



SKÖVDE

Remiss av promemoria Effektiva vägtransporter. Dnr LI2026/01245

Förslag till beslut

Bygglövsnämnden beslutar att från Skövde kommun överlämna yttrande enligt nedan som svar på remiss av promemoria Effektiva vägtransporter

Sammanfattning

Promemorian syftar till att effektivisera det svenska vägtransportsystemet genom regelförenklingar, ökad flexibilitet och bättre förutsättningar för kapacitetsstarka fordon. Förslagen bedöms i huvudsak ligga i linje med nationella transportpolitiska mål om konkurrenskraftiga transporter, förbättrad framkomlighet och minskad klimatpåverkan per transporterat ton gods.

Ur ett kommunalt perspektiv är de mest betydelsefulla förslagen:

- möjlighet till längre fordonståg,
- längre ledbussar,
- nya möjligheter att tillfälligt ändra bärighetsklass för omledning av trafik,
- tydligare regler för tjälrelaterade bärighetsförändringar,
- höjd hastighet till 100 km/h för vissa personbilssläp.

För Skövde kommun innebär förslagen huvudsakligen positiva effekter för näringslivets transporter, logistikverksamheter och kollektivtrafik. Samtidigt aktualiseras behov av fortsatt arbete med gatunätets framkomlighet, väginfrastrukturens bärighet och trafiksäkerhetsfrågor.

Skövde kommuns yttrande

Skövde kommun är i huvudsak positiv till promemorians förslag då de skapar bättre förutsättningar för effektiva transporter och stärker näringslivets konkurrenskraft.

Kommunen välkomnar särskilt förslagen om förbättrade möjligheter att tillfälligt ändra bärighetsklass vid omledning av trafik samt förtydligad reglering av bärighetsklass vid tjälförhållanden.

Kommunen tillstyrker förslaget om längre ledbussar eftersom detta stärker kollektivtrafikens kapacitet och effektivitet.

Kommunen ser positivt på möjligheten till längre fordonståg men understryker vikten av att kommunala väghållare även fortsättningsvis har möjlighet att bedöma lokala förutsättningar utifrån trafiksäkerhet, framkomlighet och vägstandard.



Förslaget om höjd hastighetsgräns för personbil med släp är positivt i sig, men väcker frågan om varför begränsningen är satt till motorväg och motortrafikled, och inte som i delar av Europa där begränsningen är satt till alla vägar som är godkända för trafik i 100 km/h? Det påpekas också att förändringen väcker behovet av uppföljning av trafiksäkerheten efter införande.

Bakgrund

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har översänt en remiss av promemoria Effektiva vägtransporter, med önskemål om svar senast den 30 oktober 2026.

I promemorian föreslås ändringar i trafikförordningen (1998:1276) avseende fem områden.

- Det föreslås att vissa släpkärror ska kunna framföras i högst 100 kilometer i timmen på motorväg och motortrafikled.
- I syfte att möjliggöra mer effektiva och harmoniserade fordonskombinationer föreslås justeringar av bestämmelserna för lastbilsekipage som är längre än 24 meter, bland annat nya längdregler för vissa släpvagnar och påhängsvagnar.
- För att möjliggöra effektivare fordon i kollektivtrafiken föreslås att högsta tillåtna längd för bussar med fler än en ledad sektion höjs från dagens 24,0 meter till 25,25 meter.
- För att underlätta omledning av trafik i samband med en trafikolycka, skada på väg eller arbete på väg föreslås att väghållningsmyndigheten ska få meddela föreskrifter om att en väg med en viss bärighetsklass tillfälligt ska anses ha en annan bärighetsklass.
- För att smidigare anpassa vintervägar till tjälförhållandena föreslås att en väg tillfälligt ska kunna anses ha en annan bärighetsklass än den som annars gäller.

Motivering till beslutsförslag

Effektivare godstransporter

Promemorian föreslår nya regler för fordonståg längre än 24 meter samt möjlighet för kommuner och Trafikverket att medge trafik med fordonståg upp till 34,5 meter på särskilt utpekade vägar.

Skövde är ett regionalt logistiknav och har betydande godsflöden till industriområden och logistikverksamheter kopplade till tillverkningsindustri och handel. Längre fordonskombinationer innebär:

- högre transportkapacitet per förare,
- minskat antal fordonsrörelser för samma godsvolym,
- förbättrad transporteffektivitet,
- lägre bränsleförbrukning per tonkilometer,
- stärkt konkurrenskraft för industri och logistikföretag.

