

Remiss av promemorian Effektiva vägtransporter Diarienummer LI2026/01245 – Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

2030-sekretariatet bifaller merparten av promemorians förslag, utifrån att de förenklar för kollektivtrafiken och underlättar åkerinäringens skifte till effektivare transporter. Förslaget om högre hastighet för husvagnsekipage ur för dåligt konsekvensbeskrivet ur trafiksäkerhets- och utsläppssynpunkt för att kunna godkännas; förändringar måste vara i linje med Nollvisionen för trafikdödlighet och gällande klimatlagstiftning.

Mer övergripande konstaterar vi att ”Effektivare vägtransporter” endast i begränsad omfattning uppnås med de begränsade förslagen regeringen nu lägger fram. Ett mer samlat grepp för effektivare vägtransporter behövs, vilket vi delvis gör med Beteendepraktikan, och vilket tidigare varit föremål för statliga utredningar vars förslag inte förverkligats – inklusive att ta fram ett statligt, kvantitativt och mätbart mål för transporteffektivitet.

Regeringens förslag

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

- Vissa släpkärror ska kunna framföras i 100 km/h på motorväg och motortrafikled.
- Lastbilsekipage som är längre än 24 meter underlättas
- Högsta tillåtna längd för bussar med fler än en ledad sektion höjs från 24,0 till 25,25 meter.
- Bärighetsklass för vägar kan tillfälligt förändras.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2027, förutom för fordonskombinationer som föreslås träda i kraft den 1 oktober 2027.

Synpunkter per rubrik

Nedan 2030-sekretariatets synpunkter per rubrik såsom de återges i promemorian. De två sista rubrikerna, ”Smidigare omledning av trafik” samt ”Tydligare bestämmelser som underlättar tung trafik på vintervägar” lämnar vi utan kommentarer.

Höjd hastighet för personbil med släp

Vi saknar en konsekvensbedömning av förslaget ur trafiksäkerhetsperspektiv; Transportstyrelsen har tidigare avfärdat propåer om att öka hastigheten för husvagnar och det bör endast godkännas om det inte leder till ökade eller förvärrade olyckor. Eftersom krockvåldet ökar med kvadraten, innebär en höjning från 80 till 100 km/h att olyckor allt annat lika blir drygt 50 % allvarigare. Bromssträckan ökar med nästan 60 % vilket innebär att många olyckor som nu kan undvikas troligen kommer att ske och att vissa olyckor med personskador troligen blir olyckor med dödsfall. Inga förslag som motverkar detta presenteras.

Därtill konstaterar vi att Sveriges klimatpåverkan från transportsektorn snabbt och kraftfullt behöver minska. Ett husvagnsekipage förbrukar generellt cirka 40–70 % mer bränsle när hastigheten höjs från 80 till 100 km/h, vilket direkt strider mot Sveriges klimatmål. Det är orimligt att detta inte alls finns med i beslutsunderlaget som tycks ha hastats fram med sikte på valrörelse snarare än på ett välplanerat genomförande.

Utifrån detta rekommenderar vi regeringen att inte gå vidare med förslaget, då underlaget är för bristfälligt. Även aktörer som i grunden är positiva till en förändring enligt förslaget bör begära bättre beredning och underlag än den som nu föreligger. Om regeringen trots allt väljer att gå vidare med förslaget, är de föreslagna avgränsningarna i huvudsak rimliga;

- Max totalvikt 3.5 ton är rimligt, dock med den 4.25-tons maxvikt för el- och gasdrivna lätta lastbilar framförda på B-körkort som nyligen införts i annan lagstiftning.
- Krav på låsningsfria bromsar är rimligt och bör kompletteras med krav på antisladdsystem särskilt anpassat för släp
- Att släpkärrans totalvikt inte överskrider 0,8 gånger bilens tjänstevikt
- Att släpkärran är tillverkad eller anpassad för att dras i upp till 100 km/h
- Att fordonståget är godkänt vid särskild lämplighetsbesiktning; detta borde dock preciseras innan remissgången eftersom hur, av vem och med vilken periodicitet denna besiktning utförs är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt.
- Tillåtelsen bör gälla specifikt för motorväg; motortrafikled inkluderar smala 2+1-vägar som förknippas med plötsliga förändringar i hastighet och begränsade vingel-/avåkningszoner. Om förändringen sker utan försämrad trafiksäkerhet kan det utvidgas till motortrafikled i ett senare skede.

Dock innebär denna omfattande kravlista också en omfattande kontrollapparat, där det måste ifrågasättas om en underbemannad poliskår har möjligheten och kan förväntas prioritera att följa upp dessa krav.

Effektivare lastbilsekipage

Vi instämmer i värdet av att längsta tillåtna längd på fordon och fordonståg bör utökas till 25,25 meter, att fordonståg med en längd upp till 34,5 meter bör kunna tillåtas på en större del av vägnätet, och att lagstiftning om maxlängd inte bör försvåra eller omöjliggöra för lastbilar att få en mer aerodynamisk utformning. Vi instämmer också i att en sådan förändring måste kombineras med konkreta krav på fordonsekipaget och dess beståndsdelar. För den exakta utformningen av detta ställer vi oss bakom åkerinäringens yttrande.

Effektivare kollektivtrafik

Vi instämmer i förslaget om att ledbussar med fler än en ledad sektion bör få vara 25,25 meter långa mot dagens 24 meter. Vi delar regeringens ambition att ”kunna öka kapaciteten i starka kollektivtrafikstråk utan att kräva fler förare, fler avgångar eller nya trafiklösningar”, men konstaterar att den föreslagna förändringen har begränsad betydelse för detta.

Slutord

Tyvärr uppnås ”Effektivare vägtransporter” endast i begränsad omfattning med de begränsade förslagen regeringen nu lägger fram. Ett mer samlat grepp för effektivare vägtransporter behövs, vilket vi delvis gör med Beteendepraktikan, och vilket tidigare varit föremål för statliga utredningar vars förslag inte förverkligats – inklusive att ta fram ett statligt, kvantitativt och mätbart mål för transporteffektivitet.

För 2030-sekretariatet den 1 augusti 2026

Mattias Goldmann

UTKAST