

Du vet väl att TYA erbjuder läromedel för Transportutbildning, här är endast ett urklipp på några få sidor från respektive kapitel som visas.



GYMNASIEPORTALEN INNEHÅLLER MATERIAL och övningar som du som lärare kan använda i undervisningen för elever som utbildar sig mot transportbranschen. Innehållet är omarbetat och uppdaterat under 2023.

Materialet ger eleverna en allmän orientering till rollen som yrkesförare genom:

- Kunskaper om lagar och regler som reglerar branschen
- En förståelse för betydelsen för individ, företag och samhälle
- Inspiration till att aktivt arbeta med respektive ämnesområde

UTBILDNINGSMATERIALET ÄR UPPDELAT I DESSA TOLV KAPITEL:

TRANSPORTBRANSCHEN

Eleverna ska få en överblick över de villkor som gäller inom transportbranschen. De ska också få kunskap om de generella krav som ställs på yrkesföraren.

KUNDSERVICE

Kapitlet ger möjlighet att reflektera över hur den anställdes beteende, arbetskvalitet och fordonsunderhåll påverkar och speglar ett företags profil och varumärke.

LASTVIKTER

Ge eleverna kunskaper om de lagar och bestämmelser som reglerar fordonets last och vikt vid transporter på väg.

ARBETSMILJÖ

Eleverna får en allmän orientering inom området arbetsmiljö, relaterat till rollen som yrkesförare.

ARBETSTIDSREGLER

Ge verktyg för att utveckla kunskaper, samt kunna redogöra för och tillämpa arbetstidsregler utifrån nationella och internationella lagar, förordningar och andra gällande regelverk.

FARLIGA TRANSPORTER

Eleverna får insikt i och kunskaper om transporter av farligt gods och ska känna till de lagar och bestämmelser som reglerar hantering och märkning av gods.

GODS

Få kunskap om gods och olika typer av lastbärare och hanteringsutrustning. De ska också få kunskap om fraktdokument och transportadministrativa system.

GRÄNSLÖSA TRANSPORTER

Ge eleven kunskaper som är viktiga för att de utifrån ett trafiksäkert sätt ska kunna köra och transportera fordon och gods som avviker från grundreglerna.

HÅLLBARA TRANSPORTER

Eleverna ska också veta hur man genomför effektiva och hållbara transporter utifrån en optimerad bränsleförbrukning. Eleverna ska även skapa sig en förståelse för olika logistiksystem samt transportledning och rutiner för administration och fakturering av transportverksamhet

LASTSÄKRING

Detta kapitlet ger eleverna kunskaper som är viktiga för att de yrkesmässigt ska kunna arbeta med och följa de lagar och bestämmelser som reglerar lastsäkring.

TRAFIKSÄKERHET

Eleverna ska få kunskap om olika olycksrisker, hur olyckor kan förebyggas, hur de ska agera i en olyckssituation samt hur man ger första hjälpen till skadade.

YRKESTRAFIK

Eleverna ska utveckla kunskaper om yrkestrafik och dess olika indelningar och förutsättningar och få en uppfattning om vilka lagar och regler som styr yrkestrafiken.

Utöver läromedel hittar du arbetsuppgifter, instruktionsfilmer, information om regler och bestämmelser samt arbetsuppgifter som kan utföras enskilt eller i grupp.

*Det behövs bara en licens per utbildare/skola. Du hittar licensen här: [TYAs webbshop](https://www.tya.se/webbshop).

Gymnasieportalen

Arbetsstidsregler

Kör och vilotider, arbetstidslagen,
vägarbetsstidslagen, färdskrivare,

Syfte

Syftet med kapitlet är att eleverna ska utveckla kunskaper, samt kunna redogöra för och tillämpa arbetstidsregler utifrån nationella och internationella lagar, förordningar och andra gällande regelverk som begränsar arbetstiden vid vägtransporter. Eleverna ska även utveckla kunskaper och förmåga att kunna tillämpa korrekt användning av utrustning för registrering och dokumentation av arbetstider. De ska även kunna redogöra för och förstå vilka konsekvenser och påföljder som en felaktig användning av utrustning eller brott mot arbetstidsreglerna kan medföra.



Målet med kapitlet är att eleverna ska

- kunna redogöra för och arbeta efter nationella och internationella regler för kör- och vilotider
- kunna redogöra för andra lagar och regler som reglerar arbetstider
- kunna använda sig av färdskrivare och dess funktioner på föreskrivet sätt
- kunna redogöra för och förstå vilka konsekvenser och påföljder som en felaktig användning av färdskrivare eller brott mot kör- och vilotidsreglerna kan få
- kunna redogöra för de faktorer som påverkar körtiden samt kunna planera sin körning (rutt)

Betygskriterier

Betygsmålet med kapitlet är att eleverna ska

- beskriva de regler som begränsar arbetstiden vid vägtransporter samt hur de ska tillämpas i praktiken.
- följa körtidsregler samt registrera körtiden enligt praxis

TYA:s produkter, material och tjänster får inte publiceras, kopieras eller överföras till någon annan helt eller delvis, förutom detta utbildningsmaterial som får delas med elever och betalande kursdeltagare i utbildningssyfte.

Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Kör- och vilotider	5
Regler som styr dina arbetstider, kör-och vilotider	15
Vägarbetstidslagen.....	17
Arbetstidslagen	17
Färdskrivaren.....	20
AETR-konventionen.....	31
Länkar att botanisera i	31
Sammanfattande översikt.....	32

1. Inledning

En trött och stressad förare kör sämre. Därför finns det regler som styr hur mycket och hur ofta som du får jobba och köra. Det handlar om din hälsa och din och andras trafiksäkerhet. Genom att reglerna gäller lika för alla minskar risken för orättvis konkurrens.

I det här kapitlet kan du läsa om de regler som gäller dig som yrkesförare när det handlar om arbetstider och kör- och vilotider. Du kan också läsa mer om hur du ska planera din körning och dina raster efter de regler som finns.

Det finns mycket information att hämta på nätet. En viktig källa till information är Transportstyrelsen som är den svenska myndighet som ska verkställa den lagstiftning som svensk riksdag gemensamt har beslutat om eller som EU-parlamentet har ålagt Sverige och då är det Transportstyrelsen som översätter och tolkar EU-lagstiftningen. Därför har vi valt att länka till Transportstyrelsens hemsida relativt ofta. Vår uppmaning till dig är att klicka på dem och läs dem för där står alltid den senaste och uppdaterade informationen.

Det är tre lagar som vi tar upp i det här kapitlet:

[Kör – och vilotidslagen](#)

[Vägarbetsbetsidslagen](#)

[Arbetsbetsidslagen](#)

Och de ovanstående lagarna syftar till:

- Främja en sund konkurrens inom vägtransportsektorn samt i förhållande till andra transportsätt
- Förbättra de sociala villkoren för anställda inom vägtransportsektorn.
- De ska bidra till ökad trafiksäkerhet

Handel mellan länder är viktigt, olika länder producerar olika typer av varor som andra länder vill köpa och då blir transporter viktigt. För att det ska finnas en någorlunda schyst balans i villkor länder emellan krävs det lagstiftning som harmoniserar med samma villkor stater emellan. Sverige hade givetvis handel med europeiska

länder innan EU inträdde 1994 bl.a. genom frihandelsavtalet EFTA men genom EU inträdet så blev alla EU länder en inre gemensam marknad. På kartan nedan kan du se vilka länder som ingår i EU och vilka länder som har s.k. hängavtal EES-avtal med EU men inte är med i EU.

EU-länder:

Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.



Övriga EES-länder:

Island, Lichtenstein och Norge.

Gemensamma regler för EU

EU har gemensamma regler när det gäller kör- och vilotider för vägtransporter med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt över 3,5 ton. Reglerna gäller också bussar, oavsett totalvikt, de gäller i alla medlemsländer och tillämpas även i EES-länderna Island, Liechtenstein och Norge. I övriga Europa och i delar av Asien tillämpas de så kallade AETR-reglerna. AETR-reglerna överensstämmer till största delen med de regelverk som finns inom EU. Du kan läsa om AETR-reglerna i slutet på kapitlet.

2. Kör- och vilotider

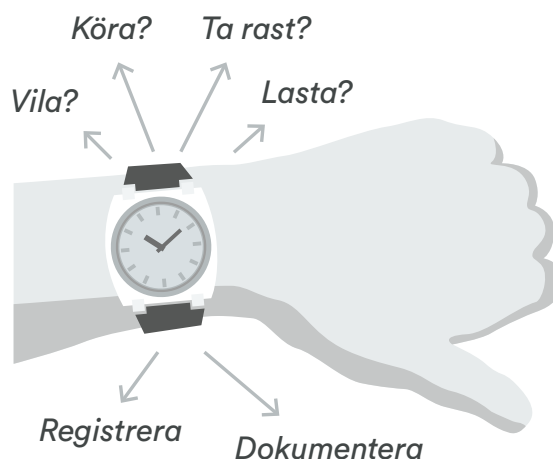
För dig som är yrkesförare gäller detaljerade regler om kör- och vilotider. De styr hur du ska lägga upp dina arbetspass så att du får tillräckligt mycket vila för att vara en säker förare.

I grunden gäller reglerna för framförande av fordon som inklusive släp väger mer än 3,5 ton vid såväl gods- som persontransporter på väg.

För vissa transporter och fordon gäller undantag från reglerna. De är desamma som för användning av färdskrivare. Du kan läsa om undantagen på sidorna 12–13.

Du behöver kunna reglerna om kör- och vilotider i detalj och i det här avsnittet går vi igenom de viktigaste begreppen och om hur man räknar tillåten körtid med mera.

Förutom dessa reglerna måste man även ta hänsyn till vad väg-arbets-tidslagen säger. Dessa båda regelsamlingar måste följas.



Grundläggande begrepp

För att förstå reglerna om kör- och vilotider är det viktigt att du har koll på några grundläggande begrepp. Säkert kan du redan de flesta.

