

Dispenstransporter - en handbok

Undantag för breda, långa och tunga vägtransporter



TRAFIKVERKET



Titel: Dispenstransporter (breda, långa och tunga vägtransporter) - en handbok
Publikationsnummer: 2011:057
ISBN: 978-91-7467-121-6
Utgivningsdatum: April 2011
Utgivare: Trafikverket
Författare: Thomas Holmstrand
Kontaktperson: Thomas Holmstrand
Layout omslag: Grafisk form, Trafikverket
Omslagsfoto: Anders Eliasson
Tryck: Trafikverket

Förord

Trafikverket arbetar med ett tydligt kundperspektiv och en effektiv myndighetsutövning. Det är utgångspunkten för denna handbok.

För Trafikverket är det viktigt att i sitt agerande ha en samhällssyn på transportinfrastrukturen och dispenstransporter och av de störningar dessa transporter orsakar för övrig trafik och för underhåll och drift av vägar.

Syftet med handboken är att stödja dispensmyndigheter (kommuner och statliga väghållningsmyndigheter), transportköpare, transportörer m fl.

Trafikverkets regioner ska inom sitt ansvarsområde handlägga och besluta i frågor om dispenstransporter på ett likartat sätt över hela landet. I handboken anges i många fall Trafikverkets praxis i olika situationer.

Denna handbok har tagits fram av Trafikverkets transportdispensenhet, som inom Trafikverket handlägger och beslutar i ärenden om transportdispenser för regionernas räkning. Denna publikation ersätter Vägverkets publikation 2007:144.

Borlänge den 1 april 2011



Lena Erixon

Stf Generaldirektör och chef för verksamhetsområde Samhälle

FÖRORD	1
FÖRKORTNINGAR	5
ORDLISTA	6
1 ALLMÄNT	12
1.1 KORT OM TRAFIKLAGSTIFTNINGEN I SVERIGE	12
1.2 STORA VIKTER OCH DIMENSIONER	13
1.3 OMFATTNING AV DISPENSVERKSAMHETEN	14
2 VIKTER OCH DIMENSIONER	16
2.1 ALLMÄNT	16
2.2 VAR GÄLLER BESTÄMMELSERNA?	16
2.3 FORDONS VIKT	17
2.4 FORDONS BREDD	18
2.5 FORDONS LÄNGD	20
2.6 FORDONS HÖJD	22
3 DISPENSBESTÄMMELSER	23
3.1 DISPENSMYNDIGHETER M.M.	23
3.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DISPENS	27
3.3 ANSÖKAN.....	29
3.4 ANSÖKNINGSAVGIFT.....	31
3.5 DISPENSHANDLINGENS INNEHÅLL.....	32
3.6 GILTIGHETSTID	32
3.7 FÖRLÄNGNING AV DISPENS	35
3.8 ÅTERKALLELSE AV DISPENS	35
3.9 ÖVERKLAGANDE AV BESLUT	35
4 TUNGA TRANSPORTER	37
4.1 ALLMÄNT	37
4.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DISPENS	37
4.3 ANSÖKAN.....	43
4.4 VILLKOR FÖR TUNG DISPENS.....	44
4.5 GENERELLA TUNGA VÄGNÄTSDIPENSER	45
4.6 SAMRÅD	46
4.7 LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER	46
4.8 GILTIGHETSTID	47
4.9 DISPENSHANDLINGENS INNEHÅLL.....	47
5 BREDA TRANSPORTER	48
5.1 ALLMÄNT	48
5.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DISPENS	49
5.3 ANSÖKAN.....	52
5.4 VILLKOR.....	52
5.5 GENERELLA BREDA DISPENSER	54
5.6 SAMRÅD	55
5.7 LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER	55
5.8 GILTIGHETSTID	55
5.9 DISPENSHANDLINGENS INNEHÅLL.....	55
6 LÅNGA TRANSPORTER	57
6.1 ALLMÄNT	57

6.2	FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DISPENS	57
6.3	ANSÖKAN.....	60
6.4	VILLKOR.....	60
6.5	GENERELL VÄGNÄTSDIPENS FÖR LÅNGA TRANSPORTER	62
6.6	SAMRÅD	62
6.7	LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER	63
6.8	GILTIGHETSTID	63
6.9	DISPENSHANDLINGENS INNEHÅLL.....	63
7	MOBILKRANAR	64
7.1	MOBILKRANAR - ALLMÄNT	64
7.2	EG-MOBILKRANAR.....	65
7.3	OREGISTRERADE MOBILKRANAR - MOTORREDSKAP KLASSE II.....	66
7.4	BESIKTNING AV MOBILKRANAR	66
7.5	FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DISPENS	66
7.6	ANSÖKAN.....	67
7.7	VILLKOR.....	68
7.8	GENERELL VÄGNÄTSDIPENS FÖR MOBILKRANAR	68
7.9	SAMRÅD	69
7.10	LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER	69
7.11	GILTIGHETSTID	70
7.12	DISPENSHANDLINGENS INNEHÅLL.....	70
8	LÅNGSAMTGÅENDE TRANSPORTER	71
8.1	MOTORVÄGAR OCH MOTORTRAFIKLEDER	72
8.2	VÄGRENSKÖRNING VID TUNGA LÅNGSAMTGÅENDE FORDON.....	72
9	MILITÄRA TRANSPORTER	73
9.1	SÄRSKILDA BESTÄMMELSER FÖR FÖRSVARSMAKTEN	73
9.2	ÖVRIGA TRANSPORTER MED MILITÄRA FORDON	75
10	FORDON.....	76
10.1	FORDONSKATEGORIER	76
10.2	REGISTRERING AV FORDON	79
11	BROAR	90
11.1	INLEDNING	90
11.2	BÄRFÖRMÅGAN HOS BROARNA.....	90
11.3	DISPENSER	93
11.4	SÄKERHETSFILOSOFI	99
12	VÄGTRANSPORTLEDARE OCH ESKORT	103
12.1	VÄGTRANSPORTLEDARE - ALLMÄNT	103
12.2	LAGSTIFTNINGEN OM VÄGTRANSPORTLEDARE.....	104
12.3	UTBILDNING AV VÄGTRANSPORTLEDARE	105
12.4	FÖRTECKNING	105
12.5	ESKORTKRAV.....	105
12.6	VILLKOR.....	105
13	ÖVERLAST	107
13.1	ALLMÄNT OM ÖVERLASTER.....	107
13.2	FORDON FÖR VILKA ÖVERLASTAVGIFT TAS UT.....	108
BILAGA 1 -	VIKTBESTÄMMELSER I TRF - KOMMENTARER	109

BÄRIGHETSKLASSER	109
VIKTER.....	109
AXELAVSTÅND MELLAN FORDON I ETT FORDONSTÅG	118
FORDON I INTERNATIONELL TRAFIK	120
MAXIMILAST.....	121
BILAGA 2 - BRUTTOVIKTSTABELL – GENERELL VÄGNÄTSDISPENS (ODELBAR LAST)	122
BILAGA 3 - UTMÄRKNING AV DISPENSTRANSPORTER	125
BILAGA 4 - FÖRTECKNING ÖVER FÖRFATTNINGAR	127
BILAGA 5 - KORT HISTORIK	129
VIKT	130
BREDD.....	131
LÄNGD.....	131

Förkortningar

AvgF	Avgiftsförordning (1992:191)
FDEF	Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
KKL	Körkortslag (1998:488)
LDEF	Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
LTF	Lokal trafikföreskrift
LVTR	Lag (2001:558) om vägtrafikregister
MTrF	Militärtrafikförordning (2009:212)
RÅB	Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa trafikbrott
SFS	Svensk författningssamling
SäkITrf	Försvarsmaktens Säkerhetsinstruktion för vapen och ammunition mm, militär trafiksäkerhet
TrF	Trafikförordning (1998:1276)
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling
TRVFS	Trafikverkets författningssamling
VMF	Vägmärkesförordning (2007:90)
VTSL	Vägtrafikskattelag (2006:227)
VVFS	Vägverkets författningssamling
VägK	Väggörelse (1971:594)
VägL	Väglag (1971:948)
YTL	Yrkestrafiklag (1998:490)
ÖVL	Lag (1972:435) om överlastavgift

Ordlista

I de fall en definition är hämtad ur lagen ([2001:559](#)) om vägtrafikdefinitioner (LDEF) eller ur förordningen ([2001:651](#)) om vägtrafikdefinitioner (FDEF) anges det i kolumnen "SFS".

Beteckning	Betydelse	SFS
Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan.	LDEF
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.	LDEF
Boggi	Två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2 meter.	LDEF
Boggitryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi för över till vägbanan.	LDEF
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.	LDEF
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.	LDEF
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).	LDEF, FDEF
Dispensstyp	Trafikverkets praxis av olika ärendeslag beroende på om ansökan avser tillfällig eller generell dispens samt transportens bredd, längd, vikt, last och fordonsslag.	
Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.	LDEF
Dubbelmontage (tvillingmontage)	Dubbelmonterade däck på en hjulaxel (alltså fyra hjul på en hjulaxel).	
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.	LDEF

Eget körfält	Begreppet används vid brovillkor för tunga transporter. Den tunga transporten färdas i ett körfält vilket kan vara godtyckligt placerat. Såväl mötande trafik som trafik i det egna körfältet förutsätts befinna sig på bron samtidigt som den tunga transporten. Se även "vägbanemitt" samt kap. 14.	
EG-mobilkran	En tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter.	LDEF
Eskort	Enligt 3 § lagen (2001:1167) om vägtransportledare medverkan av en person som har rätt att ge anvisningar för trafiken på väg.	
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.	LDEF
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.	LDEF
Kopplingsavstånd	Det kopplingsavstånd som anges i registreringsbevis för fordon skiljer sig mellan fordon som registreringsbesiktigats före respektive efter 2007-04-02. I äldre registreringsbevis avses avstånd från framaxel på bil till kopplingsanordningens centrum och för släpvagn avståndet mellan kopplingsanordningens centrum och bakersta axeln. För nyare fordon är det avståndet från bilens framkant till kopplingsanordningen centrum respektive avståndet från centrum på släpvagnens kopplingsanordning till dess bakkant.	
Körbana	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller en vägren.	FDEF
Körfält	Ett sådant längsgående fält av en körbana som anges med vägmarkering eller, om någon vägmarkering inte finns, är tillräckligt brett för trafik i en fil med fyrhjuliga fordon.	FDEF
Körförbud	Förbud mot att använda ett fordon.	FDEF
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.	LDEF
Lastbord	Lastyta som förbinder svanhals och axlarna på en påhängsvagn.	
Lastlängd	Avståndet från lastutrymmets främsta yttersta punkt till dess bakersta yttersta punkt.	FDEF
Långsamtgående fordon	Ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre has-	

	tighet än 40 km/tim. Som exempel kan nämnas traktor, motorredskap klass II och efterfordon.	
Lätt buss	En buss med en totalvikt av högst 3,5 ton.	LDEF
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.	LDEF
Lätt släpfordon	1. Ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kilogram. 2. Ett släpfordon med en totalvikt över 750 kilogram under förutsättning att denna inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.	LDEF
Lätt terrängvagn	En terrängvagn vars tjänstevikt är högst 2 ton.	LDEF
Maximilast	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.	LDEF
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.	LDEF
Motorfordon	Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller 2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.	LDEF
Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.	LDEF
Motorredskap klass I	Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen.	LDEF
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.	LDEF
N-värde	Värde som talar om var lastens tyngdpunkt på flaket ska ligga i förhållande till den främsta av fordonets bakaxlar. Om det står ett minustecken framför N-värdet betyder det att lastens tyngdpunkt ska placeras bakom axeln. Om minustecken saknas ska tyngdpunkten placeras framför axeln.	
Odelbar last	Last som inte utan risk för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera dellaster.	FDEF
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller 2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat	LDEF

	<p>som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone</p> <p>a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.</p> <p>Personbilar delas in i klass I och klass II.</p>	
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II.	LDEF
Personbil klass II	<p>En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone</p> <p>a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.</p>	LDEF
Pivåskiva (vändskiva)	Kopplingsanordning på dragbil.	
Pivåtapp (tapp, kingpin)	Kopplingsanordning på påhängsvagn (kopplas ihop med pivåskiva på dragbil)	
Plankorsning	En korsning i samma plan mellan en väg och en sådan järnväg eller spårväg som är anlagd på en särskild banvall	FDEF
Pusheraxel	Extra avlastande axel placerad framför drivande axel/axlar.	
Pulleraxel	Extra avlastande axel placerad bakom drivande axel/axlar.	
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.	LDEF
Registrerat fordon	Ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret.	FDEF
Registreringsnummer	Det nummer under vilket ett fordon är registrerat i vägtrafikregistret.	FDEF
Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till ett annat motordrivet fordon än en moped klass II och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpplådar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon.	LDEF
Släpkärra	En släpvagn med oledad dragstäng där den statiskt vertikala last som förs över till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 ton.	LDEF
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras	LDEF

	av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.	
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last. <i>Kommentar: För en påhängsvagn avses vikten på kopplingen, pivåtrycket, plus bruttovikten).</i>	LDEF
Svanhals	Kopplingsarm (arm där pivåtapp är placerad, är dessutom den arm som sammanbinder påhängsvagnen med dragbilen).	
Temperaturkontrollerat fordon	Ett fordon med fast eller avtagbar överbyggnad som är särskilt utrustat för godsbefordran vid kontrollerad temperatur och vars sidoväggar inklusive isolering är minst 45 millimeter tjocka.	FDEF
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.	LDEF
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.	LDEF
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.	LDEF
Tjänstevikt (för en bil, en traktor eller ett motorredskap)	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.	LDEF
Tjänstevikt (för ett släpfordon)	Vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet.	LDEF
Tjänstevikt (för ett terrängmotorfordon)	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg som hör till fordonet, samt bränsle, smörjolja och vatten. För en tung terrängvagn räknas även vikten av föraren och reservhjul med.	LDEF
Totalvikt (för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn)	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.	LDEF
Totalvikt (för ett släpfordon)	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.	LDEF
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras	LDEF

	till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.	
Traktor klass I	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I.	LDEF
Traktor klass II	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II.	LDEF
Tridem	Ett uttryck för en 4-axlig dragbil med tre intilliggande bakre axlar.	
Trippelaxel	Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5 meter.	LDEF
Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.	LDEF
Tung buss	En buss med en totalvikt över 3,5 ton.	LDEF
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.	LDEF
Tungt släpfordon	Ett annat släpfordon än ett lätt släpfordon.	LDEF
Tung terrängvagn	En terrängvagn med en tjänstevikt över 2 ton.	LDEF
Väg	1. En sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon, 2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och 3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2.	FDEF
Vägren	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte körbana eller cykelbana.	FDEF
Vägbanemitt	Begreppet används i dispensbeslut för brovillkor för tunga transporter. Den tunga transporten färdas i ett körfält vilket är placerat mitt i (den fria bredden) på bron. Transporten befinner sig ensam på bron. Bron är avstängd för annan trafik. Se även "eget körfält" samt kap. 14.	
Vändskiva (pivåskiva)	Kopplingsanordning på dragbil.	
Y-konstant	Y-konstanten anger hur den fjädrade vikten (chassi + last) fördelas mellan axlarna i en boggi.	

1 Allmänt

1.1 Kort om trafiklagstiftningen i Sverige

1.1.1 Grundlag

Regeringsformen är en av Sveriges fyra grundlagar. De övriga tre är successionsordningen, tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen.

Regeringsformen (RF)¹ innehåller bl.a. bestämmelser om statskicketets grunder, vilka lagar som är rikets grundlagar, grundläggande fri- och rättigheter, bestämmelser om statschefen, riksdagen, regeringen samt om lagar och andra föreskrifter.

Grundlagarna står över alla andra lagar. Innehållet i övriga lagar får aldrig strida mot vad som står i grundlagarna.

Enligt 8 kap. 2 § RF ska föreskrifter meddelas genom lag om de bl.a. avser förhållandet mellan enskilda och det allmänna.

1.1.2 Lag

Riksdagen har med stöd av 8 kap. 2 och 3 §§ RF beslutat *lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer*.

Den lagen ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om bl. a. trafik på väg eller i terräng, kör- och vilotider vid vägtransporter och färdskrivare. Det är alltså med stöd av denna lag som i sin tur trafikförordningen (1998:1276) har beslutats.

1.1.3 Förordning

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser för trafik på väg och i terräng. Trafikförordningen förkortas i denna handbok till TrF.

¹ (SFS [1974:152](#), senast omtryckt SFS [2011:109](#))

1.1.4 Myndighetsföreskrift

Med stöd av vissa paragrafer i TrF kan exempelvis Transportstyrelsen meddela föreskrifter av detaljerad karaktär, exempelvis om färd med odelbar last:

” – – – Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg som transporterar odelbar last får föras på vägar som inte är enskilda trots att den bredd som anges i första stycket överskrids. Lasten får därvid skjuta ut mer än 20 centimeter utanför fordonet. – – – ” (4 kap. 15 § tredje stycket TrF)

Översikt över lagstiftningsstrukturen:

- 1. Grundlag** (Regeringsformen)
Grundlag stiftas eller ändras av Riksdagen genom två likalydande beslut med riksdagsval emellan (publiceras i SFS).
- 2. Lag** (beslutas av Riksdagen, med stöd av regeringsformen) (SFS)
- 3. Förordning** (beslutas av Regeringen, med stöd av grundlag eller lag) (SFS)
- 4. Myndighetsföreskrift** (beslutas av myndighet, med stöd av lag eller förordning) (ex. TSFS)

Ett exempel:

1. Regeringsformen (grundlag)
2. Lag (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer
3. Trafikförordning (1998:1276)
4. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:141) om färd med bred odelbar last

1.2 Stora vikter och dimensioner

Bestämmelser om hur tunga, breda eller långa motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon, lasten inräknad, får vara finns i TrF.

Bestämmelserna om vikter och dimensioner gäller på en stor del vägnätet (gator i tätorter och allmänna vägar) och är utformade med hänsyn till de begränsningar som beror av vägnätets fysiska utformning och bärighet. Samtidigt uppstår ständigt behov av att kunna transportera föremål som inte ryms inom de normala ramarna.

Det finns många både tunga och skrymmande godsslag som med fördel och ibland av nödvändighet tillverkas färdiga eller i halvfabrikat på ett ställe för att sedan transporteras på lämpliga sätt till bestämelseorten. Som exempel på sådana godsslag kan nämnas transformatorer, generatorer, cisterner, hussektioner, panncentraler och industriugnar. Oftast är det

vägtransport som för befraktaren framstår som det mest rationella och det ekonomiskt mest fördelaktiga transportalternativet.

Det finns stora företagsekonomiska intressen i att kunna framföra fordon och transportera godsenheter som är tyngre eller större än vad bestämmelserna i TrF medger. Vikter och dimensioner på entreprenadmaskiner och motorredskap ökar ständigt samtidigt som antalet arbetsplatser för sådana maskiner ökar och insatstiden vid varje arbetsplats minskar.

Mot bakgrunden att vägnätet har avsnitt med bättre standard än basnivån och att fordonsutrymmet även i övrigt från stund till annan kan variera, finns ofta möjlighet att framföra tyngre och större fordon och laster än vad bestämmelserna i TrF anger. TrF ger också utrymme för att undantag (dispens) ska kunna medges. Undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

Genom att ställa särskilda krav på det sätt en tung eller skrymmande transport utförs, krav som inte kan ställas på normaltrafikanterna, kan dispens också ofta medges utan att varken vägen skadas, trafiksäkerheten försämras eller att det uppstår andra avsevärda olägenheter.

Risken för försämrad trafiksäkerhet minskas eller elimineras genom att överbredd och överlängd märks ut på ett tydligt sätt, genom att transport bara framförs i lågtrafiktid m.m. Genom att övertunga transporter hänvisas till vägavsnitt som inte innehåller gamla och svaga broar finns möjligheter att framföra vikter som ibland ligger betydligt över vad som är möjligt att framföra inom ramen för de generellt tillåtna vikterna. Genom fordonets placering på körbanan och/eller genom att transporten framförs med låg hastighet över broarna, kan bärformågan hos underlaget utnyttjas på ett optimalt sätt.

1.3 Omfattning av dispensverksamheten

Att det ges möjligheter att framföra dispensfordon och dispenslaster är en förutsättning för att Sverige ska fungera. Svenskt näringsliv och svensk industri är därför starkt beroende av en väl fungerande dispensverksamhet. Dispensmyndigheter är Trafikverkets regioner och kommunerna (se vidare avsnitt 3.1).

1.3.1 Trafikverket

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverkets regioner (som är statliga väghållningsmyndigheter) behandlar f.n. tillsammans ca 24000 dispensansökningar per år. För att den stora mängden dispenser ska kunna tas om hand på ett rationellt sätt används ett gemensamt datasystem (Trix). Systemet har funktioner som t.ex. bärighetskontroll på broar, lastberäkning, direktkoppling till vägtrafikregistret (registreringsbevis), hantering av ansökningsavgifter m.m.

1.3.2 Kommunerna

Hur omfattande dispenshanteringen är inom kommunerna är inte kartlagt i detalj, men klart är att variationerna mellan olika kommuner är stora. Inom exempelvis Stockholms och Göteborgs kommuner behandlar man större mängd ärenden per år, medan det hos många små kommuner är en liten verksamhet.

2 Vikter och dimensioner

2.1 Allmänt

Bestämmelser om hur tunga, breda och långa motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon får vara finns i 4 kap. i TrF.

Följande paragrafer är aktuella:

- 4 kap. 2-4 och 11-14 §§ (**vikt**)
- 4 kap. 15, 15 a och 16 §§ (**bredd**)
- 4 kap. 17, 17 a, 17 b och 17 c §§ (**längd**)

Bestämmelserna i TrF är utformade med hänsyn till de begränsningar som beror av vägnätets fysiska utformning och bärighet.

Det finns även EU-gemensamma bestämmelser genom rådets direktiv 96/53/EG² 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 gemenskapen³. Direktivet är i tillämpliga delar infört i trafikförordningen.

2.2 Var gäller bestämmelserna?

Vikt-, bredd- och längdbestämmelserna i TrF gäller på vägar som inte är enskilda.

Med *vägar som inte är enskilda* menas

- **allmänna vägar** enligt väglagen ([1971:948](#)) (allmänna vägar delas in i riksvägar eller länsvägar⁴) och
- **gator** inom planlagt område där planen har kommunalt huvudmannskap.

På **enskilda vägar** finns det inga generella vikt-, bredd- eller längdbestämmelser. Istället avgör vägens ägare om det ska finnas några begränsningar i vikter eller dimensioner på de

² EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

³ Senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/7/EG av den 18 februari 2002 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 67, 9.3.2002, s. 47, Celex 32002L0007).

⁴ Se 1 § vägkungörelsen ([1971:954](#)). Europavägar räknas som riksvägar.

fordon som framförs på den enskilda vägen. Sådana förbud ska utmärkas med vägmärke eller på annat tydligt sätt (se 10 kap. 10 § TrF).

2.3 Fordons vikt

Bestämmelser om fordons vikt finns i 4 kap. 2-4 och 11-14 §§ TrF och i bilaga 1-3 till TrF. Mer detaljerade kommentarer till viktbestämmelserna i TrF finns i *bilaga 1* till denna handbok.

2.3.1 Bärighetsklasser

Vägar som inte är enskilda delas in i tre bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och en gata bärighetsklass 2 (BK2).

Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 2 eller 3 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att en gata eller en del av en gata ska tillhöra bärighetsklass 1 eller 3 meddelas av kommunen.

Om en allmän väg som staten är väghållare för tillhör bärighetsklass 2 eller 3 under en del av året, får den statliga väghållningsmyndigheten (Trafikverkets region) besluta att vägen under en kortare tid inte ska tillhöra bärighetsklassen, om det är lämpligt med hänsyn till tjälförhållandena.

2.3.2 Axeltryck

Axeltrycket får på en BK1-väg uppgå till högst 11,5 ton om axeln är drivande och till högst 10 ton på annan axel. På en BK2-väg är högsta axeltrycket 10 ton och på en BK3-väg får axeltrycket inte överstiga 8 ton.

2.3.3 Boggitryck

I normalfallet på en BK1-väg får boggitrycket uppgå till 18 eller 19 ton. Under de mest gynnsamma förhållandena får det uppgå till högst 20 ton. På BK2- respektive BK3-vägar gäller maximalt 16 respektive 12 tons boggitryck.

2.3.4 Trippelaxeltryck

Trippelaxeltrycket får på en BK1-väg uppgå till högst 24 ton, förutsatt att avståndet mellan den första och den tredje axeln är minst 260 cm. För motsvarade axelavstånd gäller högst 22 ton för en BK2-väg och 13 ton för BK3.

2.3.5 Bruttovikt

Tillåten bruttovikt beror på avståndet mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel. Den högsta tillåtna bruttovikten är 60 ton. Axelavståndet ska då vara minst 18 meter. Bruttovikten för ett fordonståg får dock aldrig överstiga summan av tillåtna bruttovikter för varje fordon som ingår i fordonståget. I bilagorna till trafikförordningen framgår vilka vikter som, oberoende av axelavstånd, är högsta tillåtna bruttovikter för olika slag av fordon. Det

finns även bestämmelser om minsta mellanliggande axelavstånd mellan fordonen i ett fordonståg. I 4 kap. 14 § TrF finns särskilda undantag för fordon som huvudsakligen används i internationell trafik.

2.3.6 Föreskrifter med stöd av TrF

Transportstyrelsen får med stöd av 4 kap. 12 och 13 §§ TrF meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att grundbestämmelserna överskrids. Det finns även några föreskrifter från dåvarande Vägverket (bl.a. färd med fordon med variabelt däckstryck).

2.3.7 Allmänna råd

Som stöd till dispensmyndigheterna har Transportstyrelsen utfärdat allmänna råd som gäller prövning av ansökningar om dispens från viktbestämmelserna.

- Transportstyrelsens allmänna råd ([TSFS 2009:63](#)) om undantag för färd med tunga fordon.

Se vidare kapitel 4.

2.4 Fordons bredd

Bestämmelser om fordons bredd, inklusive last, finns i 4 kap. 15 § TrF (vissa breddbestämmelser finns även i 4 kap. 15 a och 16 § TrF).

Grundregeln är att om ett motordrivnet fordon eller ett därtill kopplat fordon

1. lastas så att lasten på någondera sidan skjuter ut mer än 20 cm utanför fordonet eller
2. om fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 260 cm eller för en buss 255 cm, får fordonet eller därtill kopplat fordon endast föras på enskild väg.



För *bussar* som har registrerats före den 1 november 2004 gäller en övergångsregel: fram till utgången av 2020 får de ha en maximal bredd, inklusive last, på 260 cm.

2.4.1 Mätning av fordons bredd

Ett fordons bredd mäts över de delar av fordonet eller lasten som skjuter ut längst.

Föreskrifter om att *viss utrustning* inte ska räknas in i fordonsbredden finns i Vägverkets föreskrifter ([VVFS 2008:261](#)) om utrustning som inte ska räknas in i fordonsbredden och fordonslängden.

Det är t.ex. körriktningsvisare, breddmarkeringslyktor, parkeringslyktor, sidomarkeringslyktor, reflexanordningar och övrig föreskriven belysningsutrustning, speglar och andra anordningar för indirekt sikt.

2.4.2 Fordon som inte behöver dispens enligt TrF

Följande fordon får enligt 4 kap. 15 § TrF föras på vägar som inte är enskilda, även om bredden överstiger 260 cm (alltså utan dispens):

- **redskap** som används i **jordbruksarbete**
- **traktor** med påmonterat redskap eller utrustning
- **motorredskap** vid kortare färd till eller från en arbetsplats eller för liknande ändamål

Vid *väghållningsarbete* och liknande arbete får följande fordon enligt 12 kap. 1 § TrF användas (utan dispens):

- **redskap** som är bredare än 260 cm
- **fordon med redskap eller utrustning påmonterad** där redskapet eller utrustningen skjuter ut mer än 20 cm åt sidan eller medför att bredden överstiger 260 cm

2.4.3 Transport av bred odelbar last utan dispens

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg som transporterar **bred odelbar last** får föras på vägar som inte är enskilda, trots att bredden överskrider 260 cm.

Bredden på lasten vara **högst 350 cm** och färd får ske under förutsättning att villkoren i föreskriften följs.

- Transportstyrelsens föreskrifter ([TSFS 2010:141](#)) om färd med bred odelbar last

2.4.4 Allmänna råd

Som stöd till dispensmyndigheterna har Transportstyrelsen utfärdat allmänna råd som gäller prövning av ansökningar om dispens från breddbestämmelserna.

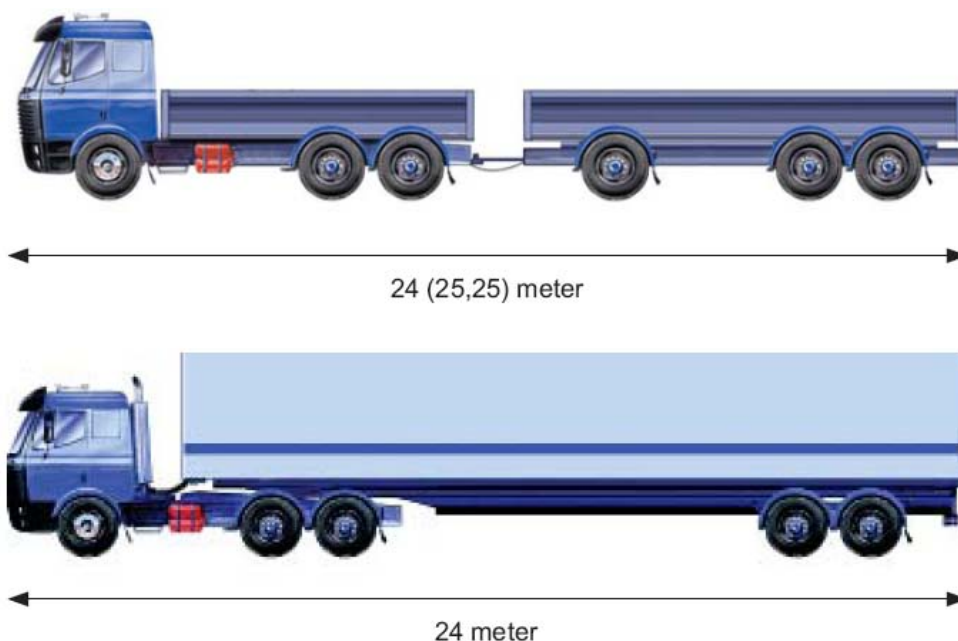
- Transportstyrelsens allmänna råd ([TSFS 2009:64](#)) om undantag för färd med breda fordon.

