

## Konsekvensutredning av föreskrifter om färd med bred odelbar last och föreskrifter om lång odelbar last

### Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår två nya författningar, en som avser färd med bred odelbar last och en som avser färd med lång odelbar last.

Eftersom ändringarna och förslagen är omfattande föreslås ett nytryck av nu gällande författningar samt att dessa ska upphävas.

I sak föreslås följande ändringar i förhållande till nu gällande bestämmelser.

Bred odelbar last:

- Nya krav på utmärkning<sup>1</sup>,
- att transport av tunna lastenheter ska omfattas av föreskrifterna,
- viss tidsjustering när färd inte får ske,
- ny bestämmelse vad gäller lyktor,
- ny lydelse hur lasten ska placeras, samt
- att bilaga 1 ändras så att föreskrifterna inte kan tillämpas för färd genom Muskötunneln när bredden överstiger 310 centimeter.

Lång odelbar last:

- Nya krav på utmärkning (se fotnot 1),
- ändrad omfattning från ”allmän väg” till ”väg som inte är enskild”
- ny bestämmelse vad gäller lyktor, samt
- borttaget vändningskrav.

### A. Allmänt

Föreskrifterna<sup>2</sup> riktar sig till de som utför transporter av bred eller lång odelbar last.<sup>3</sup> Syftet med föreskrifterna är att vissa transporter som antingen är bredare eller längre än vad som annars är tillåtet ska kunna genomföras utan undantagsbeslut från väghållare och utan att trafikens ordnande påverkas negativt. Föreskrifterna bidrar därmed till att minska såväl administrativa som ekonomiska bördor för företag och myndigheter.

<sup>1</sup> Med utmärkning avses bredd- och längdmarkeringsskyltar, krav var dessa ska placeras, krav på minsta storlek för varningsskyltar samt krav på skyltars skick.

<sup>2</sup> Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:141) om färd med bred odelbar last, samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:142) om färd med lång odelbar last.

<sup>3</sup> Föreskrifterna kan inte kombineras. Är transporten både bred och lång krävs medgivet undantagsbeslut från väghållaren.

Trafiksäkerheten eller framkomligheten för alla som befinner i transportsystemet får inte försämrats på grund av dessa transporter.

## **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Nu gällande föreskrifter har gällt i ungefär 12 år. Mycket har förändrats under denna tid vad gäller såväl en ökad andel vägar med fysisk mittseparering som ökad trafikmängd på vägarna. Behovet av transporter som är bredare eller längre än vad som normalt är tillåtet har också ökat över tid.

Vi har konstaterat att nu gällande föreskrifter i vissa avseenden kan vara otydliga och något svåra att förstå. Eftersom en förutsättning för att färd med stöd av föreskrifterna ska kunna genomföras är att samtliga villkor är uppfyllda är det också viktigt att de villkor som ställs är möjliga att kontrollera för poliser och bilinspektörer. För den som överskrider trafikförordningens (1998:1276) bestämmelser om högsta tillåtna längder och bredder finns det i 14 kap. 3 § trafikförordningen tillämpliga straffbestämmelser. Av denna bestämmelse framgår att föraren av det motordrivna fordonet kan dömas till penningböter. Storleken på dessa böter finns bilaga 1 tabell 3.19 samt 3.21 i Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. Av den anledningen ser vi ett behov av att göra vissa förtydliganden i föreskrifterna så att de som tillämpar dessa ges förutsättningar att göra rätt.

Under arbetet med detta föreskriftsarbete har Trafikverket och Sveriges Åkeriföretag inkommit med varsin framställan med önskemål om ändringar i föreskrifterna. Trafikverket begär att färd inte ska tillåtas genom Muskötunneln när bredden är större än 310 centimeter. Sveriges Åkeriföretag begär att vi ska se över de tider som anges när färd enligt 3 kap. 2 § i TSFS 2010:141 inte får ske.

De mer specifika problemen och anledningen till regleringen beskrivs i avsnitt 1.1 nedan. I avsnitt 1.9 beskrivs övriga identifierade brister i nu gällande föreskrifter och som vi ser ett behov av att åtgärda.

### **1.1 Utmärkning**

För att andra trafikanter ska ges tillräckliga förutsättningar att uppmärksamma transporter som är bredare eller längre än vad som annars är normalt – och som därmed kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk eller begränsad framkomlighet – behöver lasten märkas ut. Detta sker med bredd- och längdmarkeringsskyltar samt varningsskyltar. Med breddmarkeringsskyltar avses skyltar som används för att i sidled märka ut den utskjutande lastens yttersta del. Med längdmarkeringsskyltar avses skyltar som används för att märka ut yttersta delen av last som skjuter ut bakom fordonet.

Inom EU finns det inga harmoniserade bestämmelser vad gäller utmärkning av bred och lång last. Däremot finns den så kallade ”Abnormal road transports European best practice guidelines”<sup>4</sup> (Best practice) som innehåller riktlinjer för färder som är längre, bredare och tyngre än vad som annars är tillåtet. De syftar till att förmå medlemsstaterna att förhålla sig till dessa för att undvika särregleringar och underlätta gränsöverskridande trafik. Regler som inte är anpassade till det som anges i Best practice kan därför inte ses som att de försvårar den fria rörligheten av produkter, varor och tjänster som gäller inom EU.

#### Dagens breddmarkeringsskyltar

Enligt nu gällande föreskrifter ska de framåtriktade skyltarna ha följande utseende.

Höger



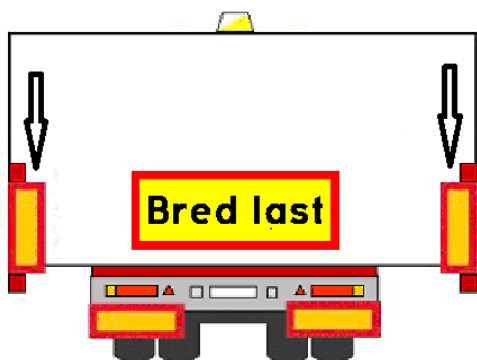
Vänster



*Bredd ≥ 200 mm  
Höjd ≥ 700 mm  
Röd fluorescerande  
Vit reflekterande  
Fältbredd = 100 mm*

Varken utseendet eller utformning av de framåtriktade skyltar motsvarar vad som anges i Best practice.

Enligt nu gällande föreskrifter ska de bakåtriktade skyltarna (reflexanordningar) ha följande utseende.



<sup>4</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fa2d050b-24d2-469c-af61-43838653f075> fice of the EU (europa.eu)

Dessa reflexanordningar används både för att märka ut såväl bred som lång utskjutande last. Reflexanordningar är samma som kravställs för tunga lastbilar<sup>5</sup> och släpvagnar med en totalvikt över 3500 kg och som är registrerade mellan den 1 januari 1950 och 30 juni 2010.<sup>6</sup>

Eftersom de bakåtriktade reflexanordningar kravställs på vissa tunga fordon som idag är 12 år eller äldre innebär det att dessa blir alltmer sällan förekommande på fordon som används i trafik. Därmed finns det inte längre samma logiska koppling till att använda dessa anordningar för att märka ut bred eller lång last som det gjorde när dagens gällande föreskrifter beslutades.

Med beaktande av vad som nämnts ovan bedömer vi att kraven på både den framåtriktade och den bakåtriktade utmärkningen behöver ses över.

Nu gällande krav på bredd- och längdmarkeringsskyltar skiljer sig till utseende och storlek mot ett flertal andra länders krav på sådan utmärkning. Detta medför till exempel att internationella transporter måste byta dessa skyltar vid den svenska gränsen för att uppfylla våra krav på sådan utmärkning. Under utredningen har det även framkommit att det redan i dag används skyltar med samma utseende som vi föreslår trots att dessa inte uppfyller kraven i föreskrifterna.



Vid en utblick mot andra länders krav på utmärkning har vi kunnat konstatera att flera andra länder, helt eller delvis, har anpassat sina bestämmelser om utmärkningar till de som anges i Best practice. Genom att Sveriges krav på sådan utmärkning idag inte motsvarar vad som anges där finns det anledning att ändra detta.

#### **Dagens längdmarkeringsskyltar**

De skyltar som i dag ska användas vid utmärkning av last som skjuter ut bakom fordonet är av samma modell som den bakåtriktade utmärkningen av bred last. Av samma orsaker som anges för breddmarkeringsskyltar ser vi

<sup>5</sup> Med undantag för utryckningsfordon och lastbil med karosserikod 76 och 91.

<sup>6</sup> Se 25 kap. 1–7 §§ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:63) och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

samma problem med dagens längdmarkeringsskyltar. Därför behöver även dessa bestämmelser ses över.

#### **Placering av bredd- och längdmarkeringsskyltar**

Under utredningen har vi titta på hur bredd- och längdmarkeringsskyltar placerats vid transporter av bred och lång last. Sedan har vi jämfört hur det förhåller sig till vad som står i nu gällande föreskrifter. Vi har kunnat konstatera att det – framförallt vid breda transporter – finns brister i hur denna utmärkning utförs. Detta kan till viss del förklaras med att det inte är tillräckligt tydligt i föreskrifterna hur denna utmärkning ska vara utförd. Vi bedömer därför att föreskrifterna behöver förtydligas så att de som tillämpar bestämmelserna ges bättre förutsättningar att göra rätt.

#### **Oreglerad storlek för varningsskyltar**

Varningsskyltar används för att framåt och bakåt upplysa andra trafikanter att fordonet som skyltarna är placerade på transporterar last som är bredare eller längre än vad som annars är normalt. Med varningsskyltar avses nedanstående.

**Bred last**

**Lång last**

**Varning**

Texten på dessa skyltar kan antingen vara uppdelade i en eller två rader.

De enradiga varningsskyltarna har enligt bilaga 1 till nu gällande föreskrifter endast en *rekommenderad* storlek (1280 x 410 millimeter). Begreppet ”*rekommenderad*” kan uppfattas som ett allmänt råd (som är rekommendationer om en lämplig tillämpning av en författning) och ska därför inte användas i författningstext. En omvärldsutblick över hur de varningsskyltar som i dag används har visat att det är vanligt förekommande att storleken ofta avviker från den som är rekommenderad, främst genom att mindre skyltar används.