- **Vecka:**
Måndag 00.00 – Söndag 24.00
- **Vila:**
En sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt förfogar över sin tid
- **Rast:**
En period under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete och som endast ska utnyttjas för återhämtning
- **Annat arbete:**
Ej körtid, lastning, lossning, tvättning tex
- **Körtid:**
Tid som registreras som körning i färdskrivaren
- **Förare:**
Den som kör, har kört eller kommer att köra fordonet

3. Regler som styr dina arbetstider, kör-och vilotider

Som yrkesförare har du ett stort ansvar. Du kör ett tungt fordon, ofta med en värdefull last. Vid en olycka kan ditt fordon orsaka stor skada. Därför är det viktigt att du är tillräckligt utvilad för att köra säkert.

Reglerna om kör- och vilotider och om arbetstid handlar om att du ska kunna köra ditt fordon på ett säkert sätt och att du ska ges möjlighet till ett normalt socialt liv vid sidan av jobbet. Reglerna ska också bidra till en sund konkurrens i transportbranschen.

Reglerna är av två slag. Du kan se det som två boxar som bestämmer.



Vägarbetsbidslagen och/eller arbetstidslagen styr all din arbetstid och ledighet.

I den ena boxen finns regler om hela din arbetstid, både när du sitter bakom ratten och när du arbetar med annat. I första hand är det din arbetsgivare som ska se till att dessa regler följs men självklart ska du också känna till och följa reglerna. Bestämmelserna om arbetstid finns i första hand i vägarbetsbidslagen. Reglerna i arbetstidslagen kan i vissa fall också gälla ditt arbete. Lagarna gäller både när du kör i Sverige och utomlands.

I den andra boxen finns regler som framför allt beskriver vad som gäller dig som förare under själva transporten. De reglerna styr dina kör- och vilotider under och i samband med transporten. Både du och din arbetsgivare har ansvar för att reglerna följs.

Reglerna om kör- och vilotider samt färdskrivare styr hur du planerar och genomför dina körningar.

Reglerna i de olika boxarna hänger ihop och man kan enkelt beskriva det så här: Du som yrkesförare ska utgå från bestämmelserna om kör- och vilotider. Där ser du hur du ska lägga upp ditt körschema. Samtidigt omfattas du av vägarbetsbidslagen och/eller arbetstidslagen som styr hur du ska räkna din totala arbetstid och raster för ditt arbete som helhet.

På följande sidor kan du se faktarutor som sammanfattar de viktigaste regelsamlingarna när det gäller din arbetstid som helhet och när det gäller just kör- och vilotider. Lite längre fram i texten kan du läsa mer detaljerat hur bestämmelserna ser ut när det gäller vägarbetsbidslagen, hur du ska hantera bilens färdskrivare och hur du konkret gör för att planera kör- och vilotider enligt konstens alla regler.

[Arbetstidslagen Arbetsmiljöverket](#)
[Arbetstidslagen lagtext](#)

Arbetstider

Ordinarie arbetstid

- 40 timmar per vecka

Sammanlagd arbetstid

- Högst 48 timmar i veckan genomsnitt en 4-månadersperiod
- Maximalt 60 timmar för en enskild vecka

Merid/övertid

- Mertid är tid utöver ordinarie arbetstid för den som arbetar deltid.
- Övertid är tid utöver ordinarie arbetstid för den som arbetar heltid

4. Vägarbetstidslagen

Vägarbetstidslagen är ditt verktyg för att långsiktigt få ett bra socialt liv. Den sätter upp de minimivillkor som gäller för dig som yrkesförare.

Vägarbetstidslagen gäller dig som följer EUs kör- och vilotidsförordning, det vill säga de flesta förare. För dig som är undantagen från de EU-reglerna gäller istället arbetstidslagen. Du kan läsa om undantagen på sida 11–12.

Reglerna i lagen gäller arbetstiden för dig som är anställd förare och till stor del även dig som är egenföretagare.

De centrala fackliga organisationerna och arbetsgivarorganisationerna kan ändra en del av vägarbetstidslagens bestämmelser i sina kollektivavtal, till exempel den ordinarie arbetstidens längd och den tillåtna övertidens längd. Men förändringarna får inte leda till sämre villkor.

[Vägarbetstidslagen på Transportstyrelsen](#)
[Vägarbetstid enligt Transportstyrelsen](#)

Rättigheter som aldrig kan avtalas bort!

- Raster
- Krav på att registrera arbetstiden
- En 24-timmarsperiod som innehåller nattarbete måste föregås av en godkänd dygns- eller veckovila.
- Lärlingars och praktikanterns arbetstid.

Källa: Transportstyrelsen

Arbetstidslagen

Arbetstidslagen reglerar bland annat hur mycket man får arbeta per dygn, vecka och år. Den säger även i vilken utsträckning man måste ha rast. För minderåriga gäller särskilda regler som beslutas av Arbetsmiljöverket.

Arbetstidslagen kan avtalas bort genom kollektivavtal. Kollektivavtalet kan då antingen ersätta hela lagen eller vissa delar av den.

