

Datum  
2023-10-23Dnr/Beteckning  
TSF 2018-176Handläggare  
Kristofer Elo  
Väg och järnväg  
Trafikant  
Trafikantregler

## Konsekvensutredning av Transportstyrelsens nya allmänna råd om färd med breda fordon eller långa fordonståg

### Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår nya allmänna råd om undantag för färd med långa fordon eller fordon med lång odelbar last och nya allmänna råd om undantag för färd med breda fordon och fordon med bred odelbar last. Dessa ersätter de allmänna råden i VVFS 2000:126, VVFS 2004:142, TSFS 2009:62 och TSFS 2009:64.

I förhållande till nu gällande allmänna råd innehåller förslaget ändringar inom följande områden:

- utmärkning<sup>1</sup> och ljusstyrka för lyktor
- tider när färd inte bör ske
- vissa bestämmelser om handläggningen hos beslutsmyndigheterna
- bestämmelser om lastens storlek tas bort
- bestämmelser om varningsbil vid färd på motorväg i dagsljus tas bort

I de allmänna råden om färd med breda fordon ändras råden om tunna lastenheter och råden om nyttillverkade hus eller hussektioner tas bort. Råden kompletteras även med att utmärkning av EG-mobilkranar och motorredskap kan vara utförd med dekal.

I råden om färd med långa fordon ändras måttet för när den sökande ska bifoga ett färdvägsintyg från 30 till 35 meter samt rådet för last som skjuter ut mer än fem meter bakom centrum av den sista axeln. Råden kompletteras även med att samråd bör genomföras vid transporter som ska passera plankorsningar med spårväg.

### A. Allmänt

Allmänna råd är generella rekommendationer om tillämpningen av en författning (lag, förordning eller föreskrifter) som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende. Se 1 § författningssamlingsförordningen (1976:725). I detta fall riktar sig de generella rekommendationerna till de statliga väghållarna, Trafikverkets regioner, och de kommunala väghållarna när de prövar ansökningar om undantag för fordon som vid färd på väg som

<sup>1</sup> Med utmärkning avses bredd- och längdmarkeringsskyltar, var dessa bör placeras, storlekar på varningsskyltar samt råd om skyltars skick.

är enskild är bredare eller längre än vad som är tillåtet enligt trafikförordningen (1998:1276)<sup>2</sup>. Denna konsekvensutredning omfattar allmänna råd för breda transporter och allmänna råd för långa transporter. Råden ska endast tillämpas för färd med fordon eller fordonståg som är bredare än 260 centimeter eller längre än 24 meter.

Som angetts ovan är det Trafikverkets regioner samt Sveriges kommuner som beslutar om undantag från bestämmelser som rör längd och bredd. Av 13 kap. 3 § första stycket 25 trafikförordningen framgår dock att i fråga om undantag från särskilda trafikregler om bredd och längd i lokala trafikföreskrifter är den statliga väghållningsmyndighetens bemyndigande begränsat till när undantaget avser mer än en kommun inom ett län. Detta innebär att undantag från lokala trafikföreskrifter för färder som avser mer än ett län, kräver undantag från såväl den trafikverksregion där färden påbörjas samt den eller de kommuner som meddelat sådana föreskrifter.

Av 13 kap. 4 § första stycket trafikförordningen, framgår att undantag endast får medges om färd kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

Transportstyrelsens beslutade år 2009 allmänna råd om undantag för färd med långa fordon och allmänna råd om undantag för färd med breda fordon (TSFS 2009:62 och TSFS 2009:64). Dessa fungerar som ett stöd för beslutsmyndigheterna för att uppfylla de krav som finns i trafikförordningen. Råden bidrar till att underlätta beslutsmyndigheternas ärendehandläggning samt till att villkor i besluten blir likartade oavsett vilken myndighet som beslutat ett ärende. Väljer de att inte tillämpa råden behöver de ställa andra villkor för att förordningens krav ska uppfyllas. De väghållare<sup>3</sup> vi varit i kontakt med har framfört att dessa allmänna råd utgör en viktig del i deras arbete med ansökningar om undantag för fordon som är bredare eller längre än vad som annars är normalt tillåtet.

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

Nu gällande allmänna råd beslutades år 2009. Mycket har förändrats sedan dess vad gäller utformningen av väginfrastrukturen, de tekniska hjälpmedel som finns, mängden trafik och det gods som fraktas på vägar.

Antalet vägar med fysisk mittseparering har ökat och även trafikmängden på vägarna. Behovet av transporter som är bredare eller längre än vad som normalt är tillåtet har också ökat över tid. Antalet ansökningar om undantag som de statliga väghållningsmyndigheterna, Trafikverkets regioner, har handlagt från år 2011 till och med år 2022 har ökat från drygt 24 000 till

---

<sup>2</sup> Se 13 kap. 3 § första stycket 11 trafikförordningen (1998:1276).

<sup>3</sup> En väghållare är någon av de statliga väghållningsmyndigheterna eller någon av Sveriges kommuner.

cirka 34 000<sup>4</sup>. Nu gällande allmänna råd behöver därför anpassas efter dagens situation och göras mer tidsenliga för att fylla sitt syfte.

### 1.1 Färdvägsintyg

Av punkten 6 i TSFS 2009:62 framgår att sökande bör bifoga en redogörelse för kontroll av färdvägen (färdvägsintyg) när fordonets eller fordonstågets längd överskrider 30 meter. Av den information som vi fått från Trafikverket innehåller majoriteten av inkomna färdvägsintyg mellan längderna 30 och 35 meter inga identifierade hinder. Till detta kan det även tilläggas att det skiljer sig i kravnivå mellan de allmänna råden för breda fordon och långa fordon vad det gäller när krav på färdvägsintyg bör ställas.

Dagens gällande råd bidrar till ett onödigt administrativt arbete, både för väghållare som rekommenderas att kräva färdvägsintyg och även för de aktörer som behöver ta fram dessa intyg.

### 1.2 Nyttillverkade hus och hussektioner

Av punkten 11 i TSFS 2009:64 framgår att undantag för transport av nyttillverkade hus eller hussektioner inte bör medges om bredden överstiger 415 centimeter. Som skäl för detta anges i denna punkt hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten. Detta råd innebär en specifik reglering för vissa laster.