Bestämmelsen behöver bli ett krav för att säkerställa att skyltar med tillräcklig synbarhet används och att det går att kontrollera kravuppfyllelsen.

Av bilagorna till nu gällande föreskrifter finns även bilder på varningsskyltar med texten uppdelad i två rader.



De tvåradiga skyltarna saknar idag helt storleksangivelse vilket är en brist. Eftersom vi föreslår att ändra storleken från ”rekommenderad” till ett skakrav för de enradiga varningsskyltarna finns det även skäl att reglera storleken för de tvåradiga skyltarna.

#### **Skyltarnas skick**

I nu gällande föreskrifter finns det inga bestämmelser om skicket på skyltarna. Vid en omvärldsutblick har vi kunnat konstatera att det förekommer användning av skyltar som är så pass slitna och blekta att de reflekterande och fluorescerande materialen inte längre har den funktion som är tänkt.



I 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen (2007:90) sägs att vägmärken och andra anordningar ska vara utformade och placera samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter de är avsedda för.

Varningsskyltar och breddmarkeringsskyltar omfattas dock inte av vägmärkesförordningens bestämmelser. Av den anledningen, och för att säkerställa synbarheten på transporter, har vi bedömt att det är lämpligt med en motsvarande bestämmelse för de skyltar vars användning regleras i föreskrifterna.

## 1.2 Tunna lastenheter

Av 1 kap. 6 § i TSFS 2010:141 framgår att transport av tunna lastenheter *inte* omfattas av föreskrifterna. Transport av sådant gods kräver därmed alltid undantag från väghållare.<sup>7</sup> Detta innebär att transport av sådant gods särregleras mot annan odelbar last eftersom undantag från väghållaren alltid krävs redan när bredden överstiger 260 centimeter.

Att transport av tunna lastenheter inte omfattas av nu gällande föreskrifter innebär ett administrativt förfarande för företag och väghållare. Trafikverket har haft synpunkter på just detta förfarande och önskat att dessa ska omfattas av föreskrifterna eftersom de har svårigheter med att veta hur man ska förhålla sig till dessa laster och vilka villkor som är lämpliga att ställa i undantagen. I praktiken har de villkor som ställts i princip motsvarat det som finns i föreskrifterna *men* med tillägg för krav på varningsbil även för bredder som överstiger 260 centimeter och upp till och med 310 centimeter.

Under år 2020 inkom det till Trafikverkets regioner cirka 50 ansökningar om undantag för färd med tunna lastenheter. Av dessa gällde cirka 30 bredder mellan 261–310 centimeter, och cirka 20 bredder mellan 311–350 centimeter. Enligt 13 kap. 10 § trafikförordningen tas avgift ut för prövningar av sådana ansökningar enligt avgiftsklass 2 i avgiftsförordningen (1992:191), 870 kronor. Även om summan som sådan inte är särskilt hög så medför arbetet med att ta fram en ansökan extra administrativa kostnader för företagen. Av den information vi fått från Trafikverket så är beslut i dessa ärenden i princip alltid bifallsbeslut. I praktiken blir detta därmed ett rent administrativt förfarande. Villkor med krav på varningsbil vid transport av tunna lastenheter som har en bredd mellan 260–310 innebär även att dessa transporter blir dyrare.

För att minska det administrativa arbetet för företag och väghållningsmyndigheter, minska kostnaderna samt undvika särregleringar så anser vi att föreskrifterna behöver ses över i denna del.

## 1.3 Tid när färd inte får ske

I 3 kap. 2 och 3 §§ i TSFS 2010:141 anges ett antal tider när färd inte får ske.

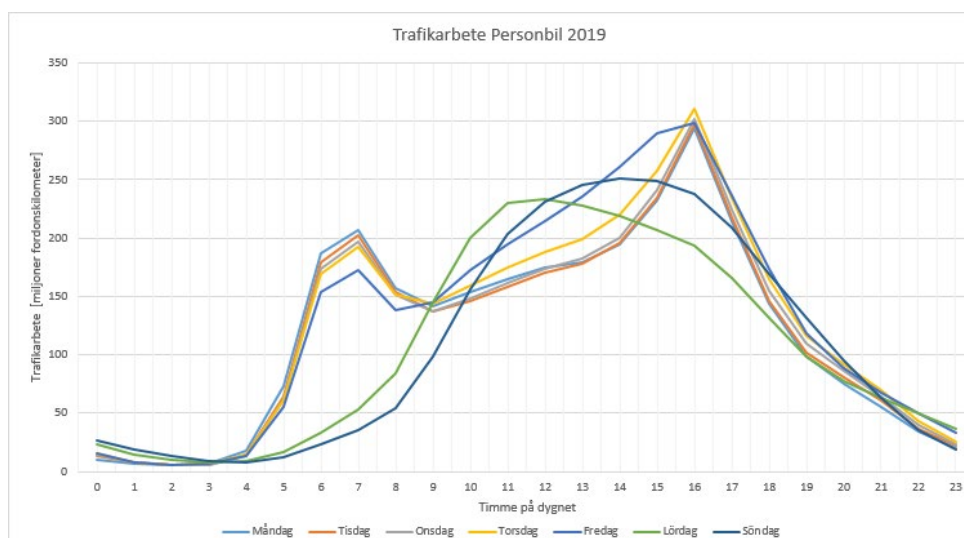
Sveriges Åkeriföretag har inkommit med en hemställan med önskemål att vi ska ses över tiderna för när färd inte får ske. Enligt dem främjar dagens regler inte förarnas arbetsmiljö och tar heller inte hänsyn till skillnader mellan tät- eller glesbefolkade områden. Vidare är deras bedömning att de

---

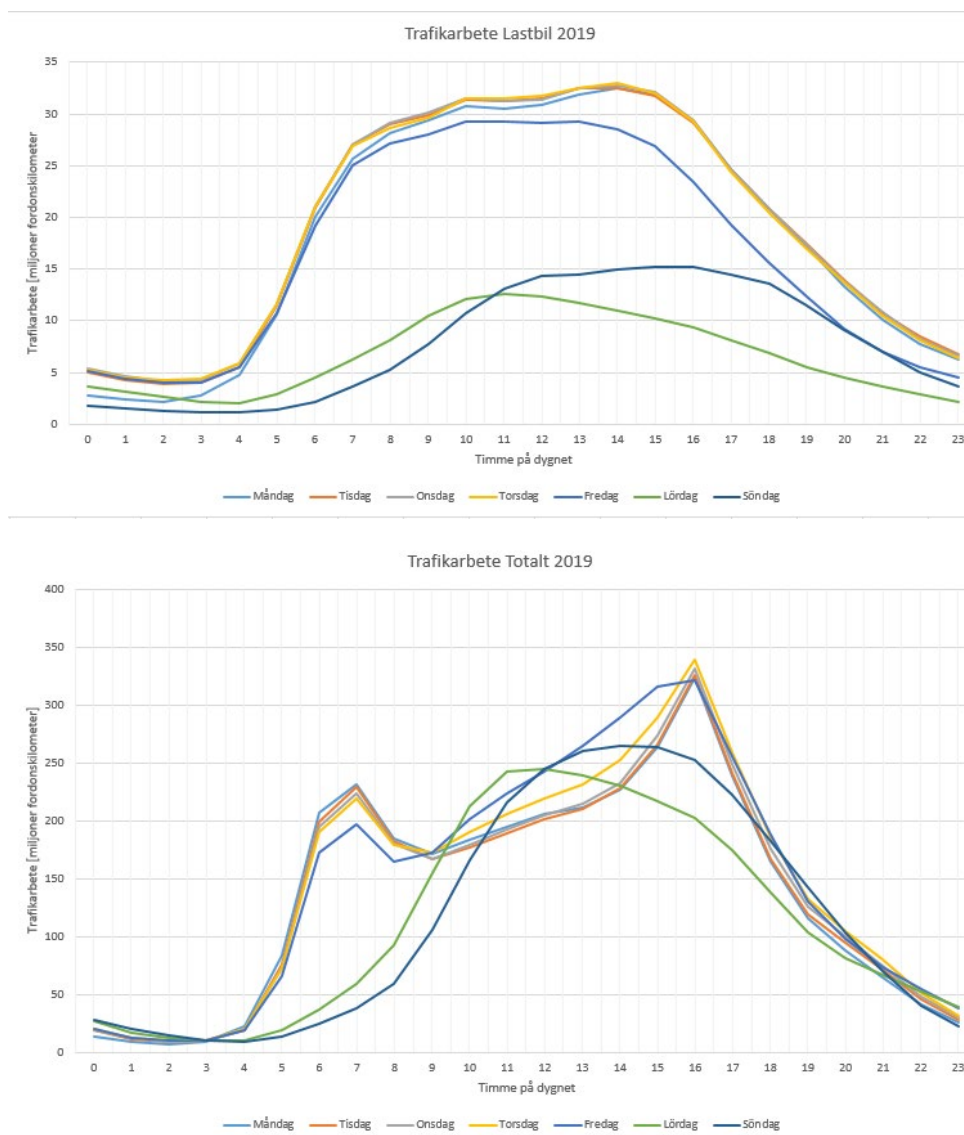
<sup>7</sup> Av 13 kap. 3 § första stycket 11 trafikförordningen framgår vilka myndigheter som får medge undantag från 4 kap. 15 §.

tider som anges för helger något som lever kvar sedan gamla tider vilket gör det svårare för förare att ta sig till sin hemort när man är lastad på annan ort.

