



Utmärkta föreskrifter

EN HANDBOK OM LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER



Sveriges
Kommuner
och Landsting

Utmärkta föreskrifter

EN HANDBOK OM LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER



Upplysningar om innehållet:
Erik Levander, erik.levander@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2017
ISBN: 978-91-7585-575-2
Text: Bengt Wilde, Jan Söderström, Hans Magnusson,
Dainis Ciparsons, Lars Ahlman, Margareta Söderström
Foto: Jan Söderström, Ingela Boman
Produktion: Advant Produktionsbyrå
Tryck: LTAB. 2017

Förord

Trafikreglering är ett vitt begrepp. Det kan innefatta allt från trafikseparering genom planskildheter eller tidsstyrning genom trafiksignaler till trafikantstyrning genom avgiftsfri kollektivtrafik.

Den vanligaste definitionen av trafikreglering är att trafiken regleras med hjälp av vägmärken, vägmarkering med mera utan att byggas om.

Bemyndigandet att besluta om lokala trafikföreskrifter är ett värdefullt verktyg för kommunerna att styra trafiken på sina gator. Men ett relativt komplicerat regelverk gör det lätt att göra fel. Därför finns ett uppdämt behov av vägledning i hur lokala trafikföreskrifter ska utformas och hanteras ute hos våra medlemmar.

De lokala trafikföreskrifterna förespås spela en viktig roll för framtidens transportsystem och därför har SKL tagit fram en denna informativa vägledning.

Skriften har finansierats via SKLs fond för transportsystemet. Styrgruppen har bestått av Malin Hedberg, Växjö kommun, Robert Hamilton, Lerums kommun, Sofie Hellmin, Habo kommun och Erik Levander, SKL. JS Konsult har stått för innehållet i skriften.

Stockholm i september 2017

Gunilla Glasare
Avdelningschef
Tillväxt och samhällsbyggnad

Peter Haglund
Sektionschef
Infrastruktur och fastigheter

Sveriges Kommuner och Landsting

Innehåll

7	Inledning	26	Föredragning och beslut
		26	<i>Delegering</i>
		27	<i>Beslut</i>
8	Kapitel 1. Begrepp, förkortningar och definitioner	28	Underrättelse till sökanden
8	Förordningar och föreskrifter	28	Kungörande
8	Begrepp och definitioner	28	<i>Svensk trafikföreskriftssamling och RDT</i>
8	<i>Väg som inte är enskild väg och enskild väg</i>	29	<i>Krav på utmärkning med vägmärken</i>
9	<i>Vad som är väg och vad som är terräng</i>	29	<i>Undantag från utmärkningskyldighet</i>
10	<i>Väghållare och väghållningsmyndighet</i>	29	<i>Annonsering</i>
10	<i>Allmän plats</i>	30	<i>Straffrihetsgrund</i>
11	Kapitel 2. Trafikreglering	30	Överklaganden och omprövning
11	Trafikförordningen – ger allmänna trafikregler	30	<i>Bestämmelser om överklagande</i>
12	Lokala och andra trafikföreskrifter	31	<i>Årskrivelset ett överklagande eller en begäran om omprövning?</i>
	– ger lokalt anpassade regler	31	<i>Ska beslutet omprövas?</i>
12	<i>Krav på trafiknämnd</i>	31	<i>Begäran om omprövning utan att parten överklagat</i>
13	<i>Lokala förutsättningar kräver lokala regler</i>	31	<i>Ändring av det överklagade beslutet</i>
14	Undantag – behövs för särskilda och oförutsedda behov	32	<i>Har överklagandet kommit in i rätt tid?</i>
14	Rätt utformad trafikmiljö	32	<i>Överlämnande till den högre instansen</i>
	– då behövs inte trafikföreskrifter		
16	Kapitel 3. Utformning av föreskrifter	33	Kapitel 5. Vem beslutar om lokala trafikföreskrifter?
16	Föreskrifter och författningar	33	Tättbyggt område
16	<i>Vad är föreskrifter?</i>	34	Inskränkningar i rätten att utfärda lokala trafikföreskrifter
16	<i>Vad är lokala trafikföreskrifter?</i>	34	Bestämmelser för vissa trafikanters eller fordon
17	<i>Inbördes ordning mellan författningar</i>		
17	<i>Hur ser en författning ut</i>	35	Kapitel 6. Trafikregler – vad kommunen får besluta om
18	Formella krav	35	<i>Avgränsning av tättbyggt område</i>
18	<i>Rubriken</i>	36	<i>Motorväg och motortrafikled</i>
19	<i>Beslutsdatum</i>	36	Hastigheter
19	<i>Ingress</i>	39	Stannande och parkering
19	<i>Föreskriftstext</i>	39	<i>Gemensamma bestämmelser</i>
20	<i>Ikraftträdande</i>	42	<i>Avgiftsplikt</i>
20	<i>Upphävande</i>	44	<i>Taxeföreskrifter</i>
20	<i>Underskrifter</i>	44	<i>Tidsbegränsning, parkeringsskiva och parkeringsbiljett</i>
20	<i>Löpnummer</i>	45	<i>Förbud att stanna och parkera</i>
21	Kapitel 4. Handläggning och administration	47	<i>Ändamålsplats</i>
21	Grunder för handläggning	49	<i>Vändplats</i>
21	<i>Serviceskyldighet</i>	49	<i>Laddplats</i>
21	<i>Initiering av ärende</i>	51	<i>Parkering i terräng</i>
23	<i>Handläggningstider</i>	51	<i>Parkering på gång- och cykelbana</i>
23	<i>Krav på handläggare</i>	51	<i>Annan tillåten parkering än 24 timmar</i>
24	Beredning inom förvaltningen	52	<i>Vänsteruppställning och snedparkering</i>
24	<i>Muntlig handläggning och anteckningar</i>	52	<i>Uppställningsregler på särskilda platser</i>
25	<i>Obligatoriska yttranden</i>	53	<i>Uppställningsregler på hållplatser, ändamålsplatser och laddplatser</i>
26	<i>Kommunicering</i>	53	<i>Uppställningsregler på huvudled och mötesplatser samt dubbelparkering</i>

53	<i>Uppställningsregler på gågator och i gångfartsområden</i>	75	Bilaga 1. Lagar och förordningar
54	<i>Huvudled</i>	77	Bilaga 2. Fordonsslag och trafikantgrupper
55	<i>Väjningsplikt och stopplikt</i>	79	Bilaga 3. Lathund för beslutsmandat
56	<i>Cirkulationsplats</i>	85	Bilaga 4. Mallar för brev vid handläggning av nytt ärende
57	<i>Cykelöverfart och cykelpassage</i>	87	Bilaga 5-1. Exempel på lokala trafikföreskrifter
58	Förbud, påbud och inskränkningar för olika fordonsslag	88	Bilaga 5-2. Exempel på föreskrifter
58	<i>Fordonstrafik</i>	89	Bilaga 6. Mallar för överklaganden
58	<i>Motordrivet fordon</i>	95	Bilaga 7. Vanliga frågor
58	<i>Moped klass II</i>		
58	<i>Fordon med dubbdäck</i>		
59	<i>Förbjuden sväng och påbjuden körriktning</i>		
60	<i>Enkelriktad trafik</i>		
61	<i>Förbud mot infart</i>		
61	<i>Omkörning</i>		
62	<i>Gågata</i>		
62	<i>Gångfartsområde</i>		
63	<i>Miljözon</i>		
64	<i>Körfält för linjetrafik</i>		
65	<i>Busshållplats</i>		
66	Terräng		
66	<i>Förbud mot trafik med terrängmotorfordon</i>		
66	<i>Trafik med terrängmotorfordon</i>		
66	<i>Belysning vid färd i terräng</i>		
67	Bärighetsklasser och begränsningar av vikt, längd eller bredd		
67	<i>Bärighetsklasser</i>		
67	<i>Begränsning av vikt</i>		
68	<i>Begränsning av bredd eller längd</i>		
68	Andra särskilda trafikregler		
68	Väghållarbeslut		
69	<i>Tjällossning</i>		
71	Kapitel 7. Enskilda vägar		
71	<i>Trafik på enskild väg</i>		
72	<i>Parkering på enskild väg</i>		
73	Kapitel 8. Val av stödprogram		
73	<i>Allmänt</i>		
73	<i>Val av stödprogram</i>		
74	<i>Rubriken</i>		
74	<i>Ingressen</i>		
74	<i>Författningstext</i>		
74	<i>Ikraftträdande</i>		



Inledning

Utformningen av trafikföreskrifter är ett mycket reglerat område. Det styrs av mängder av lagar, förordningar och föreskrifter vilket ställer krav på kunskap om vad som är både möjligt och lämpligt att reglera. Verksamheten är en del i samhällsplaneringen men har samtidigt ett medborgarperspektiv som innebär att skapa förståelse för verksamheten och göra den begriplig. Det behövs såväl teoretiska kunskaper som praktiska erfarenheter för att kunna göra detta, inte minst då det finns en repressiv sida av verksamheten i form av övervakning och bestraffning.

Sammanfattningsvis kan arbetet med kommunernas trafikföreskrifter delas in i tre nivåer:

- › **Översiktsplanen** – ger vägledning för beslut om den långsiktiga kommunala markanvändningen och är ett led i arbetet för en hållbar utveckling. Där redovisas markanspråken för olika ändamål, bland annat för trafiken.
- › **Detaljplanen** – styr i detalj hur marken ska användas och ger därmed ramarna för trafikregleringen.
- › En **trafikstrategi** för kommunen hanterar sedan avvägningar mellan den tillgänglighet som trafiksystemet ger och de stadsbyggnadskvaliteter och egenskaper som tillgängligheten påverkar.