Se vidare kapitel 5.

2.5 Fordons längd

Bestämmelser om ett fordons eller fordonstågs längd finns i 4 kap. 17, 17 a, 17 b och 17 c §§ TrF.

Grundregeln är att ett annat motordrivet fordon än en buss, med eller utan ett därtill kopplat fordon, inte får föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, är längre än 24,0 meter.



2.5.1 Modulsystemet (25,25 meter)

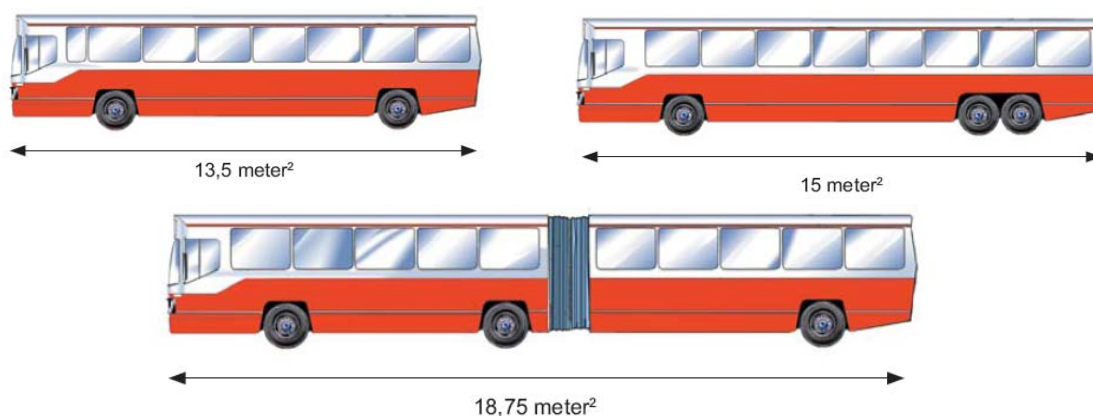
Längden av ett fordonståg, lasten inräknad, får uppgå till 25,25 meter om vissa villkor är uppfyllda. I sådant fall ställs emellertid särskilda krav på de ingående fordonens dimensioner och utrustning, bl.a. med avseende på bromsarnas konstruktion (läsningsfria). Dessa villkor finns i

- [4 kap. 17 § TrF](#)
- [VVFS 1997:377](#) (vändningskrav för fordonståg vars längd överstiger 24,0 meter och utrustningskrav för fordon som ingår i sådant fordonståg)
- [VVFS 2005:131](#) (högsta hastighet för bil med två släpvagnar, s.k. dubbelkombination).

De s.k. 25,25-bestämmelserna innebär att det ges möjlighet att koppla samman vissa fordon som inte avviker från de gemensamma EG-reglerna om fordons mått i direktiv 96/53/EG till högst 25,25 meters tåglängd. Detta benämns *modulsystemet* och bygger på att lastlängderna 7,82 meter (det största flaket enligt s.k. CEN-standard) och 13,6 meter (påhängsvagn och samtidigt det längsta fordonet enligt EG-reglerna) kombineras i ett fordonståg.

2.5.2 Bussar

För bussar som har registrerats efter den 1 juli 2004 gäller följande maximala längder (4 kap. 17 a §§ TrF):



Buss med två axlar	13,5 meter
Buss med fler än två axlar	15 meter
Ledbuss	18,75 meter
Buss med släpvagn	18,75 meter

Dävarande Vägverket har meddelat föreskrifter om färd inom Göteborgs kommun med en s.k. tvåledsbuss (en buss som har fyra eller fler axlar och består av tre fasta sektioner som är sammanfogade till varandra med ledade sektioner). Denna typ av ledbuss får vara högst 25,0 meter. (Se [VVFS 2005:103](#)).

2.5.3 Mätning av fordons längd

Ett fordons eller fordonstågs längd mäts över de delar av fordonet, fordonståget eller lasten som skjuter ut längst.

Föreskrifter om att *viss utrustning* inte ska räknas in i fordonslängden finns i Vägverkets föreskrifter ([VVFS 2008:261](#)) om utrustning som inte ska räknas in i fordonsbredden och fordonslängden.

Det är t.ex. vindrutetorkare, belysningsutrustning, speglar och andra anordningar för indirekt sikt och störfångargummin.

2.5.4 Transport av lång odelbar last utan dispens

Transportstyrelsen får med stöd av 4 kap. 17 b § TrF meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras på vägar som inte är enskilda, trots att längden överskrider 24 m.

Längden på ett fordonståg som transporterar odelbar last får enligt föreskriften vara **högst 30 meter** och färd får ske under förutsättning att villkoren i föreskriften följs.

- Transportstyrelsens föreskrifter ([TSFS 2010:142](#)) om färd med lång odelbar last

2.5.5 Allmänna råd

Som stöd till dispensmyndigheterna har Transportstyrelsen utfärdat allmänna råd som gäller prövning av ansökningar om dispens från längdbestämmelserna.

- Transportstyrelsens allmänna råd ([TSFS 2009:62](#)) om undantag för färd med långa fordon.

Se vidare kapitel 6.

2.6 Fordons höjd

Det finns inga bestämmelser som begränsar höjden på fordon i Sverige. Däremot om den fria höjden i en vägport eller liknande är mindre än 4,5 meter ska dock vägmärket "Begränsad fordonshöjd" användas (se märke C17, *Begränsad fordonshöjd*, i [VME](#)).



Figur 1. Begränsad fordonshöjd

Märket anger förbud mot trafik med fordon över en viss höjd om den fria höjden är lägre än 4,5 meter.

Högsta tillåtna fordonshöjd anges på märket.

Uppgift om begränsad fri höjd mindre än 4,5 meter redovisas också i "Sammanställning över allmänna vägar", vilka ges ut årligen av Länsstyrelsen i varje län.

Vid transporter som är högre än 450 cm måste sökanden bifoga ett "intyg om färdväg" till ansökan. Där ska framgå att den tänkta färdvägen är rekognoserad och bedöms vara framkomlig med avseende på den stora totalhöjden. Dispens kan alltså inte medges för höjd på transporter, då sådana bestämmelser saknas, utan det är transportörens och i slutändan förarens ansvar att färden sker säkert.

3 Dispensbestämmelser

3.1 Dispensmyndigheter m.m.

3.1.1.1 Kommuner och Trafikverkets regioner

I 13 kap. 3–5 §§ TrF finns bestämmelser om undantag. En **kommun** får medge undantag från bestämmelserna om vikt, bredd och längd i 4 kap. om färden (transportsträckan) endast rör kommunen.

Om färden rör mer än en kommun prövas frågan av **den statliga väghållningsmyndigheten** i den region där färden påbörjas.

Statliga väghållningsmyndigheter är **Trafikverkets regioner** (se 7 § VägK).



Trafikverkets regioner.

Dispens kan även medges från de bestämmelser som meddelats genom **lokala trafikföreskrifter**. Beslutskompetensen är fördelad mellan kommun och statlig väghållningsmyndighet – och i vissa fall polismyndighet – på samma sätt som gäller för dispenser från grundbestämmelserna.

I tabellen nedan framgår i vilka fall undantag får medges och av vilka myndigheter.

Tabell 1. Utdrag⁵ ur 13 kap. 3 § TrF.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon Gemensamma bestämmelser		
7. 4 kap. 2 eller 3 §	En kommun	Kommunen
	Mer än en kommun	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas
4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon Trafik med motordrivna fordon på väg		
11. 4 kap. 12-15 a, 17, 17a eller 18 §	En kommun	Kommunen
	Mer än en kommun	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas
9 kap. Bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled		
19. 9 kap. 1 § första stycket 1-5 eller 2 §	a) Eftersök av vilt som kan ha skadats vid en viltolycka eller vid andra åtgärder i samband med en sådan olycka	Polismyndigheten
	b) övriga fall	
	En kommun	Kommunen
	Mer än en kommun	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

⁵ Enligt lydelse i SFS 2011:178.

<i>Bestämmelser</i>	<i>Undantaget rör</i>	<i>Myndighet</i>
10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.		
21. Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 9 <i>(förbud mot trafik med fordon)</i>	En kommun	Kommunen
	Mer än en kommun inom ett län a) undantag i samband med prövning som avser lång, bred eller tung transport	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas
	b) övriga fall	Länsstyrelsen
	Mer än ett län a) undantag i samband med prövning som avser lång, bred eller tung transport	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas
	b) övriga fall	Transportstyrelsen
25. Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 19 eller 20 <i>(begränsning till lägre vikter än 4 kap. 12 § samt inskränkning till mindre bredd eller längd)</i>	En kommun	Kommunen
	Mer än en kommun inom ett län	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

Enligt **13 kap. 4 §** TrF får undantag medges om det finns *särskilda skäl* och det kan ske *utan fara för*

1. *trafiksäkerheten,*
2. *skada på vägen* eller
3. *någon annan avsevärd olägenhet.*

En ytterligare förutsättning är att undantag från 4 kap. 15 eller 17 § som föranleds av lastens längd eller bredd får medges endast om lasten är odelbar.

Enligt **13 kap. 5 §** TrF får ett undantag från längd-, bredd- eller viktbestämmelserna, om det behövs av säkerhets- eller framkomlighetsskäl, förenas med dispens även från:

- **3 kap. 7 § första stycket** (*fordon ska föras i körfält längst till höger*)
- **3 kap. 7 § andra stycket** (*bl.a. långsamtgående fordon <40 km/tim ska föras till höger på vägrenen*)
- **3 kap. 9 § första stycket** (*placering inom körfält och körfältsbyte*)
- **3 kap. 9 § tredje stycket** (*körfältsbyte*)
- **3 kap. 11 §** (*spärrområde eller heldragen linje*)
- **3 kap. 12 § första stycket 3** (*vägrenen ska användas av långsamtgående fordon*)
- **9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 §** (*tillåtna fordon på motorväg och motortrafikled*)
- **9 kap. 1 § första stycket 2 och 2 §** (*tillåten plats att föra in fordon på motorväg och motortrafikled*)

Meddelas undantag från bestämmelserna i **4 kap. 2 §** (*antal dragna fordon samt bruttoviktsbegränsning på dragna fordon*) ska den högsta tillåtna hastigheten fastställas. Även i övrigt får undantag förenas med särskilda villkor.

Det är alltså två olika myndigheter, en **kommun** eller den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas (**Trafikverkets region**), som är bemyndigade att pröva frågor om avvikelser från vikt-, bredd- och längdbestämmelserna.

Samma myndigheter får också pröva frågor om dispens från bestämmelserna på motorvägar och motortrafikleder (9 kap. 1 § punkterna 1-5 och 2 § TrF), både i samband med dispens från vikt-, bredd- och längdbestämmelserna (13 kap. 5 §) eller i övriga fall (13 kap. 3 § punkt 13 TrF).

3.1.2 Polismyndigheterna

Polismyndigheten får pröva ansökningar som rör en kommun, om kommunens beslut inte kan avvaktas utan olägenhet (13 kap. 3 § tredje stycket TrF). För dispenser som gäller tunga transporter, bör alltid samråd ske med väghållaren. Det innebär att polisen alltid bör samråda med kommunal och/eller statlig väghållare före beslut om viktdispens.

3.1.3 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet.

De utformar regler för alla fyra trafikslagen och kontrollerar hur de efterlevs, ger tillstånd (körkort och certifikat), registrerar ägarbyten, sköter trängselskatt och fordonsskatt. Transportstyrelsen ansvarar även för frågor om överlastavgift (om överlastavgift se även kapitel 13).

De **allmänna råd** som Transportstyrelsen har beslutat och som finns för provning av breda, långa och tunga transporter innehåller i korthet:

- Vad en ansökan bör innehålla för uppgifter
- Prövning av ansökan
- Giltighetstider
- Transporttider
- Innehåll i beslutet (villkor)

De allmänna råden finns publicerade i Transportstyrelsens författningssamling (se TSFS 2009:62, 63 och 64).

3.2 Förutsättningar för dispens

I 13 kap. 4 § TrF anges att undantag från bestämmelser om bl. a fordons mått och vikt får medges om det behövs av *särskilda skäl* och det kan ske *utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet*.

3.2.1 Dispensprövningen

De överväganden som görs i ett dispensärende är i huvudsak följande.

- Är lasten odelbar?
- Kan transporten genomföras utan avsevärda olägenheter?
- Är de fordon som ska utföra transporten lämpliga?
- Är det sannolikt att lasten kan placeras på föreslaget sätt?
- Kan föreslagen viktfordelning godtas?
- Finns lämplig färdväg?
- Vilka trafiksäkerhetsaspekter finns?

- Kan vägen komma att skadas?
- Behövs samråd med annan väghållare?
- Förekommer broreparationer, vägarbeten eller andra hinder som måste beaktas?
- Är föreslagen tid för transporten lämplig?
- Behöver transporten eskorteras?

3.2.2 Särskilda skäl

Särskilda skäl för att framföra en tung eller skrymmande transport på väg föreligger när lasten är odelbar och har sådan vikt, bredd eller längd att den inte kan transporteras inom vikt eller dimensionsbestämmelserna.

Detsamma gäller för sådant fordon, t ex mobilkran, som för sin funktion måste ha sådan vikt, bredd eller längd att det inte kan framföras inom vikt- eller dimensionsbestämmelserna.

3.2.3 Utan fara för trafiksäkerheten

Dispens får medges om färd kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Det är viktigt att de ökade risker som skulle kunna förorsakas på grund av transportens dimensioner, eller av det sätt transporten måste framföras, avlägsnas genom varningsutmärkning, varningsbilar, trafikdirigering (eskort) och/eller andra säkerhetshöjande åtgärder.

3.2.4 Skada på vägen

En dispenstransport ska framföras med beaktande av samma krav på väganläggningarnas bärighet, stadga och beständighet som gäller för normala transporter.

Det innebär bland annat att transport måste kunna framföras på sådant sätt att skador på vägar och broar inte riskeras.

3.2.5 Annan avsevärd olägenhet

Dispens kan medges om transport sker utan avsevärda olägenheter.

En tung och/eller skrymmande vägtransport måste nästan alltid, i större eller mindre omfattning, ske på bekostnad av andra trafikanters framkomlighet.

Avsevärda olägenheter är det när färd på väg bedöms orsaka stopp eller fördröjning för annan trafik mera än 60 fordonsmिनuter per mil transportväg.

Sådana avsevärda olägenheter kan i regel undvikas även för mycket tunga eller skrymmande transporter om färd förläggs till de tider på dygnet när trafiken är som lägst.

3.2.6 Odelbar last

Dispens som föranleds av lastens *längd eller bredd* får medges endast om lasten är odelbar (13 kap. 4 § TrF).

Dispens som föranleds av lastens *vikt* bör endast medges om lasten är odelbar. Dispens kan dock medges för färd med *delbar last* för korsande av väg som inte är enskild. Detta gäller endast fordon som inte är bilar eller bilar med släpvagnar (se vidare kapitel 4).

Begreppet ”*odelbar last*” definieras i 2 § FDEF, som ”*last som inte utan risk för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera dellaster*”.

En container eller annan behållare som innehåller delbar last betraktas inte som odelbar. Tullplombering (TIR) är inget skäl att betrakta en container eller ett fordon som odelbar last.

Lasten ska placeras på fordonet på sådant sätt att totala bredden eller längden blir den minsta möjliga. Flera lastenheter får inte placeras bredvid varandra om bredden därmed överstiger 260 cm eller efter varandra om längden överstiger 24 m (alternativt 25,25 m om transporten sker med ett fordonståg som uppfyller villkoren i det s.k. modulsystemet; om modulsystemet se avsnitt 2.5.1 ovan).

3.3 Ansökan

3.3.1 Handläggningstid

Behandling av ansökningar om transportdispenser bör ha hög prioritet.

Trafikverkets målsättning är att 80 % av sina ansökningar ska ha en handläggningstid av högst tre arbetsdagar.

3.3.2 Ansökningsförfarande m.m.

En ansökan om transportdispens bör alltid vara skriftlig.

Ansökan till Trafikverkets regioner bör i första hand göras via *e-tjänsten* Trix, som finns på Trafikverkets webbplats. Om ansökan görs på annat sätt bör Trafikverkets ansökningsblankett användas och vara ifylld i tillämpliga delar. På webbplatsen finns aktuella blanketter.

- Trafikverkets webbplats: www.trafikverket.se/transportdispens

Till ansökan ska bifogas de handlingar som behövs för respektive transporttyp. Vid t.ex. lång och tung transport ska registreringsbevis bifogas (behövs dock inte för fordon registrerade i Sverige, då Trafikverket har tillgång till vägtrafikregistrets uppgifter).

Sökanden bör föreslå färdväg i ansökan. I Trafikverkets webbtjänst kan man även använda sig av en *avancerad ansökan*. För att få tillgång till denna krävs en personlig utbildning från Trafikverket och att den sökandes företag tecknar ett avtal med Trafikverket.

Vid transporter som är högre än 450 cm, bredare än 450 cm och längre än 30 m transporter ska ett färdvägsintyg bifogas.

Vid tunga transporter med last krävs även ett avsändarintyg. Avsändaren av lasten ska intyga vad det är för last, vilka dimensioner den har (längd, bredd, höjd) samt vikt och tyngdpunkt på lasten m.m.

Vilka handlingar som ytterligare krävs framgår under de olika kapitlen nedan.

3.3.3 Registrering av ansökningar m.m.

Allmänna handlingar ska enligt 5 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen ([2009:400](#)) registreras så snart de har kommit in till eller upprättats hos en myndighet.

En ansökan som görs till Trafikverkets regioner via e-tjänsten Trix diarieförs direkt.

Om en ansökan kommer in till myndigheten via telefax, e-post eller vanlig post ska den ankomststämplas med datum och skyndsamt registreras.

En ansökan kan antingen **bifallas** eller **avslås**.

Ärendet kan även **avskrivas**, om den som ansökt ångrar sig och tar tillbaka sin ansökan (i Trix kallat "Makulera").

Ärendet kan **överlämnas** till någon annan myndighet, om det visar sig att den sökande vänt sig till fel myndighet. Handläggaren ska överlämna ansökan till rätt myndighet (i Trix kallat "Överlämna"). Sökanden ska i sådana fall meddelas om detta.

När ansökan kommer in måste det alltså kontrolleras att startorten ligger inom den egna regionen samt att den inte bara avser en kommun.

3.4 Ansökningsavgift

Bestämmelser om att avgift ska tas ut för prövning av ansökningar enligt TrF finns i 13 kap. 10 § TrF.

Bestämmelser om en kommuns rätt att ta ut avgifter för prövning av ansökningar finns i 13 kap. 11 § TrF och lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor.

Den som ansöker om dispens hos den statliga väghållningsmyndigheten ska betala en ansökningsavgift. Enligt avgiftsförordningen (1992:191) ska avgiften betalas när ansökan ges in till myndigheten (innan behandling av ärendet påbörjas).

Ansökningsavgift ska betalas för varje avgiftsbelagt ärende som en ansökan avser.

Avgift gäller även för ansökan från statlig eller kommunal myndighet. Militära samråd (militär övning enligt MTrF) är dock avgiftsfria (*se vidare kapitel 10*).

Ansökningsavgiften ska betalas även om beslutet innebär avslag och likaså om handläggningen avbryts på sökandens begäran. En myndighet får dock, om det finns särskilda skäl, *betala tillbaka* hela eller en del av ansökningsavgiften (13 § AvgF).

Avgiftens storlek skrivs som upplysning ut på dispensbeslutet.

Tabell 2. Ansökningsavgifter⁶ (Trafikverkets regioner).

Tung transport	1350 kr
Bred transport	
Då bredden är högst 450 cm	700 kr
Då bredden överstiger 450 cm	1350 kr
Lång transport	
Då längden är högst 35 m	700 kr
Då längden överstiger 35 m	1350 kr
Kombinerade ärenden (tung, bred och/eller lång transport)	
Kombinerad bred och lång transport Då bredden är högst 450 cm <u>och</u> längden är högst 35 m	700 kr
Övriga kombinationer	1350 kr

⁶ Dessa avgifter gäller from 2011-04-01 enligt SFS 2011:216. Tidigare var avgifterna 600 respektive 1200 kr.

3.5 Dispenshandlingens innehåll

Av dispensbeslutet måste det tydligt framgå från vilka bestämmelser som undantag medgivits. Vidare ska det framgå vilka villkor som är förenade med transporten, giltighetstid för beslutet etc. Det ska klart framgå av beslutet för vad (last, fordon, dimensioner, vikt etc.) som dispensen medges. Det bör också framgå att dispensen bara avser transport av en odelbar enhet.

Om dispensen bara får ske längs viss färdväg ska denna anges i beslutet. Formuleringen "och omvänt" ska endast anges när samma gods eller fordon ska återvända samma färdväg. Förutsättning för att "och omvänt" ska kunna anges för tunga transporter är att broar kontrollerats i omvänd färdriktning.

Ett beslut förenas med olika villkor beroende på vilken typ av dispens det rör sig om. Ett villkor är alltid att dispensbeslutet eller en kopia av detta ska medföras under färd.

Föraren ska ha möjlighet att kontrollera villkoren, färdväg m.m. före och under färd. Beslutet ska också kunna visas upp för polis eller bilinspektör.

3.6 Giltighetstid

Enligt Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2009:62, 2009:63 och 2009:64) så bör ett dispensbeslut normalt ges en giltighetstid av högst en månad och gälla för högst en färd. Giltighetstiden för dispens för med än en färd bör inte överstiga fem år.

I detta avsnitt beskrivs Trafikverkets *praxis* för dispensbeslutens giltighetstider .

3.6.1 Tillfälliga dispenser för en enstaka transport

En dispenstransport sker normalt inom någon dag efter beslut, men det är lämpligt att låta dispensen gälla längre tid. På det sättet undviks administrativa problem om transporten av någon anledning måste skjutas upp.

Beslut om dispens för en **enstaka transport** bör normalt gälla **högst en månad** och gälla för högst en färd.

Om transporten ska i retur kan även texten "*eller omvänt*" anges i beslutet.

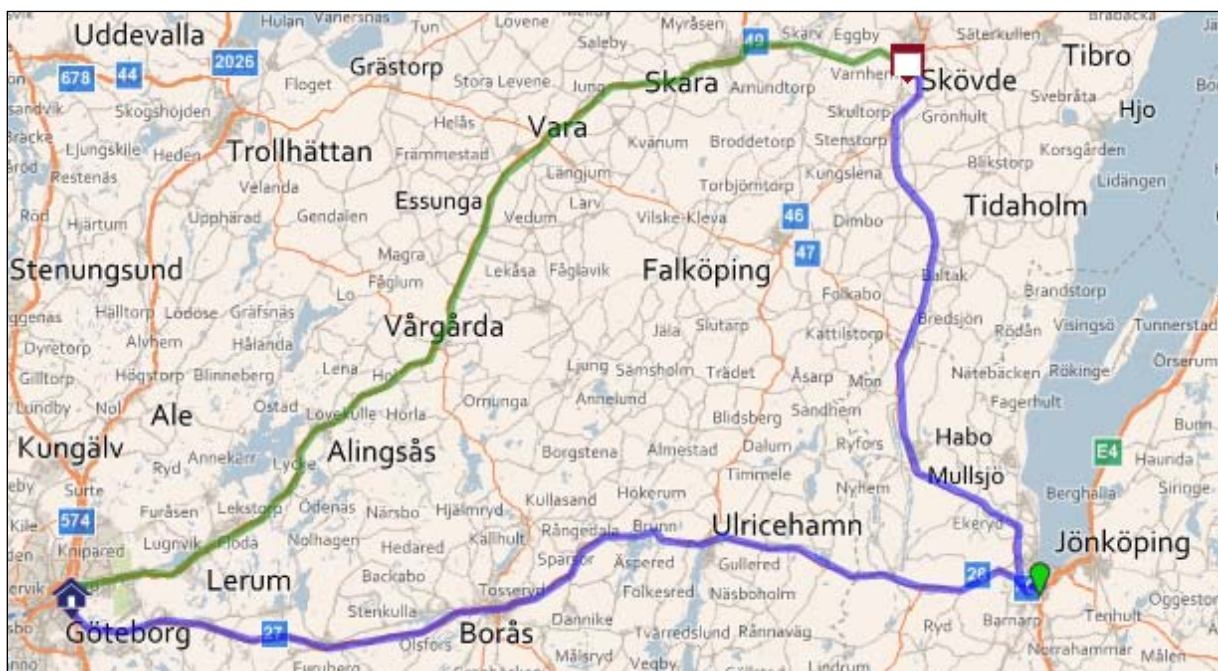
Om sökanden exempelvis anger 21 april som den dag transporten ska äga rum, ges följande giltighetstid i beslutet: 21 april – 20 maj 2011.

3.6.2 Tillfälliga dispenser för återkommande transporter på en vägsträcka

Vid **återkommande** transporter på en viss vägsträcka kan det vara lämpligt att giltighetstiden utsträcks.

Trafikverkets praxis är att medge färd på *kortast lämpliga färdväg* mellan *startorten* (A) och *slutorten* (B) samt med högst ett *delmål* (C).

Fler delmål kan medges, om de inte avviker från den kortaste lämpliga färdvägen mellan A och B (samt C). Färd får *vid behov* även ske omvänt samt kortaste färd åter mellan slutorten och startorten (utan att passera delmål).



Exempel: Göteborg - Skövde via Jönköping (eller omvänt), samt åter Skövde - Göteborg (eller omvänt).

Trafikverkets praxis för giltighetstider för olika varianter av breda, långa och tunga transporter framgår av tabellen nedan.

Om en annan vägghållare berörs, bör även samråd med denne ske om giltighetstidens längd. Giltighetstiden kan därför bli kortare än den som anges i tabellen.

Tabell för giltighetstid för återkommande transporter på en vägsträcka.

Högsta giltighetstid (månader)	Transportens bredd B (cm)																					
	Ingen bredd				> 260 - 350				> 350 - 400				> 400 - 450				> 450					
	Transportens längd L (m)																					
	Ingen längd				Ingen längd				Ingen längd				Ingen längd				Ingen längd					
	> 24-30	> 30-35	> 35	> 24-30	> 30-35	> 35	> 24-30	> 30-35	> 35	> 24-30	> 30-35	> 35	> 24-30	> 30-35	> 35	> 24-30	> 30-35	> 35				
Utan viktdispens	-	12	3	3	12	12	3	3	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1
Med viktdispens	6	6	3	3	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1

3.6.3 Generella vägnätsdispenser

3.6.3.1 Tunga transporter

För **tunga transporter** kan giltighetstiden utsträckas till **12 månader** vid återkommande transporter av **en odelbar lastenhet** på ett visst vägnät och med en bestämd högsta vikt (se vidare avsnitt 4.5 samt *bilaga 2* för bruttoviktstabel).

Giltighetstiden kan även utsträckas till **12 månader** vid färd med **tungt fordon** på ett visst vägnät och med en bestämd högsta vikt. Följande dispensstyper är aktuella:

- Tunga terrängvagnar
- Mobilkranar (motorredskap klass I)
- EG-mobilkranar (tung lastbil)
- Betongpumpar, skyliftar m.fl. (tung lastbil)
- Motorredskap klass II

Vägnätet är "huvudvägnätet (E4-499)" inom en Trafikverksregion.

3.6.3.2 Breda fordon

För färd med **breda fordon** kan giltighetstiden utsträckas till **fem år** vid återkommande transporter på ett visst vägnät och med en bestämd största bredd. Följande dispensstyper är aktuella (se vidare avsnitt 5.5):

- Släpvagnar, bredd 261-310 cm (exempelvis påhängsvagnar som är avsedda för att transportera odelbar last)
- Tunga terrängvagnar, bredd 261-310 cm (dumprar, skotare)
- Tunga terrängvagnar, bredd 311-350 cm (dumprar, skotare)

Vägnätet är "gator och allmänna vägar" i hela landet.

3.6.3.3 Långa fordonståg

För **långa fordonståg, utan last**, kan giltighetstiden utsträckas till **fem år** vid färd på ett visst vägnät och med en bestämd högsta längd (se vidare avsnitt 6.5).

Vägnätet är ” allmänna vägar” i hela landet.

3.7 Förlängning av dispens

Önskar sökanden förlängning av giltighetstiden, kan detta medges utan avgift om begäran görs innan giltighetstiden gått ut.

Förlängning utfärdas för högst en vecka, annars krävs en ny ansökan.

3.8 Återkallelse av dispens

För att en dispens ska kunna återkallas måste detta framgå av beslutet. Vanliga skäl för återkallelse är om myndigheten vill rätta en felaktighet i beslutet eller att angiven färdväg blivit oframkomlig för transporten av tekniska skäl (vägskada eller broskada).

Återkallelse ska ske genom skriftligt beslut. I de fall återkallelse görs pga. av tekniska skäl bör beslutet skickas med mottagningsbevis. En kopia av återkallelsebeslutet bör i sådant fall även skickas till berörda polismyndigheter.

3.9 Överklagande av beslut

Grundbestämmelserna om överklagande av beslut finns i 22-25 §§ förvaltningslagen ([1986:223](#)). Ett beslut får överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot och beslutet kan överklagas.

Bestämmelser om vilken myndighet ett beslut får överklagas hos finns i **15 kap. 1 §** TrF. Där framgår att beslut av *en polismyndighet* eller *en statlig väghållningsmyndighet* får överklagas hos länsstyrelsen.

