

Transportstyrelsens allmänna råd om färd med breda eller långa fordon

Remissynpunkter

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|--------------------------------|--------------------------|---|---|
| Karlstads kommun | | Inga synpunkter | Ingen åtgärd |
| Heby kommun | | Inga synpunkter | Ingen åtgärd |
| Storumans kommun | | Inga synpunkter | Ingen åtgärd |
| Sveriges kommuner och regioner | | Avstår att lämna ett yttrande | Ingen åtgärd |
| Fordonsbesiktningsbranschen | 17 (bredd) 21 (längd) | Kraven på skyltar och utmärkning till viss del strider mot de ordinarie belysningskraven, som ställs i TSFS 2016:22 bilaga 1 punkt 20 (ECE-reglemente 48). | Bestämmelserna i TSFS 2016:22 omfattar krav på bl.a. bilar när de tas i bruk första gången. Användaren har sedan en skyldighet att se till att fordonet uppfyller dessa krav när fordonet används. De remitterade förslagen innehåller rekommendationer om vilka villkor väghållare bör ställa i undantagsbeslut för fordon som är bredare eller längre än vad som normalt är tillåtet att föras i trafik. Dessa villkor måste då följas när fordonen användas i trafik. Villkoren går därmed utöver föreskrivna krav i TSFS 2016:22 och ersätter inte dessa. TSFS 2016:22 och dessa allmänna råd omfattar därmed olika tillämpningsområden och är inte konflikt med varandra. Synpunkten lämnas utan åtgärd. |
| Örnsköldsviks kommun | | Kommunen anser att Transportstyrelsens förslag är ett balanserat förslag samt att konsekvensanalysen är relevant och noggrann. Förslaget stödjer svensk industri och ger konsekventa råd till alla aktörer. | Vi bedömer att kommunen ställer sig positiv till förslaget och att övriga synpunkter ses som ett komplement till konsekvensutredningen till förslagen. Synpunkten medför inga åtgärder. |

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|------------------|------------------|--|---|
| | | <p>Kommunen lämnar även information att dispenstransporter finns på kommunens vägnät under varje timme av arbetsdagen. Antalet ansökningar som handläggs har ökat med över 300 procent på mindre än tre år, och omfattar mobilkranar, vindkraftsdelar, stål, betong, och överdimensionerade fordon. Vidare framför kommunen att dispenstransporterna sker till största del på väg E4 genom Örnköldsviks stadskärna som idag har en komplex trafikmiljö. Slutligen framför kommunen att det finns behov av utbildning, certifiering och kontrollsystem för att LTB-transportledning ska förbättras och för en jämnare kvalitet.</p> | <p>Transportstyrelsen förstår den sista synpunkten som att den avser ojämn kvalitet på vägtransportledare (VTL) vid eskort. Vad gäller VTL hanterar dessa allmänna råd endast när det bör ställas villkor på VTL, inte deras ansvar och skyldigheter när de utför eskort eller hur utbildning för VTL bedrivs. Detta regleras i annan lagstiftning.</p> |
| Växjö kommun | | <p>Inga avvikande synpunkter.</p> <p>Förslaget är väl avvägt och kommer de bra stöd i kommande handläggning av ärenden avseende ansökan om undantag för färd med breda eller långa fordon. Förslaget bedöms inte ge några ekonomiska konsekvenser eller några konsekvenser för ett hållbart samhälle.</p> | Ingen åtgärd |
| Stockholm kommun | | <p>Förslagsvis så behåller man råden om vad en ansökan och beslut skall innehålla, men skalar bort sådan info som inte är nödvändig och inte används vid merparten av dispensgivningen. Detta kan främja harmoniseringen bland väghållarna.</p> | <p>Som konsekvensutredningen beskriver så gör Transportstyrelsen bedömningen att myndigheten inte ska ha allmänna råd om hur ett myndighetsbeslut ska vara utformat.</p> |