- › **Program och planer för ett eller flera trafikslag** – handlar ofta om tillgänglighet, säkerhet, trygghet, miljö eller någon annan aspekt som lyfts fram. Som stöd för dessa planer och program finns flera handböcker såsom GCM-handboken, Rätt fart i staden, Åtgärds katalogen, Trafiksäkra staden och Policy för parkering.
- › **Genomförande** – för att genomföra dessa planer och program finns stöd som VGU-guide, P-handboken och denna LTF-handbok.

Denna handbok är i huvudsak upplagd efter hur arbetet med lokala trafikföreskrifter bedrivs i kommunerna. Den inleds med övergripande information för att därefter gå igenom hur en trafikföreskrift utformas. Detta följs av ett avsnitt om handläggning och administration av trafikföreskrifterna. I de sista avsnitten redovisas och diskuteras trafikregler och hur trafikföreskrifterna ska skrivas.

LTF-handboken kan ses som sista länken i kedjan för att förverkliga de lokala trafikregleringar som behövs där de allmänna trafikreglerna inte räcker till. Handboken är ett komplement till bland annat Sveriges Kommuner och Landstings skrift ”Parkeringshandbok – lagstiftning, reglering och tillståndsgivning”. Handboken redovisar översiktligt hur en trafikföreskrift grundas i ett behov av trafikreglering, men fokuserar på utformningen av trafikföreskriften och inte motivet för trafikregleringen.

Begrepp, förkortningar och definitioner

Förordningar och föreskrifter

Lagar utfärdas av riksdagen, förordningar av regeringen och föreskrifter av olika myndigheter. Här nedan redovisas de viktigaste förordningarna och föreskrifterna som tas upp i denna handbok. En mera komplett förteckning över aktuella förordningar och föreskrifter, inklusive länkar, finns i bilaga 1.

Trafikförordningen (1998:1276), som brukar förkortas TrF, innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng, samt ansvarsfördelning och bemyndigande mellan kommuner och statliga myndigheter.

Vägmärkesförordningen (2007:90), som brukar förkortas VMF, innehåller bestämmelser om bland annat vägmärken, tilläggstavlor, trafiksignaler och vägmarkeringar. Alla vägmärken med bild och deras innebörd finns också redovisade på Transportstyrelsens webbplats.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:60) om lokala trafikföreskrifter innehåller bland annat exempel på utformning av trafikregler i lokala trafikföreskrifter.

Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) är den särskilda webbplatsen enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Där ska samtliga trafikföreskrifter kungöras och vara tillgängliga utan avgift för var och en. Webbplatsen hämtar sina uppgifter från Transportstyrelsens rikstäckande databas för

trafikföreskrifter, i dagligt tal ofta kallad RDT, dit kommunerna rapporterar sina föreskrifter.

Trafikföreskrifter är ett samlingsbegrepp för författningar som innehåller särskilda trafikregler för trafik. Trafikföreskrifter delas in i lokala trafikföreskrifter och föreskrifter.

Lokala trafikföreskrifter är sådana författningar som meddelas med stöd av 10 kap. 1 och 3 §§ trafikförordningen. Begreppet brukar förkortas LTF.

Föreskrifter är sådana författningar som meddelas med stöd av 3 kap. 17 §, 4 kap. 11 §, 9 kap. 1 § och 10 kap. 14 § trafikförordningen.

Begrepp och definitioner

Väg som inte är enskild väg och enskild väg

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar som kan vara statliga eller kommunala, gator med kommunalt huvudmannaskap enligt detaljplan och enskilda vägar. De enskilda vägarna kan i undantagsfall vara gator med enskilt huvudmannaskap enligt detaljplan.

I dagligt tal, liksom i kommunernas namngivning, brukar man inte skilja på begreppen gata och väg. I Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan (BFS 2014:5-DPB 1) har flera tidigare begrepp för trafik slagits samman till ett allmänt gatubegrepp. Med användningen av begreppet gata i detaljplan menas att den är avsedd för trafik inom en tätort.

I trafikregleringssammanhang har man inte helt logiskt valt att inte använda begreppen allmän väg och gata. I stället används begreppet ”Väg som inte är enskild” för både allmänna vägar, dvs. det statliga vägnätet och de allmänna vägar där kommunen är väghållare, och gator med kommunalt huvudmannaskap enligt detaljplan. Det allmänna vägnätet består av de numrerade vägarna. De finns bland annat angivna i länsstyrelsens årliga sammanställning om allmänna vägar och andra viktigare vägar. ”Väg som inte är enskild” kan förutom gator också omfatta andra allmänna platser, till exempel ett område med parkering som är allmän plats enligt detaljplan.

Övriga vägar benämns ”Enskilda vägar”. Det enskilda vägnätet är det ojämförligt största i längd räknat och har också de största variationerna i standard. Det omfattar allt från en smal, krokig anslutning till en enskild fastighet till en rak, bred skogsbilväg eller en gata i ett detaljplanelagt område där kommunen överlåtit huvudmannaskapet för allmänna platser till annan, till exempel en samfällighet.

Vad som är väg och vad som är terräng

Kommunen beslutar om lokala trafikföreskrifter för terräng både inom och utanför tätbebyggt område oavsett terrängens belägenhet. Därför är det viktigt att definiera vad som är väg och vad som är terräng. I en departementspromemoria angående den då nya vägtrafikkungörelsen (1972:603) angavs bland annat följande i anslutning till begreppet terräng:

Terräng

Med ”terräng” avses givetvis i första hand mera obanade naturområden. De regler som bör gälla för trafik inom sådana områden synes emellertid också vara väl ägnade att gälla för andra områden utanför väg, till exempel för åkrar och ängar, parker o.d. I syfte att få enhetlig terminologi har därför begreppet terräng getts den negativa bestämningen att avse område som inte är väg. Att begreppet därigenom fått en omfattning som i vissa fall inte motsvarar allmänt språkbruk torde vara mindre väsentligt, när en legaldefinition finns (jfr lagrådets och departementschefens uttalanden i proposition 1972:117). Exempel på sådana ytor är skiljeremisor, refuger och motsvarande avskiljande ytor som inte är avsedda för trafik som definitions- mässigt blir terräng även om ytorna knappast är det i allmänhetens vokabulär.

För att få en entydig skillnad på vad som är väg respektive terräng lämnas i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner följande definitioner:

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
3. En gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2

Terräng

Ett område som inte är väg

Enligt punkt 1 ska vägen allmänt användas för trafik med motorfordon. Kravet ”som allmänt används” i punkten 1 är mycket lågt satt. I trafikförordningen (3 kap. 4 §) anges till exempel att ”På ägovägar eller liknande vägar med ringa trafik får dock tolkning ske”. Slutsatsen av detta är att även vägar som sällan trafikeras av motorfordon är att betrakta som väg och inte som terräng. Högsta domstolen har också i ett avgörande (Mål Ö 733-08) slagit fast att en infart till en fastighet är väg och inte terräng.

Punkten 3 anger att en gång- eller ridbana ska vara invid en väg enligt 1 eller 2 för att vara väg. Trafikförordningen innehåller en rad trafikregler som reglerar förhållandet mellan gångtrafik och fordonstrafik. Formuleringen i punkt 3 i vägdefinitionen ska ses mot denna bakgrund. En gång- eller ridbana som går vinkelrät mot en körbana eller som ligger helt fristående definieras inte som väg utan terräng. Gångbanan ingår alltså i en väg endast när den ligger i omedelbar närhet av motorfordons- eller cykelleden.

Stora torgytor och liknande ytor kan vålla bekymmer från definitionssynpunkt då en del kan vara väg och en annan del terräng. Ett exempel är när ett torg omges av vägar med gångbanor. I ett sådant fall är det inte självklart vilken del av torget som ska anses vara gångbana = väg och torgyta = terräng.

Väghållare och väghållningsmyndighet

Väghållarbegreppet har två kopplingar till beslut om trafikföreskrifter. Dels är det kopplat till beslutsmandatet, dvs. vem som får besluta om vissa trafikföreskrifter och dels är det kopplat till omfattningen av (vissa) trafikföreskrifter, dvs. vilka vägar och områden som trafikföreskriften avser.

Väghållning kan definieras som byggande och drift av väg. Det innefattar bland annat att hålla vägen framkomlig och trafiksäker genom till exempel en tillsynsskyldighet och beslut om trafikföreskrifter.

Ansvar för väghållningen ligger på tre aktörer: staten, kommunen eller enskild (en fastighetsägare, en vägförening eller samfällighetsförening). De två första är myndigheter och som väghållare kallas de också väghållningsmyndighet. Vilken av de tre väghållaraktorerna som kan vara väghållare beror dels på om området är planlagt eller inte och dels på vägarnas tillhörighet enligt tabellen nedan.

TABELL 1. Vägarnas tillhörighet

		Väghållare och väghållningsmyndigheter		
		Staten	Kommunen	Enskild
Planlagt område	Allmän plats	Sällan	Oftast	Aldrig
	Kvartersmark	Aldrig	Sällan	Normalt
Utom planlagt område	Allmän väg	Normalt	Vissa vägar	Aldrig
	Enskild väg	Aldrig	Ibland	Normalt

På allmän plats är det nästan alltid kommunen som är väghållare, men staten kan vara det på till exempel en motorväg genom ett planlagt område.

