

## Regelverk för transportdispenser

### Allmänt om regelverket

Inom projektet smarta urbana Zoner körs en betongbil med vikter som överskrider de gällande vikt föreskrifterna. Betongbilen har genom ett undantag från väghållaren (Stockholm stad) beviljats att framföras med vikter motsvarande bärighetsklass 1 där det råder bärighetsklass 2. Undantaget är villkorat med bestämda färdvägar och begränsade hastigheter. Hastigheten sänks när fordonet kör in på gata där en lägre viktbe gränsning än bärighetsklass 1 råder.

I Trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser för trafik på väg och i terräng. Där finns också regler som begränsar användningen av fordon (eller ett fordonståg) utifrån vikt, bredd och längd när de förs på andra vägar än enskilda. Med andra vägar än enskilda menas, dels allmänna vägar enligt väglagen (1971:948) där Trafikverket är väghållare, dels kommunala gator och vägar där kommunen är väghållare. Bestämmelserna behövs för att skydda vägnätet från t.ex. förtida nedslitning eller för att förhindra olyckor. Utöver trafikförordningen finns Rådets direktiv (96/53/EG) av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Direktivet är i tillämpliga delar införda i trafikförordningen. På enskilda vägar finns det inga generella vikt-, längd- eller breddbestämmelser. I stället är det vägens ägare som bestämmer om det ska finnas några begränsningar. Sådana förbud märks ut med vägmärke (10 kap. 10 § trafikförordningen).

Utöver ovan nämnda allmänna bestämmelser behöver även hänsyn tas till lokala trafikföreskrifter. Enligt Trafikförordningen kan de allmänna bestämmelserna kompletteras med ytterligare särskilda bestämmelser kring t.ex. vikt, längd och bredd i lokala trafikföreskrifter. Enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen får en lokal trafikföreskrift meddelas för en viss väg, vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område (med vissa undantag). En lokal trafikföreskrift kan avse en viss trafikantgrupp, ett visst fordon eller vissa fordonsslag eller fordon med last av viss beskaffenhet (10 kap. 2 § trafikförordningen).

Lokala trafikföreskrifter kan meddelas av kommun, Länsstyrelse eller Polismyndighet beroende på vilken väg och situation som avses (10 kap. 3 § Trafikförordningen).

Av intresse för detta projekt är bestämmelserna som handlar om vikt och fordon. Vägnätet (som inte är enskilt) är indelat i fyra bärighetsklasser (4 kap. 2 - 4, 11 - 14 §§ Trafikförordningen) som begränsar var fordon får framföras utifrån vikt. Om inte annat har beslutats tillhör en allmän väg<sup>1</sup> BK 1 och övriga vägar som inte är enskilda tillhör BK 2. Dessa bestämmelser behöver inte utmärkas med vägmärke.<sup>2</sup> Ett fordons högsta tillåtna bruttovikt bestäms av ur långt det är mellan fordonet eller fordonskombinationens första och sista axel. Bruttovikten<sup>3</sup> utläses ur bruttoviktstabellerna som finns att läsa som bilaga till trafikförordningen. Förutom bruttovikten så måste fordonet också uppfylla de bestämmelser som finns för axelvikter. Ett fordon kan uppfylla giltig bruttovikt men ändå överstiga den aktuella bärighetsklassen som råder på vägen om fordonet har för höga axellaster. Utmaningen att optimera lastförmågan mellan både giltiga axelvikter och giltiga bruttovikter, gäller oftast kortare massgodsfordon med få axlar. Det finns ett detaljerat regelverk kring hur vikt ska beräknas. I 4 kap. 12 - 14 §§ Trafikförordningen finns bestämmelser om tillåtna fordonsvikter. Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om vikt som tillåter att de generella gränserna i trafikförordningen överskrids.

<sup>1</sup> En väg som ägs av staten eller en kommun.

<sup>2</sup> Transportstyrelsen har gett ut en skrift *Lasta lagligt, Vikt- och dimensionsbestämmelser för tunga fordon* som kan användas som hjälp att tolka de olika viktbestämmelserna i trafikförordningen.

<sup>3</sup> Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan

## Transportdispens

Samhället har emellertid behov av att genomföra transporter som väger mer än vad som är tillåtet i förhållande till bärighetsklasserna i Trafikförordningen. Det finns därför möjlighet att ansöka om dispens, d.v.s. få ett undantag från bestämmelserna i Trafikförordningen om bärighetsklasser. En fordonsdispens är ett undantag för ett specifikt fordon att färdas där det egentligen inte får vistas enligt Trafikförordningens förordningar och genom en lokal trafikföreskrift. Om en ansökan om undantag beviljas så förenas undantaget med särskilda villkor så att trafiksäkerheten inte äventyras eller så att skador på t.ex. en bro inte uppkommer.

Enligt 13 kap 3 § första stycket p. 11 Trafikförordningen får undantag medges av kommunen om undantaget rör en kommun. Trafikförordningen, praxis och riktlinjer från Transportstyrelsen samt kommunens egna lokala trafikföreskrifter, styrande dokument och likabehandlingsprincipen styr över vart och vilka fordon som färdas på kommunernas mark.