Våren 2020 mottog Transportstyrelsens ett brev från bransch- och arbetsgivarorganisationen Trä- och Möbelföretagen där den framförde sina synpunkter på just detta allmänna råd. Organisationen framförde att rådet innebär problem för de svenska tillverkarna av nyttillverkade hus och hussektioner eftersom det begränsar måtten på deras byggnationer. Begränsningen på 415 centimeter bedöms därför påverka den inhemska industrin av nyttillverkade hus och hussektioner.

Av Trafikverket har vi fått information att det kommer fraktfartyg till svenska hamnar med hussektioner som tillverkats i andra länder och som är bredare än 415 centimeter. Om dessa transporter med tillämpning av gällande allmänna råd inte ges undantag blir godset kvar i hamnen alternativt behöver fraktas tillbaka till avsändaren. Detta leder till att dessa transporter generellt sett medges undantag och ges möjlighet att föras på svenska vägar då de annars skulle dämna upp svenska hamnar eller behöva skeppas tillbaka till ursprungslandet. Svenska tillverkare å andra sidan konstruerar husmoduler som är högst 415 centimeter. Denna olikhet riskerar ge tillverkare av nya hus och hussektioner från andra länder en konkurrensfördel gentemot de svenska företagen, då de kan tillverka större och färre sektioner som ska transporteras. Eftersom det finns ett behov av att utföra

---

<sup>4</sup> Underlaget om antalet ansökningar kommer från dialog med Trafikverket.

dessa transporter med bredare hus och hussektioner än 415 centimeter har Trafikverket framfört att man ser det som problematiskt att medge undantag med hänsyn till de gällande allmänna råden.

Transporter med annan bred odelbar last, på samma tid och vägsträcka, kan medges undantag trots att det har samma eller större bredd. Detta allmänna råd är alltså strängare än vad som gäller för annan last än hus eller hussektioner.

### 1.3 Tider när färd inte bör ske

Punkterna 17 i TSFS 2009:62 och TSFS 2009:64 anger specifika dagar och tider när färd inte bör ske. Nu gällande allmänna råd har förts över från tidigare regelverk som Vägverket beslutade. Då ansvarade Vägverket för såväl regelgivning som hantering av ansökningar om undantag för transport av odelbar last. Punkt 17 i TSFS 2009:62 och TSFS 2009:64 råd ger beslutande väghållningsmyndigheter ett råd om hur de ska fatta beslut i undantagsärenden utan att det har en direkt koppling till trafiksäkerheten.

Det förekommer dock fall i de allmänna råden om undantag för färd med långa respektive breda fordon då det är motiverat att Transportstyrelsen har råd kring ställningstagande för att upprätthålla trafiksäkerheten, rätts-säkerheten eller allas lika behandling. Ett exempel är att vi inte har för avsikt att ta bort rekommendationerna vid färd i mörker. Av trafiksäkerhetsmässiga skäl är det viktigt att dessa breda eller längre fordon inte förs i mörker och sämre ljus- och siktförhållanden eftersom det till exempel är svårt att upptäcka oskyddade trafikanter.

### 1.4 Ändring till följd av nya föreskrifter om färd med bred respektive lång odelbar last

Den 21 juni 2023 beslutade Transportstyrelsen två nya författningar, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:36) om färd med bred odelbar last och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:37) om färd med lång odelbar last. Föreskrifterna trädde ikraft den 1 september 2023. Vilka skyltar och lyktor som används för att märka ut lastens yttersta kant har uppdaterats genom dessa författningar. Eftersom föreskrifternas villkor på utmärkning ligger till grund för motsvarande delar i de allmänna råden behöver råden också ändras.

Genom att TSFS 2023:36, till skillnad från de äldre reglerna, även omfattar transport av tunna lastenheter behöver de allmänna råden ändras i den del de omfattar tunna lastenheter så att de harmonierar med föreskriftsförslaget.

### 1.5 Vad ett beslut bör innehålla

Ett annat problem med dagens allmänna råd är att dessa – även om det är allmänna råd från Transportstyrelsen – har sin grund i den tidigare organisationen Vägverket. Innan Transportstyrelsen bildades 2010 ansvarade Vägverket för såväl undantagshantering för transporter av odelbar last som för beslut om de regler som dessa transporter omfattas av. Förutsättningarna för vilka råd som Transportstyrelsen ställer i dessa allmänna råd har därför förändrats sedan nu gällande råd beslutades. De allmänna råden kan därför bara avse sakfrågor som grundas i trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Råden kan inte omfatta hur själva ärendehantering ska bedrivas hos Trafikverkets regioner eller hos Sveriges kommuner. De myndigheter som beslutar om undantag med stöd av 13 kap. 3 § trafikförordningen bör ha eget ansvar och kompetens nog att tillämpa krav på handläggning och utredning enligt förvaltningslagen. Sådana råd behöver därför ändras eller helt tas bort.

### 1.6 Råd gällande lastens storlek

Av 13 kap. 4 § fjärde stycket trafikförordningen framgår att undantag som föranleds av lastens längd eller bredd endast får medges om lasten är odelbar. I förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinition definieras odelbar last som last som inte utan risk för onödiga kostnader eller skador kan delas upp i två eller flera dellaster.

I punkterna 7 i både TSFS 2009:62 och 2009:64 finns råd som säger att lastens storlek bör betraktas som ett särskilt skäl för undantag endast om godset inte kan tillverkas eller emballeras i mindre delar utan att det medför en väsentlig kostnad. Rådet är till karaktären en beskrivning av definitionen av odelbar last och tillför egentligen inget ytterligare till dessa allmänna råd.

### 1.7 Varningsbil vid färd på motorväg i dagsljus

Genom råden i TSFS 2009:62 och TSFS 2009:64 rekommenderas att undantag för färd med fordonståg längre än 30 meter eller fordon som är bredare än 310 centimeter bör innehålla villkor på varningsbil. I punkten 42 i TSFS 2009:62 och punkten 33 i TSFS 2009:64 finns dock råd med innebörden att villkor om varningsbil kan utgå vid färd i dagsljus på motorväg. Vidare framgår att villkor på att varningsbil bör förekomma vid färd på motorväg med stora trafikmängder vid dagsljus. Trafikverket har uppgett att de sedan år 2016 har som praxis att alltid ha villkor på varningsbil. I vilken omfattning kommunerna nyttjat denna möjlighet har vi dock ingen samlad bild av. Enligt 13 kap. 3 § 11 trafikförordningen får en kommun endast medge undantag för färd inom en kommun. Transporter som utförs inom en kommun börjar och slutar sannolikt på andra vägar och gator än motorvägar där varningsbil bör vara ett villkor. Dessa transporter

torde rimligtvis ske på en tämligen begränsad sträcka på motorvägar. Beslut som meddelats av Trafikverket kan däremot avse betydligt längre sträckor. Behovet av att ändra dessa allmänna råd borde därför vara störst för Trafikverket. Undantaget om att inte använda varningsbil på motorväg vid dagsljus kan även innebära en trafiksäkerhetsrisk.