På kvartersmark är alla körvägar enskilda vägar i trafikförordningens mening, om det inte särskilt anges i detaljplanen att kommunen ska vara huvudman för dem, dvs. vara väghållare för ”gator på kvartersmark”.

På allmän väg förekommer det att kommunen är väghållare istället för staten.

På enskilda vägar är det markägaren som är väghållare medan väghållningen kan utföras av vägföreningen eller en entreprenör. Det förekommer att kommunen sköter väghållningen (drift och underhåll) åt en vägförening, men kommunen är då inte väghållare utan entreprenör med samma roll som andra entreprenörer.

I kapitel 5 ”Vem beslutar om lokala trafikföreskrifter” och i bilaga 3 ”Lathund för beslutsmandat” tydliggörs kopplingen mellan begreppet väghållare och beslutsmandaten.

I kapitel 6 och avsnittet ”områdesföreskrift” utvecklas kopplingen mellan väghållarbegreppen och vilka vägar och områden som en trafikföreskrift avser.

Allmän plats

Allmän plats är ett begrepp som används i plan- och bygglagen för en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som är avsett för ett gemensamt behov. Vad som är allmän plats bestäms i detaljplan enligt plan- och bygglagen. Majoriteten av kommunernas trafikföreskrifter omfattar det som enligt plan- och bygglagen benämns allmän plats. Vissa allmänna trafikregler inom tätbebyggt område, som förbud mot att stanna eller parkera i terräng och förbud mot att parkera fordon längre tid än 24 timmar vardagar utom vardag före sön- och heldag, knyts också till begreppet allmän plats. Allmän plats kallas i dagligt tal ofta gatumark, även om allmän plats är ett mer omfattande begrepp.

Motsatsen till allmän plats är **kvartersmark** (i dagligt tal tomtmark). Det är oftast en yta för bebyggelse som ägs av annan än kommunen. Kvartersmark kan också vara i kommunens ägo, men är då ofta avsedd för visst ändamål som idrottsanläggning eller trafikanläggning. ”Allmän plats” ska inte förväxlas med begreppet ”offentlig plats” som finns i ordningslagen och är ett vidare begrepp. Exempelvis är publika anläggningar, hamnar och köpcentra oftast kvartersmark, men samtidigt också offentlig plats. Det innebär att allmänheten har fritt tillträde till dessa ytor.

Trafikreglering

Trafikreglering är ett vitt begrepp. Det kan innefatta allt från trafikseparering genom planskildheter eller tidsstyrning genom trafiksignaler till trafikantstyrning genom avgiftsfri kollektivtrafik. Den vanligaste definitionen av trafikreglering är att trafiken regleras med hjälp av vägmärken, vägmarkering med mera utan att byggas om.

De allmänna trafikreglerna finns i trafikförordningen och där regleras också möjligheten att lokalt bestämma om och märka ut olika förbud, påbud eller villkor. Allmänna regler gäller som princip för all trafik på mark, alltså såväl på väg som i terräng, medan särskilda trafikregler i lokala föreskrifter principiellt bara gäller för en viss gata, väg, plats eller företeelse.

Plan- och bygglagen föreskriver att den övergripande trafikföringen läggs fast i översiktsplanen och olika detaljplaner. Framför allt detaljplanerna är styrande för trafikplaneringen. Det är därför viktigt att den förvaltning som har ansvar för de lokala trafikföreskrifterna deltar i planeringsprocessen redan i det skede när detaljplanen läggs fast. Uppgiften är då att bevaka att detaljplanens utformning och bestämmelser inte förhindrar möjligheterna att reglera trafiken på ett tillräckligt flexibelt sätt, eftersom prioriteringarna av olika trafikantslag ofta förändras över tid.

Plan- och bygglagen anger därför att en detaljplan inte ska vara alltför detaljerad. Det innebär att vägghållningsmyndigheten, inom ramen för vad som anges som allmän platsmark, har närmast

fria händer att utforma gatumiljön när inget annat anges i detaljplanen. På motsvarande sätt måste det anses möjligt för kommunen att införa trafikföreskrifter som till viss del begränsar en gatas användning.

Boverket bedömer också i skriften ”PBL-kunskapsbanken, en handbok om plan- och bygglagen”, att trafikregleringen inte är en fråga för detaljplanen utan kan regleras i lokala trafikföreskrifter. Risker är annars att detaljplanen blir inaktuell så fort trafiksituationen förändras. Vid behov av förändringar är det enklare att ändra trafikföreskrifter än detaljplaner. Sådant som går att styra på ett bättre sätt, till exempel med trafikföreskrifter, bör därför inte regleras i detaljplan. En länk till ”PBL-kunskapsbanken, en handbok om plan- och bygglagen” finns i bilaga 1.

Trafikförordningen - ger allmänna trafikregler

I trafikförordningen (2 kap. 1 §) finns följande portalbestämmelse:

För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken.

En trafikant skall uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

En vägtrafikant skall visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

En terrängtrafikant skall anpassa sin färdväg och hastighet samt sitt färsätt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skada på annans mark eller växtlighet undviks.

Bestämmelsen i sig kan uppfattas som tillräcklig för att tillgodose alla behov av trafiksäkerhet och framkomlighet i trafiken, men så är inte fallet. I trafikförordningen finns ytterligare mer än hundra andra trafikregler som mer eller mindre detaljerat styr trafikanternas beteende i olika situationer. Förklaringen är dels att en självklarhet som att Sverige har högertrafik måste ha satts på pränt någonstans och dels att innehållet i trafikförordningen i allt väsentligt används för utbildning och information. Det är också nödvändigt med detaljerade trafikregler för att kunna övervaka och beivra överträdelse och annat oönskat trafikantbeteende.

Exempel på allmänna trafikregler är högerregeln ”där fordons kurser skär varandra”, förbud mot att parkera fordon på huvudled och krav på bilbältesanvändning. Reglerna har generellt en mycket varierande grad av omfattning och detaljering. Flest allmänna regler finns om korsande möte, väjningsplikt, högsta tillåten hastighet och fordonsuppställning.

De allmänna reglerna i trafikförordningen beaktar i allt väsentligt grundläggande krav på trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöhänsyn och de gäller på samma sätt i hela landet oavsett geografiskt läge, storlek på tätort och trafikmängd. Alla trafikanter/fordonsförare förutsätts känna till och rätta sig efter de allmänna reglerna och de märks därför inte ut med vägmärken annat än i speciella fall för att förtydliga vad som gäller.

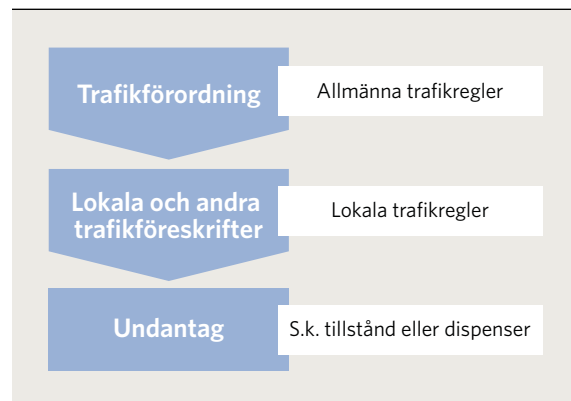
Lokala och andra trafikföreskrifter – ger lokalt anpassade regler

Krav på trafikinämnd

Trafikförhållandena varierar avsevärt mellan olika platser och vägar. Av det skälet räcker inte de allmänna reglerna i trafikförordningen till i alla lägen. En mer detaljerad och lokalt anpassad reglering krävs ofta från såväl trafiksäkerhets-, miljö- och framkomlighetssynpunkt som av tillgänglighetsskäl för boende, besökande och arbetande.

De föreskrifter som regeringen överlåtit åt en kommun att besluta om är lokala och andra trafikföreskrifter. Dessutom får kommunen pröva och medge undantag från regler i trafikförordningen och föreskrifter som beslutats med stöd av trafikförordningen samt utfärda parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

FIGUR 1. Begrepp och hierarki



I lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor regleras kommunernas rätt att besluta om lokala trafikregler.

1§ I den utsträckning som regeringen med stöd av 2§ lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har överlåtit åt en kommun att meddela föreskrifter som avses i 1 § första stycket 8 nämnda lag, skall denna uppgift inom kommunen fullgöras av en eller flera nämnder. För en sådan nämnd gäller vad som är föreskrivet om nämnder i kommunallagen (1991:900).

Kommunallagen föreskriver att det är fullmäktige som bestämmer vilken nämnd som ska besluta om kommunens trafikföreskrifter. Kommunerna har stor frihet att bestämma om sin organisation. I kommunallagen 3 kap. 4 § föreskrivs följande:

Fullmäktige skall, om inte något annat är särskilt föreskrivet, bestämma nämndernas verksamhetsområden och inbördes förhållanden. Fullmäktige får därvid besluta:

- att en nämnd skall ha hand om en eller flera verksamheter i hela kommunen eller landstinget,*
- att en nämnd skall ha hand om en eller flera verksamheter för en del av kommunen eller landstinget,*
- att en nämnd skall ha hand om verksamheten vid en eller flera anläggningar,*

4. att en nämnd skall vara underställd en annan nämnd,
5. och att en nämnd skall vara gemensam med en annan kommun eller ett annat landsting.

