2026-10-29

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
LI2026/01245

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av promemoria Effektiva vägtransporter

Svenska Transportarbetareförbundet [Transport] har ombetts att yttra sig över rubricerande remiss.

Sammanfattning av förslaget

Promemorian syftar till att effektivisera vägtransporter genom förändrade regler för fordon, bärighet och framkomlighet. Förslaget innebär att vissa personbilar med släp ska få köra i upp till 100 km/h på motorväg och motortrafikled, förutsatt att fordonskombinationen uppfyller särskilda tekniska krav och godkänns vid besiktning.

För godstransporter föreslås ett mer flexibelt regelverk för längre lastbilsekipage. Fler fordonskombinationer, såsom olika typer av semitrailer-, fulltrailer- och modulfordonsekipage, ska kunna omfattas av de befintliga längdgränserna på 25,25 respektive 34,5 meter. Syftet är att öka transporteffektiviteten genom att mer gods kan transporteras per körning och därmed minska bränsleförbrukningen och utsläppen per transporterat ton gods.

Förslaget innehåller även förslag som ska underlätta omledning av trafik vid exempelvis olyckor och vägarbeten. Trafikverket och kommuner ska kunna besluta om tillfälligt ändrade bärighetsklasser och tillåta längre fordon på alternativa vägar. Därutöver föreslås tydligare regler för vintervägar, vilket innebär att Trafikverket tillfälligt ska kunna höja en vägs bärighetsklass när tjälförhållandena medger det, så att tyngre transporter kan tillåtas.

Ur ett klimatperspektiv bedöms förslagen ge både positiva och negativa effekter. Den höjda hastighetsgränsen för personbil med släp väntas öka bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen något, medan effektivare lastbilsekipage förväntas minska utsläppen per transporterat ton gods genom att fler transporter kan samordnas. Utredningen bedömer sammantaget att förslagen leder till ökad transporteffektivitet, förbättrad framkomlighet och ett mer resurseffektivt utnyttjande av vägnätet.

Svenska Transportarbetareförbundets synpunkter

Transport välkomnar ambitionen att effektivisera vägtransporter och kommer nedanför redogöra ett par synpunkter gällande vissa förslag.

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post	Hemsida
Box 714	Olof Palmes gata 31	010-480 30 00 (vxl)	registrator@transport.se	www.transport.se
101 33 Stockholm	111 22 Stockholm			

1. Transport har en del invändningar gällande på förslag *2.1 Höjd hastighet för personbil med släp*, vi befarar bland annat att bilarna kommer att köra snabbare än 100km/h. Vi delar även de farhågor som Trafikverket och Polismyndigheten lyfter i sina yttranden.

   En ökad hastighet har delvis en negativ påverkan på klimatet genom ökade koldioxidutsläpp, men också ökat krockvåld vid en eventuell olycka.

   Transport är skeptiska till om endast tekniska krav för fordonen utan skärpta behörighetskrav för förarna är tillräckligt för att förslaget ska kunna genomföras på ett trafiksäkert sätt.

   Polismyndigheten uppger även att förslaget riskerar att försvåra hastighetsövervakningar, eftersom det först efter kontroll av den aktuella fordonskombinationen går att avgöra vilken hastighet som är tillåten.

2. Transport har inga direkta synpunkter på förslag *2.2 Effektivare lastbilsekipage* med tillhörande underrubriker, mer än att våra vägar inte är anpassade för 34,5 meter och svensk infrastruktur behöver göra ett lyft för att förslaget ska vara praktiskt möjligt utan några störningar.

3. Transport har en del synpunkter på förslag *2.4 Smidigare omledning av trafik* och *2.5 Tydligare bestämmelser som underlättar tung trafik på vintervägar.* Transport är skeptiska till att det tillfälligt ska kunna meddelas att en väg har en annan bärighetsklass utifrån rådande situation.

   Ambitionen är god men vi menar på att flera vägar, utöver Europavägarna, har undermåligt väg- och vinterunderhåll. De alternativa vägarna är inte utformade för tyngre och längre ekipage och saknar därför möjlighet för tung trafik att stanna, vilket kommer försvåra för yrkeschaufförer att följa kör- och vilotidsreglerna. Det här trots att väghållningsmyndigheterna menar annat.

   Sådan tillfällig omledning av trafik har redan lett till flera olyckor[1] och det kommer att fortsätta leda till trafikstörningar snarare än effektivisering, som det ser ut idag.

   Det saknas även en konsekvensanalys gällande risker, både trafik och arbetsmiljö, som uppstår när tunga fordon med för hög vikt för bärigheten tillåts trafikera dessa alternativa vägar. Det har heller inte utretts vem som bär det juridiska ansvaret vid olyckor och miljöhändelser med mera.

   Sverige måste satsa på att rusta upp infrastrukturen och säkerställa vägarnas faktiska bärighetsklass innan sådana förändringar kan godkännas. Det här gäller under samtliga årstider.

Sammanfattningsvis anser Transport att förslagets ovannämnda punkter måste analyseras ytterligare innan förslaget genomförs.

[1] Omledningsvägen stängs – för andra gången – Östersunds-Posten

Stockholm den 29 oktober 2026

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Amne Alansari
Föredragande