När det gäller beslut (avslag) i ett ärende om dispens för bredd, längd och vikt är det den länsstyrelse där Trafikverkets region finns som ärendet ska överklagas till. I praktiken är det därför endast sex länsstyrelser som är aktuella:

- Länsstyrelsen i Skåne län (för överklagande av beslut av Trafikverket Region Syd – regionort Kristianstad)
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län (för överklagande av beslut av Trafikverket Region Väst – regionort Göteborg)
- Länsstyrelsen i Södermanlands län (för överklagande av beslut av Trafikverket Region Öst – regionort Eskilstuna)
- Länsstyrelsen i Stockholms län (för överklagande av beslut av Trafikverket Region Stockholm – regionort Solna)

- Länsstyrelsen i Gävleborgs län (för överklagande av beslut av Trafikverket Region Mitt – regionort Gävle)
- Länsstyrelsen i Norrbottens län (för överklagande av beslut av Trafikverket Region Öst – regionort Luleå)

Länsstyrelsens beslut får överklagas hos Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens beslut i ett överklagat ärende får inte överklagas.

Ett beslut av *en kommun* får enligt lagen ([1978:234](#)) om nämnder för vissa trafikfrågor överklagas hos länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut får överklagas hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsens beslut i ett överklagat ärende får inte överklagas. De statliga väghållningsmyndigheterna och polismyndigheterna får överklaga en kommuns eller länsstyrelses beslut (om kommunen varit första instans).

3.9.1 Hur man överklagar

Anvisningar för överklagande (s.k. besvärshänvisning) ska alltid bifogas beslut om avslag och beslut som på annat sätt går emot den sökande. Här följer ett exempel på hur den kan formuleras:

Hur man överklagar

Trafikverkets Region Nord beslut får överklagas hos Länsstyrelsen i Norrbottens län. Överklagandet ska dock skickas till Trafikverket Region Nord, Box 809, 971 25 Luleå.

Skrivelsen ska ha kommit in till Trafikverket Region Nord inom tre veckor från den dag då ni fick del av beslutet. Tala om vilket beslut ni överklagar genom att ange beslutets datum och ärendenummer samt redogör varför och hur ni anser att beslutet ska ändras.

Skrivelsen ska vara undertecknad och innehålla adress och telefonnummer.

För ytterligare upplysningar kan Ni kontakta Trafikverket Region Nord, telefon 0771-119 119.

För att kunna veta från vilken dag treveckorsperioden börjar, alltså från den dag sökanden tagit del av beslutet, bör avslagsbeslutet skickas med mottagningsbevis.

4 Tunga transporter

4.1 Allmänt

Bestämmelser om fordons vikt finns i **4 kap. 11-14 §§ TrF**. I kapitel 2 i denna handbok finns en översikt av viktbestämmelserna. Mer detaljerade kommentarer till dessa finns i *bilaga 1*.

Transportstyrelsen har meddelat allmänna råd om undantag för färd med tunga fordon (TSFS 2009:63). De allmänna råden innehåller följande avsnitt:

- Allmänt
- Definitioner
- Ansökan
- Prövning av ansökan
- Giltighetstider
- Innehåll i beslutet

4.2 Förutsättningar för dispens

4.2.1 Last och fordon

Dispens bör endast medges för färd med

- ett fordon eller fordonståg med en odelbar last,
- ett olastat fordon eller fordonståg med större vikter än som följer av 4 kap. 12 TrF, eller
- ett fordon eller fordonståg med delbar last vid korsande av väg som inte är enskild (gäller dock inte färd med en bil eller bil med släpvagn/ar).

Dispens ska normalt inte medges för färd med odelbar last som kan transporteras med annat eller andra fordon utan att tillåtna vikter överskrids.

Normalt bör dispens inte ges för t.ex. transport av last på endast en lastbil, eftersom den lastvikt som då transporteras med lastbilen i de flesta fall kan transporteras med en annan fordonskombination (t.ex. dragbil och påhängsvagn) utan att tillåtna vikter överskrids.

Lätt last ska inte transporteras på onödigt tunga fordon. En tumregel är att tjänstevikten inte ska vara högre än godsvikten.

Det finns exempelvis inga särskilda skäl att använda en kranbil som dragbil. Tjänstevikten på en kranbil kan vara mellan 10 och 15 ton högre än på en normal dragbil, men kan utan last trafikera vägarna enligt gällande viktbestämmelser. I regel gynnar det transportören ekonomiskt med denna typ av lastbil (kranbil) i stället för vanlig dragbil, men det innebär inte heller några särskilda skäl.

Viktfördelning mellan dragbil och påhängsvagn samt mellan axlarna inom respektive fordon ska vara så jämn som möjligt.

Antal dragna fordon och bruttoviktsbegränsning på fordon

Dispens bör normalt inte medges från bestämmelserna i 4 kap. 2 § TrF (antal dragna fordon samt bruttoviktsbegränsning på dragna fordon). Om dispens ändå ges från bestämmelserna 4 kap. 2 § ska den *högsta tillåtna hastigheten fastställas*. (Se även kapitel 3.1).

Bandfordon

Enligt allmänna råden TSFS 2009:63 bör dispens inte medges från bestämmelserna i 4 kap. 12 § 4 b TrF (bruttovikt på bandfordon). Färd med vissa bandtraktorer inom jordbruket har dock blivit vanligare och dispens kan övervägas för färd med dessa.

Se även kapitel 9 för bandfordon som används av Försvarsmakten.

Mellanliggande axelavstånd

Dispens från 4 kap. 13 § TrF måste ges vid transporter där påhängsvagnens axlar sitter tätt efter svanhalsen (vanligt på många "tungtrailers", ex. Goldhofer). Axelavståndet underskrider ofta reglerna i 4 kap. 13 §.

Tungt fordon

Undantag för färd med tungt fordon bör medges endast för fordon som på grund av sin funktion har större tjänstevikt än den högsta bruttovikt som medges för fordonet enligt 4 kap. 12 § TrF.

Exempel på dessa fordon är mobilkranar, EG-mobilkranar, betongpumpar (lastbil) och vissa dumprar (tungta terrängvagnar). (Se även avsnitt 4.2.3 samt kapitel **Fel! Hittar inte referenskälla.**).

Garanterade axelbelastningar

Dispens får inte medges för högre vikter än fordonets garanterade axelbelastningar och/eller totalvikt medger.

Med hänsyn till den tekniska hållbarheten får garanterad axelbelastning och/eller totalvikt inte överskridas. I dispensmyndighetens befogenhet ingår inte att medge "överlast" på fordonet, utan "endast" på vägen.

Vägar med ny beläggning

På vägar med ny beläggning och vid höga lufttemperaturer bör extra restriktiv prövning göras för dispens med förhöjda axeltryck .

Rekommendation om högsta axelbelastning som överhuvudtaget kan medges med hänsyn till vägnätets begränsningar, alla kategorier.

Axeltryck	15 ton
Boggitryck	28 ton
Trippelaxeltryck	39 ton
4 axlar	50 ton
5 axlar	60 ton
6 axlar	66 ton*
7 axlar	70 ton*
8 axlar och fler	10 ton per axel*

* För släpvagnar med pendelaxlar eller motsvarande konstruktion kan 12 ton per axel tillåtas. Högre axeltryck bör endast tillåtas om axeltrycken kan verifieras genom vägning.

4 axlar, 5 axlar, 6 axlar osv. innebär att axelavstånden är mindre än 2,0 m mellan varje axel.

Det ovan angivna är en riktlinje utgående från att 15 tons singelaxeltryck i princip är den övre gränsen för vad en välbyggd vägkonstruktion klarar av utan att skadas.

När det gäller axeltryck på axlar i axelgrupper är det i regel brobärigheten som avgör hur stort axeltryck de ingående axlarna kan ha. Pendelaxlar har bättre förutsättningar för höga axeltryck än stela axlar, eftersom de förra får bättre fördelning av vikten mellan hjulen på axeln.

Vid riktigt höga bruttovikter är framkomstmöjligheterna mindre även på moderna broar. Att transportera så höga vikter på väg medför ofta avsevärda olägenheter. Det bör därför klarläggas att andra transportalternativ eller andra tillverkningsalternativ saknas och att annat tillverknings sätt är omöjligt.

I dispensbeslut för transporter med odelbar tung last ska fordonets registreringsnummer, axelavstånd och axeltryck anges och beslutet ska omfatta endast ett fordonståg. Vid dispens för ett tungt fordon (exempelvis en mobilkran eller betongpump) gäller även ett fordon per beslut med angivande av registreringsnummer, axelavstånd och axeltryck.

Reducerad axelbelastning enligt registreringsbevis

Om en högre totalvikt medges för ett fordon under förutsättning att hastigheten inte överstiger en viss hastighet, bör en upplysning om vilken högsta tillåtna hastighet som gäller vid angiven bruttovikt anges i dispensbeslutet.

Vid brokontrollen anges den hastighet som gäller enligt registreringsbeviset.

Dispens bör inte medges för transporter som ska framföras längre sträckor (tumregel 100 km) med långsamtgående fordon, om det inte finns särskilda skäl, t ex att höjden blir över 450 cm upplastad på annat fordon.

Generell tung vägnätsdispens bör dock inte medges för fordon som har reducerad hastighet av fordonstekniska skäl” (se vidare kapitel 4.5).

Lastberäkning

Avgörande för om ett tungt fordon ska kunna framföras på vägen är bland annat fordonets eller fordonens axelantal och axelplacering. Hur fordonskombinationens bruttovikt fördelar sig mellan axlarna kan man *beräkna* med hjälp av lastberäkningsprogrammet i Trix. Lastberäkningsprogrammet är dock endast ett hjälpmedel och den viktfördelning som levereras är kan inte ersätta verkliga värden. Innan annan viktfördelning anges i beslut än vad sökanden uppgivit i ansökan måste detta kommuniceras med sökanden.

I fordonens registreringsbevis finns de uppgifter som behövs för bedömning av fordonens lämplighet samt de flesta tekniska data som behövs för beräkningar. Tjänsteviktsfördelning för nyare fordon finns inte angiven i registreringsbevisen, utan den måste sökanden få fram på annat sätt. Detta bör ske genom vägintyg.

Garanterad axelbelastning, fordons maximilast och totalvikten får inte överskridas.

4.2.2 Färdväg

Innan möjligheterna att transportera höga godsvikter som medför stora olägenheter vid vägtransport utreds, bör det undersökas om andra transportalternativ finns eller om annat tillverknings sätt är möjligt.

Förutsättningarna för dispens ska undersökas i varje enskilt fall. Nödvändiga uppgifter är bärigheten på aktuella broar, den aktuella vägsträckan och lastviktens fördelning på aktuella fordon.

Transportsträckans längd ska inte vara avgörande för färdvägsvalet, utan det är vägarnas lämplighet.

4.2.2.1 Brokontroll

Uppgifter om broars bärighet finns i broregistret BaTMan. Databasen innehåller uppgifter om alla broar på det statliga vägnätet.

Vägledande vid beräkning av broars bärighet för tunga transporter är ”MB 803 Bärighetsutredning tunga transporter” (Vägverkets publikation 2009:62).

Steg 1 Trix/BatMan

När ansökan om dispens för en tung transport kommit in görs beräkning av möjligheterna till framkomlighet för fordonet/ fordonståget över broar i BatMans modul ”Brokontroll” som kan användas via Trix. Resultatet av beräkningen redovisas i Trix. Är beskedet efter den maskinella kontrollen ”ja” (ev. med villkor) kan transporten framföras på angivet sätt utan att bron tar skada. Brokontrollen är validerad, vilket innebär att beräkningarna är godtagna enligt bilaga 9 i Vägverkets publikation 2009:62.

Steg 2 "Manuella" beräkningar

Blir resultatet efter beräkning i Brokontroll i Trix att överfart inte kan ske (villkor "stopp") och handläggaren gör bedömningen att det ändå kan vara möjligt att "hitta" framkomlighet, kan manuell beräkning göras för bron/broarna i fråga, individuellt för varje bro.

Har manuell beräkning tidigare genomförts för en viss bro kan sådan beräkning i en del fall komma till användning vid ny beräkning. Om sådant "förelägg" finns och används, måste säkerställas att alla förutsättningar är jämförbara, dvs. att inget har hänt som förändrar bronns bärighetsklassning sedan tidigare beräkning gjordes och att fordon/fordonskombination inte ger högre lasteffekt än det tidigare beräknade, d.v.s. att fordon/fordonskombination är närmast identisk, både vad gäller axelavstånd och viktfordelning.

Beräkningen ska göras av någon som är kvalificerad för uppgiften. Beräkningen ska godtas enligt bilaga 9 i Vägverkets publikation 2009:62.

4.2.3 Tunga fordon

Med tunga fordon avses fordon som på grund av sin funktion måste vara utrustade på ett visst sätt och som därigenom får en hög tjänstevikt. Exempel på sådana fordon är mobilkranar (se även kapitel **Fel! Hittar inte referenskälla.**), hjullastare, fordonsburna betongpumpar och vissa dumprar.

För registrerade fordon finns registreringsbevis som innehåller de uppgifter som behövs för behandlingen av ärendet. Uppgifter om fordon som inte är registrerade (exempelvis motorredskap klass II) kan man få via faktablad och genom kontrollvägning av fordonet.

Observera alltså att det är tjänstevikten som är den "odelbara" vikten för vilken dispens kan medges. Last av olika slag, t.ex. fylld vattentank på en betongpump, är inte sådan odelbarhet för vilken dispens kan medges.

4.2.4 Släpvagnar

Släpvagnar ska enligt 12 § [LVTR](#) vara registrerade för att få användas. Undantagna är i princip bara släpvagnar som används på samma sätt som jordbrukstraktor.

4.2.5 Bärningsfordon

Bärningsfordon är ett fordon med karosserikod 76 eller 91 (se nedan). (Mer om karosserikoder, se avsnitt 10.2).

Kod 76 anges för fordon som är inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon och som är utrustat med fast upphängningsanordning med minst 500 kg lyftkapacitet. I

tilläggsdata i registreringsbeviset anges "Bärgningsfordon för x tons fordon". (Koden 76 införs dock inte efter 2004-09-17, men kan fortfarande förekomma i vägtrafikregistret).

Kod 91 anges för fordon som är inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon och som är utrustat med fast upphängningsanordning med minst 500 kg lyftkapacitet. I registreringsbeviset anges "Bärgningsfordon. Fordonet får inte belastas i lyftarmen så att belastningen på framaxeln underskrider 15 % av fordonets bruttovikt."

Dispens för bärgningsfordon kan ges för ett fordon (med registreringsnummer) och

- för bärgning av ett havererat fordon
- på huvudvägnätet och om möjligt på uppgivna anslutningsvägar till verkstäder
- per region
- för max boggitryck 22 ton
- för längd max 30 m vid bärgning av ledbuss.

4.2.6 Dumprar (tung terrängvagnar)

Terrängvagn får föras av den som har körkort med behörigheten B (2 kap. 5 § [KKL](#)).

Tung terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörighet C, D eller E eller har taxiförarlegitimation (3 kap. 10 § [YTL](#)).

Efter 1993 klassificeras dumprar som tunga terrängvagnar (=ett fordon). Före år 1993 registrerades dumprar som två fordon (enaxlig traktor med enaxlig släpvagn). Generell vägnätsdispens kan medges för olastad dumper, men med maximalt axeltryck på 13 ton per axel.

4.2.7 Barlastat dragfordon

För att ett tungt efterfordon som är byggt som en "vanlig" släpvagn (dragstäng med ögla) och som är kopplat till en lastbil med bygelkoppling, eller (i undantagsfall) ett maskinsläp med dragstäng med en odelbar last, ska kunna framföras säkert är det oftast nödvändigt att dragfordonet är barlastat eller har en hög tjänstevikt med nödvändig vikt (ca 25 % av fordonstågets bruttovikt) på drivande axlar. Att dragfordonet har barlast bör framgå i beslutet.

Enligt Trafikverkets praxis kan dispens medges för åtminstone transport av tungt efterfordon. Transport med maskinsläp lastat med tung odelbar last även om detta förutsätter att dragfordonet måste vara barlastat, bör undvikas.

4.3 Ansökan

En ansökan om undantag från bestämmelserna om fordons eller fordonstågs vikt ska vara skriftlig. Normalt bör ansökan till Trafikverket göras genom e-tjänsten Trix.

En ansökan ska innehålla följande uppgifter:

- sökandens (företagets eller motsvarande) namn, adress, telefon- och telefaxnummer samt e-postadress
- kontaktperson
- transportens start- och slutpunkt, som inom tätort anges med gatuadress eller motsvarande
- önskad färdväg önskat datum när transporten ska utföras
- fordonstågets registreringsnummer
- aktuella avstånd för
 1. lastbilar; avståndet från första axelns centrum till kopplingsanordningens centrum
 2. för släpvagnar; avståndet från kopplingsanordningens centrum till sista axelns centrum
- längd och bredd på fordonet eller fordonståget utan last
- en beskrivning av lasten
- lastens mått (längd, bredd, höjd och vikt)
- eventuellt viktillägg för lastsäkringsutrustning etc.*
- lastens tyngdpunkt i förhållande till släpets första axel
- samtliga axeltryck och axelavstånd samt bruttovikt (lasten inräknad)
- enstaka transport eller flera (anges hur många)

* Lastsäkringsutrustning som behövs för lastning, transport och lossning, dock bör normalt bör högst 2000 kg godtas som viktillägg. Om sökanden kan motivera varför det behövs mer, exempelvis vid transport av mycket tunga lastenheter (transformatorer etc.) som behöver lastvagg eller dylikt, kan detta godtas. Extra viktillägg för att tjänstevikten inte stämmer på fordonen ska inte godtas. Tjänstevikt är definierat i lag och extra vikt utöver lasten och godtagbar påslag för lastsäkringsutrustning är således extra (delbar) last och inte "tjänstevikt".

4.3.1 Avsändarintyg

Vid tunga transporter med odelbar last ska ett avsändarintyg bifogas ansökan.

Syftet med avsändarintyg är att avsändaren av godset ska känna större ansvar för att korrekt vikt på det skickade godset uppges. Det har tidigare ofta förekommit att transportörer i samband med lastning, eller att det vid polisens viktkontroll konstaterats att godset är tyngre än vad som uppgivits av avsändaren. För att komma tillrätta med felaktiga viktuppgifter har dåvarande Vägverket, Sveriges åkeriföretag och Maskinentreprenörerna kommit överens om rutinen med avsändarintyg där avsändaren av tung odelbar last väger och intygar lastens vikt.

Avsändarintyget får vara högst ett år vid en ansökan.

4.4 Villkor för tung dispens

Beslutet bör innehålla följande uppgifter:

- Kapitel och paragraf för de förordningsbestämmelser undantaget omfattar samt förordningens rubrik och författningsnummer.
- Eventuella undantag från lokala trafikföreskrifter.
- Eventuella undantag av säkerhets- eller framkomlighetsskäl från 3 kap. 7 § första och andra stycket, 9 § första och tredje stycket, 11 § och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 § trafikförordningen (1998:1276).
- Fordonets eller fordonstågets registreringsnummer.
- Fordonets eller fordonstågets samtliga axelavstånd.
- Högsta medgivna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt.
- Beskrivning av lasten.
- Färdens start- och slutpunkt, inom tätort med gatuadresser eller motsvarande.
- Färdväg (eller ett visst vägnät).
- Giltighetstid.
- Förbehåll om att beslutet kan återkallas.

4.4.1 Särskilda villkor för passage av broar

Tunga transporter måste ofta passera broar på särskilt sätt. Eventuella villkor för passering av broar fås genom brokontrollen i Trix eller genom en särskild brou tredning (se ovan avsnitt 4.2.2).

Vägnr	Vägtyp	Brobeskrivning	Högsta hastighet km/tim		
			Eget körfält	Vägbane mitt	Mötande trafik tillåten
E 6	Vv	Bro över Karlavagnsgatan vid Lindholmshotet i Göteborg	15		
E 6	Mv	Bro över järnväg och påfart mot Kungälv i Tpl 76 Ringömotet		70	Nej
E 6	Mv	Bro över E 6/E 20 i Tpl 74 Olskrokshotet i Göteborg (rampväg mot E20 Stockholm)		50	
E 20	Mv	Bro över E 6 (norrgående) i Tpl 74 Olskrokshotet i Göteborg	10		
E 20	Mv	Bro över väg NO Tpl 84 Hulan i Lerum	30		
E 20	Vv	Bro över väg 42 i Tpl Vårgårda	50		
E 20	Vv mf	Bro över enskild väg NV Önums K:a	50		

Exempel på tabell i ett dispensbeslut med brovillkor.

En tung dispenstransport får inte ske om det genom vägmärke angivits begränsat axeltryck, boggitryck eller begränsad bruttovikt på fordon eller fordonståg. Detta gäller framförallt un-

der tjällossningsperiod då transportören måste samråda med berörda väghållningsmyndigheter. Om en vägs bärighet tillfälligt sänks under tjällossningsperioden, sätts ofta vägmärket C20, *Begränsad bruttovikt på fordon*, i VMF upp. En begränsning som gäller permanent bör dock uppmärksammas och tas hänsyn till redan i prövningen av ärendet.



C20 Begränsad bruttovikt på fordon



C21 Begränsad bruttovikt på fordon och fordons-tåg



C23 Begränsat axeltryck



C24 Begränsat boggitryck

På grund av de aktuella brovillkor som brou tredning genom Trix ger, kan undantag behöva göras från bestämmelserna om trafik på motorvägar. Är det något brovillkor som ger en hastighet under 40 km/tim måste det framgå av beslutet att även undantag från bestämmelser om lägsta hastighet på motorväg och motortrafikled medges:

Beslutet innebär även undantag från 9 kap. 1 § första stycket 1 trafikförordningen i samband med bropassage på motorväg eller motortrafikled.

4.5 Generella tunga vägnätsdispenser

För transport med en "odelbar lastenhet" kan generell vägnätsdispens utfärdas. Högsta tillåtna axeltryck för en enkelaxel är 12 ton (om axeln har dubbelmonterade hjul). Boggitrycket får inte överstiga 22 ton och bruttovikten får vara högst 71 ton. Den särskilda bruttoviktstabellen för generell vägnätsdispens finns som *bilaga 2* till denna handbok. Dispensen ges bara på huvudvägnätet (E 4-499) inom en Trafikverksregion. Brovillkor för den aktuella fordonskombinationen erhålls från brokontrollen.

Ett krav för att kunna medge generell vägnätsdispens är att lastvikten måste uppgå till minst 25 ton. Kravet på minst 25 tons lastvikt gäller vid beräkning med bruttoviktstabellen för generella dispenser (bilaga 2) och inte med BK1-tabellen.

Generell vägnätsdispens bör inte ges för lastbil och släpvagn med dragstång, eftersom kombinationens bruttovikt på grund av dragbilens barlast blir onödigt hög jämfört med om transport sker med dragbil och påhängsvagn.

Generell vägnätsdispens bör inte medges för fordon/fordonståg som av fordonstekniska skäl (t.ex. förhöjd totalvikt) har hastighet reducerad till under 80 km/tim. Skälet är att det ofta är

till olägenhet ur trafiksäkerhetssynpunkt och framkomlighetssynpunkt om dispensekipaget inte kan följa trafikrytmen.

4.6 Samråd

Innan beslut att medge undantag meddelas bör berörda kommunala väghållare och statliga väghållningsmyndigheter ges tillfälle att yttra sig i ärendet.

Om lokala trafikföreskrifter, se nästa avsnitt.

4.6.1 Plankorsningar

Om ett fordon eller fordonståg, vars bruttovikt överskrider 100 ton, måste passera en plankorsning med järnväg bör järnvägens ägare (normalt Trafikverket) ges tillfälle att yttra sig innan undantag medges.

Man bör även tänka på om plankorsningen har en godtagbar vägprofil. Det kan finnas problem med vägkrön (för liten vertikalradie), tvär kurva (för liten horisontell kurvradie), brant lutning eller för spetsig korsningsvinkel.

En godtagbar plankorsning medger att ett vägfordon kan passera om det har 20 centimeter markfrigång och hjulbasen 10 meter. För de plankorsningar som inte har en godtagbar vägprofil (vägkrön) förekommer ibland varningsmärke "Annan fara":



4.7 Lokala trafikföreskrifter

Innan undantag medges från lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler om axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 § trafikförordningen bör samråd ske med den myndighet som har bemyndigande att meddela sådana föreskrifter.

Lokala trafikföreskrifter (och andra trafikföreskrifter, såsom hastighet, bärighetsklass mm) ska enligt förordningen ([2007:231](#)) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter finnas publicerade på en särskild webbplats. Webbplatsen finns hos Transportstyrelsen.

Det är viktigt att det anges i beslutet om det även omfattar undantag från LTF. Det är kommunerna eller länsstyrelserna som utfärdar LTF med stöd av bestämmelser i 10 kap. TrF.

Undantag från LTF kan i beslutet utformas så här:

Undantag medges även från lokal trafikföreskrift om största tillåtet <axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt> på xxx-gatan i xxx.

4.8 Giltighetstid

Se avsnitt 3.6.

4.9 Dispenshandlingens innehåll

Enligt punkt 13 i TSFS 2009:63 finns vissa krav vad ett dispensbeslut bör innehålla. Minst följande uppgifter ska finnas:

- Kapitel och paragraf för de förordningsbestämmelser undantaget omfattar samt förordningens rubrik och författningsnummer.
- Eventuella undantag från lokala trafikföreskrifter.
- Eventuella undantag av säkerhets- eller framkomlighetsskäl från 3 kap. 7 § första och andra stycket, 9 § första och tredje stycket, 11 § och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 § TrF.
- Fordonets eller fordonstågets registreringsnummer.
- Fordonets eller fordonstågets samtliga axelavstånd.
- Högsta medgivna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt.
- Beskrivning av lasten.
- Färdens start- och slutpunkt, inom tätort med gatuadresser eller motsvarande,
- Färdväg (eller ett visst vägnät).
- Giltighetstid.
- Förbehåll om att beslutet kan återkallas.

Beslutet bör dessutom förenas med villkor att

- medgivandet bara gäller under förutsättning att villkoren i beslutet följs,
- beslutet, eller en kopia av det, ska medföras vid färd och på tillsägelse visas upp för polisman eller bilinspektör,
- föraren, innan färden påbörjas, ska förvissa sig om att färdvägen är framkomlig med hänsyn till vägarbeten, höjd- eller sidohinder m.m. samt när färd får ske.

5 Breda transporter



5.1 Allmänt

Bestämmelser om fordons bredd, lasten inräknad, finns i 4 kap. 15, 15 a och 16 §§ TrF.

Transportstyrelsen har meddelat allmänna råd om undantag för färd med breda fordon ([TSFS 2009:64](#)). Råden innehåller följande avsnitt:

- Allmänt
- Definitioner
- Ansökan
- Prövning av ansökan
- Giltighets- och transporttider
- Innehåll i beslutet

Dessutom finns föreskrifter om färd med bred odelbar last (högst 350 cm) (se [TSFS 2010:141](#)) som innebär att bred odelbar last med en bredd av högst 350 cm kan transporteras utan särskild dispens om villkoren i föreskrifterna följs.

Dispens bör inte lämnas för transporter där lasten skjuter ut mer än 20 cm utanför fordonet när totala bredden understiger 260 cm. I sådana fall bör transportören uppmanas att välja ett lämpligare fordon, även om han inte själv disponerar ett sådant.

5.1.1 Handläggning av breda dispensstyper

Breda dispenser kan indelas i följande dispensstyper:

- tillfällig dispens för transport av specificerad odelbar last, bredd 351 - 450 cm
- tillfällig dispens för transport av specificerad odelbar last, bredare än 450 cm
- tillfällig dispens för färd med brett fordon, med största bredd 310 cm

Tillfällig dispens för specificerad odelbar last, bredd 261-310 eller 311-350 ska normalt inte ges, utan där gäller föreskrifterna om färd med bred odelbar last (TSFS 2010:141).

- generell dispens för färd med brett fordon, med största bredd 310 cm
- generell dispens för färd med tung terrängvagn, bredd 261 - 310 cm
- generell dispens för färd med tung terrängvagn, bredd 311 - 350 cm

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för övriga trafikanter ska breda transporter med bredd 351 cm och större "styras" till lämplig väg, dvs. hänsyn ska tas till aktuell transportbredd respektive vägbredd.

5.2 Förutsättningar för dispens

I 13 kap. 4 § TrF finns bestämmelser om att undantag som föranleds av lastens bredd får medges endast om lasten är odelbar.

Dispens får även medges för färd med ett brett fordon.

Dispens krävs för alla transporter med fordon eller last som är bredare än 260 cm, med de undantag som anges under avsnitt 2.4.2 och de transporter som inryms i TSFS 2010:141.

Lasten ska placeras på fordonet på sådant sätt att totala bredden blir den minsta möjliga. Flera lastenheter får inte placeras vid sidan av varandra om det medför att fordonsbredden med last överstiger 260 cm.

Överbreda transporter är utrymmeskrävande och kan innebära försämrad trafiksäkerhet. Färdvägen ska därför väljas så att olägenheterna för övriga trafikanter blir så små som möjligt. Detta gäller även om det medför att transportsträckan blir avsevärt längre.

Det är inte självklart att dispens alltid ska medges! Gods som är avsett att transporteras på väg bör normalt tillverkas i sådan storlek att det inte behövs dispens.

5.2.1 Hus och hussektioner

Nyttillverkade hus och hussektioner behöver i princip inte sättas ihop till större dimensioner än vad som är tillåtet att transportera enligt grundreglerna för att få transportera last på väg.

Enligt TSFS 2009:64 bör undantag av nyttillverkade hus och hussektioner inte medges om bredden överskrider 415 cm.

Dispens för transport av nyttillverkade hus och hussektioner bredare än 415 cm bör därför inte medges annat än om det finns *speciella skäl* och är fråga om *enstaka sektioner* med större bredd. Denna praxis har tillämpats i många år. De enstaka sektionerna med bredd större än 415 cm bör ingå i en större leverans till samma adress. De särskilda skälen bör framgå av handling (intyg) från tillverkaren, men denne bör före tillverkningen av sektionerna ha förvissat sig om transportmöjligheterna.

När det gäller flyttning av befintliga (gamla) hus sker bedömning från fall till fall, beroende på färdvägens bredd, hur långt det ska transporteras, trafikmängd på aktuell vägsträcka, om huset går att dela m.m.

För att minimera olägenheterna med en skrymmande transport kan det finnas skäl att föreskriva att den t ex ska framföras vid lågtrafik, t.ex. nattetid.