I 13 kap. 3 – 5 §§ trafikförordningen finns bestämmelser om undantag. Med undantag avses att något avviker från det normala eller att något ej är vanligt förekommande. Enligt 13 kap. 3 § trafikförordningen får kommunen medge dispens från bestämmelserna i 4 kap. trafikförordningen om längd, bredd och vikt under förutsättning att transportens färdväg endast är inom en och samma kommun. Om transporten sker inom en kommun, men delvis på statens väg behöver kommunen först inhämta yttrande från Trafikverket, innan beslut kan fattas. Om dispensen rör mer än en kommun prövas frågan av den statliga vägghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas. Enligt 6 § väglagen (1971:948) och 2 kap. 1 § vägförordningen (2012:707) är Trafikverkets region statlig vägghållningsmyndighet. Både kommunen och Trafikverket kan ge dispens från en lokal trafikföreskrift på samma sätt som gäller för dispens från grundbestämmelserna.

Transportdispens beviljas i regel för tre olika tidsperioder:

- tillfällig dispens för enstaka transport oftast begränsat i tid till 30 dagar,
- tillfällig dispens för återkommande transport på en viss vägsträcka oftast begränsat i tid till 180–360 dagar och
- generell vägnätsdispens på huvudvägnätet (360 eller 1800 dagar).

Men även andra tidsperioder förekommer på kommunal nivå t.ex. 1–3 månader eller 12 månader.

Enligt 13 kap. 4 § trafikförordningen får dispens medges om det finns särskilda skäl<sup>4</sup> och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. Enligt Transportstyrelsen är särskilda skäl något som på något vis avviker från det normala och som inte är vanligt förekommande. Den som begär ett undantag ska ha ett skäl - som med styrka talar för undantaget - även är särskilt för honom eller henne eller en grupp som är avgränsad och så liten att det inte fanns anledning att ta hänsyn till denna grupp när föreskriften meddelades. Begreppen fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet är en bedömning som respektive beslutsmyndighet måste ta ställning till enligt Transportstyrelsen.

Enligt Trafikverket bedöms avsevärd olägenhet i förhållande till hur mycket övrig trafik begränsas i tid (begränsad framkomlighet) och vad som kan vara godtagbart att vänta.

Särskilda skäl är enligt Transportstyrelsen beslutat i ärende om dubbdäcksförbud på Hornsgatan "Särskilda skäl är skäl som på något vis avviker från det normala och som inte är vanligt förekommande. Tanken med bestämmelsen bör ha varit att den som begär ett undantag ska ha ett skäl som – utöver att med styrka tala för undantaget – även är särskilt för honom eller henne eller en grupp som är avgränsad och så liten att det inte fanns

---

<sup>4</sup> Transportstyrelsen har uttalat sig om vad som kan utgöra särskilda skäl angående ett ärende om dubbdäcksförbud Hornsgatan Stockholm (TSV 2010–4852).

anledning att ta hänsyn till den gruppen när föreskriften meddelades. Om skälen är särskilda så behöver det också bedömas om de är tillräckliga med hänsyn till det ändamål undantaget ska gälla för och om undantaget kan medges utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet". Huvudregeln får aldrig ersättas med undantag enligt Transportstyrelsen.

Hänsyn vid utredning om undantag ska också tas för konstruktioner och objektivitetsprincipen:

- Objektivitetsprincipen gör att en ansökan om dispens ska jämföras med tidigare prejudicerande ärenden, om det inte går att visa på att omständigheterna i de tidigare dispenserna är så unika att det inte går att jämföra fallen.
- Konstruktioner är byggda med olika hållfasthet och bärighet. För att en dispenstransport ska kunna passera en konstruktion måste det vara säkerställt att det inte finns risk att konstruktionen skadas eller på annat sätt går sönder. För vissa transporter över konstruktioner måste en broingenjör beräkna konstruktioner för att säkerställa bärighet och hållfasthet.

Varje dispensansökan får en individuell prövning. I en stad där stadsbilden ständigt förändras vad gäller framkomlighet, bärighet, evenemang osv så är det av vikt att man har en individuell prövning som följer utvecklingen i staden för att värna stadens konstruktioner, körbanor, oskyddade trafikanter och framkomlighet. Många konstruktioner i kommunerna blir allt mer skyddsvärda pga. att många av konstruktionerna har passerat sin livsålder samt att körbanors slitage ökar med den ökade trafikmängden. Genom att individuellt dedikera färdvägar så kan kommunerna anpassa färdvägar efter fordonstyp, tidpunkt, evenemang, gatuarbete mm så att framkomligheten, skyddandet av oskyddade trafikanter samt bevarande av konstruktioner främjas.

Testverksamhet för utveckling av fordon och nyteknik räknas oftast som särskilda skäl. Ansökan om dispens pga testverksamhet ska vara tydligt motiverat med syfte och mål med verksamheten för att bifallas. Det är även av vikt att vägghållaren tar hänsyn till likabehandlingsprincipen så att sökande inte få en konkurrensfördel jämfört med andra företag som inte har motsvarande dispens, enligt Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens resonemang stärks av rådets direktiv 96/53/EG p.19; "Fordon eller fordonskombinationer som tillverkats med tillämpning av ny teknik eller nya koncept enligt normer som skiljer sig från de som fastställs i detta direktiv, kan användas till lokal transport under en försöksperiod, i syfte att dra nytta av tekniska framsteg".