### 1.8 Råd om undantag för last som skjuter ut bakåt

I nu gällande allmänna råd om färd med långa fordon framgår att ett undantag inte bör medges om lasten skjuter ut mer än fem meter bakom centrum av fordonets eller fordonstågets sista axel. Det finns ett behov av transporter vars längd medför att lasten skjuter ut mer än fem meter. I kontakt med Trafikverket har de meddelat att de generellt inte medger undantag när last skjuter ut mer än fem meter bakom centrum på sista axeln om fordonståget samtidigt är kortare än 35 meter, lasten inräknad. När last skjuter ut mer än fem meter och fordonstågets längd överstiger 35 meter ställer de villkor på att ett vägtransportledarfordon ska befinna sig nära den utskjutande lasten. Rådet bör därför justeras så att det är anpassat för det transportbehov som finns samtidigt som trafiksäkerheten inte åsidosätts.

### 1.9 Utmärkning av EG-mobilkranar och motorredskap

Fordon som utan last är bredare än den största tillåtna bredden – 260 centimeter – är inte helt ovanliga i trafiken, till exempel traktorer, dumprar och mobilkranar. Utan medgivet undantag får fordon som är bredare än 260 centimeter inte föras på andra vägar än enskilda. Det finns dock undantag i 4 kap. 15 § trafikförordningen för vissa fordon och viss last eller utrustning.

Enligt nu gällande allmänna råd görs det ingen skillnad på utmärkningen vid transport av bred odelbar last eller om det handlar om ett fordon som är bredare än vad som är normalt tillåtet. Via Trafikverket har vi fått synpunkter att det finns praktiska problem för exempelvis mobilkranar att ha monterade breddmarkeringsskyltar. Det har även inkommit önskemål att utmärkningen på dessa fordon ska kunna vara utförd som dekaler. Av den anledningen behöver de allmänna råden ses över vad gäller kraven på utmärkning.

### 1.10 Språkliga och strukturella ändringar

Utöver de problem och skäl som beskrivs ovan så är nu gällande råd i behov av språkliga uppdateringar och strukturella ändringar. Råden bör även stämma överens med strukturen i de nya nu gällande föreskrifterna och allmänna råd om färd med bred respektive lång odelbar last.

## 2. Vad ska uppnås?

Syftet med de allmänna råden är att vara ett stöd för Sveriges kommuner och Trafikverkets regioner vid prövning av ansökningar om undantag för

färder med breda eller långa fordon samt transport av bred eller lång odelbar last. De allmänna råden ska bidra till ökad effektivitet, likabehandling och rättssäkerhet i hanteringen såväl hos staten som hos kommunerna. Råden syftar också till att beviljade undantag får en likartad utformning vad gäller särskilda villkor, som utmärkning och lyktor, oavsett beslutsmyndighet och utan att det är på bekostnad av trafiksäkerheten, framkomligheten eller tillgängligheten för alla som befinner sig i transportsystemet.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om de allmänna råden inte ändras kommer de problem som finns beskrivna i kapitel 1 att kvarstå.

#### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering förutom att upphäva de nu gällande råden och därefter inte besluta några nya.

Alternativet att upphäva de allmänna råden helt kommer medföra att Trafikverkets regioner och Sveriges kommuner inte har något vägledande stöd vid handläggningen av ärenden om undantag för långa och breda transporter. Detta riskerar att försvåra skapandet och upprätthållandet av en enhetlig praxis inom området. I vart fall initialt torde det även kunna innebära ökade administrativa kostnader för Trafikverket och kommunerna om vägledning saknades.

#### **3.3 Regleringsalternativ**

Vi föreslår följande borttagna, ändrade och nya allmänna råd.

##### **Färdvägsintyg**

Förslaget innebär att gränsen i de allmänna råden om färd med långa fordon för när den sökande bör bifoga ett färdvägsintyg till ansökan ändras från 30 meter till 35 meter.<sup>5</sup>

##### **Nyttillverkade hus och hussektioner**

Förslaget innebär att vi helt tar bort dagens allmänna råd som säger att undantag för nyttillverkade hus och hussektioner inte bör medges om bredden överstiger 415 centimeter. Undantag för bred odelbar last bör – så långt det är möjligt – bedömas utifrån dess storlek och inte vad lasten består av.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> TSFS 2009:62 6

<sup>6</sup> TSFS 2009:64 11



**Tider när färd inte bör ske**

Förslaget träffar transporter som är bredare än 310 centimeter eller längre än 30 meter och innebär att vi helt tar bort de tider som anges i nu gällande allmänna råd för fredagar, dag före sön- eller helgdag samt söndagar och helgdagar. Däremot behåller vi den del av råden som säger att undantag inte bör medges då tät trafik förväntas. För att tydliggöra vad som avses med tät trafik ger vi även ett antal exempel på detta.<sup>7</sup>

**Ändringar till följd av nya föreskrifter**

Vi föreslår att de i dag gällande råden ändras så att de anpassas efter föreskrifterna TSFS 2023:36 och TSFS 2023:37 som nyligen trädde i kraft. Detta avser råd om;

- utmärkning med fordonsskyltar för att märka ut lång och bred last vad det gäller utseende och storlekar
- varningsskyltar för bred eller lång last vad det gäller storlekar och utseende
- skyltars skick vad det gäller utseende och slitage
- ljusstyrka på lyktor och placering av dessa i förhållande till fordonsskyltar
- användning av varningslyktor på fordon som är breddare än 310 centimeter under mörker eller begränsad sikt
- tunna lastenheter, hur och när dessa bör märkas ut

Som komplettering till nu gällande föreskrifter om färd med bred respektive lång odelbar last läggs det till att reflexmaterial även kan vara E-märkta enligt ECE-reglemente 150. Även kravet på att materialet ska uppfylla kraven enligt ECE-reglemente 104 Klass C ändras till att hela reglementet 104 kan tillämpas.

