vti

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

YTTRANDE
2026-10-29

Diarienummer (VTI)
2026/0278-1.3
Er beteckning
LI2026/01245

Remiss av promemoria Effektiva vägtransporter

VTI har granskat Landsbygds- och Infrastrukturdepartementets förslag om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) för effektivare vägtransporter, Dnr LI2026/01245. Promemorian innehåller fem huvudsakliga förslag till ändringar (utöver redaktionella och språkliga ändringar). Vår bedömning av respektive förslag redovisas nedan.

Synpunkter på förslaget om höjd hastighet för personbil med släp

VTI avråder från införandet av förslaget att höja hastigheten för personbil med släp. De begränsade framkomlighetsvinster som kan förväntas bedöms inte uppväga de negativa konsekvenserna för trafiksäkerhet, miljö och regeltydlighet.

I konsekvensbeskrivningen anges att höjd hastighet för personbil med släp förbättrar tillgängligheten och kan bidra till en jämnare trafikrytm genom minskade hastighetsskillnader. Men den föreslagna förändringen omfattar endast motorvägar och motortrafikleder, det vill säga vägar med hastighetsgränser över 80 km/h. Enligt Nationella vägdatabasen (NVDB) motsvarar detta cirka 5 500 kilometer väg, vilket utgör omkring 5 procent av det statliga vägnätet och mindre än 1% av det totala svenska vägnätet.

Promemorian utgår från antagandet att 3% av personbilarna framförs med släp och att hälften av dessa kommer att utnyttja möjligheten att köra 100 km/h (enligt beräkning av utsläpp och bränsleförbrukning). Det innebär att endast cirka 1.5% av trafiken förväntas påverkas av regeländringen. Samtidigt uppgår andelen tung trafik på motorvägar och motortrafikleder till omkring 10% av trafikarbetet. Den tunga trafiken bedöms därför ha betydligt större påverkan på hastighetsskillnader och framkomlighet än den begränsade grupp personbilar med släp som omfattas av förslaget. De positiva effekterna på övrig trafiks framkomlighet bedöms därmed vara mycket begränsade.

Vidare består merparten av berörda motorvägar och motortrafikleder av mötesseparerade vägar med minst två körfält i varje riktning. Omkörningsmöjligheterna är därför generellt goda, vilket minskar påverkan från långsammare fordon på trafikflödet. Potentialen för förbättrad trafikrytm

genom höjd hastighet för personbil med släp bedöms därför som begränsad. Det finns dessutom närmare 15 000 kilometer väg med hastighetsgränser över 80 km/h som inte omfattas av förslaget, däribland drygt 5 000 kilometer mötesfria landsvägar. På dessa vägar är omkörningsmöjligheterna ofta mer begränsade än på motorvägar och motortrafikleder. Om syftet är att minska negativa effekter av hastighetsskillnader kan behovet därför i vissa fall vara större på dessa vägar än på de vägtyper som omfattas av förslaget.

I konsekvensbeskrivningen bedöms påverkan på trafiksäkerheten vara mycket begränsad eftersom regeländringen endast gäller fordonståg som uppfyller särskilda krav på stabilitet och bromsförmåga samt endast på mötesseparerade vägar. Hastighet är emellertid en av de mest avgörande faktorerna för både olycksrisk och olyckors konsekvenser. Högre hastigheter minskar den tillgängliga reaktionstiden och ökar krockvåldet vid en eventuell olycka. Eftersom rörelseenergin ökar med kvadraten på hastigheten leder även relativt små hastighetsökningar till betydligt större energiupptag vid en kollision. Även om förbättrade tekniska krav kan minska risken för instabilitet förändrar de inte de grundläggande fysikaliska samband som gör att högre hastigheter generellt leder till allvarligare konsekvenser vid en olycka. Regeländringen innebär därför en negativ påverkan på trafiksäkerheten som inte bör underskattas.