5.2.2 Schaktmaskiner

Maskiner med monterat schaktblad bör betraktas som odelbara om det krävs verkstadsbesök för demontering av blad, eller att demonteringstiden uppgår till minst lika lång tid som transporten kommer att ta. Demonteras bladet måste det, om viktbestämmelserna överskrids, transporteras separat. Eftersom grundregeln för tunga dispenser är att godset ska vara odelbart, innebär det också att lösa maskintillbehör, tankar m.m. inte får ingå när det rör sig om dispens från viktbestämmelserna.

5.2.3 Släpvagnar

Släpvagnar ska som grundregel enligt 12 § LVTR vara registrerade för att få användas. Släpvagnar är normalt avsedda för godsbefordran. Vissa släpvagnar, som *saknar fjädring*, är klassificerade som efterfordon, trots att de är avsedda för transport av viss last. Det gäller bl.a. båttransportvagnar (se vidare nedan).

5.2.4 Långsamtgående breda transporter

Med långsamtgående fordon avses i detta sammanhang fordon som inte kan eller får framföras med högre hastighet än 40 km/tim. Som exempel kan nämnas **traktorer** (konstruktiv hastighet högst 40 km/tim), **motorredskap klass II** (konstruktiv hastighet högst 30 km/tim och **efterfordon** (trafikregel: hastighet högst 30 km/tim).

Max 100 km transportsträcka om bredden är större än 310 cm!

Grundregeln ska vara att långsamtgående dispenstransporter inte ska tillåtas över längre sträckor. Vid bredder över 310 cm och längre transportsträckor än 100 km, bör, för att undvika onödiga störningar för övrig trafik, färd ske med fordon som kan och får framföras med minst 40 km/tim. Undantag från denna praxis kan i vissa fall vara nödvändiga då godset, upplastat på annat fordon, får en för stor totalhöjd.

Exempel på långsamtgående breda transporter där dispens kan övervägas är:

- båttransportvagnar med breda båtar. Ofjädrad båttransportvagn är klassificerad som efterfordon och får därmed framföras med högst 30 km/tim.
- bandtransportörer
- annan krossutrustning

Färd med långsamtgående fordon får enligt grundreglerna i TrF inte ske på motorväg och motortrafikled. Undantag kan dock medges i samband med undantag för bred transport. . Varningsbil ska då alltid föreskrivas. Varningsbilen ska föras bakom transportfordonet, för att varna upphinnande trafik för det långsamtgående fordonståget.

Färd på motortrafikled med mötande trafik

I de fall ett långsamtgående fordon med en bredd större än 310 cm måste trafikera en motortrafikled med mötande trafik (numera är dock de flesta motortrafikleder mötesseparerade av typen 2+1-väg) ska dubbla varningsbilar föreskrivas. En varningsbil kör före och varnar mötande trafik medan den andra föres bakom transportfordonet för att varna upphinnande trafik för det breda och långsamtgående fordonet.

Om det finns en alternativ transportväg att välja, bör samråd ske med sökanden om vägval.

Det kan även vara lämpligt att föreskriva dubbla varningsbilar i andra fall, exempelvis på vägar där trafikintensiteten är hög. För enbart långsamtgående bör det räcka med en varningsbil som åtföljer bakom transporten.

5.2.5 Breda fordon utan dispens

Vissa redskap eller fordon, t ex motorredskap som enbart är breda, får användas i viss omfattning utan dispens på vägar som inte är enskilda, även om bredden överstiger 260 cm (se kapitel 2.4):

Vid förfrågan bör det rekommenderas, att sådana fordon märks ut med samma skyltar "Bred last" etc. som vid en dispenstransport.

5.2.6 Plåtar och andra tunna godsenheter

Transport av odelbar last med en bredd av högst 350 cm kan utföras utan dispens om förutsättningarna i föreskrifterna TSFS 2010:141 följs.

Största tillåtna bredd får, enligt föreskrifterna TSFS 2010:141, inte överskridas vid transport av plåtar, skivor, byggplattor och liknande tunna lastenheter (eller vid transport med containrar, tankar eller andra behållare som innehåller styckegods, vätska, gas eller annan delbar last).

Om tunna godsenheter kan transporteras stående så man undviker en bred transport ska dispens inte medges (för liggande tunna lastenheter). "Måste" dessa tunna godsenheter transporteras liggande ska särskild motivering göras:

- Sökanden måste skriftligen motivera varför det inte går att ställa godset.
- Om dispens medges ska den gälla för en viss sträcka.
- Normalt högst en månads giltighetstid.
- Giltighetstid högst tre månader om sökanden vet att det blir fler transporter på samma sträcka.
- Bredd 260-310 cm: transporten ska åtföljas av en varningsbil om lasten är lika med eller mindre än 10 cm hög.

5.3 Ansökan

En ansökan om undantag från bestämmelserna om fordons bredd ska vara skriftlig.

En ansökan bör innehålla följande uppgifter:

- sökandens (företagets eller motsvarandes) namn, adress, telefon- och telefaxnummer samt e-postadress,
- kontaktperson,
- transportens start- och slutpunkt, som inom tätort bör anges med gatuadress eller motsvarande,
- önskad färdväg,
- önskat datum för färden eller färderna,
- fordonets eller fordonstågets registreringsnummer,
- fordonstågets bredd (om fordonsbredden utan last överskrider 260 centimeter),
- fordonsbredden (utan last),
- beskrivning av lasten,
- lastens mått (längd, bredd, höjd och vikt), och
- fordonets eller fordonstågets största bredd, lasten inräknad.

Om fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 450 cm ska ett **färdvägsintyg** bifogas ansökan. Av intyget ska framgå att önskad färdväg är rekognoserad i förväg och bedöms vara framkomlig för transporten.

5.4 Villkor

Vilka villkor som bör föreskrivs i ett dispensbeslut beror bl. a. på vilken bredd som transporten har och vilken väg den ska framföras.

5.4.1 Allmänna villkor

Detta är de villkor som ska föreskrivas i alla dispenser, oavsett bredd, och som i huvudsak följer av Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2009:64) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:141).

- Att dispensen endast gäller under förutsättning att villkoren följs,

- att flera lastenheter inte får placeras bredvid varandra om bredden därmed överstiger 260 centimeter,
- att dispensen ska medföras vid färd,
- att det är innehavarens ansvar att förvissa sig om att vägen är framkomlig med hänsyn till t ex vägarbeten och
- hur transportfordonet och lasten ska vara utmärkta.

5.4.2 Bredd 311-350 cm

Transport av odelbar last med en bredd av högst 350 cm kan utföras utan dispens om förut-sättningarna i föreskrifterna TSFS 2010:141 följs.

För färd med fordon vars bredd, lasten inräknad, överskrider 310 centimeter, bör undantag inte ges för

- fredag efter kl. 15.00,
- dag före sön- och helgdag kl. 10.00–18.00,
- sön- och helgdag kl. 12.00–20.00, och
- då tät trafik förväntas.

Om bredden överstiger 310 cm bör färd i mörker inte medges under följande tider

- måndag till fredag kl. 06.00 – 09.00
- måndag till torsdag kl. 15.00 – 20.00.

Om en transportör begär "undantag" från villkor om tider när transporten inte får utföras, är det bara den myndighet som *utfärdat* dispensen som kan fatta ett nytt beslut (från det tidigare fattade beslutet kan "dispens" inte ges).

Acceptabla skäl för att medge färd på de tider som normalt inte är tillåtet under, dvs. helger, fredagar mm kan vara olyckshändelser och andra extraordinära oplanerade händelser.

Dålig transportplanering t.ex. chaufförens arbetstid, optimalt användande av transportfor-don m.m. är inte godtagbara skäl.

Medgivande ska bara gälla för färd kortaste lämpliga väg på vägar nummer E 4 - 404 (huvud-vägnätet) samt på gata och allmän väg mellan lastnings-/lossningsplats och huvudvägnätet.

Flera lastenheter ska inte få placeras bredvid varandra om bredden därmed överstiger 260 centimeter.

Transporten ska endast få utföras med motorfordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 km/tim.

I TSFS 2010:141 finns vissa vägsträckor som inte får användas med bredder 310-350 cm, exempelvis färd genom Tingstadstunneln i Göteborg på väg E 6.

Transporten ska åtföljas av varningsbil som ska vara utmärkt på särskilt sätt.

Vid undantag för färd på motorväg i dagsljus med fordon eller fordonståg, vars bredd är högst 350 centimeter, lasten inräknad, kan villkoren om varningsbil utgå. På motorvägar med stor trafikmängd bör dock villkoren om varningsbil gälla även i dagsljus.

5.4.3 Bredd 350-450 cm

För transporter bredare än 350 cm ska färdväg anges i beslutet.

Berörs centrala delar av tätort eller annan väg/gata med kommunal väghållning ska berörd väghållare lämnas tillfälle att yttra sig innan dispens medges.

För transporter som är bredare än 350 cm och berör Stockholms stad bör Stockholms stad yttrande biläggas beslut.

5.4.4 Bredd större än 450 cm

För transport som är bredare än 450 cm tillkommer normalt villkor om eskort av vägtransportledare. Samråd bör ske med berörda polismyndigheter innan beslut fattas.

5.5 Generella breda dispenser

Bestämmelser för transport av bred odelbar last finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:141) om färd med bred odelbar last.

Generella (eller tillfälliga) dispenser för bred odelbar last ska inte utfärdas, om det rör sig om en transport med *endast* bred odelbar last som har en största bredd av 350 cm.

5.5.1 Breda fordon

Generell dispens kan medges för färd med brett fordon på "gator och allmänna vägar". Det rör sig i första hand om

- **Släpvagnar** (exempelvis påhängsvagnar som är avsedda för att transportera odelbar last). Släpvagnen får endast framföras utan last eller i samband med transport av odelbar last. Flera lastenheter får dock inte placeras bredvid varandra, eller, om längden därmed överstiger 24,0 meter, efter varandra.
- **Tunga terrängvagnar** (skotare eller dumprar). Dispens medges då för transport utan last.

Dessa dispenstyper kan ges med en giltighetstid på upp till fem år (se avsnitt 3.6.3).

5.6 Samråd

Innan beslut att medge undantag meddelas bör berörda kommunala väghållare och statliga väghållningsmyndigheter ges tillfälle att yttra sig i ärendet.

Samråd är viktigt, då det kan finnas lokala förhållanden, ex pågående arbeten, som begränsar framkomligheten på planerad färdväg.

När bredden för ett fordon eller fordonståg, lasten inräknad, överskrider 450 centimeter bör berörda polismyndigheter ges tillfälle att yttra sig över om undantag kan medges utan fara för trafiksäkerheten eller någon annan avsevärd olägenhet.

Om lokala trafikföreskrifter, se nästa avsnitt.

5.7 Lokala trafikföreskrifter

Innan undantag medges från lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler om inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a §§ TrF bör samråd ske med den myndighet som har bemyndigande att meddela sådana föreskrifter.

Lokala trafikföreskrifter (och andra trafikföreskrifter, såsom hastighet, bärighetsklass mm) ska enligt förordningen ([2007:231](#)) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter finnas publicerade på en särskild webbplats. Webbplatsen finns hos Transportstyrelsen.

Det är viktigt att det anges i beslutet om det även omfattar undantag från LTF. Det är kommunerna eller länsstyrelserna som utfärdar LTF med stöd av bestämmelser i 10 kap. TrF.

Undantag från LTF kan i beslutet utformas så här:

Undantag medges även från lokal trafikföreskrift om största tillåten bredd på fordon eller last på xxx-gatan i xxx (förbud mot trafik med fordon bredare än xx meter).

5.8 Giltighetstid

Se avsnitt 3.6.

5.9 Dispenshandlingens innehåll

Beslutet bör innehålla följande uppgifter:

- Kapitel och paragraf för de förordningsbestämmelser undantaget omfattar samt förordningens rubrik och författningsnummer.
- Eventuella undantag från 3 kap. 7 § första och andra stycket, 9 § första och tredje stycket, 11

§ och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 § TrF.

- Eventuella undantag från lokala trafikföreskrifter.
- Fordonets registreringsnummer, om fordonsbredden utan last överskrider 260 centimeter.
- Beskrivning av lasten.
- Största medgivna bredd.
- Färdens start- och slutpunkt, inom tätort med gatuadresser eller motsvarande.
- Färdväg eller vägnät, om bredden överskrider 350 centimeter.
- Giltighetstid.
- Förbehåll om att beslutet kan återkallas.

Beslutet bör även förenas med villkor att

- medgivandet bara gäller under förutsättning att villkoren i beslutet följs,
- beslutet eller en kopia av det ska medföras vid färd och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör,
- undantaget inte gäller för färd vid nedsatt sikt (exempelvis vid dimma, tätt snöfall eller snörök),
- föraren, innan färden påbörjas, ska förvissa sig om att färdvägen är framkomlig med hänsyn till vägarbeten, höjd- eller sidohinder m.m., samt
- om när färd får ske.

6 Långa transporter

6.1 Allmänt

Bestämmelser om ett fordons eller fordonstågs längd finns i 4 kap. 17, 17 a, 17 b och 17 c §§ TrF.

Transportstyrelsen har meddelat allmänna råd om undantag för färd med långa fordon ([TSFS 2009:62](#)). Råden innehåller följande avsnitt:

- Allmänt
- Definitioner
- Ansökan
- Prövning av ansökan
- Giltighets- och transporttider
- Innehåll i beslutet

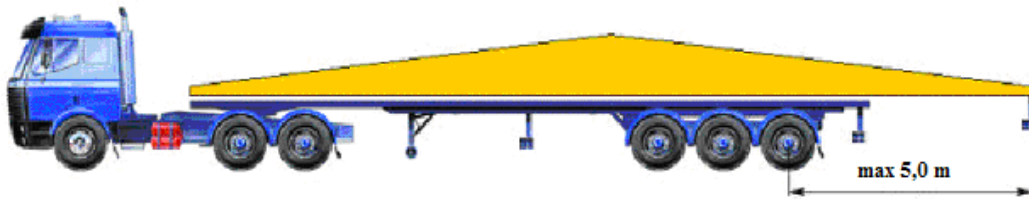
6.2 Förutsättningar för dispens

I 13 kap. 4 § TrF finns bestämmelser om att undantag som föranleds av lastens längd får medges endast om lasten är odelbar.

Om lasten medför längdöverskridandet bör undantag inte medges om ett annat fordon eller fordonståg kan användas och den totala längden därigenom kan minskas väsentligt.

6.2.1 Utskjutande last (överhäng)

Undantag bör inte medges om lasten skjuter ut mer än 5,0 meter bakom centrum av fordonets eller fordonstågets sista axel. Längre överhäng bör medges endast om ett särskilt behov av detta finns och den totala längden ändå överstiger 35 meter (då transporten eskorteras av vägtransportledare). En motivering om varför överhänget måste vara längre än 5,0 m bör alltid bifogas ansökan.



6.2.2 Långa fordon eller fordonståg

Ett undantag för ett fordon eller fordonståg utan last bör endast medges om detta måste vara längre än 24,0 meter därför att det är särskilt anpassat för transport av odelbar last (*punkt 5 TSFS 2009:62*).

De fordon som här är aktuella kan exempelvis vara utdragbara påhängsvagnar (förlängbart lastbord eller liknande) eller släpvagnar som består av utbytbara moduler (axelenheter, lastbord etc.).

Endast det skälet att ett fordonståg är längre än 24,0 meter pga. att dragbilen är för lång i förhållande till släpvagnen (påhängsvagnen) eller vice versa, utgör inte skäl för att ge dispens.

Dispens bör därför inte ges för fordonskombinationer där totallängden överstiger 24,0 meter och fordonen inte är möjliga att förändra genom att skjuta ihop det, flytta vändskivan etc.

Endast fordonskombinationer som är möjliga att kan göras kortare (längd ≤ 24 m) bör meddelas dispens.

Det förekommer att sökanden inte anger fordonstågets längd (utan last) i ansökan. Det är därför viktigt att denna uppgift kontrolleras, även om den från början inte framgår av ansökan.

6.2.3 Kontroll av fordonslängden genom kopplingsavstånden

Det kopplingsavstånd som anges i registreringsbevis för fordon skiljer sig mellan fordon som registreringsbesiktigats före respektive efter 2007-04-02.

I äldre registreringsbevis avses avstånd från framaxeln på bilen till kopplingsanordningen och för en släpvagn avståndet mellan kopplingsanordningen och bakersta axeln.

För nyare fordon är det avståndet från bilens framkant till kopplingsanordningen respektive avståndet från släpvagnens kopplingsanordning till bakkanten ("kopplingsavstånd EU"). Läggs kopplingsavstånden i nya registreringsbevis ihop erhålls fordonstågets hela längd.

Observera att tidpunkten för förändringen i registreringsbevisen inte är exakt.

I äldre registreringsbevis saknas ofta uppgift om överhäng. Normalt är måttet från en dragbils främre punkt till framaxelns centrum ca 135-150 cm. En kontroll av fordonens

kopplingsavstånd ger en vägledning om fordonståget kan vara för långt (alltså längre än 24,0 meter).

Exempel: Dragbilens avstånd från första axel till kopplingens centrum är 4750 mm och påhängsvagnens avstånd från kopplingstappen till sista axeln är 17300 mm.

Främre överhänget är 1350 mm och det bakre överhänget på påhängsvagnen är 900 mm (bakre axelns centrum till bakre punkt).

Summeras detta blir det: $1350+4750+17300+900=24300$ mm (24,3 meter).

Fordonståget är alltså för långt.



Transport med lastbil och s.k. balkvagn. Fordonen är förbundna med den gemensamma lasten.

6.2.4 Balkvagnar

Vissa fordonskombinationer består av en släpvagn speciell släpvagn, ibland kallad "balkvagn", som är förbunden med dragfordonet genom den gemensamma lasten. Dessa fordonskombinationer får köras högst i 50 km/tim (om de har godkänts vid en lämplighetsbesiktning hos Bilprovningen, annars gäller högst 30 km/tim).

6.3 Ansökan

En ansökan om undantag från bestämmelserna om fordons eller fordonstågs längd ska vara skriftlig.

- En ansökan ska innehålla följande uppgifter:
- sökandens (företagets eller motsvarande) namn, adress, telefon- och telefaxnummer samt e-postadress
- kontaktperson
- transportens start- och slutpunkt, som inom tätort anges med gatuadress eller motsvarande
- önskad färdväg
- önskat datum när transporten ska utföras
- fordonstågets registreringsnummer
- fordonstågets längd (utan last)
- aktuella kopplingsavstånd (för lastbilar avses avståndet från kopplingsanordningen till första axelns centrum och för släpvagnar avses avståndet från kopplingsanordningen till sista axelns centrum)
- en beskrivning av lasten
- lastens mått (längd, bredd, höjd och vikt)
- vid överhäng: hur långt lasten skjuter ut bakom fordonets eller fordonstågets sista axel
- fordonstågets totala längd (lasten inräknad)

Ett **färdvägsintyg** ska bifogas ansökan om fordonets eller fordonstågets längd, lasten inräknad, **överstiger 30 meter**, där det framgår att önskad färdväg är kontrollerad i förväg och möjlig att använda med aktuellt fordon eller fordonståg.

6.4 Villkor

6.4.1 Allmänna villkor

Detta är de villkor som ska föreskrivas i alla dispenser, oavsett längd och som i huvudsak följer av de allmänna råden (TSFS 2009:62).

Beslutet bör förenas med villkor att

- medgivandet bara gäller under förutsättning att villkoren i beslutet följs,
- beslutet, eller en kopia av det, ska medföras vid färd och på tillsägelse visas upp för polisman eller bilinspektör,
- undantag inte gäller för färd vid nedsatt sikt (exempelvis vid dimma, tät snöfall eller snörök),
föraren, innan färden påbörjas, ska förvissa sig om att färdvägen är framkomlig med hänsyn till vägarbeten, höjd- eller sidohinder m.m. samt om när färd får ske.

- att flera lastenheter inte får placeras efter varandra om längden därmed överstiger 24,0 meter
hur transportfordonet och lasten ska vara utmärkta
- att lasten inte får skjuta ut framför släpvagnens främre begränsning eller mer än 5,0 meter bakom centrum av släpvagnens sista axel.
- att transporten inte får utföras när sikten är nedsatt
- att beslutet gäller för färd kortaste lämpliga allmänna väg mellan startort och slutort.
- hur transportfordonet och lasten ska vara utmärkta.

6.4.2 Längder mellan 30,01 och 35,00 meter

För fordon vars längd, lasten inräknad, överstiger 30 meter bör vissa tidsbegränsningar göras, framför allt beroende på att sådana transporter inte bör ske under tider när trafiken är som intensivast.

- fredag efter kl. 15.00,
- dag före sön- och helgdag kl. 10.00-18.00,
- sön- och helgdag kl. 12.00-20.00 eller
- andra tillfällen då intensiv trafik kan förutses.

Förutom villkoren ovan gäller

- att minst en av släpvagnens axlar ska vara styrbar samt
- att en varningsbil ska föras bakom den långa transporten. En varningsbil får åtfölja högst tre transportfordon eller fordonståg. Vid färd i dagsljus på motorväg kan varningsbil undantas

Om undantag medges för färd i mörker bör färden i mörker inte medges under följande tider:

- måndag-fredag kl. 06.00-09.00 och
- måndag-torsdag kl. 15.00-20.00.

6.4.3 Längder över 35,00 meter

Utöver villkoren ovan gäller att transporter normalt bör eskorteras av vägtransportledare eller polis.

6.5 Generell vägnätsdipens för långa transporter

S.k. årsdispens medgavs tidigare för transport med odelbar last med en längd upp till 30 meter. Numera är denna dispens typ ersatt av Transportstyrelsens allmänna råd ([TSFS 2009:62](#)) om undantag för färd med långa fordon.

6.6 Samråd

Innan beslut att medge undantag meddelas bör berörda kommunala väghållare och statliga väghållningsmyndigheter ges tillfälle att yttra sig i ärendet.

När längden för ett fordon eller fordonståg, lasten inräknad, överskrider 35 meter bör berörda polismyndigheter ges tillfälle att yttra sig över om undantag kan medges utan fara för trafiksäkerheten eller någon avsevärd olägenhet.

Om lokala trafikföreskrifter, se nästa avsnitt.

6.6.1 Plankorsningar

Om transporten måste passera en plankorsning med järnväg och fordonets eller fordonstågets längd, lasten inräknad, överskrider 35,0 meter, bör järnvägens ägare (normalt Trafikverket) ges tillfälle att yttra sig innan undantag medges.

Man bör även tänka på om plankorsningen har en godtagbar vägprofil. Det kan finnas problem med vägkrön (för liten vertikalradie), tvär kurva (för liten horisontell kurvradie), brant lutning eller för spetsig korsningsvinkel.

En godtagbar plankorsning medger att ett vägfordon kan passera om det har 20 centimeter markfrigång och hjulbasen 10 meter. För de plankorsningar som inte har en godtagbar vägprofil (vägkrön) förekommer ibland varningsmärke "Annan fara":



6.7 Lokala trafikföreskrifter

Om färd ska ske på en vägsträcka där en lokal trafikföreskrift (LTF) finns, måste undantag även medges från den lokala trafikföreskriften. Innan dispens medges från LTF ska samråd ske med den myndighet som har bemyndigande att meddela en sådan föreskrift.

Lokala trafikföreskrifter (och andra trafikföreskrifter, såsom hastighet, bärighetsklass mm) ska enligt förordningen ([2007:231](#)) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter finnas publicerade på en särskild webbplats. Webbplatsen finns hos Transportstyrelsen.

Det är viktigt att det anges i beslutet om det även omfattar undantag från LTF. Det är kommunerna eller länsstyrelserna som utfärdar LTF med stöd av bestämmelser i 10 kap. TrF.

Undantag från LTF kan i beslutet utformas så här:

Undantag medges även från lokal trafikföreskrift om största tillåten längd på fordon, fordonståg eller last på xxx-gatan i xxx (förbud mot trafik med fordon eller fordonståg längre än xx meter).

6.8 Giltighetstid

Se avsnitt 3.6.

6.9 Dispenshandlingens innehåll

Beslutet bör innehålla följande uppgifter:

- Kapitel och paragraf för de förordningsbestämmelser undantaget omfattar samt förordningens rubrik och författningsnummer.
- Eventuella undantag från 3 kap. 7 § första och andra stycket, 9 § första och tredje stycket, 11 § och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 §, TrF.
- Eventuella undantag från lokala trafikföreskrifter.
- Fordonets eller fordonens registreringsnummer.
- Beskrivning av lasten.
- Färdens start- och slutpunkt, inom tätort med gatuadresser eller motsvarande.
- Färdväg (eller ett visst vägnät).
- Giltighetstid.
- Förbehåll om att beslutet kan återkallas

7 Mobilkranar

Mobilkranar är normalt klassade som motorredskap (de kan också klassas som tunga lastbilar, se avsnitt 7.2 nedan).

Motorredskap är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Som exempel på motorredskap kan nämnas mobilkranar, lastmaskiner, skördetröskor, truckar och grävlastare.

Motorredskap indelas i motorredskap klass I och motorredskap klass II.

Motorredskap klass I är ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som *överstiger* 30 kilometer i timmen men får framföras med högst 50 km/tim. Motorredskap klass I ska vara registrerade i vägtrafikregistret.

Motorredskap klass II är ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av *högst* 30 kilometer i timmen. Dessa motorredskap är normalt oregistrerade.

De flesta enbart breda motorredskap kan färdas på väg inom ramen för vad som medges i TrF, 4 kap. 15 § 5 (kortare färd till eller från arbetsplats, se 2.3).

7.1 Mobilkranar - allmänt

Mobilkranar tillhör i regel motorredskap klass I med karosserikod 90. De tillhör i regel någon av följande typer (se vidare i TSFS 2009:59):

T17D xxxxxx Mobilsvängkran med teleskoparm och med en maximal lyftkapacitet av xxxxxx kg.

T17E xxxxxx Mobilsvängkran med fackverksarm och med en maximal lyftkapacitet av xxxxxx kg.

T17F xxxxxx Tornsvängkran med en maximal lyftkapacitet av xxxxxx kg.
Dessa är ofta monterade på lastbils- eller kranchassi.

Besiktningssdata

Körförbud: Nej

Tilläggsdata

T13F FORDONET HAR TAGITS I BRUK 89
T17D MOBILSVÄNGKRAN MED TELESKOPARM OCH MED
EN MAXIMAL LYFKAPACITET AV 25000 KG
T71T FORDONETS MAXIMALA KÖRHASTIGHET ÄR 70 KM/H.
T21A DRIVAXLAR 1+1
TOTALVIKTSFÖRDELNING 12500+11500
TJÄNSTEVIKTSFÖRDELNING 12300+11500

Exempel på Tilläggsdata ur ett registreringsbevis för en mobilkran (med textkod T17D).

Dispens får enbart medges för "odelbart fordon". Dispens kan därför endast ges för tjänstevikten. En mobilkran är i princip att betrakta som en odelbar enhet, även med motvikter på plats (*om de ingår i tjänstevikten enligt registreringsbeviset*).

I vissa fall kan det finnas skäl att motvikter demonteras och transporteras separat.

På vissa typer av mobilkranar har det förekommit att bommen ska vara utdragen vid transport och vila på en släpvagn. Detta är inte så vanligt.

Motorredskap klass I får inte enligt 9 kap. 1 § TrF föras på motorväg och motortrafikled. Vägverket har dock genom VVFS [2005:119](#) föreskrivit undantag att motorredskap klass I inrättat som mobilkran (karosserikod 90) får föras på sådana vägar. Dispens från bredd och vikt krävs dock särskilt.

7.2 EG-mobilkranar

Med "EG-mobilkran" avses en tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter. En EG-mobilkran är alltså inte ett motorredskap!

EG-mobilkranar beskattas på samma sätt som i dag gäller för motorredskap som inte tillhör skatteklass I eller II. Överlastavgift och trängselskatt ska inte utgå för EG-mobilkranar.

Nya mobilkranar som godkänns enligt det nya ramdirektivet⁷ kommer att registreras som tunga lastbilar. De behörighetsregler och regler om behöriga besiktningsorgan som gäller för tunga lastbilar kommer då att bli tillämpliga även för sådana mobilkranar.

Eftersom en EG-mobilkran är en lastbil får den framföras på motorväg och motortrafikled.

För att få framföra en tung lastbil krävs förarbehörighet C. (Det behövs alltså inget dispensvillkor om C-behörighet i beslutet).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/47/EG

Tillåten hastighet är densamma som för lastbilar, högst 80 km/tim, eller på motorväg 90 km/tim, om inte lägre hastighet är föreskriven för vägen.

7.3 Oregistrerade mobilkranar - motorredskap klass II

Många äldre kranar, ofta byggda på lastbilschassin, är oregistrerade. Förutsättningen för detta är att fordonet har en konstruktiv hastighet av högst 30 km/h.

I en dispensansökan för ett tungt motorredskap klass II bör alltid vägintyg bifogas. Även för denna fordonsgrupp är det tjänstevikten som är dispensvikt. För generella beslut bör inte motorvägar och motortrafikleder ingå. Dispens bör, så långt det är möjligt, även i övrigt inte medges för färd på motorvägar och motortrafikleder (se också kapitel 8).

7.4 Besiktning av mobilkranar

Från och med 1 juli 2010 är fordonsbesiktningen i Sverige konkurrensutsatt. Det innebär att marknaden är öppen för fler besiktningsföretag. De företag som är ackrediterade för besiktning av motorredskap är SMP Svensk Maskinprovning AB och Inspecta Sweden AB.

På [Swedacs webbplats](#) finns en förteckning över besiktningsföretag och stationer.

7.5 Förutsättningar för dispens

7.5.1 Tjänstevikt

Undantag för färd med ett tungt fordon bör medges endast för fordon som på grund av sin funktion har större tjänstevikt än den högsta bruttovikt som medges för fordonet enligt 4 kap. 12 § TrF.