**Vad ett beslut bör innehålla**

Vårt förslag är att allt som anges i punkterna 19 (vad ett beslut bör innehålla) i båda nu gällande allmänna råd tas bort och ersätts med ett antal villkor om vad Transportstyrelsens bedömer är viktigt att ha med för att trafiksäkerheten och framkomligheten inte ska äventyras. Vi föreslår även villkor om att föraren innan färden påbörjas ska förvissa sig om att färdvägen är framkomlig, att färd inte får ske när sikten är nedsatt samt villkor på utmärkning och varningslykta. Om bredden är större än 310 centimeter föreslår vi att beslut – i likhet med nu gällande allmänna råd – bör förenas med villkor på varningsbil, villkor för varningsbilen och kommunikation mellan fordonen. Vid bredd över 450 centimeter samt längd över 35,0 meter kvarstår nu gällande råd att beslut om undantag bör förenas med villkor på eskort.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> TSFS 2009:62 17 och TSFS 2009:64 17

<sup>8</sup> TSFS 2009:62 19 och TSFS 2009:64 19



**Lastens storlek**

Vi föreslår att de allmänna råden för vad som anses vara särskilda skäl för undantag vid transport av odelbar last tas bort.<sup>9</sup>

**Varningsbil vid färd på motorväg i dagsljus**

I nu gällande allmänna råd anges att villkor på varningsbil vid färd på motorväg som inte har stor trafikmängd kan utgå i dagsljus.<sup>10</sup> Förslaget är att vi tar bort rådet att varningsbil inte behövs vid färd på motorväg i dagsljus. Därigenom är rådet att varningsbil behöver villkoras vid färd på motorväg i dagsljus. Vaghållningsmyndigheterna behöver därmed inte ta särskild ställning till om det är stor eller liten trafikmängd på en motorväg, utan att villkor på varningsbil när längden och bredden är större än 30 meter respektive 310 centimeter alltid bör ställas.

**Råd om undantag för last som skjuter ut bakåt**

Enligt nu gällande allmänna råd om färd med långa fordon bör det inte medges att lasten skjuter ut mer fem meter bakom centrum på sista axeln.<sup>11</sup> Vårt förslag är att ändra rådet till att lasten får skjuta ut mer än 5 meter, dock med villkoret att fordonstågets längd, lasten inräknad, överstiger 35 meter. Att vi föreslår en gräns på 35 meter grundar sig på bedömningen att det bör vara möjligt att transportera lång odelbar last på fordonståg som är kortare än 35 meter utan att lasten sticker ut mer än fem meter bakom centrum på sista axeln.

**Utmärkning av EG-mobilkranar och motorredskap**

Enligt nu gällande allmänna råd görs det ingen skillnad på utmärkning för färd med bred odelbar last eller om det handlar om färd med fordon som utan last är bredare än vad som är tillåtet. Utmärkningen bör ske på samma sätt.

Vårt förslag är att utmärkning av bredd på EG-mobilkranar och motorredskap kan ha andra storlekar och kan även vara utförd som dekal. Vidare föreslår vi att utmärkning av bredden på dessa fordon inte behöver vara belyst. Dekalerna kan vara anpassade efter fordonets formgivning och placeringen av lyckor och reflexer som är föreskrivna för fordonet. Eftersom dessa fordon har belysning föreslår vi även att lyktor och reflexer som ska användas under mörker, i skymning eller gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter får undantas. Förslaget påverkar inte bestämmelsen om att de bör vara E-märkta samt vinklar, färger och bredd på de röd-vita fälten.

---

<sup>9</sup> TSFS 2009:62 7 och TSFS 2009:64 7

<sup>10</sup> TSFS 2009:62 42 och TSFS 2009:64 33

<sup>11</sup> TSFS 2009:62 10

**Samråd**

Om en transport måste passera en plankorsning med järnväg och längden på fordonet eller fordonståget överskrider 35 meter anger nu gällande råd att samråd bör ske med järnvägens förvaltare. Då plankorsningar även kan vara med spårväg kompletteras bestämmelsen så att samrådet även gäller innehavare av spårväg.

**Ersätta äldre allmänna råd**

De nya allmänna råd som presenteras i denna utredning föreslås ersätta de som idag finns publicerade i VVFS 2000:126, VVFS 2004:142, TSFS 2009:62 och TSFS 2009:64.

**3.4 Andra ändringar som övervägts**

Nedan presenteras områden som vi utrett och övervägt men valt att inte ändra eller ta bort.

**Ta bort samråd med Polisen**

Av punkten 13 i TSFS 2009:62 och punkten 14 i TSFS 2009:64 framgår att samråd med Polisen bör ske när längden eller bredden överskrider 35 meter respektive 450 centimeter. I diskussion med både Trafikverket och Polisen har det framkommit att Trafikverket endast undantagsvis samråder med Polisen i enlighet med dessa allmänna råd. Polisen har i sin tur meddelat att de generellt sett inte har något behov av att yttra sig, men vill ändå kunna ges denna möjlighet om en transport bedöms få stor påverkan på trafiken.

Med anledning av vad som framkommit har vi övervägt att helt ta bort dessa allmänna råd alternativt att skriva in en mer funktionsbaserad lydelse och ta bort de exakta måttangivelserna. Eftersom dessa allmänna råd inte enbart riktar sig till handläggare vid Trafikverkets regioner utan även till handläggare vid samtliga kommuner ser vi ändå ett värde i att behålla dessa två råd. Råden hindrar inte att Trafikverkets regioner och Polisen gör egna överenskommelser när de ska samråda med varandra. Det finns heller inte särskilt reglerat i någon annan författning att väghållningsmyndigheterna ska samråda med Polisen i dessa ärenden.