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|------------------|--------------------------|--|---|
| | 7 (längd) | I de allmänna råden om längd så ändras inte denna punkt. Det vore bra om vägghållare kunde få mer vägledning kring det som tas upp i denna punkt. | Transportstyrelsen bedömer att rådet är en god avvägning mellan tydlighet och flexibilitet men att det ligger en bedömning för vägghållare när rådet ska tillämpas. Myndigheten anser att rådet inte bör vara mer specifikt då det kan medföra en mer begränsad tillämpning. Rådet har förekommit under en längre tid, det bör därmed finnas praxis i frågan. Ingen åtgärd. |
| Umeå kommun | | Ser positivt på ändringarna och har inte i övrigt att erinra i ärendet. | Ingen åtgärd. |
| Polismyndigheten | | Inga invändningar mot förslaget. | Ingen åtgärd. |
| Borås kommun | 10 (bredd) 13 (längd) | Har inga synpunkter på förslaget förutom att förvaltningen i dag nekar ansökningar om bred/lång transport som rör en lång giltighetstid (180 dagar). Det är svårt för kommuner att hitta ett fungerande system för att "komma ihåg" att det ligger ute ett undantag på fem år för breda eller långa fordon på en kommunal väg. Det går att villkora ytterligare om till exempel "kontroll av färdväg innan transport" men att det inte genomförs av transportören trots att det är skrivet i villkoren. Kommunen ser ingen nödvändighet till ändra dagens giltighetstid. | Vilka villkor som ställs för att en bred eller lång transport ska få genomföras är upp till den enskilda kommunen att besluta. Föreslagna rekommendationer är till för att ge förutsättningar för att vägghållare över hela landet ska kunna fatta likartade beslut då transportörer kan ha behov av undantag från flera vägghållare. Som framgår av punkterna rekommenderar vi att giltighetstiden för ett undantag inte bör överstiga fem år. Det finns inget som juridiskt hindrar att beslutsmyndigheterna beslutar en kortare eller längre giltighetstid. Vilken giltighetstid man beslutar är upp till den beslutande vägghållaren att avgöra. I samband med framtagande av information kring dessa allmänna råd så kan vi komma att förtydliga vad dessa råd har för juridisk status, för övrigt så lämnas denna synpunkt utan åtgärd. |
| Uppsala kommun | | Inga invändningar mot förslaget, förslaget tillstyrks. | Ingen åtgärd. |

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|-----------------------|--------------------------|---|---|
| Kalmar kommun | | Avstår från att lämna synpunkter. | Ingen åtgärd. |
| Sveriges åkeriföretag | 30 (bredd) 37 (längd) | Förslaget tillstyrks och framför även följande synpunkter. Förare av varningsbil ska inneha körkort med behörighet C. Anledningen är att förare av varningsbil behöver ha god kännedom om att köra tung lastbil, som placering på och framdrift, framförallt på 2+1 väg. | Körkortsbekörigheten C1, vilket innebär rätten att framföra "medeltunga" lastbilar med en totalvikt på högst 7,5 ton ¹ , infördes 2013. Enligt Transportstyrelsens statistik fanns det 397 000 innehavare med denna behörighet år 2021. Ska vi rekommendera att föraren av en varningsbil ska ha C-behörighet innebär det att de som i dag kör varningsbil med endast C1 behörighet inte kan fortsätta göra det utan att skaffa en högre behörighet. Denna ändring riskerar därför att få stora konsekvenser och skulle kräva en särskild utredning. Det har heller inte kommit till vår kännedom att det skulle vara ett problem att förare av varningsbil lägst har behörighet C1. Till skillnad från vägtransportledare har förare av en varningsbil ingen annan uppgift än att varna andra trafikanter för en lång eller bred transport. Med beaktande av de konsekvenser som det skulle innebära att i dag ställa kravet på minst C-behörighet och den funktion som en varningsbil har bedömer vi att vi inte ändrar det föreslagna kravet. |
| | 37 (bredd) 43 (längd) | Radioförbindelse eller radio i mobil applikation endast bör förekomma vid kommunikation mellan varningsbil och breda eller långa fordon eller fordonståg. Det är viktigt med snabb uppkoppling och vid eskort av flera fordon ges möjligheten till kommunikation till alla fordon för utrop. Via radioförbindelse ges även möjlighet till medhörning för andra eskorterande fordon för att informera om möte med breda transporter. | Rådet medför ingen strängare skrivelse än vad som redan rekommenderas i dag. Förslaget öppnar upp för flera olika kommunikationssätt än vad som idag är rekommenderat och rådet hindrar inte den tillämpning som synpunkten omfattar. |

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/ta-korkort/tung-lastbil/c1-medeltung-lastbil/>