Förutom ovan nämnda hemställan har vi även fått information från Trafikverket att de har fått synpunkter på de tidsangivelser för när färd får ske som finns i föreskrifterna. Med anledning av detta, och med beaktande att det är mer än 15 år sedan dessa tidsangivelser tillkom genom de tidigare gällande Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:102) om transport av bred odelbar last, har vi gjort bedömningen att det finns skäl att titta på dessa tider. Genom uppgifter från Trafikverket från 80 mätpunkter i Sverige – vilka är representativa för hela trafikarbetet i Sverige – har vi sammanställt dessa uppgifter i tre diagram. Se nedan. X-axeln anger timmar på dygnet och Y-axeln anger antal miljoner fordonskilometer per år. Det översta diagrammet omfattar även personbil med tillkopplade fordon och det mellersta diagrammet omfattar även tung lastbil med tillkopplade fordon.







Med stöd av vad som framgår av ovanstående diagram kan vi konstatera att det finns en diskrepans mellan de tidsangivelser som finns i föreskrifterna för fredagar och det faktiska trafikarbetet som utförs dessa dagar. Vi bedömer därför att det finns anledning att se över de tidsangivelser som finns i breddföreskrifterna.

#### 1.4 Ändrad måttenhet på lyktor

Lyktor som under vissa ljus- eller väderleksförhållanden ska användas för att märka ut lastens yttersta respektive bakersta kant har enligt dagens föreskrifter måttenheten candela (cd). Kraven är att lyktorna ska ha en ljusstyrka på minst 40 candela och högst 100 candela. Enligt direktiv

76/758/EEG<sup>8</sup>, bilaga 0, 6.1.3 motsvarar det ljusstyrkan för fordons stopplyktoer.

Vid en omvärldsutblick har vi sett att det är vanligt förekommande att de lyktoer som användas vid breda transporter tycks ha motsvarande ljusstyrka som fordonets bakre positionsljus och inte motsvarande ljusstyrka som stopplyktan. Vår bedömning är att detta inte görs medvetet, utan att det beror på att det är för svårt att veta vad som detta krav innebär. Candelan framgår heller inte av den tekniska specifikationen på lampor och lyktoer, utan kräver en särskild ljusmätare. Att använda en måttenhet som kräver särskild utrustning för att kontrollera bedöms vara olämpligt i föreskrifter av detta slag. Vi bedömer därför att dagens krav på dessa lyktoer behöver ses över.

### 1.5 Lastens placering

Lydelsen i 2 kap. 1 § TSFS 2010:141 är utformad så att den är begränsad till att endast ange att bredden ska bli så liten som möjligt. Den säger inget om att lasten ska skjutas ut så lite som möjligt utanför fordonet eller hur lasten ska placeras på fordonet. Denna begränsning bedöms vara ett problem eftersom breddöverskridande på endast en sida kan innebära en trafiksäkerhetsrisk för andra trafikanter, i synnerhet för de oskyddade trafikanterna.

### 1.6 Ändring från "allmän väg" till "väg som inte är enskild"

TSFS 2010:141 gäller för färd på vägar som inte är enskilda. TSFS 2010:142 gäller färd på *allmänna vägar*. Vad som avses med allmän väg anges i 1 § väglagen (1971:948). Där framgår bland annat att en väg upphör att vara allmän, om en kommun är väghållare, när den enligt plan- och bygglagen (2010:900) upplåts eller ska vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen.

Sannolikt börjar eller startar många transporter i praktiken på en kommunal gata. Detta innebär att föreskrifternas tillämpningsområde i praktiken är starkt begränsat eftersom sådana färder ändå kräver undantag från väghållaren. Av tillgängligt material när nu gällande föreskrifter togs fram framgår inte om avsikten varit att begränsa tillämpningsområdet. Dessutom är det svårt för de som ska tillämpa bestämmelserna att veta om en väg är allmän eller om den är en kommunal gata. Det är därför lämpligt att ändra formuleringen på så sätt att tillämpningsområdet blir väg som inte är

---

<sup>8</sup> RÅDETS DIREKTIV av den 27 juli 1976 om tillämpning av medlemsstaternas lagstiftning om breddmarkeringslyktoer, främre sidopositionslyktoer, bakre sidopositionslyktoer och stopplyktoer på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.

enskild. Det överensstämmer med de begrepp som används i trafikförordningen, bland annat i 4 kap. 17 b §.

### 1.7 Vändningskrav

Enligt TSFS 2010:142 ska ett fordonståg med last kunna vända (270 grader) inom en cirkelring som har en yttre radie på 16,5 meter och en inre radie på 7,50 meter. Detta är en teoretisk modell som i praktiken är väldigt svår att bedöma om kravet är uppfyllt, både för de som för fordonståget som transporterar den långa lasten och för polisman vid kontroll. Antingen krävs en tillräckligt stor plats där de två cirkelringarna är utritade och att man sedan kör fordonståget genom dessa, eller att man har ett simuleringsprogram som visar om kravet är uppfyllt. I det sistnämnda fallet kan det vara svårt att säkerställa tillförlitligheten av ett simuleringsprogram så att det också håller i en rättslig prövning. Det är även orimligt att ha krav som kräver extra utrustning och kompetens utöver vad som krävs för att framföra fordonet. I praktiken återstår därför endast praktiskt körprov genom ovan nämnda cirkelringar. Sannolikt finns det endast ett begränsat antal platser där Polisen kan utföra en kontroll av denna bestämmelse. Beroende på lastens längd räcker det heller inte med att göra cirkelprovet eller simuleringen endast en gång, utan kravet behöver kontrolleras för varje unik last som transporteras. Regler som är krångliga samt svåra att uppfylla och kontrollera riskerar även att få låg efterlevnad. Syftet med vändningskravet var förmodligen att säkerställa framkomligheten och därigenom inte hindra annan trafik. Även om man uppfyller vändningskravet garanterar det dock inte att framkomligheten är tillräcklig för transporten.

### 1.8 Färd genom Muskötunneln

Trafikverkets region Stockholm har inkommit med en framställan att bilaga 1<sup>9</sup> till breddföreskrifterna behöver ges tillägget att omfatta väg AB539 i den del den avser Muskötunneln<sup>10</sup>. Tunneln går genom Haninge kommun och är nästan 3 kilometer lång med en vägbanebredd om cirka sex meter. Enligt NVDB är staten väghållare för väg AB539. Tunnelns längd och bredd medför att det inte går att möta andra större fordon inne i tunneln när ett fordonståg är bredare än 310 centimeter.

---

<sup>9</sup> Innehåller vägar och vägvagnsnitt där färd med stöd av föreskrifterna inte får ske när bredden överstiger 310 centimeter.

<sup>10</sup> <https://trafikverket.ineko.se/Files/sv->

SE/10948/Ineko.Product.RelatedFiles/100474\_kor\_sakert\_i\_muskotunneln\_utg2\_202004.pdf

Framställan föreslår ett krav att förare av fordon som är bredare än 310 centimeter ska kontakta trafikledningen (Trafik Stockholm) för att tillse att tunneln stängs av för övrig trafik innan färd genom tunneln sker.

Eftersom Muskötunneln inte finns med i gällande föreskrifter medges därför idag färd genom tunneln. Det kan innebära både en trafiksäkerhetsrisk och ett framkomlighetsproblem om breda transporter får möte med andra större fordon inne i tunneln.

### 1.9 Övriga justeringar som inte ändrar något i sak

I nu gällande föreskrifter finns det flera bestämmelser som anger när föreskrifterna inte är tillämpliga. Dessa är utspridda på flera olika ställen i föreskrifterna. Detta bedöms vara ett problem som behöver åtgärdas för att underlätta för de som ska tillämpa bestämmelserna.

Föreskrifterna innehåller även ett flertal hänvisningar till föreskrifter som är upphävda. Dessa hänvisningar kommer att ses över.

Under utredningen har vi kunnat konstatera att det finns ett antal lydelse som medför att föreskrifterna är svåra att förstå. För att underlätta för de som ska tillämpa bestämmelserna och för Polisen vid kontroll har vi gjort bedömningen att detta, utan att innebörden ändras eller att det medför försvårande eller fördyrande konsekvenser för de som ska tillämpa bestämmelserna, behöver ses över.

Vi har även konstaterat att det finns bestämmelser som inte ger tillräcklig vägledning. Till exempel lydelsen att avståndet mellan varningsbil och fordonet som transporterar den breda lasten ska vara *cirka* 200 meter utom tättbebyggt område och att inom tättbebyggt område *bör* avståndet vara kortare. Avståndsbestämmelsen utom tättbebyggt område är något oprecis och avståndet inom tättbebyggt område har karaktären av att vara ett allmänt råd. Eftersom begreppet *bör* inte bör användas i föreskrifter behöver den bestämmelsen ändras.

## 2. Vad ska uppnås?

Målet med föreskriftsförslaget är tids- och ändamålsenliga regler. De behöver därför vara tillräckligt vägledande och anpassade så att de som ska tillämpa reglerna ges förutsättningar att göra rätt. Reglerna syftar också till att dessa transporter ska kunna utföras utan att det är på bekostnad av trafiksäkerheten, framkomligheten eller tillgängligheten för alla som befinner sig i transportsystemet.

Tydligare regler som underlättar för tillämparen att göra rätt och skapa bättre förutsättningar till god regelefterlevnad och underlätta Polisens arbete vid deras vägkantskontroller.

Bestämmelserna ska i möjligaste mån inte innehålla onödigt detaljerade regler i förhållande till andra typer av last, utan det bör vara lastens storlek som är avgörande, inte vilken typ av last det är.

För att underlätta den gränsöverskridande trafiken behöver bestämmelser i möjligaste mån harmoniseras med vad som gäller i andra länder.

### 3. Vilka är lösningsalternativen?

#### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om föreskrifterna inte ändras kommer de problem som finns beskrivet i kapitel 1 att kvarstå.

#### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Eftersom de problem som beskrivs ovan har sitt ursprung i hur reglerna idag är utformade ser vi inget annat alternativ till reglering än att föreslå att dagens föreskrifter behöver ändras i vissa delar.

#### 3.3 Regleringsalternativ

##### Nya breddmarkeringsskyltar

Syftet med att ändra utseende och utformning på breddmarkeringsskyltarna är att harmonisera dessa med vad som anges i "Best practice". Detta för att bidra till att underlättar till exempel gränsöverskridande transporter.