Arbetstidslagen bygger delvis på direktiv från EU. Direktivet tillåter att arbetsgivare och fack sluter kollektivavtal om arbetstiden. Men det finns vissa minimiregler om veckovila, dygnsvila och sammanlagd veckoarbetstid.

[Arbetstidslagen, regeringen förklarar](#)

Arbetstid och rast

För att räkna ut balansen mellan arbete och vila talar lagen om flera viktiga begrepp, bland annat arbetstid, nattarbete, raster och paus. Det är inte bara det mest självklara, tiden som du sitter bakom ratten, som räknas till arbetstiden.

Arbete enligt lagen är alla arbetsuppgifter som har med transporten att göra.

- Din körtid.
- Den tid som det tar att lasta och lossa.
- Tiden för tekniskt underhåll och rengöring av ditt fordon.
- Den tid som det tar att sköta administrationen vid tullen eller i poliskontroller.
- Väntetid, när du måste vara på plats och vara beredd att jobba om det behövs.
- Annat arbete för att se till att lasten och fordonet kan framföras på ett säkert sätt.

Ordinarie arbetstid och övertid

Den ordinarie arbetstiden får vara som mest 40 timmar i veckan. Veckan räknas från och med måndag om inte annat är sagt på just ditt arbetsställe. Utöver den ordinarie arbetstiden får du som mest arbeta 200 timmar övertid/ mertid under ett kalenderår.

10 h nattarbete

Om nattarbete utförs inom tidsperioden får arbetstiden inte överstiga 10 timmar under 24-timmarsperioden. En 24-timmarsperiod där det ingår nattarbete ska föregås av en godkänd vila enligt kör- och vilotidsreglerna.

5. Färdskrivaren

De flesta fordon som omfattas av EUs regler om kör- och vilotider ska ha en färdskrivare som registrerar vem som kör, hur långa pass du kör och när du tar rast eller gör något annat. Även körning utan kort registreras. Färdskrivaren är ett redskap för dig, ditt företag och polisen att kontrollera att reglerna om kör- och vilotider följs.

Färdskrivaren måste ha en säker konstruktion som varken du eller ditt företag får gå in och ändra i. Den får därför bara installeras och underhållas av en verkstad som är ackrediterad, det vill säga godkänd, av myndigheten Swedac.

Här krävs färdskrivare

Färdskrivare krävs i de flesta fall för:

- Fordon för godstransporter på mer än 3,5 tons totalvikt, inklusive släp, oavsett om det är lastat eller inte.
- Fordon för persontransporter för fler än nio personer inklusive föraren.

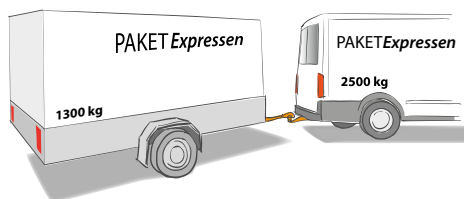


Undantag från reglerna

Reglerna om kör- och vilotider har vissa undantag, som också gäller kravet på färdskrivare.

En del av undantagen är gemensamma inom alla EU-länder. De kallas internationella eller gemensamma undantag och gäller bland annat bärningsbilar som kör inom en radie av 100 kilometer från stationeringsorten.

Varje EU-land har också rätt att bestämma vissa nationella undantag, som bara gäller i det egna landet.



Här krävs också färdskrivare.

6. AETR-konventionen

Vid körning helt eller delvis utanför EU och EES gäller AETR-reglerna under hela färden. Transporten måste dock köras till, från eller genom ett land som ingår i AETR-konventionen.

AETR-länderna är: Albanien, Andorra, Armenien, Azerbajdzjan, Bosnien- Hercegovina, Kazakstan, Kroatien, Makedonien, Moldavien, Montenegro, Ryssland, San Marino, Schweiz, Serbien, Turkiet, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan och Vitryssland.

[Här kan du läsa mer gällande vad AETR överenskomsten innebär](#) bl.a. om harmonisering av bestämmelser för internationella vägtransporter och underlättande av denna verksamhet.

En del länder har inte godkänt EU- eller AETR-reglerna. Det gäller till exempel Armenien och Georgien. I de länderna gäller respektive lands egen lagstiftning.

7. Länkar att botanisera i

[Kör- och vilotider](#)

[Färdskrivare](#)

[Hantering av digital färdskrivare](#)

[Hantering av analog färdskrivare](#)

