

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Kopia till
Transportmarknadsenheten
Diariet
Gd-sekreterare
Verksgemensam styrning

Remissvar - Promemoria Effektiva vägtransporter

Trafikverket har getts möjlighet till yttrande på promemorian *Effektiva vägtransporter*.

Trafikverket är positiv till de konkreta förändringarna som föreslås men det finns negativa effekter av förslagen. Ett trafikflöde där fler fordon håller en liknande hastighet kan utnyttjas mer effektivt, vilket är positivt, men en högre hastighet innebär samtidigt att både krockvåldet och utsläppen ökar.

Med tanke på den omfattande omstruktureringen är det något svårt att få en överblick om alla delar har hänvisats rätt. Vi har upptäckt en del felaktigheter som vi redovisar i remissvaret. Det kan dock inte uteslutas att det finns fler.

Förslaget gällande att personbil med släp får börja köra 100 km/tim istället för 80 km/tim på motorväg och motortrafikled är negativt ur klimatperspektiv då de totala utsläppen från personbilar som helhet beräknas öka med 0,1 % vilket är mer än vad trafikökningen till följd av vägobjekten i nationell plan gör, d.v.s. bara för att det är lite betyder inte det att det är obetydligt. Då högre hastigheter ger ökat krockvåld påverkas även trafiksäkerheten negativt av förslaget. Vi ställer tekniska krav på fordonen men inga nya behörighetskrav på föraren. Det bör övervägas om minst BE-behörighet ska krävas. Det står i remissförslaget att det ska införas en lämplighetsbesiktning men inget om personbil och släpkärra ska besiktigas som en enhet eller var för sig.

Vi föreslår även att det blir en förändring i bärighetsklasstabellen så att det inte tillåts högre vikter på de lägre bärighetsklasserna när avståndet mellan fordonsaxlarna är mindre än en meter.

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

Grönmarkerad text bör fogas in, medan gul överstruken text bör slopas.

2.1 Höjd hastighet för personbil med släp

Promemorians förslag

En personbil ~~klass 1~~ med en tillkopplad släpkärra ska på motorväg och motortrafikled få föras med en hastighet som är högst 100 kilometer i timmen när

Kommentar:

Står att förslaget gäller ”personbil klass 1”. Men alltså inte klass 2. Klass 1 / 2 anger bara om fordonet är inrett för att sova i (klass 2 = husbil), men säger inget om fordonets förmåga att dra släp. Föreslår därför att ”klass 1” tas bort och endast skriver ”personbil”.

2 kap. 4 §

Behörigheten hos en polisman eller någon annan person som enligt 3 § andra stycket övervakar trafiken, ger anvisningar för denna eller utför punktskattekontroll eller hos den som enligt 4 kap. ~~76 §~~ 77 § kontrollerar fordon eller förare ska tydligt framgå av klädseln eller något annat särskilt kännetecken.

Kommentar 2 kap. 4 §:

Hänvisningen är till fel paragraf. I förslaget finns bestämmelsen om skyldighet att stanna på tecken av kontrollant i 4 kap. 77 §.

4 kap. 30 §

Ett motordrivet fordon eller ett fordon som är kopplat till ett motordrivet fordon får föras endast på enskild väg, om ~~fordonet lastas så att~~

1. ~~fordonet lastas så att~~ lasten på någondera sidan skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet, eller
2. fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 260 centimeter eller, för en buss, 255 centimeter.

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

Kommentar 4 kap. 30 §:

Texten "fordonet lastas så att" bör flyttas ner till punkt 1, annars blir det ett syftningsfel till punkt 2. Punkt 2 avser även olastade fordon.

4 kap. 45 §

Vägar som inte är enskilda delas in i fyra bärighetsklasser: bärighetsklass 1, bärighetsklass 2, bärighetsklass 3 och bärighetsklass 4.

Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg **bärighetsklass 1** och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2.

Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, kommunen får meddela föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 2, 3 eller 4. Kommunen får meddela föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 1, 3 eller 4.

Kommentar 4 kap. 45 §:

Begreppet "bärighetsklass 1" saknas efter orden "allmän väg" i andra stycket. Utan att "bärighetsklass 1" tillförs kommer allmänna vägar som grundregel tillhöra bärighetsklass 2.

4 kap. 51 §

Bestämmelser om hastighetsbegränsningar för vissa fordon och fordonskombinationer finns i 52–67 §§. Om en lägre hastighet är föreskriven för en väg än den hastighet som är tillåten enligt 52–66 §§ eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av **67 § 68 §**, ska den lägre hastigheten gälla.

Kommentar 4 kap. 51 §:

Hänvisning är till fel paragraf, ska vara 68 §.

