Datum
2026-10-28

Diarienummer
Utr 2026/32

Ert diarienummer
L12026/01245

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Effektiva vägtransporter

Promemorian innehåller förslag till ändringar i trafikförordningen inom fem områden i syfte att möjliggöra effektivare vägtransporter. Det handlar bland annat om höjd hastighet för vissa personbilar med släp, ändrade längdregler för lastbilsekipage och dubbelledade bussar samt större möjligheter att tillfälligt ändra en vägs bärighetsklass.

De förslagna förändringarna presenteras på en övergripande nivå, samtidigt som konsekvensbeskrivningarna är väldigt kortfattade. Trafikanalys har inga detaljsynpunkter på utformningen av enskilda förslagen i promemorian. De kortfattade konsekvensbeskrivningarna ger dock inte ett tillräckligt underlag för flera av de slutsatser som dras. Promemorian redovisar vissa konsekvenser men kopplar inte samman dessa i en samlad analys av förslagens betydelse för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Särskilt gäller det för påverkan på trafiksäkerhet och klimat till följd av höjd hastighet för personbil med släpvagn, samt transporteffektivitet, infrastrukturpåverkan och konkurrens mellan trafikslagen genom att tillåta de längre lastbilsekipagen. Eftersom det inledningsvis i promemorian framhålls att effektiva vägtransporter är en förutsättning för att nå de transportpolitiska målen är det en brist att detta perspektiv saknas i konsekvensanalysen.

Höjd hastighet för personbil med släp

Promemorian bedömer att förslaget kan få en positiv effekt på den övriga trafikens framkomlighet genom att skillnaderna i hastighet minskar. Eftersom den högre hastigheten endast ska tillåtas på motorvägar och motortrafikleder, där möjligheterna till omkörning generellt är bättre än på andra vägar, är det dock oklart hur stor denna effekt kan förväntas bli. Promemorian redovisar inte något underlag för bedömningen eller i vilka trafikmiljöer som förbättringen främst väntas uppstå.

Förslaget innebär också att den tillåtna hastigheten kommer att bero på flera förutsättningar hos såväl bilen som släpkärran och den aktuella fordonskombinationen. Särskilt villkoret om förhållandet mellan släpkärrans totalvikt och bilens tjänstevikt bidrar till systemets komplexitet. Detta tillkommer utöver befintliga bestämmelser om bland annat tillåtna vikter, lastning och körkortsbehörighet. Promemorian gör inte heller någon bedömning av vad kravet på att släpkärrans totalvikt inte får överskrida 0,8 gånger bilens tjänstevikt innebär i praktiken för olika kombinationer av dragbil och släpkärra, eller vilka

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se

fordonskombinationer som faktiskt är möjliga med det kravet. Det finns därmed en risk för missförstånd och oavsiktliga regelöverträdelser.

Promemorian konstaterar att regelverket blir mer komplicerat, men behandlar endast översiktligt hur detta ska hanteras. Det saknas en närmare analys av hur reglerna ska kommuniceras och kontrolleras samt vilka konsekvenser komplexiteten kan få för regelefterlevnad och trafiksäkerhet. Trafikanalys anser därför att förslaget behöver kompletteras med en tydligare konsekvensbedömning och en redovisning av hur regelverket ska göras begripligt och möjligt att tillämpa för både förare och kontrollmyndigheter.

Effektivare lastbilsekipage och kollektivtrafik

Promemorian bedömer att de ändrade reglerna för lastbilsekipage kommer att förbättra produktiviteten, minska bränsleförbrukningen per transporterat ton och bidra till minskad klimatpåverkan, utan att det kommer att påverka trafiksäkerheten negativt eller beröra Trafikverket och kommunerna i deras egenskap av väghållare. Det redovisas dock inte vilka nya fordonskombinationer som förväntas tas i bruk, hur många transporter som kan beröras eller vilket underlag bedömningarna av effekterna bygger på.

Även förslaget om längre dubbelledade bussar motiveras med tydliga förväntningar om ökad konkurrens och ett större utbud av eldrivna högkapacitetsbussar. Promemorian redovisar dock inte vilka ytterligare bussmodeller eller leverantörer som blir tillgängliga genom höjningen från 24 till 25,25 meter och hur mycket marknaden därmed kan förväntas breddas. Eftersom den svenska bussflottan elektrifieras i snabb takt är det viktigt att regelverket är anpassat till denna utveckling och att förslagets betydelse för möjligheten att upphandla eldrivna bussar framgår tydligt.

Förslagen i förhållande till de transportpolitiska målen

Promemorian redovisar vissa konsekvenser för bland annat tillgänglighet, trafiksäkerhet och klimat, men innehåller som sagt inte någon samlad analys av förslagens betydelse för att uppnå funktionsmålet och hänsynsmålet. Trafikanalys anser därför att förslagens bidrag till målen, liksom möjliga målkonflikter, behöver framgå tydligare.

Det gäller bland annat förslaget om höjd hastighet med personbil med släpvagn där promemorian å ena sidan konstaterar att högre hastigheter innebär ökat krockvåld och högre koldioxidutsläpp, men bedömer samtidigt att effekterna på trafiksäkerheten och klimatet är begränsade. Det framgår dock inte vilket underlag bedömningarna bygger på. Beräkningen av de ökade koldioxidutsläppen utgår från antaganden om hur stor andel av personbilarna som framförs med släp och hur många som kommer att utnyttja den högre hastigheten, men antagandena motiveras inte närmare.

Även möjligheten till längre lastbilsekipage motiveras med mer effektiva transporter och ökad trafiksäkerhet. En minskad bränsleförbrukning per transporterat ton innebär dock inte med nödvändighet att transporternas totala utsläpp minskar. För att bedöma förslagets samlade effekter behöver även betydelsen för vägtransportarbetet, konkurrensen mellan trafikslagen och den berörda infrastrukturen belysas.

Tf. generaldirektör Andreas Tapani har beslutat i detta ärende efter föredragning av Mikael Levin. I beredningen av ärendet har också Tf. avdelningschef Krister Sandberg deltagit.

Andreas Tapani

Tf. generaldirektör