Konsekvensbeskrivningen konstaterar att högre hastigheter leder till ökad bränsleförbrukning och ökade koldioxidutsläpp, uppskattningsvis omkring 8 000 ton koldioxid per år. Även om den totala ökningen bedöms vara begränsad innebär förslaget att utsläppen ökar utan att några tydliga samhällsvinster i form av förbättrad framkomlighet eller kapacitet har påvisats. Denna avvägning bör därför tydligare belysas i konsekvensanalysen.

Konsekvensbeskrivningen beskriver att förslaget medför ett mer komplext regelverk för både förare och kontrollmyndigheter. Vi delar denna bedömning. Förare av släpfordon kommer behöva förhålla sig till olika högsta tillåtna hastigheter beroende på både fordonstyp och vägtyp. En förare som lagligen får köra 100 km/h på en motorväg måste exempelvis anpassa hastigheten till 80 km/h på en mötesfri 2+1-väg med samma skyltade hastighetsgräns. Detta riskerar att skapa osäkerhet, feltolkningar och oavsiktliga överträdelser. Den ökade komplexiteten kan därmed också få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten, särskilt för förare som endast använder släp sporadiskt och därför inte regelbundet tillämpar regelverket.

Sammanfattningsvis bedöms den förväntade nyttan av förslaget vara begränsad. Endast cirka 1,5 procent av trafiken beräknas använda den högre hastigheten (enligt konsekvensanalysen), samtidigt som tung trafik, som i betydligt större omfattning påverkar trafikrytmen, fortsatt kommer att framföras i 80-90 km/h. Samtidigt medför förslaget ökade hastigheter, ökade utsläpp och ett mer komplext regelverk. Detta riskerar att leda till försämrad trafiksäkerhet, ökad osäkerhet kring gällande regler och fler oavsiktliga hastighetsöverträdelser, särskilt eftersom inte alla vägar med hastighetsgräns över 80 km/h omfattas av förändringen.

Om förslaget trots detta genomförs bör undantag övervägas för transporter med levande last, exempelvis hästar. Vidare bör det övervägas om möjligheten att framföra fordonståg i 100 km/h

bör begränsas till förare som regelbundet framför sådana fordon och därmed har dokumenterad erfarenhet av körning med släp.

Synpunkter på förslaget om effektivare lastbilsekipage

VTI stödjer förslagen att avgränsa begränsningen av längden på varje ingående släpfordon till högst 12,0 meter så att den endast gäller släpkärror, vilket möjliggör användning av fulltrailer. VTI stödjer även de kompletterande förslagen att begränsa avståndet mellan fulltrailerns framaxels vridcentrum och lastutrymmets framkant respektive dess bakrekant till högst 2,04 respektive 12,0 meter.

Dessa krav skapar motsvarande förutsättningar för fulltrailer som för dolly-påhängsvagn. Genom att tillåta användning av fulltrailer som alternativ till dolly-påhängsvagn ges transportörer ökad flexibilitet att utnyttja en mer diversifierad fordonsflotta på ett effektivt sätt.

VTI stödjer även förslaget att anpassa vändningskraven för längre fordonståg med aerodynamiskt optimerade förarhytter genom att minska den inre radien i vändprovet från 5,3 meter till 2,0 meter. Ändringen innebär att kraven harmoniseras med de regler som redan gäller för 25,25 m fordonståg (TSFS 2012:126). Även för dessa anses vändningskravet vara uppfyllt om avståndet mellan den främsta och den bakersta axeln i fordonskombinationen inte överstiger 22,5 meter. Förslaget bidrar därmed till ett mer konsekvent regelverk samtidigt som användningen av aerodynamiskt förbättrade förarhytter underlättas.

När det gäller förslaget att förtydliga att villkoret om ett maximalt avstånd på 12 meter för en påhängsvagn ska mätas mellan kopplingstappen och lastutrymmets bakkant är det oklart om förslaget avses gälla även för fordonståg med en längd över 24 meter men under 25,25 meter, eller endast för längre fordonståg upp till 34,5 meter. Förslaget finns inte med i punktlistan under avsnitt 2.2.1, men behandlas i den löpande texten i samma avsnitt, vilket skapar osäkerhet kring dess tillämpningsområde.