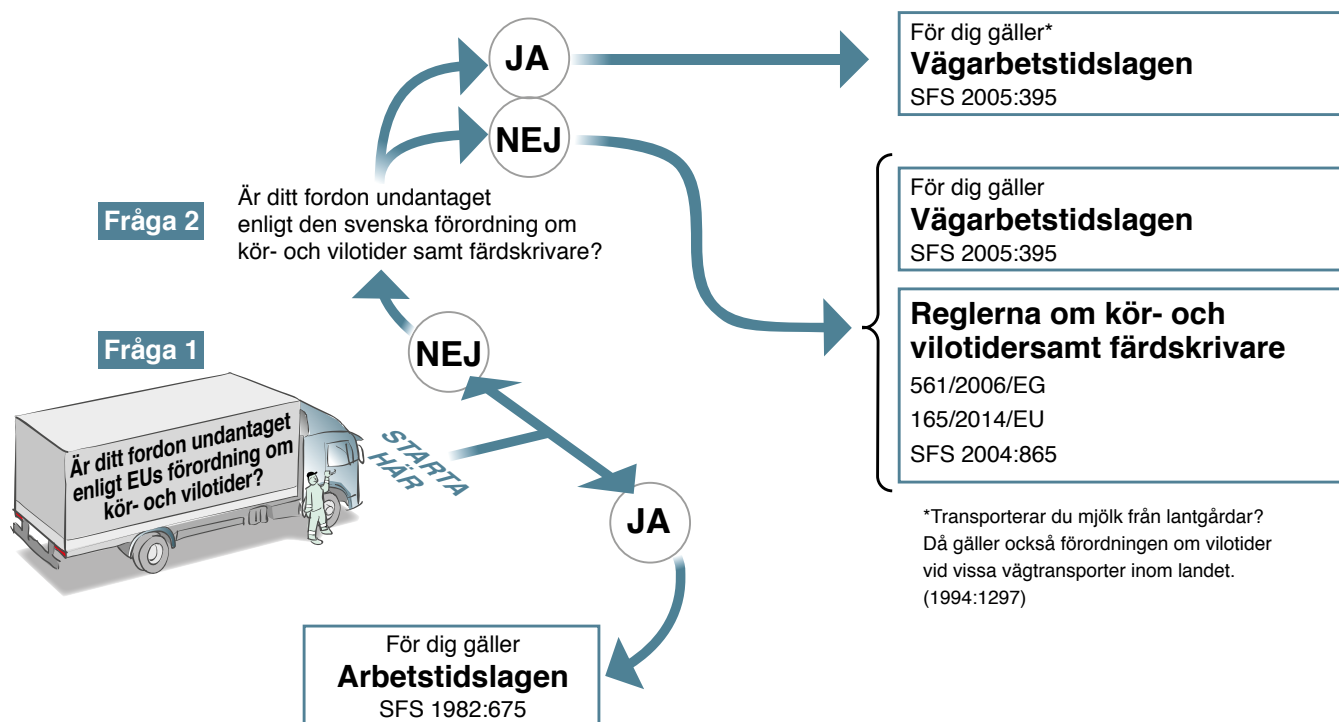
[Ansökan om förarkort](#)

[Kör- och vilotider, Regler och vägledning](#)

8. Sammanfattande översikt

Vilka arbetstidsregler och kör- och vilotidsregler gäller för dig?

Med hjälp av dina svar kan du se vilka lagar och förordningar du ska följa.



Gymnasieportalen

Arbetsstidsregler

Arbetsfrågor

Syfte

Syftet med kapitlet är att eleverna ska utveckla kunskaper, samt kunna redogöra för och tillämpa arbetstidsregler utifrån nationella och internationella lagar, förordningar och andra gällande regelverk som begränsar arbetstiden vid vägtransporter.

Eleverna ska även utveckla kunskaper och förmåga att kunna tillämpa korrekt användning av utrustning för registrering och dokumentation av arbetstider. De ska

även kunna redogöra för och förstå vilka konsekvenser och påföljder som en felaktig användning av utrustning eller brott mot arbetstidsreglerna kan medföra.

Målet med kapitlet är att eleverna ska

- kunna redogöra för och arbeta efter nationella och internationella regler för kör- och vilotider.
- kunna redogöra för andra lagar och regler som reglerar arbetstider.
- kunna använda sig av färdskrivare och dess funktioner på föreskrivet sätt.
- kunna redogöra för och förstå vilka konsekvenser och påföljder som en felaktig användning av färdskrivare eller brott mot kör- och vilotidsreglerna kan få.
- kunna redogöra för de faktorer som påverkar körtiden samt kunna planera sin körning (rutt).

Arbetshäftet till kapitlet är utformat så att det kan lösas i grupp eller enskilt. Frågorna bygger på det material som finns i kapitlets faktadel.

TYA:s produkter, material och tjänster får inte publiceras, kopieras eller överföras till någon annan helt eller delvis, förutom detta utbildningsmaterial som får delas med elever och betalande kursdeltagare i utbildningssyfte.

Inledning

1. Vilka tre huvudsyften har Kör- och vilotidslagen, Vågarbetsstidslagen och Arbetstidslagen?

2. I vilka länder, förutom EU-länderna, gäller EU-förordningen om kör- och vilotider och färdskrivare?

Kör- och vilotider

3. Beskriv vad definitionerna betyder enligt Europaparlamentets och rådets förordning (eg) nr 561/2006

Vecka:

Vila:

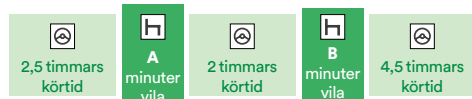
Rast:

Annat arbete:

Körtid:

Förare:

4. Hur många minuters rast eller vila måste en förare minst ta under block A respektive block B enligt körperioderna i bilden nedan?



a)

b)

5. Fyll i de tomma fälten

Den dagliga körtiden får vara högst timmar,
men kan utökas till timmar gånger i veckan.