Det är obligatoriskt för kommunen att ha en nämnd för trafikfrågor. Mandatet att besluta om trafikföreskrifter kan ligga på valfri nämnd, till exempel en särskild trafiknämnd eller ingå i tekniska nämndens uppgifter. I en kommun, vanligtvis mindre sådan, kan uppgiften också ingå i kommunstyrelsens uppgifter. Punkten 5 innebär att också kommunalförbund och samverkande nämnder omfattas av vad som menas med "kommunen" när det gäller beslut om trafikföreskrifter. Ett kommunalt bolag kan inte vara trafiknämnd.

I kommunallagen 6 kap. 7 § slås fast att en nämnd har ett ansvar för att all verksamhet som bedrivs inom nämndens verksamhetsområde stämmer med de övergripande mål som fullmäktige har ställt upp. Den har också ett ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de föreskrifter som kan finnas i lag, förordning eller reglemente eller i de särskilda beslut som fullmäktige kan ha fattat om verksamheten inom nämndens område. Ett exempel när det gäller trafikreglering är att de särskilda trafikreglerna inte ska strida mot vad som sägs i en detaljplan. Varje nämnd bestämmer själv hur den ska skaffa fram den information som behövs för att kunna kontrollera verksamheten.

Beslut av en trafiknämnd är myndighetsutövning, vilket ställer särskilda krav på bland annat uttalat författningsstöd för besluten liksom på objektivitet och likabehandling. Med hänvisning till att vissa beslut kräver snabbt ställningstagande och andra beslut kan vara mer rutin, är det närmast givet med delegation till tjänstemän. Det innebär att en noggrann delegationsordning måste fastställas.

När det gäller delegering av beslutsfunktionen som sådan krävs stöd i lag. Av kommunallagen framgår de förutsättningar under vilka en kommun kan delegera mandat att besluta i vissa frågor från nämnd till tjänsteman. Att man utöver detta är förhindrad att delegera vidare, visar ett beslut av JO (6389–2011) där en kommun, utöver handläggningen av parkeringstillstånd för rörelsehindrade, överlämnat även själva beslutsfunktionen till en annan kommun, vilket alltså inte är tillåtet.

Överklagning av beslut av trafiknämnden skiljer sig från överklagning av andra kommunala beslut då innehållet i ett trafiknämndsbeslut kan prövas

från såväl lämplighets- som laglighets synpunkt, medan i princip endast lagligheten prövas i andra beslut. Detta förklarar varför överprövningen av trafiknämndsbeslut görs av länsstyrelsen respektive Transportstyrelsen, medan domstolar, förvaltningsrätt, kammarrätt och eventuellt Högsta förvaltningsdomstolen, prövar övriga kommunala beslut.

Lokala förutsättningar kräver lokala regler

Kraven på och önskemålen om lokalt anpassade trafikregler är många och mot den bakgrunden är det naturligt att de mest frekvent förekommande lokala trafikföreskrifterna rör hastighetsbegränsning och fordonsuppställning. Trafiksäkerheten är i de flesta situationer tillgodosedd genom de allmänna trafikreglerna i trafikförordningen. Men lokala förhållanden kräver ofta detaljreglering med exempelvis särskild hastighetsbegränsning. Framkomligheten och tillgängligheten kräver å sin sida ofta förbud mot att parkera fordon eller tidsbegränsad parkering av fordon. Vid detaljreglering av fordonsuppställning är en vanlig prioritering att trafiksäkerhet och framkomlighet rankas högt, medan utrymme för boende- och arbetsplatsparkering kommer sist i rankingen med hänvisning till att sådan uppställning enligt plan- och bygglagen i första hand ska ske på kvartersmark.

Kraven på miljöhänsyn växer sig allt starkare och tar sig olika uttryck. Önskemål om hastighetsbegränsning är vanliga för att minska bullerstörningar. I parkeringssammanhang är önskemål om parkeringsutrymmen för exempelvis infartsparkeringar, bilpooler, samåkning och så kallade miljöbilar vanliga, det senare i syfte att minska antalet fordon/bilar i trafik. Alla dessa önskemål kan dock inte regleras genom trafikföreskrifter.

Grundregeln är att lokala trafikföreskrifter alltid ska märkas ut med vägmärken då det inte kan krävas av trafikanterna att de ska känna till en lokal detaljreglering. Föreskrifterna måste därför visas på plats för att trafikanterna ska kunna rätta sig efter dem.

Det ger i sin tur anledning till att tänka över de utmärkningstekniska konsekvenserna. Allting går att märka ut, men en enkel föreskrift med en enkel utmärkning har den fördelen, förutom att den begränsar antalet vägmärken, att den underlättar trafikanternas förståelse för innebörden och då också bidrar till en bättre respekt för och åtlydnad av regleringen.

Undantag – behövs för särskilda och oförutsedda behov

Oavsett hur genomtänkta och förberedda de allmänna eller de särskilda trafikreglerna är uppkommer förr eller senare behov av undantag, både för återkommande händelser och för speciella och oförutsedda behov. Mot den bakgrunden medger gällande författningar undantag vid trafikövervakning, räddningstjänst med mera samt för väghållningsarbete. Detta regleras i kap. 11 och 12 i trafikförordningen. Dessutom ger trafikförordningen vissa myndigheter, däribland kommunerna, möjlighet att medge undantag för exempelvis ett visst ändamål om det behövs av särskilda skäl. Det senare ska dock inte ses som regleringsmöjligheter, utan som just möjlighet att medge undantag i en situation som inte faller under gällande regelverk. Vad som får meddelas som undantag och under vilka förutsättningar regleras i detalj i 13 kap. i trafikförordningen.

De allmänna undantagen i kap. 11 och 12 i trafikförordningen är till för situationer där det är givet att fordon måste få bryta mot gällande trafikregler för att en ålagd arbetsuppgift ska kunna utföras, exempelvis trafikövervakning, räddningstjänst och väghållningsarbete. Trafikreglerna som får överträdas är specificerade och ett krav är att undantagen får användas bara om det krävs för att kunna utföra arbetsuppgiften och att särskild försiktighet iakttas.

De specifika undantagen enligt kap. 13 i trafikförordningen är till för att kunna tillgodose ett tillfälligt behov som ”en viss transport till en viss adress en viss dag” där det annars inte är tillåtet att färdas. Ett undantag får inte medges om det innebär fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet. Det måste även finnas särskilda skäl för den som söker undantaget och det krävs att andra lösningar inte är möjliga.

Rätt utformad trafikmiljö – då behövs inte trafikföreskrifter

En given målsättning måste vara att utforma och bygga trafikmiljön så att den hjälper trafikanten till ett önskvärt beteende. Det måste finnas en samstämmighet mellan de allmänna trafikreglerna och utformningen av miljön. Gaturummets utformning ger grunden för hur trafikanten beter sig. Grundläggande är indelning i körfält och banor för olika trafikantslag. En smal, krokig gata ger ett annat trafikantbeteende än en rak, flerfältig gata med separata banor för oskyddade trafikanter. På motsvarande sätt påverkas trafiksäkerhet och framkomlighet med exempelvis avsmalningar, gupp, skiljeremisor, räcken, refuger, klackar och andra fysiska åtgärder. Sådana åtgärder bestäms av kommunen som väghållare och ytterst med stöd av plan- och bygglagen respektive väglagen.

”Rätt hastighet” kan alltså åstadkommas genom att till exempel inte ha för breda gator, lägga ut refuger eller anlägga farthinder. På platser där avsikten är att trafikanten bara ska svänga åt ett visst håll kan på motsvarande sätt gaturummet utformas för att stödja detta. Med hänvisning till de olika korsningsregler som gäller i vägkorsning jämfört med utfart är den byggnadstekniska utformningen viktig. En utfart kan till exempel utformas med kantstensöverfart för att understryka väjningsplikten. Detta gör i sin tur att man inte behöver besluta om några trafikföreskrifter – det fungerar ändå. I vägmärkesförordningens 1 kap. 3 § står *”Vägmärken och andra anordningar skall tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik”*.



Behöver de allmänna trafikreglerna särskilt uppmärksammas med en utmärkning får det göras utan ett beslut om en trafikföreskrift. Det framgår av vägmärkesförordningens 1 kap 9 §:

”Väjningspliktsmärken, förbudsmärken, påbudsmärken och anvisningsmärken får sättas upp endast för utmärkning av förbud, påbud eller någon annan trafikregel som följer av trafikförordningen, terrängkörningsförordningen (1978:594), väglagen (1971:948) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av bemyndiganden i dessa författningar”.

Trafikförordningen innebär därmed att regler om framförande och uppställning i vissa fall kan utmärkas utan någon beslutad trafikföreskrift.

Det är lika viktigt att gaturummets utformning stödjer de trafikregler som kommunen beslutar om i form av trafikföreskrifter. Det gäller också regler för såväl framförande som för uppställning av fordon. Det kan handla om att skilja mellan en vägkorsning och en in-/utfart med hänvisning till de olika korsningsreglerna eller att utforma fickor och klackar så att otillåten fordonsuppställning undviks.

En optimering av användningen av gatuutrymmet medför ofta att parkeringsregleringarna blir komplexa. Många trafikanter har idag problem med att förstå de grundläggande reglerna om stannande och parkering i trafikförordningen. Målet måste vara att det för varje situation och på varje plats ska vara lätt att förstå, och tydligt framgå, vad som gäller. Även den som övervakar trafikreglerna ska enkelt kunna avgöra om ett fordon är felparkerat eller inte.