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--------------------------|---|---|
| | 27 (bredd) 34 (längd) | <p>Följande text bör ändras med att varningsbilens placering borde vara bakom lasten i alla lägen vid lång transport. <i>En varningsbil varnar andra trafikanter för det långa fordonståget.</i></p> <p><i>Varningsbilen kör bakom fordonståget på väg med körbanor åtskilda av skiljeremsa, mitträcke eller motsvarande. Saknas fysisk separering av körbanorna kör den istället framför fordonståget.</i></p> | <p>Förslaget ändrar inte rådet utifrån vad som gäller i dag. Varningsbilen ska varna andra trafikanter, bland det viktigaste är att detta sker för mötande trafik om det inte finns separering mellan mötande körbanor. Det bör finnas goda förutsättningar för möte och andra trafikanter kan behöva en förvarning så de kan sänka farten och föra fordonet närmare högerkanten på körbanan i tid. Nyttan med Varningsbil är inte lika stor i samband med att en väg har separerade körbanor då mötande trafik kommer ha utrymme för möte i eget körfält.</p> |
| | 23 (bredd) 26 (längd) | <p>Fordon som med fasta varningsskyltar som är vikbara för mestadels bred last som till exempel stora kranbilar som lastar och transporterar arbetsbodar har begränsat utrymme för dessa skyltar. Förslagsvis kan denna typ av skyltar undantas och istället användas med 15 procent mindre storlek men bibehållen bordbredd och textstorlek.</p> | <p>Synpunkten omfattar inget underlag kring varför just 15 procent mindre fordonskyltar är att föredra förutom att de anför att det förekommer platsbrist i front och bakända på fordonen. Enligt vår bedömning är det ingen skillnad på plats i fronten på dessa fordon jämfört med övriga fordon. Om det däremot råder platsbrist finns även alternativt att använda tvåradiga skyltar, vilka har ett föreskrivet mått på 0,5x0,6 meter. Är dessa vikbara har de i hopfällt läge en höjd på endast 0,25 meter.</p> <p>Vi bedömer att de föreskrivna storlekarna för varningsskyltar är nödvändig för att andra trafikanter ska ges tillräckliga förutsättningar att upptäcka fordon som transporterar bred eller lång last. Vidare bedöms att det är storleken på den gula ytan som är väsentligt för synbarheten. Att minska den gula ytan och samtidigt bibehålla bårdens bredd och textstorlek bedöms därför minska synbarheten av dessa skyltar.</p> <p>Sveriges åkeriföretags synpunkter lämnas utan åtgärd.</p> |

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|--------------------------|--|---|
| Lunds kommun | | <p>Av konsekvensanalysen om förändrade längd för krav på färdvägsintyg framgår det inte om utredaren har analyserat dessa omständigheter särskilt, vilket bör göras.</p> <p>I samband med breda och långa transporter i gaturummet kan väganordningar behöva flyttas eller tas bort för transporten ska komma fram. De allmänna råden behöver kompletteras så att det tydligt framgår att en trafik-anordningsplan ska bifogas till transportörers ansökan. Detta skulle underlätta väghållares kontroll av återställning av trafikmiljön.</p> | <p>Förslaget omfattar myndighetens allmänna råd om undantag för färd med breda eller långa fordon och fordon med bred eller lång last. Det är väghållare – som kommuner – som är de aktörer som fattar beslut om undantagen och ansvaret för att utreda hur förutsättningarna för beslutet ser ut. Transportstyrelsen har ansvar att utreda konsekvenserna för de allmänna råden och vilken effekt de får.</p> <p>I och med att myndigheten föreskriver om allmänna råd så kan de inte omfattas av ska-krav utan kan endast omfattas av bör-rekommendationer. Se 1 § författningssamlings-förordningen (1976:725).</p> <p>Det är upp till väghållare att själva avgöra vilket underlag de behöver för att fatta beslut i de undantagsråden som inkommer. Trafikanordningsplaner är sannolikt inte tillgängligt för den som söker tillstånd till utan finns hos respektive väghållare. De allmänna råden är rekommendationer från Transportstyrelsen kring vad väghållare mint bör överväga inför beslut, om en kommun vill inkludera ytterligare parametrar så finns det inga hinder för det.</p> <p>Synpunkterna från Lunds kommun lämnas utan åtgärd.</p> |
| Trafikverket | 11 (bredd) 14 (längd) | <p>Verket tillstyrker förslagen med följande kommentarer.</p> <p>Råden när färd inte bör ske på vissa veckodagar föreslås att det tas bort. Verket kommer att justera villkoren för transporter med bredd 261-350 centimeter så de stämmer överens med TSFS 2023:36. I övrigt kommer verket behålla befintliga tidsvillkor.</p> | Ingen åtgärd. |