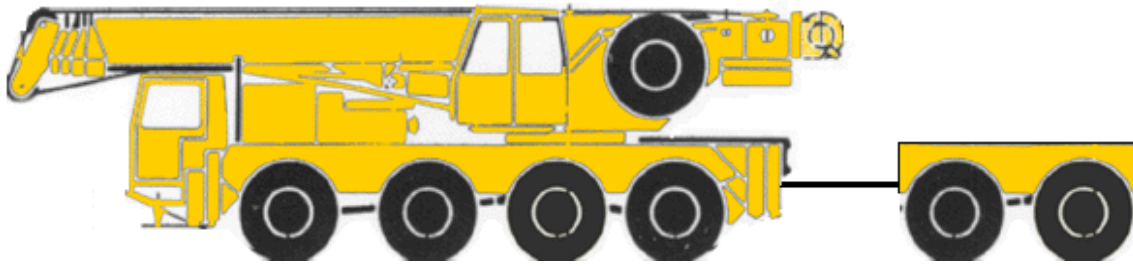
7.5.2 Färdväg

Trafikverkets praxis är att medge färd på *kortast lämpliga färdväg* mellan *startorten* (A) och *slutorten* (B) samt med högst ett *delmål* (C).

Fler delmål kan medges, om de inte avviker från den kortaste lämpliga färdvägen mellan A och B (samt C). Färd får *vid behov* även ske omvänt samt kortaste färd åter mellan slutorten och startorten (utan att passera delmål).

Se även avsnitt 3.6.2.

7.5.3 Mobilkran med släpvagn



Mobilkran med tillkopplad släpvagn är inte en "odelbar enhet". Dispens ska därför inte medges om en sådan kombination överskrider TrF:s viktbestämmelser i andra fall än nedan.

Mobilkran med viktdispens får medföra en registrerad släpvagn om

- fordonståget uppfyller kraven på mellanliggande axelavstånd för BK1 enligt 4 kap. 13 § TrF
- släpvagnen uppfyller BK1-kraven på axel-/boggitryck enligt 4 kap. 12 § TrF
- kran och släpvagn uppfyller för kombinationen tillåten bruttovikt enligt bruttoviktstabell BK1, samt
- inte kräver mera omfattande brovillkor än kranen ensam.

Lagen (1972:435) om överlastavgift, ÖVL, gäller inte för kranen men för släpvagnen.

7.6 Ansökan

En ansökan ska innehålla följande uppgifter:

- sökandens (företagets eller motsvarande) namn, adress, telefon- och telefaxnummer samt e-postadress
- kontaktperson
- transportens start- och slutpunkt, som inom tätort anges med gatuadress eller motsvarande
- önskad färdväg
- önskat datum när transporten ska utföras
- mobilkranens registreringsnummer
- mobilkranens bredd, längd, axelavstånd och samtliga axeltryck

7.7 Villkor

Vilka villkor som bör/ska föreskrivs i en dispens beror bl. a på vilken vikt och bredd som mobilkranen har och vilken väg den ska framföras.

Beslutet bör förenas med villkor att

- medgivandet bara gäller under förutsättning att villkoren i beslutet följs,
- beslutet, eller en kopia av det, ska medföras vid färd och på tillsägelse visas upp för polisman eller bilinspektör,
- föraren, innan färden påbörjas, ska förvissa sig om att färdvägen är framkomlig med hänsyn till vägarbeten, höjd- eller sidohinder m.m. samt när färd får ske.
- föraren ska inneha körkort med behörigheten C eller likvärdigt utländskt körkort som gäller i Sverige.

7.7.1 Villkor för endast tunga mobilkranar

Förutom ovanstående villkor gäller att

- Transporten får inte ske där begränsat axeltryck, boggitryck eller begränsad bruttovikt på fordon eller fordonståg angivits med vägmärke. Under tjällossningsperiod ska ni samråda med berörda väghållningsmyndigheter.
- Aktuella brovillkor finns med i beslutet.

7.7.2 Villkor för breda (261-310 cm) och tunga mobilkranar

Förutom ovanstående villkor ska anges

- hur mobilkranen ska vara utmärkt samt
- vad som gäller vid färd i mörker.

7.8 Generell vägnätsdispens för mobilkranar

Generell vägnätsdispens ges endast till *registrerade* mobilkranar under följande förutsättningar:

- inget axeltryck på någon av axlarna i kranen får överstiga 13 ton
- A/B-värdet (fordonsklassning enligt DISA) får högst vara 12/24.
- Brokontroll görs för huvudvägnätet per region och aktuella brovillkor anges i beslutet

En generell vägnätsdispens gäller för en Trafikverksregion.

7.9 Samråd

Innan beslut att medge undantag meddelas bör berörda kommunala väghållare och statliga väghållningsmyndigheter ges tillfälle att yttra sig i ärendet.

Om lokala trafikföreskrifter, se nästa avsnitt.

7.9.1 Plankorsningar

Om ett fordon eller fordonståg, vars bruttovikt överskrider 100 ton, måste passera en plankorsning med järnväg bör järnvägens ägare (normalt Trafikverket) ges tillfälle att yttra sig innan undantag medges.

Man bör även tänka på om plankorsningen har en godtagbar vägprofil. Det kan finnas problem med vägkrön (för liten vertikalradie), tvär kurva (för liten horisontell kurvradie), brant lutning eller för spetsig korsningsvinkel.

En godtagbar plankorsning medger att ett vägfordon kan passera om det har 20 centimeter markfrigång och hjulbasen 10 meter. För de plankorsningar som inte har en godtagbar vägprofil (vägkrön) förekommer ibland varningsmärke "Annan fara":



7.10 Lokala trafikföreskrifter

Innan undantag medges från lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler om axeltryck, boggityck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 § trafikförordningen eller inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a §§ TrF, bör samråd ske med den myndighet som har bemyndigande att meddela sådana föreskrifter.

Lokala trafikföreskrifter (och andra trafikföreskrifter, såsom hastighet, bärighetsklass mm) ska enligt förordningen ([2007:231](#)) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter finnas publicerade på en särskild webbplats. Webbplatsen finns hos Transportstyrelsen.

Det är viktigt att det anges i beslutet om det även omfattar undantag från LTF. Det är kommunerna eller länsstyrelserna som utfärdar LTF med stöd av bestämmelser i 10 kap. TrF.

Undantag från LTF kan i beslutet utformas så här:

Undantag medges även från lokal trafikföreskrift om största tillåtet <axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt> på xxx-gatan i xxx.

7.11 Giltighetstid

Se kapitel 3.6.

7.12 Dispenshandlingens innehåll

- Kapitel och paragraf för de förordningsbestämmelser undantaget omfattar samt förordningens rubrik och författningsnummer.
- Eventuella undantag från lokala trafikföreskrifter.
- Eventuella undantag av säkerhets- eller framkomlighetsskäl från 3 kap. 7 § första och andra stycket, 9 § första och tredje stycket, 11 § och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 § TrF.
- Fordonets eller fordonstågets registreringsnummer.
- Fordonets eller fordonstågets samtliga axelavstånd.
- Högsta medgivna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt.
- Beskrivning av lasten.
- Färdens start- och slutpunkt, inom tätort med gatuadresser eller motsvarande,
- Färdväg (eller ett visst vägnät).
- Giltighetstid.
- Förbehåll om att beslutet kan återkallas.

8 Långsamtgående transporter



Transport av bred långsamtgående transport över Sandöbron, väg 332. Foto: Vägverket Region Mitt.

8.1 Motorvägar och motortrafikleder

Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 km/tim får förekomma på motorvägar eller på motortrafikleder (9 kap. 1 § första stycket 1 TrF).

I samband med prövning av dispensansökan från vikt-, bredd eller längdbestämmelserna kan även undantag göras så att långsamtgående transport får framföras på motorväg eller på motortrafikled (13 kap. 5 §).

Om färd på motorväg eller motortrafikled medges för långsamtgående transport ska det anges som villkor att varningsbil ska medfölja och föras bakom den långsamtgående transporten.

Färd med långsamtgående fordon bör inte medges på motorväg eller på motortrafikled om det finns en alternativ väg eller förbifart som kan väljas utan större olägenheter.

Färd med långsamtgående fordon på motorväg eller motortrafikled ska inte ske i högtrafik.

Om undantag så medges kan det i dispensbeslutet utformas så här:

Beslutet innebär även undantag från 9 kap. 1 § första stycket 1 trafikförordningen vid färd på motorväg eller motortrafikled.

8.2 Vägrenskörning vid tunga långsamtgående fordon.

Grundreglerna i TrF (3 kap. 7 § andra stycket och 3 kap. 12 § första stycket 3) är att långsamtgående fordon ska föras så nära som möjligt av den högra kanten av vägrenen.

Det finns möjlighet enligt 13 kap. 5 § TrF att medge undantag från det kravet, vilket är nödvändigt om transporten t.ex. ska passera någon bro i vägbanemitt eller om det inte är lämpligt av bärighetsskäl att låta transporten köras på vägren. I sådana fall måste det framgå av beslutet att det även omfattar detta undantag.

Med stöd av 13 kap. 5 § trafikförordningen innebär beslutet även undantag från följande bestämmelser i samma förordning:

3 kap. 7 § första stycket (fordon ska föras i körfält längst till höger)

3 kap. 7 § andra stycket (långsamtgående fordon ska föras till höger på vägrenen)

3 kap. 12 § första stycket 3 (vägrenen ska användas av långsamtgående fordon)

9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 § (tillåtna fordon på motorväg och motortrafikled)

9 Militära transporter



9.1 Särskilda bestämmelser för försvarsmakten

Den civila trafiklagstiftningen gäller, med vissa undantag, även för den militära verksamheten. Undantagen återfinns i militärtrafikförordningen (2009:212), MTrF.

I den mån Försvarsmakten får meddela ytterligare föreskrifter enligt MTrF, återfinns dessa föreskrifter i en publikation som heter SäKI Trf.

I MTrF finns två begrepp som är centrala - *övning och militär operation*. Militär övning definieras som "militär utbildnings som inte är körkortsutbildning". Militär operation definieras som "verksamhet för att försvara landet genom insättande av stridskrafter, samt stöd till polisen enligt lagen (2006:343) om Försvarsmaktens stöd till polisen vid terrorismbekämpning".

Under militär övning får fordon som brukas av Försvarsmakten eller någon annan myndighet som deltar i övningen bl.a.

- föras trots bestämmelserna i 4 kap. 2-6, 10, 12, 13, 15, 15 a, 17, 17 a, 18, 19-22 §§, 9 kap. 1 § första stycket 1 TrF.

Enligt MTrF får Försvarsmakten meddela föreskrifter för verkställigheten av detta. Försvarsmakten ska samråda med Transportstyrelsen innan föreskrifter meddelas.

Dessa föreskrifter återfinns i Försvarsmaktens publikation SäKI Trf - Militär trafiksäkerhet, Säkerhetsinstruktion för vapen och ammunition med mera (SäKI).

9.1.1 Breda transporter

I SäKI Trf kap 7 mom. 38-40 finns Försvarsmaktens bestämmelser om breda fordon. Några ytterligare "tillstånd" för att framföra bred transport i samband med militär övning behövs inte.

9.1.2 Långa transporter

I SäKI Trf finns inga särskilda bestämmelser om långa transporter, främst beroende på att transporter som överskrider TrF:s längdbestämmelser är ytterst ovanliga inom Försvarsmakten.

9.1.3 Tunga transporter

I SäKI Trf 7 kap 17 mom 12-20 finns regler om vägar och axeltryck, tunga transporter i samband med övning mm. Där framgår att högsta tillåtna axel-, boggi- och trippelaxeltryck eller största tillåtna bruttovikt inte överskridas utan medgivande av Trafikverket. Det är då inte fråga om en dispens utan om ett, i samband med samrådet överenskommet, medgivande från Trafikverket. Det innebär att medgivande ska inhämtas från Trafikverket även om transporten enbart berör en kommun. Berörs väg/gata med kommunal väghållning ska samråd ske med kommunen. För medgivandet utgår ingen ansökningsavgift. Försvarsmakten får använda ett medgivande även för transporter av delbart gods.

9.2 Övriga transporter med militära fordon

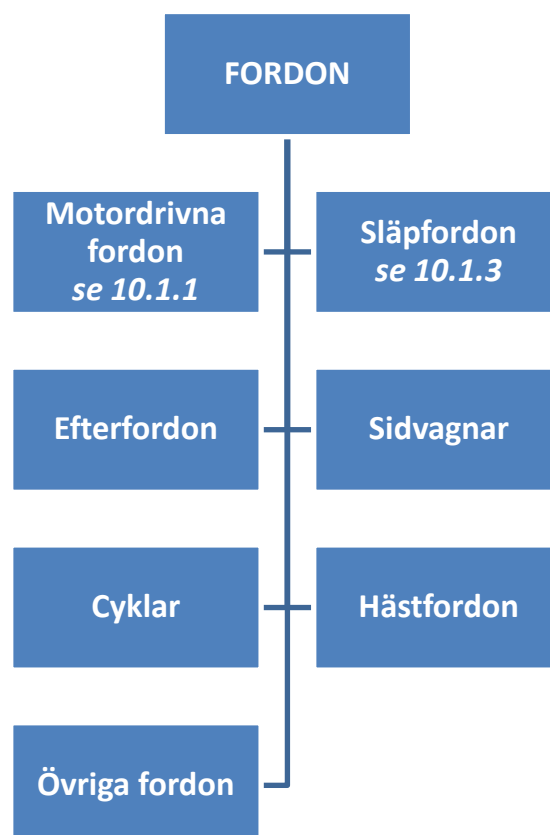
För militär vägtrafik som inte kan hänföras till övning eller militär operation eller de verksamheter som avses i 2 kap. 14 § gäller den civila trafiklagstiftningen beträffande vikter och dimensioner.

10 Fordon

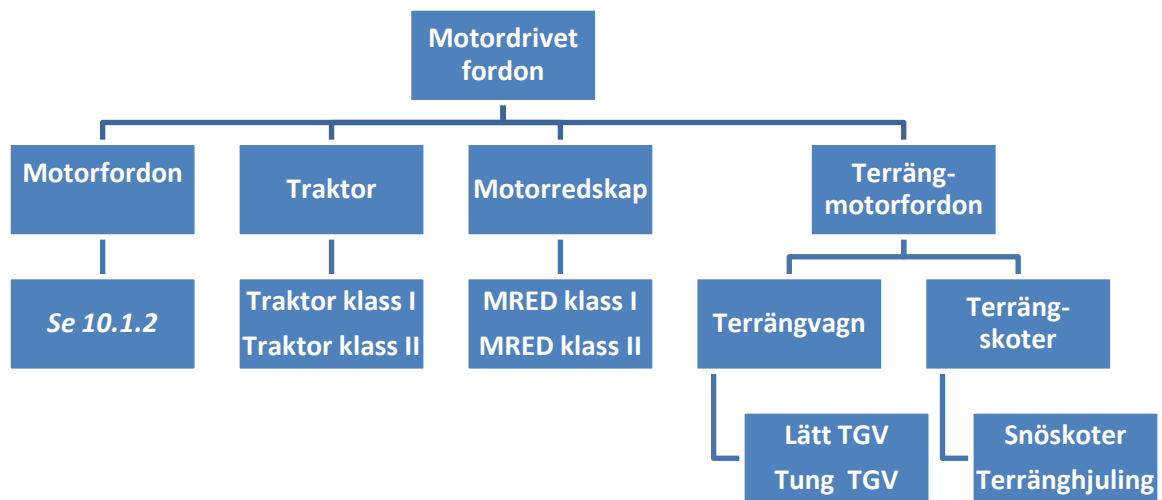
10.1 Fordonskategorier

Fordon definieras i 2 § LDEF som en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i **motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.**

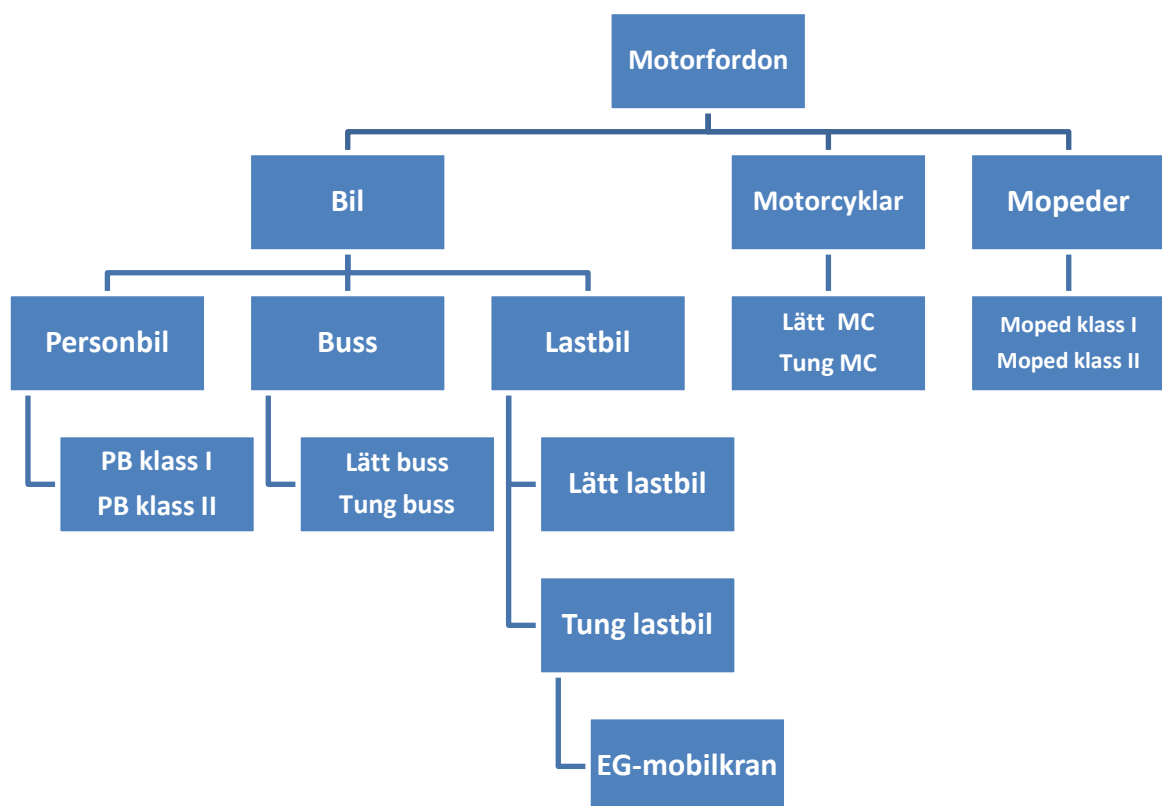
I början av denna handbok finns en *ordlista* med förklaringar till bl.a. fordonsbegreppen. Nedan följer en systematisk uppställning av fordonskategorierna.



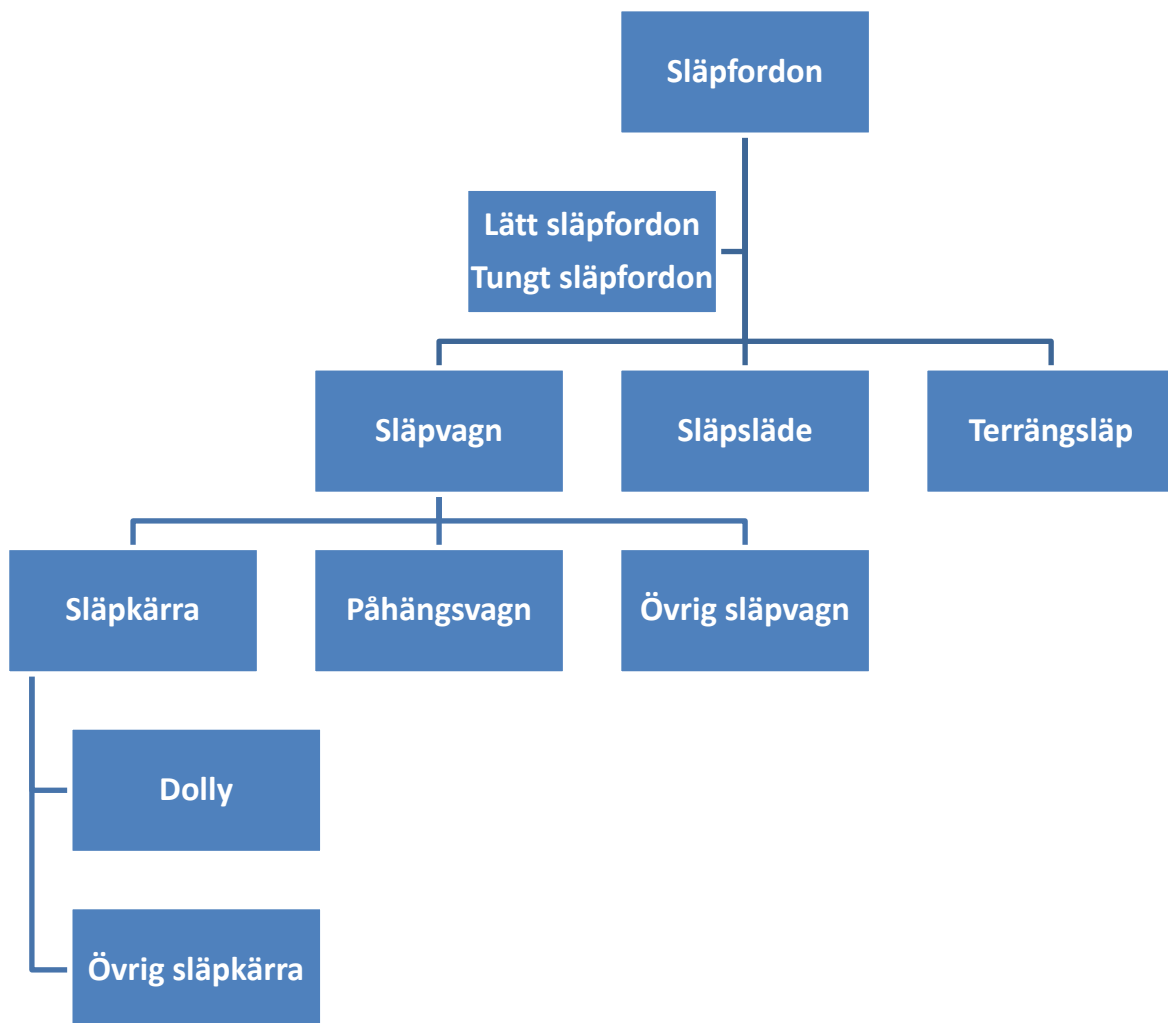
10.1.1 Motordrivet fordon



10.1.2 Motorfordon



10.1.3 Släpfordon



10.2 Registrering av fordon

10.2.1 Allmänt

Lagstiftningen om registrering av fordon finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR), förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

10.2.2 Registreringsplikt

Följande fordon ska enligt 12 § LVTR vara registrerade i vägtrafikregistret för att få användas:

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.
2. Motorredskap klass II när de används
 - a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts,
 - b) för transport av gods i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § VTSL på en väg som inte är enskild.
3. Släpfordon som dras av bilar.
4. Släpvagnar som dras av trafiktraktorer, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.
5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.



Tillfällig registrerings skylt

Den här skylten kan användas vid tillfällig och tidsbegränsad användning i Sverige, till exempel vid import eller export av fordon. Mått: 480 x 110 mm.



Saluvagnsskylt

Skylt för oregistrerat eller avställt fordon. Skylten får bara användas av den som yrkesmässigt sysslar med tillverkning, handel eller transport av fordon.

Mått: 480 x 110 mm.

10.2.3 Registreringsbevis

EU-harmoniserat registreringsbevis (direktiv 1999/37/EG)

I enlighet med direktivet ska det registreringsbevis som utfärdas av en medlemsstat erkännas av de övriga medlemsstaterna för identifieringen av fordonet i internationell trafik eller för ny registrering av fordonet i en annan medlemsstat.

Det nya EU-harmoniserade registreringsbeviset innehåller två delar, *del I av registreringsbeviset* respektive *del II av registreringsbeviset*. Medlemsstaterna måste utfärda del I men behöver inte utfärda del II. I Sverige utfärdas både del 1 och del 2. Del I är den del som ska medföras vid färd med fordonet utomlands. I Sverige behöver däremot inte något registreringsbevis medföras vid färd. Del I innehåller uppgifter om fordonets tekniska specifikation och uppgift om innehavaren av registreringsbeviset. Del II innehåller uppgifter om fordonets ägare och vissa grundläggande fordonsuppgifter såsom variant, version, fordonets fabrikat och typgodkännandenummer. Del I är blå och del II är gul.

Beteckningar på länder

Första sidan av *del I* av registreringsbeviset ska innehålla

- namnet på den medlemsstat som utfärdar del I av registreringsbeviset,
- nationalitetsbeteckningen för den medlemsstat som utfärdar del I av registreringsbeviset, nämligen:

B: Belgien CZ: Tjeckien DK: Danmark D: Tyskland EST: Estland GR: Grekland E: Spanien F: Frankrike IRL: Irland I: Italien	CY: Cypern LV: Lettland LT: Litauen L: Luxemburg H: Ungern M: Malta NL: Nederländerna A: Österrike PL: Polen P: Portugal	SLO: Slovenien SK: Slovakien FIN: Finland S: Sverige UK: Förenade kungariket
---	---	--

Koder i det nya EU-gemensamma registreringsbeviset

Del I av registreringsbeviset ska även innehålla följande uppgifter, vilka ska föregås av motsvarande harmoniserade gemenskapskoder:

- (A) registreringsnummer
- (B) dag för första registrering av fordonet
- (C) personuppgifter
 - (C.1) innehavaren av registreringsbeviset:
 - (C.1.1) efternamn eller företagsnamn
 - (C.2) övriga namn eller initialer (i förekommande fall)
 - (C.3) adress i den medlemsstat där fordonet är registrerat vid tidpunkten för dokumentets utfärdande
 - (C.4) om de särskilda uppgifter som anges i II.6, kod C.2, inte omfattas av registreringsbeviset, hänvisning till det faktum att innehavaren av registreringsbeviset:
 - a) är fordonets ägare
 - b) inte är fordonets ägare
 - c) inte i registreringsbeviset fastställs vara fordonets ägare
- (D) fordon:
 - (D.1) tillverkare
 - (D.2) typ
 - variant (i förekommande fall)
 - version (i förekommande fall)
 - (D.3) kommersiell beskrivning/-ar
- (E) fordonets identifieringsnummer
- (F) vikt:
 - (F.1) högsta tekniskt tillåtna totalvikt, utom för motorcyklar
- (G) fordonets tjänstevikt inklusive karosseri och, för dragfordon som brukas i annan kategori än M₁, inklusive kopplingsanordning
- (H) giltighetstid, om den inte är obegränsad
- (I) dag för den registrering detta bevis avser
- (K) typgodkännandenummer (i förekommande fall)
- (P) motor
 - (P.1) volym (i cm³)
 - (P.2) högsta nettoeffekt (i kW) (i förekommande fall)
 - (P.3) typ av bränsle eller kraftkälla
- (Q) förhållande effekt/vikt (i kW/kg) (endast för motorcyklar)
- (S) antal platser
 - (S.1) antal sittplatser, inklusive förarplats
 - (S.2) antal ståplatser (i förekommande fall)

Del I av registreringsbeviset kan vidare innehålla följande uppgifter, vilka ska föregås av motsvarande harmoniserade gemenskapskoder:

- (C) personuppgifter
 - (C.2) fordonets ägare (upprepat lika många gånger som det finns ägare)
 - (C.2.1) efternamn eller företagsnamn
 - (C.2.2) övriga namn eller initialer (i förekommande fall)
 - (C.2.3) adress i den medlemsstat där fordonet är registrerat vid tidpunkten för dokumentets utfärdande
 - (C.3) fysisk eller juridisk person som får bruka fordonet i annan rättslig

- egenskap än ägare
- (C.3.1) efternamn eller företagsnamn
 - (C.3.2) övriga namn eller initialer (i förekommande fall)
 - (C.3.3) adress i den medlemsstat där fordonet är registrerat vid tidpunkten för dokumentets utfärdande
 - (F) vikt:
 - (F.2) fordonets högsta tillåtna totalvikt vid bruk i den medlemsstat där den registrerats
 - (F.3) hela fordonets högsta tillåtna totalvikt vid bruk i den medlemsstat där det registrerats
 - (J) fordonskategori
 - (L) antal axlar
 - (M) hjulbas (i mm)
 - (N) fördelning av högsta tillåtna tekniska totalvikt mellan axlarna, för fordon med total vikt som överstiger 3 500 kg:
 - (N.1) axel 1 (i kg)
 - (N.2) axel 2 (i kg), i förekommande fall
 - (N.3) axel 3 (i kg), i förekommande fall
 - (N.4) axel 4 (i kg), i förekommande fall
 - (N.5) axel 5 (i kg), i förekommande fall
 - (O) tekniskt högsta tillåtna släpvagnsvikt:
 - (O.2) bromsad (i kg)
 - (O.3) obromsad (i kg)
 - (P) motor:
 - (P.4) märkvarvtal (i varv/min)
 - (P.5) motorns identifierings nummer
 - (R) fordonets färg
 - (T) toppfart (i km/tim)
 - (U) ljudnivå:
 - (U.1) stillastående (i dB(A))
 - (U.2) motorvarvtal (i varv/min)
 - (U.3) vid förbikörning (i dB(A))
 - (V) avgasutsläpp:
 - (V.1) CO (i g/km eller g/kWh)
 - (V.2) HC (i g/km eller g/kWh)
 - (V.3) NOx (i g/km eller g/kWh)
 - (V.4) HC + NOx (i g/km)

- (V.5) partikelutsläpp för diesel (i g/km eller g/kWh)
- (V.6) korrigerad absorptionskoefficient för diesel (i varv/min)
- (V.7) CO₂ (i g/km)
- (V.8) bränsleförbrukning vid blandad körning (i l/100 km)
- (V.9) angivande av miljökategori för EG-typgodkännande; hänvisning till tillämplig version enligt direktiv 70/220/EEG eller direktiv 88/77/EEG
- (W) bränsletankens eller -tankarnas volym (i liter).

Medlemsstat får tillfoga ytterligare upplysningar (till del I av registreringsbeviset) och får i synnerhet till identifieringskoderna inom parentes lägga till ytterligare nationella koder.

I Sverige gäller följande enligt 4 kap. 1 och 2 §§ TSFS 2010:112.