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

4 kap. 56 §

Om ett motorfordon och en **tillkopplad** släpvagn är förbundna genom en gemensam last, får fordonståget, trots 52–55 §§, föras på väg i högst 50 kilometer i timmen när

1. släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbröms, och
2. fordonen är särskilt tillverkade eller anpassade för sådan gemensam last och godkända vid sådan lämplighetsbesiktning som föreskrivits för fordonståget.

Kommentar 4 kap. 56 §:

Ordet ”tillkopplad” bör tas bort då släpvagnen i aktuellt fall inte är kopplad till motorfordonet via en kopplingsanordning, utan de är förbundna genom en gemensam last.

10 kap. 1 §

Den nuvarande lydelsen till punkt 19 ska vara:

19. Axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt på motordrivna fordon eller fordonståg med begränsning till lägre vikter än som följer av **4 kap. 2 § 4 kap. 12 §.**

Kommentar 10 kap. 1 §:

Detta avser endast ett fel som finns i ”nuvarande lydelse” och är således inte avgörande för den nya texten.

2.5 Tydligare bestämmelser som underlättar tung trafik på vintervägar anger

Promemorians förslag

Om den statliga väghållningsmyndigheten beslutar att en allmän väg med bärighetsklass **2 eller 3** som staten är väghållare för, på grund av tjälförhållandena, under en kort tid tillfälligt inte ska tillhöra bärighetsklassen ska det av beslutet framgå vilken högre bärighetsklass som i stället gäller under den tiden.

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

Skälen för promemorians förslag

Om det är lämpligt med hänsyn till tjälförhållandena får den statliga väghållningsmyndigheten under en kortare tid besluta att en allmän väg som staten är väghållare för och som tillhör **en lägre** bärighetsklass **2 eller 3** under den del av året när vägen inte är frusen, ska tillhöra en annan bärighetsklass. I dag tillåter bestämmelsen att väghållningsmyndigheten får besluta att vägen tillhör bärighetsklass 1, men genom förslaget skulle det även bli tillåtet att besluta att vägen tillhör bärighetsklass **4** **en högre bärighetsklass** under den tillfälliga perioden. Genom att det i beslutet framgår vilken högre bärighetsklass som ska tillämpas under den tillfälliga perioden säkerställs att de gällande begränsningarna framgår med tillräcklig tydlighet för såväl trafikanter som tillsyns- och kontrollmyndigheter. En sådan precisering minskar risken för att vägen belastas på ett sätt som den aktuella bärigheten inte medger.

20 §

När det med hänsyn till tjälförhållandena behövs eller är lämpligt, får den statliga väghållningsmyndigheten **meddela föreskrifter** enligt 14 § 2 som innebär att en allmän väg som staten är väghållare för tillfälligt ska anses ha en annan bärighetsklass än den som annars gäller, med de villkor om axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt som gäller för den tillfälligt bestämda bärighetsklassen.

Kommentar: Beskrivningen under 2.5 stämmer inte helt överens med föreskriftsförslaget. Texten anger att det är höjning från BK2 och BK3 till valfri högre bärighetsklass men förslaget till föreskrifter anger inte vilken BK som måste gälla idag.

Det är även ändrat från beslut till föreskrift men står inget om det under skälen till promemorians förslag. En tolkning är att eftersom att mandatet ligger under 10 kap 14 § så krävs det i normalfallet ingen remiss eller konsekvensutredning enligt Förordning (2024:183) om konsekvensutredningar då det i SOU 2004:23 Från verksförordning till myndighetsförordning står

Andra exempel på när det kan anses uppenbart obehövligt med konsekvensanalyser är när myndigheten med stöd av 10 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276) meddelar föreskrifter endast för

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

*en kortare tid, exempelvis vid en trafikolycka eller ett vägarbete,
(s. 222)*

Motivet till förändringen bör förtydligas.

11 kap. 10 §

1. i 3 kap. 17 §, 4 kap. 52–65 §§ och 9 kap. 1 § första stycket 6 och föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 §, 4 kap. 67 §, 10 kap. 1 eller 14 § gäller inte när ett fordon används

a) vid brådiskande uttryckning för räddningstjänst eller sjuktransport enligt 7 kap. 6 § hälso- och sjukvårdslagen (2017:30),

b) i brådiskande yrkesutövning av en polisman, bilinspektör, tulltjänsteman, kustbevakningstjänsteman, läkare, sjuksköterska, barnmorska, veterinär eller av personal inom Kriminalvården, eller

c) i trängande fall som kan jämföras med fall som avses i 1 a och 2 b, och

2. i 4 kap. 66 § gäller inte när fordonet används i brådiskande yrkesutövning av en polisman eller bilinspektör.

Kommentar 11 kap. 10 §:

1 och 2 i ovanstående text ska vara a och b.

13 kap. 1 §

Länsstyrelsen ska före utgången av mars varje år upprätta en sammanställning över allmänna vägar och över andra viktiga vägar i länet.