Oavsett tillämpningsområde innebär förslaget i praktiken att link-påhängsvagnar kan göras längre än 14,04 meter (12,0 + 2,04 meter). Anledningen är att det längdtillskott som uppstår bakom lastutrymmet, där vändskivan är placerad, inte kommer att omfattas av 12-metersbegränsningen. Detta kan leda till längre link-påhängsvagnar än de som används i dag.

Någon konsekvensanalys av effekterna av sådana förlängda link-påhängsvagnar redovisas dock inte i promemorian. Om simuleringar eller praktiska prov har genomförts för att utvärdera hur längre link-påhängsvagnar påverkar fordonskombinationens egenskaper, exempelvis kurvtagning, manövrerbarhet eller stabilitet, bör resultaten redovisas och göras tillgängliga för en sakkunnig granskning.

Det är därför viktigt att en mer omfattande konsekvensanalys genomförs innan regler som möjliggör dessa extra långa link-påhängsvagnar införs för fordonståg upp till 34,5 meter. En sådan analys bör även ligga till grund för eventuella kompletterande tekniska krav som säkerställer att fordonens trafiksäkerhet inte försämras.

Om förslaget däremot även avses omfatta fordonståg med längder mellan 24 och 25,25 meter finns behov av en fördjupad konsekvensanalys redan för denna fordonskategori innan regeländringen genomförs.

Synpunkter på förslaget om effektivare kollektivtrafik

Det är svårt att bedöma förslaget eftersom någon tillräcklig konsekvensanalys inte redovisas. I promemorian anges endast att tidigare beredningsunderlag inför införandet av 24-metersbussar visade att längre bussar fungerar väl i svensk trafikmiljö.

För att möjliggöra en sakkunnig granskning behövs antingen en sammanfattning av dessa tidigare studier eller hänvisningar till mer aktuella analyser som belyser hur den ökade längden påverkar fordonens egenskaper. Särskilt relevant är information om effekter på kurvtagning och fram- och bakre överhängsrörelser (front/tail swing).

Utan ett sådant underlag är det svårt att bedöma om de föreslagna ändringarna kan genomföras utan negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och framkomlighet.

Synpunkter på förslaget om förenklad omledning av trafiken

VTI tillstyrker förslaget om att underlätta omledning av trafik genom att väghållningsmyndigheten får meddela föreskrifter om att en väg med en viss bärighetsklass tillfälligt ska anses ha en annan bärighetsklass. I promemorian anges att sådana föreskrifter endast får meddelas om vägen eller vägsträckan tål den tillfälligt ökade belastningen.

Vi vill uppmärksamma att det i dag är svårt att på ett enhetligt och tillräckligt säkert sätt bedöma vilken belastning en vägkonstruktion klarar. Bärighetsklassningen av befintliga vägar bygger inte alltid på ett detaljerat tekniskt underlag som möjliggör en direkt koppling mellan vägens uppmätta tekniska egenskaper och en viss bärighetsklass. För befintliga vägar baseras bedömningen på en kombination av vägens konstruktion och historik, tidigare erfarenheter samt eventuellt genomförda bärighetsutredningar och tillståndsmätningar.

Vi anser därför att det är viktigt att det finns tydliga principer för hur väghållningsmyndigheten ska bedöma om en väg eller vägsträcka tål den tillfälligt ökade belastningen innan en sådan föreskrift meddelas. Det bör finnas en enhetlig metodik för bedömningen, särskilt när det gäller äldre befintliga vägar där underlaget för den ursprungliga bärighetsklassningen kan vara begränsat. Underlaget bör innehålla aktuell information om vägkonstruktionens tillstånd och bärighet vilket bedömts genom bärighetsmätningar och andra relevanta tillståndsundersökningar.