Frågan huruvida något är särskilt för en person eller en avgränsad grupp menar Transportstyrelsen i (TSV 2013-3334) att "möjligheten att tanka bränslen som i vissa avseenden kan medföra mindre skadlig påverkan på miljön är en möjlighet som många kan tillämpa. Att du gör detta kan således inte betraktas som ett för dig särskilt skäl". Även om detta kan medföra miljövinster för samhället så är det inte att betrakta som ett särskilt skäl.

I 13 kap. 4§ trafikförordningen anges också att undantag från 4 kap. 15 eller 17 §§ trafikförordningen som föranleds av lastens längd eller bredd får medges endast om lasten är odelbar. Notera att vikt inte nämns i uppräknigen, vilket öppnar upp för tolkningar. Transportstyrelsen meddelar i ärendet TSV 2020-727, om ansökan om undantag för viss längd, att kravet på odelbarlast gäller endast undantag från 4 kap 17§ Trafikförordningen och inte gällande undantag från en lokal trafikföreskrift som rör fordons eller fordonstågs längd. Dock menar Transportstyrelsen att 13 kapitlet 4§ Trafikförordningen gäller oavsett om kravet på odelbarlast inte kravställs i Trafikförordningen för lokala trafikföreskrifter om längd.

I en äldre numera upphävd bestämmelse i allmänna råd från Transportstyrelsen fanns en lydelse om att undantag inte fick medges för delbar last avseende vikt.<sup>5</sup> I 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner finns en definition på vad som avses med odelbar last. Med odelbar last menas "last som inte utan risk för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera dellaster". Exempel på delbar last är grus, cement, schaktmassor och timmer. Sådana transporter får i stället delas upp och köras i flera omgångar. Exempel på last som inte går att dela är en ving till ett vindkraftverk. Motsvarande bestämmelse om odelbar last finns i art 4.3 i Rådets direktiv (96/53/EG) av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Här nämns dock vikt i samband med odelbar last. Det finns alltså en skillnad mellan trafikförordningen och direktivet.

Ett annat sätt att argumentera för att transportdispens inte kan medges för delbart gods är att hänvisa till särskilda skäl, vilket t.ex. Stockholms stad, men även Trafikverket gör. Att köra med ett längre ekipage och därigenom få med mer gods är otvetydigt, likaså att det genererar mindre utsläpp att köra färre gånger med tyngre fordon. Detta faktum är inte unikt för enskilda transporter utan gäller i princip alla transporter varför det ej kan anses vara särskilda skäl för dispens. Hittills har viktdispenser för massgodstransporter som avslagits av Stockholms stad inte ansetts uppfylla kraven i 13 kap. 4 § Trafikförordningen.

Transportstyrelsen har inte gett ut några allmänna råd om undantag för färd med tunga fordon (fanns tidigare, men är numera upphävda<sup>6</sup>). Trafikverket har dock gett ut riktlinjer - Undantag från viktbestämmelser för vägtransporter (transportdispenser) (TDOK 2013:0613). I riktlinjerna anges bl.a. vad en ansökan ska innehålla, vem som ska yttra sig över ansökan, frågan om delbart/odelbart gods, giltighetstid och vad ett beslut ska innehålla. Trafikverkets uppfattning är att dispens som föranleds av lastens vikt får endast medges om lasten är odelbar, "Undantag får endast medges för färd med ett fordon eller ett fordonståg som transporterar en odelbar lastenhet och för så kort färdsträcka som möjligt. Undantag ska inte medges för en färd som kan ske med ett lämpligare fordon eller fordonståg, om det är uppenbart att tillåtna vikter då inte överskrids eller åtminstone blir väsentligt lägre"<sup>7</sup>.

Riktlinjerna är just riktlinjer. Varken kommuner, Länsstyrelser eller Transportstyrelsen har någon skyldighet att beakta dessa i sin bedömning om de inte vill. Riktlinjerna öppnar också upp för att ge transportdispens för delbar last i vissa fall utifrån vikt. Enligt Trafikverket är det oftast gruvnäringen som använder sig av denna möjlighet. När detta skrivs är riktlinjerna under omarbetning.

Om en transport genomförs utan giltig transportdispens riskerar föraren böter. Om fordonet är för tungt kan fordonsägaren få betala överlastavgift. Om ekipaget är trafikfarligt kan det beläggas med körförbud.

Ett gemensamt förfarande för transportdispens avseende enskilda vägar finns inte. Om en för tung transport/fordon behöver gå över en enskild väg får transportören ta direktkontakt med vägens ägare.

---

<sup>5</sup> Se TSFS 2009:63, upphävd genom TSFS 2012:20.

<sup>6</sup> Se TSFS 2009:63

<sup>7</sup> TDOK 2013:0613 Undantag från viktbestämmelser för vägtransporter (transportdispenser)