6. Hur lång maximal körtid får föraren ha under en vecka?

7. Hur lång maximal körtid får föraren ha under en tvåveckors period?

Gymnasieportalen

Lastvikter

Syfte

Syftet med kapitlet är att ge eleverna kunskaper om de lagar och bestämmelser som reglerar fordonets last och vikt vid transporter på väg. Eleverna ska få förståelse för olika vägars bärighet och hur det påverkar olika typer av transporter. Eleverna ska få insikt i och reflektera över vad det innebär att överträda de lagar och regler som finns för viktbegränsningar.

Målet med kapitlet är att eleverna ska

- förstå och kunna redogöra för viktbestämmelserna för fordon utifrån en fordonsdokumentation.
- känna till och kunna beskriva säkerhetsriskerna med överlast – för fordon, medtrafikanter och miljö.
- kunna identifiera och följa förbudsmärken relaterade till vikter och dimensioner för fordon.
- kunna redogöra för vem som bär ansvaret om reglerna för överlast inte följs samt vad de rättsliga följderna kan bli.
- kunna genomföra lastviktsberäkningar för olika fordon utifrån givna förutsättningar.
- kunna göra beräkningar av fordonets lastkapacitet i förhållande till vägars bärighet.

TYA:s produkter, material och tjänster får inte publiceras, kopieras eller överföras till någon annan helt eller delvis, förutom detta utbildningsmaterial som får delas med elever och betalande kursdeltagare i utbildningssyfte.

Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Vägens bärighet.....	5
Fordonets bärighet	6
Vikt- och dimensionsbestämmelser.....	7
Vägmärken	11
Överlastavgifter och böter	12
Försöksprojekt HCT	14

1. Inledning

Vägar har alltid varit viktiga för människan. De behövs för att vi ska kunna träffas, handla och utvecklas. Från början byggdes vägar av enskilda personer eller grupper. De som behövde en väg för att kunna komma till nästa by, kyrkan eller handelsplatsen gick ihop och byggde en. Privatpersoner och vägföreningar har fortfarande ansvar för så kallade enskilda vägar. Men de större vägarna är det staten och kommunerna som tar hand om. Dessa kallas för allmänna vägar.

Det svenska vägnätet är cirka 420 000 kilometer långt. Det motsvarar drygt tio varv runt jorden. De statliga vägarna delas in i riksvägar och länsvägar. Länsvägarna i sin tur delas in i primära, sekundära och tertiära vägar. De primära vägarna är viktigast för transporter. Europavägarna räknas in bland riksvägarna.

Gemensamt för alla vägar är att de kan skadas om det körs för tungt lastade fordon på dem. Även fordonet kan skadas om det lastas för tungt och risken för allvarliga olyckor ökar. Dessutom blir bränsleförbrukningen högre. För att minska skador, olycksrisk och bränsleförbrukning finns det regler som styr hur tungt lastat ett fordon får vara.

I det här kapitlet tittar vi på hur tungt en lastbil får lastas och vad vägarna klarar av.

Det är framförallt tre saker som är viktiga:

1. Vägens bärighet
2. Fordonets eller fordonskombinationens bärighet
3. Vägmärken

Du kan lättare följa de lagar och regler som gäller om du känner till dessa saker.

2. Vägens bärighet

Bärighetsklasser

Allmänna vägar delas in i fyra bärighetsklasser (BK):

BK1: På vägar och broar med bärighetsklass 1 får fordon och fordonståg som väger max 64 ton köras. Detta följer även EU:s regler. Mer än 90 procent av det svenska vägnätet har BK1.

BK2: På vägar och broar med bärighetsklass 2 får fordon som väger max 51,4 ton köras.

BK3: På vägar och broar med bärighetsklass 3 får fordon som väger max 37 ton köras. Högre bruttovikter är tillåtna om avståndet mellan fordonets axlar är 22 meter eller mer. Om axelavståndet är minst 22 meter får fordonets bruttovikt vara upp till 37,5 ton. Bruttovikten får sedan öka med 0,25 ton för varje 0,2 meter som axelavståndet är längre än 22 meter.

BK4: På vägar och broar med bärighetsklass 4 får fordon som väger max 74 ton köras. Dock ska fordonståget vara anpassat för den högre bruttovikten. Det måste uppfylla både Transportstyrelsens krav på fordonskombinationer och Trafikverkets villkor. Om avståndet mellan axlarna är minst 20,2 meter så får fordonets bruttovikt vara högst 74 ton. Rätt väg, rätt fordonskombination och rätt fordonskonfiguration med tillräcklig stabilitet – det är tre saker att ha koll på när man kör på BK4-vägar.