De breddmarkeringsskyltar som vi föreslår ska ha nedanstående utseende och uppfylla följande krav:



- Bredd x höjd ska vara minst 0,42 x 0,42 meter (1:1 förhållande), minst 0,28 x 0,56 meter (1:2 förhållande) eller 0,14 x 0,80 meter,
- de ska ha växelvis röda och vita fält med en vinkel mellan 45° och 60° och med en bredd på mellan 7–10 centimeter,
- fälten ska vara av samma bredd, med undantag för de yttersta fälten,
- de ska vara E-märkta enligt UNECE-reglemente 104 klass C, och

- fälten ska peka snett utåt och nedåt från fordonet eller lasten.

Utseendet och samtliga ovanstående villkor har som nämns i avsnitt 1.1 sin grund i Best practice. Observera dock att skylten som har måtten 0,14 x 0,8 meter inte kan avvika från dessa mått. Detta eftersom måtten (sida x höjd) medför ett storleksförhållande som är väldigt ojämnt. Av den anledningen har vi valt att inte öppna upp för möjligheten att kunna göra avvikelser från dessa mått.

Utseendet och de föreslagna kraven på skyltarna innebär att det är samma krav för de framåtvända skyltarna som för de bakåtvända. Detta är gjort med avsikten att man inte ska behöva hålla reda på vilken skylt som ska vara framåt- respektive bakåtriktad. Man behöver dock se till att ränderna lutar snett utåt och nedåt från fordonet eller lasten.

Godkända skyltar enligt UNECE-reglemente 104 ska vara E-märkta. Förslaget är att de skyltar som ska användas är E-märkta gör vi för att harmonisera bestämmelserna med "Best practice" och för att det ska enkelt för tillämparna och Polisen vid kontroll att veta om skyltarna uppfyller kravet i föreskrifterna.

När samma skylt används både som framåt- och bakåtriktad innebär det att skyltarna även kommer att reflektera rött ljus framåt och vitt ljus bakåt. Detta kan tyckas strida mot andra bestämmelser om vilken färg som får avges framåt respektive bakåt från ett fordon. Men eftersom föreskrifterna hanterar färder som innebär att man avviker från det som normalt inte är tillåtet finns det anledning och skäl att säkerställa synbarheten av dessa transporters last för andra trafikanter. Best practice rekommenderar även att samma skylt ska kunna användas både framåt- och bakåtriktad. Full reflektion av de diagonala röda och vita diagonala fälten förväntas också ge en god synbarhet under mörker, även i de fall när de inte belyses vinkelrätt.

#### **Nya längdmarkeringsskyltar**

I likhet med breddmarkeringsskyltarna är syftet med att ändra utseendet på längdmarkeringsskyltarna att harmonisera utmärkningen med vad som gäller i flertalet andra medlemsstater inom EU. Förslaget, som även det har sin grund i Best practice, är att endast den rektangulära skylten (minst 0,42 x 0,42 meter, 1:1 förhållande) får användas.



Det är i övrigt samma tekniska krav för längdmarkeringsskyltarna som det är för breddmarkeringsskyltarna. Detta medför att den som använder de rektangulära skyltarna vid transport av bred odelbar last kan använda samma skylt även vid transport av lång odelbar last.

#### **Placering av bredd- och längdmarkeringsskyltar**

Eftersom vi konstaterat att utmärkningen i många fall är bristfällig – framförallt vad gäller breda transporter – förtydligas hur detta ska ske genom ett antal exempel i bilaga 2 till föreskrifterna.

Vi föreslår även ett nytt allmänt råd som säger att skyltarna inte bör vara placerade högre än två meter ovanför vägbanan. Detta har sin grund i att de behöver kunna reflektera ljuset från andra fordons halvljus. Motsvarande krav finns även i 3 kap. 83 § tredje stycket sista meningen trafikförordningen för reflexer som ska användas för att markera ut utskjutande samt bred last. Två meter harmoniserar även med det villkor som finns för den framåtriktade varningsskylten enligt nu gällande föreskrifter. För att ge vägledning om vad vi avser med detta föreslår vi exempel även på det i bilaga 2.

#### **Reglerad storlek för varningsskyltar**

I nu gällande föreskrifter är varningsskyltarnas storlek endast rekommenderad. Vårt förslag är att detta ändras till ett ”ska-krav” som anger vilka minsta storlek som tillåts. Detta är gjort med avsikten att säkerställa att en tillräcklig skyltstorlek så att andra trafikanter i tillräcklig grad ska uppmärksamma fordonet som transporterar den breda eller långa lasten. Används begreppet *rekommenderad* för en skyltstorlek innebär det även svårigheter för Polisen när de ska kontrollera om en avvikande skyltstorlek uppfyller villkoren i föreskrifterna eller inte.

Dagens rekommenderade storlek för den enradiga skylten är 1280 x 410 millimeter. Vårt förslag är en något mindre skylt som minst har måtten 1,2 x 0,4 meter. Detta är ett jämnt mått i närheten av dagens rekommenderade storlek och medför ett storleksförhållande på 3:1. Måttenheten ändras även från millimeter till meter eftersom det blir lättare och kontrollera. Meter används även som måttenhet i bland annat Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:74) om vägmärken och andra anordningar. Skylten på bilden nedan har måtten 1,2 x 0,4 meter.



I nu gällande föreskrifter saknas måttangivelser helt för tvåradiga varningsskyltar. Eftersom det inte finns några måttangivelser i dag så har vi tittat på de storlekar som finns att tillgå på marknaden, och de vanligast förekommande skyltarna tycks ha måtten 64 x 62 centimeter (längd x höjd) och 70 x 60 centimeter. I likhet med måttenheten meter för den enradiga skylten föreslår vi samma måttenhet även för den tvåradiga skylten. Skylten på bilden till vänster nedan har måtten 0,7 x 0,6 meter och skylten på den högra bilden har måtten 0,6 x 0,5 meter.





Vårt förslag är att de tvåradiga varningsskyltarna ska ha en bredd som är minst 0,6 meter och en höjd som är minst 0,5 meter.

Övriga krav är oförändrade i de nya föreskrifterna.

#### **Skyltarnas skick**

I nu gällande föreskrifter finns det ingen bestämmelse som ställer särskilda krav på skyltarnas skick. En utblick i omvärlden har visat att skicket på de skyltar som används varierar väsentligt.

För att säkerställa synbarheten på dessa transporter och därmed även bidra till ökad trafiksäkerhet har vi gjort bedömningen att det finns ett behov av att ställa krav på skyltarnas skick. Av den anledningen föreslår vi nya bestämmelser som innebär att skyltarna ska vara i ett sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av andra trafikanter.

#### **Tunna lastenheter**

Nu gällande föreskrifter omfattar inte transport av tunna lastenheter. Vårt förslag innebär att transport av sådan last ska omfattas av föreskrifterna. Detta innebär att dessa transporter inte längre kräver undantag av väghållaren. Eftersom tunna lastenheter har en mindre synbara yta kan dessa laster vara svåra att upptäcka för andra trafikanter. I syfte att öka synbarheten så att trafiksäkerheten kan säkerställas föreslår vi att de utstickande tunna lastenheterna ska vara ytterligare utmärkt. Tunna lastenheter omnämns inte särskilt i Best practice utan denna utmärkning går utöver det som anges där.

Vi föreslås att ytan på den extra utmärkningen ska vara minst 250 cm<sup>2</sup>, vilket till exempel innebära en yta på 10 x 25 centimeter. Ytan bedöms vara tillräcklig för att säkerställa att andra trafikanter ska kunna uppmärksamma den tunna lasten. 250 cm<sup>2</sup> är för övrigt samma yta som Norge kräver på utmärkning när last sticker framför eller mer än en meter bakom fordonet.<sup>11</sup>

Om breddmarkeringsskyltarna placeras intill lasten så hamnar dessa i praktiken framför den extra utmärkningen. Därmed fyller den ingen funktion, utan kan då utgå. Enbart breddmarkeringsskyltarna bedöms då vara tillräckligt för att andra trafikanter ska ges tillräckliga förutsättningar att uppmärksamma fordon med tunna lastenheter.

#### **Tid när färd inte får ske**

Förslaget träffar transporter som är bredare än 310 centimeter och innebär att tiderna för när färd inte får ske justeras för fredagar.

Förslaget innebär att vi tar bort den särskilda bestämmelsen för fredagar i förhållande till övriga vardagar. Stödet för denna ändring är den information

---

<sup>11</sup> Se <https://lovdata.no/forskrift/1990-01-25-92/§3-4>

om det trafikarbetet i Sverige från 2019<sup>12</sup> som vi fått från Trafikverket. Se tabellerna i avsnitt 1.3. Av denna information framgår att det inte är någon särskild skillnad på det trafikarbete som utförs efter kl. 15.00 på fredagar i förhållande till övriga vardagar. Vi ser därför att det saknas skäl att ha särskilda bestämmelser för fredagar. En följdändring blir dock att tiderna för när färd inte får ske i mörker behöver omfatta även fredagar. Eftersom dagens tidsangivelser helt förbjuder färder på fredagar mellan kl. 15.00 och 00.00 behöver fredagar inkluderas med de andra vardagarna (som inte är helgdag eller dag före helgdag) i den del det avser färd under mörker.

Tidsangivelserna för helgdagar och vardag före helgdagar ändras inte genom förslaget. Av diagrammen i avsnitt 1.3 framgår att trafikarbetet på lördagar och söndagar har en annan fördelning över dygnet och att söndagar även har en viss senareläggning av trafikarbetet i förhållande till lördagar. Tidsangivelserna för dessa dagar i gällande föreskrifter överensstämmer med det trafikarbete som utförs och ändras därför inte i de delarna. Ändringen omfattar därför endast fredagar.

