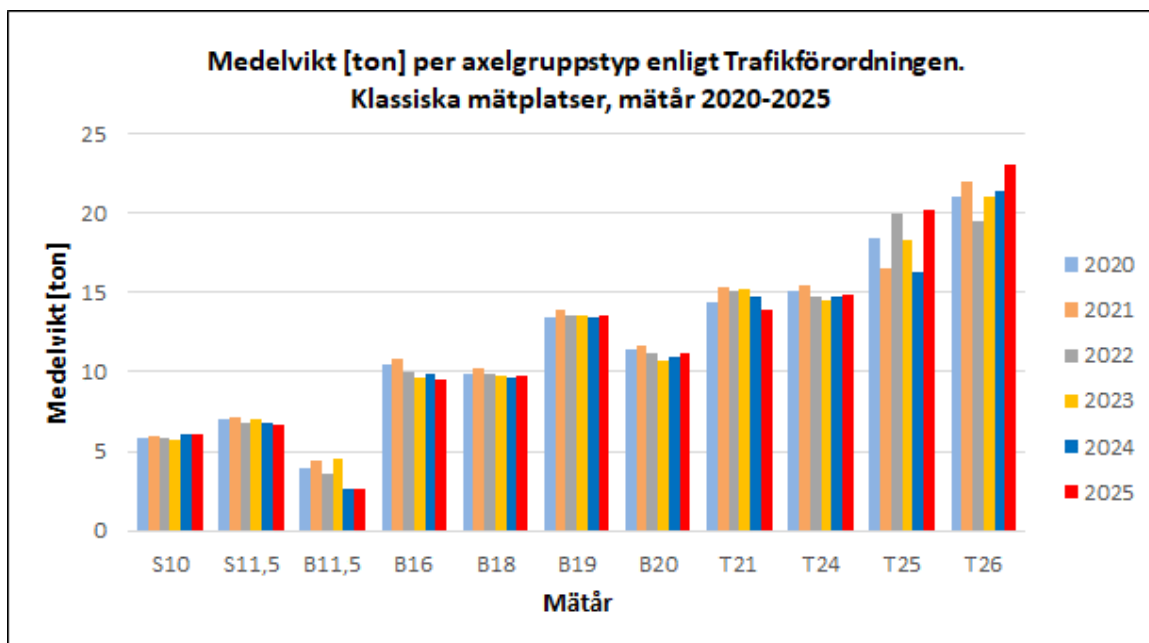
7.4.6 Medelvikt per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen, Klassiskt program 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – medelvikt [ton] per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26
2020	5,9	7,0	3,9	10,5	9,9	13,5	11,5	14,4	15,1	18,4	21,1
2021	6,0	7,2	4,4	10,9	10,3	13,9	11,6	15,4	15,4	16,6	22,0
2022	5,8	6,8	3,6	10,0	9,9	13,6	11,2	15,1	14,7	20,0	19,5
2023	5,7	7,0	4,5	9,6	9,8	13,6	10,7	15,2	14,6	18,3	21,1
2024	6,0	6,7	2,7	9,9	9,7	13,5	11,0	14,8	14,8	16,2	21,4
2025	6,0	6,7	2,6	9,5	9,7	13,6	11,2	14,0	14,9	20,2	23,1

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – medelvikt [ton] per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26
2024	5,9	6,5	3,4	9,9	9,7	13,4	11,2	14,4	15,1	17,0	19,5
2025	6,0	6,9	2,9	9,6	9,6	13,6	11,2	13,2	14,4	19,7	21,4



Axeltypen som är relativt få i antal (B11,5, T25 o T26) tenderar att få en något mer varierad medelvikt mellan mätåren.

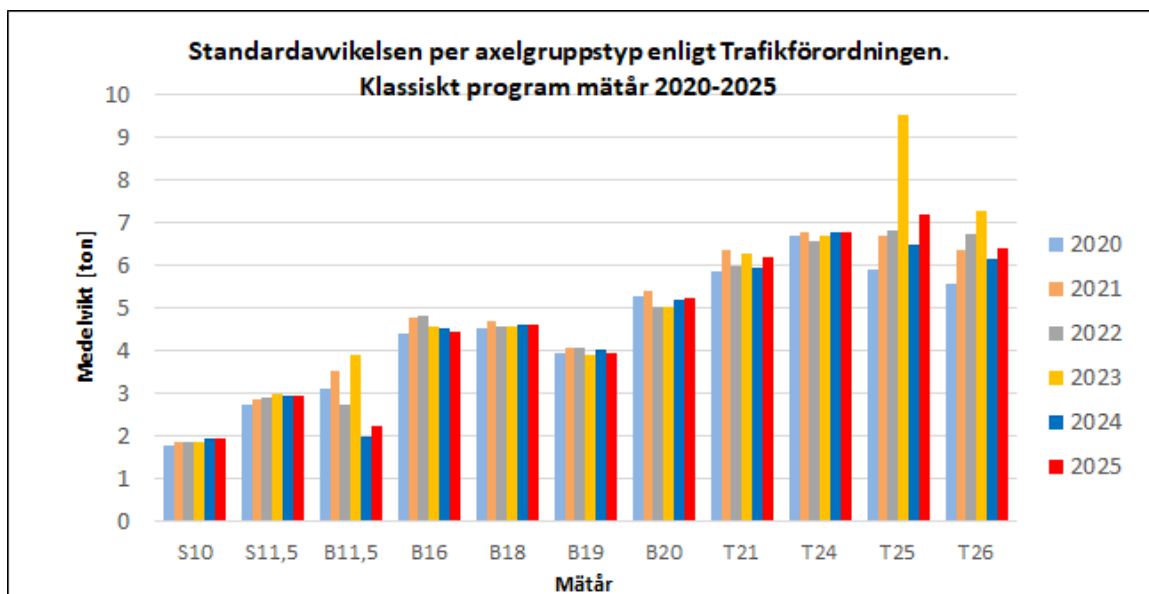
7.4.7 Standardavvikelse för medelvikt per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen, Klassiskt program 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – standardavvikelsen för medelvikt [ton] per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26
2020	1,8	2,7	3,1	4,4	4,5	3,9	5,3	5,9	6,7	5,9	5,6
2021	1,8	2,9	3,5	4,8	4,7	4,1	5,4	6,3	6,8	6,7	6,4
2022	1,9	2,9	2,7	4,8	4,6	4,1	5,0	6,0	6,6	6,8	6,7
2023	1,8	3,0	3,9	4,5	4,6	3,9	5,0	6,3	6,7	9,5	7,3
2024	2,0	2,9	2,0	4,5	4,6	4,0	5,2	5,9	6,8	6,5	6,1
2025	2,0	3,0	2,2	4,4	4,6	3,9	5,2	6,2	6,8	7,2	6,4

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – standardavvikelsen för medelvikt [ton] per axelgruppstyp enligt Trafikförordningen

Mätår	S10	S11,5	B11,5	B16	B18	B19	B20	T21	T24	T25	T26
2024	2,0	3,0	2,6	4,6	4,6	4,0	5,3	6,4	6,8	8,1	6,5
2025	1,9	3,0	2,6	4,3	4,5	3,9	5,2	6,1	6,7	6,9	7,0



Axeltypen som är relativt få i antal (B11,5, T25 o T26) tenderar att få en något mer varierad standardavvikelse mellan mätåren.

7.5 Tunga fordon's överlast

Överlasternas omfattning presenteras i antal och andel överlastade fordon i kategorier och grupper.

- Axel & bruttoöverlast: Överlast av en eller flera axelgrupper och bruttovikter.
- Axelöverlast: Överlast av en eller flera axelgrupper.
- Bruttoöverlast: Överlast av en eller flera (fordon i fordonståg) bruttovikter.

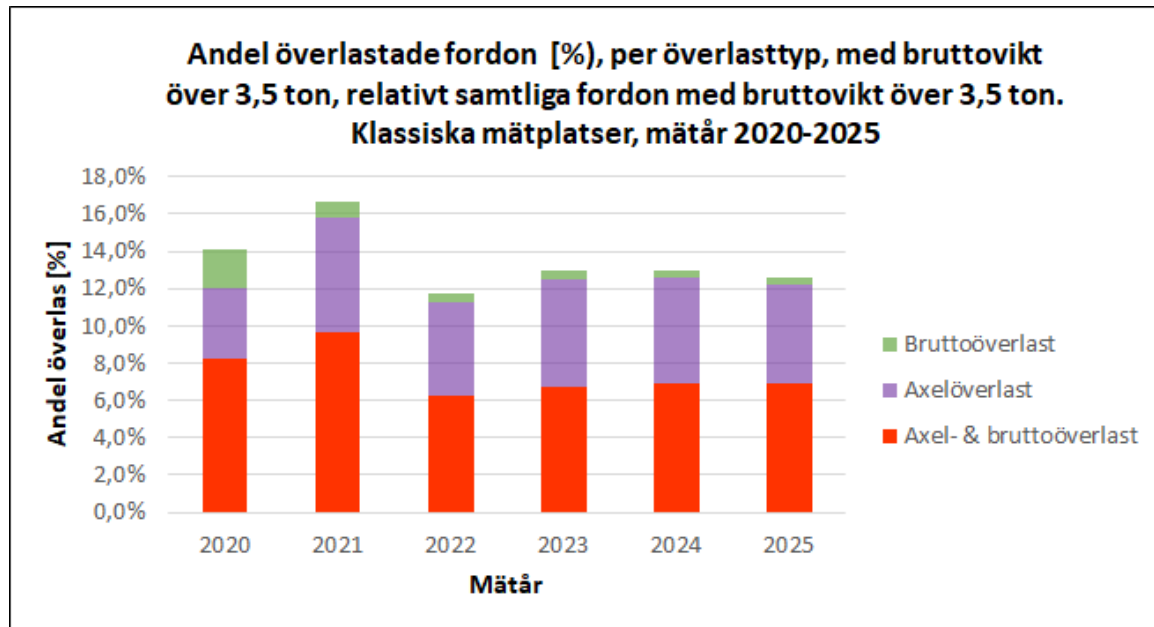
7.5.1 Andel (procent) överlastade tunga fordon per överlaststyp med bruttovikt över 3,5 ton, Klassiskt program 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel [%] överlastade tunga fordon per överlaststyp med bruttovikt över 3,5 ton enligt Trafikförordningen

Mätår	Axel- & bruttoöverlast	Axelöverlast	Bruttoöverlast	Totalt
2020	8,2	3,8	2,0	14,1
2021	9,6	6,2	0,9	16,7
2022	6,2	5,0	0,5	11,7
2023	6,7	5,8	0,5	13,0
2024	6,9	5,7	0,4	13,0
2025	6,9	5,3	0,4	12,6

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Andel [%] överlastade tunga fordon per överlasttyp med bruttovikt över 3,5 ton enligt Trafikförordningen

Mätår	Axel- & brutto- överlast	Axelöverlast	Bruttoöverlast	Totalt
2024	7,1	5,2	0,4	12,8
2025	6,5	5,3	0,4	12,2

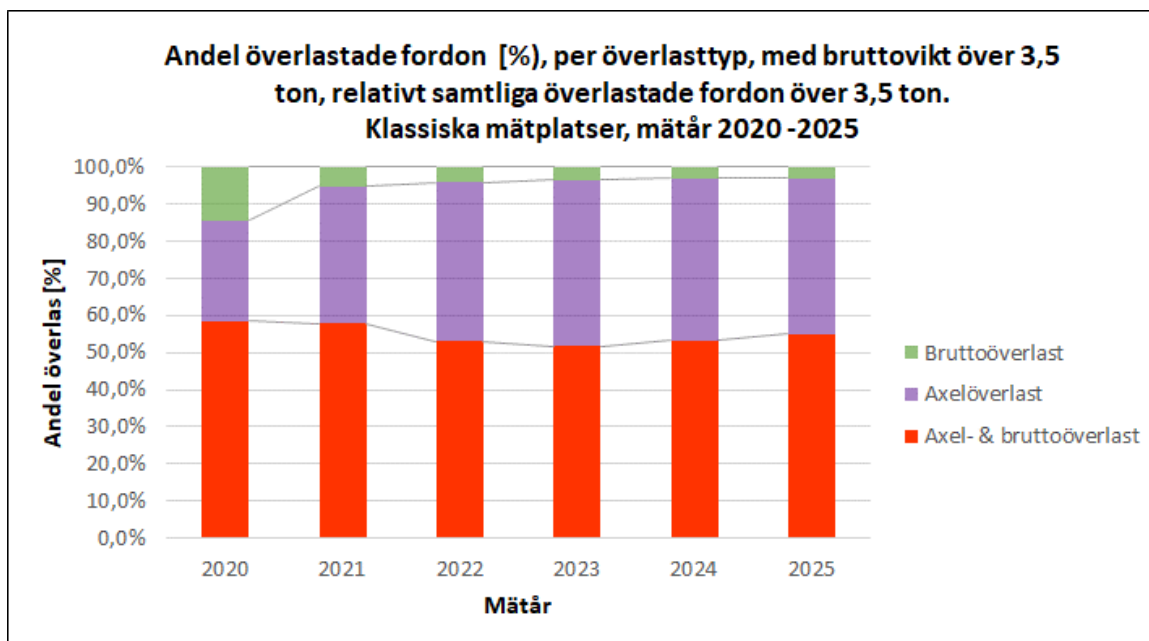


Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel [%] överlastade tunga fordon per överlasttyp med bruttovikt över 3,5 ton

Mätår	Axel- & brutto- överlast	Axelöverlast	Bruttoöverlast	Totalt
2020	58,4	27,0	14,5	100
2021	57,8	36,9	5,3	100
2022	53,0	42,8	4,1	100
2023	51,6	44,9	3,5	100
2024	53,1	43,8	3,1	100
2025	55,0	41,8	3,2	100

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 24 B mätår 2025 – Andel [%] överlastade tunga fordon per överlasttyp med bruttovikt över 3,5 ton enligt Trafikförordningen

Mätår	Axel- & brutto- överlast	Axelöverlast	Bruttoöverlast	Totalt
2024	55,8	40,9	3,2	100
2025	53,2	43,2	3,6	100



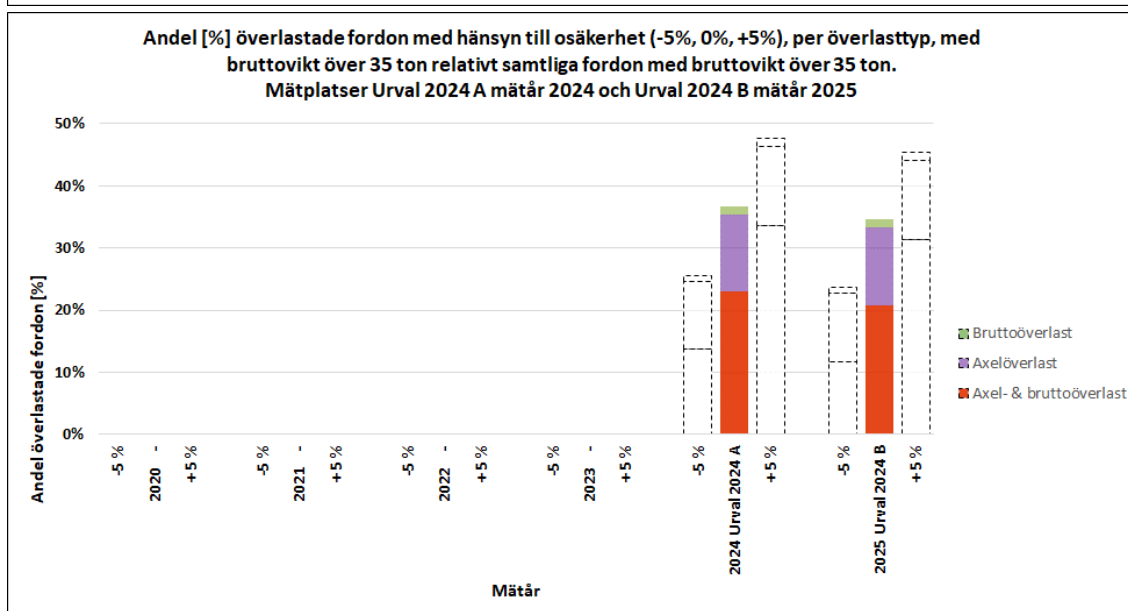
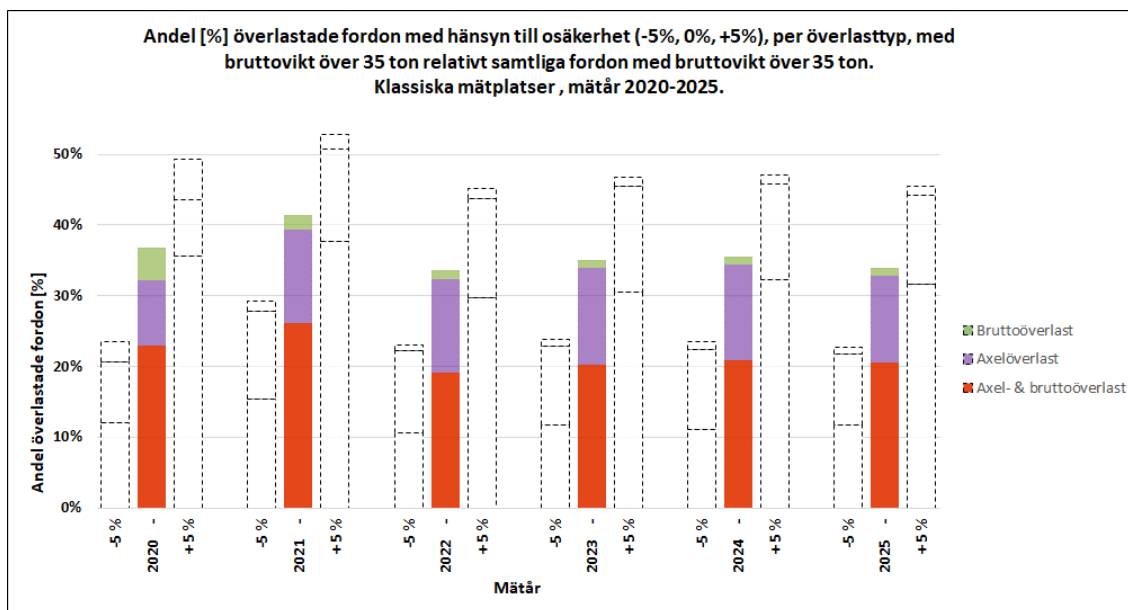
7.5.2 Andel [%] överlastade fordon per överlasttyp med bruttovikt över 35 ton, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025.

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel [%] överlastade tunga fordon per överlasttyp med bruttovikt över 35 ton enligt Trafikförordningen

Mätår	Axel- & bruttoöverlast	Axelöverlast	Bruttoöverlast	Totalt
2020	23,0	9,2	4,6	36,8
2021	26,1	13,3	1,9	41,3
2022	19,1	13,2	1,4	33,7
2023	20,3	13,6	1,2	35,1
2024	20,9	13,5	1,2	35,6
2025	20,5	12,3	1,2	34,0

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Andel [%] överlastade tunga fordon per överlasttyp med bruttovikt över 35 ton enligt Trafikförordningen

Mätår	Axel- & bruttoöverlast	Axelöverlast	Bruttoöverlast	Totalt
2024	23,0	12,5	1,2	36,7
2025	20,8	12,6	1,3	34,7



Andelen överlastade fordon i det Klassiska programmet över 35 ton uppgick till 34 procent år 2025. 33 procent hade axelöverlast (fordon med enbart axelöverlaster samt fordon med axelöverlast & bruttoöverlast) och 22 procent hade bruttoviktöverlast (fordon med enbart bruttoöverlaster samt fordon med axelöverlast & bruttoöverlast).

Motsvarande överlastandelar i Urval 24 B ligger på samma nivåer som i det Klassiska programmet.

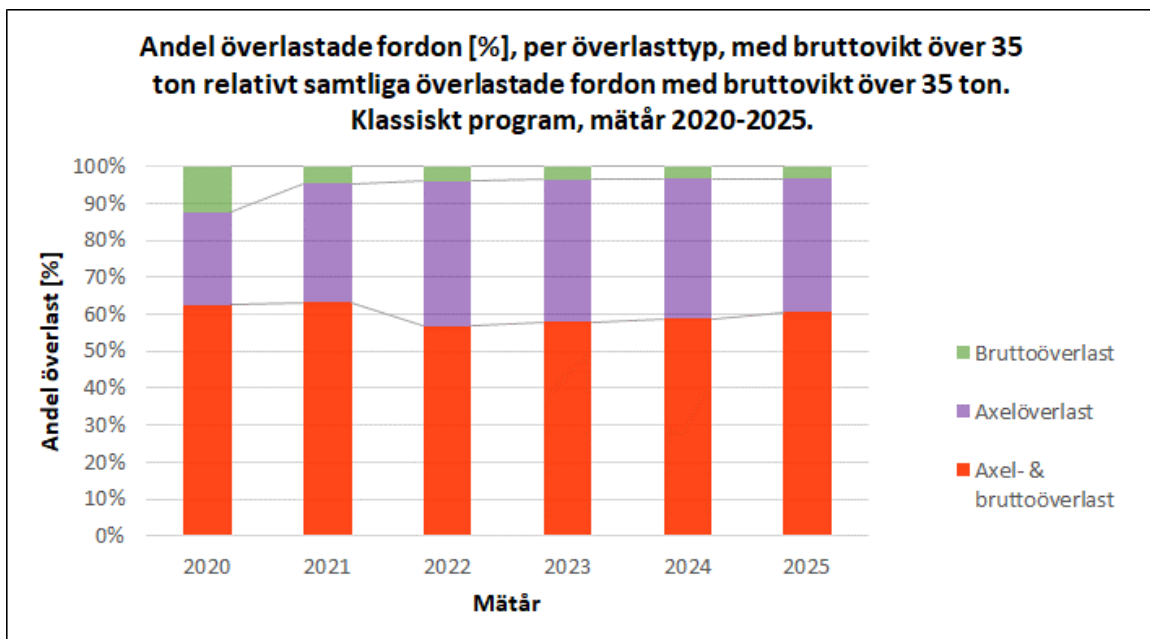
2025 års överlastandel är därmed i nivå med de tre senaste årens uppmätta överlastandelar, år 2022–2024. Då det finns en viss mätosäkerhet av uppmätta värden i fält har en känslighetsanalys för överlastandelar genomförts. Uppmätta axellaster har vid beräkning adderats respektive reducerats med 5 procent av uppmätt axellast, se de ofyllda staplarna nedan.

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel [%] överlastade tunga fordon per överlasttyp med bruttovikt över 35 ton

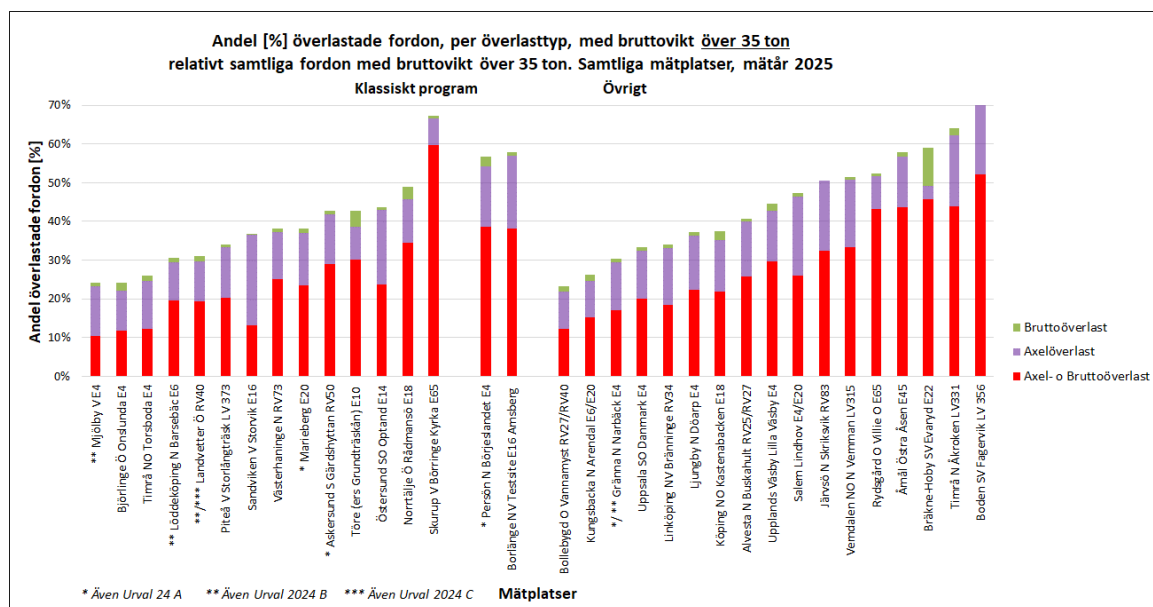
Mätår	Axel- & brutto- överlast	Axelöverlast	Bruttoöverlast	Totalt
2020	62	25	12	100
2021	63	32	5	100
2022	57	39	4	100
2023	58	39	4	100
2024	59	38	3	100
2025	60	36	3	100

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Andel [%] överlastade tunga fordon per överlasttyp med bruttovikt över 35 ton enligt Trafikförordningen

Mätår	Axel- & brutto- överlast	Axelöverlast	Bruttoöverlast	Totalt
2024	63	34	3	100
2025	60	36	4	100

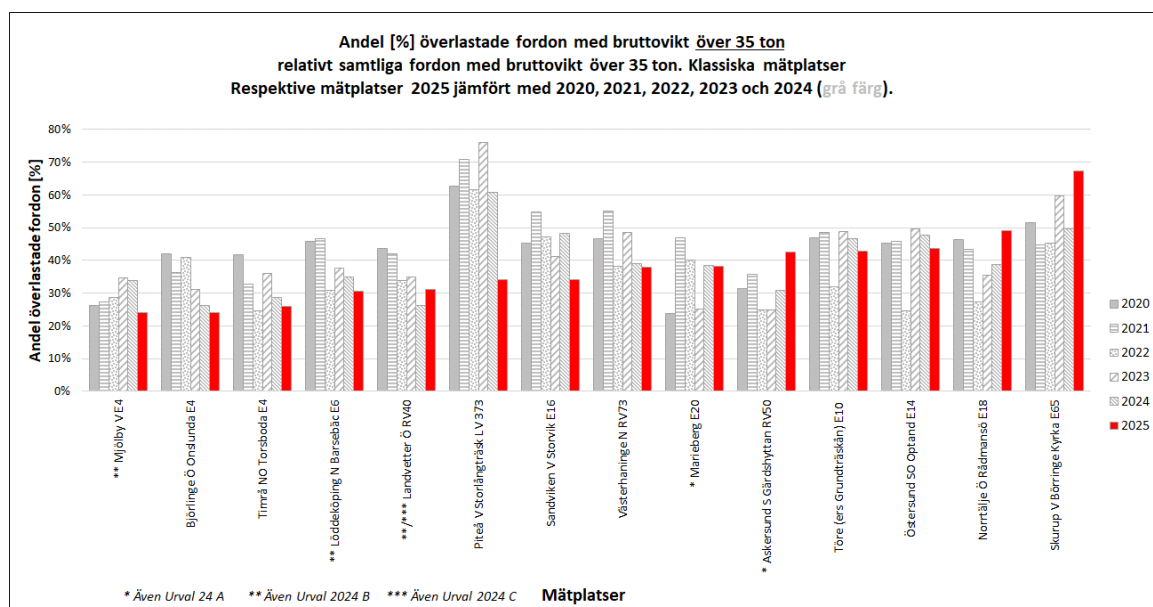


7.5.3 Andel överlastade fordon per överlasttyp med bruttovikt över 35 ton, Samtliga mätplatser mätår 2025 och Klassiska mätplatser 2020–2025.