**Ändring när villkor på vägtransportledare bör ställas**

Enligt nu gällande allmänna råd om färd med breda fordon framgår att beslut om undantag bör förenas med villkor på vägtransportledare när en transport är bredare än 450 centimeter. Det kan även finnas behov av att ge anvisningar för annan trafik vid mindre bredder än 450 centimeter, till exempel när vägens bredd inte tillåter möte med andra fordon i trafik. Vi har övervägt alternativet att ändra dessa mått. Vår slutsats är dock att en sådan ändring får stora konsekvenser och vår bedömning är att en sådan ändring kräver en särskild utredning som vi inte har haft möjlighet att göra inom ramen för detta arbete. Vid kontakt med Trafikverket har det framkommit

att de redan i dag ställer villkor om vägtransportledare när en transport medför att det finns behov av att ge anvisning för annan trafik. Om, och i så fall i vilken omfattning, kommunerna tillämpar motsvarande är dock inte känt.

#### **4. Vilka är berörda?**

##### **4.1 Företag**

De företag som främst berörs är de som transporterar och ingår i transport av bred och lång odelbar last med stöd av undantagsbeslut från väghållare samt tillverkare av sådana skyltar som föreslås. Tillverkare av sådant gods som vid transport på väg som inte är enskild kräver undantag från väghållaren berörs i viss mån av förslagen. Företag som tillhandahåller eller har förare av varningsbil samt vägtransportledare påverkas till viss del. Hur många företag som berörs är svårt att fastställa i och med att ett och samma företag kan göra flera ansökningar per år och att vissa ansökningar sker till kommuner där det inte finns någon sammanställning över hur många ansökningar som getts in.

De transportföretag som skulle kunna beröras bedöms vara små, medelstora och 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. Tillverkare av skyltar bedöms vara små, medelstora och stora företag.

Indirekt berörs de som utför transporter med stöd av undantag från väghållningsmyndigheterna, tillverkare av sådant gods som medför att transport av godset på väg som inte är enskild kräver undantag från väghållare.

##### **4.2 Medborgare**

Medborgarna berörs i mycket liten utsträckning av förslagen, förutom när det gäller att i trafiken förstå och uppmärksamma att det sker en bred eller lång transport.

##### **4.3 Staten och kommuner**

De som direkt berörs av dessa allmänna råd är de statliga väghållningsmyndigheterna (Trafikverkets regioner) och kommunerna i deras hantering av ansökningar om undantag för färder med fordon eller fordonståg som, med eller utan last, är bredare eller längre än vad trafikförordningens bestämmelser medger.

Polisen påverkas i deras bevakning av transporter som genomförs med stöd av undantagsbeslut från väghållare.

## 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.

Allmänna råd är inte bindande men då väghållningsmyndigheterna som huvudregel kan förväntas följa de allmänna råden får det indirekta konsekvenser för företagen.

#### **Transportföretag**

Förslaget att höja gränsen från 30 till 35 meter när färdvägsintyg bör bifogas en ansökan medför ett lättnad och medför inga negativa konsekvenser för företag. Detsamma gäller det borttagna rådet att undantag inte bör medges för nytillverkade hus och husmoduler som är bredare än 415 centimeter.

Förslaget att ta bort de särskilda tidsangivelserna när undantag inte bör medges kan innebära att det är ytterligare en faktor som väghållningsmyndigheterna behöver beakta i handläggningen. Detta skulle, initialt, kunna förlänga handläggningstiden något, vilket i sin tur påverkar när företagen behöver inkomma med en ansökan för att den ska kunna handläggas i innan den tilltänkta transporten. Å andra sidan är förslaget mer flexibelt för företagen genom att undantag bör kunna medges för tider där nu gällande allmänna råd säger att undantag inte bör medges.

Förslaget med råd om skyltar för att märka ut bred och lång last innebär att de som redan i dag transporterar sådant gods med stöd av undantag från väghållarna och använder skyltar enligt de äldre reglerna på sikt kan behöva köpa nya skyltar. En skylt kostar normalt mellan 500 och 1 000 kronor. De föreslagna skyltarna är för övrigt samma som kravställs i de föreslagna nya föreskrifterna om färd med bred respektive lång odelbar last. Detta medför att det föreslås en harmonisering av vilka skyltar som används. Företag kan därmed använda samma skyltar som de som är föreskrivna.

Förslaget att ta bort rådet att varningsbil kan utgå vid färd på motorväg som inte har stor trafikmängd i dagsljus bedöms inte få några konsekvenser för företagen. Detta med anledning av att Trafikverket inte använt detta allmänna råd sedan år 2016. För transporter som genomförs inom en kommun – med stöd av undantag från kommunen – där en del av sådan transport utförs på motorväg bör denna sträcka vara tämligen begränsad.

Eftersom en transport bedöms börja och sluta på andra vägar än motorvägar kommer en transport inom en kommun ändå att behöva en varningsbil både till motorvägen och när transporten lämnar motorvägen.

Förslaget att ändra rådet för last som skjuter ut mer än 5,0 meter bakom centrum av fordonets sista axel så att detta endast bör medges för fordonståg som är längre än 35 meter (lasten inräknad) möjliggör ett större överhäng i jämförelse med nu gällande allmänna råd. Det innebär alltså en lättnad för transportföretagen. Eftersom Trafikverket i dag har som praxis att ställa villkor på ytterligare vägtransportledare vid större överhäng bedöms inte förslaget som sådant medföra några ytterligare konsekvenser för transportföretagen. I vilken omfattning kommunerna villkorar på samma sätt som Trafikverket är dock inte känt.

#### **Företag som tillverkar skyltar**

Väljer beslutsmyndigheterna att villkora de skyltar som vi föreslår kommer de företag som tillverkar och tillhandahåller breddmarkeringsskyltar att behöva ha kännedom om vad ECE-reglemente 104 eller ECE-reglemente 150 innebär när de ska tillverka och tillhandahålla dessa skyltar. Detta bedöms dock i sig inte innebära några nämnvärda problem då kraven i denna förordning 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 föreslås ställas på skyltarna i föreskrifterna, såsom skyltstorlekar, vinklar och bredd på de växelvis röda och vita fälten. Genom att vi föreslår villkor om antingen reglemente 104 eller 150 bör det bli lättare för företag att ta fram skyltar.

Förslaget att ändra råd om varningsskyltarnas storlek medför att skylttillverkarna som vill tillhandahålla skyltar med de föreslagna storlekarna behöver se till att de skyltar de säljer har de mått som anges i råden. Eftersom dessa mått är samma som vi föreslår i föreskrifterna om färd med bred respektive lång odelbar last bedöms förslaget inte medföra några nya eller tillkommande konsekvenser för företagen. Initialt kan efterfrågan och behovet av skyltar som uppfyller det som anges i de allmänna råden komma att öka.