[Fullständiga bruttoviktstabeller hittar du här](#)

[Lastbils kalkylator](#)

För enskilda vägar eller vägar med lokala regler ska du som förare kontrollera att vägen klarar fordonets vikt. De fordonsvikter som är tillåtna på vägar med bärighetsklasserna BK1 och BK4 överensstämmer bland annat med vad som är tillåtet enligt EU:s bestämmelser.

Viktbestämmelserna för BK1 och BK4 gäller på cirka 94 procent av det allmänna vägnätet. Inom tätorter är andelen BK1-gator i regel betydligt lägre. För övriga delar av vägnätet gäller BK2, BK3 eller särskilda lokala viktbegränsningar.

Det finns även regler för fordons dimensioner, det vill säga hur långa och breda de får vara.

Enskilda vägar omfattas inte av indelningen. Där är det lokala regler som avgör vad som gäller.

Enskilda vägar utan statsbidrag

Enskilda vägar administreras oftast av en vägförening eller vägsamfällighet. Om dessa inte får något bidrag från staten eller kommunen för drift och underhåll av vägen har de heller ingen skyldighet att hålla vägen öppen för allmän trafik. Väghållaren ansvarar själv för skötsel och underhåll.

[Här kan du läsa mer om enskilda/privata vägar](#)

Väginformationskartor och ruttplaneringssystem

Varje år ger Trafikverket ut väginformationskartor som hjälper dig att skilja på olika vägar. På kartorna ser du vilken bärighetsklass som olika vägar och gator har. Du ser också var det finns låga broar, vägportar eller annat som begränsar framkomligheten.

[Trafikverket Yrkestrafik](#)

4. Vikt- och dimensionsbestämmelser

Ett fordon får inte lastas tyngre än vad som står i registreringsbeviset. Men du måste också kolla vilken bärighet vägarna du kör på har. Det är flera saker som avgör hur mycket ett fordon får vara lastat för att få köras på olika typer av vägar.

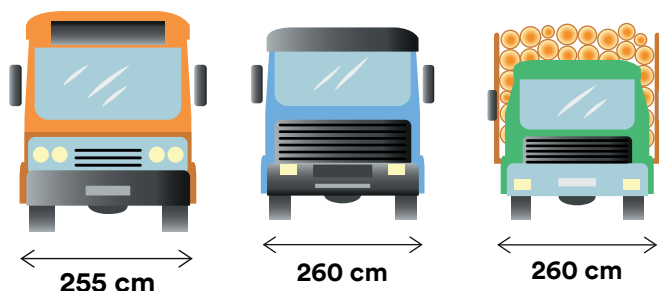
Beroende på hur fordonet är byggt finns det regler för:

- Axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck.
- Bruttovikt vid olika axelavstånd mellan första och sista axeln på fordonet och mellan axelkombinationer.
- Avståndet mellan dragfordonet och släpet, det vill säga axelavståndet mellan dragbilens sista axel och släpets första axel.
- Fordonets totalvikt, som står på registreringsbeviset.

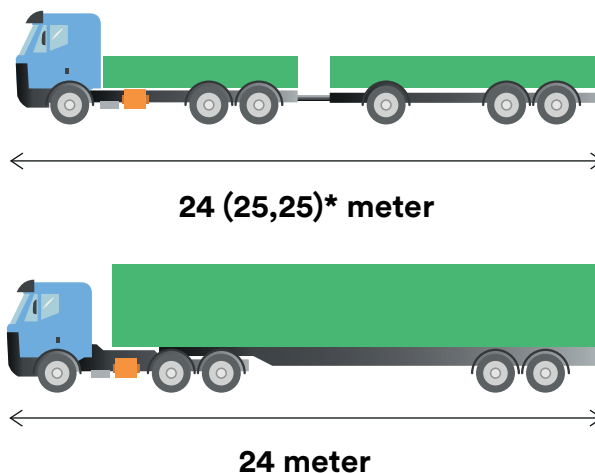
Dimensioner

Måtten under bilderna visar största tillåtna bredd och längd för de olika fordonstyperna.

Största tillåtna bredd, lasten inräknad:



Största tillåtna längd, lasten inräknad:



* Gäller modulekipage. På [Transportstyrelsens hemsida](#) kan du läsa mera om modulekipage.

7. Försöksprojekt HCT – godstransporter med hög kapacitet

För att möta framtidens behov av hållbara transporter finns många möjliga lösningar. En sådan är att tillåta högkapacitetsfordon, High Capacity Transport (HCT), det vill säga fordon med högre kapacitet, exempelvis i form av längd och tyngd, än vad som är standard idag.

Med mer last i varje fordon ökar effektiviteten, kostnaderna sänks och bränsleåtgången kan minska med upp till 20 procent. I ett dieselfordon innebär det att även koldioxidutsläppen minskar i samma omfattning.

I Sverige pågår ett projekt med högkapacitetsfordon där målet är att kunna föreslå ett regelverk som gör det möjligt att introducera längre och tyngre fordon på delar av det svenska vägnätet. HCT-projektet ingår i sin tur i CLOSER, ett samverkansprogram vid Lindholmens Science Park mellan industri, myndigheter och akademi.