I Klassiskt program och för bruttovikter över 35 ton varierar överlastandelerna per mätplats från cirka 24 till 67 procent.

I Urval 24 B har Boden SV Fagervik och Timrå N Åkroken den högsta överlastandelen på 64 respektive 74 procent. Ytterligare 5 mätplatser har överlastandelar över 50 procent. Mätplatsen Bräkne Hobby SV Evaryd ligger på BK1 vägnät. Där framgår att Bruttoöverlast är vanligare jämfört med övriga mätplatser.



Tittar vi på överlastandelarna för perioden 2020-2025 ser vi att det finns en variation mellan åren för mätplatserna i det Klassiska programmet. Mätplatsen Piteå V Storlångträsk har betydligt lägre andel överlastade fordon jämfört mot tidigare mätår.

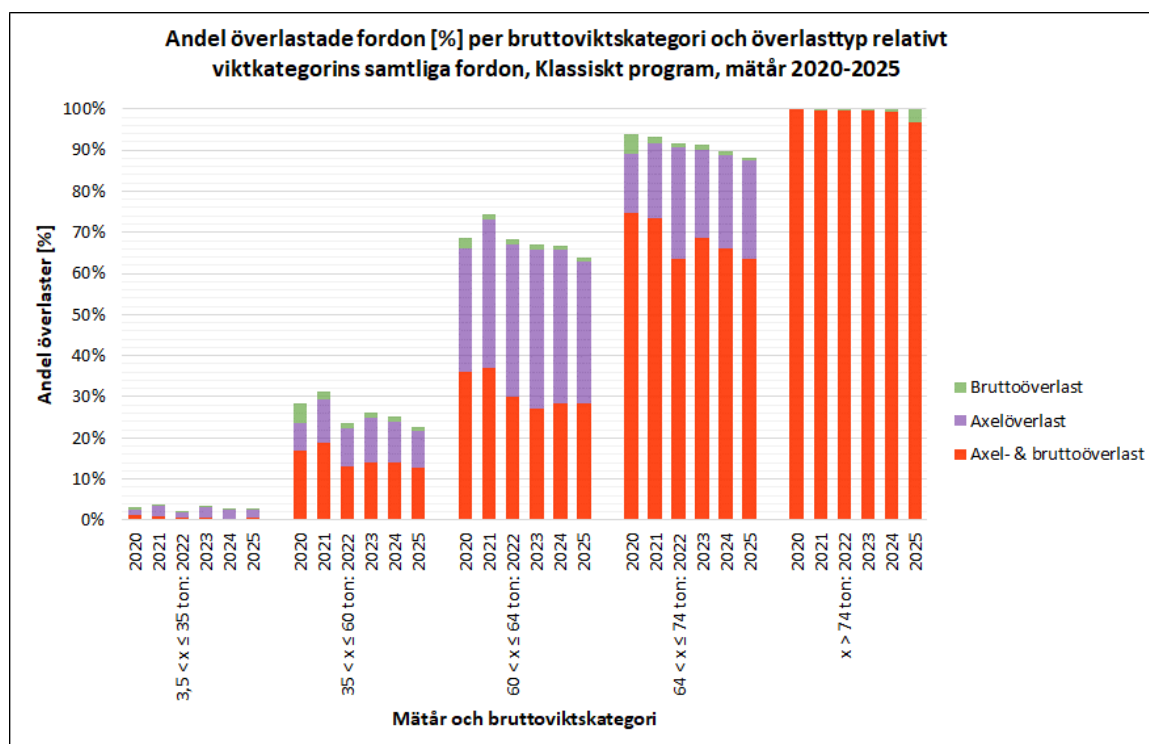
7.5.4 Andel överlastade fordon per bruttoviktskategori och överlaststyp, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel [%] totalt överlastade fordon per bruttoviktskategori

Mätår	3,5 < x ≤ 35 ton	35 < x ≤ 60 ton	60 < x ≤ 64 ton	64 < x ≤ 74 ton	> 74 ton
2020	3,2	28,3	68,7	93,9	100
2021	3,9	31,4	74,2	93,2	100
2022	1,9	23,8	68,4	91,8	100
2023	3,3	26,0	67,1	91,4	100
2024	2,6	25,2	66,8	89,9	100
2025	2,5	22,7	64,0	88,0	100

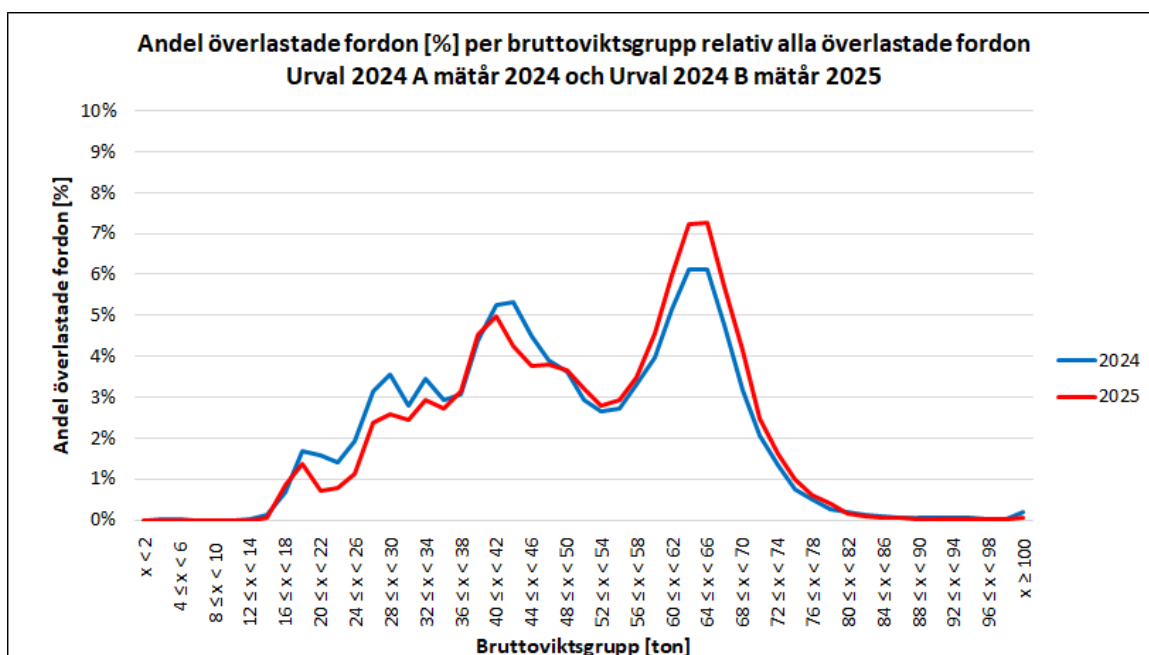
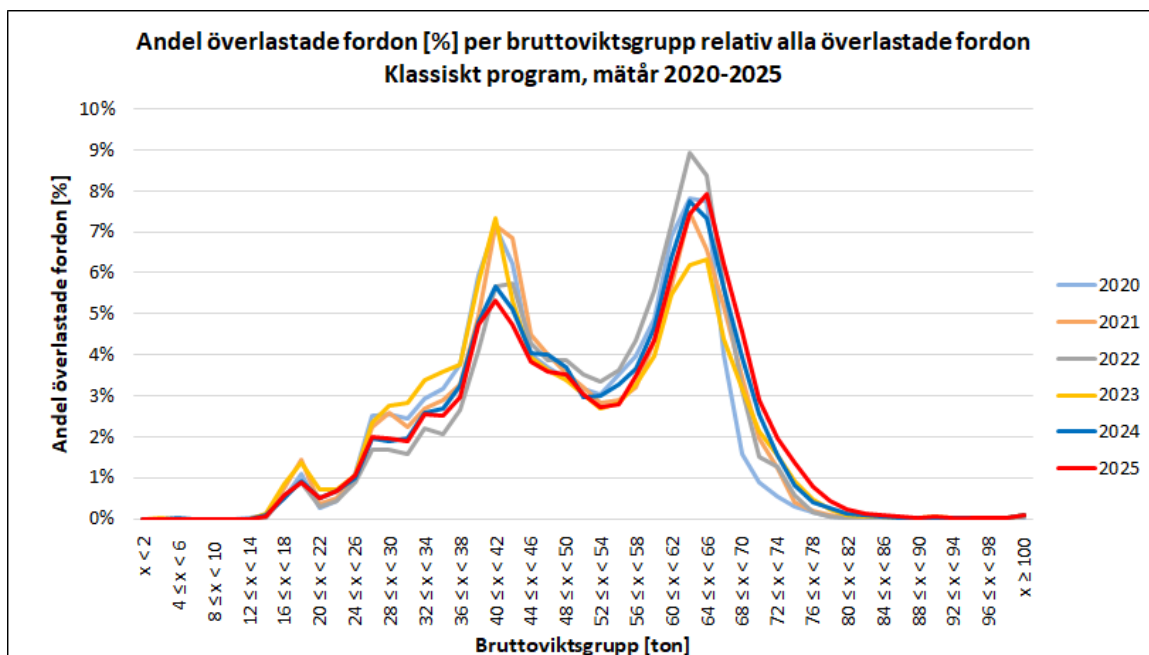
Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Andel [%] totalt överlastade fordon per bruttoviktskategori och överlaststyp

Mätår	3,5 < x ≤ 35 ton	35 < x ≤ 60 ton	60 < x ≤ 64 ton	64 < x ≤ 74 ton	> 74 ton
2024	3,8	26,9	68,3	90,6	100
2025	2,9	23,8	69,2	91,1	100



I det Klassiska programmet har överlasterna sedan 2020 generellt minskat i flertalet av bruttoviktskategorierna. Från och med 2024 tillhör samtliga mätplatser BK4.

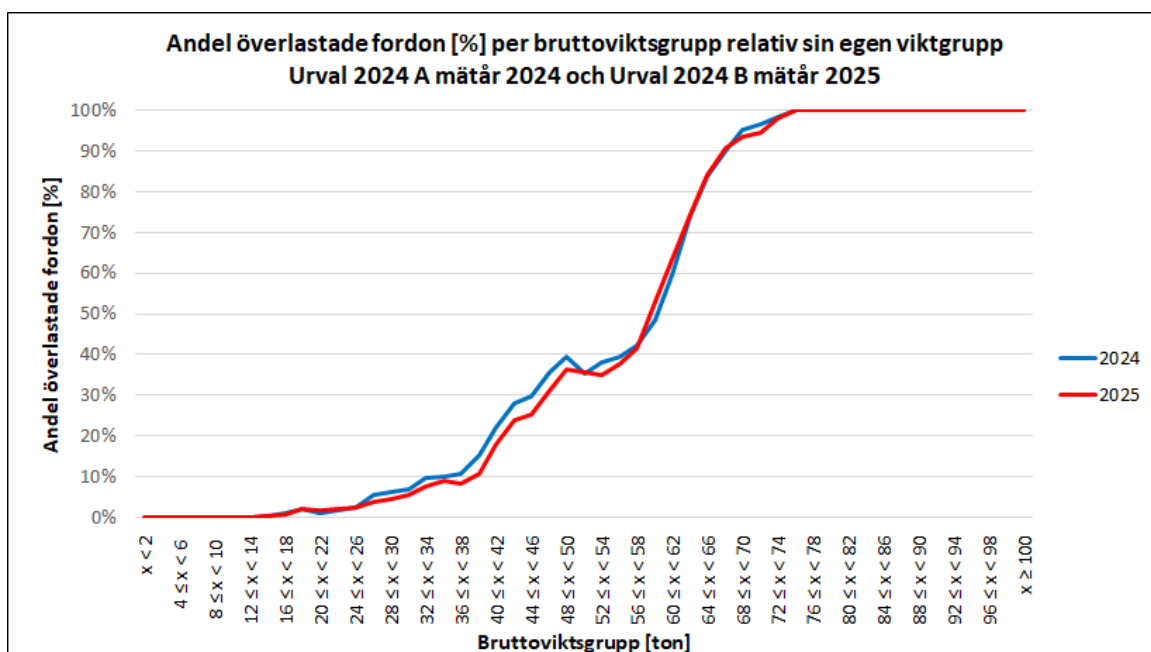
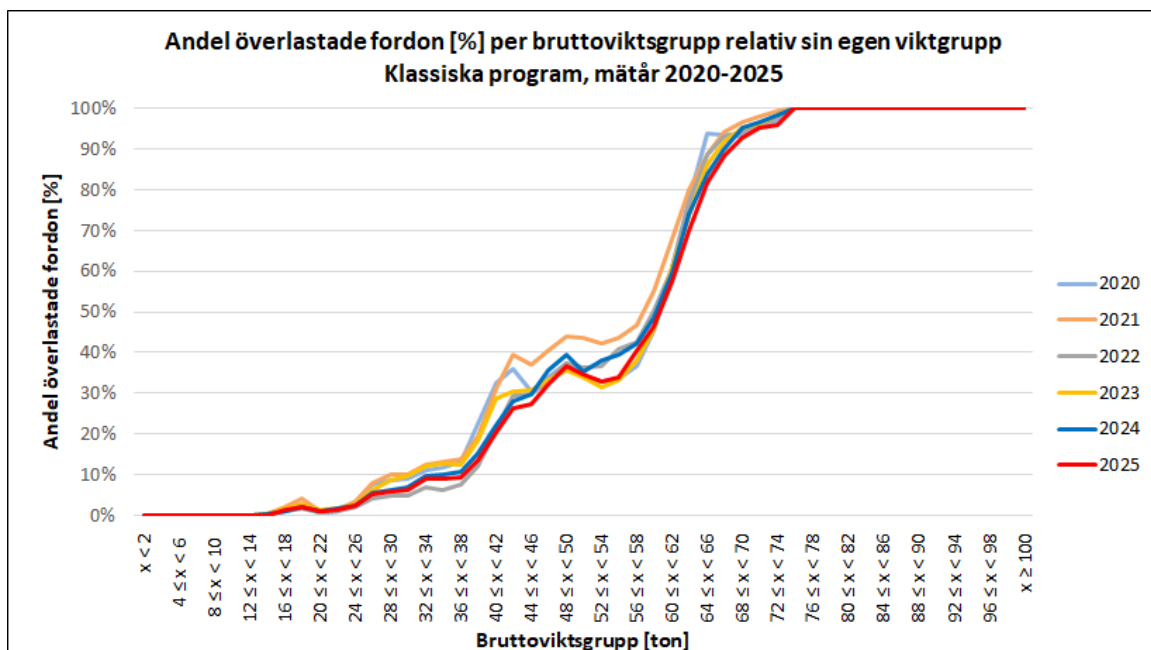
7.5.5 Andel [%] överlastade fordon per bruttoviktsgrupp relativt alla överlastade fordon, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025