Synpunkter på förslaget om tillfälligt ändrad bärighetsklass på grund av tjälförhållanden

VTI tillstyrker förslaget att ändra bestämmelsen så att den statliga väghållningsmyndigheten får meddela föreskrifter som innebär att en allmän väg tillfälligt, med hänsyn till tjälförhållandena, ska anses ha en annan bärighetsklass. Vi ser positivt på att bestämmelsen tydliggör vilken

bärighetsklass och vilka villkor för axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt som ska gälla under den tillfälliga perioden.

Vi vill dock framhålla samma förbehåll som avseende förslaget om tillfällig ändring av bärighetsklass vid omledning av trafik, då det för befintliga vägar kan saknas ett aktuellt tekniskt underlag för att bedöma vägens faktiska bärighet vid olika förhållanden. Den bärighetsklass som gäller för vägen under normala förhållanden ger inte per automatik ett tillräckligt underlag för att bedöma hur stora belastningar vägkonstruktionen tål under andra temperaturförhållanden.

Vi anser därför att det måste säkerställas att beslut om en tillfällig förändring av bärighetsklass grundas på ett robust tekniskt underlag för bedömning av vägens faktiska bärighet vid olika förhållanden.

Övergripande kommentarer om konsekvensanalys

Konsekvensanalysen (som beskrivs främst i kapitel 3) är relativt översiktlig. Analysen bygger till stor del på kvalitativa bedömningar. Flera förslag bedöms bidra till ökad effektivitet, lägre kostnader eller miljöeffekter, men effektstorleken kvantifieras sällan. Det saknas också en avvägning mellan nyttor och kostnader.

Konsekvensanalysen bör kompletteras med mer kvantitativa uppskattningar, till exempel tillgänglighetförändring, tidsbesparing, transportkostnader, klimatpåverkan och andra externa effekter. Etablerade samhällsekonomiska principer (ASEK) skulle kunna användas för enklare typfallsberäkningar och känslighetsanalyser och skulle stärka beslutsunderlaget.

För förslaget om höjd hastighet för personbil med släp anges att framkomligheten förväntas förbättras, men tidsvinsterna kvantifieras inte. Koldioxidutsläpp uppskattas att öka till cirka 8 000 ton, men antagandet bakom beräkningarna kan redovisas tydligare, till exempel trafikarbete, utnyttjandegrad av den högre hastigheten. En samlad konsekvensbedömning bör också ta hänsyn till förändrade drivmedelskostnader, besiktningskostnader och olyckskostnader.

För förslaget om Effektivare lastbilsekipage anges att det kan ge produktivitetsvinster och lägre transportkostnader, men dessa beror på hur fordonskapaciteten utnyttjas, till exempel fyllnadsgrad, tomkörning, fordonskilometer och energianvändning per transporterat ton. Det är också viktigt att tydligare skilja mellan potentiella och realiserade effektiviseringar. Effekter på konkurrensförhållandena (till exempel på järnvägstransporter) bör också uppmärksammas i konsekvensanalysen.

För förslaget om Effektivare kollektivtrafik anges att det kan bidra till ökad kapacitet och bättre konkurrens vid fordonsupphandling. Konsekvensanalysen bör belysa tydligare samhällsekonomiska effekter, till exempel vad gäller fordons- och driftskostnader samt eventuella behov av anpassning av hållplatser och depåer.

För förslagen om Omledning och tillfälliga bärighetsklasser anges att de kan ge samhällsekonomiska nyttor genom kortare omledningar, minskade störningar och effektivare

infrastrukturanvändning. Dessa nyttor bör dock vägas mot eventuella ökade kostnader för vägslitage och framtida underhåll. Ur ett livscykelperspektiv kan en högre belastning innebära ökade kostnader även om vägen tekniskt klarar den högre belastningen. Uppföljningen skulle kunna omfatta tidsbesparingar, transportkostnader och eventuella merkostnader för infrastrukturen.

I detta ärende har generaldirektör Mattias Viklund beslutat. Forskningsledare Sogol Kharrazi har varit föredragande. I handläggningen av ärendet har även forskningschef Ellen Grumert samt seniorforskarna Hanna Fager och Abderrahman Ait Ali deltagit.

Mattias Viklund
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI