



**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

§31

Dnr KS 2023-1746

Svar på motion från Tommy Lundqvist (C) och Anna Eneroth (C) gällande sänk hastigheten i Norrtälje kommuns tätorter Norrtälje, Rimbo och Hallstavik

**Beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår:

Kommunstyrelsen föreslå:

Kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

**Sammanfattning av ärendet**

Det saknas legala förutsättningar för kommunen att föreskriva om sänkt bashastighet till 40 km/tim enligt motionens förslag. Genomförda hastighetsmätningar visar dessutom att medelhastigheten på de vägar som motionen avser är så låg att en generell begränsning av den högsta tillåtna hastigheten till 40 km/tim skulle få en mycket begränsad effekt. Utmärkningen av de nya hastighetsgränserna skulle bli omfattande till en kostnad av uppskattningsvis 2,3 Mkr. Ett överklagande av beslut om ändrad hastighet enligt motionens förslag skulle också med mycket stor sannolikhet bifallas av överprövande instanser. Vilket skulle innebära omfattande konsekvenser för kommunen i dels att införa hastighetsbegränsningen 40 km/tim för att sedan återställa till 50 km/tim i både administrativa och fysiska kostnader. Behov att ändra den högsta tillåtna hastigheten för en specifik väg eller område bör prövas i särskild ordning med utgångspunkt från lokala förhållanden.

Förvaltningen föreslår därför att motionen ska avslås.

**Beslutsunderlag**

Motionssvar från Tommy Lundqvist (C) och Anna Eneroth (C) gällande sänk hastigheten i Norrtälje kommuns tätorter Norrtälje, Rimbo och Hallstavik

Bilaga 1 - Redovisning av hastighetsgränssystemet och förutsättningarna för kommunen att besluta om lokala hastighetsgränser

Bilaga 2 - Motion från Tommy Lundqvist (C) och Anna Eneroth (C) gällande sänk hastigheten i Norrtälje kommuns tätorter Norrtälje, Rimbo och Hallstavik



# Beslutande sammanträde

## Yrkanden

Per Lodenius (C) yrkar bifall till motionen.

## Beslutsgång

Ordföranden ställer kommunstyrelsens tjänsteutlåtandes förslag mot Per Lodenius (C) yrkande, och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar i enlighet med kommunstyrelsekontorets tjänsteutlåtandes förslag

---

### Beslutet ska skickas till

Samhällsbyggnadskontoret

Gatu- och parkenheten

**Paragrafen är justerad**



**Samhällsbyggnadskontoret  
Gatu- och parkenheten**

Handläggare: Per Öhgren

Titel:

E-post:

Per.ohgren@norrtalje.se

Till: Kommunstyrelsens arbetsutskott

## Motion från Tommy Lundqvist (C) och Anna Eneroth (C) gällande sänk hastigheten i Norrtälje kommuns tätorter Norrtälje, Rimbo och Hallstavik

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår:  
Kommunstyrelsen föreslår:  
Kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

### Sammanfattning av tjänsteutlåtandet

Det saknas legala förutsättningar för kommunen att föreskriva om sänkt bashastighet till 40 km/tim enligt motionens förslag. Genomförda hastighetsmätningar visar dessutom att medelhastigheten på de vägar som motionen avser är så låg att en generell begränsning av den högsta tillåtna hastigheten till 40 km/tim skulle få en mycket begränsad effekt. Utmärkningen av de nya hastighetsgränserna skulle bli omfattande till en kostnad av uppskattningsvis 2,3 Mkr. Ett överklagande av beslut om ändrad hastighet enligt motionens förslag skulle också med mycket stor sannolikhet bifallas av överprövande instanser. Vilket skulle innebära omfattande konsekvenser för kommunen i dels att införa hastighetsbegränsningen 40 km/tim för att sedan återställa till 50 km/tim i både administrativa och fysiska kostnader. Behov att ändra den högsta tillåtna hastigheten för en specifik väg eller område bör prövas i särskild ordning med utgångspunkt från lokala förhållanden.

Förvaltningen föreslår därför att motionen ska avslås.

### Motionens innehåll

Centerpartiet via Tommy Lundqvist och Anna Eneroth har inkommit till kommunfullmäktige med en motion daterad 23 oktober 2023. I motionen föreslås sänkt bashastighet till 40 km/tim på vägarna i tätbebyggda områdena i Norrtälje, Rimbo och Hallstavik förutom genomfartslederna som har nuvarande bashastighet kvar.

I motionen framförs att bashastigheterna på vägarna i Sverige är 50 km/tim i tätbebyggt område och 70 km/tim utanför tätbebyggt område. På många gator och vägar gäller andra hastighetsgränser. Trafikverket, kommunerna eller länsstyrelsen beslutar från fall till fall om andra hastighetsgränser.

### Ärendet

#### Hastighetsgränssystemet

Hastighetsgränssystemet består av generella hastighetsgränser, differentierade hastighetsgränser och lokala hastighetsgränser. Med generella hastighetsgränser avses det som regleras i trafikförordningen. 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.

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 (1996:1276). 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 2006/07:73 Nya hastighetsgränser**

Regeringen diskuterade i 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 generell lokal hastighetsgräns inom tätbebyggt område**

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.

Transportstyrelsen har i dessa ärenden beslutat upphäva kommunernas beslut om lokala trafikföreskrifter som innebar en annan generell hastighetsgräns än den som är reglerad i trafikförordningen, 50 km/tim. Enligt Transportstyrelsen har det saknats särskilda motiv för att besluta om annan hastighetsgräns. Styrelsen ansåg bland annat att hastighetsbegränsningen till 50 km/tim bör ses som en normal, som avvikelser görs från endast där förhållandena avviker från de normalt rådande inom tätbebyggt område. Vid Transportstyrelsens platsbesök i beredningen av ett ärende konstaterades att gatorna i de aktuella områdena inte hade en utformning som i sin helhet skiljer sig från andra tätbebyggda områden.