För att kunna åstadkomma detta är det avgörande att utformningen sker i samspel med de uppställningsregler som gäller. Genom valet av bredder på körbana, material på ytor, stolpplacering, gångbaneklackar med mera går det att åstadkomma en fysisk utformning som ”förklarar” hur trafikanten ska bete sig. Trafikanterna behöver i bästa fall inte tänka, utan förstår ändå vad som avses – självklar parkering. Det ska vara lätt att parkera rätt. De gestaltnings- och trafikförslag som tas fram i planeringsfasen ska ha en samstämmighet med parkeringsregleringarna. Dessa har också andra kopplingar till den fysiska utformningen, som att anpassa den fysiska miljön kring parkeringsplatser för rörelsehindrade eller kring lastplatser.

Utformning av föreskrifter

Föreskrifter och författningar

Vad är föreskrifter?

Enligt regeringsformen utövas den offentliga makten med lagar som riksdagen stiftar. Riksdagen har möjlighet att i vissa fall delegera lagstiftningsrätten till regeringen, som i sin tur kan delegera den vidare till statliga myndigheter och kommuner. Dessa ges då rätt att besluta om så kallade föreskrifter.

Föreskrifter är den beteckning som används i regeringsformen för regler som bestämmer enskildas och myndigheters handlande, så kallade rättsregler. När riksdagen bemyndigade regeringen att besluta om lokala trafikföreskrifter har den också beslutat att regeringen i sin tur kan överlåta åt kommun eller förvaltningsmyndighet att fatta beslut om sådana föreskrifter enligt 1 § 8 och 2 § i lag (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

Lokala trafikföreskrifter och andra föreskrifter om trafik som ges med stöd av trafikförordningen är sådan lagstiftning som delegerats till länsstyrelse, kommun, Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Trafikverket och vägghållningsmyndighet.

Föreskrifter som beslutas av statliga myndigheter innehåller ofta allmänna råd, till exempel Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter med mera (TSFS

2015:60). De allmänna råden är till skillnad från föreskrifterna inte tvingande. De kan dock vara lämpliga att följa eftersom det vid en överprövning väger tungt om ett allmänt råd har följts eller inte.

Vad är lokala trafikföreskrifter?

Lokala trafikföreskrifter (LTF) är trafikregler som beslutas av en kommun, av en länsstyrelse eller i vissa fall av Polismyndigheten. En lokal trafikföreskrift ersätter de trafikregler som annars skulle gälla för en viss väg, en vägsträcka, samtliga vägar inom ett visst område eller viss färdled i terräng. Dessa särskilda trafikregler utgör alltså avvikelser från trafikreglerna i trafikförordningen eller föreskrifter om högsta tillåten hastighet som kommunen eller Trafikverket beslutat om. Trafikförordningen (10 kap. 1 § andra stycket) handlar om de särskilda trafikreglerna och vad för slags företeelser och regleringar de får omfatta. Där anges också (10 kap. 3 §) när de får beslutas av kommunen respektive länsstyrelsen. Om länsstyrelsens eller kommunens beslut inte kan avvaktas utan olägenhet får Polismyndigheten besluta om lokala trafikföreskrifter.

Lokala trafikföreskrifter liksom trafikreglerna i trafikförordningen avser rättsregler, dvs. regler som bestämmer enskildas och myndigheters hand-

lande. Kännetecknande för rättsregler är att de är bindande och gäller generellt. Normalt innehåller de i själva föreskriften ett ska (påbud), får (tillåtelse) eller får inte (förbud). I trafikförordningens kap. 10 sammanfattas behörigheten att meddela lokala trafikföreskrifter och omfattningen av dessa i följande tre paragrafer:

- 1§. anger vad de särskilda trafikreglerna i LTF får gälla.
- 2§. anger vilka trafikantgrupper och fordonsslag de får omfatta.
- 3§. anger vem som i de olika fallen är behörig att meddela LTF.

En speciell form av lokala trafikföreskrifter är sådana som kan meddelas enligt förordningen (1979:1082) om lokala trafikföreskrifter i vissa fall. Enligt denna förordning får länsstyrelsen om det behövs på grund av särskilt svåra väderförhållanden eller liknande omständigheter besluta om lokala trafikföreskrifter utan hinder av i övrigt gällande bestämmelser. Det innebär att fordons trafik helt eller delvis förbjuds på vissa vägar eller inom vissa områden eller att det beslutas om begränsning till lägre hastighet än den som annars gäller. Föreskrifter enligt denna förordning har beslutats i mycket få fall.

Det ska också nämnas att militärtrafikförordningen (2009:212) ger kompanichef eller högre rätt att meddela sådana lokala trafikföreskrifter som avses i 10 kap 1 § trafikförordningen. På samma sätt ger vägtrafikförordningen mandat åt länsstyrelsen respektive kommunen att besluta om lokala trafikföreskrifter för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap (1995:137).

Inbördes ordning mellan författningar

Författningar är ett gemensamt begrepp för tvingande bestämmelser som lagar, förordningar och föreskrifter. En lokal trafikföreskrift är alltså en författning.

Det finns en grundlagsreglerad möjlighet att ogiltigförklara en beslutad författning. Om en domstol eller annat offentligt organ finner att en föreskrift står i strid med en bestämmelse i grundlag eller annan överordnad författning får föreskriften inte tillämpas om felet är uppenbart (11 kap. 14 § regeringsformen).

När en ny lokal trafikföreskrift ersätter en äldre är det viktigt att upphäva den äldre föreskriften och se till att den inte längre är publicerad i Svensk trafikföreskriftssamling.

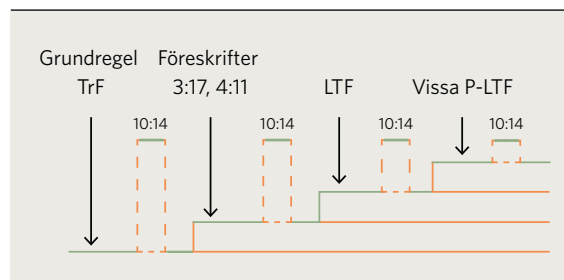
För samma sträcka/plats kan det samtidigt finnas flera trafikregler som rör samma ämne. Det kan till exempel gälla hastighet eller parkering. Den inbördes ordning som gäller är i så fall följande. I ”botten” finns trafikförordningens regler. Ovanpå dessa kommer hastighets- och bärighetsföreskrifter enligt 3 kap. 17 § respektive 4 kap. 11 § trafikförordningen. För vissa parkeringsföreskrifter, till exempel lastplatser och P-platser för visst trafikantslag, gäller att dessa i sin tur kan vara en avvikelse från en annan lokal trafikföreskrift. I samtliga fall kan alltid en tillfällig lokal trafikföreskrift eller en föreskrift enligt 10 kap. 1 § 14 trafikförordningen gälla före allt annat.

Om särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter innehåller avvikelser från andra lokala trafikföreskrifter bör det föreskrivas hur dessa förhåller sig till varandra.

Figuren nedan illustrerar hur olika trafikregler förhåller sig till varandra.

FIGUR 2. Förhållandet mellan trafikregler

Med grönt visas vilken trafikregel som gäller i de olika fallen. Orange innebär att det finns en regel, men att det finns en annan regel i samma ämne som gäller framför denna. Den streckade orangea linjen innebär att trafikföreskrifter beslutade enligt trafikförordningen 10 kap 14 § tar över andra föreskrifter.



Ett specialfall är de föreskrifter som beslutats av Polismyndigheten, Tullverket och väghållningsmyndigheten med stöd av 10 kap. 14 § trafikförordningen. Enligt en dom i Högsta domstolen (Mål Ö 4284–03) gäller sådana föreskrifter utan att andra föreskrifter behöver upphävas. Man kan jämföra med bestämmelsen i trafikförordningen (2 kap. 2 och 3 §§) som anger att en lokal trafikföreskrift gäller i stället för en allmän regel, men att fast sken i en trafiksignal och polismans tecken gäller i stället för en lokal trafikföreskrift.

Hur ser en författning ut

För de statliga myndigheterna finns klara regler för hur en författning ska se ut. Statsrådsberedningens handbok i författningsskrivning ”Myndigheternas föreskrifter, Ds 1998:43”, beskriver på ett klart och enkelt sätt vad man ska tänka på när det gäller föreskrifter.

De statliga myndigheternas bestämmelser är tillämpliga till exempel när en länsstyrelse eller Polismyndigheten beslutar om lokala trafikföreskrifter. Detta innebär att deras lokala trafikföreskrifter ska utformas som de författningar en statlig myndighet beslutar om och kungöras på Svensk trafikföreskriftssamling (STFS).

För utformning av en kommuns föreskrifter finns inte samma bestämmelser som för en statlig myndighet. Det är rimligt att räkna med att frågan om utformningen av en föreskrift kan komma att prövas av en domstol. Om man då har valt att tillämpa reglerna för statliga myndigheters föreskrifter kan man vara ganska säker på att föreskriften uppfyller de krav som kan ställas. I Statsrådsberedningens handbok rekommenderas också kommunerna att använda sig av handboken. Dessutom finns det allmänna råd till kommunerna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:60) och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter med mera. Där sägs bland annat att föreskrifter som meddelas av en kommun lämpligen bör utformas som de föreskrifter som meddelas av en statlig myndighet.