Sammanställningen ska även ta upp bärighetsklasser, föreskrifter enligt 4 kap. 17 f 39 § och sådana lokala trafikföreskrifter som är av större allmänt intresse.

Kommentar 13 kap. 1 §:

Nuvarande 4 kap 17§ gäller långa fordonståg medan nya 4 kap 45§ gäller bärighetsklass. Bör vara 4 kap 39§.

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

13 kap. 3 §

En statlig myndighet eller en kommun får meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag enligt 3 a–3 g §§, där behörigheten att besluta om undantag anges med FM, K, L, LF, **LP**, P, S, TM, TS eller TSF med följande betydelse:

...

- LF: länsstyrelsen är behörig i fråga om undantag som rör fler än en kommun inom länet och inte om fattas av behörigheten S eller TM,
- LP: länsstyrelsen i det län där färden påbörjas är behörig,
- P: Polismyndigheten är behörig i fråga om undantag som rör eftersök av vilt som kan ha skadats vid en viltolycka eller vid andra åtgärder i samband med en sådan olycka,

...

Kommentar 13 kap. 3 §:

LP saknas i stycke ett då det finns uppräknat längre ner.

13 kap. 5 a §

Om en kommun meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 6 § första eller fjärde stycket eller **4 kap. 2 § om en kommun eller en statlig väghållningsmyndighet meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 4 kap. 25 §**, ska den högsta tillåtna hastigheten bestämmas.

Kommentar 13 kap. 5 a §:

Här saknas en text som tidigare fanns i nuvarande 13 kap. 5 § andra stycket trafikförordningen men när lydelsen skrevs om år 2008 blev innebörden att den statliga väghållningsmyndigheten tappade möjligheten att fastställa om högsta tillåtna hastighet vid dispenser vilket inte var syftet med omskrivningen. I lydelsen av bestämmelsen enligt SFS 2008:551, fanns ingen specificering av vilken myndighet som skulle fastställa högsta tillåtna hastighet i samband med undantag från 4 kap. 2 §. Det var underförstått att den myndighet som har beslutskompetensen enligt 13 kap. 3 § även skulle göra detta. Genom ändring SFS 2008:902 försvann möjligheten för den statliga väghållningsmyndigheten att kunna fastställa högsta tillåtna

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

hastighet, utan nu anges endast att kommunen ska göra det. Förslagsvis återinförs denna text i detta sammanhang. Det bör dock nämnas att dessa undantag är mycket ovanliga.

I förslaget står även felaktigt ”4 kap. 2 §”, då det numera ska hänvisas till 4 kap. 25 §.

Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter

2 §

3. föreskrifter enligt 4 kap. 39, 45 och 47 §§ trafikförordningen,

Kommentar 2 § 3:

Det saknas hänvisning till 4 kap. 45 § (föreskrifter om bärighetsklasser), dvs dagens 4 kap. 11 § (dagens 4 kap. 11 § är uppdelad på de nya 4 kap. 45 och 47 §).

Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

5 kap. 1 §

7. ett fordon med en släpvagn, vilken är förbunden med dragfordonet genom den gemensamma lasten, ska få framföras med en hastighet av 50 kilometer i timmen enligt 4 kap. 56 § 1 4 kap 56 § trafikförordningen (1998:1276).

Kommentar 5 kap. 1 §:

Förslagsvis tas hänvisningen till endast första punkten bort och hänvisas till 4 kap. 56 § i sin helhet, annars tappas andra punkten i 4 kap. 56 § bort (båda punkterna gäller).

Bilaga Avsnitt 4.1

Avstånd i meter mellan fordonets	Högsta tillåtna bruttovikt i ton för fordonet eller fordonståget

Trafikverket
Box 810
781 28 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Elin Jonsson
Planeringsförutsättningar
Direkt: 010-123 22 69
Mobil: 070-724 67 17
elin.b.jonsson@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

eller fordonstågets första och sista axel						
			BK1	BK2	BK3	BK4
mindre än		1,0	11,5	16,0 11,5	12,0 11,5	11,5
1,0	men inte	1,3	16	16,0	12,0	16
1,3	men inte	1,8	18	16,0	12,0	18
1,8	men inte	2,0	20	16,0	12,0	20
2,0	men inte	2,4	21	20,0	12,5	21
2,4	men inte	2,6	21	20,0	12,5	21
...						
8,4		8,5	34,33	28,28	20,5	41
...						

