SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Datum
20261028

Sid
1 (8)

Vår beteckning

Er beteckning/Diarienummer
LI2026/01245

Kontaktperson
Peter Svensson
070-2142349
peter.svensson@akeri.se

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Herkulesgatan 17
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på LI2026/01245 promemorian Effektiva vägtransporter

Inledning

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Näringen omsätter cirka 300 miljarder kronor, vilket motsvarar 4,6 procent av värdet av Sveriges BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss och lämnar följande synpunkter.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag välkomnar promemorians övergripande inriktning och tillstyrker i allt väsentligt förslagen.

För en konkurrenskraftig svensk åkerinäring är det viktigt att regelverket möjliggör ett effektivt nyttjande av fordon och väginfrastruktur samtidigt som en hög trafiksäkerhet upprätthålls. Regelverket bör så långt det är möjligt vara harmoniserat med övriga Europa och möjliggöra användning av moderna och standardiserade fordon och fordonskombinationer.

Sveriges Åkeriföretag ser särskilt positivt på:

- Förändringarna för fordonståg mellan 24 och 25,25 meter och upp till 34,5 meter
- Förändrade regler för fordonståg med aerodynamiskt utformade förarhytter
- Möjligheten att tillfälligt höja bärighetsklass och tillåten fordonslängd vid omledning av trafik
- Möjligheten att bättre utnyttja vägars bärighet under vintertid.

Förslagen kan bidra till högre transporteffektivitet, minskad energianvändning och klimatpåverkan per transporterat ton samt bättre framkomlighet och robusthet i transportsystemet.

Sveriges Åkeriföretag vill samtidigt framhålla att nyttan av reglerna är beroende av att de kan användas i praktiken i sammanhängande transportstråk. Det gäller inte minst samspelet mellan statligt och kommunalt vägnät samt tillgången till aktuell och digital information om vilka regler som gäller på respektive väg.

Sveriges Åkeriföretag anser att när det gäller den föreslagna lydelsen av 45 § trafikförordningen anser Sveriges Åkeriföretag att BK1 även fortsättningsvis bör utgöra grundregel för allmän väg. Om BK2 i stället ska utgöra grundregel behöver skälen för och konsekvenserna av denna förändring tydliggöras.

Effektivare lastbilsekipage

Fordonståg mellan 24 och 25,25 meter

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget.

Promemorian föreslår bland annat att begränsningen på 12 meter för släpfordon endast ska gälla släpkärror samt kompletterande måttbestämmelser för andra släpvagnar. Förändringen ska bland annat möjliggöra användning av långlinkar och fulltrailer. Promemorian bedömer att detta kan förbättra produktiviteten och minska bränsleförbrukningen per transporterat ton och klimatpåverkan.

Sveriges Åkeriföretag delar den bedömningen.

Att minska svenska särregler och bättre harmonisera fordonsreglerna med övriga Europa gör det enklare för svenska åkeriföretag att investera i moderna och standardiserade fordon. Det kan bredda fordonsutbudet, stärka andrahandsmarknaden och minska behovet av kostsamma tekniska lösningar som enbart är anpassade till svenska regler.

Samtidigt innebär harmoniseringen att den svenska transportmarknaden integreras ytterligare med den europeiska marknaden. Det gör det än viktigare att konkurrensvillkoren i övrigt är likvärdiga och att reglerna kan kontrolleras effektivt, så att harmoniseringen leder till effektivare transporter och inte bidrar till snedvriden konkurrens.

Fordonståg upp till 34,5 meter

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget.

De föreslagna ändringarna innebär att fler moderna fordonskombinationer kan omfattas av möjligheten att trafikera det vägnät där fordonståg upp till 34,5 meter tillåts. Reglerna anpassas bland annat för olika typer av släpfordon och måttbestämmelserna förtydligas.

Detta är positivt och ligger i linje med Sveriges Åkeriföretags arbete för ökad transporteffektivitet.

Längre fordonskombinationer innebär möjlighet att transportera större godsvolymer med färre fordonsrörelser. Rätt använda kan de därför bidra till ökad produktivitet, minskad energianvändning och lägre utsläpp per transporterat ton.