En grundläggande regel är att endast myndighetens egna föreskrifter får finnas i en författning. Dessutom får föreskrifter bara innehålla sådant som myndigheten har rätt att föreskriva enligt bemyndigande i en förordning. En författning får således inte innehålla citat ur andra författningar eller motiv till viss föreskrift. Däremot finns det inte något hinder mot att hänvisa till andra författningar.

Det finns fördelar med att författningar och författningssamlingar utformas på ett enhetligt eller snarlikt sätt. Den som vill orientera sig i regelplanen känner igen sig och hittar lättare. Det har också betydelse för det rättsinformationssystem som regeringen har skapat och som finns tillgängligt på internet under namnet Lagrummet.

Av regeringsformen framgår att rätten att avgöra hur en författning ska tolkas ankommer på domstolarna.

Ingen myndighet, ej heller riksdagen, får bestämma hur domstol ska döma i det enskilda fallet eller hur domstol i övrigt ska tillämpa rättsregel i särskilt fall (1 kap. 2 § regeringsformen).

Ingen myndighet, ej heller riksdagen eller kommuns beslutande organ, får bestämma hur förvaltningsmyndighet ska i särskilt fall besluta i ärende som rör myndighetsutövning mot enskild eller mot kommun eller som rör tillämpning av lag (1 kap. 7 § regeringsformen).

Om det finns ett behov att hjälpa användarna med till exempel bakomliggande författningar och kommentarer till föreskrifter kan det göras i en handbok. I den kan emellertid inte bestämmas hur författningarna ska tolkas, eftersom det vid en eventuell domstolsprövning är domstolen som slutligen avgör hur författningen ska tolkas.

Formella krav

I det följande beskrivs de regler som gäller för statliga myndigheters författningar och hur dessa kan tillämpas i en kommun. En god hjälp har man av Statsrådsberedningens handbok i författningsskrivning ”Myndigheternas föreskrifter (DS 1998:43)”, som på ett klart och enkelt sätt beskriver vad man ska tänka på när det gäller föreskrifter. I några fall som tas upp finns bestämmelser som särskilt gäller för kommunerna. Följs dessa kan man, så långt det är möjligt, vara säker på att författningen uppfyller de krav som en domstol kan komma att ställa vid en eventuell överprövning. Länk för att ladda ner handboken ”Myndigheternas föreskrifter” finns i bilaga 1.

Normalt består en författning av:

- › Författningsrubrik
- › Uppgift om den dag författningen beslutades
- › Ingress
- › Författningstext
- › Bestämmelser om ikraftträdande
- › Övergångsbestämmelser
- › Underskrifter

Exempel på fullständigt utformade föreskrifter finns i bilaga 5.

Rubriken

Den kommun (eller annan myndighet) som beslutar om föreskriften ska anges i rubriken. Dessutom ska rubriken innehålla ordet ”föreskrifter”. Rubriken görs kort, men ska ändå innehålla tillräckligt för att beskriva vad författningen reglerar.

Från och med den 1 juli 2010 gäller förordningen om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter (2007:231). Förordningen gäller alla myndigheter, även kommuner. Den innebär att samtliga landets trafikföreskrifter ska finnas publicerade och sökbara på en särskild webbplats ”Svensk trafikföreskriftssamling, STFS”. Länk till denna webbplats finns i bilaga 1.

EXEMPEL

Västerås kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud att stanna och parkera på Munkgatan;

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg E18 i Värmlands län;

Länsstyrelsens i Värmlands län lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 987 i Kils kommun.

Beslutsdatum

Här ska anges den dag kommunen beslutade om föreskriften. Ordet ”beslutade” används, inte utfärdade eller meddelade. Datumet ska anges i direkt anslutning till rubriken.

EXEMPEL

Beslutade den 5 maj 2016.

Ingress

Författningen inleds med en ingress. I den ska uppgift lämnas om det bemyndigande som kommunens beslutanderätt grundar sig på. Ingressen utformas lämpligen som en separat mening skild från föreskriftstexten. Det är viktigt att bemyndigandet anges korrekt eftersom en felaktig eller otydlig uppgift kan ge föreskriften ett annat innehåll än vad som avsetts. Även om det inte är nödvändigt i samtliga fall finns det risk för att en förenkling kan medföra att man föreskriver sådant som inte avsetts.

Av nedanstående exempel framgår att formuleringarna kan vara något olika. Det går att välja vilken som helst av dessa formuleringar eller någon liknande. Det är dock lämpligt att genomgående välja samma modell i en kommun.

EXEMPEL

Med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) föreskriver Västerås kommun följande.

Trafikverket föreskriver med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

Länsstyrelsen föreskriver följande med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 15 och 3 § trafikförordningen (1998:1276).

Föreskriftstext

Här skrivs den eller de särskilda trafikregler som meddelas genom trafikföreskriften.

Hur regeln formuleras är av största betydelse. Det får inte finnas någon som helst tvekan om vad som har föreskrivits. Trafikanten, trafikingenjören, beslutande politiker, väghållaren, polisen, åklagaren och domaren ska alla, utan att behöva göra egna tolkningar, förstå vad som regleras och var regleringen gäller. Inte minst viktigt är att trafikregeln ska kunna gå att märka ut på ett för trafikanten begripligt sätt.

Transportstyrelsens föreskrifter

Transportstyrelsen är den myndighet som från den 1 januari 2009 beslutar om de flesta tillämpningsföreskrifter rörande trafikregler och vägmärken. Tidigare hade Vägverket och ännu tidigare Trafiksäkerhetsverket dessa bemyndiganden. Under en övergångsperiod kommer det därför att finnas föreskrifter från samtliga dessa myndigheter som rör trafikregler och vägmärken.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter med mera finns exempel på utformning av trafikregler i trafikföreskrifter. Exemplet är främst valda som hjälp för att utforma korrekta trafikregler. Syftet är att vara ett stöd för den som skriver föreskrifter och visa vad som lämpligen ska innefattas i en trafikregel och på vilket sätt den kan byggas upp. Genom att använda samma uttryck och begrepp som i Transportstyrelsens föreskrifter undviks oklarheter och missförstånd.

Innehåller författningen bilaga eller bilagor ska den eller de placeras efter underskrifterna.

EXEMPEL

På Munkgatans västra sida mellan A-gatan och B-gatan får fordon inte stannas eller parkeras.

På Munkgatans västra sida mellan A-gatan och B-gatan får fordon parkeras högst 2 timmar i följd. Tillåtelsen ger inte rätt att stanna eller parkera där det är förbjudet att stanna eller parkera enligt trafikförordningen (1998:1276).

Ikraftträdande

Enligt 13 § lagen om kungörande av lagar och andra författningar ska det framgå av en författning när den träder i kraft. I allmänhet sätts en författning i kraft genom en särskild bestämmelse som är placerad efter författningstexten och eventuella bilagor och skild från det föregående genom ett horisontellt streck.

I de fall författningen endast ska gälla till en viss tidpunkt eller under en viss tidsrymd anges även det i bestämmelsen om ikraftträdande.

Vanligen placeras bestämmelsen om ikraftträdande i slutet av en författning, men kan i vissa fall finnas i själva författningstexten. Tidpunkt för ikraftträdandet väljs med hänsyn till hur författningen ska tillkännages. Eftersom lokala trafikföreskrifter tillkännages bland annat genom vägmärken måste det eftersträvas att tidpunkten för ikraftträdande väljs så att det är möjligt att sätta upp vägmärken den dag författningen träder i kraft.

Den som beslutar om en författning bestämmer också tidpunkten för ikraftträdandet. Det inte möjligt att överlåta detta beslut till någon annan. Det går därför inte att ange att den träder i kraft den dag vägmärken sätts upp. Däremot kan man knyta ikraftträdandet till ett visst förhållande, till exempel den dag en bro öppnas för trafik.

EXEMPEL

Dessa föreskrifter träder i kraft den dag/månad/år.

Dessa föreskrifter träder i kraft den dag/månad/år och gäller till den dag/månad/år.

Upphävande

En författning gäller tills den upphävs. Om författningen endast ska gälla till en viss tidpunkt eller under en viss tidsperiod ska detta anges i författningens bestämmelse om ikraftträdande. Om inte tidsbegränsningen framgår på detta sätt, kan författningen upphävas genom en särskild bestämmelse.

Även en författning som ersätts av en annan författning ska upphävas. Upphävandet sker på samma sätt som den beslutats.

EXEMPEL

Dessa föreskrifter träder i kraft den 6 juni 2016 då Västerås kommuns lokala trafikföreskrifter (1980 2009:51) om förbud att stanna och parkera fordon på Munkgatan ska upphöra att gälla.

Med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) föreskriver Västerås kommun att Västerås kommuns lokala trafikföreskrifter (1980 2009:51) om förbud att stanna och parkera fordon på Munkgatan ska upphöra att gälla den 6 juni 2016.

Underskrifter

Det ska framgå av underskriften vem som fattat beslut om föreskriften. Det finns inget krav att det ska framgå om beslutet tagits av en nämnd eller på delegation, det räcker alltså med namnet på den som fattat beslutet. Om beslutet tagits av en nämnd kan både ordförandes och föredragandes namn anges. På motsvarande sätt kan ett delegationsbeslut anges med både beslutandes och föredragandes namn. Underskrifter kan även göras elektroniskt.