#### **Ändrad måttenhet på lyktor och dess ljusstyrka**

I dagens föreskrifter anges att lyktor som används för att märka ut lastens yttersta respektive bakersta kant ska ha en ljusstyrka på minst 40 candela och högst 100 candela.

Vi föreslår att måttenheten candela tas bort och ersätts med en bestämmelse som säger vad som ska uppnås istället för att ställa ett tekniskt krav. Vi föreslår att de lyktor som används vid denna utmärkning ska ha en sådan ljusstyrka att de kan ses tydligt på ett avstånd av 300 meter. Motsvarande krav finns även för belysning som används för cyklar.<sup>13</sup> Vår bedömning är att om kravet är tillräckligt för att oskyddade trafikanter som cyklister så bör det också vara ett tillräckligt krav för att märka ut bred och lång odelbar last. Förslaget är också möjligt att kontrollera eftersom man kan ställa sig 300 meter bakom fordonet och se om ljusstyrkan som lyktan avger kan ses tydligt.

#### **Lastens placering**

I 2 kap. 1 § TSFS 2010:141 anges att ”Lasten ska vara placerad på sådant sätt att bredden blir så liten som möjligt”. Vi föreslår lydelsen ”lasten ska vara placerad på sådant sätt att den i sidled skjuter ut så lite som möjligt”. Den föreslagna lydelsen blir ett något hårdare krav då den inte enbart säger att bredden ska bli så liten som möjligt utan även att det innebär att den utskjutande lasten ska fördelas lika på bägge sidor. Syftet med den nya

---

<sup>12</sup> 2019 är valt med anledning av att det var det senaste året där trafikarbetet inte var påverkat av Covid-19-panedmin.

<sup>13</sup> Se 2 kap. 14 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:31) om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar

lydelsen är dock att förhindra att man placerar lasten på sådant sätt att den skjuter ut orimligt mycket på en sida.

#### **Ändring från "allmän väg" till "väg som inte är enskild"**

Förslaget berör endast färd med *lång* odelbar last och innebär att färd kommer att vara möjlig på samtliga vägar som inte är enskilda. Det vill säga även på de gator som en kommun upplåtit till allmänt begagnande som gata vilket enligt nu gällande författning kräver undantag från väghållaren, dock inte på vägar där den största tillåtna fordonslängden begränsats genom lokala trafikföreskrifter.

Även om föreskrifterna enligt förslaget kommer att medge färd på samtliga vägar som inte är enskilda betyder det inte per automatik att det är fysiskt möjligt att framföra fordonståget på samtliga dessa. Det finns inga regler om att alla vägar som inte är enskilda ska ha en sådan utformning som gör att fordon och fordonståg som uppfyller de största tillåtna måtten kan köra där. Det är inte heller så att där framkomligheten för långa fordon är begränsad meddelas det alltid lokala trafikföreskrifter som inskränker den längsta fordonslängden. Det är alltid ett föraransvar att förvissa sig om att vägen är framkomlig och att färden kan ske utan att man kör på eller kör sönder något. Den föreslagna 8 § punkten 1 tar höjd för just detta. Punkten 2 i denna bestämmelse är även kopplat till 2 § punkt 3 på så sätt att föraren måste förvissa sig om att den största tillåtna fordonstågslängden inte är särskilt begränsad för vägen eftersom föreskrifter då inte är tillämpliga på sådan väg. Behöver färd ändå ske på sådan väg behöver man ansöka om undantag från väghållaren.

#### **Vändningskrav**

Eftersom vi i avsnitt 1.7 konstaterat att det är svårt att kontrollera att det vändningskrav som finns i nu gällande längdföreskrifter är uppfyllt så fyller det i praktiken en begränsad funktion. Det borde vara tillräckligt att 8 § punkten 1 i de föreslagna nya breddföreskrifterna tar höjd för detta. Föraren bör rimligtvis vara den som är bäst lämpad att kunna bedöma att färdvägen är framkomlig och utan risk för att fastna eller köra sönder något. Även om vändningskravet är uppfyllt så ger det heller ingen garanti för att det är fysiskt möjligt att kunna framföra fordonståget överallt. Det saknas därför skäl att ha kvar dagens vändningskrav och vi förslår att detta krav tas bort.

#### **Färd genom Muskötunneln**

I bilaga 1 till TSFS 2010:141 anges ett antal vägar och vägavsnitt där färd inte får ske om bredden är större än 310 centimeter. Muskötunneln har en begränsad bredd vilket medför en trafiksäkerhetsrisk om fordon som är bredare än 310 centimeter färdas igenom den.

Vi förslår att bilaga 1 till breddföreskrifterna kompletteras med Muskötunneln. Om en transport är bredare än 310 centimeter och behöver

färdas genom tunneln krävs då medgivet undantag från väghållaren. Enligt 13 kap. 3 § första stycket 11 trafikförordningen prövas undantag av kommunen om undantaget rör färd inom en kommun eller hos den statliga väghållningsmyndigheten om undantaget rör mer än en kommun. Om transporten i övrigt kan utföras med stöd av föreskrifterna förutom i den del det avser färd genom Muskötunneln rör undantaget endast en kommun. Undantag söks därför hos berörd kommun, som är Haninge.

#### **Undantag från dessa föreskrifter**

Ett alternativ som övervägts är att införa en bestämmelse att Transportstyrelsen får meddela undantag från dessa föreskrifter. Ett sådant alternativ skulle kunna innebära att samtliga transporter av odelbar last som är mellan 260 och 350 centimeter breda eller som har en längd på högst 30 meter skulle kunna hanteras av Transportstyrelsen. Myndigheten saknar i övrigt bemyndigande i trafikförordningen att meddela undantag i de delar som avser färd med odelbar last. Vår bedömning är att samtliga färder som behöver utföras, men som inte kan uppfylla villkoren i föreskrifterna, bör – även fortsättningsvis – meddelas av den myndighet som har bemyndigandet att meddela sådana undantag enligt 13 kap. 3 § trafikförordningen. Detta medför att vi inte kommer att gå vidare med detta alternativ.

#### **Ändringar som inte medför någon ändring i sak**

Nu gällande föreskrifter innehåller ett flertal hänvisningar till föreskrifter som är upphävda genom andra föreskrifter. I båda föreskrifterna föreslår vi en ny bestämmelse (2 §) som anger när föreskrifterna inte är tillämpliga. I nu gällande föreskrifter finns detta utspjutt på ett flertal ställen. Syftet med den föreslagna nya 2 § är att tydliggöra när föreskrifterna inte är tillämpliga. Omfattas man av någon av dessa punkter kan man inte genomföra färden med stöd av dessa föreskrifter och behöver inte läsa vidare. Behöver transporten ändå genomföras måste undantag medges av väghållaren.

I nu gällande breddföreskrifter anges i 3 kap. 4 § sista stycket att avståndet till varningsbilen *ska* vara *cirka* 200 meter utom tättbebyggt område, och att avståndet inom tättbebyggt område *bör* vara kortare. Denna lydelse är enligt vår bedömning något oprecis, framförallt vilket avstånd som gäller inom tättbebyggt område och det modala hjälpverbet *bör* bör undvikas i föreskriftstext. Vi föreslår därför att det tidigare reglerade avståndet på ”cirka 200 meter” ändras till ett funktionsbaserat krav på lämpligt avstånd, samt ett allmänt råd med en rekommendation om vad ett lämpligt avstånd kan vara.

Vi föreslår övergångsbestämmelser som anger att de skyltar, reflexanordningar och lyktor som idag används ska få användas till utgången av år 2024. Syftet med detta är att de som investerat i skyltar, reflexanordningar och lyktor, förutsatt att de fortfarande är i gott skick, ska kunna fortsätta att

använda dessa. Vi vill även undvika att de som tillverkar och tillhandahåller sådant material inte ska riskera att få produktions- eller leveransproblem om föreskrifterna träder i kraft utan övergångsbestämmelse.

#### **4. Vilka är berörda?**

##### **4.1 Företag**

Förslagen berör de företag som utför transporter av lång eller bred odelbar last. Förslaget att ändra den bakåtriktade utmärkning från det som krävs på de fordon som anges i avsnitt 1.1 till det som anges i Best practice medför att dessa inte kan använda dessa skyltar för att märka ut transporter av bred eller lång last. Halvårsskiftet 2021 fanns det cirka 70 000 tunga lastbilar och cirka 45 000 släpfordon i vägtrafikregistret som omfattas av kravet på bakre reflexanordningar. Det är dock oklart hur många av dessa som faktiskt transporterar lång eller bred odelbar last och som enligt förslaget inte skulle kunna använda dessa när de transporterar odelbar last. Det är även oklart hur många av dessa som är i trafik.

Tillverkare av brett eller långt gods som ska transporteras på väg som inte är enskild kan också komma att beröras av förslaget i de fall godset överskrider gällande bredd- och längdbestämmelser. I vilken omfattning är dock svårt att bedöma eftersom reglerna riktar sig till den framför fordonet som transporterar den breda eller långa lasten. Vad vi känner till är det åtminstone tillverkare av tunna lastenheter som kan påverkas på så sätt att transporter av sådant gods inte längre kommer att kräva undantag från vägghållare.

De företag som berörs bedöms vara såväl små, medelstora som stora. Det kan vara företag som utför långa eller breda transporter enstaka gånger eller de som har det som sin huvudsakliga verksamhet att utföra sådana transporter. Det är därför svårt att kvantifiera hur många företag som berörs.

Förslaget om utmärkning berör även de företag som tillverkar sådana skyltar som enligt förslaget ska användas. Det finns ingen intresseorganisation eller liknande för, och därför är det svårt att veta hur många företag det finns som tillverkar skyltar. Bedömningen är att tillverkare av skyltar främst är små och medelstora företag.

##### **4.2 Medborgare**

Medborgarna berörs, förutom när det gäller att i trafiken uppmärksamma breda och långa transporter, i mycket liten utsträckning av förslagen. I de fall en privatperson behöver utföra transporter som är bredare än 260 centimeter berörs även dessa. Dessa berörs dock redan i dag, och i likhet med annan reglering måste man ha kännedom om vilka regler som gäller.