### **En myndighets skyldighet att rätta sig efter ett beslut i en överinstans m.m.**

JO har prövat ett ärende som gällde ett beslut genom lokal trafikföreskrift av länsstyrelsen i Stockholms län. I ärendet kritiserade JO Länsstyrelsen för att inte ha följt och lojalt tillämpat beslut från en överinstans. JO gjorde bedömningen att Vägverket<sup>1</sup> i de frågor saken gällde 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.

---

<sup>1</sup> Vägverkets uppgift i detta avseende är sedan 2009 flyttat till Transportstyrelsen.

Enligt JO framgår det av handlingarna i ärendet 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.

### Lagkrav

Regeringsformen (1974:152)

Lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor

Trafikförordningen (1998:1276)

### Koppling till gällande styrdokument

I kommunens Trafik- och mobilitetsstrategi som antogs av kommunfullmäktige den 7 mars 2022 behandlas hastighetsfrågan. Där anges på sidan 29 i avsnittet Rätt hastighetsgräns *När riksdagsbeslut finns på förändrad generell hastighetsgräns inom tätbebyggt område ska 40 km/tim vara den generella högsta tillåtna hastigheten på kommunens vägnät.*

### Ekonomiska konsekvenser och riskanalys

Enligt gällande bestämmelser i 10 kap. 13 § trafikförordningen ska föreskrifter om hastighetsbegränsningar alltid märkas ut. Ett beslut som innebär annan hastighet än den generella enligt förslaget i de tätbebyggda områdena Norrtälje, Rimbo och Hallstavik kommer därför innebära stora kostnader. Vid en grov uppskattning bedöms kostnaden till 2,3 Mkr.

Ett överklagande av ett beslut om sänkt bashastighet till 40 km/tim skulle med säkerhet bifallas. Det skulle då innebära att all utmärkning av de ändrade hastighetsbestämmelserna måste ändras till en inte försumbar kostnad och nedlagda kostnader blir bortkastade.

### Förvaltningens analys och slutsatser

Med hänvisning till förutsättningarna att kunna besluta om lokala hastighetsbegränsningar enligt vad som framgår av trafikförordningen och beslut av Transportstyrelsen vid överprövning av kommunala beslut kan konstateras att det inte finns legala förutsättningar för kommunen att föreskriva om sänkt bashastighet till 40 km/tim på vägarna i tätbebyggda områdena i Norrtälje, Rimbo och Hallstavik. Det finns inte förutsättningar för att hävda att vägarna generellt inom områdena skiljer från vad som är normalt i andra tätbebyggda områden. Kommunen är även skyldig att följa beslut från överinstans, i detta fall Transportstyrelsen.

Genomförda hastighetsmätningar<sup>2</sup> visar dessutom att medelhastigheten på de aktuella vägarna är så låg att en generell begränsning av den högsta tillåtna hastigheten till 40 km/tim inte skulle få någon effekt.

Behov att ändra den högsta tillåtna hastigheten för en specifik väg eller område bör prövas i särskild ordning med utgångspunkt från lokala förhållanden.

Förvaltningen föreslår därför att motionen ska avslås.

### Tidplaner

KSAU 6 mars 2024

KS 18 mars 2024

KF 22 april 2024

---

<sup>2</sup> Trafik- och mobilitetsstrategi för Norrtälje kommun, sid 28

Anna Keskitalo  
Samhällsbyggnadsdirektör  
Samhällsbyggnadskontoret

Karin Tarre-Olthoff  
Gatu- och parkchef  
Gatu- och parkenheten

## Bilagor

Bilaga 1 - Redovisning av hastighetsgränssystemet och förutsättningarna för kommunen att besluta om lokala hastighetsgränser

Bilaga 2 - Motion från Tommy Lundqvist (C) och Anna Eneroth (C) gällande sänk hastigheten i Norrtälje kommuns tätorter Norrtälje, Rimbo och Hallstavik

## Beslut skickas till

Samhällsbyggnadskontoret  
Gatu- och parkenheten.



**Gatu- och parkavdelningen**

Handläggare: Per Öhgren

Telefon:

E-post: per.ohgren@norrstalje.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@norrstalje.se](mailto:kontaktcenter@norrstalje.se)

[www.norrstalje.se](http://www.norrstalje.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 delmålet 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](mailto:kontaktcenter@norrtalje.se)  
[www.norrtalje.se](http://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](mailto:kontaktcenter@norrtalje.se)  
[www.norrtalje.se](http://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 Vägverket<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Vägverkets uppgift i detta avseende är sedan 2009 flyttat till Transportstyrelsen.

## **Motion till Norrtälje kommunfullmäktige**

### **Sänkt hastighet i Norrtälje kommuns tätorter Norrtälje, Rimbo och Hallstavik**

Bashastigheterna på vägarna i Sverige är 50 km/tim. i tätbebyggt område och 70 km/tim. utanför tätbebyggt område. På många gator och vägar gäller andra hastighetsgränser. Trafikverket, kommunerna eller länsstyrelsen beslutar från fall till fall om andra hastighetsgränser.

Centerpartiet föreslår:

- att sänka bashastigheten på vägarna i tätbebyggda områdena i Norrtälje, Rimbo och Hallstavik.
- att bashastigheten sänks till 40 km/tim. förutom genomfartslederna som har nuvarande bashastighet kvar.

För Centerpartiet i Norrtälje kommun

Rimbo och Norrtälje den 13 okt. 2023

Tommy Lundqvist (C)

Anna Eneroth (C)