EXEMPEL

På trafiknämndens vägnar:

Eva Karlsson

Sven Nilsson

Löpnummer

I förordningen om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter anges att alla föreskrifter som kommunen beslutar om och kungör på webbplatsen ska tilldelas ett löpnummer. Det ska bestå av organisationskod, årtal och ett nummer som är löpande för kalenderår och åtskiljs från årtalet genom kolon. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter (TSFS 2009:78) finns en bilaga som anger organisationskoden för samtliga Sveriges kommuner.

EXEMPEL

2081 2016:13.

Handläggning och administration

Grunder för handläggning

Serviceskyldighet

Alla myndigheters handläggning styrs av förvaltningslagen (1986:223), det gäller såväl kommunala som statliga myndigheter. Grundläggande är myndigheternas serviceskyldighet vilket framgår av förvaltningslagen 4 §:

Varje myndighet skall lämna upplysningar, vägledning, råd och annan sådan hjälp till enskilda i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. Hjälpen skall lämnas i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet.

Frågor från enskilda skall besvaras så snart som möjligt.

Om någon enskild av misstag vänder sig till fel myndighet, bör myndigheten hjälpa honom till rätta.

Bestämmelserna innebär att en myndighet ska hjälpa enskilda i frågor inom myndighetens verksamhetsområde. Det kan till exempel röra sig om frågor om undantag från bestämmelser, men också att hjälpa till så att den enskilde vänder sig till rätt myndighet.

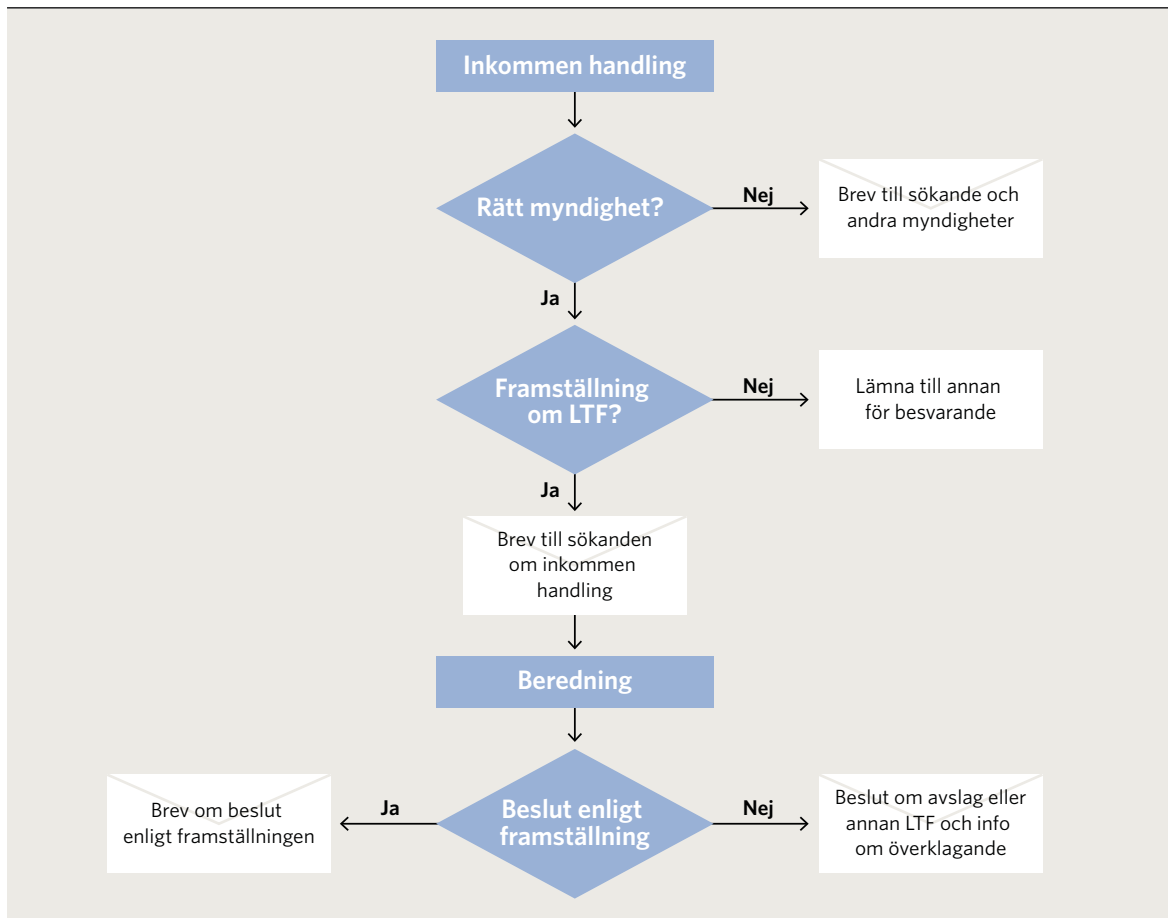
Initiering av ärende

Ärendet initieras av att det kommer in ett förslag eller en framställning. Detta kan ske i muntlig eller skriftlig form. Kommer förslaget muntligt görs en tjänsteanteckning om ärende, nödvändiga uppgifter om den sökande med mera. Framställningen kan göras av en eller flera privatpersoner, en organisation eller en myndighet.

Ärenden kan även inledas genom att den egna myndigheten på eget initiativ tar upp frågan om behovet av att besluta om en trafikföreskrift. Det kan exempelvis handla om en åtgärd för att öka trafiksäkerheten eller att verkställa något som anges i kommunens detaljplaner.

En första kontroll är om ansökan verkligen avser reglering genom trafikföreskrifter och om så är fallet att det är den egna myndigheten som är beslutsmyndighet. Om ansökan rör något annat än en begäran om trafikföreskrift översänds den så snart som möjligt till rätt myndighet eller förvaltning. Samma sak gäller om någon annan än den egna myndigheten har beslutsmandatet. I båda fallen måste den sökande underrättas om att så har skett.

FIGUR 3. Initiering av ärende



Ett ärende påbörjas så snart någon påtalar något, uttrycker ett önskemål, upplever en olägenhet med trafiken etc. Av förvaltningslagens 5 § framgår att det inte finns några formella krav på hur en framställning ska göras eller se ut:

Myndigheterna skall ta emot besök och telefonsamtal från enskilda. Om särskilda tider för detta är bestämda, skall allmänheten underrättas om dem på lämpligt sätt.

Myndigheterna skall också se till att det är möjligt för enskilda att kontakta dem med hjälp av telefax och elektronisk post och att svar kan lämnas på samma sätt.

En myndighet skall ha öppet under minst två timmar varje helgfri måndag–fredag för att kunna ta emot och registrera allmänna handlingar och för att kunna ta emot framställningar om att få ta del av allmänna handlingar som förvaras hos myndigheten. Detta gäller dock inte om en sådan dag samtidigt är mid-sommarafton, julafton eller nyårsafton.

Svar till sökande kan utformas på olika sätt beroende på vad framställningen gäller. Exempel på svarsbrev finns i bilaga 4 och i bilaga 6 finns exempel på brev om avslagsbeslut.



Handläggningstider

Det är viktigt för rättssäkerheten att myndigheterna handlägger sina ärenden utan dröjsmål för att inte den enskilde ska drabbas av att handläggningstiden drar ut på tiden. Detta anges i förvaltningslagen 7 §.

Varje ärende där någon enskild är part skall handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten eftersätts. Vid handläggningen skall myndigheten beakta möjligheten att själv inhämta upplysningar och yttranden från andra myndigheter, om sådana behövs. Myndigheten skall sträva efter att uttrycka sig lättbegripligt. Även på andra sätt skall myndigheten underlätta för den enskilde att ha med den att göra.

Krav på handläggare

Den som handlägger ärenden om trafikföreskrifter bör givetvis ha rätt kunskaper för uppgiften, men några formella krav på utbildning finns inte. De formella krav som finns på handläggaren handlar om förvaltningslagens regler om jäv. Reglerna syftar till att garantera att förvaltningsmyndigheternas handlande präglas av objektivitet och opartiskhet. Denna grundsats innefattar inte bara en skyldighet för myndigheterna att behandla lika fall lika, utan också ett krav på att tjänstemannen inte låter sig påverkas av ovidkommande hänsyn. Jävsreglerna avser att hindra att en myndighetsperson deltar i handläggningen av ett ärende när opartiskheten kan ifrågasättas. I förvaltningslagen 12 § anges följande:

Den som är jävig får inte handlägga ärendet. Han får dock vidta åtgärder som inte någon annan kan vidta utan olägligt uppskov.

Den som känner till en omständighet som kan antas utgöra jäv mot honom, skall självmant ge det till känna. Har det uppkommit en fråga om jäv mot någon och har någon annan inte trätt i hans ställe, skall myndigheten snarast besluta i jävsfrågan.

Den som jävet gäller får delta i prövningen av jävsfrågan endast om myndigheten inte är beslutför utan honom och någon annan inte kan tillkallas utan olägligt uppskov.

Ett beslut i en jävsfråga får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet.

Beredning inom förvaltningen

FIGUR 4. Flödesschema för handläggning av ett ärende



För statliga myndigheter gäller krav på att en konsekvensutredning upprättas innan en föreskrift beslutas. Motsvarande krav gäller inte för kommunerna, men vid mer omfattande eller ingripande regleringar är det lämpligt att göra en analys som beskriver effekterna av de föreslagna åtgärderna. Det som kan beskrivas är till exempel positiva och negativa effekter för olika trafikantgrupper, boende och butiker. Det kan även vara lämpligt att beskriva de alternativa åtgärder som har övervägts.