1 § Ett registreringsbevis ska bestå av två delar (1 och 2) och vara utformat enligt bilagorna I och II i rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon¹² samt innehålla de obligatoriska uppgifter som anges i bilagorna.

Beträffande punkt VI i bilagorna (nationellt frivilliga uppgifter) ska beviset innehålla de uppgifter som anges i 2 §. Beträffande punkt VII i bilagorna (nationella tilläggsuppgifter) ska i förekommande fall sådana uppgifter anges med koder inom parentes.

Beviset ska vara tryckt i blått (del 1) och gult (del 2).

2 § Del 1 av registreringsbeviset ska innehålla följande uppgifter hänförliga till punkt VI i bilagorna till direktiv 1999/37/EG.

1. (F.2) Största tillåtna totalvikt för fordon i körklart skick,
 2. (F.3) Största tillåtna totalvikt för fordonskombinationen i körklart skick,
 3. (J) Fordonskategori,
 4. (L) Antal axlar,
 5. (M) Axelavstånd (i mm),
 6. (O.1) Största tillåtna släpvagnsvikt, bromsat släp (i kg),
 7. (O.2) Största tillåtna släpvagnsvikt, obromsat släp (i kg),
 8. (R) Fordonets färg,
 9. (T) Högsta hastighet (i km/tim),
 10. (U.1) Ljudnivå stillastående (i dB(A)),
 11. (U.3) Ljudnivå körning (i dB(A)),
 12. (V.7) CO₂, och
 13. (V.8) Bränsleförbrukning vid blandad körning (i l/100 km).
- Del 2 av registreringsbeviset ska innehålla uppgift om (J) Fordonskategori.

10.2.4 Kopplingsavstånd och axelavstånd

I april 2007 skedde en ändring av en viktig uppgift i de svenska registreringsuppgifterna.

För fordon som registrerats/omregistrerats före den tidpunkten anges kopplingsavståndet som avståndet från bilens främsta axel till kopplingspunkten respektive avståndet från kopplingspunkten till släpvagnens bakersta axel.

För fordon som registreringsbesiktigats från april 2007 anger kopplingsavståndet måttet från dragfordonets framkant till kopplingsanordningen respektive avståndet från släpvagnens kopplingsanordning till dess bakkant.

Tekniska data	Vikter
D.6 - Karosseri: 85, Anordning för påhängsvagn	G - Tjänstevikt, kg: 13170
D.17 - Längd, mm: 8550	F.1 - Totalvikt, kg: 48000
D.18 - Bredd, mm: 2550	- Sänkt totalvikt, kg:
D.24 - Höjd, mm:	- Ursprunglig totalvikt, kg: 48000
D.9 - Lastutrymmets längd, mm:	F.7 - Skattevikt, kg: 32000
D.10 - Främre överhäng: 1360(+)	- Låst skattevikt: Nej
D.10 - Bakre överhäng: 780(+)	F.3 - Max sammanlagd bruttovikt, kg: 140000
L - Antal axlar: 4	F.8 - Max släpvagnsvikt påhängsvagn, kg: 120000
D.16 - Antal hjul: 14	F.9 - Högsta vikt för släpkärra, kg:
- Antal band:	O.2 - Max släpvagnsvikt, obromsad, kg:
M - Max axelavstånd axel 1-2, mm: 3600	O.1 - Max släpvagnsvikt, kg:
M - Max axelavstånd axel 2-3, mm: 1370	O.3 - Släpvagnsvikt vid B-behörighet, kg:
M - Max axelavstånd axel 3-4, mm: 1430	- Max tjänstevikt för traktor, kg:
D.7 - Däckdimension axel 1: 385/65R22.5	- Lyftkapacitet mobilkran, kg:
D.8 - Däckdimension axel 2: 315/80R22.5	
- Däckdimension axel 3: 315/80R22.5	
- Däckdimension axel 4: 285/70R19.5	
D.19 - Bandbredd:	
F.5 - Garanterat belastning axel 1: 9000	
F.5 - Garanterat belastning axel 2: 39000	
D.23 - Drivande axlar, fram:	
D.23 - Drivande axlar, bak: 2	
D.11 - Koppling typ: VÄNDSKIVA	
D.12 - Kopplingsavstånd, mm:	
D.12 - Kopplingsavstånd EU, mm: 5860	
D.12 - Kopplingsavstånd EU max, mm: 6500	
D.14 - Effektiv bromsandordning: Nej	
V.10 - Miljöklass: 2008	
V.12 - EURO miljöklass: V	
- Motortyp:	
- Vägvanlig fjädring: Ja	

Lastuppgifter
F.6 - Max lastvikt, kg: 34830
F.4 - Tillåten lastvikt, kg: 18830

Övrigt
D.5 - Utrustning:
T - Maxhastighet, km/h:

Exempel på för fyraxlig dragbil registreringsbesiktigad efter april 2007.

Fordonens största vikter framgår också i reg. beviset: garanterad axelbelastning, maximilast och totalvikt. Vid de fall totalvikt och garanterad axelbelastning inte överensstämmer, ska det minsta värdet användas. Det första värdet för garanterad axelbelastning på en påhängsvagn avser normalt största tillåta vikt på kopplingsanordningen.

Garanterad axelbelastning = absoluta maximala belastningen för konstruktionen (tillverkaruppgift).

Totalvikt: tjänstevikt + maximilast.

10.2.5 Karosserikoder

I svenska registreringsbevis anges fordonets karosseri i kodform. En förteckning över dessa koder för de olika fordonskategorierna finns i bilaga 3 till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

Nedan redovisas ett axplock med de vanligaste koderna i dispens-sammanhang.

Lastbilar och släpvagnar:

BA	Lastbil
BB	Skåpbil
BC	Dragfordon för påhängsvagn
BD	Dragfordon för släpvagn
DA	Påhängsvagn
DB	Släpvagn med dragstång
DC	Släpkärra
SF	Mobilkran (avser EG-mobilkran)
85 Dolly	Anges för släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
91 Bärningsfordon	Anges för fordon som är inrättat för bärning och bogsering av skadade fordon och som är utrustat med fast upphängningsanordning med minst 500 kg lyftkapacitet. Fordonet får inte belastas i lyftarmen så att belastningen på framaxeln underskrider 15 % av fordonets bruttovikt." Används endast för fordon av kategori N. Om fordonet har

två karosserikoder flyttas kod för särskilt ändamål (SA-SH) till textkod T17C.

Karosserikoder som utgått men som förekommer i vägtrafikregistret

- 85** Anordning för påhängsvagn Anges för fordon vars karosseri utgörs av vändskiva eller motsvarande anordning
- 67** För transport av arbetsmaskiner Anges för fordon med speciellt flak inrättat för transporter av arbetsmaskiner eller annat tyngre gods.
- 10** Flak - lämmar I fält 71 anges "Lämhöjd x,xx m" alternativt "Lämhöjd x,xx + x,xx m". Finns både lämmar och gallerlämmar anges "Lämmar x,xx m + gallerlämmar x,xx m".
- 51** Rullflaksväxlare, krokarm Anges för fordon som med hjälp av krokarm (vikbar eller teleskopisk eller båda delar) kan växla lastade och olastade rullflak.
- 57** Snabblås Anges för fordon med framstam och anordning för växling av lastade och olastade karosserier. Låsning av karosseriet till fordonet sker med låssystem typ snabblås.
- 61** Banke Om bankarna är förskjutbara anges detta. Antalet bankar anges i fält 71.

Vissa *dragbilar* har ibland karosserikod **57**, Snabblås. Då är troligen vändskivan fastsatt i ett s.k. Laxå-fäste. I detta fall måste dragbilen ombesiktigas, så att den får karosserikod BC (motsvarar den gamla koden 85). I fritext anges istället Alternativt karosseri: snabblås (kod 57). Det ska också framgå att det är en vändskiva som kopplingsanordning.



Dragbil med s.k. Laxå-fäste, där vändskivan är monterad



Laxå-fästet kan tas bort med snabblås.

Traktorer och motorredskap:

07 Ombyggd bil

Anges för till traktor eller motorredskap ombyggd bil. Koden åsätts alla fordon som är byggda på ett bilchassi. Karosseriet ska specificeras genom textkod T17C.

11 Lunnare

12 Fällare

Avser fällare - läggare och fällare - lunnare. Fällare - skotare är en terrängvagn och hänförs till kod 12 under Terrängvagnar och terrängsläp.

21 Hjullastare

53 Betongpump

(Ofta är betongpumpar, dock lastbil med karosserikod 98, Övrig)

90 Mobilkran - motorredskap klass I

Terrängvagnar:

11 Dumper

12 Skotare

10.2.6 Textkoder

I svenska registreringsbevis anges vissa uppgifter om ett fordon i kodform, s.k. textkoder. Textkoderna införs i registreringsbeviset i fritextfältet.

En förteckning över dessa koder finns i bilaga 2 till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

Ett axplock med de vanligaste koderna i dispensammanhang är:

- T13F xxxx Fordonet har tagits i bruk år xxxx. (Anges för motorredskap klass I. Fordonet är godkänt enligt de regler som gäller för fordon som tagits i bruk år xxxx.)
- T17D xxxxxx Mobilsvängkran med teleskoparm och med en maximal lyftkapacitet av xxxxxx kg.
- T17E xxxxxx Mobilsvängkran med fackverksarm och med en maximal lyftkapacitet av xxxxxx kg.
- T17F xxxxxx Tornsvängkran med en maximal lyftkapacitet av xxxxxx kg.
- T65D Utrustning för reglering av däcktryck (CTI-system).

Textkoder som har utgått men som förekommer i vägtrafikregistret

- T17L xxxxxxxxxxxx Snabblässystem. Fabrikat: xxxxxx xxxxxx. Typ: xxxxxxxxxxxx. (Används tillsammans med karosserikod 57 under rubriken "Lastbilar och släpvagnar".)

11 Broar

11.1 Inledning

Avsikten med detta kapitel är att belysa hur våra broar påverkas av olika körsätt för tunga fordon. Med olika körsätt menas avvikelser från de villkor som Trafikverket ställer i de dispenser som lämnas för att ett fordon eller en fordonskombination ska få föras över en bro trots att vikterna enligt 4 kap. 12 § TrF överskrids. De villkor som behandlas här är de som avser fordonens placering på bron vid passagen samt fordonens hastighet.

Publikationen beskriver olika skador som kan inträffa vid överbelastningar, tänkbara konsekvenser av dessa skador samt de säkerhetsfaktorer som används vid bestämningen av broarnas bärighet.

11.2 Bärförmågan hos broarna

11.2.1 Allmänt

Bärförmågan anges som ett värde på en axellast och en boggilast – A/B-värde. Vid bestämningen av bärförmågan beräknas broarna för ett antal typfordon som tillsammans täcker in de verkliga fordonen som trafikerar våra vägar. De olika bärighetsklasserna enligt TrF framgår av *bilaga 2*.

Broar som vid en klassning har en bärförmåga som motsvarar ett A/B-värde på minst $A/B = 12/18$ ton kan ingå i BK1-vägnätet. Om bärförmågan inte motsvarar $A/B = 12/18$ ton men minst $A/B = 10/16$ ton kan bron ingå i BK2-vägnätet. Broar som har lägre bärförmåga men minst $A/B = 8/12$ ton kan ingå i BK3-vägnätet.

Många broar, speciellt bland dem som är byggda de senaste ca 60 åren, har ett A/B-värde som är större än $12/18$ ton. Denna högre kapacitet utnyttjar Trafikverket vid dispensgivningen för tunga transporter, vilket är en faktor som möjliggör att mycket tunga fordon ibland kan ges dispens från föreskrifterna i TrF. Tyvärr finns det också broar som precis klarar kraven för BK1, vilket får som följd att framkomligheten blir sämre på dessa broar. För broar som inte ens klarar kraven för BK1 blir framkomligheten för tunga transporter mycket begränsad.

När en bros bärförmåga bestäms utnyttjas inte materialen till sina nominella hållfasthetsvärden, utan en reduktion görs för att ta hänsyn till i hållfastheten hos alla material variera

något, hållfastheten kan alltså vara högre eller lägre än det värde som tillverkaren anger eller provning har visat. Vid konstruktionsberäkningarna och byggandet av bron inträffar avvikelser som kan medföra att brons bärförmåga blir lägre än vad som har förutsatts. Det finns också osäkerheter i de laster som förutsatts vid bärighetsbestämningen, vid kontrollvägning av fordon har det visat sig att överlast förekommer. Detta sammantaget gör att vi aldrig exakt kan bestämma bärförmågan hos en bro eller exakt förutsäga vilka laster den kommer att utsättas för. För att ta hänsyn till dessa osäkerheter används ett antal så kallade partialkoefficienter, dessa beskrivs i kapitlet "Säkerhetsfilosofi".

11.2.2 Vad är ett brott?

Då ett rep brister av en belastning uppstår ett brott som kan observeras tydligt. I det här förenklade fallet (fig. 1) råder inga tvivel om att repet verkligen har blivit överbelastat.

Denna brotttyp är ett s.k. dragbrott.

I en bro som består av flera olika konstruktionselement som balkar, pelare, plattor etc. och utsätts för laster som ger olika inverkan på olika delar av bron kan flera skilda brotttyper inträffa. En bro kan dessutom gå till brott utan att det kan konstateras genom att endast betrakta bron utifrån. I det följande beskrivs översiktligt mekanismen för ett s.k. böjbrott i en stålbalk.

För ett stålmaterial inträffar brott efter det att materialet töjts ut så mycket att det inte återgår till samma form vid avlastning, detta fenomen kallas för plasticering. För en stålbro inträffar ett brott då det tvärsnitt där spänningarna är störst har plasticerats på hela sin höjd. Om man belastar en bro med stegvis ökande last kommer nedböjningen att öka lika mycket som lasten ökar. Vid en viss last kommer plasticeringen att börja i tvärsnittets över- och underkant och då lasten ökas ytterligare kommer till slut hela tvärsnittet att vara plasticerat. Efter att plasticeringen börjat ökar nedböjningen i proportion mer än vad lasten ökar och då hela tvärsnittet är plasticerat fås en stor deformation utan att lasten behöver ökas. Något synligt brott som liknar exemplet med repet behöver inte ha uppstått. För andra typer av konstruktioner kan andra typer av brott uppstå.

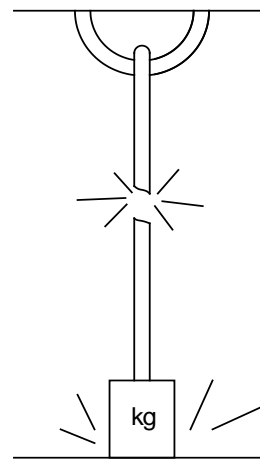


Fig. 1

Stålbrobalken i fig. 2a är belastad så att nedböjningen är måttligt stor. Efter det att bilen har passerat bron återfår den sin ursprungliga form. Ingen plasticering har inträffat i materialet.

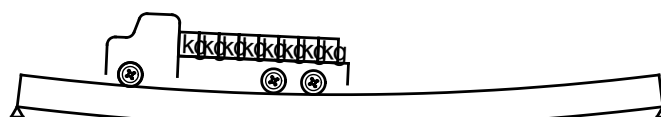


Fig 2a

Vid en fördubbling av lasten blir nedböjningen dubbelt så stor om ingen plasticering har inträffat. Om delvis plasticering har inträffat blir nedböjningen dubbelt så stor plus lite till. Efter avlastningen återfår bron i stort sett sitt ursprungliga läge. Fig. 2b visar den last som plasticerar nästan hela tvärsnittet.

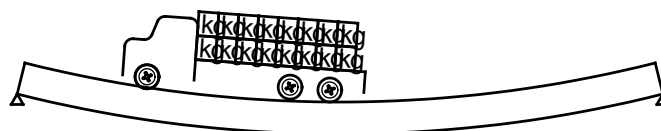


Fig 2b

Vid ytterligare en liten lastökning (fig. 2c) plasticeras hela tvärsnittet och bron får en stor bestående deformation, d v s efter avlastningen kommer bron inte att återfå sitt ursprungliga läge. Brobalken har gått till brott och har fått en annan form än vad den ursprungligen hade. Om bron belastas med bilen i fig. 2a efter det att brottet har inträffat kommer nedböjningen från det

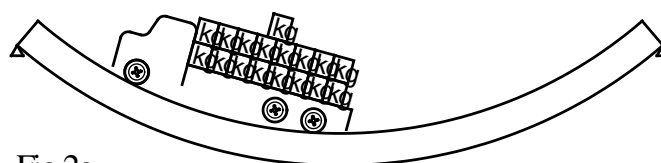


Fig 2c

nya läget att bli lika stor som den blev i fig. 2a, d v s bron kan fortfarande trafikeras efter det att ett brott har inträffat. Antalet möjliga passager innan ett haveri inträffar har dock reducerats kraftigt och bron måste därför repareras eller bytas ut i förtid. Skador kan ha inträffat på anslutande konstruktionsdelar som lager, pelare, brobaneplattan mm.

Nedböjningarna i fig. 2a och 2b är knappast märkbara på korta broar medan personer som färdas i bilen kan känna deformationerna om bron blir tillräckligt lång. Nedböjningen i fig. 2c kan bli mycket kännbar om fordonet färdas långsamt eller står stilla på bron.

För betongbroar gäller samma resonemang som för stålbroad om brottet sker genom att armeringen töjs ut men om deformationerna blir stora så kan ett krossbrott i betongen uppstå. Efter ett krossbrott har balken förlorat hållfasthet och kan inte belastas lika mycket igen. Att en betongbro har gått till brott är vanligtvis lätt att upptäcka eftersom stora sprickor slår upp i betongen.

Broar utformas där det är möjligt på så att ett haveri föregås av stora deformationer så att vi i god tid blir förvarnade och kan sätta in åtgärder innan allvarliga personskador inträffar. Tyvärr så finns det konstruktionsdelar som inte är möjliga att utforma på detta sätt. Exempel på sådana konstruktionsdelar är bågar, valv, pelare, nitar, skruvar mm. Då dessa går till brott sker det plötsligt, utan föregående stora deformationer, och bron kan troligen inte trafikeras efteråt. Äldre broar är ofta byggda med material som inte har lika stor seghet som materialen i de modernare broarna, detta gör att deformationsmöjligheterna före ett haveri är mindre för dessa broar.

11.3 Dispenser

I de dispenser som Trafikverkets regioner utfärdar anges de villkor som gäller för att ett fordon ska kunna föras över en bro. Syftet med villkoren är att transporten ska kunna utföras utan att trafiksäkerheten eller broarnas bärförmåga äventyras.

De villkor som används för att begränsa risken för skador på broarna är i första hand uppgifterna om tillåtet körfält och högsta tillåtna hastighet. Vilket körfält som ger den lägsta lastinverkan på bron är beroende av brotypen, för vissa broar är det bäst att köra i bromitt och för andra brotyper ska man välja andra körfält för att minimera lastinverkan från fordonet. Vanligtvis ska tunga fordon köras i bromitt och utan att andra fordon samtidigt finns på bron. Om lastinverkan av fordonet är för stor vid körning i bromitt kan det för vissa brotyper vara bättre att köra i ett annat körfält, detta körfält anges i så fall i dispensen.

Innan en dispens för tunga fordon utfärdas utförs bl. a. en bärighetsutredning på de broar som finns längs färdvägen. Vid dessa utredningar bestäms vilka villkor som ska gälla för transporten.

11.3.1 Bärighetsutredningar

Bärighetsutredningar för tunga transporter kan utföras på olika sätt. Den snabbaste metoden är att jämföra fordonets axellaster och axelavstånd mot en justerad bruttoviktstabell. Med denna metod utnyttjas inte alla broars bärförmåga fullt ut men den har ändå visat sig vara mycket användbar genom att ett stort antal transporttillstånd kan utfärdas efter denna typ av utredning.

För att bättre utnyttja vissa broars bärförmåga används en metod som innebär att den tunga transportens lastinverkan jämförs med klassningsfordonens lasteffekt på varje enskild bro. Denna metod är dock något mer tidskrävande samtidigt som den kräver att mer data om den undersökta bron är kända.

Den mest tidskrävande undersökningsmetoden innebär att bron räknas igenom på samma sätt som man gör vid en klassningsberäkning av bron men med klassningsfordonen utbytt mot den tunga transporten. Denna metod kan kräva en arbetsinsats på flera manveckor för varje utredning medan jämförelsen mot en justerad bruttoviktstabell normalt tar någon timme. Beräkningarna är i princip lika vad gäller hur transporten belastar bron. Skillnaderna ligger i hur mycket information om den enskilda bron som ska bearbetas i de olika metoderna.

Faktorer som påverkar framkomligheten för en tung transport ur brobärlighetssynpunkt

Framkomligheten för en tung transport är beroende av vilken lastinverkan fordonet har på en bro och av brons bärförmåga d v s den förmåga bron har att bära de laster den utsätts för.

Följande faktorer påverkar den lastinverkan som ett fordon har på en bro:

- Fordonets axelavstånd och axellaster
- Antalet hjul på axlarna samt avståndet mellan hjulen
- Fordonets placering på bron, d v s i vilket körfält fordonet körs
- Fordonets hastighet vid passagen
- Hur väl axellasternas värden är kända, d v s om fordonet är vägt eller inte
- Brons spännvidd, d v s avstånden mellan upplagen

Följande faktorer beskriver en bros bärförmåga:

- Brons klassningsvärde, A/B-värde
- De regler som ligger till grund vid bestämningen av A/B-värdet, EG eller gammal klassning

Fordonets axelavstånd och axellaster

Att lastinverkan ökar med ökande axellaster behöver inte förklaras närmare.

Axelavståndens inverkan beskrivs lättast med s.k. influenslinjer. Fig. 3a visar influenslinjen för en upplagsreaktion, d v s för den kraft som stödet vid ände A ska ta upp. Influenslinjen visar att då en last står vid ände A kommer 100 % av lasten att gå till lager A. Då lasten står vid B går inget (0 %) av lasten till lager A. Då lasten står mitt på bron går 50 % till lager A.

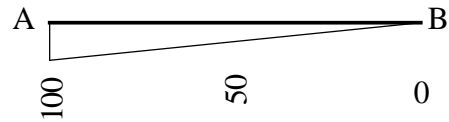


Fig 3a

Ett treaxligt fordon med totallasten 30 ton placeras så att maximal upplagsreaktion fås vid A.

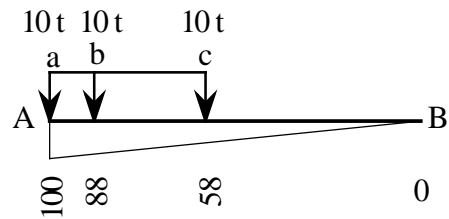


Fig 3b

I första exemplet är lasten jämnt fördelad på axlarna (fig. 3b). Upplagsreaktionen beräknas till:

Axel	a	100 %	10.0 t
	b	88 %	8.8 t
	c	58 %	<u>5.8 t</u>

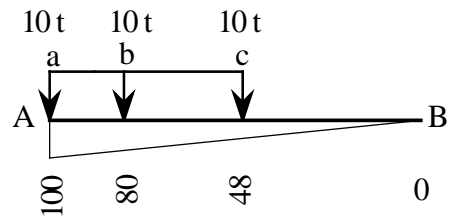


Fig 3c

Summa upplagsreaktion 24.6 ton

För samma axellaster men med större axelavstånd (fig. 3c) fås:

Axel	a	100 %	10.0 t
	b	80 %	8.0 t
	c	48 %	<u>4.8 t</u>

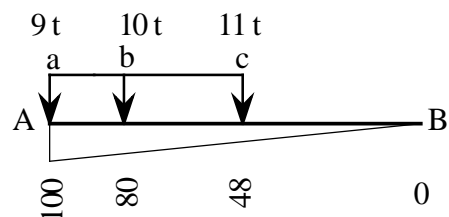


Fig 3d

Summa upplagsreaktion 22.8 ton

Då bruttovikten och axelavstånden behålls men axellasterna förändras (fig. 3d) fås:

Axel	a	100 %	9.0 t
	b	80 %	8.0 t
	c	48 %	<u>5.3 t</u>

Summa upplagsreaktion 22.3 ton

Av dessa exempel ses att:

- lastinverkan ökar med minskande axelavstånd
- lastinverkan förändras om lastens tyngdpunkt förskjuts.

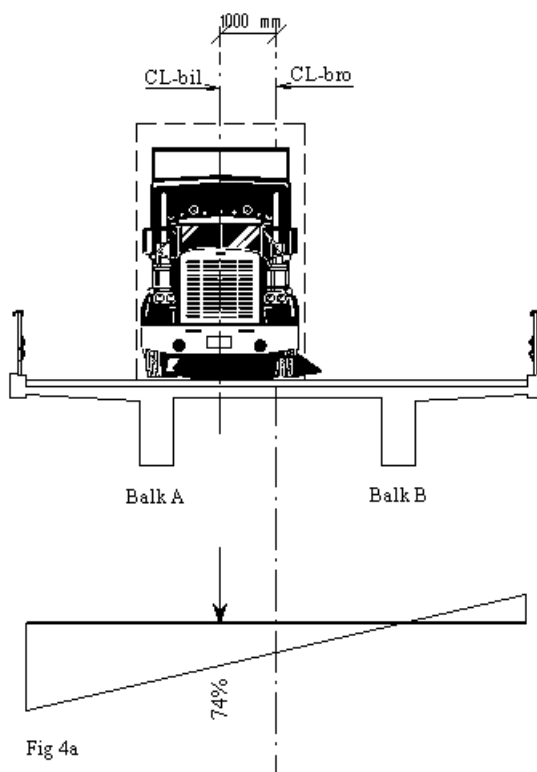
Fordonets placering på bron

Fordonets placering på bron, dvs valet av körfält har mycket stor betydelse för vilken lastinverkan fordonet får på en balkbro, dvs en bro där brobanan bärs upp av balkar. För plattbroar kan betydelsen vara mindre. I det följande beskrivs lastinverkan för en balkbro med två huvudbalkar och för en plattbro.

Balkbro

Ett fordon som passerar en tvåbalksbro belastar den balk som ligger närmast fordonet mer än den andra balken. I exemplet har avvikelsen från bromitt förutsetts vara högst 1,0 m. Ur en influenslinje kan ses att balk A, som blir mest belastad, kommer att ta 74 % av lasten från fordonet (fig. 4a).

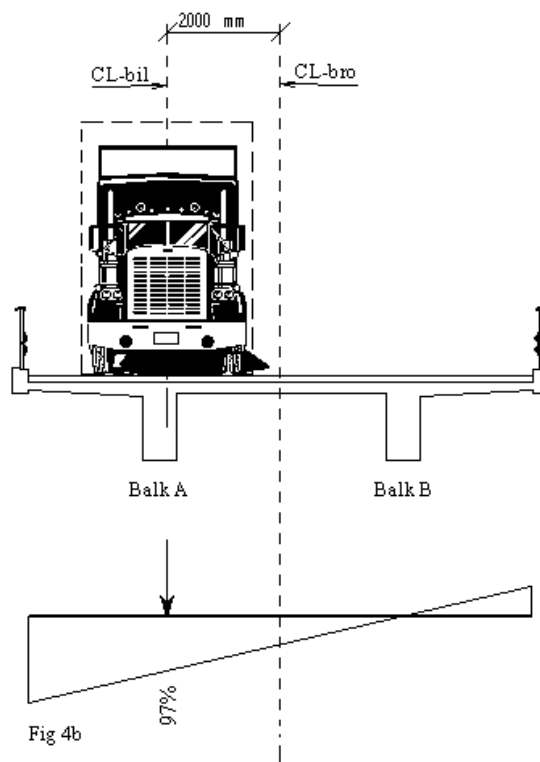
Om fordonsvikten är 120 ton får alltså balk A ensam bära en fordonsvikt på 88,8 ton.



Om fordonet istället passerar bron med en avvikelse på 2,0 m från bromitt kommer samma balk att belastas med 97 % av fordonsvikten (fig. 4b).

Med denna avvikelse från det förutsatta körfältet får balk A ensam bära en fordonsvikt på 116,4 ton, dvs. en ökning med 27,6 ton eller 31 %.

Denna ökning kan leda till ett brott i balk A om balkens bärförmåga skulle ha varit helt utnyttjad vid en passage med avvikelsen 1,0 m från bromitt så som förutsatts.