Diagrammens utseende beror i huvudsak på två faktorer:

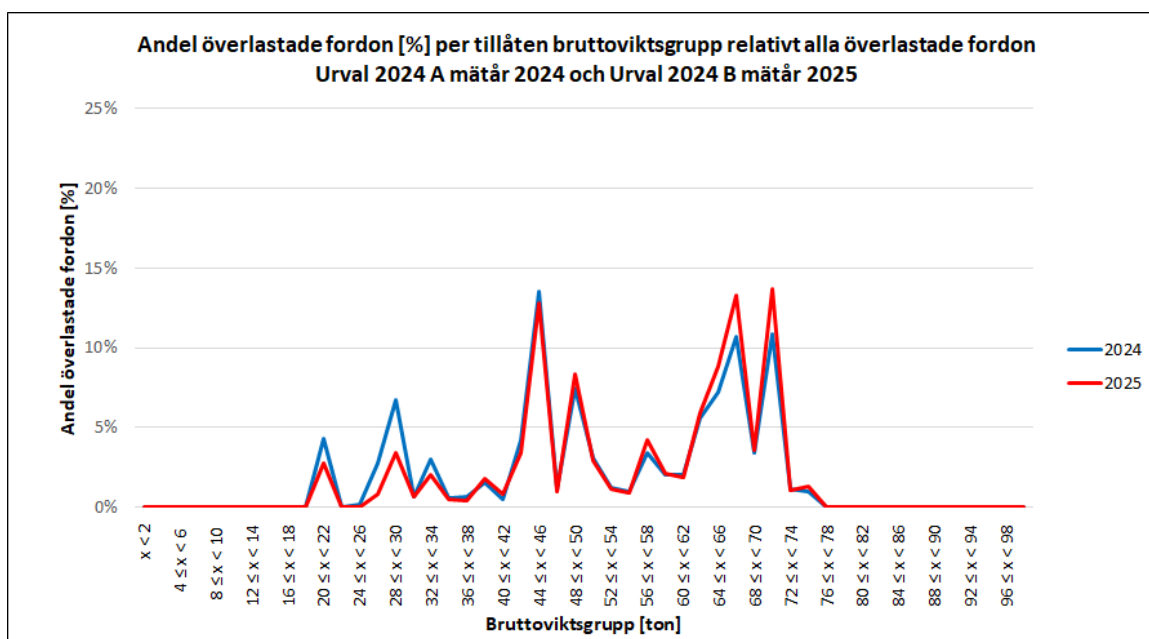
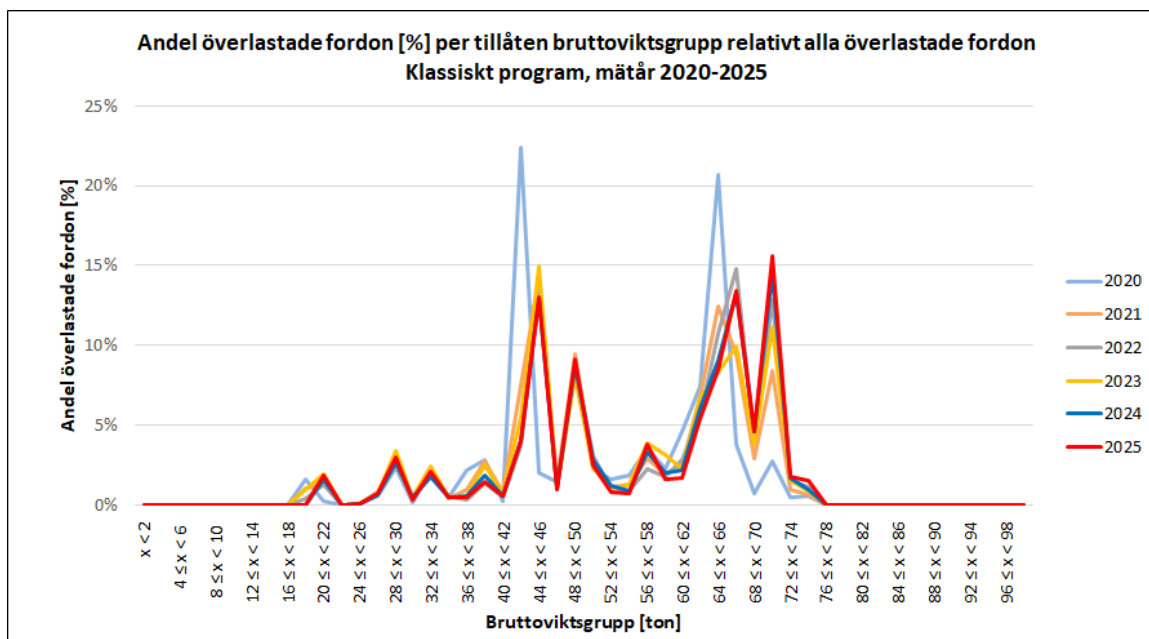
- antalet fordon i respektive bruttoviktsgrupp, se punkt 7.4.3
- ökande sannolikhet för överlast för fordon med högre bruttovikt, se punkt 7.5.6

7.5.6 Andel överlastade fordon per bruttoviktsgrupp, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025



Det är relativt sett få överlastade fordon med bruttovikt under 35 ton. Från cirka 60 ton och uppåt är mer än hälften av fordonen överlastade. I det Klassiska programmet kan man skönja effekten av att allt fler mätplatser blivit BK4.

7.5.7 Andel överlastade fordon per tillåten bruttoviktsgrupp, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025



Diagrammens utseende beror bland annat på antalet fordon i respektive tillåten bruttoviktsgrupp, se punkt 7.4.4.

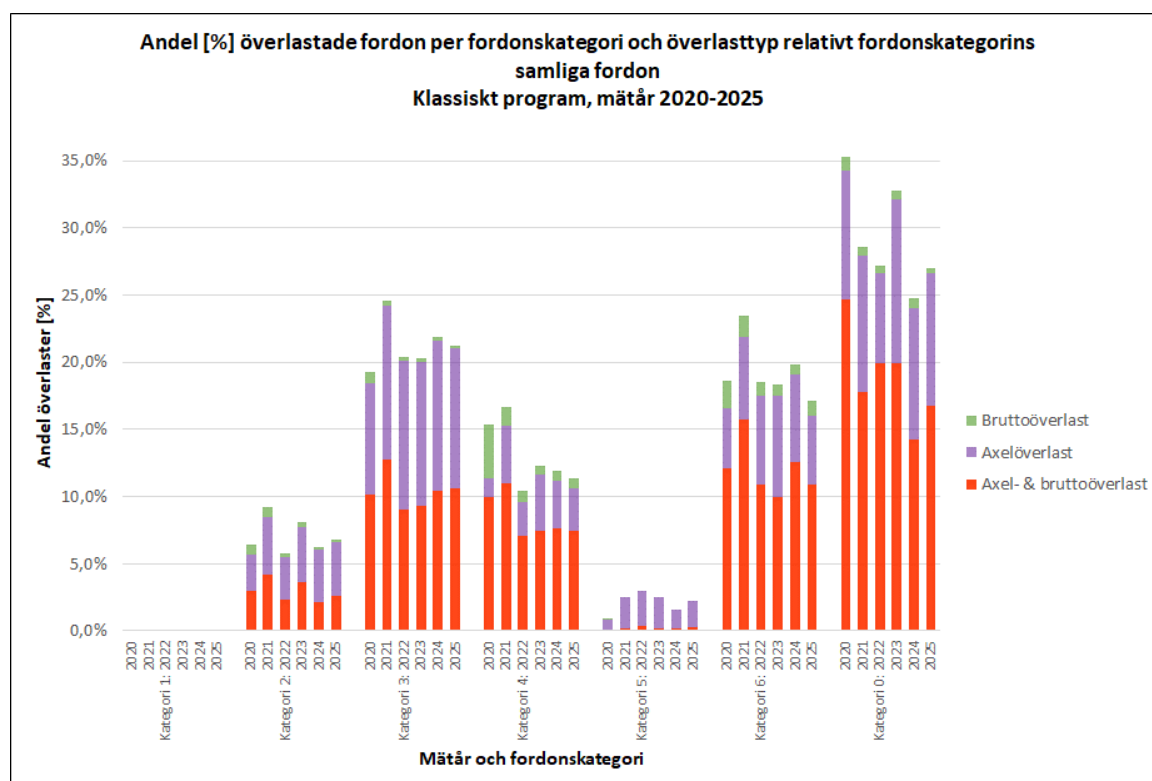
7.5.8 Andel överlastade fordon per fordonskategori och överlasttyp, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Total andel (procent) överlastade fordon per fordonskategori

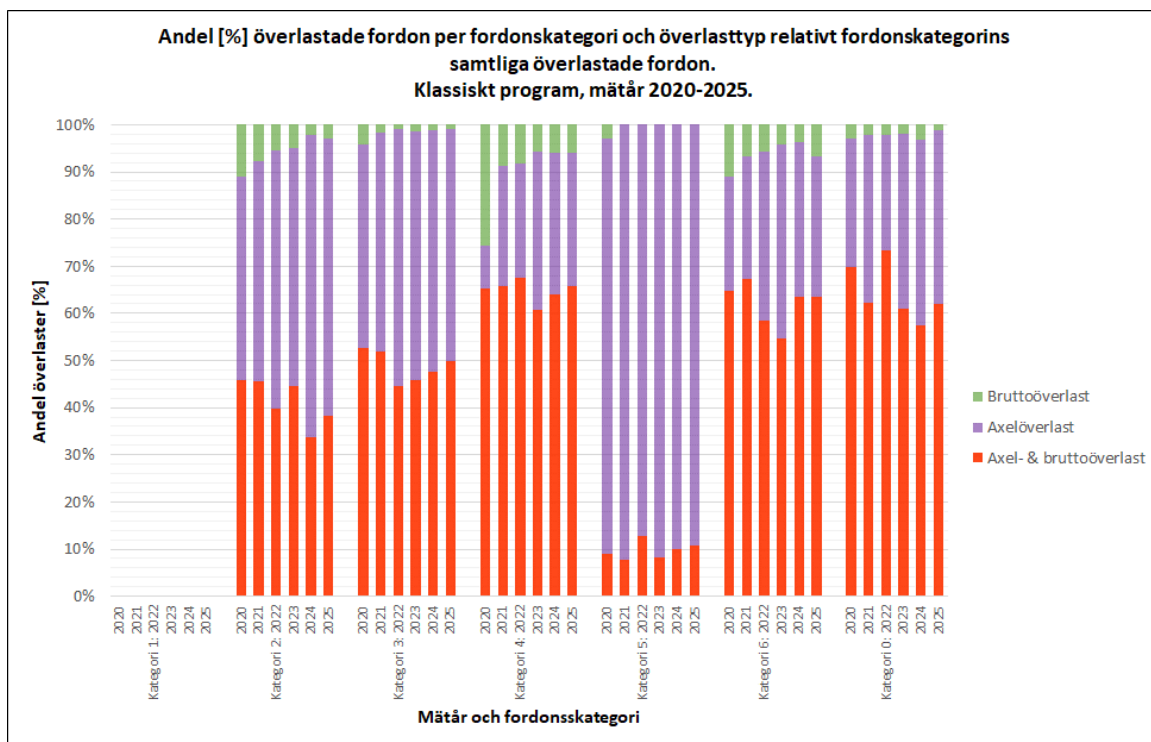
Mätår	Kategori 1	Kategori 2	Kategori 3	Kategori 4	Kategori 5	Kategori 6	Kategori 0
2020	0,0	6,4	19,3	15,3	0,9	18,6	35,3
2021	0,0	9,2	24,6	16,7	2,5	23,4	28,6
2022	0,0	5,8	20,4	10,4	3,0	18,5	27,2
2023	0,0	8,1	20,3	12,3	2,5	18,3	32,8
2024	0,0	6,2	21,9	11,9	1,6	19,8	24,8
2025	0,0	6,8	21,2	11,3	2,2	17,2	27,0

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Total andel (procent) överlastade fordon per fordonskategori

Mätår	Kategori 1	Kategori 2	Kategori 3	Kategori 4	Kategori 5	Kategori 6	Kategori 0
2024	0,0	10,0	21,1	12,5	6,4	19,4	24,2
2025	0,0	6,8	21,6	11,0	1,9	18,0	29,2



I det Klassiska programmet ligger överlastandelen relativt lika mellan 2020–2025. År 2021 står ut i flera kategorier med högre andel överlast, där kan pandemin år 2020 haft en effekt. Definitioner av fordonskategorier finns beskrivna i punkt 5.3.



