



Gatu- och parkavdelningen

Handläggare: Per Öhgren

Telefon:

E-post: per.ohgren@norrtalje.se

Beskrivning av hastighetsgränssystemet och förutsättningarna för kommunen att besluta om lokala hastighetsgränser

Hastighetsgränssystemet

De formella kraven på tillåten hastighet utgår från ansvaret för den enskilde fordonsföraren att hålla en för situationen lämplig hastighet. Detta framgår av bestämmelserna i Trafikförordningen (1998:1276), där det bland annat anges skyldigheten att anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten kräver. Där anges även att hänsyn skall tas till väg- väderleks- och siktförhållanden samt att hastigheten aldrig får vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna framför varje hinder som går att förutse.

Förarens valfrihet att med utgångspunkt från bestämmelserna i trafikförordningen välja lämplig hastighet är dock inskränkt genom hastighetsgränssystemet som består av generella hastighetsgränser, differentierade hastighetsgränser och lokala hastighetsgränser. Notera att generella hastighetsgränser inte anger lämplig eller rekommenderad hastighet. De anger endast den högsta tillåtna hastigheten och inom ramen för denna skall den enskilde föraren anpassa sin hastighet efter förhållandena.

Med generella hastighetsgränser avses det som regleras i 3 kap 17 § trafikförordningen, första respektive tredje stycket. Fordon får inte föras med högre hastighet än 50 km/tim inom tätbebyggt område respektive 70 km/tim (bashastighet) utom tätbebyggt område. De generella hastighetsgränserna gäller om inte annat föreskrivits oavsett vägstandard och andra förhållanden. Detta innebär att de för många vägsträckor gäller en betydligt högre hastighetsgräns än vad som för den normale föraren kan uppfattas som lämplig hastighet. För motorväg gäller enligt 9 kap 1 § trafikförordningen att fordon inte får föras med högre hastighet än 110 km/tim.

Med stöd av bemyndigande i 3 kap 17 § trafikförordningen fjärde stycket har Trafikverket rätt att föreskriva att högsta tillåten hastighet i stället för den generella skall vara 90 eller 110 km/tim. Detta kallas differentierade hastighetsgränser. Differentierade hastigheter bestäms utifrån vägstandard och säkerhet och används inte för att bestämma tillåten hastighet längs en kortare sträcka. Med samma stöd i andra stycket har kommunen rätt att föreskriva om 30 eller 40 km/tim inom tätbebyggt område för område eller del av område. Ett sådant beslut ska dock vara motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

POSTADRESS

Box 800, 761 28 Norrtälje

BESÖKSADRESS

Estunavägen 14

KONTAKT

0176-71000

kontaktcenter@norrtalje.se

www.norrtalje.se



Lokala hastighetsgränser för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område kan föreskrivas med stöd av 10 kap 1, 3 §§ trafikförordningen. Föreskrifterna beslutas av kommunen när det gäller vägar inom tätbebyggt område och länsstyrelsen för vägar utom tätbebyggt område. Vad som är tätbebyggt område beslutas av kommunen. Lokala hastighetsgränser skall tillämpas där tillåten hastighet på grund av särskilda omständigheter bör avvika från den generella eller differentierade. Lokala hastighetsgränser bestäms utifrån lokala förhållanden inom visst område eller längs viss sträcka. Enligt trafikförordningen får lokala trafikföreskrifter meddelas om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Hastighetsgränssystemets uppgift

Hastighetsgränssystemets uppgift vad avser beslut om lokala hastighetsgränser är således att tvinga fordonsföraren hålla en lägre hastighet än vad föraren i annat fall skulle ha gjort. Av detta följer att för att en hastighetsbegränsning, med undantag från de generella hastighetsgränserna, skall vara meningsfull så skall den tillåtna hastigheten vara lägre än den hastighet som skulle kännas motiverat att hålla med utgångspunkt från hur föraren uppfattar vägens standard eller förhållandena utmed vägen.