#### **Företag av nytillverkade hus och hussektioner**

Eftersom vi föreslår att ta bort det allmänna rådet som säger att undantag inte bör medges för transport av nytillverkade hus och hussektioner som är bredare än 415 centimeter blir det lättare att medge undantag även för större bredder.

#### **Företag med EG-mobilkranar eller motorredskap**

Förslaget att EG-mobilkranar eller motorredskap kan använda dekaler för att märka ut fordonets bredd och att denna utmärkning inte behöver vara belyst

kommer att medföra lättnader för de företag som nyttjar dessa fordon på väg. I och med att fordonens bredd är permanent kommer även utmärkningen vara permanent. Förslaget medför därmed en större flexibilitet för att skapa mer permanenta lösningar. Förslaget får därför inga negativa konsekvenser för transportföretagen.

## 5.2 Medborgare

Inga konsekvenser av betydelse för medborgarna.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Då Trafikverkets regioner och kommunerna som huvudregel kan förväntas följa de allmänna råden innebär förslagen att de behöver ställa nya och andra villkor i deras beviljade undantagsbeslut, till exempel villkor på utmärkning. Initialt innebär det att Trafikverkets regioner och kommunerna behöver ta fram nya villkorsmallar som motsvarar vad som anges i de allmänna råden. Konsekvenser i form av ökad administration och längre handläggningstider bedöms därför vara begränsade och övergående. Förslaget att vi tar bort det tidigare allmänna rådet om vissa tider när färd inte bör ske, vad ett beslut ska innehålla samt råd om lastens storlek kan innebära en initialt något ökad administration och handläggningstid. Konsekvenserna bedöms vara tillfälliga.

Polisen påverkas genom att det vid en trafikkontroll blir enklare att kontrollera om det aktuella fordonet med sin last uppfyller villkoren i undantagsbesluten. Detta på grund av att storlekar på bredd- och längdmarkeringsskyltar är enklare att mäta och att de är E-märkta. De poliser och bilinspektörer som genomför kontrollerna kan dock behöva viss fortbildning om hur de nya allmänna råden är utformade. Detta medför både vissa administrativa kostnader och viss utbildningstid för den personal som omfattas. Konsekvenserna bedöms dock bli relativt små då förslagen har föregåtts av införandet av nya föreskrifter. Det är också fråga om sådana följder som alltid uppstår för Polisen vid regelförändringar.

## 5.4 Miljö

Förslaget förväntas inte få några särskilda externa effekter av betydelse vad gäller miljö.

## 5.5 Externa effekter

Färder med fordon vars bredd eller längd överskrider vad som annars är normalt tillåtet innebär en viss påverkan för övriga trafikanter. Eftersom förslagen syftar till att undantag från väghållarna ska ha harmoniserade villkor på till exempel utmärkning förväntas den trafiksäkerhetsrisk som dessa färder kan medföra att minska.

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

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

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

Under detta avsnitt beskriver vi de alternativ som vi övervägt samt de konsekvenser som kan inträffa om vägghållarna i beviljade undantagsbeslut följer de allmänna råd som vi föreslår.

### **6.1 Färdvägsintyg**

Förslaget att ändra gränsen från 30 meters längd till 35 meters längd när det bör vara ett krav på att bifoga ett färdvägsintyg till en ansökan är en lättnad och medför inga negativa konsekvenser för vägghållarna. Höjningar av gränsen sker på grund av att det har inkommit synpunkter om att det inte finns några problem vid ansökningar för färder med fordons- eller fordonstågslängder mellan 30 och 35 meter, det är först vid längder på fordon eller fordonståg över 35 meter som färdvägsintygen innehåller identifierade hinder för framkomligheten. Vi ser därför inga skäl för att bibehålla dagens gräns på 30 meter.

### **6.2 Nyttillverkade hus och hussektioner**

Förslaget innebär att vägghållarna inte behöver ta särskild hänsyn i handläggningen av en ansökan om transporten avser nyttillverkade hus- eller hussektioner. Förslaget bedöms därför inte få några konsekvenser av betydelse. Åtminstone inte med beaktande att vägghållarna redan i dag medgett undantag för hus och hussektioner som är bredare än 415 centimeter. Eftersom infrastrukturen fortfarande kan begränsa möjligheten att transportera laster som är bredare än 415 centimeter garanterar inte förslaget att undantag kan medges.

### **6.3 Tider när färd inte bör ske**

#### **Specifika tider**

I avsnitt 1.3 konstaterade vi att nu gällande allmänna råd är för detaljerade och att beslutsmyndigheterna själva måste utreda vilka dagar och tider som en transport kan utföras för en önskad färdväg. Av den anledningen ser vi inget annat alternativ än att de specifika tiderna tas bort i båda de allmänna råden.



### **Färd i mörker**

Vi anser att det är viktigt att det inte sker transporter i mörker mellan kl. 06.00–09.00 och kl. 15.00–20.00 med hänsyn till trafiksäkerheten. Att färdas med breda eller långa transporter medför en ökad risk för olyckor med oskyddade trafikanter då dessa kan vara svåra att upptäcka i mörker.

Färd i mörker innebär helt andra risker än färder då det är mycket trafik. Mörker innebär ett antal svårigheter, till exempel att upptäcka oskyddade trafikanter som gående och cyklister. Av den anledningen har vi valt att inte ändra detta råd. Detta även med beaktande av att vissa vägsträckor kan ha en utformning och en trafikmängd som kan medge färd i mörker med långa eller breda fordon utan fara eller olägenhet för oskyddade trafikanter, annan trafik eller de som i övrigt uppehåller sig vid vägen. Som nämnts i inledningen av avsnitt A fungerar dessa råd som ett stöd för beslutsmyndigheterna. Väghållarna kan medge undantag även vid de tider som anges i mörker förutsatt att kraven i 13 kap. 4 § första stycket trafikförordningen uppfylls. Med beaktande av ovanstående finner vi inga skäl till att ändra eller ta bort detta allmänna råd.