Överlast av enbart bruttovikt (grön färg) har succesivt minskat i takt med införande av BK4. Om överlast av bruttovikt förekommer är det i kombination med axelöverlast (röd färg). Definitioner av fordonskategorier finns beskrivna i punkt 5.3.

7.6 Tunga fordon's ESAL

ESAL presenteras utifrån maximalt tillåten, aktuell (legal och överlast), viktgrupper, axelgruppstyper och medel per tungt fordon/axelgruppstyp.

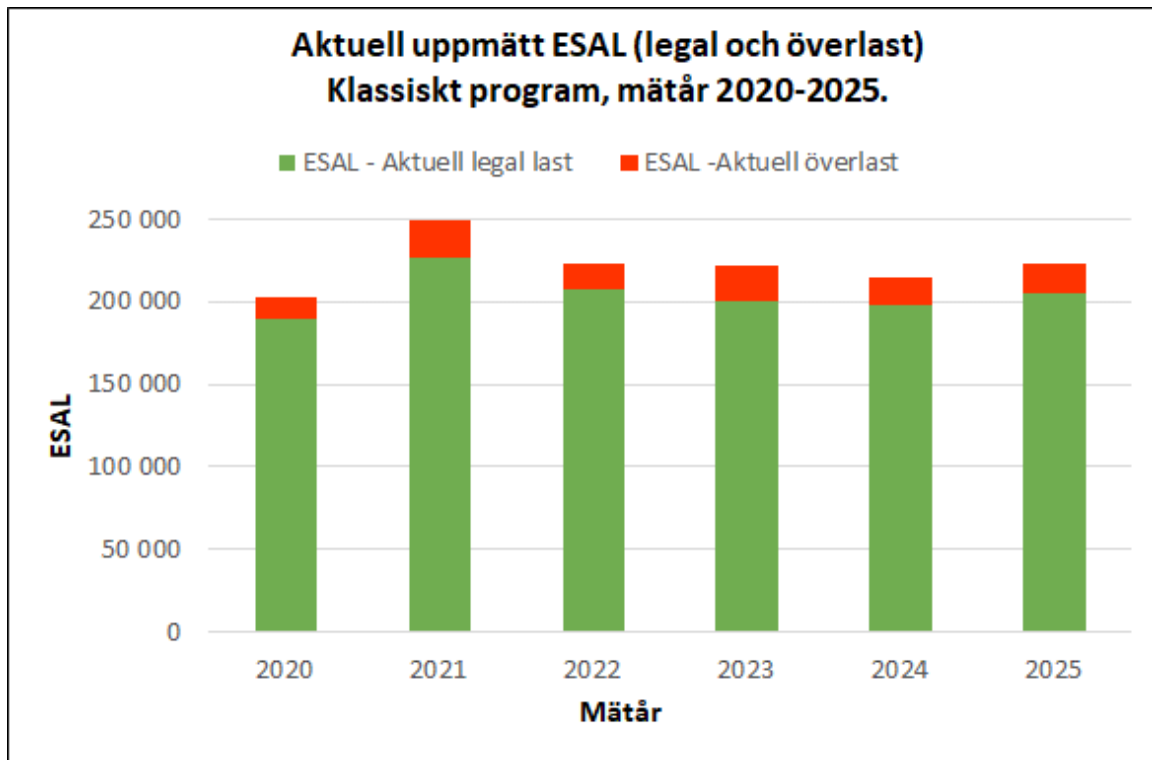
7.6.1 Uppmätt ESAL (legal och överlast) i jämförelse med maximal tillåten ESAL, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Uppmätt ESAL för legal last och överlast samt maximalt tillåten

Mätår	ESAL maximalt tillåten	ESAL aktuell legal last	ESAL aktuell överlast
2020	769 427	189 727	12 466
2021	842 273	226 343	22 294
2022	859 445	207 480	15 876
2023	833 453	200 565	20 788
2024	790 110	198 228	16 841
2025	822 041	205 546	17 842

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Uppmätt ESAL för legal last och överlast samt maximalt tillåten

Mätår	ESAL maximalt tillåten	ESAL aktuell legal last	ESAL aktuell överlast
2024	1 855 667	450 443	58 742
2025	1 425 645	350 243	30 295



Nedbrytningsfaktorn ESAL har legat på en relativt stabil nivå sedan 2022. Andelen ESAL som förorsakas av aktuella laster är runt 27 procent jämfört med maximalt tillåten last enligt gällande belastningsbestämmelser.

Överlasternas bidrag är inte obetydligt men skulle de omvandlas till legala laster medför det många gånger ett ökat transportarbete som bidrar till en ökning av nuvarande legala ESAL-nivå. Om enskilda överlastade fordon har möjlighet att sprida lasten på fler axlar skulle däremot enskilda fordons ESAL-nivå minska.

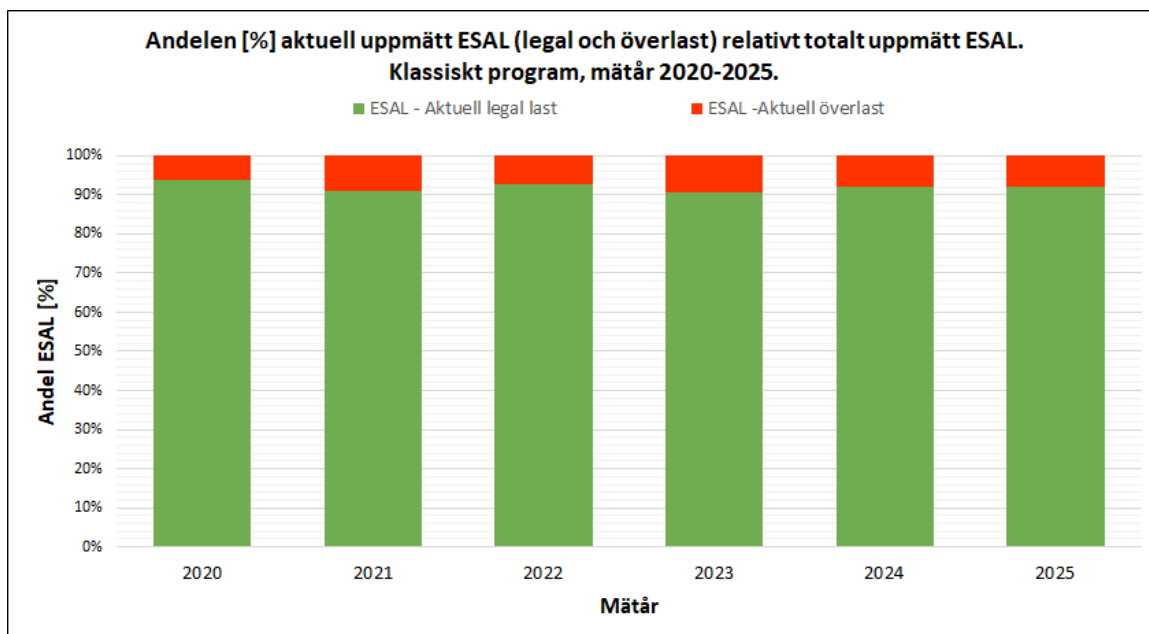
7.6.2 Andel aktuell uppmätt ESAL (legal och överlast) relativt total uppmätt ESAL, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel [%] uppmätt ESAL för legal last och överlast relativt totalt uppmätt ESAL

Mätår	ESAL aktuell legal last	ESAL aktuell överlast
2020	93,8	6,2
2021	91,0	9,0
2022	92,9	7,1
2023	90,6	9,4
2024	92,2	7,8
2025	92,0	8,0

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Andel [%] uppmätt ESAL för legal last och överlast relativt totalt uppmätt ESAL

Mätår	ESAL aktuell legal last	ESAL aktuell överlast
2024	88,5	11,5
2025	92,0	8,0



För det Klassiska programmet har andelen ESAL från överlast och under perioden 2020-2025 varit runt 8 procent. För mätplatserna som tillhör Urval 24 B var motsvarande värde detsamma.

7.6.3 ESAL medel per tungt fordon med bruttovikt över 3,5 ton (B-faktorn) samt bruttovikt över 35 ton, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020-2025 – ESAL medel per tungt fordon med bruttovikt 3,5 ton respektive 35 ton

Över 3,5 ton

Mätår	ESAL medel 3,5 ton
2014	1,01
2015	1,14
2016	1,24
2017	1,18
2018	1,21
2019	1,21
2020	1,12
2021	1,25
2022	1,10
2023	1,12
2024	1,14
2025	1,15

Över 35 ton

Mätår	ESAL medel 35 ton
2014	2,00
2015	2,22
2016	2,52
2017	2,40
2018	2,47
2019	2,47
2020	2,31
2021	2,49
2022	2,34
2023	2,39
2024	2,42
2025	2,41

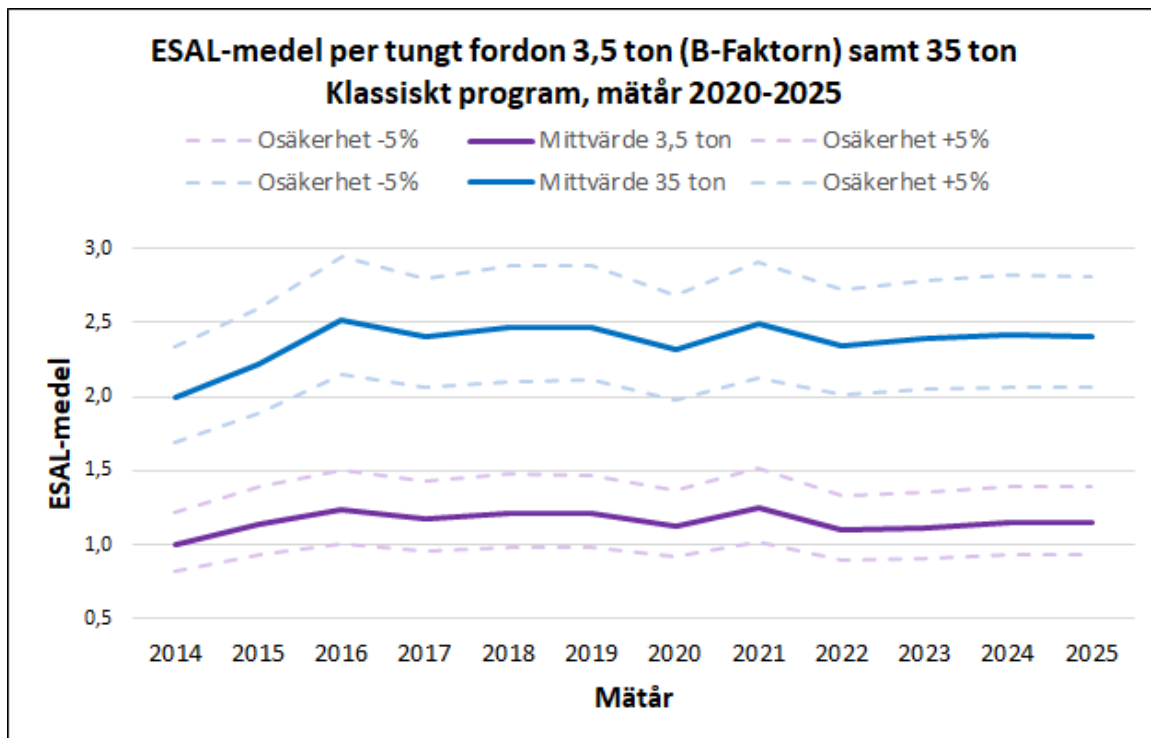
Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – ESAL medel per tungt fordon med bruttovikt 3,5 ton respektive 35 ton