Sveriges Åkeriföretag vill dock framhålla att fordonens tekniska möjligheter måste följas av ett tillräckligt omfattande och sammanhängande vägnät. Det är av begränsat värde för ett åkeriföretag att investera i ett transporteffektivt fordon om ekipaget inte kan nå terminaler, industrier, hamnar, omlastningsplatser och andra viktiga målpunkter.

Utbyggnaden av vägnätet för 34,5-meterskombinationer bör därför fortsätta och i högre grad omfatta viktiga anslutningar mellan det statliga och kommunala vägnätet. Staten bör stödja kommunerna med underlag och vägledning för att fler relevanta kommunala anslutningar ska kunna öppnas.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att de föreslagna längdbestämmelserna möjliggör släpvagnar upp till 13,6 meter i stället för tidigare 12 meter. Detta skapar även bättre förutsättningar att inom tillåten längd medföra en bakhängd truck, vilket bidrar till effektivare lastning och lossning.

Aerodynamiska förarhytter

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget.

Nuvarande vändkrav innebär enligt promemorian att undantaget för längre fordonståg med aerodynamiska förarhytter i praktiken inte fullt ut kan användas. Förslaget innebär bland annat att den inre radien ändras till 2,0 meter och att ett praktiskt mått baserat på avståndet till bakersta icke-styrande axeln införs.

Det är angeläget att regelverket inte motverkar introduktionen av fordonsteknik som förbättrar energieffektivitet, säkerhet och arbetsmiljö. När europeiska typgodkännanderegler möjliggör aerodynamiskt

förbättrade hytter bör den svenska trafiklagstiftningen vara utformad så att dessa fordon också faktiskt kan användas.

Det är därför positivt att ett tekniskt krav som visat sig hindra den avsedda användningen korrigeras.

Smidigare omledning av trafik

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget och ser det som särskilt angeläget för tung trafik.

Förslaget innebär att väghållningsmyndigheten tillfälligt ska kunna besluta om en annan bärighetsklass samt tillåta längre fordon eller fordonståg på en omledningsväg, under förutsättning att infrastrukturen klarar belastningen. Promemorian konstaterar att dagens regler annars kan medföra onödigt långa omvägar och störningar.

För den tunga trafiken är detta mycket viktigt. Vid olyckor, vägarbeten, översvämningar, ras eller andra störningar kan en skyltad eller rekommenderad omledningsväg vara praktiskt oanvändbar för ett tungt eller långt fordon på grund av lägre bärighetsklass eller längdbegränsningar.

Konsekvensen kan bli långa omvägar, stillestånd, högre drivmedelsförbrukning och betydande kostnader för transportföretagen. Det kan också påverka leveranssäkerheten för samhällsviktiga transporter.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att möjligheten till tillfälliga förändringar bör kombineras med snabba beslutsprocesser och digital informationsöverföring. Informationen måste nå transportföretag, förare, trafikledningssystem och navigationslösningar så nära realtid som möjligt.

Reglerna bör därför implementeras så att tillfälliga bärighetsklasser och längdbegränsningar snabbt blir tillgängliga genom relevanta nationella digitala vägdata och kan användas direkt i ruttplanering.

Detta är även viktigt ur ett beredskapsperspektiv. Ett transportsystem som snabbt kan anpassas vid störningar är mer robust både vid vardagliga trafikstörningar och vid större samhällsstörningar eller höjd beredskap.

Tung trafik på intervägar

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget.

Förslaget innebär att en statlig väg som normalt tillhör BK2 eller BK3 under en begränsad tid ska kunna få en högre bärighetsklass när tjälförhållandena medger detta, inklusive BK4.

Det är en ändamålsenlig förändring.

Vägnätets faktiska bärighet varierar över året. När en väg under vinterförhållanden klarar högre belastning bör den kapaciteten kunna nyttjas. Detta är särskilt betydelsefullt för bland annat skogs-, bygg- och anläggningstransporter samt andra transporter i områden där delar av vägnätet normalt har begränsad bärighet.