Inom ramen för projektet har man genomfört omfattande tester med ett 50-tal fordonskombinationer med bruttovikter från 74 till 90 ton. Hittills har utfallet för trafiksäkerhet, miljö och transportekonomi varit positivt.

I Finland genomförs tester med upp till 34,5 meters fordonslängd och bruttovikter upp till 104 ton.

Här kan du läsa mer:

[Trafikverket: HCT – godstransporter med hög kapacitet](#)

[CLOSER-programmet: High Capacity Transport \(HCT\)](#)

[Volvo Lastvagnar: Högkapacitetstransport](#)

[Skogforsk: Utveckling av HCT-fordon i Sverige](#)

Regeringen öppnar för nya regler

Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett förutsättningarna för att få köra lastbilar på upp till 34,5 meter på det svenska vägnätet. Idag är maxlängden 25,25 meter. Finland är förlagan, där längre lastbilar varit tillåtna sedan i januari 2019. Resultatet från Trafikverkets analys visar att cirka 900 mil av de svenska vägarna i teorin skulle kunna upplåtas för längre lastbilar. För att det ska bli möjligt krävs dock att vissa lagar och regler ändras.

Den senaste uppdateringen gällande tillåten längd och vikt på lastbilar var när den nya belastningsklassen BK4 infördes i juli 2018. Den innebär att vissa vägar (cirka 11 procent av det statliga vägnätet) upplåts för fordonståg upp till och med 74 tons bruttovikt, men med nuvarande maxlängd.

Fler åtgärder

Andra sätt att öka hållbarheten på vägtransporterna är införandet av intelligenta kontrollsystem som förbättrar säkerheten och minskar slitaget på vägarna. Samtidigt kan nya och digitala planeringsverktyg bidra till smartare logistik med ökade möjligheter till samtransporter och färre körningar med tomma fordon.

Parallellt med utvecklingen av vägtransporterna krävs också förbättringar och utveckling av järnvägsnätet. I ett transportsystem utan fossila drivmedel kommer alla transportslag att behövas, såväl väg- och järnvägstransporter som sjöfart och flyg.

Vi kommer också att behöva utveckla fler multimodala lösningar som gör det lättare att kombinera olika transportslag. Till exempel kan en framtida lösning inkludera containercyklar för den första och sista milen i en transport, där omlastning sker från HCT-fordon till mindre containercyklar som sköter distributionen i städerna.

Gymnasieportalen

Lastvikter

Arbetsfrågor

Syfte

Syftet med kapitlet är att ge eleverna kunskaper om de lagar och bestämmelser som reglerar fordonets last och vikt vid transporter på väg. Eleverna ska få förståelse för olika vägars bärighet och hur det påverkar olika typer av transporter. Eleverna ska få insikt i och reflektera över vad det innebär att överträda de lagar och regler som finns för viktbegränsningar.

Målet med kapitlet är att eleverna ska

- förstå och kunna redogöra för viktbestämmelserna för fordon utifrån en fordonsdokumentation.
- känna till och kunna beskriva säkerhetsriskerna med överlast – för fordon, medtrafikanter och miljö.
- kunna identifiera och följa förbudsmärken relaterade till vikter och dimensioner för fordon.
- kunna redogöra för vem som bär ansvaret om reglerna för överlast inte följs samt vad de rättsliga följderna kan bli.
- kunna genomföra lastviktsberäkningar för olika fordon utifrån givna förutsättningar.
- kunna göra beräkningar av fordonets lastkapacitet i förhållande till vägars bärighet.

Arbetshäftet till kapitlet är utformat så att det kan lösas i grupp eller enskilt. Frågorna i bygger på det material som finns i kapitlets faktadel.

TYA:s produkter, material och tjänster får inte publiceras, kopieras eller överföras till någon annan helt eller delvis, förutom detta utbildningsmaterial som får delas med elever och betalande kursdeltagare i utbildningssyfte.

Inledning

1. Ge minst två anledningar/förklaringar till varför vi i Sverige har regler som styr hur tungt lastade fordon får vara.

Bärighet

2. Vad menas med bärighet när det gäller vägar?

3. Vilka bärighetsklasser är de allmänna svenska vägarna indelade i och vad innebär de?

Fordonets bärighetsvikt

4. För att kunna följa de regler som finns för ett fordon's mått och vikt måste du känna till begrepp som ofta används. Vad menas med följande begrepp:

- a) Tjänstevikt
- b) Totalvikt
- c) Maxlast
- d) Skattevikt
- e) Bruttovikt
- f) Axeltryck
- g) Trippelaxeltryck
- h) Boggi

a)

b)

c)

d)

e)

f)

g)

h)

Vi på TYA utvecklar anslutna företag och
medarbetare i morgondagens transportbransch.

Vi driver på utvecklingen för säkrare och mer
hållbara arbetsmiljöer.

Tillsammans med våra parter och företag,
dess medarbetare samt skolor och myndigheter
arbetar vi för att skapa Sveriges bästa jobb.