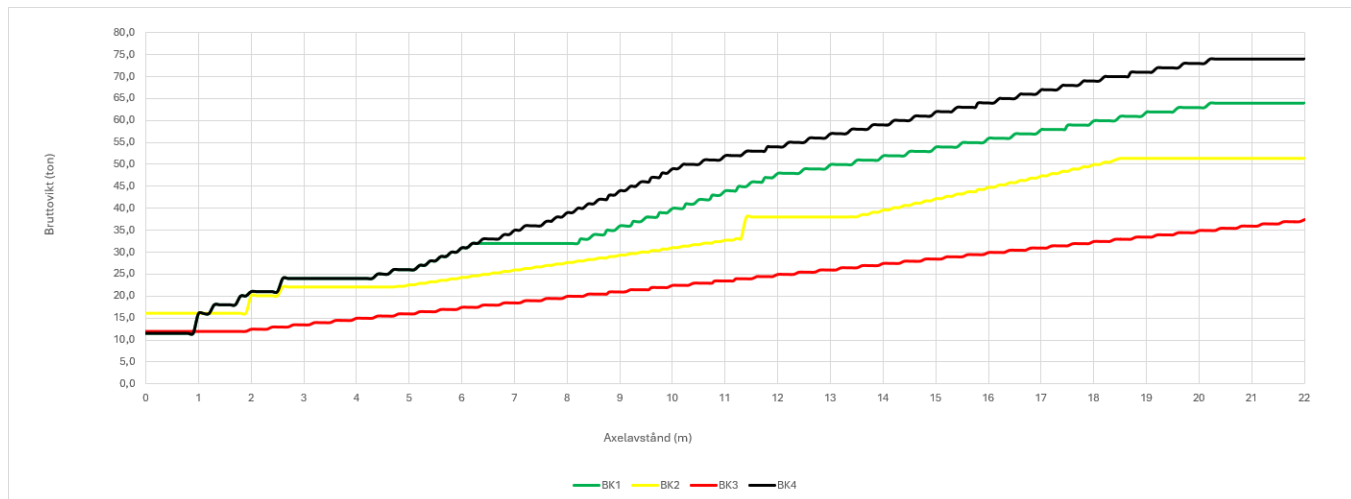
Kommentar Bilaga Avsnitt 4.1:

Det föreslås inga förändringar av tabellernas nuvarande värden i remissen. Men när de sätts ihop till en gemensam tabell blir det uppenbart att det ser anmärkningsvärt ut med högre värden för BK2 och BK3 än BK1 och BK4 för avstånd mindre än 1 meter. Det är inte en belastningssituation som är vanligt förekommande och det kan därför vara utan praktiska problem, men det framstår avvikande och svårförklarligt.

Nedan illustreras hur det blir i praktiken med nuvarande värden.

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13



Förslagsvis borde det justeras i tabellen för raden för mindre än 1 meter mellan axlarna så det inte är högre värden för BK2 och BK3, alltså 11,5 ton. Har även blivit ett skrivfel på raden för mindre än 8,4 meter, det ska vara 33 ton och inte 34.

Konsekvenser för Trafikverket

Gällande förslagen att underlätta omledning av trafik i samband med en trafikolycka, skada på väg eller arbete på väg samt att smidigare anpassa vintervägar till tjälförhållandena så har vi angett följande konsekvenser för Trafikverket i vår hemställan.

- Ändringen bedöms leda till ett högre utnyttjande av vägkapitalet.
- Vaghållningsmyndigheterna behöver anpassa mallar och beredningssystem.
- Ändringen är dock ringa och bör inte medföra några stora kostnader. Information om bärighet på allmänna vägar där Trafikverket är väghållare finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Förslaget gällande att personbil med släp får börja köra 100 km/tim istället för 80 km/tim på motorväg och motortrafikled leder till att de totala utsläppen från personbilar som helhet beräknas öka med 0,1%. Som jämförelse medför den föreslagna åtgärden en större utsläppsökning än vad

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

den trafikökning som vägobjekten i den nationella planen för transportinfrastrukturen medför.

Om det blir krav på BE-behörighet för detta kommer det att påverka Trafikverket Förarprov med eventuellt fler uppkörningar till en redan hårt belastad organisation.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Föredragande är Elin Jonsson, trafikingenjör, samråd har skett med Josefin Fryxell enhetschef Planeringsförutsättningar, Sandra Nordahl, avdelningschef Samhällsplanering och genomförande, och Ulrika Geeraedts, verksamhetsområdeschef Planering. I den slutliga handläggningen har Erika Karls, Verksgemensam styrning deltagit.

Roberto Maiorana

Generaldirektör

Elin Jonsson
Trafikingenjör
elin.b.jonsson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 22 69
Mobil: 070-724 67 17

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2026/75157, Motpartens ärendenummer LI2026/01245, Dokumentdatum 2026-10-13, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Trafikverket
Box 810
781 28 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Elin Jonsson
Planeringsförutsättningar
Direkt: 010-123 22 69
Mobil: 070-724 67 17
elin.b.jonsson@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2026/75157
Motpartens ärendenummer
LI2026/01245

Dokumentdatum
2026-10-13

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.