### **6.4 Ändringar till följd av nya föreskrifter**

Eftersom vi föreslagit samma bredd-, längd- och varningsskyltar i våra nya föreskrifter blir förslagen i dessa delar av de allmänna råden en följdändring till detta. I de fall en transportutförare *endast* utför transporter med stöd av undantag från väghållarna innebär det att denna kan behöva investera i nya bredd- och längdmarkeringsskyltar. Utför de även transporter med stöd av föreskrifterna behöver de ändå investera i nya skyltar. Förslaget bedöms därför inte få några större konsekvenser. Detsamma gäller för kraven på ljusstyrka på lyktor samt den extra utmärkningen för transporter av tunna lastenheter.

Vi föreslår endast en typ av längdmarkeringsskyltar på grund av att det endast förekommer en typ av skylt i de EU-gemensamma riktlinjerna för transport av brett eller långt gods.

Måttenheten ändras även från millimeter till meter eftersom det blir lättare att kontrollera samt att det blir ökade toleranser för variationer. Meter används även som måttenhet i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:74) om vägmärken och andra anordningar.

Varningsskyltarnas mått motsvarar vad som gäller i föreskrifterna om färd med bred respektive lång odelbar last. Detta är gjort med avsikten att man ska kunna använda samma varningsskyltar vid transporter som sker med stöd av undantag från väghållare som vid transporter som utförs med stöd av Transportstyrelsens föreskrifter. Att vi föreslår att begreppet *rekommenderad* tas bort och ersätts med råd om en viss minimistorlek och

ett viss längd- breddförhållande underlättar även för Polisen när de ska kontrollera om en varningsskylt uppfyller villkoren i ett undantagsbeslut.

Att vi harmoniserar de allmänna råden om varningslyktor med föreskrifterna och lättar på kraven medför att det blir konsekvent vad gäller användningen av varningslyktor för fordon eller last som är bredare än 260 centimeter.

#### 6.5 Vad ett beslut bör innehålla

I avsnitt 1.5 konstaterade vi att de allmänna råden härstammar från det dåvarande Vägverkets tid och med de förutsättningar som då rådde. Vi konstaterade även att varje myndighet som regeringen har gett ett bemyndigande i 13 kap. 3 § trafikförordningen att meddela sådana undantag bör ha den kompetens och de rutiner som krävs. Att vi tar bort detta allmänna råd medför att beslutsmyndigheterna själva får utforma sina beslut och dess innehåll. Detta bör inte få några konsekvenser av betydelse annat än möjligen initialt något längre handläggningstider och ökad administration för den myndighet som är mindre väl förberedd.

Transportstyrelsen bedömer att de råd som kvarstår behövs för att säkerställa att trafiksäkerheten och framkomligheten inte äventyras. Vi anser även att det är viktigt att utmärkning med mera sker på ett enhetligt sätt så att det finns en igenkänning av dessa breda eller långa transporter.

#### 6.6 Lastens storlek

De allmänna råden som säger att lastens storlek bör betraktas som särskilt skäl för undantag endast om godset inte kan tillverkas i eller emballeras i mindre delar utan att det medför en väsentlig kostnad tas bort. Råden bedöms inte bidra med ytterligare vägledning eller komplettering av definitionen av odelbar last i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Att vi tar bort dessa råd bedöms inte få några konsekvenser av betydelse för handläggning av ansökningar om undantag. Definitionen av odelbar last är tillräckligt vägledande och dessa råd tillför inget ytterligare i detta sammanhang.

#### 6.7 Varningsbil vid färd på motorväg i dagsljus

Förslaget innebär att vi tar bort rådet att villkor på varningsbil kan utgå vid färd på motorväg i dagsljus. Ett alternativ vore att ha detta allmänna råd kvar. Vi ser dock ingen nytta med det eftersom Trafikverket ändå inte tillämpat detta råd sedan 2016. Som nämnts i avsnitt 1.7 har vi gjort bedömningen att undantag som beslutats av de kommunala väghållarna har en begränsad sträcka som utförs på motorväg. Start- och målpunkt för dessa transporter är sannolikt på andra vägar än motorvägar. Om den beslutande väghållningsmyndigheten i övrigt följt de allmänna råden är varningsbil

villkorat i undantagsbeslutet. Sammantaget finner vi inga skäl att ha kvar detta allmänna råd.

#### 6.8 Råd om undantag för last som skjuter ut bakåt

Ett stort överhäng bakåt kan medföra ett behov av att ge anvisningar för annan trafik, och gränsen för när vägtransportledare bör villkoras i ett beslut går vid 35 meter. I dialog med Trafikverket har de meddelat att deras praxis är att inte medge undantag om lasten skjuter ut mer än fem meter bakom centrum på fordonstågets bakersta axel när den totala fordonstågslängden är mindre än 35 meter. Eftersom det redan finns en väl inarbetad praxis hos Trafikverkets regioner bedöms inte förslaget få några konsekvenser av betydelse.

#### 6.9 Utmärkning av EG-mobilkranar och motorredskap

Fordon som är bredare än 260 centimeter, till exempel mobilkranar och dumprar, har – till skillnad från fordon som transporterar bred odelbar last – en annan synbarhet i trafiken. Detta gör att andra trafikanter har lättare att uppmärksamma ett brett fordon än ett fordon som transporterar bred odelbar last. Mobilkranar och dumprar har heller inte samma förutsättningar att montera breddmarkeringsskyltar som fordon som transporterar bred odelbar last. Av den anledningen föreslår vi att utmärkning av dessa fordons bredd kan ha andra storlekar och vara utförd som dekal istället för de skyltar som annars ska användas. De är dock samma tekniska krav på dekalerna, såsom utseende och krav på E-märkning med mera, som det är på skyltarna.

För att fordon ska få användas i trafik finns det belysningskrav enligt det fordonsgodkännande som fordonet har. Det gäller även mobilkranar och dumprar. Av den anledningen ser vi inga skäl till att breddmarkeringsskyltar eller dekaler behöver vara särskilt belysta samt att fordonets yttersta kant ska vara utmärkt med lyktor och reflexer vid färd i mörker, under skymning eller gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter. Vårt förslag innebär att vi tar bort rådet som i dag säger att dessa skyltar eller dekaler behöver vara belysta under ovan nämnda ljusförhållanden tas bort.