Plattbro

Ett fordon som passerar en plattbro med en avvikelse från bromitt med högst 1,0 m kommer att belasta en bredd lika med avståndet mellan hjulens utsidor plus 1,25 m åt vardera hållet. Om avståndet mellan hjulens utsidor är 2,60 m fås en medverkande plattbredd lika med (fig. 4c):

$$2,60 + 1,25 + 1,25 \text{ m} = 5,10 \text{ m}$$

Resten av plattan förutsätts vara överksam och fordonets 120 ton fördelas jämnt över 5,10 m. Varje breddmeter bär då:

$$120 / 5,10 = 23,53 \text{ ton/m.}$$

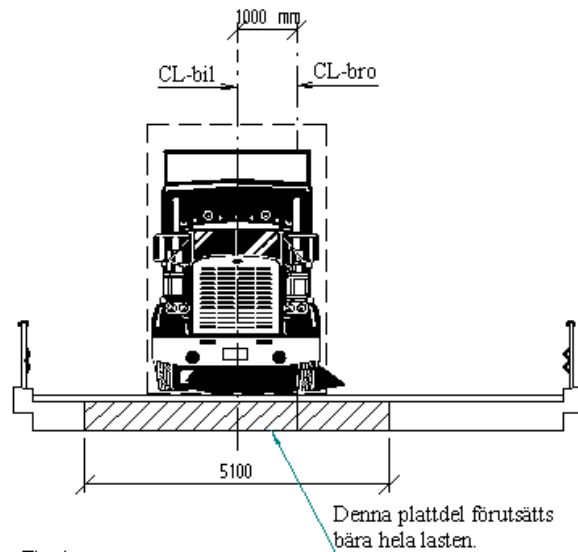


Fig 4c

Om fordonet istället passerar bron med en avvikelse på 2,0 m från bromitt kommer samma last att bäras av en smalare plattstrimla pga. att fordonet körs så nära kanten på bron att det inte finns 1,25 m kvar att fördela lasten på. I detta exempel finns 0,65 m kvar att fördela lasten på åt det ena hållet och 1,25 m åt det andra hållet. Den medverkande bredden blir (fig. 4b):

$$2,60 + 1,25 + 0,65 \text{ m} = 4,5 \text{ m}$$

I det här fallet blir då lasten per breddmeter:

$$120 / 4,5 = 26,67 \text{ ton/m d v s } 13 \% \text{ mer.}$$

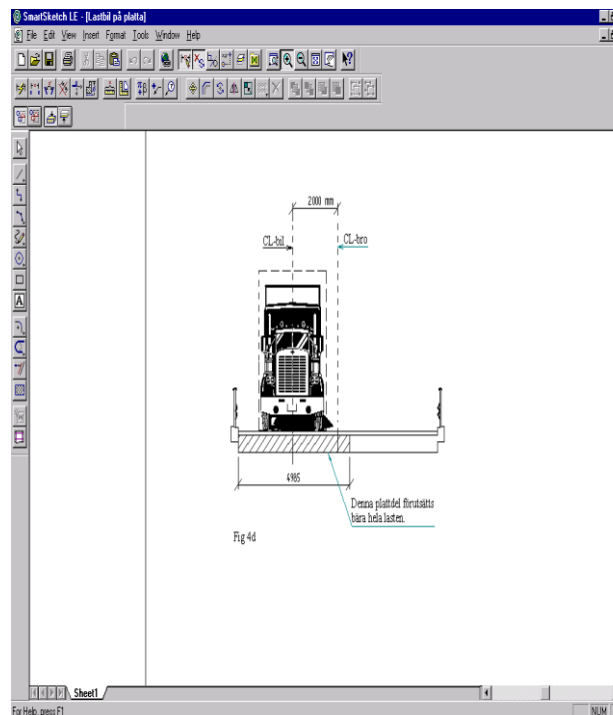


Fig 4d

Plattbroar är vanligtvis mindre känsliga för en avvikelse från avsett körfält än vad balkbroar är. Då plattbron har mellanstöd av pelare, vilket inte är ovanligt, kan dock en avvikelse från avsett körfält ha lika stor inverkan som för en balkbro pga. att ett brott som kallas genomstansning kan uppstå. En genomstansning innebär att pelaren trycks igenom plattan.

Exemplet visar att det ibland är viktigt att fordonet förs i det körfält som är angivet i dispensen medan det i vissa fall går bra att passera bron med en relativt stor avvikelse från detta körfält. Då broarna bärighetsutreds kan man för en del transporter bestämma en största tillåten avvikelse från avsett körfält med en liten resursinsats, medan andra transporter kräver stora resurser för denna bestämning. Om olika broar längs en färdväg har olika krav på avvikelse i sidled uppstår ett praktiskt problem. Eftersom broarna inte är märkta med namn eller nummer är det svårt att veta vilken bro man är på väg att passera och en risk finns att de angivna avvikelserna används på fel bro. Därför används ofta samma körfält på alla broar längs färdvägen.

11.4 Säkerhetsfilosofi

11.4.1 Begreppen säkerhet och risk

Det tidigare använda begreppet "säkerhetsfaktor" används inte längre i samband med byggnadskonstruktioner pga. att en ny säkerhetsfilosofi började tillämpas på åttiotalet. Säkerhetsfaktorerna har ersatts av partialkoefficienter som i stället för att beskriva en "säkerhet" beskriver en viss risknivå. Det är alltid förenat med en viss risk att använda tekniska konstruktioner och att beskriva riskerna vid en passage av en bro med ett tungt fordon är svårt pga. att en del komplicerade matematiska begrepp måste användas.

Ordet partialkoefficient kan delas upp i "partial" som betyder "del" och "koefficient" som ungefär betyder "ett tal att multiplicera med". Systemet med partialkoefficienter innebär att man delar upp riskerna i olika delar, till varje del sätts ett tal som genom multiplikation påverkar resultatet. De olika partialkoefficienterna beaktar i huvudsak:

Hur stor risken är att konstruktionsmaterialet är sämre än vad som förutsatts.

Hur stor risken är att lasterna är större än vad som förutsatts.

Hur svåra konsekvenser ett brott får räknat i personskador eller i pengar.

Avgörande för säkerhetsnivån är produkten av de olika partialkoefficienterna, dvs. det resultat som fås då alla partialkoefficienterna multipliceras ihop.

11.4.2 Förändring av risken vid avvikelser från uppgifter i dispensen

I detta exempel beskrivs förändringen av den totala säkerheten vid avvikelser från angivet körfält, hastighet och axellaster vid passage av en bro med två huvudbalkar.

Ett fordon med bredden 2,60 m förutsätts passera bron inom ett 3,00 m brett markerat körfält placerat i bromitt och med en hastighet av högst 10 km/tim. Inga andra fordon får samtidigt befinna sig på bron.

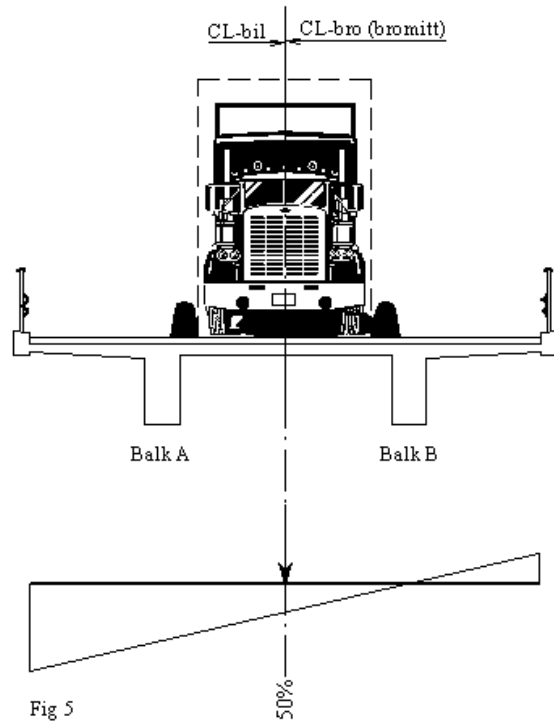
Fordonets bruttovikt är 100 ton och avståndet mellan första och sista axeln är 9,0 m. Fordonet är vägt.

Bron är en tvåbalks betongbro med spännvidden 15 m och klassningen

A/B = EG 140/220 kN.

Vid bärighetsutredningen har konstaterats att bronns bärförmåga precis är utnyttjad vid en passage enligt ovanstående, d v s det finns inga marginaler för ökad last eller andra avvikelser från villkoren då normenliga partialkoefficienter har tillämpats.

Av den totala lasten i det avgörande snittet antar vi att 30 % är egenvikt av bron och asfalten på bron och 70 % är lasten från fordonet.



De partialkoefficienter som har tillämpats vid bärighetsutredning är:

1,10 för fordonets vikt, för detta vägda fordon finns en risk för att vägen kan ha visat fel.

1,15 för materialet, d v s för betongens och armeringens hållfastheter.

1,10 för hur allvarlig konsekvensen av ett brott är.

Partialkoefficient 1,10 för konsekvensen av ett brott innebär att bärförmågan är 10 % större än vad som krävs för att bära lasten efter att vi räknat med de andra partialkoefficienterna. Låt oss räkna om dessa 10 % till en marginal för trafiklasten som ju i exemplet är 70 % av totallasten:

$$0,10 / 0,70 = 0,14 = 14 \%$$

Den totala säkerheten skulle då uppgå till:

$$1,10 \times 1,15 \times 1,14 = 1,44,$$

dvs. en bärförmåga som är 44 % större än lasten.

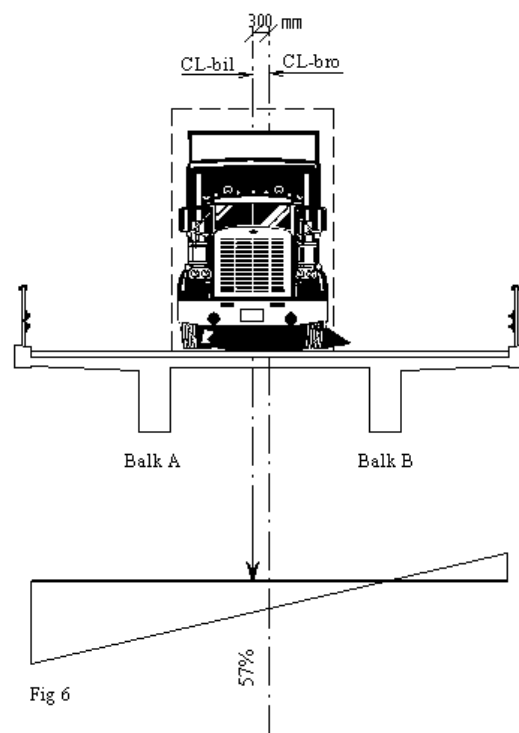
Detta förutsätter att alla andra värden är precis de som antagits i beräkningen. Vi kan dock inte vara helt säkra på att vägen visar helt rätt och därför behövs den använda säkerhetsfaktorn på 1,10 för fordonets vikt. Vi vet inte heller om vi har ett perfekt material i bron och därför är även faktorn 1,15 utnyttjad. Kvar finns marginalen 14 % som kan utnyttjas för avvikelser i själva transporten.

Avvikelse från avsett körfält

Det räcker med att fordonet avviker från bromitt med 30 cm för att säkerhetsfaktorn på 1,14 ska bli utnyttjad. Vid denna avvikelse kommer nämligen balk A att belastas med 57 % av fordonsvikten mot 50 % som förutsettes vid bärighetsutredningen.

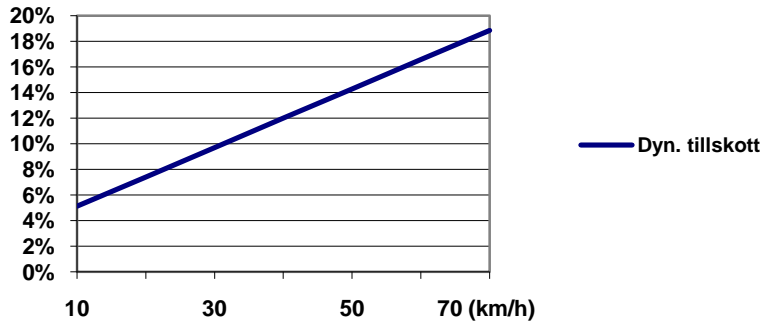
$$1,57/1,50 = 1,14.$$

Av detta framgår att det är viktigt att verkligen markera körfält då man i en dispens förutsätter en markering. Detta gäller speciellt då man tvingas att välja en körfältsbredd som överstiger fordonsbredden med bara några decimeter.



Avvikelse från tillåten hastighet

Ju högre hastighet fordonet har desto högre blir lastinverkan i bron. Detta tar man hänsyn till genom att öka lastvärdet med ett dynamiskt tillägg som beror av hastighet och brons spännvidd. För spännvidden i exemplet kan det dynamiska tillägget hämtas ur detta diagram:



Vid hastigheten v mindre eller än lika med 10 km/tim sätts tillägget till noll.

För hastigheten $v = 50$ km/tim blir det dynamiska tillskottet 14 %, d v s om fordonet inte avviker från avsett körfält men passerar bron med mer än 50 km/tim istället för 10 km/tim så har hela marginalen enligt ovan utnyttjats.

Detta exempel belyser ett fall där brons bärförmåga utnyttjas mycket hårt för att kunna tillåta en passage med ett tungt fordon. Då dispenser lämnas för tunga fordon är det inte ovanligt att broar utnyttjas i så hög grad som detta exempel visar. Transportören måste därför förutsätta att broarnas bärförmåga utnyttjas fullt ut vid de angivna villkoren och lägga stor vikt vid att transportererna över broarna sker på avsett sätt.

12 Vägtransportledare och eskort



12.1 Vägtransportledare - allmänt

Den 1 juli 2005 trädde en lagstiftning i kraft som innebär att polisen ersattes av en ny yrkesgrupp - vägtransportledare - i samband med eskort av långa, breda och tunga dispenstransporter.

Vägtransportledaren har samma rätt som polisen att ge anvisningar med "polismans tecken" till övriga trafikanter för att transporten ska kunna framföras på ett trafiksäkert sätt. Som trafikant har man skyldighet att följa vägtransportledarens anvisningar (2 kap. 3 § TrF).

Lagen (2004:1167) om vägtransportledare innehåller bestämmelser om förordnande som vägtransportledare och om rätt för en vägtransportledare att ge anvisningar för trafiken.

Med **eskort** avses i lagen medverkan av en person som har rätt att ge anvisningar för trafiken på väg.

12.2 Lagstiftningen om vägtransportledare

12.2.1 Lagen (2004:1167) om vägtransportledare

Lagen innehåller bestämmelser om förordnande som vägtransportledare och om rätt för en vägtransportledare att ge anvisningar för trafiken. Lagen tillämpas i fråga om vägtransporter som ska utföras med eskort enligt

- föreskrifter som har meddelats med stöd av TrF eller
- dispensbeslut i enskilda fall från bestämmelser om fordons och fordonstågs längd, bredd eller vikt.

För att bli förordnad som vägtransportledare krävs att man har genomgått en särskild utbildning, är lämplig med hänsyn till laglydnad och har ett körkort med behörigheten C. En ansökan om att bli förordnad skickas till Rikspolisstyrelsen efter genomgången utbildning. Ett förordnande gäller i högst fem år, sedan kan det förnyas efter genomgången fortbildning.

12.2.2 Förordningen (2004:1169) om vägtransportledare

I förordningen meddelas föreskrifter i de avseenden som anges i lagen (2004:1167) om vägtransportledare. Den innehåller ytterligare bestämmelser om förordnande av vägtransportledare och anvisningar för trafiken samt bestämmelser om utbildning, vägtransportledares klädsel, avgifter, bemyndiganden och slutligen bestämmelser om överklagande.

12.2.3 Trafikförordningen (1998:1276)

I **2 kap. 3 §** TrF finns en bestämmelse att en trafikant ska lyda en polismans anvisning för trafiken. En anvisning som ges av en polisman gäller framför trafikreglerna och sådana anvisningar som avses i 2 kap. 2 § TrF (vägmärken, vägmarkeringar, trafiksignaler eller ett sådant tecken av en vakt som avses i 5 kap. 2 § [VMF](#)).

Detta gäller även anvisningar av en bilinspektör, *en vägtransportledare*, en trafiknykterhetskontrollant eller av någon annan person som av en myndighet förordnats att övervaka trafiken, ge anvisningar för denna eller utföra punktskattekontroll.

I **11 kap. 2, 5 och 8 §§** TrF finns bestämmelser om att vägtransportledare under ett eskortuppdrag får avvika från vissa där angivna trafikregler, om omständigheterna kräver det och om särskild försiktighet iakttas.

12.2.4 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:139) om vägtransportledare

I Transportstyrelsens föreskrifter om vägtransportledare finns bestämmelser om

- hur utbildningen av vägtransportledare ska genomföras
- hur vägtransportledarens klädsel och tjänstetecken ser ut
- vilken utrustning vägtransportledaren ska ha
- hur vägtransportledarens fordon ser ut och vara utrustat
- planering och genomförande av eskort

12.3 Utbildning av vägtransportledare

Utbildningen för vägtransportledare sker genom grundutbildning och fortbildning. Utbildning får bedrivas av Transportstyrelsen eller av den som har fått tillstånd av Transportstyrelsen att bedriva sådan utbildning.

12.4 Förteckning

Förteckning över förordnade vägtransportledare finns på Internet, se www.polisen.se.

12.5 Eskortkrav

Normalt vid transporter som är

- bredare än 450 cm
- längre än 35 meter.
- tunga och som kräver avstängningar av broar för passage i vägbanemitt (bromitt).

12.6 Villkor

Villkor om eskort kan utformas så här:

Transporten ska eskorteras av vägtransportledare eller polis.

Om transporten eskorteras av vägtransportledare ska minst två vägtransportledare medverka. Minsta antalet vägtransportledares fordon ska vara två stycken.

Föraren av transporten ska se till att radioförbindelse upprättas med varningsbil, eskorterande vägtransportledare eller polis och att fordonens förare kan tala med varandra på ett språk som samtliga behärskar.

Vägtransportledare ska kontaktas i god tid före planerad transporttidpunkt.

Vägtransportledare eller polis får avbryta eskorten.

Högst två (2) ytterligare transporter får samköras med denna transport inom eskortuppdraget.

Sista meningen om antal transporter kan bytas ut mot: "Högst en (1) ytterligare transport får samköras med denna transport inom eskortuppdraget." eller " Ingen ytterligare transport får samköras tillsammans med denna transport inom eskortuppdraget."

Vid **tunga transporter** där det krävs färd över broar i vägbanemitt ska färden över bron ske under eskort av vägtransportledare eller polis. Det är vägtransportledaren som, beroende på omständigheterna, får avgöra från fall till fall hur många vägtransportledare som ska finnas tillgängliga för att lösa uppgiften säkert och lagenligt.

12.6.1 Antal tillåtna dispenstransporter inom ett eskortuppdrag

Eskort är normalt ett villkor när bredden överskrider 450 cm och när längden överskrider 35 m.

För tunga transporter gäller eskort vid passage av broar i vägbanemitt.

Trafikverkets praxis är att två (2) ytterligare dispenstransporter får samköras i en fordonskolonn inom ett eskortuppdrag.

Om transporten har en viss bredd (B) och/eller längd (L) enligt ovan får dock högst en (1) eller ingen (0) ytterligare transport samköras inom samma eskortuppdrag. Observera att villkor av hur många som får samköras måste utläsas i varje enskilt dispensbeslut.

En transport som inte kräver eskort bör inte samköras.

Dispenstransportens bredd/längd	Bredd B (cm)																									
	Ingen					>260 - 310			>310 - 350			>350 - 450			> 450											
	Längd L (m)																									
Ingen	> 24-30	> 30-35	> 35-40	> 40-50	> 50	Ingen	> 24-30	> 30-35	> 35-40	> 40-50	> 50	Ingen	> 24-30	> 30-35	> 35-40	> 40-50	> 50	Ingen	> 24-30	> 30-35	> 35-40	> 40-50	> 50			
Tillåtna ytterligare antal dispenstransporter inom samma eskortuppdrag																										
Antal			2	1	0			2	1	0			2	1	0			1	1	0	2	2	2	0	0	0
Kommentarer:																										
Eskort är normalt ett villkor när bredden överskrider 450 cm och när längden överskrider 35 m.																										
För tunga transporter gäller eskort vid passage av broar i vägbanemitt.																										
Grundregeln är att två (2) ytterligare dispenstransporter får samköras i en fordonskolonn inom ett eskortuppdrag.																										
Om transporten har en viss bredd (B) och/eller längd (L) enligt ovan får dock högst en (1) eller ingen (0) ytterligare transport samköras inom samma eskortuppdrag. Observera att villkor av hur många som får samköras måste utläsas i varje enskilt dispensbeslut.																										
En transport som inte kräver eskort bör inte samköras.																										

13 Överlast



13.1 Allmänt om överlaster

Att lasta ett fordon för tungt kan bli dyrt. Både fordonsägaren och föraren av fordonet riskerar böter. Dessutom kan fordonsägaren få betala **överlastavgifter**. (För släpvagnar påförs överlastavgiften ägaren till det dragande fordonet.) Bötespåföljden regleras genom TrF och överlastavgiften genom lagen ([1972:435](#)) om överlastavgift (ÖVL). Bötesbeloppet är delvis beroende av graden av överträdelse och regleras genom Riksåklagarens föreskrifter (1998:178) om ordningsbot för vissa trafikbrott (RÅB).

Överlastavgift påförs genom beslut av länsstyrelsen efter rapportering från polisen.

Man kan åläggas att betala överlastavgifter om man bryter mot viktbestämmelserna för vägen och/eller överskrider fordonets garanterade axelbelastningar.

Transportstyrelsen ansvarar för frågor om överlastavgift, se 1 § förordningen ([2008:1103](#)) om överlastavgift.

13.2 Fordon för vilka överlastavgift tas ut

Överlast tas ut om följande fordon framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen (1 § ÖVL).

- **Lastbil**, som inte är en EG-mobilkran.
- **Buss**.
- **Tung terrängvagn**, som är konstruerad för en högsta hastighet av 30 km/tim.
- **Släpvagn** som dras av
 - bil,
 - tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet av 30 km/tim, eller
 - motorredskap klass I.

Överlastavgift tas ut även om överträdelsen inte leder till påföljd enligt ansvarsbestämmelserna i TrF.

Lagen omfattar även fordon som hör hemma i andra länder än Sverige.

13.2.1 Överlastavgift med utgångspunkt från TrF eller dispensbeslutet?

I 1 § ÖVL anges bland annat att överlastavgift tas ut när fordon, som omfattas av lagen, framförs med högre vikt eller vikter som är tillåtna för fordonet, fordonståget eller vägen.

Dispensbeslut från Trafikverkets regioner är utformade på sådant sätt att det tydligt ska framgå de villkor som dispensinnehavaren har att rätta sig efter om dispensen ska vara giltig. Vilka dessa villkor är finns samlat under en särskild rubrik "Villkor".

I beslutet anges också:

"Beslutet är giltigt under förutsättning att villkoren nedan följs".

Att de medgivna vikterna inte får överskridas finns inte med bland villkoren. Därav följer att dispensen inte blir ogiltig även om vikterna överskrids. Däremot har ju den aktuella transporten "överskridit" ramarna för dispensbeslutet.

Bilaga 1 -

Viktbestämmelser i TrF - kommentarer

Kommentarer till viktbestämmelserna i TrF

Bestämmelser om med vilka vikter fordon får framföras på väg finns i 4 kap. 11-14 §§ TrF. I det följande är det i huvudsak dessa bestämmelser för väg med bärighetsklass 1 (BK1) som kommenteras.

Definitioner för de begrepp som används i TrF återfinns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Bärighetsklasser

4 kap. 11 §

Vägar som inte är enskilda delas in i tre bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg skall tillhöra bärighetsklass 2 eller 3 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg skall tillhöra bärighetsklass 1 eller 3 meddelas av kommunen. Förordning (2010:144).

Kommentar:

En allmän väg eller del av en sådan väg tillhör bärighetsklass 1 (BK1) om inte Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, kommunen beslutat att den ska tillhöra bärighetsklass 2 (BK2) eller bärighetsklass 3 (BK3).

Andra vägar som inte är enskilda (gatorna i tätorter) eller en del av en sådan väg, tillhör BK2 om inte kommunen beslutar att de ska tillhöra BK1 eller BK3.

Vikter

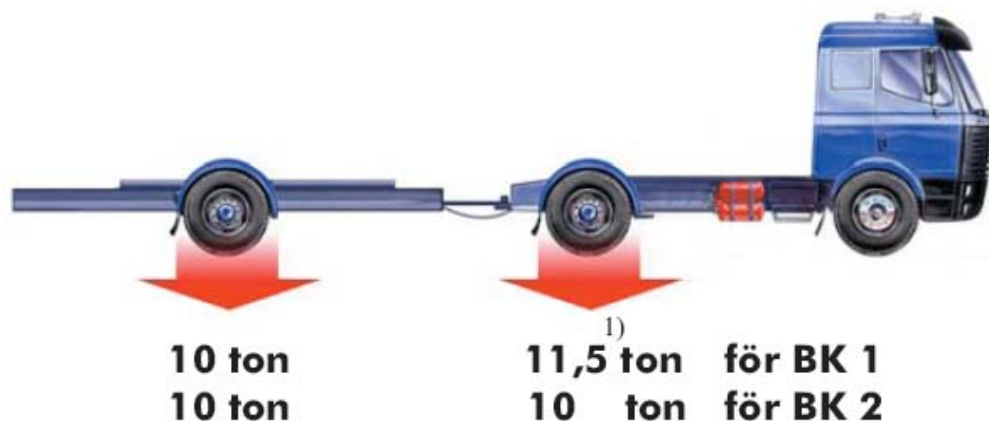
4 kap. 12 §

På vägar som inte är enskilda får motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon föras endast om de värden för respektive bärighetsklass som anges nedan inte överskrids.

	BK1	BK2	BK3
1. Axeltryck			
a. Axel som inte är drivande	10 ton	10 ton	8 ton
b. Drivande axel	11,5 ton	10 ton	8 ton
2. Boggitryck			
a. Avståndet mellan axlarna är mindre än 1,0 m	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton
b. Avståndet mellan axlarna är 1,0 m eller större men inte 1,3 m	16 ton	16 ton	12 ton
c. Avståndet mellan axlarna är 1,3 m eller större men inte 1,8 m	18 ton	16 ton	12 ton
d. Avståndet mellan axlarna är 1,3 m eller större men inte 1,8 m och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna	19 ton	16 ton	12 ton
e. Avståndet mellan axlarna är 1,8 m eller större	20 ton	16 ton	12 ton
3. Trippelaxeltryck			
a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 m	21 ton	20 ton	13 ton
b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 m eller större	24 ton	22 ton	13 ton
4. Bruttovikt av fordon och fordonståg			
a. Fordon på hjul	Bilaga 1	Bilaga 2	Bilaga 3
b. Fordon på band eller medar	18 ton	18 ton	18 ton

Axeltryck

Axeltryck är den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan. Högsta tillåtna axeltryck är 10 ton (drivaxel 11,5 ton). Några krav på minsta hjulantal på en axel finns inte.



För att de axeltryck som TrF tillåter ska få utnyttjas på allmän väg måste även fordonets tekniska kapacitet (garanterade axeltryck och däckbärighet m.m.) vara tillräcklig.

Drivande axel

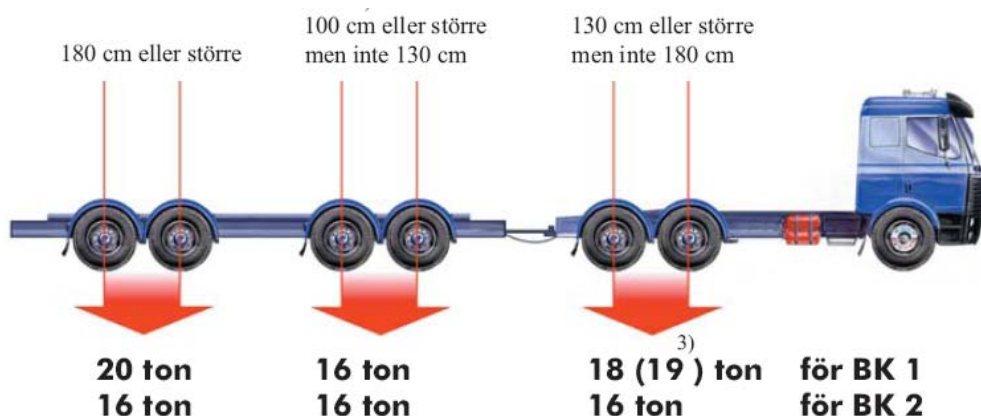
Högsta tillåtna drivaxeltryck är 11,5 ton. Några särskilda krav på minsta hjulantal eller fjädringsegenskaper för att 11,5 tons drivaxeltryck ska få utnyttjas finns inte i TrF.

Motorredskap som mobilkranar eller hjullastare, som ofta har enkelmonterade hjul på drivaxeln/-axlarna, får således framföras med 11,5 tons drivaxeltryck.

Boggitryck

Boggi är två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2 meter. Några krav på lastutjämnande anordning mellan axlarna finns inte. Boggitrycket är den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi för över till vägbanan.

Vilket boggitryck som tillåts beror på avståndet mellan axlarna i boggin. För den vanligast förekommande boggin (drygt 1,3 meter mellan axlarna) tillåts 18 tons boggitryck.



Observera emellertid att en axel alltid är en axel, oavsett vad den omges av eller ligger intill. Således får ingen axel ha högre axeltryck än 10 (11,5 för drivaxel) ton. Den största möjliga "snedfördelningen" i en 1,3-metersboggi är således 10 + 8 ton i en icke drivande boggi och 11,5 + 6,5 ton i en drivande boggi.

Under vissa förutsättningar får boggitrycket på ett motordrivet fordon uppgå till 19 ton. Förutsättningarna är att drivaxel överensstämmer med något av följande tre alternativ (har "vägvänlig" utförande):

1. Drivaxeln ska vara försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring. Några särskilda krav på hjulbestyckning för den icke drivande axeln finns inte i TrF. Det är därför möjligt att ha upp till 19 tons boggitryck även på en s.k. "fattigmansboggi" med singelmonterade hjul på löpaxeln.

För att fjädring ska betraktas som *luftfjädrad* ska minst 75 % av fjädringseffekten upptas av luft (EG:s definition).

Efterhand som det i samband med kontrollbesiktning eller på annat sätt konstaterats att ett motorfordon har luftfjädrad eller likvärdig (se nedan) drivaxel, markeras detta i vägtrafikregistret genom att ett textkod T27A förs in på tilläggsbladet (f.d. fält 71 - tilläggsdata).

2. Drivaxeln ska vara försedd med dubbelmonterade hjul och "likvärdig" fjädring. Vilka fjädringsegenskaper som likvärdig fjädring ska ha beskrivs i EG-direktiv 96/53/EG.

Att ett fordon har likvärdig fjädring är, till skillnad från om drivaxeln är luftfjädrad, inget som kan avgöras okulärt vid vägganten.

Såvitt bekant är det hittills bara en tillverkare (Sisu) som intygat att de har en boggi-drivaxel som uppfyller kriterierna för likvärdig fjädring.

Även sådan fjädring får textkoden T27A i registreringsbeviset.

3. Varje drivaxel (således båda axlarna om båda är drivande) ska vara försedda med dubbelmonterade hjul och ingen av axlarna i boggin får ha högre vikt än 9,5 ton.

Enligt EU-kommissionen (TrF-bestämmelsen är en ordagrann översättning från EG-direktivet) finns inga krav på mer än en drivaxel.

Hur vikten fördelas mellan axlarna i en boggi kan beräknas av Y-konstanten (finns angiven endast i de äldre registreringsbevisen). Y-konstanten anger hur den fjädrade vikten (chassi + last) fördelas mellan boggiaxlarna.

Om Y-konstanten är 1,0 (normalt endast om båda axlarna är drivande) fördelar sig den fjädrade vikten lika mellan boggiaxlarna. Ju större Y är, desto mer av boggivikten vilar på drivaxeln. I följande tabell redovisas sambandet mellan Y-konstant och boggitryck vid drivaxeltrycket 9,5 ton. Y-konstanten är mindre än 1,0 när löpaxeln ligger *framför* drivaxeln.

