Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
LI2026/01245

Remissvar på Effektiva vägtransporter

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välstånd. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Inledning

Mobility Sweden välkomnar promemorian *Effektiva vägtransporter* och tillstyrker i huvudsak de föreslagna ändringarna.
Vi ser positivt på att regelverket moderniseras för att bättre motsvara dagens och framtidens fordons- och transportlösningar. Promemorian konstaterar själv att det finns behov av mer flexibla längdregler och att moderna fordon i högre grad kan utnyttja avancerade stabilitets-, broms- och styrsystem.

Effektivare och mer harmoniserade lastbilsekipage

Mobility Sweden tillstyrker förslagen om ändrade längdbestämmelser för fordonståg över 24 meter.

Det är positivt att regelverket anpassas till den tekniska utvecklingen och till de fordonskombinationer som används och utvecklas för effektivare godstransporter. Förslagen innebär bland annat att fler fordonskombinationer upp till 25,25 meter kan användas och att möjligheten att använda fordonståg upp till 34,5 meter breddas. Promemorian konstaterar att dagens regler i vissa delar är baserade på äldre fordonskonfigurationer och inte är tillräckligt anpassade till moderna transportlösningar.

Mobility Sweden ser särskilt positivt på att vändningskraven för fordon med aerodynamiskt utformade förarhytter justeras. De nuvarande kraven har visat sig svåra eller omöjliga att uppfylla för de fordonskombinationer som regleringen är avsedd att möjliggöra. Det föreslagna kravet med en inre radie om 2,0 meter och den kompletterande bedömningsgrunden om högst 22,5 meter mellan fordonstågets främsta punkt och dess bakersta icke-styrande axel innebär en mer tekniskt ändamålsenlig reglering.

Mobility Sweden vill betona att möjligheten att använda aerodynamiskt optimerade förarhytter är viktig både ur energi- och transporteffektivitetsperspektiv. Genom att möjliggöra sådana fordon utan att den tillgängliga lastkapaciteten behöver reduceras skapas bättre förutsättningar för effektivare transporter, minskad energianvändning och lägre utsläpp per transporterad mängd gods.

Det är samtidigt viktigt att de tekniska villkor som Transportstyrelsen senare meddelar utformas på ett **teknikneutralt och framtidssäkert sätt**. Regelverket bör inte utformas så

detaljerat att nya tekniska lösningar eller framtida fordonskonfigurationer riskerar att utestängas från de längre fordonskombinationerna.

Mobility Sweden vill därför understryka vikten av att berörda föreskrifter tas fram i nära dialog med fordonsindustrin och övriga berörda aktörer.

Fordonståg upp till 34,5 meter
Mobility Sweden tillstyrker även förslagen som gör det möjligt att i större utsträckning använda fordonståg upp till 34,5 meter.

Det är positivt att regelverket anpassas till moderna fordonskombinationer och att begränsningen av längden på släpfordon differentieras mellan olika typer av släp. Förslaget innebär att äldre och mindre ändamålsenliga begränsningar kan ersättas av mer funktionellt utformade krav.

Mobility Sweden vill samtidigt framhålla vikten av att de vägnät där fordonståg upp till 34,5 meter tillåts blir tillräckligt omfattande och sammanhängande för att möjligheten ska få avsedd effekt. Ett fragmenterat vägnät, där långa fordonståg endast tillåts på kortare delsträckor, riskerar att begränsa nyttan för transportörer och transportköpare.

Vi ser därför positivt på att Trafikverket och kommunerna ges möjlighet att meddela föreskrifter för sådana fordonståg, men anser att tillämpningen bör vara så enhetlig och förutsebar som möjligt.

Längre och konkurrenskraftigare eldrivna bussar
Mobility Sweden tillstyrker förslaget att höja den maximala längden för ledbussar med fler än en ledad sektion från 24,0 till 25,25 meter.

Förslaget är viktigt för att skapa förutsättningar för effektivare kollektivtrafik, men också för att främja konkurrens och elektrifiering på den svenska bussmarknaden.

Internationellt finns standardiserade lösningar för dubbelledsbussar på cirka 25 meter, särskilt inom eldriven kollektivtrafik. Den svenska begränsningen på 24 meter har därför inneburit en konkurrensbegränsning och minskat möjligheten för svenska trafikhuvudmän att välja mellan olika leverantörer. Promemorian konstaterar också att begränsningen innebär att svenska upphandlare endast har ett fåtal leverantörer att välja mellan och att en höjning till 25,25 meter öppnar marknaden och minskar behovet av särskilda svenska lösningar.

Mobility Sweden bedömer att förslaget därmed kan bidra till:

- ökad konkurrens vid upphandling av bussar
- fler tillgängliga eldrivna högkapacitetsbussar
- minskat behov av specialanpassade fordon för den svenska marknaden
- effektivare kollektivtrafik i högtrafikerade stråk
- bättre förutsättningar för fortsatt elektrifiering av busstrafiken

Mobility Sweden delar promemorians bedömning att den ökade längden bör kunna hanteras inom befintlig infrastruktur utan någon nämnvärd påverkan på stadsmiljö eller svängradie.