Proposition 2007/07:73 Nya hastighetsgränser

Möjligheten att genom föreskrifter med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket meddela hastighetsbegränsningar till 40 kilometer i timmen föregicks av att regeringen i propositionen 2007/07:73 *Nya hastighetsgränser* föreslog att riksdagen godkände att nya hastighetsgränser skulle få införas så att det skulle bli möjligt för beslutande myndigheter att använda sig av 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen. Riksdagen godkände regeringens förslag.

Regeringen diskuterade i den tidigare propositionen 2006/07:73 vad som skulle krävas för att ett system med möjlighet till fler val i fråga om högsta tillåten hastighet skulle fungera. Regeringen anförde bland annat följande.

Regeringens bedömning är att den ökade frihetsgraden för beslutande myndigheter att välja hastighetsgräns ställer stora krav på myndighetens beslutsunderlag. Varje hastighetsförändring måste vägas mot de olika transportpolitiska delmålen, det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet och möjligheterna att få acceptans för den nya hastighetsgränsen. Det är främst delmålen för trafiksäkerhet och miljö som måste ställas mot delmålen för tillgänglighet och regional utveckling.

Motiv till beslut om lokala hastighetsgränser

Enligt bemyndigandet för kommunen om att besluta om lokala hastighetsgränser ska ett sådant beslut vara motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Vad som kan anses vara tillräckliga motiv har prövats av Transportstyrelsen i några överklagningsärenden.

POSTADRESS

Box 800, 761 28 Norrtälje
Gatu- och parkavdelningen

BESÖKSADRESS

Estunavägen 14

KONTAKT

0176-71000
kontaktcenter@norrtalje.se
www.norrtalje.se



Ett ärende med diarienummer *TSV 2009-5917* gällde beslut av Kils kommun om att fordon inte fick föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen inom det tätbebyggda området för Kils tätort. Kommunens beslut överklagades till länsstyrelsen i Värmlands län som biföll överklagandet. Kommunen överklagade då länsstyrelsens beslut till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen beslutade att avslå kommunens överklagande.

Transportstyrelsen anförde i sitt beslut bland annat, att genom den grundläggande hastighetsbegränsningen till 50 kilometer i timmen inom tätbebyggt område får kommunerna en naturlig utgångspunkt och jämförelsehastighet inför beslut om andra hastighetsgränser. Transportstyrelsen ser det som väsentligt att ny hastighetsgräns då endast får införas om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Transportstyrelsen ansåg att beslutsunderlaget för en nämnds beslut, i ärenden som det nu aktuella, bör innehålla en redovisning av förhållandena i stort i det tätbebyggda området och en redovisning som jämför effekterna av nuvarande och föreslagen reglering. Den jämförande redovisningen bör avse trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön för olika grupper mellan å ena sidan trafikförordningens hastighetsbegränsning i 3 kap. 17 § första stycket och å andra sidan med de föreslagna hastighetsbegränsningarna enligt föreskrifter om högsta tillåten hastighet enligt 3 kap. 17 § andra stycket och enligt de lokala trafikföreskrifterna. Beslutsunderlaget bör med hänsyn till vad som sägs i propositionen om önskvärdheten av att hastighetsbegränsningarna bör avse större områden också innehålla en bedömning av behovet av att göra avvikelser från den nya hastighetsgränsen inom det aktuella området.

Enligt Transportstyrelsen framgick av handlingarna från Kils kommun inte tillräckligt tydligt varför hastighetsbegränsningarna var motiverade av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

I ett överklagningsärende med diarienummer *TSV 2011-6508* om hastighetsbegränsning i Gotlands kommun utvecklade Transportstyrelsen sin grundläggande syn på möjligheterna att föreskriva om annan högsta tillåtna hastighet än den generella. Styrelsen ansåg bland annat att hastighetsbegränsningen till 50 kilometer i timmen bör ses som en normal, som avvikelser görs från endast där förhållandena avviker från de normalt rådande inom tätbebyggt område.

