Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-09-08

Ärende
TN 2026-0602

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@sl.se

Trafiknämnden
2026-10-21

Svar på remiss av promemorian Effektiva vägtransporter

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar med stöd av och inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, följande.

- Remiss avseende Effektiva vägtransporter (LI2026/01245) besvaras med hänvisning till vad som anges i trafikförvaltningens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat promemorian *Effektiva vägtransporter*. Promemorian innehåller flera förslag till ändringar av vägtrafikreglerna. Ett av förslagen är att höja den högsta tillåtna längden för en ledbuss med fler än en ledad sektion från 24,0 till 25,25 meter.

Trafikförvaltningen föreslår att Region Stockholm tillstyrker förslaget om längre dubbelledbussar. Ändringen ger tillgång till fler möjliga leverantörer vilket förbättrar konkurrensen och förutsättningarna för att använda eldrivna högkapacitetsbussar. Regionen välkomnar att frågan nu har förts fram till ett konkret författningsförslag och anser att ändringen bör beslutas och träda i kraft som föreslaget.

Bakgrund

Regeringskansliet remitterade den 24 juni 2026 promemorian *Effektiva vägtransporter*. Remissvaren ska ha kommit in senast den 30 oktober 2026. Förslagen syftar bland annat till att modernisera och anpassa reglerna för effektivare vägtransporter. Ändringen som gäller längre ledbussar finns i promemorians avsnitt 2.3 och föreslås träda i kraft den 1 mars 2027.

Region Stockholm hemställde den 23 juni 2021 hos Transportstyrelsen om att den högsta tillåtna längden för bussar med fler än en ledad sektion skulle höjas till 25,25 meter (TN 2020-0406-2). Detta gjordes parallellt med ett motsvarande hemställan skickades från Svensk kollektivtrafik, Skånetrafiken och Västtrafik. Den 29 maj 2024 gjorde Region Stockholm en gemensam hemställan till regeringen tillsammans med Västra Götalandsregionen, Region Skåne, Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag (TN 2020-0406-15). Hemställan skickades in den 3 juli 2024. Parterna framhöll bland annat att 24-metersgränsen begränsar konkurrensen och försvårar upphandling av eldrivna dubbelledbussar.

Förvaltningens förslag och motivering
Trafikförvaltningen föreslår att följande synpunkter överlämnas som Region Stockholms yttrande.

Övergripande synpunkter
Region Stockholm är positiv till promemorians ambition att modernisera vägtrafikreglerna så att transporter kan bli effektivare samtidigt som trafiksäkerheten upprätthålls. Tydliga och ändamålsenliga nationella regler ger långsiktiga och förutsebara förutsättningar för kollektivtrafikens planering och upphandling och minskar behovet av individuella undantag.

Längre dubbelledbussar (avsnitt 2.3)
Region Stockholm tillstyrker förslaget att höja den högsta tillåtna längden för en ledbuss med fler än en ledad sektion från 24,0 till 25,25 meter. Dubbelledbussar, bussar med två leder, kan öka transportkapaciteten i starka kollektivtrafikstråk utan att antalet bussar, förare eller fordonsrörelser behöver öka i motsvarande grad. De kan därför vara ett värdefullt komplement i stråk där resandet är stort och utrymmet vid gator, hållplatser och terminaler är begränsat.

Den nuvarande gränsen på 24,0 meter avviker från det standardutförande på omkring 25 meter som flera europeiska tillverkare erbjuder för dubbelledbussar. Gränsen har därför i praktiken begränsat antalet möjliga leverantörer. En höjning till 25,25 meter öppnar för fler etablerade fordonsmodeller och leverantörer, stärker konkurrensen vid upphandling och minskar behovet av särskilda fordonslösningar för den svenska marknaden. Förslaget förbättrar därmed möjligheterna att införa kapacitetsstarka elbussar och att använda energi, gatuutrymme och förarresurser effektivt. Region

Stockholm välkomnar att frågan, efter regionernas och branschens tidigare hemställanden, nu har förts fram till ett konkret författningsförslag. Det är angeläget att ändringen beslutas och träder i kraft den 1 mars 2027 i enlighet med promemorians förslag.

Region Stockholm anser samtidigt att regeringen bör se över möjligheten att höja den högsta tillåtna längden ytterligare, till 26 meter, eftersom fordonsutvecklingen nu omfattar eldrivna dubbelledbussar i denna längd. En sådan översyn bör utgå från krav på vändningsförmåga, trafiksäkerhet och infrastrukturens förutsättningar och bör inte fördröja den nu föreslagna ändringen till 25,25 meter.

Smidigare omledning av trafik (avsnitt 2.4)
Region Stockholm är även positiv till förslaget att väghållningsmyndigheten tillfälligt ska kunna ändra en vägs bärighetsklass och tillåta längre fordon på en väg som klarar belastningen. Möjligheten kan underlätta omledning av kollektivtrafik vid olyckor, vägarbeten eller vägskador och därmed minska störningar och långa omvägar. Beslut behöver grundas på väghållarens bedömning av vägens förutsättningar.

Övriga förslag
Region Stockholm lämnar inga synpunkter på promemorians övriga förslag.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet medför inga direkta ekonomiska konsekvenser. Om den föreslagna regeländringen genomförs förbättras konkurrensförutsättningarna och flexibiliteten vid framtida upphandlingar av högkapacitetsbussar. Den ekonomiska effekten beror på framtida val av trafikupplägg, fordon och berörd infrastruktur.

Riskbedömning
Riskerna med beslutet bedöms som små. Om regeländringen inte genomförs eller försenas kvarstår risken för begränsad konkurrens och sämre förutsättningar att anskaffa eldrivna högkapacitetsbussar. Vid ett framtida införande behöver fordonens lämplighet för berörda linjer, hållplatser, terminaler och depåer prövas inom den ordinarie trafik- och infrastruktur-planeringen.

Säkerhetskonsekvenser
Remissyttrandet medför inga direkta säkerhetskonsekvenser. Den begränsade längdökningen bedöms kunna genomföras utan minskad trafiksäkerhet. Tillämpliga fordons- och vändningskrav ska vara uppfyllda och lämpligheten för den aktuella infrastrukturen ska säkerställas före ett införande i trafik.

Konsekvenser för miljön
Beslutet bedöms kunna bidra till positiva miljökonsekvenser. Tillgång till fler eldrivna högkapacitetsbussar kan göra det möjligt att transportera fler resenärer utan en motsvarande ökning av antalet fordonsrörelser. Det kan bidra till effektivare energianvändning, minskat buller och lägre klimatpåverkan.

Sociala konsekvenser
Beslutet har inga direkta sociala konsekvenser. Om regeländringen genomförs kan ökad kapacitet förbättra resmöjligheterna för alla resenärer, inklusive barn och personer med funktionsnedsättning. Inga negativa barn- eller funktionsrättskonsekvenser har identifierats. Fordonen ska uppfylla gällande tillgänglighetskrav.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Promemorian Effektiva vägtransporter

Skickas till
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Erik Norling
Förvaltningschef