Över 3,5 ton

Mätår	ESAL medel 3,5 ton
2024	1,11
2025	1,11

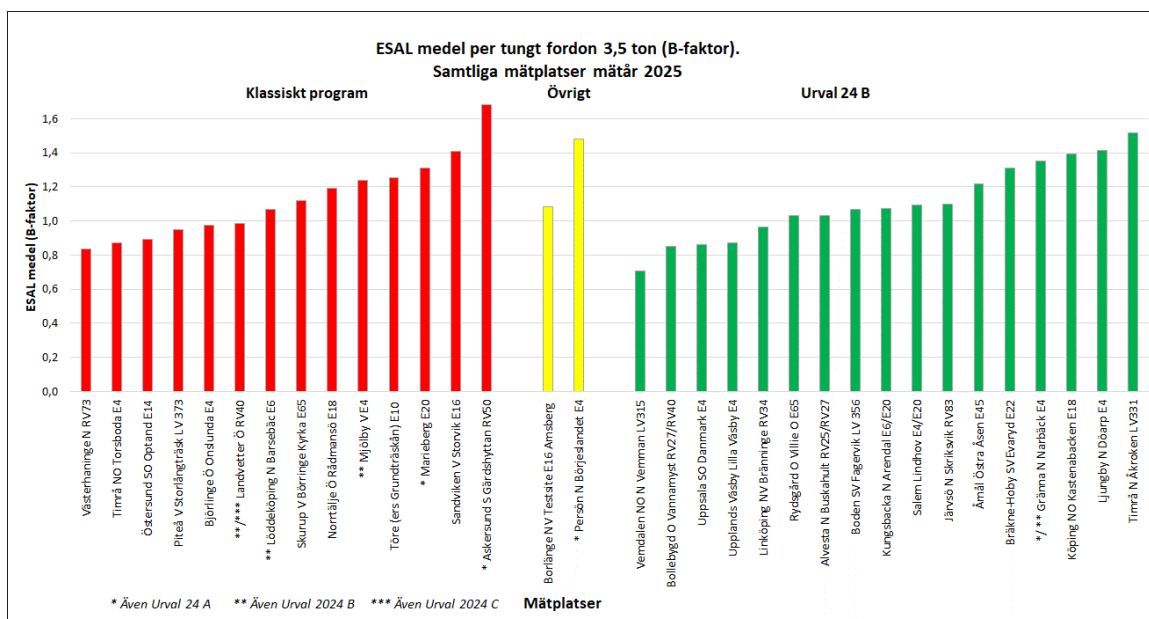
Över 35 ton

Mätår	ESAL medel 35 ton
2024	2,55
2025	2,40

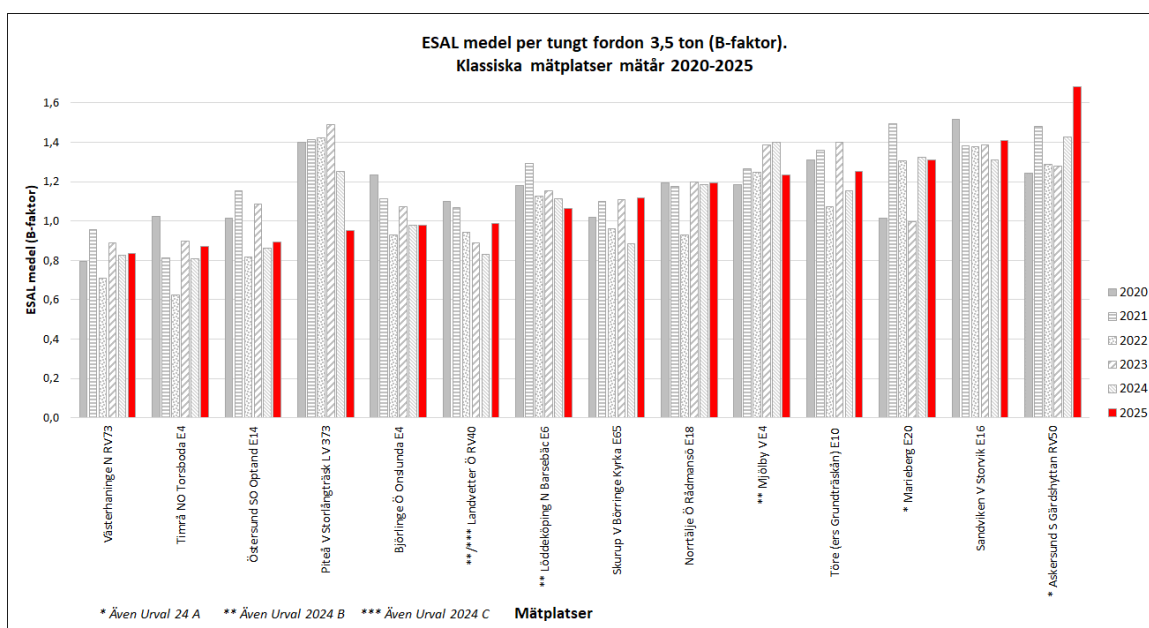


I det Klassiska programmet har ESAL-medel för perioden 2020-2025 och för enskilda fordons nedbrytande förmåga i medeltal varit stabil. Möjligen har det en svag ökning från 2022. Det finns dock en mätosäkerhet enligt diagram ovan. Det mest troliga är dock att mittvärdet är sant då eventuella mätfel bör ta ut varandra inom programmet om det inte är ett okänt systematiskt fel.

7.6.4 ESAL medel per tungt fordon med bruttovikt över 3,5 ton (B-faktor), Klassiska mätplatser mätår 2020–2025 samt Urval 24 B 2025

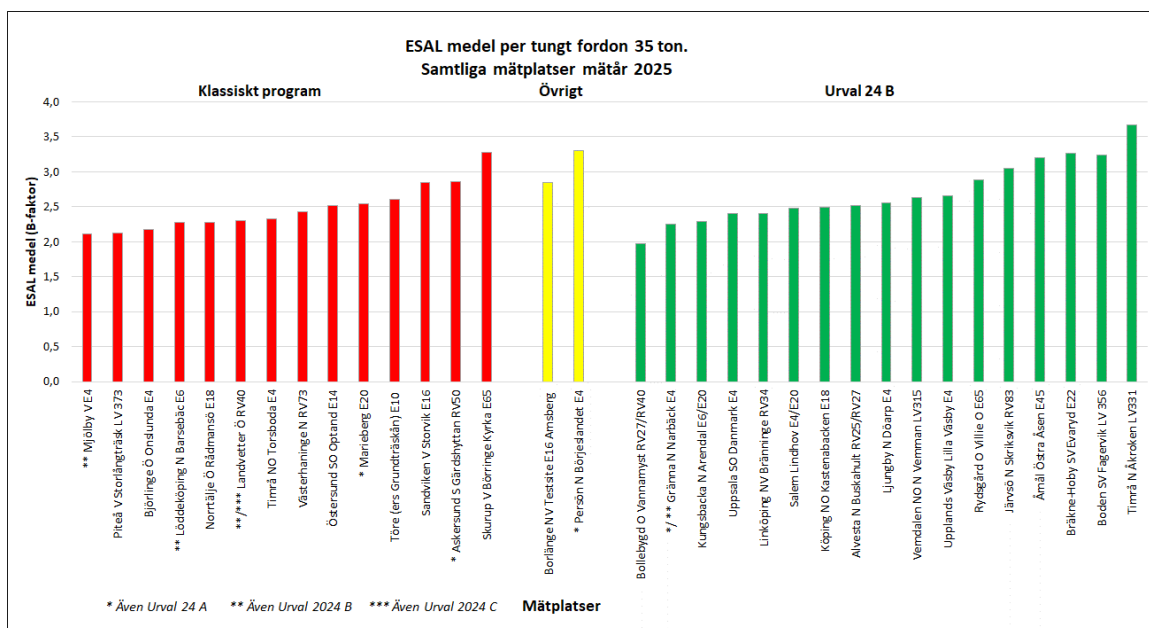


ESAL medel 3,5 ton (B-faktor) per tungt fordon varierar mellan mätplatserna. Exempelvis har Timrå N Åkroken nästan dubbelt så stor nedbrytning jämfört med Västerhaninge N.

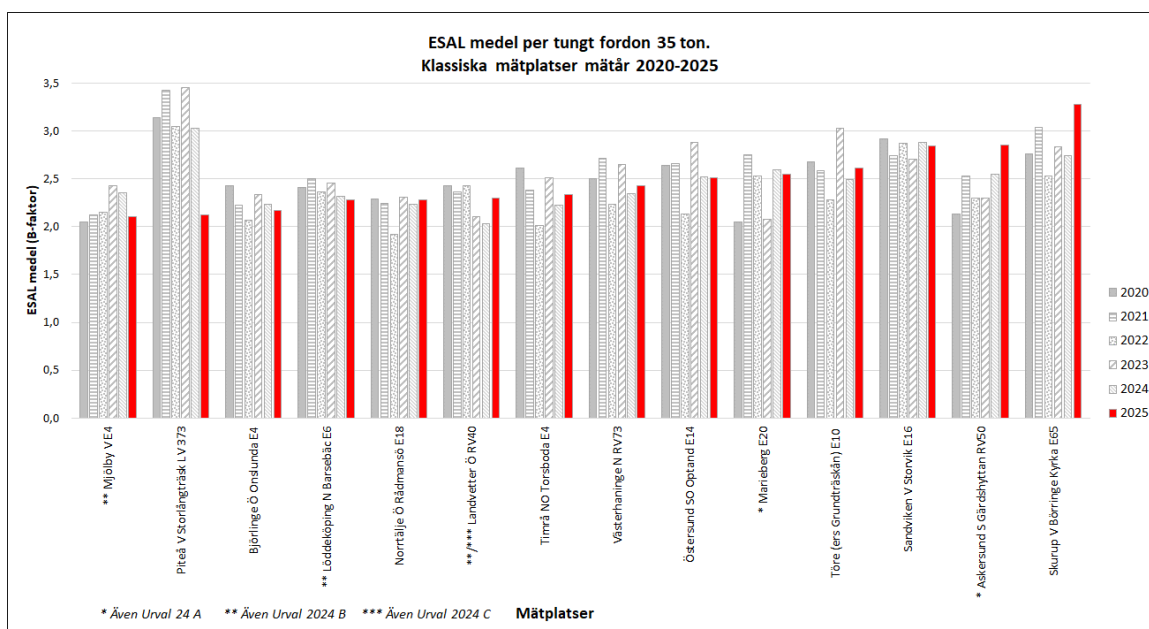


Det finns också en variation av ESAL-medel per tungt fordon 3,5 ton (B-faktor) mellan olika år för en mätplats. I ovanstående diagram som beskriver de klassiska mätplatserna ligger dock nedbrytningen ungefär i samma nivå med några undantag.

7.6.5 ESAL medel per tungt fordon med bruttovikt över 35 ton, klassiska mätplatser mätår 2020–2025 samt Urval 24 B 2025.



Under 2025 varierar ESAL medel för fordon över 35 ton från cirka 2,0 till 3,7 mellan olika mätplatser.



ESAL-medel per tungt fordon större än 35 ton varierar mellan olika år för en mätplats. Variationen är av naturliga skäl större jämfört med "ESAL-medel fordon > 3,5 ton".

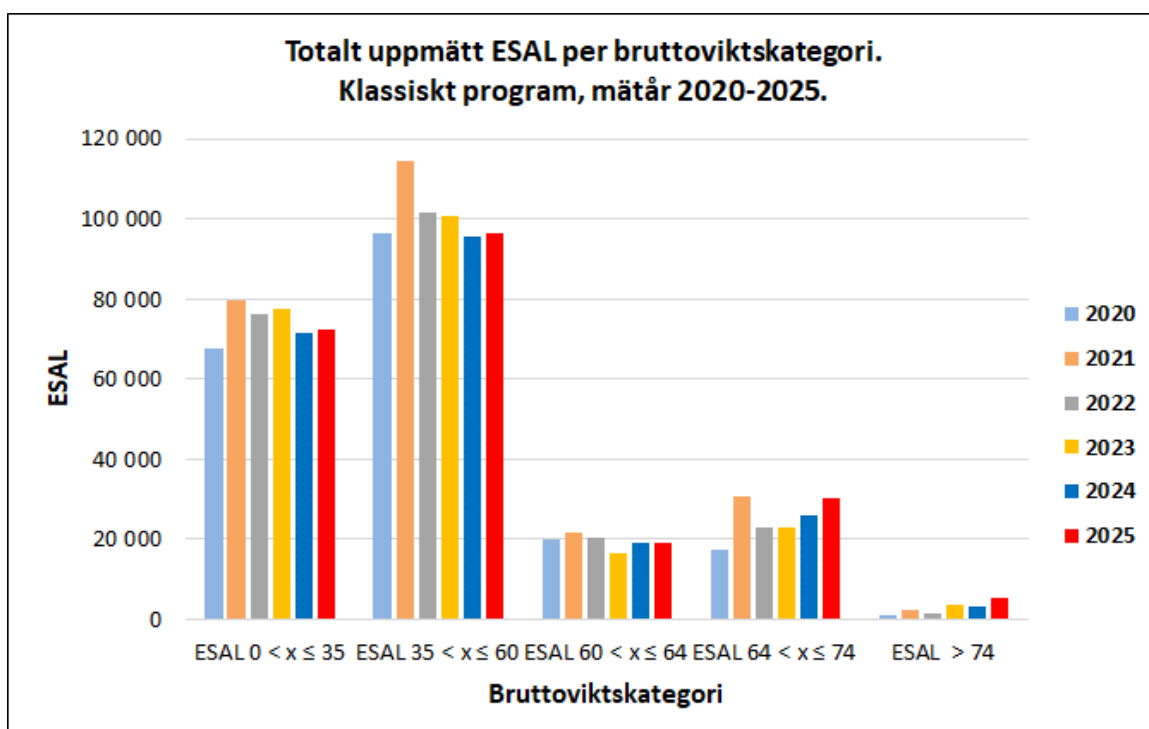
7.6.6 Total uppmätt ESAL per bruttoviktskategori, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Totalt uppmätt ESAL per bruttoviktskategori

Mätår	ESAL för $0 < x \leq 35$	ESAL för $35 < x \leq 60$	ESAL för $60 < x \leq 64$	ESAL för $64 < x \leq 74$	ESAL för > 74
2020	67 501	96 352	19 804	17 471	1 065
2021	79 585	114 551	21 854	30 482	2 165
2022	76 395	101 784	20 455	23 139	1 584
2023	77 612	100 936	16 307	22 781	3 717
2024	71 434	95 677	19 025	25 791	3 143
2025	72 406	96 253	18 986	30 350	5 393

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Totalt uppmätt ESAL per bruttoviktskategori

Mätår	ESAL för $0 < x \leq 35$	ESAL för $35 < x \leq 60$	ESAL för $60 < x \leq 64$	ESAL för $64 < x \leq 74$	ESAL för > 74
2024	190 912	213 900	36 469	53 404	14 501
2025	25 947	44 610	9 695	18 376	4 655



Av diagrammet framgår att framförallt fordon med bruttovikter upp till 60 ton svarar för huvuddelen av nedbrytningen på vägnätet.