I ett annat överklagningsärende med diarienummer *TSV 2015:1828* om hastighetsbegränsning inom områden m.m. i Lomma kommun biföll Transportstyrelsen ett överklagande av kommunens beslut gällande begränsning av högsta tillåtna hastighet för ett antal områden inom tätbebyggt område och upphävde besluten. Enligt Transportstyrelsens uppfattning bör reglering genom föreskrifter om högsta tillåten hastighet, inom de ramar som sätts av trafikförordningen och dess bemyndigande, anpassas till den kommunala planeringen sådan den kommer till uttryck i planer enligt plan- och bygglagen (2010:900) eller motsvarande äldre planer.

I ärendet ansåg Transportstyrelsen att det inte framkommit att det i ärendet aktuella områdena planlagts på annat sätt än områden i allmänhet inom tätbebyggt område. Vad som framgår av de aktuella detaljplanerna motiverar därför inte i sin helhet hastighetsbegränsningarna. Vid

POSTADRESS

Box 800, 761 28 Norrtälje
Gatu- och parkavdelningen

BESÖKSADRESS

Estunavägen 14

KONTAKT

0176-71000
kontaktcenter@norrtalje.se
www.norrtalje.se



Transportstyrelsens platsbesök i beredningen av ärendet konstaterades att gatorna i de aktuella områdena inte hade en utformning som i sin helhet skiljer sig från andra tätbebyggda områden.

I ärendet framkom inte att de områden inom vilka kommunen begränsat den högsta tillåtna hastigheten till avvek – vare sig utifrån planförhållanden eller i övrigt – från förhållanden som kan anses vara normalt förekommande inom tätbebyggda områden.

Transportstyrelsen har i ytterligare några överklagningsärenden intagit samma inställning som i ovan återgivna ärenden.

JO beslut (5811-2008) angående en myndighets skyldighet att rätta sig efter ett beslut i en överinstans med mera

Ärendet som underställdes prövningen av JO gällde ett beslut genom lokal trafikföreskrift av länsstyrelsen i Stockholms län. Vid överprövning av länsstyrelsens beslut i ett beslut den 14 oktober 2005 undanröjde Vägverket¹ länsstyrelsens beslut om ändring av de lokala trafikföreskrifterna och återförvisade ärendet till länsstyrelsen för fortsatt handläggning. Motiveringen var bland annat att man ansåg att utformningen av den lokala trafikföreskriften var otydlig. När sedan en prövning av den lokala trafikföreskriften återigen blev aktuell under 2007 angav länsstyrelsen att man inte delade Vägverkets tolkning och att man därför inte ändrat föreskriften.

JO gjorde bedömningen att Vägverket i de frågor saken gäller var överinstans i förhållande till länsstyrelsen. En underinstans ska följa beslut från en överinstans och lojalt tillämpa dessa. Detta är självklart; de rättsliga instanserna är inte sidoställda enheter utan ingår i en hierarki som är avsedd att säkerställa rättsordningens stabilitet.

Enligt JO ska Länsstyrelsen mot denna bakgrund kritiseras för att inte ha följt och lojalt tillämpat beslut från en överinstans samt för att ha lämnat enskilda vilseledande besked. Av handlingarna i ärendet framgår att länsstyrelsen inte delat de bedömningar som gjorts av överinstansen, men även att styrelsen ogillar de krav lagstiftningen ställer på konsekvensutredningar inför beslut om föreskrifter. Länsstyrelsen är oförhindrad att verka för att reglerna ändras men det är givetvis helt oacceptabelt att en myndighet sätter sin egen uppfattning om vilket innehåll lagstiftningen borde ha framför gällande rätt. Den kritik som måste riktas mot länsstyrelsen är därför av allvarligt slag.

¹ Vägverkets uppgift i detta avseende är sedan 2009 flyttat till Transportstyrelsen.