Sveriges Åkeriföretag delar promemorians bedömning att ett bättre nyttjande av vägkapitalet kan minska drivmedelskostnaderna, transporternas miljöpåverkan och kostnaderna för transporterna.

Även här är dock informationen avgörande. För transportföretagen behöver besked om förändrad bärighetsklass finnas digitalt, vara entydigt och nå marknaden snabbt. Möjligheten att höja bärigheten har liten praktisk betydelse om transportföretagen inte får informationen i sådan tid att transportplaneringen kan anpassas.

På sikt bör mer dynamisk användning av vägnätets bärighet utvecklas, där aktuella vägförhållanden, väderdata och digital information kan bidra till att infrastrukturen används effektivare utan att vägkapitalet äventyras.

Konsekvenser för åkerinäringen

Sveriges Åkeriföretag delar i huvudsak promemorians bedömning att förslagen kan ge positiva konsekvenser för transportörer och transportköpare. Promemorian bedömer att ändringarna för lastbilsekipage kan skapa mer resurseffektiva, klimatsmarta och trafiksäkra transporter och att förslagen om omledning och vinterbärighet kan minska drivmedelskostnader och möjliggöra ett bättre utnyttjande av vägkapitalet.

För åkerinäringen bör nyttorna särskilt ses i form av:

högre produktivitet – lägre kostnader – minskad energianvändning per transporterat ton – färre fordonsrörelser – bättre framkomlighet – större

flexibilitet vid störningar – bättre nyttjande av befintlig väginfrastruktur – samt bättre förutsättningar att investera i standardiserade europeiska fordon.

Sveriges Åkeriföretag vill samtidigt betona att dessa nyttor förutsätter att regelverket implementeras på ett enhetligt sätt och att statliga och kommunala väghållare samverkar.

Författningstekniska synpunkter

Sveriges Åkeriföretag anser vidare att lydelsen i 4 kap. 45 § bör ses över så att omdisponeringen av bestämmelserna inte medför någon oavsiktlig materiell förändring av Trafikverkets respektive kommunernas bemyndigande att föreskriva om bärighetsklass. Om en förändring av bemyndigandet är avsedd bör detta uttryckligen redovisas och konsekvens bedömas i promemorian.

Sveriges Åkeriföretag noterar att den föreslagna lydelsen av 45 § trafikförordningen innebär att BK2 anges som grundregel för allmän väg och andra vägar som inte är enskilda, om inte annat har föreskrivits. Detta skiljer sig från nuvarande reglering, där BK1 som huvudregel gäller för allmän väg.

Sveriges Åkeriföretag utgår från att detta kan bero på ett oavsiktligt skriv- eller syftningsfel i samband med omarbetningen av bestämmelsen. En sådan förändring riskerar dock att få betydande och oönskade konsekvenser för vägnätets tillåtna bärighet, transporternas framkomlighet och transporteffektiviteten. Sveriges Åkeriföretag anser därför att lydelsen behöver förtydligas och säkerställas så att BK1 även fortsättningsvis utgör grundregel för allmän väg och att någon oavsiktlig förändring av gällande bärighetsklasser inte uppstår.

Avslutande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag välkomnar att regeringen genom promemorian tar steg mot ett mer modernt och transporteffektivt regelverk.

Sverige har goda förutsättningar att ligga i framkant när det gäller transporteffektiva vägtransporter. För att fullt ut realisera potentialen krävs dock att utvecklingen av fordonsregler och väginfrastruktur går hand i hand.

Sveriges Åkeriföretag vill därför särskilt framhålla behovet av:

- fortsatt harmonisering med europeiska fordonsregler och minskning av omotiverade svenska särkrav,
- fortsatt utbyggnad av sammanhängande vägnät för BK4 och 34,5-metersfordon, inklusive kommunala anslutningar till viktiga målpunkter,
- snabb, enhetlig och digital information om tillfälliga förändringar av bärighetsklass och tillåtna fordonslängder, samt
- ett regelverk som möjliggör dynamiskt och effektivt nyttjande av väginfrastrukturen utan att göra avkall på trafiksäkerheten eller vägkapitalet.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Branschdirektör och Chef Bransch & policyavdelningen