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|--------------------------------|-------------------------|---|---|
| | 19 (bredd) | <p>Det finns en risk att kommuner kommer få större brister i sina beslut i och med att råd om handläggning och formalia tas bort. Det finns en ny handbok utgiven av SKR under 2023 som kan stötta dem i detta ansvar. För verket kommer förslaget inte få någon nämnvärd påverkan.</p> <p>Det är oklart vad som avses med <i>"intill den utstickande lasten"</i>.</p> | <p>Konsekvenserna för detta förslag finns beskrivet i konsekvensutredningen. Synpunkten lämnas utan åtgärd.</p> <p>För att förtydliga vad som avses så kompletteras de allmänna råden med motsvarande bilaga som bilaga 2 till TSFS 2023:36. Synpunkten medför att motsvarande figurer bifogas till de allmänna råden.</p> |
| Sveriges kommuner och regioner | | Avstår från att lämna synpunkter | Ingen åtgärd. |
| Huddinge kommun | | Inget att erinra mot förslaget. | Ingen åtgärd. |
| Örebro kommun | 8 (bredd) 10 (längd) | <p>Har inget att erinra förutom följande synpunkt.</p> <p>Önskar ett förtydligande kring hur lång tid som Polisen ska få på sig att lämna ett yttrande. Kommunen har en handläggningstid på tre arbetsdagar för att handlägga av transportdispenser för transporter som endast sker inom kommunen. Samma handläggnings tid förekommer för kommunens handläggning av yttranden till Trafikverkets dispenser.</p> | <p>Råden omfattar endast att Polisen bör ges möjlighet att lämna ett yttrande kring ett eventuellt undantag. Hur lång tid som är rimlig för Polisen att lämna ett sådant yttrande besvaras lämpligen genom att kommun föra en dialog med den aktuella polisregionen. Det är även upp till kommun att avgöra om ett yttrande ska inhämtas från Polisen.</p> <p>Synpunkten föreligger ingen åtgärd.</p> |

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|-----------------------------|------------------|---|--|
| Svenska mobilkranföreningen | 17 (bredd) | <p>Föreningens medlemmar omfattas framförallt av denna punkt i förslaget. Förslaget medför att nya mobilkranar från fabrik stämmer överens med råden vilket kommer underlätta på sikt. Medlemmarna kommer dock påverkas i och med att de kommer behöva skifta från gamla till nya skyltar. En mobilkran kan omfattas av flera olika beslut om undantag för olika färdvägar och giltighetsiter samtidigt. Detta gör att företagen kan behöva byta skyltar beroende på med vilket undantag färden sker.</p> <p>Föreningen föreslår därför att Transportstyrelsen i de allmänna råden lägger in ett förtydligande om övergångsperiod, på minst fem år, som uppmärksammar myndigheter och vägghållare att de i sina beslut under övergångsperioden att både de gamla och nya skyltarna kan användas parallellt. Övergångsperioden på fem år föreslås eftersom Transportstyrelsen föreslagit att giltighetstiden för ett undantag inte bör överstiga fem år enligt punkt 10.</p> | <p>Allmänna råd är inte bindande utan generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende. Till skillnad från föreskrifter som normalt träder i kraft en senare dag än de har utkommit från trycket börjar allmänna råd gälla omedelbart sedan de utkommit från tryck. Då det inte är bindande och inte träder i kraft är det inte aktuellt med ikraftträdande- eller övergångsbestämmelser.</p> <p>Om förslaget under en övergångsperiod medför problem vad gäller skyltar finns det inget som hindrar att man har en dialog med beslutsmyndigheterna när man ansöker om ett undantag.</p> <p>Synpunkten lämnas utan åtgärd.</p> |
| Kommerskollegium | | <p>Transportstyrelsens förslag till allmänna råd ska anmäla förslaget enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom förslaget utgör tekniska regler.</p> <p>Om Transportstyrelsen ser att förslaget kan ha en väsentlig inverkan på internationell handeln bör förslaget även anmälas enligt WTO:s TBT-avtal.</p> <p>Förslaget bedöms inte behöva anmälas enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.</p> | <p>Transportstyrelsen kommer att anmäla förslaget enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler enligt ställningstagande i tillhörande konsekvensutredning.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer att de allmänna råden inte behöver anmälas enligt WTO:s TBT-avtal, eftersom råden inte får en väsentlig inverkan på internationell handel samt att myndigheten genom råden harmoniserar tidigare råd med de i dag tillämpbara "best practice guidelines" från EU-kommissionen för fordons skyltar.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte behöver anmälas enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, se ställningstagande i tillhörande konsekvensutredning.</p> |