### 4.3 Stat och kommuner

Förslaget att lyfta in tunna lastenheter direkt i föreskrifterna berör Trafikverkets regioner samt kommunerna på så sätt att de inte behöver hantera undantagsansökningar förrän lastens bredd överskrider 350 centimeter.

Förslaget att ändra breddföreskrifternas omfattning från ”allmän väg” till ”väg som inte är enskild” berör kommunerna då transporter av lång odelbar last kommer att kunna genomföras på de vägar som kommunen upplåtit till allmänt begagnande som gata utan att behöva hantera ansökningar om undantag.

Förslagen berör Polisen i deras övervakning av trafiken.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

( X ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

#### **Transportföretag**

Förslaget på nya skyltar för att märka ut bred och lång last innebär att de som redan i dag transporterar sådant gods med stöd av Transportstyrelsens föreskrifter på sikt behöver köpa nya skyltar. En skylt kostar normalt mellan 500 och 1 000 kronor. En övergångsbestämmelse på två år från att föreskrifterna beslutats bör därför vara tillräcklig. Eftersom det föreslås en övergångsregel som säger att dagens krav på utmärkning av sådan last kommer att gälla ytterligare två år bedöms detta förslag inte få några konsekvenser av betydelse för företagen. Förslaget syftar även till att underlätta vid gränsöverskridande trafik genom att samma skyltar kan användas i flera länder. Genom att vi ställer krav på att bredd- och längdmarkeringsskyltarna ska vara E-märkta blir det enkelt för företagen att kontrollera om skyltarna uppfyller kraven på reflektion.

Förslaget hur utmärkning ska vara utförd ställer krav på att den som utför en bred eller lång transport behöver ha tillräcklig kännedom om hur den ska vara utförd för att uppfylla villkoren i föreskrifterna. Detta gäller även enligt dagens bestämmelser. Företag som utför sådana transporter kan därför behöva informera eller utbilda sina chaufförer om de nya bestämmelserna. Även om det kan medföra vissa mindre administrativa och ekonomiska

konsekvenser för företagen ska dessa ställa i paritet till att det måste ställas större krav på transporter som är bredare eller längre än vad som normalt. I annat fall finns det en att trafiksäkerheten och tillgängligheten till transportsystemet påverkas negativt.

Förslaget att ändra från ”allmän väg” till ”väg som inte är enskild” innebär att föreskrifternas tillämpningsområde blir större. Därmed kan företagens administrativa kostnader minska eftersom man inte behöver ansöka om undantag när en transport ska genomföras på en kommunal gata.

### **Skylttillverkare**

Företag som tillverkar och tillhandahåller breddmarkeringsskyltar måste ha kännedom om UNECE-reglemente 104 och vad klass C innebär när de ska tillverka och tillhandahålla de skyltar som nu föreslås. Detta bedöms dock i sig inte innebära några nämnvärda problem då kraven i detta reglemente redan idag tillämpas inom flera andra områden som ställer krav på reflekterande material. Detta antagande stärks av vad som framkommit i kontakt med skylttillverkare. Tillverkarna behöver även i övrigt ha kännedom om de krav som ställs på skyltarna i föreskrifterna, såsom skyltstorlekar samt vinklar och bredd på de växelvis röda och vita fälten.

Vad gäller förslaget att ändra varningsskyltarnas storlek från rekommenderad till ett minimimått innebär det att skylttillverkarna måste veta vilka mått som gäller om de ska tillverka och sälja skyltar som ska användas vid färder med stöd av dessa föreskrifter.

De tillverkare som vi varit i kontakt med under denna utredning har bedömt att de nya bredd- och längdmarkeringsskyltarna och det föreslagna ”ska-kravet” på varningsskyltarnas storlek inte bör medföra några tillverknings- eller leveransproblem.

### **Transportföretag och tillverkare av tunna lastenheter**

Förslaget att transport av tunna lastenheter lyfts in i föreskrifterna påverkar företag som har sådant gods och som behöver transporteras på väg på så sätt att de inte kommer att behöva ansöka om undantag när bredden är högst 350 centimeter. Förslaget innebär därmed en minskad administration för företagen. För de fall när breddmarkeringsskyltarna inte kan placeras intill den utstickande lasten behöver företagen investera i material för att märka ut de tunna lastenheterna ytterligare. Detta villkor bedöms dock inte få några större konsekvenser för företagen då kravet sannolikt kommer att kunna lösas relativt enkelt av företagen.

## **5.2 Medborgare**

Medborgare påverkas i huvudsak när de i egenskap av trafikanter kommer i kontakt med breda eller långa transporter.

### 5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

För Trafikverkets regioner och kommunerna innebär förslaget att de normalt inte behöver handlägga ansökningar om undantag för transport av tunna lastenheter förrän dess bredd överstiger 350 centimeter. Förslaget kan ses som ett bidrag till en effektivare statsförvaltning.

Kommunerna påverkas av förslaget att längdföreskrifternas omfattning ändras från ”allmän väg” till ”väg som inte är enskild” på så sätt att färd med stöd av föreskrifterna kommer att kunna ske även på gator med kommunalt huvudmannskap. I övrigt hänvisar vi till problematiken med dagens reglering som framgår av avsnitt 1.6 samt föraransvaret.

Haninge kommun kommer att påverkas eftersom den som vill transportera gods som är bredare än 310 centimeter behöver ansöka om undantag vid färd genom Muskötunneln.

Polisen påverkas generellt i dess övervakning av ändrade bestämmelser och trafikregler, så även vid de ändringar som nu föreslås. Ett av syftena med ändringarna är att regelverket ska bli tydligare och att de som tillämpar reglerna ska ges rätt förutsättningar att göra rätt. Därmed förväntas detta förenkla för poliser och trafikinspektörer när de ska kontrollera om villkoren i föreskrifterna är uppfyllda. Krav på E-märkta bredd- och längdmarkeringsskyltar underlättar för Polisen när de ska kontrollera att en skylt uppfyller kraven på reflektion. I övrigt bedöms inte förslagen medföra någon särskilt ökad belastning för Polisen.

Transportstyrelsen påverkas genom att vi behöver uppdatera vissa sidor på vår webbplats. På vår samma webbplats som vi tillhandahåller filer för Sveriges vägmärken kan vi komma att behöva tillhandahålla filer för de fordonsskyltar som vi föreslår i dessa föreskrifter.

### 5.4 Externa effekter

Färder med fordon vars bredd och längd överskrider vad som annars är normalt tillåtet innebär olika utsträckning en viss påverkan för övriga trafikanter. Eftersom förslagen syftar till att reglerna ska bli tydligare samt fler allmänna råd och exempel i bilagorna förväntas den trafiksäkerhetsrisk som dessa färder kan medföra minska. Därmed förväntas även att framkomligheten och tillgängligheten till transportsystemet upprätthålls eller förbättras. Förslaget att föreskrifterna inte omfattar färd genom Muskötunneln för transporter som är bredare än 310 centimeter förväntas särskilt bidra till att öka trafiksäkerhet i tunneln.

Förslaget att bredd- och längdmarkeringsskyltarna kan reflektera både rött och vitt – framåt respektive bakåt – bedöms inte försämra synbarheten och därigenom trafiksäkerheten i någon nämnvärd omfattning.



För de som framför dessa breda eller långa fordon gäller fortfarande de allmänna varsamhetsreglerna i trafikförordningen, till exempel 2 kap. 1 §.

Förslaget förväntas inte få några särskilda externa effekter av betydelse vad gäller hälsa och miljö. Inga särskilt utsatta grupper förväntas påverkas av förslaget.

## 6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

I detta avsnitt redogörs kortfattat vilka alternativa förslag som övervägts och utretts samt varför de föreslagna alternativen valts.

### 6.1 Utmärkning

#### Bredd- och längdmarkeringsskyltar

Enligt Best practice framgår att de diagonala ränderna även kan vara växelvis röda och gula. Detta alternativ har valts bort eftersom det finns en risk att de kan förväxlas med den anordning som finns för anvisning för trafiken och som heter X3, *markeringsskärm för sidohinder, farthinder m.m.*, i vägmärkesförordningen (2007:90). Detta gäller särskilt när rektangulära breddmarkeringsskyltar används.

När X3 används vid ett vägarbete eller tillfälligt av någon annan anledning är dessa växelvis röd och gul. Se bild nedan.



Enligt 8 kap. 4 § första stycket sista meningen vägmärkesförordningen framgår att ingen får sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller ha samma innebörd som en anordning enligt denna förordning. Även om denna bestämmelse i första hand syftar till anordningar som sätts upp i en trafikmiljö gör myndigheten bedömningen att detta även gäller vägmärken och andra anordningar som används på fordon i trafik. Vi ser därmed ingen möjlighet att ha växelvis röda och gula diagonala fält på breddmarkeringsskyltar.

Norge tillåter användning av skyltar med både växelvis röda och vita samt röda och gula diagonala fält. En konsekvens av att vi inte föreslår skyltar med detta utseende blir att transporter som startar i ett land som tillåter sådana skyltar behöver byta dessa vid den svenska gränsen.

Den samlade bedömningen är att det är lämpligast att de diagonala fälten på dessa skyltar endast får ha växelvis röda och vita diagonala fält.

#### **Placering av bredd- och längdmarkeringsskyltar**

Vad gäller placeringen av bredd- och längdmarkeringsskyltar föreslår vi ett nytt allmänt råd som säger att dessa inte bör placeras högre än högst 2,0 meter och vägbanan. Eftersom det är svårt att kunna ta höjd för alla typer av förekommande last kan det vara svårt att ha detta som ett ska-krav i en föreskrift. Men eftersom det finns ett trafiksäkerhetsmässigt skäl till att ändå ha med detta bedömer vi att det är lämpligt att ha med det som ett allmänt råd. Generellt sett monteras skyltarna lägre än 2,0 meter. Vår bedömning är därför att det inte får några större konsekvenser för de som tillämpar reglerna.