#### 6.10 Samråd

Tillägget till dagens råd att samråd även bör ske med innehavare av spårväg vid passage av plankorsning med spårväg motiveras genom att tillägget stämmer bättre överens med definitionen av en plankorsning. Förslaget införs då behovet av samråd borde vara lika stort när en lång transport ska passera en plankorsning för spårväg som för järnväg.

### 6.11 Särskilda villkor för färd med fordon bredare än 450 centimeter

Vi föreslår att delar av det allmänna rådet om vilka aktörer som ska kontaktas inom viss tid uppdateras så att de delar som omfattar vägtransportledare tas bort. Vad som är god tid inför en transport varierar mycket från fall till fall vilket gör att denna del av de allmänna råden inte bidrar till tydlighet. Innan en vägtransportledare kan medverka vid en transport som ska utföras med eskort finns ett antal krav som måste vara uppfyllda. Bland annat ska villkoren i 6 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:139) om vägtransportledare vara uppfyllda. Om en vägtransportledare inte kontaktas i tillräcklig tid innan en eskorttransport ska genomföras kan det innebära att kraven för att få agera vägtransportledare inte kan uppfyllas.

Vägtransportledare har funnits sedan år 2005. Branschen bör därför i dag veta hur lång tid i förväg en vägtransportledare behöver kontaktas innan en eskorterande transport ska utföras. Därför föreslår vi att ta bort denna del i det allmänna rådet. Däremot behåller vi den del av rådet som säger att om transporten ska eskorteras av polis bör Polisen kontaktas minst en vecka före den planerade transporten. Polisen har många olika uppgifter, och vi har inte fått några indikationer att denna del av rådet ska tas bort.

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

Beslut om allmänna råd kräver inget särskilt bemyndigande. Frågor om krav på fordon och regler för vägtrafik ligger inom Transportstyrelsens ansvarsområde, jämför 2 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

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

Transportstyrelsens förslag utgår från nationell regelgivning och vi bedömer att förslaget inte medför hinder för den fria rörligheten enligt EU-rätten, eftersom förslaget omfattar rekommendation som baseras på internationella riktlinjer som ökar harmoniseringen med bestämmelser i övriga EU-länder.

Rekommendationerna som föreslås bedöms inte påverka organisatoriska krav på tjänsteutövare utöver de som finns i EU-gemensam reglering.

De allmänna råden innehåller bland annat bestämmelser om skyltar och andra anordningar som enligt villkor i beslut bör finnas. Dessa allmänna råd bedöms utgöra sådana tekniska regler som omfattas av krav på anmälan enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Vi avser därför att

anmäla råden till kommissionen enligt gällande informationsprocedur beträffande tekniska standarder och föreskrifter i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535.

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

### **9.1 Allmänt**

Allmänna råd träder inte i kraft, utan de kan tillämpas direkt efter att de blivit beslutade. Eftersom de allmänna råden i vissa delar harmoniserar med vad som anges i Transportstyrelsen föreskrifter om färd med bred respektive lång odelbar last, till exempel den del som avser utmärkning, kan det finnas ett värde i att de allmänna råden beslutas så fort som möjligt.

Vidare görs bedömningen att det kan finnas behov av informationsinsatser, särskilt till kommunerna. Här bedöms till exempel Sveriges kommuner och regioner samt kommuner vara en viktig aktör att föra dialog med. Även de som utför transporter av lång eller bred odelbar last, det vill säga främst åkerier och branschorganisationerna Sveriges åkeriföretag och Transportarbetareförbundet är viktiga aktörer att involvera. Den största beslutsfattaren som kommer tillämpa dessa allmänna råd – Trafikverkets regioner – behöver även involveras. Transportstyrelsen har redan i dag en god dialog med företrädare för dessa regioner.

## **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 transporter.

#### **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 att dessa transporter ska kunna utföras utan att trafiksäkerheten åsidosätts. Genom de allmänna råden – under förutsättning att beslutsmyndigheterna följer dessa – förväntas villkor i undantagsbeslut bli harmoniserade oavsett vilken myndighet som beslutar ett undantag. En harmonisering om till exempel utmärkning förväntas leda till ökad trafiksäkerhet och minska antalet olyckor eller tillbud. Dessa allmänna råd förväntas därmed bidra till att tillgängligheten till transportsystemet blir bättre.

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

Om de allmänna råden följs förväntas hänsynsmålet (säkerhet, hälsa och miljö) påverkas positivt av föreslagen. Till exempel genom tydligare krav på utmärkning och skyltars skick. Därmed förväntas förslagen bidra till att öka trafiksäkerheten och på så sätt bidra till hänsynsmålet.

### **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	<p>Tydligare råd som gör villkor i undantagsbeslut lättare att förstå samt harmoniserade villkor mot det som anges i föreskrifterna om färd med bred respektive lång odelbar last.</p> <p>Möjlighet att genomföra transporter även vid tider när nu gällande allmänna råd säger att undantag inte bör medges.</p> <p>Transporter av nytillverkade hus- och hussektioner kan medges undantag vid bredder större än 415 centimeter.</p> <p>Enhetligare beslut över hela landet.</p>	<p>Eventuellt ökade kostnader att investera i nya skyltar.</p> <p>Initialt något längre handläggningstider av ansökningar om vi tar bort tider när färd inte får ske och vad ett beslut ska innehålla.</p>	+ / -	
<b>Medborgare</b>	<p>Tydligare utmärkning och gott skick på skyltarna gör det lättare för andra trafikanter att uppmärksamma transporter.</p>			
<b>Staten m.fl.</b>	<p>Beslutsmyndigheterna behöver endast ta hänsyn till lastens storlek.</p> <p>Tydligare undantag som underlättar polisens kontroller.</p> <p>Tydligare ansvarsfördelning vad det gäller tillämpningen av förvaltningslagstiftningen.</p> <p>Effektivare stats- och kommunalförvaltning.</p>	<p>Kan initialt medföra längre handläggningstider och ökad administration.</p>		
<b>Miljö</b>				
<b>Externa effekter</b>	<p>Bidrar till ökad trafiksäkerhet.</p>			
<b>Totalt</b>				



## **E. Samråd**

Krav på samråd saknas. Samråd har dock gjorts med Polisen, Trafikverket och tillverkare av viss sorts gods under framtagande av denna utredning.

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

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

Kristofer Elo, utredare  
010-495 57 71  
[kristofer.elo@transportstyrelsen.se](mailto:kristofer.elo@transportstyrelsen.se)