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|------------------------------------|------------------|---|---|
| Svenska transportarbetareförbundet | | <p>Förbundet tycker inte att det behövs ny reglering av de allmänna råden och har följande synpunkter.</p> <p>Transportstyrelsen skriver att "Det finns inga alternativ som inte innebär reglering förutom att upphäva de nu gällande råden och därefter inte besluta några nya.". Förbundet håller inte med om myndighetens bedömning. Alternativet är att anställa flera handläggare.</p> <p>De allmänna rådets funktion idag är att säkra upp för trafiksäkerheten på våra vägar. Det finns en risk att det tummas på trafiksäkerheten om de allmänna råden ändras. Konsekvensutredningen behöver kompletteras rejält för att omfatta alla försämringar som de nya allmänna råden föreslår för att säkra upp att det inte har några negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och tryggheten på vägar men även huruvida infrastrukturen kan klara av antalet tyngre och breda fordon i trafiken.</p> <p>Förbundet har förståelse för att myndigheten har en ambition att förenkla sina egna processer både internt och externt mot andra myndigheter som Polisen. Det får dock inte gå ut över trafiksäkerheten på våra vägar.</p> <p>Sammantaget, förbundet anser att myndigheten inte ska minska på regelverket och de som ska tilldela dispenser. Det kan till och med behövs ökas, däremot kan myndigheten se över hur man genomför dispensansökningar så att det blir enklare och snabbare rutiner det ser förbundet bara positivt på.</p> | <p>Dessa allmänna råd riktar sig till väghållare som fattar beslut om undantag för färd med breda eller långa fordon på väg. Råden ska ses som vägledande vid handläggning av ansökan om undantag för färd med breda eller långa fordon. Transportstyrelsen handlägger inga ansökningar om undantag från bestämmelser om fordonets längd eller bredd. Denna handläggning ansvarar Trafikverket eller Sverige kommuner för.</p> <p>De föreslagna allmänna råden innehåller i vissa delar strängare rekommendationer och i andra fall lättnader. I samtliga fall har myndigheten gjort avväganden mellan trafiksäkerhet, framkomlighet, hälsa och miljö för alla trafikanter. Myndigheten anser att de avvägningar som gjorts är proportionerliga och väl avvägda mellan de olika faktorerna.</p> <p>Remissinstansen har sannolikt blandat ihop Transportstyrelsens och Trafikverkets verksamhet i sitt remissvar.</p> <p>Ingen åtgärd.</p> |
| Västerås kommun | | Har inget att erinra mot förslagen. | Ingen åtgärd. |

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---|------------------|--|---|
| Trafikförvaltningen Region Stockholm | | Har inga synpunkter på förslagen. Förslagen medför inga eller oförändrade vad det gäller för ekonomiska, säkerhetsmässiga, miljö eller sociala konsekvenser. Förslagen medför heller tillkommande risker eller ändring av risknivå. | Ingen åtgärd. |

Sändlista

| | | | |
|-----------------------|---------------------------------|---|----------------------|
| Blinkfyrar | Kalmar kommun | Storumans kommun | Uddevalla kommun |
| Borås kommun | Karlstads kommun | Sundsvall kommun | Umeå kommun |
| Edins kranar AB | Kiruna kommun | Sven Jinert AB | Uppsala kommun |
| Eskilstuna kommun | Kommerskollegium | Svenska mobilkranföreningen | Västerås kommun |
| Gällivare kommun | Kraftdragarna AB | Sveriges kommuner och regioner | Växjö kommun |
| Gävle kommun | Lambertsson Kran | Sveriges åkeriföretag | Örebro kommun |
| Göteborg spårvägar AB | Lexidor AB | Södertälje kommun | Örnsköldsviks kommun |
| Göteborgs kommun | Luleå kommun | Toys transporter AB | Östersunds kommun |
| Hallsberg kommun | Lunds kommun | Trafikförvaltningen region Stockholm | |
| Halmstads kommun | Malmö kommun | Trafikverket | |
| Haparanda kommun | Maskintransport i Kungsbacka | Transportarbetare- förbundet | |
| Havator AB | Norrköpings kommun | Transportföretagen | |
| Heby kommun | Polismyndigheten | Trollenäs schakt | |
| Helsingborgs kommun | Skyltstället | | |
| Huddinge kommun | Stockholms kommun | | |
| Jönköpings kommun | | | |