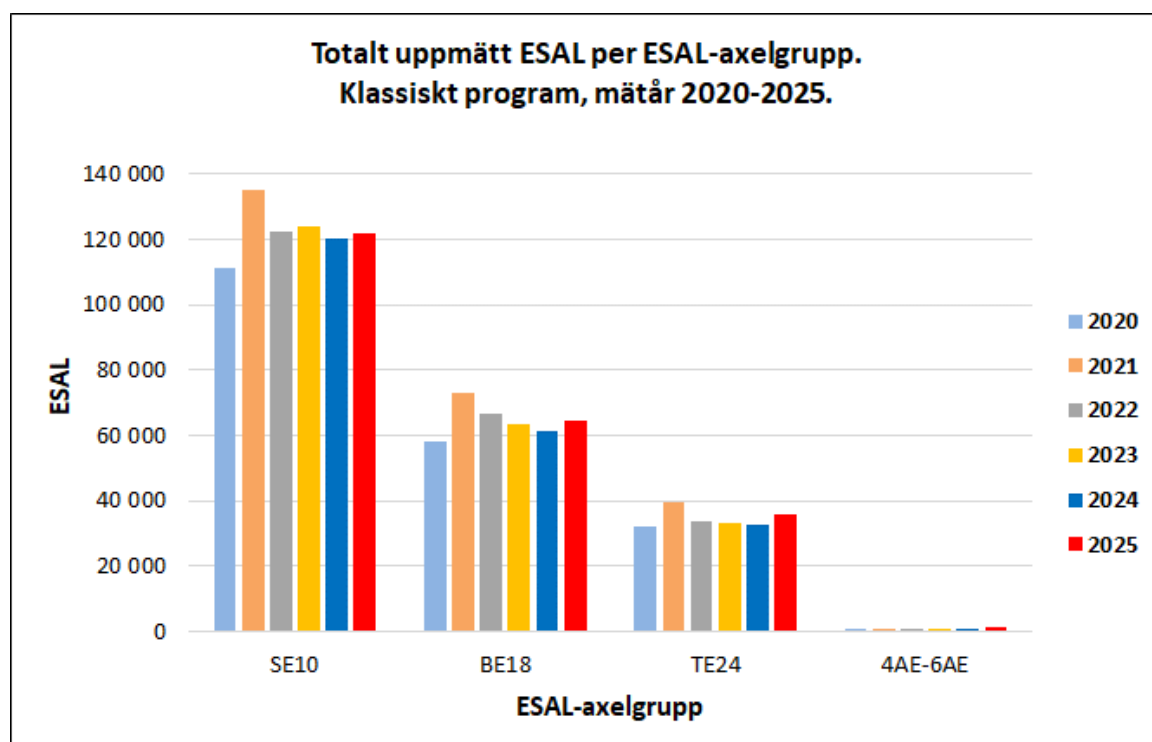
7.6.7 Total uppmätt ESAL per ESAL-axelgrupp, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Totalt uppmätt ESAL per ESAL-axelgrupp

Mätår	SE10	BE18	TE24	4AE-6AE
2020	111 173	58 234	32 090	696
2021	135 303	72 969	39 397	968
2022	122 193	66 484	33 904	775
2023	123 805	63 374	33 352	823
2024	120 497	61 418	32 475	679
2025	122 148	64 618	35 625	996

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Totalt uppmätt ESAL per ESAL-axelgrupp

Mätår	SE10	BE18	TE24	4AE-6AE
2024	288 750	142 318	76 715	1 402
2025	215 184	109 425	54 677	1 252



Singelaxelgruppen orsakar den största nedbrytningen totalt.

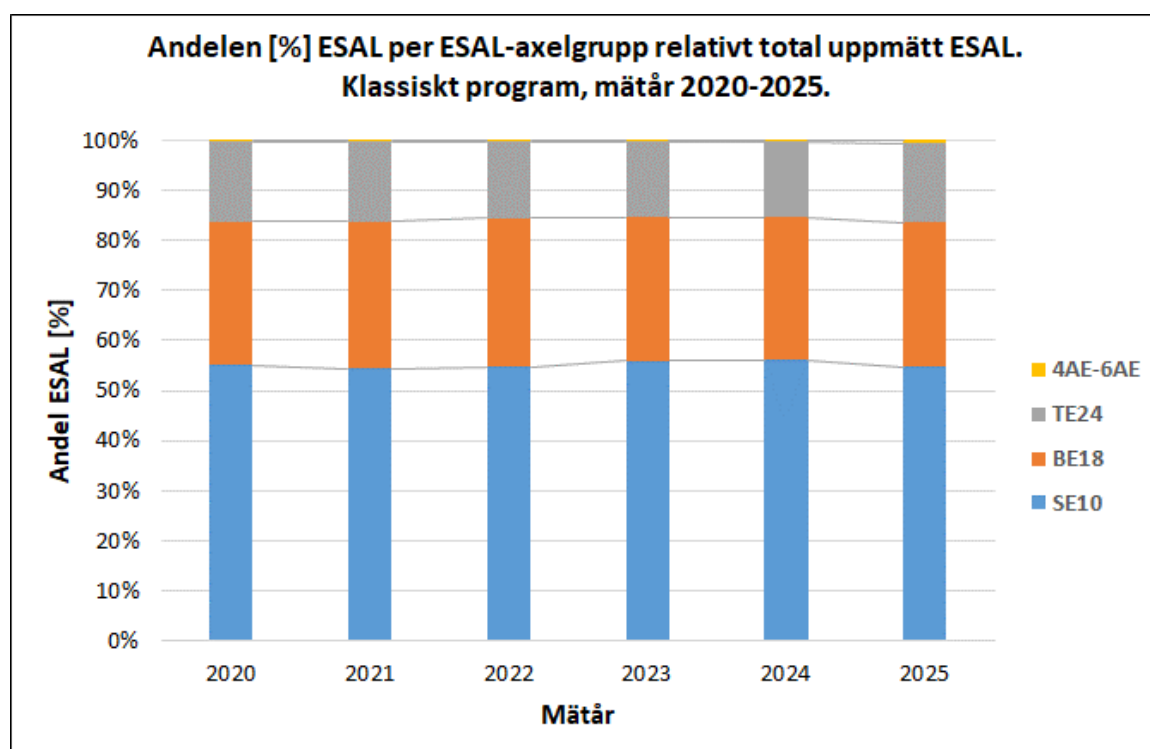
7.6.8 Andel (procent) ESAL per ESAL-axelgrupp relativt totalt uppmätt ESAL, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Andel [%] ESAL per ESAL-axelgrupp relativt totalt uppmätt ESAL

Mätår	SE10	BE18	TE24	4AE-6AE	Totalt
2020	55,0	28,8	15,9	0,3	100,0
2021	54,4	29,3	15,8	0,4	100,0
2022	54,7	29,8	15,2	0,3	100,0
2023	55,9	28,6	15,1	0,4	100,0
2024	56,0	28,6	15,1	0,3	100,0
2025	54,7	28,9	15,9	0,4	100,0

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Andel [%] ESAL per ESAL-axelgrupp relativt totalt uppmätt ESAL

Mätår	SE10	BE18	TE24	4AE-6AE	Totalt
2024	56,7	28,0	15,1	0,3	100,0
2025	56,5	28,8	14,4	0,3	100,0



Mer än hälften av den totala nedbrytningen på aktuella mätplatser förorsakas av singelaxlar.

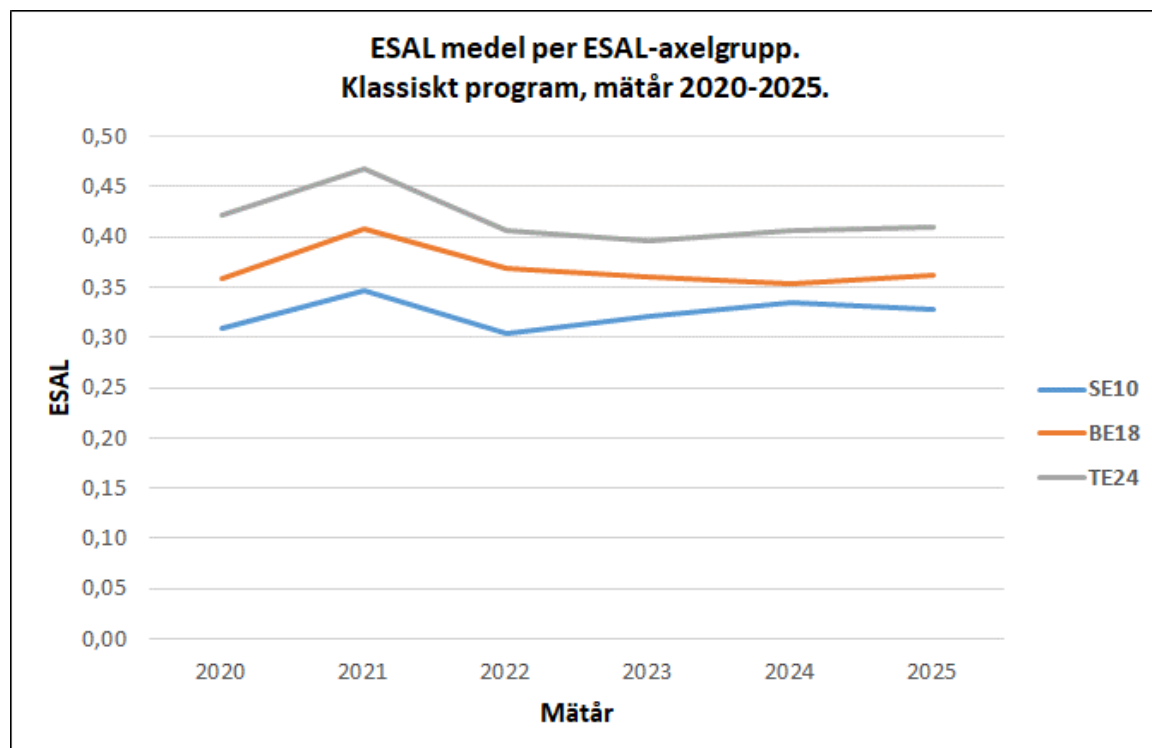
7.6.9 ESAL medel per ESAL-axelgrupp, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – ESAL medel per ESAL-axelgrupp

Mätår	SE10	BE18	TE24
2020	0,31	0,36	0,42
2021	0,35	0,41	0,47
2022	0,30	0,37	0,41
2023	0,32	0,36	0,40
2024	0,33	0,35	0,41
2025	0,33	0,36	0,41

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – ESAL medel per ESAL-axelgrupp

Mätår	SE10	BE18	TE24
2024	0,33	0,37	0,44
2025	0,33	0,36	0,38



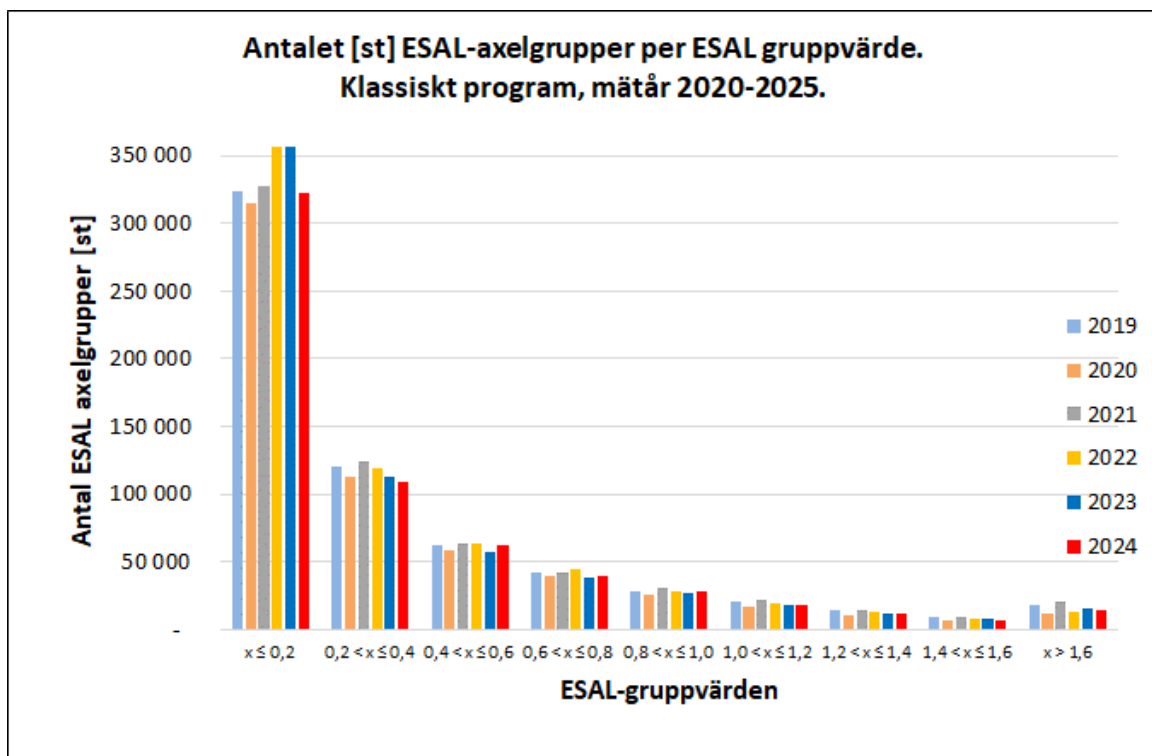
7.6.10 Antal [st] ESAL-axelgrupper per ESAL gruppvärde, Klassiskt program mätår 2020–2025 samt Urval 24 A 2024 och Urval 24 B 2025