#### **Reglerad storlek för varningsskyltar**

Som nämnts i avsnitt 1.1 har gällande föreskrifter enbart en rekommenderad storlek för varningsskyltar. Konsekvenserna av att ändra skyltarnas storlek från *rekommenderad* till ett *ska-krav* innebär att de som köpt skyltar vars storlek avviker från den rekommenderade behöver investera i nya.

Eftersom de tvåradiga skyltarnas storlek har varit helt oreglerad har vi tittat på de skyltar som säljs på marknaden i dag. Eftersom de vanligast förekommande måtten för de tvåradiga skyltarna tycks vara 64 x 62 centimeter eller 70 x 60 centimeter gör vi bedömning att en lämplig storlek för är en bredd på minst 0,6 meter och en höjd på minst 0,5 meter.

För att säkerställa trafiksäkerheten och synbarheten för transporter som transporterar bred eller lång odelbar last bedömer vi att de föreslagna minimistorlekarna på varningsskyltarna är både lämpliga och nödvändiga att ställa. I denna bedömning vägs även in att dagens rekommenderade storlek inte per automatik kan ses som en möjlighet att göra avvikelser ifrån samt de storlekar som idag finns på marknaden för de tvåradiga varningsskyltarna. Förslaget bedöms därmed inte få några större konsekvenser av betydelse.

#### **Genomlysta varningsskyltar**

Vi har övervägt alternativet att tillåta genomlysta varningsskyltar. Av flera skäl har detta alternativ dock valts bort. Det ena skälet är att sådana skyltar oftast sitter fast monterade på fordonet, framförallt den framåtriktade skylten på lastbilen. Därmed finns det en risk att dessa förblir synliga för andra trafikanter även när fordonet inte transporterar bred eller lång last.

Eftersom Transportstyrelsens bemyndigande i 4 kap. 15 och 17 b §§ gäller vid vissa färder där man överskrider bredd- och längdbestämmelserna har vi ingen möjlighet att få föreskriva att skyltarna *inte* får användas eller vara synliga när fordonet eller fordonståget inte är överbrett eller överlångt. Varningsskyltar som sitter synliga för andra trafikanter vid andra färder än transport av lång eller bred odelbar last riskerar därför att medföra minskad eller förlorad respekt och förståelse av dessa skyltar. Se även motiveringen i andra stycket till införande av krav på skyltars skick i avsnitt 3.3.

Ett annat skäl till att vi inte öppnar upp för genomlysta varningsskyltar är att de kan vara mer sårbara för yttre påverkan, till exempel stenskott eller påkörning. Vanliga skyltar är oftast tillverkade av en metallplatta som belagts med reflekterande/fluorescerande material. Dessa klarar därmed yttre påverkan bättre än en skylt som ofta är tillverkad av ett plastmaterial. En genomlyst skylt som utsätts för yttre påverkan eller att dess ljuskälla går sönder under transporten kan därmed i högre grad än användning av en metallskylt medföra att utmärkningen inte uppfyller villkoren i föreskrifterna och därmed inte får fortsätta färden. Om så skett kan det även innebära en förhöjd säkerhetsrisk eftersom andra trafikanter inte ges rätt förutsättningar att upptäcka fordon som transporterar bred eller lång odelbar last.

Med ovanstående i beaktande har vi landat i att inte föreslå användning av genomlysta varningsskyltar.

#### **Skyltarnas skick**

Huvudskälet till att ställa krav på skyltarnas skick är att säkerställa dess synbarhet för andra trafikanter. Kravet är ett funktionsbaserat krav (det säger *vad* som ska uppnås, inte *hur* det ska uppnås) och bygger därmed på en subjektiv bedömning. Vi är medvetna om att det kan vara svåra att bedöma om man uppfyller detta krav eller inte, men bedömer ändå att det i detta fall är lämpligare att ha ett funktionsbaserat krav än ett detaljreglerat krav. En konsekvens av att ha funktionsbaserade krav som riktar sig till enskilda och som sedan ska kontrolleras av Polisen är dock att de ofta är svåra att kontrollera.

Ytterligare en konsekvens av förslaget är att man kan komma att behöva köpa nya skyltar tidigare än vad som behövs utan detta krav. Dock så kan livslängden förlängas genom att man tar bort eller täcker över skyltarna när fordonet inte transporterar last som medför att gällande bredd- eller längdbestämmelser överskrids. En följd effekt av att skyltarna tas bort eller täcks över när de inte behövs är att andra trafikanters respekt och förståelse för dessa skyltar kan öka eftersom skyltarna i högre grad är synliga endast när fordon transporterar bred eller lång odelbar last.

Även om förslaget kan medföra att man behöver köpa nya skyltar oftare än vad man kanske gjort tidigare bedöms förslaget ändå vara motiverat ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Priset på dessa skyltar är i sammanhanget inte särskilt högt och bedöms därför inte innebära någon större investering av betydelse. Denna bedömning stärks ytterligare eftersom man kan förlänga livslängden på skyltarna genom att ta bort dessa när de inte ska användas, det vill säga när fordonets bredd eller längd inte överskrider det största tillåtna.

## 6.2 Tunna lastenheter

När det gäller transport av tunna lastenheter har vi övervägt att förslaget fullt ut ska jämföras med annan bred odelbar last. Vi har tagit del av bilder från transporter med tunna lastenheter samt information av sådan last från Trafikverkets undantagshanterare. Utifrån detta har vi kunnat konstatera att vissa transporter inte är lämpliga att transportera på väg utan extra utmärkning. Till exempel transport av betongelement med utstickande armeringsjärn och tunna plåtar med vassa hörn med mera.

Transport av tunna stålplåtar och liknande har på grund av sin höga densitet en hög vikt, och för att underlätta lastning och lossning med till exempel motviktstruck eller lastmaskin så har dessa plåtar ofta mellanlägg/reglar vilket innebär att antal vassa hörn och skarpa kanter blir många. Dessa kan även i låga farter medföra allvarliga skador på andra trafikanter, framförallt oskyddade sådana. Tunna lastenheter har ofta även en relativt låg höjd vilket gör att den utstickande lasten kan vara svår att uppmärksamma. Även av den anledningen är det svårt fullt ut jämföra tunna lastenheter med annan bred odelbar last utan fara för trafiksäkerheten. Därför gör vi bedömningen att tunna lastenheter inte fullt ut kan jämföras med annan odelbar last, och föreslår därför särskilt utmärkning om inte breddmarkeringsskyltarna kan placeras intill den utstickande lasten.

Vi har även övervägt att införa en definition av vad som avses med tunn lastenhet. Till exempel att lasten bedöms vara en tunn lastenhet om dess höjd är mindre än 10 centimeter. Vi har landat i att det är svårt att göra en sådan definition eftersom det finns en mängd antal olika format och storlekar på laster. Vi ger dock ett allmänt råd om vad som kan anses vara en tunn lastenhet. För den som är tveksam eller osäker om lasten ska definieras som en tunn lastenhet så kan alltid vårt förslag om extra utmärkning nyttjas för att säkerställa att man gör rätt.

Eftersom förslaget i grunden innebär att tunna lastenheter nu omfattas av föreskrifterna kräver färder med sådant gods inte längre undantag från väghållaren. Det enda kravet som tillkommer är den extra utmärkningen. Detta krav kan dock utgå om man breddmarkeringsskyltarna kan placeras

intill de tunna lastenheterna. Förslaget bedöms därför främst ha positiva konsekvenser.

### 6.3 Tider när färd inte får ske

Vårt förslag innebär att vi öppnar upp för transport av bred odelbar last även på fredagarna. Eftersom dagens föreskrifter inte medger färd överhuvudtaget för fredagar (som inte är helgdag eller dag före helgdag) mellan klockan 15.00-00.00 innebär förslaget ytterligare möjligheter att breda transporter även på fredagarna. Ändringen medför dock att vi jämställer färd i mörker på fredagar med övriga vardagar. Eftersom färd på fredagar mellan kl. 15.00-00.00 inte är möjligt enligt dagens föreskrifter så kan den tidsjusteringen i sig inte ses som att det får någon större konsekvenser. Den största konsekvensen får förslag för andra trafikanter eftersom dessa transporter kommer att kunna genomföras även på fredagar efter klockan 15.00 (med undantag i mörker mellan klockan 15.00-20.00). Eftersom vår utredning inte kan påvisa att trafikarbetet på fredagar nämnvärt avviker från övriga vardagar så är det svårt att motivera att inte ändra denna bestämmelse enligt vårt förslag. Antalet transporter av bred odelbar last förväntas heller inte öka med anledning av förslaget. Sammantaget bedöms därför förslaget inte få några negativa konsekvenser av betydelse, varken för de som ska tillämpa föreskrifterna, andra trafikanter eller för trafiksäkerheten i stort.

### 6.4 Ändrad måttenhet för lyktor och dess ljusstyrka

Ett alternativ som övervägts är att bibehålla måttenheten candela (cd) för de lyktor som ska används för att märka ut lasten. Med beaktande av vad vi nämnt i avsnitt 1.4 föreslår vi att måttenheten candela tas bort. Vi har även övervägt möjligheten att använda lumen som måttenhet, detta alternativ har vi valt bort eftersom det inte finns krav att fordonsbelysning ska vara märkt med lumen samt att det svårt att rakt av översätta exempelvis en lampas wattal till lumen. Eftersom vi strävat efter att ha enkla regler som också kan kontrolleras har vi landat i att motsvarande krav som gäller för cykelbelysning är lämpligt att använda även för denna utmärkning. Även om det bygger på en subjektiv bedömning så är kravet även kontrollerbart och kräver ingen ljusmätning. utrustning.