Det kan finnas utmaningar med förslaget såsom att vissa kommunala gator kan vara olämpliga för längre fordon, att vissa korsningar och cirkulationsplatser kan ha otillräckliga svängradier, att det



finns behov av översyn av industrianslutningar samt risk för ökade slitageskador på vissa kommunala vägar.

Möjligheten till ökad transporteffektivitet är positivt, men som lokal väghållare bör kommunen ges goda möjligheter att begränsa trafik på vägar där framkomlighet eller trafiksäkerhet inte kan säkerställas.

Förlängning av ledbussar

Promemorian föreslår att maximal längd för ledbussar med fler än en ledsektion ökar från 24,0 till 25,25 meter. Förslaget ligger väl i linje med utvecklingen mot kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar. Möjliga positiva effekter är:

- fler resenärer per buss,
- minskade driftkostnader per resenär för trafikhuvudmannen,
- bättre kapacitet på starka pendlingsstråk,
- möjlighet att möta ökad regional pendling utan motsvarande ökning av antalet fordon.

Förslaget innebär att på längre sikt kan vissa kommunala anpassningar krävas av hållplatsers utformning, fordonens framkomlighet på Skövde resecentrum liksom anpassning av vändmöjligheter i gatumiljön.

Idag finns ingen trafik med ledbussar i Skaraborg. Med hänsyn till att stadstrafikens hållplatser i Skövde är utformade för 15 meter långa bussar, skulle ett införande av 25,25 meter långa bussar kräva stora investeringar i hållplatsernas utformning.

Kommunen vill samtidigt framhålla om införande av 25,25 meter ledbussar skulle införas medför det betydande investeringsbehov även i anslutande trafikmiljöer, såsom ombyggnad av resecentrum, anpassning av korsningar, refuger, vändmöjligheter och andra delar av det kommunala gatunätet. Dessa kostnader bör beaktas vid den fortsatta konsekvensbedömningen av förslaget.

Smidigare omledning av trafik

En av de mest intressanta förändringarna ur kommunalt perspektiv är att Trafikverket föreslås få möjlighet att tillfälligt ändra bärighetsklass för att underlätta omledning av trafik vid trafikolyckor, vägarbeten, vägsador och andra hinder.

För kommunens trafikledning och väghållning innebär detta betydande fördelar. Idag kan större omledningar av tung trafik vara svåra att genomföra eftersom alternativa vägar inte alltid har rätt bärighetsklass. De nya reglerna ger möjlighet att:

- snabbare skapa alternativa transportvägar,
- minska störningar för näringslivet,
- förbättra robustheten i transportsystemet,
- hantera större störningar mer effektivt.



Förslaget välkomnas. Det är dock viktigt att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och kommunen, hur informationen ut till allmänheten ska ske, hur beslutsprocessen går till liksom eventuellt ekonomiskt ansvar om ökade belastningar leder till skador på kommunala vägar.

Tydligare regler för vintervägar och tjälrestriktioner

Promemorian föreslår att vägar tillfälligt ska kunna anses tillhöra en annan bärighetsklass med hänsyn till tjälförhållanden. Med ett klimat där växlingar mellan frost, tö och nederbörd blir allt vanligare ökar behovet av flexibla regler. Förslaget skulle:

- tydliggöra ansvarsförhållanden,
- förenklar beslutsfattande,
- förbättrar möjligheten att skydda vägar från skador,
- minskar osäkerheten för transportnäringen.

Förslaget är positivt och stärker kommunens möjligheter att anpassa väghållningen efter verkliga förhållanden.

Höjd hastighet för personbil med särskild släpkärra

Promemorian föreslår att vissa släpkärror ska få framföras i 100 km/h på motorväg och motortrafikled under vissa tekniska förutsättningar och efter särskild besiktning.

Förslaget har potentiella fördelar såsom:

- bättre framkomlighet,
- kortare restider,
- ökad harmonisering med flera europeiska länder.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt kan noteras att högre hastigheter generellt ökar konsekvenserna av olyckor, att kombinationen personbil och släp är känsligare för instabilitet än personbilstrafik utan släp och att behov finns av tydlig information och kontroll.

Förslaget är positivt i sig, men väcker frågan om varför begränsningen är satt till motorväg och motortrafikled, och inte som i delar av Europa där begränsningen är satt till alla vägar som är godkända för trafik i 100 km/h. Det påpekas också att förändringen väcker behovet av uppföljning av trafiksäkerheten efter införande.