Hänsyn är tagen till eventuella skillnader i egenvikt mellan axlarna.

Y-konstant	Boggitryck	Drivaxeltryck
0,80	17,1	9,5
0,81	17,2	9,5
0,82	17,29	9,5
0,83	17,38	9,5
0,84	17,48	9,5
0,85	17,58	9,5
0,86	17,67	9,5
0,87	17,76	9,5
0,88	17,86	9,5
0,89	17,98	9,5
0,90	18,05	9,5
0,91	18,14	9,5
0,92	18,24	9,5
0,93	18,34	9,5
0,94	18,43	9,5
0,95	18,52	9,5
0,96	18,62	9,5
0,97	18,72	9,5
0,98	18,81	9,5
0,99	18,90	9,5
1,00	19,00	9,5
1,01	18,91	9,5
1,02	18,81	9,5
1,03	18,72	9,5
1,04	18,63	9,5
1,05	18,55	9,5
1,06	18,46	9,5
1,07	18,38	9,5
1,08	18,30	9,5
1,09	18,20	9,5

1,10	18,14	9,5
1,11	18,06	9,5
1,12	17,98	9,5
1,13	17,91	9,5
1,14	17,83	9,5
1,15	17,76	9,5
1,16	17,69	9,5
1,17	17,62	9,5
1,18	17,55	9,5
1,19	17,48	9,5
1,20	17,42	9,5
1,21	17,35	9,5
1,22	17,29	9,5
1,23	17,22	9,5
1,23	17,16	9,5
1,24	17,16	9,5
1,25	17,10	9,5
1,26	17,04	9,5
1,27	16,98	9,5

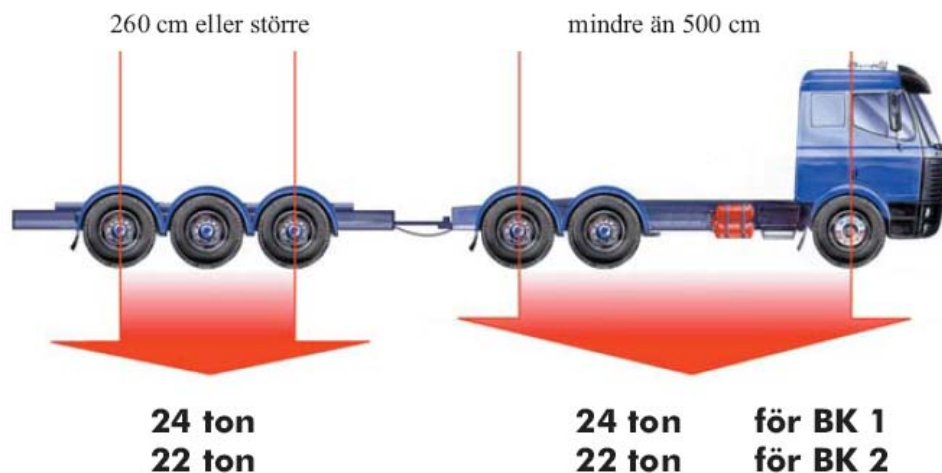
Exempel: Förutsatt att de båda boggiaxlarna har samma egenvikt kan en bil med Y-konstanten 1,07 ha 18,38 tons boggitryck utan att drivaxeltrycket överskrider 9,5 ton och därmed även utan att tillåtet boggitryck (19 ton) överskrids.

Skulle däremot boggitrycket vara 18,39 ton överskrider drivaxeltrycket 9,5 ton och rätten att framföra bilen med högre boggitryck än 18 ton är förverkad. Det innebär att boggin därvid inte är 0,01 ton för tung, utan 0,39 ton för tung.

Trippelaxeltryck

En trippelaxel är tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5 meter. Det är en trippelaxel även om det inte finns lastutjämning mellan axlarna. En treaxlig lastbil eller en treaxlig släpvagn kan därför samtidigt vara en trippelaxel (jämför även 5d nedan).

Trippelaxeltrycket är den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.

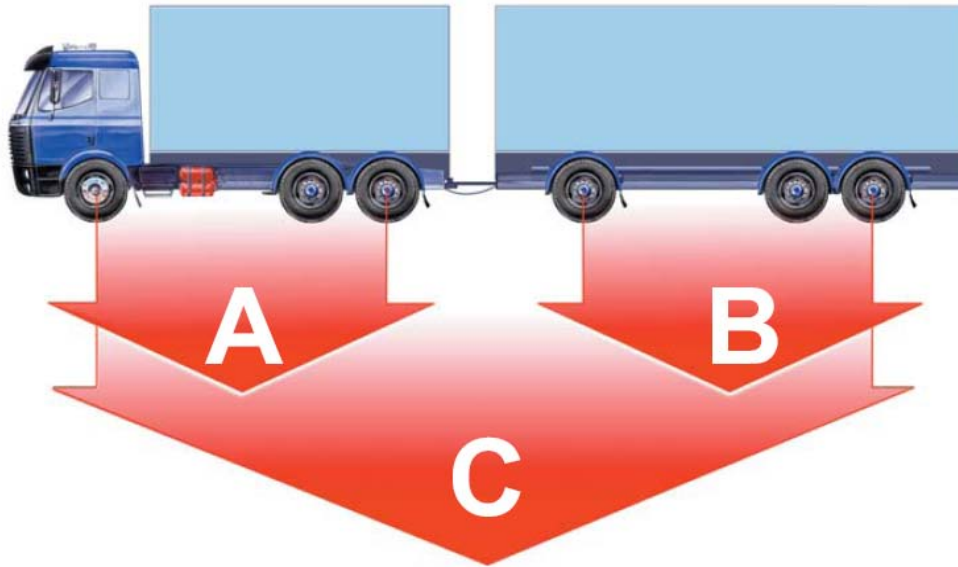


Tillåtet trippelaxeltryck är 21 ton om avståndet mellan den första och den tredje axeln är mindre än 2,6 meter och 24 ton om avståndet är 2,6 meter eller större.

Observera åter att en axel alltid är en axel oavsett vad den omges av eller ligger intill. Således får ingen axel ha högre axeltryck än 10 (11,5 för drivaxel) ton. På samma sätt är alltid två axlar i ett fordon som ligger närmare varandra än 2,0 meter en boggi. Om två axlar i trippelaxeln ligger närmare varandra än 2,0 meter får följaktligen det tillåtna boggitrycket för den boggin inte heller överskridas.

Bruttovikt

Bruttovikt på fordon är den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.



Största tillåtna bruttovikt för ett fordon eller ett fordonståg bestäms, med vissa begränsningar, av hur stort avståndet är mellan den första och den sista axeln på fordonet eller fordonståget.

även om vikterna A + B blir större än C
får vikten C inte överskridas

Bruttovikt för tvåaxliga fordon

Ett tvåaxligt fordon kan samtidigt vara en boggi med de viktbegränsningar som, beroende på inbördes axelavstånd, gäller för boggi.

För ett tvåaxligt fordon är bruttovikten begränsad till 18 ton, även om axelavståndet överstiger både 1,8 meter och 5,0 meter. Det innebär t ex att lastmaskiner och andra motorredskap med drivning på båda axlarna inte samtidigt för utnyttja maximalt tillåtet drivaxeltryck på båda axlarna.



för motordrivna fordon med två axlar

BK 1

18 ton

BK 2

18 ton

För ett tvåaxligt släpfordon anges inget siffermässigt bruttoviktstak, eftersom den tillåtna vikten i praktiken aldrig får överskrida summan av de högsta tillåtna axeltrycken, dvs. 20 ton.

Bruttovikt för treaxliga fordon

Om avståndet mellan första och tredje axeln i ett treaxligt fordon är mindre än 5,0 meter är fordonet en trippelaxel och högsta tillåten vikt för trippelaxeln i fråga får inte överskridas.



för motordrivet fordon med tre axlar

25 (26*) ton se tabell

Ett treaxligt motordrivet fordon får aldrig ha högre bruttovikt än 26 ton. För att få utnyttja det tjugosjätte tonnet krävs dels att avståndet mellan första och tredje axeln är minst 5,2 meter och dels att fordonet har "vägvänlig" drivaxel eller att ingen drivaxel överskrider 9,5 ton (se avsnittet om boggitryck ovan). I andra fall är högsta tillåtna bruttovikt 25 ton, även om avståndet mellan första och sista axeln är 5,2 meter eller större.

Ledbussen är ett undantag. Högsta tillåtna bruttovikt för en treaxlig ledbuss är 28 ton, förutsatt att avståndet mellan första och sista axeln är 5,6 meter eller större.



ledbuss med tre axlar

28 ton

se tabell

Boggialternativet 3. (inget drivaxeltryck får överstiga 9,5 ton) innebär att den högsta tillåtna bruttovikten kan vara olika från fall till fall beroende på hur vikten är fördelad mellan axlarna.

Exempel: En bil med Y-konstanten 1,14 har 25,7 tons bruttovikt, 8 ton på framaxeln och 17,83 ton på boggin. Eftersom drivaxeltrycket inte överskrider 9,5 ton (se tabellen ovan) ligger bruttovikten inom de tillåtna 26 tonnen (alternativ 3). Skulle samma bil ha en viktfordelning som innebär 7,7 ton på framaxeln och 18 tons boggitryck uppfylls inte "vägvänlighetskriteriet" i alternativ 3 och högsta tillåten bruttovikt är därmed "bara" 25 ton.

För ett treaxligt släpfordon anges inget siffermässigt "bruttoviktstak" eftersom vikten i praktiken aldrig får vara högre än summan av de högsta axeltrycken, dvs. 30 ton.

Bruttovikt för fyraxliga fordon

Ett motordrivet fordon med fyra eller fler axlar får aldrig ha högre bruttovikt än 32 ton. För att få utnyttja det trettioandra tonnet krävs dels att avståndet mellan första och fjärde axeln är minst 6,4 meter och dels att fordonet har "vägvänlig" drivaxel (se avsnittet om boggitryck ovan). I andra fall är högsta tillåtna bruttovikt 31 ton, även om avståndet mellan första och sista axeln är 6,4 meter eller större.



för motordrivet fordon med fyra eller flera axlar 31(32*) ton se tabell

För fyr- eller fleraxliga släpfordon är bruttovikten begränsad till 36 ton. För att en släpvagn ska få väga 36 ton måste avståndet mellan första och sista axeln vara 7,2 meter eller större. Detsamma gäller för en dolly med tillkopplad påhängsvagn.



för släpvagn 36 ton se tabell

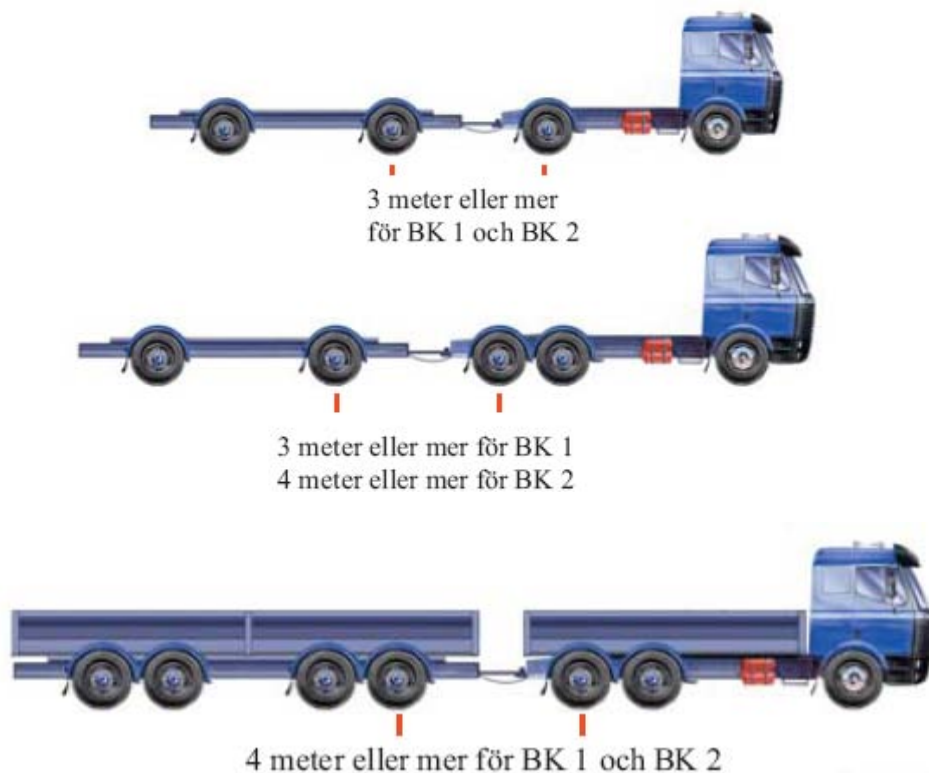
Axelavstånd mellan fordon i ett fordonståg

4 kap. 13 § På vägar som inte är enskilda får fordonståg föras endast om de värden som anges nedan för avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till inte underskrids.

	BK1	BK2	BK3
1. Båda axlarna är enkelaxlar	3 meter	3 meter	3 meter
2. Den ena axeln är en enkelaxel och den andra ingår i en boggi eller trippelaxel	3 meter	4 meter	4 meter
3. Axlarna ingår i var sin boggi	4 meter	4 meter	4 meter
4. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i en trippelaxel	5 meter	-	-

Grundregeln är att på vägar som inte är enskilda får motordrivna fordonståg föras endast om de värden som anges nedan för avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till inte underskrids.

Vilket avståndet mellan fordon minst måste vara beror på om det är enkelaxlar, boggi eller trippelaxlar som ligger närmast kopplingen på ömse sidor om densamma. Ju större vikt som är tillåten för en axelgrupp, desto längre måste avståndet vara till tillkopplad axel eller axelgrupp.

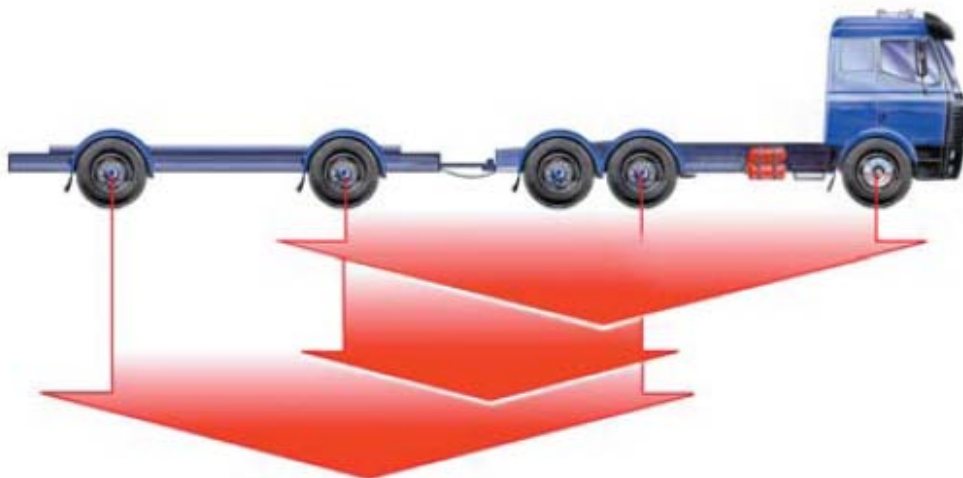


Avstånd mellan trippelaxel och boggi eller mellan två trippelaxlar

De tre axlarna på kort treaxlig lastbil eller en kort treaxlig släpvagn (kort = mindre än fem meter mellan första och tredje axeln) är samtidigt trippelaxlar. Det innebär att avståndet mellan ett sådant fordon och en boggi eller trippelaxel på ett tillkopplat fordon måste vara minst fem meter.



Minimiavståndet för vägar med BK2 och BK3 har inte angivits i TrF. Det innebär i det flesta fall att det är bestämmelserna i 3 punkten som gäller (minst 4 meter), eftersom de två intilliggande axlarna i en trippelaxel i de flesta fall utgör en boggi.



Ett fordonståg får dock föras om vikten för varje möjlig kombination av axlar inom fordonståget understiger högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd mellan första och sista axeln enligt bruttoviktstabellerna (bilaga 1-3 till TrF). Vid jämförelse med bilaga 1 (BK1) ska de värden som anges för släpvagnar gälla, om den tillåtna bruttovikten därigenom blir högre.

Framförs ett "kortkopplat" fordonståg med högre vikter innebär det en förseelse mot reglerna i 4 kap. 13 §.

Fordon i internationell trafik

4 kap. 14 §

Trots bestämmelserna i 12 § 4, 13 § och bilaga 1 får fordon och fordonståg som huvudsakligen används i internationell trafik föras på vägar med bärighetsklass 1 om följande längdmått och bruttovikter inte överskrids.

1. 26 ton för treaxligt motorfordon.
2. 38 ton för fyraxligt fordonståg.
3. 40 ton för fem- eller sexaxligt fordonståg.
4. 44 ton för treaxligt motorfordon med två- eller treaxlig påhängsvagn vid transport av 40 fots ISO-container.
5. 16,5 meter för bil med påhängsvagn.
6. 18,75 meter för bil med släpvagn.

Kommentar:

Undantagen gäller bara om ett fordon eller fordonståg inte överskrider de mått och vikter som anges i 14 §, mått och vikter som är hämtade ur direktivets bilaga I.

Vissa undantag från huvudreglerna i viktbestämmelserna gäller för fordon som i huvudsak används i internationell trafik. Det är en "eftergift" som följer av medlemskapet i EU: det gemensamma mått- och viktdirektivet 96/53/EG.

Eftersom regeln säger "i huvudsak används" ska det inte möta hinder att från gång till annan utföra inrikes transporter med sådana fordon eller fordonståg.

Undantagsregeln anses också omfatta de fall när bara ett av fordonen i ett fordonståg används i internationell trafik, t.ex. när påhängsvagnar dras till och från hamnar.

Maximilast

4 kap. 4 §

Om en viss maximilast gäller för ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon får tyngre last inte befordras med fordonet.

Bestämmelserna anger att tyngre last än den fastställda maximilasten inte får befordras på ett fordon.

Av tillgänglig rättspraxis (se Svensk Juristtidning, SvJT, 1972 rf s 70) framgår att fordon inte får framföras med tyngre last än den som fastställts av ansvarig myndighet (= den maximilast som redovisas i fordonets registreringshandlingar). Tillverkarintyg som medger tyngre last torde inte kunna ersätta registreringshandlingarna, dvs. av ansvarig myndighet fastställd maximilast.

Bilaga 2 - Bruttoviktstabell – generell vägnätsdispens (odelbar last)

Dispensfordon/fordonståg som transporterar odelbar last kan tillåtas färdas på huvudvägnätet (europavägar, riksvägar och länsvägar i nummergruppen 100-499) om den sammanlagda vikten av axlar i varje möjlig kombination av axlar inom ett fordon eller ett fordonståg uppgår till högst de värden som framgår av tabellen nedan.

Brovillkor för den aktuella fordonskombinationen erhålls från brokontrollen i BaTman via Trix och dispens kan meddelas för en region.

Högsta tillåtet axeltryck för enkelaxel är 12 ton (om axeln har dubbelmonterade hjul). Lastvikten måste uppgå till minst 25 ton.

Avstånd i meter mellan axlar eller mellan första och sista axeln i kombination av axlar		Dispensvikt i ton	
1,0	men inte	1,3	17
1,3	men inte	2,0	22
2,0	men inte	2,3	23
2,3	men inte	2,6	24
2,6	men inte	3,8	26
3,8	men inte	4,1	27
4,1	men inte	4,4	28
4,4	men inte	4,7	29
4,7	men inte	5,0	30

Avstånd i meter mellan axlar eller mellan första och sista axeln i kombination av axlar		Dispensvikt i ton	
5,0	men inte	5,8	31
5,8	men inte	6,0	32
6,0	men inte	6,2	33
6,2	men inte	6,4	34
6,4	men inte	6,6	35
6,6	men inte	6,8	36
6,8	men inte	7,0	37
7,0	men inte	7,1	38
7,1	men inte	7,3	39
7,3	men inte	8,9	40
8,9	men inte	9,55	41
9,55	men inte	9,75	42
9,75	men inte	9,85	43
9,85	men inte	10,0	44
10,0	men inte	10,4	45
10,4	men inte	10,7	46
10,7	men inte	10,9	47
10,9	men inte	11,15	48
11,15	men inte	11,5	49
11,5	men inte	11,65	50

Avstånd i meter mellan axlar eller mellan första och sista axeln i kombination av axlar		Dispensvikt i ton	
11,65	men inte	11,85	51
11,85	men inte	12,0	52
12,0	men inte	12,5	53
12,5	men inte	13,0	54
13,0	men inte	13,5	55
13,5	men inte	14,0	56
14,0	men inte	14,3	57
14,3	men inte	14,8	58
14,8	men inte	15,25	59
15,25	men inte	15,75	60
15,75	men inte	16,25	61
16,25	men inte	16,65	62
16,65	men inte	17,05	63
17,05	men inte	17,45	64
17,45	men inte	17,85	65
17,85	men inte	18,25	66
18,25	men inte	18,65	67
18,65	men inte	19,05	68
19,05	men inte	19,45	69
19,45	men inte	20,0	70
20,00	och större		71

Bilaga 3 - Utmärkning av dispenstransporter

Varningsskyltar för transportfordon

Varningsskyltar för transportfordon finns som enradig respektive tvåradig variant.

Den storlek som Transportstyrelsen rekommenderar är dock den enradiga (1280 x 410 mm).

Enradig varningsskylt



Tvåradig varningsskylt



Rekommenderad skyltstorlek	Bård	Fält	Text
1280x410 mm	Fluorescerande röd Bredd = 55 mm	Reflekterande gult	Typsnitt: Tratex Färg: Svart Storlek: höjd=170/124 mm (versaler/gemener)

Varningsskylt för varningsbil



Rekommenderad skyltstorlek

1280x410 mm

Fluorescerande röd
Bredd = 55 mm

Fält

Reflekterande
gult

Text

Typsnitt: Tratex
Färg: Svart
Storlek: höjd=170/124 mm
(versaler/gemener)

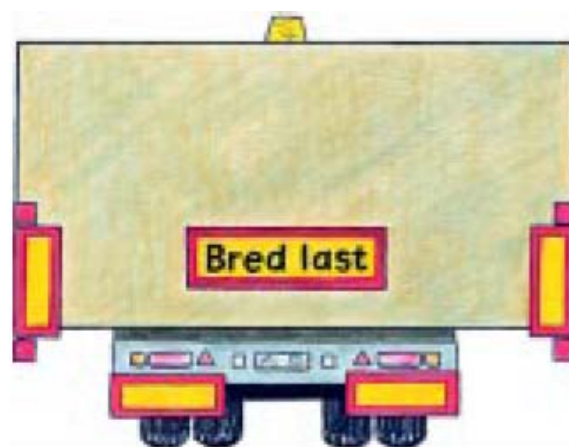
Markeringar för lastens bredd



Breddmarkeringsskyltar (framåt)

Storlek:
bredd minst 200 mm, längd minst 700 mm
Fältbredd = 100 mm

Färg: Röd fluorescerande, vit reflekterande



Rektangulära reflexanordningar (bakåt)

Storlek och färg: se 25 kap. VVFS 2003:22

Bilaga 4 -

Förteckning över författningar

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 1997:377\) om vändningskrav för fordonståg vars längd överstiger 24.0 meter och utrustningskrav för fordon som ingår i sådant fordonståg](#)

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 2005:103\) om största tillåten bruttovikt och längd på tvåledsbussar](#)

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 2005:104\) om färd med vissa fordonståg inom och i anslutning till Göteborgs hamn](#)

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 2005:117\) om undantag från bestämmelser om trafik på väg E4.01 i Jönköpings kommun](#)

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 2005:119\) om undantag för motorredskap klass I inrättat som mobilkran från bestämmelser om trafik på motorväg eller motortrafikled](#)

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 2005:131\) om högsta hastighet för bil med två släpvagnar \(dubbelkombination\)](#)

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 2007:3\) om färd med fordon med variabelt däckstryck](#)

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 2007:652\) om bruttovikt för treaxligt allhjulsdrevet terränggående brandfordon](#)

[Vägverkets föreskrifter \(VVFS 2008:261\) om utrustning som inte ska räknas in i fordonsbredden och fordonslängden](#)

[Transportstyrelsens allmänna råd \(TSFS 2009:62\) om undantag för färd med långa fordon](#)

[Transportstyrelsens allmänna råd \(TSFS 2009:63\) om undantag för färd med tunga fordon](#)

[Transportstyrelsens allmänna råd \(TSFS 2009:64\) om undantag för färd med breda fordon](#)

[Transportstyrelsens föreskrifter \(TSFS 2009:83\) om användning av vissa varningsanordningar m.m.](#)

[Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd \(TSFS 2010:139\) om vägtransportledare](#)

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:140) om upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:51) om vägtransportledare

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:141) om färd med bred odelbar last

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:142) om färd med lång odelbar last

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:143) om upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:102) om transport med bred odelbar last

Bilaga 5 - Kort historik



1907: Förordning om automobiltrafik	(SFS 1906:90)
1917: Förordning om automobiltrafik	(SFS 1916:315)
1924: Förordning om motorfordon	(SFS 1923:281)
1931: Motorfordonsförordning	(SFS 1930:284)
1937: Vägtrafikstadga	(SFS 1936:562)
1952: Vägtrafikförordning	(SFS 1951:648)
1973: Vägtrafikkungörelse	(SFS 1972:603)
1999: Trafikförordning	(SFS 1998:1276)

Vikt

Bestämmelser om vikt finns redan i den första förordningen om automobiltrafik (*Kungl. Maj:ts nådiga förordning om automobiltrafik av den 21 september 1906*, SFS 1906:90) som trädde i kraft 1 januari **1907**. Där regleras belastningen på vägen genom bestämmelser om bredden på de massiva hjulringarna på automobiler. Bredden på en hjulring skulle vara minst 8 cm. Om belastningen på hjulet översteg 400 kg skulle hjulbredden ökas med en centimeter för varje påbörjat hundratal kg som ökade.

Bestämmelser om *största hjultryck* på fordon infördes 1 januari **1917** (SFS 1916:315). Det största hjultrycket som då tilläts var 2500 kilogram (alltså motsvarande 5 tons axeltryck på en axel med två hjul). **1924** sänktes hjultrycket till 2000 kg (SFS 1923:281).

1947 ändrades reglerna (SFS 1946:333), så att en automobil med två hjulaxlar fick ha högst 2500 kg i hjultryck, medan en bil med flera (än två) hjulaxlar fick ha högst 2000 kilograms hjultryck.

Begreppen axeltryck, boggitryck och bruttovikt infördes **1952** genom den nya vägtrafikförordningen (SFS 1951:648). Då tilläts högst 6 tons axeltryck och 8 tons boggitryck på fordon. Bruttovikten reglerades genom en tabell med axelavstånd och tillåtna bruttovikter.

Högsta tillåtna bruttovikt var då 33,5 ton om axelavståndet mellan första och sista axeln var minst 22,0 meter.

1 januari **1968** (SFS 1967:856) höjdes axeltrycket till 8 ton, boggitrycket till 12 ton och högsta möjliga bruttovikt 37,5 ton.

1 april **1975** (SFS 1974:100) höjdes axeltrycket till 10 ton, boggitrycket till 16 ton och för bruttovikten infördes en ny tabell med högre vikter upp till 51,4 ton och den gamla tabellen avsåg högsta möjliga bruttovikt (37,5 ton) på vägar med begränsat axeltryck till 8 ton.

1 april **1990** (SFS 1989:670) infördes begreppen bärighetsklass, trippelaxel och trippelaxeltryck m.m. På vägar med bärighetsklass 1 (BK1) gällde 10 tons axeltryck, 16 ton boggitryck och 24 tons trippelaxeltryck och högsta möjliga bruttovikt 56 ton. På vägar med bärighetsklass 2 (BK2) gällde 10 tons axeltryck, 16 ton boggitryck och 22 tons trippelaxeltryck och högsta möjliga bruttovikt 51,4 ton. På vägar med axeltrycksbegränsning till 8 ton gällde även högsta boggitryck på 12 ton, trippelaxeltryck på 13 ton samt högsta bruttovikt 37,0 ton.

1 januari **1993** (SFS 1992:1756) infördes 11,5 tons drivaxeltryck, 18 tons (och i vissa fall 19,0 ton) boggitryck på BK1-väg. Bruttovikten på BK1-väg höjdes även till 60 ton.

Genom trafikförordningen (SFS 1998:1276), som trädde i kraft den 1 oktober **1999**, infördes bärighetsklass 3 (BK3). Begreppet BK3 ersatte de tidigare reglerna för vägar med 8 tons begränsat axeltryck.

Bredd

Bestämmelser om bredd finns redan i den första förordningen om automobiltrafik (*Kungl. Maj:ts nådiga förordning om automobiltrafik av den 21 september 1906*, SFS 1906:90) som trädde i kraft 1 januari **1907**. Då gällde som grundregel att körning med automobil var tillåten på en allmän väg om *vägens* bredd var minst 3,6 m.

Från **1924** gällde att fordon inte fick vara bredare än 210 cm (SFS 1923:281). Från **1937** fick bussar vara 220 cm breda och **1940** höjdes tillåtna bredden för alla fordon till 220 cm (SFS 1940:442). **1947** höjdes bredden till 235 cm (SFS 1946:333). Den 1 juli **1961** infördes 250 cm (SFS 1961:297). Den 23 september **1980** höjdes bredden till dagens 260 cm (SFS 1980:667). 1 november **2004** minskades dock bredden för bussar till 255 cm (SFS 2004:718).

Längd

Bestämmelser om fordon och fordonstågs längd infördes den 1 januari **1968** (SFS 1967:856). Lydelsen var då följande: "Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om längden av fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, överstiger 24,0 meter."

1 november **1997** infördes även en möjlighet för vissa fordonståg (det s.k. modulsyste-
met) att ha en största längd på 25,25 meter (SFS 1997:696).

I juli **2004** infördes nya längder för bussar (SFS 2004:285).



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se