Smidigare omledning av trafik
Mobility Sweden tillstyrker förslagen som ger väghållningsmyndigheter bättre möjligheter att tillfälligt anpassa regleringen av vägar i samband med olyckor, vägarbeten och andra störningar.
För våra medlemmars kunder är framkomlighet och möjligheten att upprätthålla effektiva transportflöden av stor betydelse. Vid större trafikstörningar kan möjligheten att snabbt använda alternativa vägar vara avgörande, inte minst för tunga och långa fordonståg.

Mobility Sweden ser därför positivt på att väghållningsmyndigheten ges möjlighet att tillfälligt ändra bärighetsklass när det behövs för att underlätta omledning. Förslaget innebär att en väg under vissa förutsättningar kan anses ha en annan bärighetsklass och att de villkor som gäller för den tillfälliga klassen då ska tillämpas.

Det är samtidigt viktigt att information om sådana tillfälliga förändringar är **snabb, tydlig och maskinläsbar**, så att transportörer och trafikplaneringssystem kan få tillgång till uppdaterad information utan onödig fördröjning.

Mobility Sweden ser gärna att regeringen och berörda myndigheter säkerställer att information om tillfälliga bärighetsklasser integreras i relevanta digitala informationssystem för vägtrafiken.

Anpassning av bärighetsklass efter tjälförhållanden
Mobility Sweden tillstyrker förslaget att en väg som under delar av året har bärighetsklass 2 eller 3 tillfälligt ska kunna ges en högre bärighetsklass när tjälförhållandena medger detta.

Förslaget skapar bättre förutsättningar för att utnyttja vägkapitalet under den del av året då vägens faktiska bärighet medger högre belastning. Det kan bidra till kortare transportvägar, minskade transportkostnader och lägre miljöpåverkan. Promemorian bedömer också att förändringen kan ge minskade drivmedelskostnader och lägre transportpriser.

Mobility Sweden ser särskilt positivt på att den tillfälliga bärighetsklassen ska framgå tydligt av beslutet. Detta är viktigt för att skapa förutsebarhet för transportörer och fordonsägare.

Vi vill samtidigt framhålla att tillämpningen bör ske så snabbt som de faktiska vägförhållandena medger. En ordning där vägar kan öppnas för högre bärighet när tjälförhållandena tillåter det bör bidra till att minska onödiga begränsningar för tung trafik.

Behov av tydlighet kring vikt- och axeltrycksbestämmelser
Mobility Sweden vill slutligen uppmärksamma att promemorian innebär en omfattande redaktionell omarbetning av trafikförordningens bestämmelser och bilagor.

Eftersom bestämmelserna om bland annat axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt är centrala för fordonsindustrin och transportnäringen är det viktigt att det tydligt framgår vilka ändringar som är redaktionella respektive materiella.

Mobility Sweden anser därför att regeringen bör säkerställa att de nya tabellerna och bestämmelserna inte medför några oavsiktliga förändringar av gällande vikt- eller axeltrycksbegränsningar. Eventuella materiella förändringar bör i så fall tydligt redovisas och konsekvensbedömas.

Redaktionell felskrivning gällande bärighetsklass
Mobility Sweden vill även passa på att uppmärksamma er på att det smygit sig in en felskrivning i det nya förslaget i trafikförordningen. I första stycket i förslaget anges:
”45 § ...Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2.”

I gällande trafikförordning står det dock följande:
”11 § ...Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2).”

Det är alltså ”bärighetsklass 1” som verkar ha fallit bort (och ersatts av ett gemensamt ”bärighetsklass 2”).

Vi anser detta vara ett redaktionellt fel, vilket både Transportstyrelsen och Regeringskansliet bekräftat.

Sammanfattning
Mobility Sweden tillstyrker promemorian *Effektiva vägtransporter*.

Förslagen innebär en välkommen modernisering av regelverket och skapar bättre förutsättningar för effektiva, trafiksäkra och klimatsmarta transporter. Särskilt positivt är möjligheten att använda fler och mer ändamålsenliga långa fordonskombinationer, att regelverket anpassas till aerodynamiskt optimerade fordon och att den maximala längden för dubbelledsbussar höjs till 25,25 meter.

Mobility Sweden vill särskilt framhålla vikten av att den fortsatta regelgivningen blir teknikneutral, proportionerlig och förutsebar samt att Transportstyrelsens föreskrifter tas fram i nära dialog med fordonsindustrin.

Vi vill också understryka vikten av att de nya möjligheterna får en praktisk tillämpning i hela det relevanta vägnätet och att information om tillfälliga bärighetsklasser och andra trafikföreskrifter görs tillgänglig på ett snabbt, enhetligt och digitalt användbart sätt.

Sammantaget bedömer Mobility Sweden att förslagen stärker förutsättningarna för en konkurrenskraftig svensk fordons- och transportsektor och samtidigt bidrar till ökad transporteffektivitet, elektrifiering och minskad klimatpåverkan.

Stockholm den 29 oktober 2026

Mobility Sweden

Mazdak Haghanipour
Tf. chef, Teknik och Lagkrav