Finansiering och direkta ekonomiska konsekvenser

Promemorian bedöms i dagsläget inte medföra några direkta tvingande investeringar för kommunen. På sikt kan dock behov uppstå av:

- djupare analyser av viktiga godsstråk,
- bredare översyn av gatunät och korsningar,



- uppdatering av interna rutiner för tillfälliga trafikföreskrifter,
- kommunikation och information till trafikanter.

Eventuella kostnader bedöms framför allt vara administrativa och planeringsrelaterade.

Hållbarhetsbedömning

Social hållbarhet

Förslaget bedöms sammantaget ha en positiv inverkan på social hållbarhet. Effektivare gods- och kollektivtrafiktransporter kan bidra till ökad tillgänglighet och stärka förutsättningarna för arbete, utbildning och service i både Skövde och den omgivande regionen.

Förslaget om längre ledbussar kan på sikt bidra till en mer kapacitetsstark kollektivtrafik, vilket stärker möjligheterna till hållbart resande och ökar tillgängligheten för olika grupper i samhället. Samtidigt är det viktigt att säkerställa att den fysiska utformningen av hållplatser och trafikmiljöer fortsatt är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Förslaget om höjd tillåten hastighet för vissa släpvagnsekipage kan innebära vissa trafiksäkerhetsrisker. Bedömningen är dock att dessa risker begränsas genom de tekniska krav och kontrollåtgärder som föreslås samt genom att förändringen endast omfattar särskilt godkända ekipage.

Förslag till beslut bedöms inte ha en inverkan på barnets bästa och rättigheter.

Ekologisk hållbarhet

Förslaget bedöms sammantaget ha en positiv inverkan på ekologisk hållbarhet.

Möjligheten att använda längre och mer transporteffektiva fordonskombinationer kan bidra till att mer gods transporteras per fordonsrörelse. Detta kan minska bränsleförbrukningen och utsläppen av växthusgaser per transporterat ton gods. Förslagen kan därmed bidra till ett mer resurseffektivt transportsystem.

Även möjligheten att använda längre ledbussar kan ge positiva miljöeffekter genom att fler resenärer kan transporteras med färre fordon, vilket kan minska energianvändningen per resenär.

Förslagen innebär samtidigt inte någon direkt minskning av den totala vägtrafiken och vissa delar kan medföra ett ökat utnyttjande av vägnätet. Sammantaget bedöms dock de effektiviseringsvinster som uppnås ge en positiv effekt ur ett klimat- och resursperspektiv.

Ekonomisk hållbarhet

Förslaget bedöms ha en positiv inverkan på ekonomisk hållbarhet.

Effektivare transporter stärker förutsättningarna för näringslivets konkurrenskraft genom minskade transportkostnader och bättre nyttjande av befintlig infrastruktur. För en kommun som



Skövde med betydande industri-, logistik- och godsflöden kan detta bidra till stärkt regional utveckling och förbättrade förutsättningar för företagsetableringar och tillväxt.

Förslagen om tillfälliga förändringar av bärighetsklass och förbättrade möjligheter att leda om trafik vid störningar bidrar också till ett mer robust transportsystem och kan minska de samhällsekonomiska kostnader som uppstår vid trafikavbrott och andra störningar.

Förslagen, med undantag för förslaget om ökad max längd för ledbussar, bedöms inte medföra några direkta ekonomiska konsekvenser för kommunen i form av tvingande investeringar. Eventuella framtida kostnader bedöms främst vara kopplade till planering, trafikanalyser och anpassning av kommunala rutiner.

Samlad bedömning

Förslag till beslut bedöms sammantaget bidra positivt till ekologisk och ekonomisk hållbarhet genom effektivare transporter, förbättrad kapacitet i transportsystemet och stärkt konkurrenskraft för näringslivet. Den sociala hållbarheten påverkas i huvudsak positivt genom förbättrade förutsättningar för tillgänglighet och kollektivtrafik, samtidigt som trafiksäkerhetsaspekter behöver följas upp vid införandet av vissa av de föreslagna regeländringarna.

Beslutsunderlag

Remiss av promemoria Effektiva vägtransporter

Skickas till

Skövde Kommun, kommunstyrelsen@skovde.se

Regeringskansliet, li.remissvar@regeringskansliet.se med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2026/01245 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet

Handläggare

Peter Svensson