



**Datum**

2024-10-04

**Adress**

**Diarienummer**

TN-2024-1508

**Yttrande**

**Till**

Stadskontoret

**Remiss Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
- Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om  
hantering av transportdispenser, STK-2024-1118  
STK-2024-1118**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

**Sammanfattning**

Tekniska nämnden har mottagit Landsbygds- och infrastrukturdepartementets remiss avseende Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser.

Trafikverkets rapport redovisar möjligheter för Trafikverket att helt eller delvis sköta ärendehandläggningen vad gäller undantag (dispenser) för längre, bredare eller tyngre fordon än vad trafiklagstiftningen tillåter. Syftet är att få en effektivare och mer strömlinjeformad hantering av transportdispenser i landet.

Idag hanteras dessa undantag för tunga, långa och breda fordon av både kommun och Trafikverk, beroende på transporterens färdväg. Om transporten enbart färdas inom en kommun är den aktuella kommunen ansvarig för att handlägga ärendet från ansökan till beslut. Om transporten färdas över flera kommuner är det Trafikverket som samordnar ärendet (tar emot yttranden från berörda kommuner) och tar beslut.

Trafikverket har tagit fram två förslag, att antingen helt eller delvis ta över ärendehantering och beslutsmandatet från kommunerna. Att helt ta över ärendehantering och beslutsmandatet skulle innebära att alla beslut rörande transportdispenser i kommunen tas hos Trafikverket. Att delvis ta över ärendehantering och beslutsmandatet innebär i princip samma sak, med den skillnad att kommuner ska kunna välja att lämna över eller behålla ärendehantering och beslutsmandatet.



Rapporten innehåller även förslag på förenklingar och effektiviseringar som kan genomföras oavsett om ansvar/beslut för ärendehandläggning ändras.

## Yttrande

Tekniska nämnden ställer sig bakom delar av problembeskrivningen som beskrivs i rapporten. Hanteringen av ansökan om transportdispenser sker på olika sätt runt om i landet. Kompetensen, kunskapsnivån samt mängden tid/resurser som allokeras till frågan varierar stort mellan olika kommuner vilket kan leda till olika bedömningar samt handläggningstider.

### **Tekniska nämndens synpunkter på ändrad ansvarsfördelning**

Tekniska nämnden anser att det finns potential för förbättringar avseende hanteringen av transportdispenser men att ett paket med effektiviseringsåtgärder är ett bättre alternativ (det som beskrivs under kapitel 8 i Trafikverkets rapport) än att Trafikverket ska ta över ärendehantering och beslutsfattandet.

Tekniska nämnden ser en risk med att lämna över det kommunala beslutsfattandet till Trafikverket då många bedömningar avseende tunga, långa och breda transporter i staden görs utifrån en god lokalkännedom. Visserligen tas redan många beslut om kommunala vägar hos Trafikverket. Tekniska nämnden anser att funktionen med yttranden och samråd fungerar bra och det finns en god tilltro myndigheterna emellan i handlägningsprocessen. Men ett ytterligare överlämnande av beslutsfattande skulle innebära ett ännu mer begränsat kommunalt ägandeskap i frågan och riskerar att skapa andra negativa effekter, såsom att kunskap/kompetens tappas bort i organisationen, till skillnad från hur det är idag där ett antal handläggare sitter som spindeln i nätet för kommunens verksamhet avseende specialtransporter. Om det egna beslutsmandatet försvinner skulle troligtvis denna specialisering inte upplevas som lika behövlig.

I Trafikverkets konsekvensutredning anges att en fördel med förslaget är att ”samma typ av ärenden bedöms på samma sätt”, innebär detta att Trafikverket kommer göra andra bedömningar än vad vissa kommuner gör idag? I alla kommuners beslut och yttranden sker det avvägningar som har sin grund i väldigt lokala förutsättningar. Ärenden är mer eller mindre komplexa. En specialtransport som ska in i en stadskärna i en mindre kommun kan troligtvis inte bedömas på samma sätt som om den skulle in till centrala Malmö, Göteborg eller Stockholm.

Även i beskrivningen av problembilden anges det att ”det förekommer att kommuner gör olika bedömningar av samma typ av dispensärenden”. Men vilken bedömning är då korrekt och hur vet Trafikverket detta? Det är oftast enbart kommunerna som har den lokalkännedom som krävs för att göra en god bedömning. Och om yttrande ändå ska lämnas in inför varje beslut så kommer olika bedömningar ändå göras, såvida inte Trafikverket väljer att ta beslut som går emot yttrandena. Handläggarna i Malmö anser



att de avvägningar som görs i Malmö är fullt rimliga, och den styrning kommunen utför med transportdispenser vill nämnden kunna fortsätta med framöver.

Trafikverket beskriver även i konsekvensutredningen att förslaget kommer innebära ”enhetliga handläggningstider”. Tekniska nämnden ställer sig frågande till detta påstående. Nämnden är medveten om att handläggningen i Malmö vid vissa tillfällen tar mer tid än vad branschen och Trafikverket önskar (det handlar dock oftast om någon extra dags handläggning). Anledningen till denna handläggningstid är för att flertalet av ärendena är så pass komplexa att många olika kompetenser (broingenjör, gatuingenjör, projektledare, trafiksäkerhetsexpert, upplåtelseansvarig etc) behöver kunna yttra sig. Denna handläggningstid tror inte nämnden kommer varken minska eller bli enhetlig i förhållande till andra kommuner om Trafikverket tar över beslutsmandatet.

Om nämnden ska välja mellan de två alternativen som presenteras anser nämnden att alternativ två är att föredra, där varje kommun får göra en bedömning om de lämnar över handläggningen av dessa ärenden till Trafikverket.

Nämnden anser dock att det rimligaste är att i första hand genomföra de förbättringsförslag som presenteras i kapitel 8. Ett genomförande av samtliga, eller vissa, av dessa förslag torde ge de positiva effekter Trafikverket vill uppnå. Särskilt innebär förslaget under 8.1 att EU:s kommande krav om en nationell ingångspunkt för dispenser uppfylls. De övriga förslagen under kapitel 8, framför allt utvecklandet av samråd (vilket Malmö redan jobbat en hel del med) samt framtagandet av kommunala riktlinjer har potential att skapa enhetliga och snabbare handläggningstider samt ett mer harmoniserat beslutsfattande gentemot branschen.

### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden instämmer i delar av den problembild som rapporten redovisar. Dock anser nämnden att förslagen om att helt eller delvis ta över ärendehantering och beslutsfattandet inte nödvändigtvis kommer leda till enhetliga handläggningstider samt bedömningar. Vad gäller handläggningstider är nämndens bestämda uppfattning att det är mängden experter som behöver höras som är den faktor som gör att handläggningen i vissa fall kan ta längre tid. Vad gäller bedömningarna anser nämnden att det är svårt att få enhetliga bedömningar, då det finns så många vitt skilda lokala förutsättningar. Även i framtiden kommer kommunerna behöva göra avvägningar och där behöver kommunerna kunna äga frågan och göra bedömningarna själva. Det är istället bättre att genomföra de förbättringsåtgärder som Trafikverket presenterar under kapitel 8 – dessa åtgärder kan skapa de positiva effekter som Trafikverket efterfrågar.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]



[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]