### 6.5 Lastens placering

Vid visst sorts gods kan det kanske vara mer ändamålsenligt att placera lasten så att den endast sticker ut på den ena sidan. Eftersom dessa föreskrifter hantera generella breddöverträdelser vid odelbar last blir även bestämmelsen generell och kan inte ta höjd för alla förekommande typer av gods. Är det inte möjligt att placera godset på sådant sätt finns det alltid en möjlighet att ansöka om undantag hos vägghållaren, se avsnitt 6.7. Vi

bedömer därför att denna ändring endast i undantagsfall innebär någon större skillnad för de som ska tillämpa bestämmelserna. Förslaget bedöms därför inte få några större konsekvenser av betydelse.

#### 6.6 Ändring från "allmän väg" till "väg som inte är enskild"

TSFS 2010:142 gäller för färd på allmänna vägar. Enligt vår uppfattning innebär det att nu gällande föreskrift inte gäller för färd på kommunala gator. Vårt förslag är att detta ändras så att föreskrifterna även kommer att omfatta sådana gator. För att åstadkomma detta föreslår vi att *allmän väg* ändras till *väg som inte är enskild*.

Förslaget får främst konsekvenser för kommunerna, se avsnitt 0. För de som tillämpar bestämmelser innebär det att tillämpningsområdet för föreskrifterna blir större. Eftersom föreskrifterna inte är tillämpliga på vägar där den största tillåtna fordonsbredden begränsats genom lokala trafikföreskrifter begränsas dock konsekvenserna för kommunerna något.

Med beaktande av vad som framgår av avsnitt 1.6 och 0 ser vi inte att det finns något annat lämpligt alternativ än att föreskrifternas tillämpningsområde ska ändras enligt förslaget.

#### 6.7 Vändningskrav

Enligt TSFS 2010:142 ska fordonståget med last kunna vända (270 grader) inom en cirkelring som har en yttre radie på 16,5 meter och en inre radie på 7,50 meter. Vi föreslår att detta krav ska tas bort.

Som konstaterats i avsnitt 1.7 är dagens bestämmelse svår att kontrollera, både för tillämparen och kontrollerande myndighet. Därför risker regler med sådan utformning att få låg eller obefintlig regelefterlevnad. Av det kan man dra slutsatsen att kravet i praktiken inte fyller någon praktisk funktion. Särskilt med beaktande att uppfyllt vändningskrav inte heller per automatik betyder att det är möjligt att ta sig fram i samtliga trafikmiljöer även om färden med stöd av föreskrifterna ändå medges. Oaktat föreskrivet vändningskrav eller inte så gäller fortfarande de allmänna varsamhetsreglerna som bland annat anges i trafikförordningens andra kapitel. Förslaget att ta bort vändningskravet bedöms därför inte få några konsekvenser av betydelse.

#### 6.8 Färd genom Muskötunneln

Enligt nu gällande föreskrifter är färd genom Muskötunneln tillåten upp till och med 350 centimeters bredd. Om bredden på transporten överskrider 310 centimeter och måste färdas genom Muskötunneln är det lämpligare att undantag söks hos väghållaren enligt 13 kap. 3 § punkten 11

trafikförordningen. Detta alternativ följer även nu gällande systematik för bilaga 1.

Det alternativ vi föreslår är att föreskrifterna inte ska vara tillämpliga genom Muskötunneln när bredden på en transport överstiger 310 centimeter. En konsekvens av detta blir att det krävs undantag från väghållaren direkt när bredden överstiger 310 centimeter vilket i förekommande fall medför en ökad administrativ börda och ökade kostnader för berörda företag och väghållare. Eftersom tunnelns bredd är fysiskt begränsad och att större bredder än 310 centimeter kan innebära en trafiksäkerhetsrisk bedöms vårt förslag – trots de identifierade konsekvenserna – vara nödvändigt att införa.

### 6.9 Övergångsbestämmelser

Ett alternativ hade varit att låta de breddmarkerings skyltar och reflexanordningar som idag används för att märka ut lasten även fortsättningsvis skulle vara tillåtna utan någon övergångsbestämmelse. Det alternativet har vi valt bort eftersom vi vill att skyltar med växelvis röda och vita fält ska förknippas med fordon som är längre och bredare än vad som annars är tillåtet.

Alternativet att inte införa en övergångsbestämmelse skulle medföra att samtliga skyltar måste bytas vid exakt samma tid, det vill säga tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande. Det skulle också kunna medföra att de som tillverkar och tillhandahåller sådana skyltar inte skulle hinna få fram tillräckligt med skyltar till föreskrifterna träder i kraft. Eftersom skyltarna kostar mellan cirka 500 och 1000 kronor/styck bedöms att en övergångsbestämmelse på två år bör vara tillräcklig från att dessa föreskrifter beslutats. Övergångsbestämmelsen har även en koppling till vårt förslag att ställa krav på skyltarnas skick på så sätt att de som i dag använder skyltar som är i ett gott skick inte ska behöva kassera dessa. En övergångsbestämmelse bedöms därför som nödvändigt att införa eftersom konsekvenserna blir oproportionerligt stora i förhållande till dess nytta.

## 7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreskrifter om färd med bred odelbar last meddelas med stöd av bemyndigande i 4 kap. 15 § trafikförordningen, och föreskrifter om färd med lång odelbar last meddelas med stöd av bemyndigande i 4 kap. 17 b § samma förordning.

## **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regeringens bemyndigande och de föreskrifter vi föreslår bedöms inte gå utöver de skyldigheter som följer av direktivet 96/53/EG. Det finns inga andra internationella regler som berör detta.

Eftersom förslagen innehåller tekniska krav på bland annat fordonsskyltar kommer förslagen att anmälas till kommissionen enligt direktiv (EU) 2015/1535<sup>14</sup>. Sverige har implementerat detta direktiv genom förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Tidpunkten för ikraftträdandet får anpassas efter det att processen för notifiering är slutförd. Bedömningen är att föreskrifterna kan träda i kraft under första halvan av 2023.

Eftersom vi inför övergångsbestämmelser av de breddmarkeringsskyltar och reflexanordningar som ska användas vid längd och breddöverskridande gör vi bedömningen att det inte behöver tas någon särskild hänsyn vad gäller tidpunkt för ikraftträdande av dessa föreskrifter och allmänna råd. Därmed finns det inget som hindrar ett ikraftträdande relativt omgående efter att föreskrifterna beslutats.

Vidare görs bedömningen att det kan finnas behov av speciella informationsinsatser. De som utför transporter av lång eller bred odelbar last, det vill säga främst åkerier och chaufförer, behöver få information om de nya bestämmelserna. Till exempel hur utmärkning ska vara utförd och de nya kraven för skyltarna. Här bedöms till exempel Sveriges åkeriföretag, Transportarbetareförbundet och berörda branschtidningar var värdefulla för att nå ut med denna information.

När de nya bestämmelserna är beslutade kan Transportstyrelsen även behöva ge ut information på hemsidan. Det kan även finnas anledning att beakta om myndigheten bör publicera filer som underlättar för de som ska tillverka de skyltar som föreskrivs.

---

<sup>14</sup> Om EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (kodifiering)



## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Samtliga förslag ligger i linje med de transportpolitiska målen eftersom de syftar till att säkerställa samhällseffektiva och långsiktigt hållbara bestämmelser för tillverkare och transportörer av gods som innebär längre och bredare transporter än som annars är normalt. Genom tydligare regler och fler allmänna råd och exempel förväntas förslagen bidra till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Framkomligheten i transportsystemet påverkas alltid i olika grad av transporter, och det gäller särskilt vid transporter av breda och långa transporter. Förslagen har en koppling till att uppfylla funktionsmålet på så sätt dessa transporter ska kunna utföras utan att trafiksäkerheten åsidosätts. Genom tydligare regler förväntas regelefterlevnaden öka, vilket förväntas leda till ökad trafiksäkerheten och minska antalet olyckor eller tillbud. Därmed förväntas förslagen bidra till att tillgängligheten till transportsystemet blir bättre.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Hänsynsmålet (säkerhet, hälsa och miljö) bedöms påverkas positivt av de föreslagna regleringarna. Genom till exempel krav på ytterligare utmärkning när godset består av tunna lastenheter, krav på skyltarnas skick och tydligare bestämmelser om hur utmärkningen ska vara utförd förväntas förslagen bidra till att öka trafiksäkerheten och på så sätt bidra till hänsynsmålet.

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
<b>Företag</b>	<p>Tydligare regler som ska göra det lättare att göra rätt och därmed ökad trafiksäkerhet.</p> <p>Underlättar gränsöverskridande trafik.</p> <p>Transport av tunna lastenheter utan undantag av väghållaren.</p> <p>Vid transport av lång last som är högst 30 meter behöver inte undantag sökas hos väghållare för färd på kommunala gator</p>	<p>Eventuellt ökade eller tillkommande kostnader för de som har köpt på sig skyltar som inte får användas efter utgången av 2024.</p>	-	-
<b>Medborgare</b>	<p>Tydligare regler som gör det lättare att göra rätt bedöms medföra ökad trafiksäkerhet.</p> <p>Tydligare utmärkning och gott skick på skyltarna gör det lättare för andra trafikanter att uppmärksamma transportererna.</p>	-	-	-
<b>Staten m.fl.</b>	<p>Minskat antal undantagsansökningar för transporter av tunna lastenheter samt lång odelbar last på kommunala gator.</p> <p>Tydligare regler som underlättar polisens kontroller.</p>	<p>Kommunerna kommer inte att ha samma kontroll på transporter av lång odelbar last på kommunala gator.</p> <p>Haninge kommun kan få tillkommande ansökningar om undantag för färd genom Muskötunneln.</p>	-	-
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>				

## **D. Samråd**

Samråd har genomförts med Sveriges åkeriföretag, Trafikverket, Sveriges kommuner och Regioner (SKR). Samtal har även genomförts med transportföretag som utför breda och långa transporter samt tillverkare av skyltar.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Pär Ekström, utredare  
010-495 55 13  
[par.ekstrom@transportstyrelsen.se](mailto:par.ekstrom@transportstyrelsen.se)

Jonas Malmstig, verksjurist  
010-495 56 85  
[Jonas.malmstig@transportstyrelsen.se](mailto:Jonas.malmstig@transportstyrelsen.se)