Klassiskt program mätår 2020–2025 – Antal [st] ESAL-axelgrupper per ESAL gruppvärde

Mätår	$x \leq 0,2$	$0,2 < x \leq 0,4$	$0,4 < x \leq 0,6$	$0,6 < x \leq 0,8$	$0,8 < x \leq 1,0$	$1,0 < x \leq 1,2$	$1,2 < x \leq 1,4$	$1,4 < x \leq 1,6$	$x > 1,6$
2020	315 131	112 781	58 797	39 096	26 345	17 328	11 194	6 858	12 020
2021	327 013	124 478	63 065	41 869	30 481	21 811	14 919	9 863	20 976
2022	356 962	119 521	63 230	44 161	28 506	18 875	12 730	8 329	13 103
2023	356 672	112 683	57 651	37 909	26 988	18 429	12 360	7 793	15 993
2024	321 936	109 582	62 946	39 888	28 344	18 857	12 133	7 497	13 966
2025	335 761	116 832	60 956	40 211	29 078	19 966	12 966	8 264	14 915

Urval 24 A mätår 2024 samt Urval 2024 B mätår 2025 – Antal [st] ESAL-axelgrupper per ESAL gruppvärde

Mätår	$x \leq 0,2$	$0,2 < x \leq 0,4$	$0,4 < x \leq 0,6$	$0,6 < x \leq 0,8$	$0,8 < x \leq 1,0$	$1,0 < x \leq 1,2$	$1,2 < x \leq 1,4$	$1,4 < x \leq 1,6$	$x > 1,6$
2024	769 521	246 889	130 816	87 027	61 983	41 944	27 470	17 395	38 660
2025	587 665	202 136	101 737	66 517	48 044	32 970	21 645	13 633	26 864



Drygt hälften av alla ESAL värden ligger under 0,2. Det motsvarar exempelvis en singelaxel på 6,3 ton med enkelmonterade hjul eller en boggiaxel på 12 ton med dubbelmonterade hjul.

Bilaga 1 – Mätplatser 2020–2025

Klassiska mätplatser											
Löpnummer	MätplatsID	Mätplatsnamn	Län	Vägnr	År						Mätmånad
					2020	2021	2022	2023	2024	2025	
1	BD25230039	Töre	Norrbottn	E10	**)	**)	**)	**)	**)	**)	Okt
2	BD24010008	Piteå V, Storlångträsk	Norrbottn	LV373	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Sept
3	Z19420100	Östersund SO, Optand	Jämtland	E14 (E45)	**)	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Aug
4	Y17740156	Timrå NO, Torsboda	Västernorrland	E4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Juli/Aug
5	X13620062	Sandviken V, Storvik	Gävleborg	E16	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Maj
6	C12810055	Björklinge Ö, Onslunda	Uppsala	E4	**)	**)	**)	**)	Bk4	Bk4	April
7	AB11930084	Norrtälje Ö, Rådmansö	Stockholm	E18	Bk1	Bk1	Bk1	Bk4	Bk4	Bk4	Juni
8	T10510280	Marieberg	Örebro	E20	Bk1	Bk1	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Nov
9	AB10820211	Västerhaninge N	Stockholm	RV73	Bk1	Bk1	Bk1	Bk1	Bk1	Bk4	Sept
10	T9510053	Askersund S, Gärdshyttan	Örebro	RV50	Bk1	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Okt
11	E8510176	* Mjölby V	Östergötland	E4	Bk1	Bk1	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Mar/April
12	P6140130	* Landvetter Ö	V Götaland	RV40	Bk1	Bk1	Bk1	Bk4	Bk4	Bk4	Maj
13	M2230068	* Löddeköpinge N, Barsebäck	Skåne	E6	Bk1	Bk1	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Maj
14	M2220163	Skurup V, Börringe Kyrka	Skåne	E65	Bk1	Bk1	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Maj
Urval 24 B											
43	E7430029	Gräna N, Narbäck	Östergötland	E4	-	-	-	-	-	Bk4	Mar/April
52	BD24040012	Boden SV / Fagervik	Norrbottn	LV356	-	-	-	-	-	Bk4	Sept
53	Y18720002	Timrå N, Åkroken / Kroksjöbäcken	Västernorrland	LV331	-	-	-	-	-	Bk4	Aug
54	Z17340001	Vemdalen NO / Norr Vemman	Jämtland	LV315	-	-	-	-	-	Bk4	Aug
55	X15630006	Järvsö N / Skriksvik	Gävleborg	Rv83	-	-	-	-	-	Bk4	Aug
56	C11830093	Uppsala SO / Danmark	Uppsala	E4	-	-	-	-	-	Bk4	Okt
57	O6230098	Bollebygd O / Vannamyst	V Götaland	Rv27 (Rv40)	-	-	-	-	-	Bk4	Okt
58	AB11810392	Upplands Väsby / Lilla Väsby	Stockholm	E4	-	-	-	-	-	Bk4	Sept
59	U11610022	Köping NO / Kastenabacken	Västmanland	E18	-	-	-	-	-	Bk4	Okt
60	AB10810047	Salem / Lindhov	Stockholm	E4/E20	-	-	-	-	-	Bk4	Sept
61	O10210039	Åmål / Östra Åsen	V Götaland	E45	-	-	-	-	-	Bk4	Aug
62	E8540202	Linköping NV (Bränninge)	Östergötland	Rv34	-	-	-	-	-	Bk4	Maj
63	O6140094	Kungsbacka N / Arendal	V Götaland	E6 (E20)	-	-	-	-	-	Bk4	Maj
64	G5320124	Ljungby N / Döarp	Kronoberg	E4	-	-	-	-	-	Bk4	Juni
65	G5410080	Alvesta N / Buskahult	Kronoberg	Rv25 (Rv27)	-	-	-	-	-	Bk4	Juni
66	K3530096	Bräkne-Hoby SV / Evaryd	Blekinge	E22	-	-	-	-	-	Bk1	Okt
67	M2310148	Rydsgård O / Villie O	Skåne	E65	-	-	-	-	-	Bk4	Aug
Övriga											
34	BD25120061	Persön N, Börjelslandet	Norrbottn	E4	-	-	-	-	-	BK4	Sept
36	W13520182	Borlänge NV, Testsite E16 Amsberg	Dalarna	E17	-	-	-	-	-	BK4	Maj

* Ingår även i Urval 24 B

** Mätning genomförd på intilliggande eller livärdig mätplats som erhållit samma löpnummer enligt tabellen nedan.

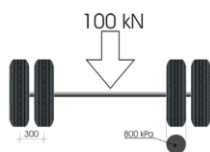
1	BD25230002	Morjärv N, Grundträskån	Norrbottn	E10	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	Bk4	-	Aug/Sept
3	Z19420100	Torvalla	Jämtland	E14 (E45)	Bk4	-	-	-	-	-	Aug
6	C11830292	Uppsala N / Fullerö	Uppsala	E4	Bk4	Bk4	Bk4	BK4	-	-	April
13	M2230046	Löddeköpinge / Saxtorpsskogen	Skåne	E6	-	-	-	-	-	-	Maj
14	M2220163	Skurup / Börringe Bygdegård	Skåne	E65	-	-	-	-	-	-	Maj

Bilaga 2 – Definitioner

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan.
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Boggi	Två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2 meter.
Boggitryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi för över till vägbanan.
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet singel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).
Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.
Lastbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran.
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.
Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseriet som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.
Totalvikt för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.

Trippelaxel	Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5 meter.
Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.
Övriga definitioner	
Axel	Med axel avses en axel som tillhör ett fordon (fordonsaxel) med hjul monterade på axelns vardera sidor.
Axelgrupp	En grupp av axlar inom ett begränsat inbördes avstånd som samverkar för lastspridning. Se tabell under punkt 3.1.1. och kolumnen Axelgruppstyp.
Axelgruppskategori	En kategori av axelgrupp med en, två, tre eller flera axlar, exempelvis Singel, Boggi, Trippel.
Axelgruppstyp	En typ av axelgrupp inom axelgruppskategorier. Typerna skiljs åt utifrån avstånden mellan de yttre axlarna samt om axelgruppen är drivande eller ej drivande. Exempel på axelgruppstyper är S10, S11,5, B16, B18 (se tabell pkt 3.1.1).
Drivande axel	Den axel eller axelgrupp som driver fordonet framåt eller bakåt.
Dubbelmonterat hjul	När en axel har två hjul monterade på axelns vardera sidor.
Singelmonterat hjul	När en axel har ett hjul monterat på axelns vardera sidor där däckbredden är normal.
10 tons Standardaxel	En axel belastad med 10 ton med dubbelmonterade hjul på axelns vardera sidor med centrumavstånd 300 mm och ett anläggningsstryck från respektive däck mot vägbanan uppgående till 800 kPa.



Wide Base	När en axel har hjul monterat på axelns vardera sidor där däckbredden är större än normalt. Wide Base kallas även i vissa fall Super Singel.
Tungt fordon	Fordon eller fordonståg med bruttovikt överstigande 3,5 ton.

Bilaga 3 – Mätplatsrapporter 2025

Mätplatser 2025

	Titel
• Bilaga Töre, 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) –Töre, 2025, E10, BD25230039
• Bilaga Piteå V, Storlångträsk 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Piteå V (Storlångträsk), 2025, LV 373, BD24010008
• Bilaga Östersund SO, Optand 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Östersund SO (Optand), 2025, E14, Z19420100
• Bilaga Timrå NO, Torsboda 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Timrå NO (Torsboda), 2025, E4, Y17740156
• Bilaga Sandviken V, Storvik 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Sandviken V (Storvik), 2025, E16, X13620062
• Bilaga Björklinge Ö, Onslunda 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Björklinge Ö (Onslunda), 2025, E4, C12810055
• Bilaga Norrtälje Ö, Rådmansö 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Norrtälje Ö (Rådmansö), 2025, E18, AB11930084
• Bilaga Marieberg 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Marieberg, 2025, E20, T10510280
• Bilaga Västerhaninge N 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Västerhaninge N, 2025, RV73, AB10820211
• Bilaga Askersund S, Gärdshyttan 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Askersund S (Gärdshyttan), 2025, RV50, T9510053
• Bilaga Mjölby V 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Mjölby V 2025, E4, E8510176
• Bilaga Landvetter Ö 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Landvetter Ö, 2025, RV40, P6140130
• Bilaga Löddeköpinge, Barsebäck 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Löddeköpinge (Barsebäck), 2025, E6, M2230068
• Bilaga Skurup V, Börringe Kyrka 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Skurup V (Börringe Kyrka), 2025, E65, M2220163
• Bilaga Gränna N (Narbäck), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Gränna N (Narbäck), 2025, E4, E7430029
• Bilaga Boden SV (Fagervik), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Boden SV (Fagervik), 2025, Lv356, BD24040012
• Bilaga Timrå N (Åkroken), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Timrå N (Åkroken), 2025, Lv 331, Y18720002
• Bilaga Vemdalen NO (Norr Vemman), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Vemdalen NO (Norr Vemman), 2025, Lv315, Z17340001
• Bilaga Järvsö N (Skriksvik), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Järvsö N (Skriksvik), 2025, RV83, X15630006
• Bilaga Uppsala SO (Danmark), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Uppsala SO (Danmark), 2025, E4, C11830093
• Bilaga Bollebygd O (Vannamyst), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Bollebygd O (Vannamyst), 2025, RV40, O6230098
• Bilaga Upplands Väsby (Lilla Väsby), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Upplands Väsby (Lilla Väsby), 2025, E4, AB11810392
• Bilaga Köping NO (Kastenabacken), 2025	Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Köping NO (Kastenabacken), 2025, E18, U11610022

- Bilaga Salem (Lindhov), 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Salem (Lindhov), 2025, E4/E20, AB10810047
- Bilaga Åmål (Östra Åsen), 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Åmål (Östra Åsen), 2025, E45, O10210039
- Bilaga Linköping NV (Bränninge), 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Linköping NV (Bränninge), 2025, RV34, E8540202
- Bilaga Kungsbacka N (Arendal), 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Kungsbacka N (Arendal), 2025, E6 / E20, O6140094
- Bilaga Ljungby N (Dörarp), 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Ljungby N (Dörarp), 2025, E4, G5320124
- Bilaga Alvesta N (Buskahult) 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Alvesta N (Buskahult), 2025, RV25 (RV27), G5410080
- Bilaga Ronneby V (Bräkne-Hoby SV / Evaryd), 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Ronneby V (Bräkne-Hoby SV / Evaryd), 2025, E22, K3530096
- Bilaga Rydsgård O (Villie O), 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Rydsgård O (Villie O), 2025, E65, M2310148
- Bilaga Persön N, Börjelslandet 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Persön N (Börjelslandet), 2025, E4, BD25120061
- Bilaga Borlänge NV, Testsite E16, Amsberg 2025 Vägtrafiklaster – Tunga fordons vikt i rörelse utifrån korttidsmätningar (7 dygn) – Borlänge NV (Testsite E16 Amsberg), 2025, E16, W13520181

Trafikverket, Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Hemsida: trafikverket.se