Det är ingen skillnad i handläggningen för införande eller upphävande av en föreskrift.

Muntlig handläggning och anteckningar

Enligt förvaltningslagen 14 § är en myndighet i vissa fall skyldig att acceptera att uppgifter lämnas muntligt.

Vill en sökande, klagande eller annan part lämna uppgifter muntligt i ett ärende som avser myndighetsutövning mot någon enskild, skall han få tillfälle till det, om det kan ske med hänsyn till arbetets behöriga gång.

I andra fall bestämmer myndigheten om handläggningen skall vara muntlig. Myndigheten skall särskilt beakta att muntlig handläggning kan underlätta för enskilda att ha med den att göra.

Lämnas uppgifter exempelvis genom ett telefonsamtal är myndigheten skyldig att göra anteckningar om dessa i de fall uppgifterna kan ha betydelse för utgången i ärendet. Uttrycket ”kan ha betydelse” innebär normalt att anteckningar görs i ärendet. Är uppgifter som lämnas muntligen komplicerade finns risk för att det kan bli fel när anteckningar görs. Om det finns risk för missförstånd kan det vara lämpligt att skicka anteckningarna till den som lämnat uppgifterna med en begäran om bekräftelse på att de lämnade uppgifterna uppfattats rätt.

Uppgifter som en myndighet får på annat sätt än genom en handling och som kan ha betydelse för utgången i ärendet skall antecknas av myndigheten, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild.

Obligatoriska yttranden

Enligt trafikförordningen 10 kap. 5 § ska kommunen ge Polismyndigheten och den statliga väghållningsmyndighet (Trafikverkets region) som berörs tillfälle att yttra sig över föreskrifter om hastigheter och lokala trafikföreskrifter man planerar att besluta.

Innan en kommun beslutar föreskrifter om hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § andra stycket eller lokala trafikföreskrifter enligt 1 § ska Polismyndigheten och den statliga väghållningsmyndighet som berörs lämnas tillfälle att yttra sig.

Polismyndigheten ska **alltså** alltid få en remiss medan Trafikverkets region endast behöver vara remissinstans i de fall då myndigheten berörs, exempelvis då kommunen planerar beslut om tätbebyggt område eller en ny hastighetsbegränsning i anslutning till en statlig väg.

Formerna för hur remissen ska gå till kommer kommunen lämpligen överens om med respektive part. Man kan ha möten där det förs protokoll/anteckningar eller man kan skicka remissen via mejl. Hos Polismyndigheten ska man ha en dele-

gationsordning som ger viss eller vissa utpekade poliser rätten att besvara kommunens remiss.

Skälet till att kommunens förslag ska gå på remiss är att Polismyndigheten respektive Trafikverkets region ska kunna påverka förslaget och ytterst kunna överklaga det. Det är viktigt att kommunen är medveten om att en föreskrift som beslutas utan att Polismyndigheten/Trafikverkets region fått möjlighet att yttra sig inte är giltig eftersom den inte tillkommit i laga ordning. Varken polisen eller Trafikverkets region är dock skyldiga att ge kommunen något svar, varför det kan vara bra att också komma överens om att ett uteblivet svar innebär att man inget har att invända. För att kommunen ska kunna visa att ett ärende faktiskt har skickats på remiss ska detta dokumenteras i aktuellt ärende.

Om en enskild väg särskilt berörs ska också ägaren av den vägen ges tillfälle att yttra sig. Detsamma gäller om mark särskilt berörs. För enskilda vägar som endast i mindre utsträckning trafikeras av allmänheten får vissa lokala trafikföreskrifter bara beslutas om vägens ägare medger detta. (10 kap. 6 § första stycket TrF).

Om en enskild väg särskilt berörs i ett ärende om lokal trafikföreskrift skall ägaren till den enskilda vägen ges tillfälle att yttra sig under beredningen. Detsamma gäller ägaren till mark som särskilt berörs.

Lokala trafikföreskrifter för enskilda vägar som endast i mindre utsträckning används av allmänheten för trafik får meddelas endast efter medgivande av vägens ägare. Medgivande behövs dock inte om föreskrifterna avser:

- 1. hastighet,*
- 2. reglering av trafiken i korsning med järnväg eller spårväg,*
- 3. reglering av trafiken vid vägens anslutning till en väg som inte är enskild eller till en enskild väg som i större utsträckning används av allmänheten för trafik,*
- 4. eller reglering av trafiken vid en tävling som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till enligt 3 kap. 84 §.*

Den som meddelar sådana lokala trafikföreskrifter som inte får meddelas utan medgivande av vägens ägare, skall också erinra vägens ägare om bestämmelserna om utmärkning.

I vissa fall kan också andra instanser inom kommunen behöva yttra sig vilket kan ske muntligt. Då måste anteckningar göras om vad som har sagts. På motsvarande sätt kan det finnas skäl att externa intressenter som köpmannaföreningar och trafikföretag som berörs får yttra sig. Om sådana remisser och förfrågningar står det i förvaltningslagens 13 §.

Innan en myndighet inhämtar yttrande genom remiss skall den noga pröva behovet av åtgärden. Behöver yttrande inhämtas från flera, skall det göras samtidigt, om inte särskilda skäl föranleder något annat.

Om det inte är obehövt, skall det anges i remissen i vilka avseenden och inom vilken tid yttrande önskas.

Kommunicering

Den som är part i ett ärende hos en myndighet har rätt att ta del av det material som myndigheten grundar sitt avgörande på. En sådan rätt är nödvändig för att parten ska kunna bevaka sina intressen i ärendet. Bland annat behövs tillgång till handlingarna i ärendet för att bemöta påståenden och komplettera utredningsmaterialet. Genom insyn i materialet kan vederbörande också kontrollera hur myndigheten handlägger ärendet. Förfarandet regleras i 16 § förvaltningslagen.

En sökande, klagande eller annan part har rätt att ta del av det som har tillförts ärendet, om detta avser myndighetsutövning mot någon enskild. Rätten att ta del av uppgifter gäller med de begränsningar som följer av 10 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Beslut i ett ärende får enligt 17 § förvaltningslagen – med vissa undantag – bara fattas om parten fått ta del av vad som tillförts ärendet.

Ett ärende får inte avgöras utan att den som är sökande, klagande eller annan part har underrättats om en uppgift som har tillförts ärendet genom någon annan än honom eller henne själv och han eller hon har fått tillfälle att yttra sig över den, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild. Myndigheten får dock avgöra ärendet utan att så har skett:

1. *Om avgörandet inte går parten emot, om uppgiften saknar betydelse eller om åtgärderna av någon annan anledning är uppenbart obehövliga,*
2. *-----*
3. *om det kan befaras att det annars skulle bli avsevärt svårare att genomföra beslutet i ärendet, eller*
4. *om avgörandet inte kan uppskjutas.*

Myndigheten bestämmer om underrättelsen ska ske muntligt, genom vanligt brev, genom delgivning eller på något annat sätt.

Bestämmelserna i denna paragraf understryker vikten av att ordentligt dokumentera vad som tillförs ett ärende. Om exempelvis en gemensam besiktning med Polismyndigheten görs av en plats som är föremål för prövning av hastighetsbegränsning så är det viktigt att dokumentera vad som kommit fram. Varje deltagare kan lämna ett eget yttrande eller så kan ett gemensamt protokoll upprättas. Det viktiga är att alla framförda synpunkter finns dokumenterade.

Underrättelsen kan ske på olika sätt men det vanligaste är genom brev. Den som underrättas måste också få skälig tid att yttra sig innan ärendet avgörs, normalt minst tre veckor.

Föredragning och beslut

Ärendet föredras för beslutande nämnd med motivering, redogörelse för inkomna yttranden och andra synpunkter, förslag till beslut och trafikföreskrift. Om beslutanderätten har delegerats till en mindre grupp som arbetsutskott eller till tjänsteman, görs motsvarande föredragning för dessa.

Delegering

Det är inte nödvändigt att kommunens trafikföreskrifter beslutas i den nämnd som fullmäktige har lämnat detta mandat till. Nämnden har nämligen rätt att delegera beslutsrätten på följande sätt enligt kommunallagen 6 kap 33 §:

En nämnd får uppdra åt ett utskott, åt en ledamot eller ersättare eller åt en anställd hos kommunen eller landstinget att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden, dock inte i de fall som avses i 34 §.

Ett trafikärende kan alltså behandlas på två sätt, antingen som ett ordinarie beslut i nämnden eller som ett beslut på uppdrag av nämnden, s.k. delegationsbeslut. Vilka ärenden som kan delegeras ska anges i nämndens reglemente eller framgå av ett särskilt beslut. Beslut som har fattats genom delegation ska anmälas till nämnden, som också bestämmer i vilken ordning detta ska ske.

Om ärendet beslutats i nämnden är det vanligtvis ordföranden som skriver under författningsbeslutet. Är det ett beslut enligt delegation är det den som har fått delegationen som är beslutande på nämndens vägnar. I beslut om delegering ska anges vem som ska skriva under beslutet. Nämndens delegation påverkar inte dess rätt att själv besluta i sådana frågor som den har delegerat. Om däremot ett beslut tagits på delegation kan nämnden inte ändra utan att först upphäva beslutet som tagits på delegation.

I kommunallagen 6 kap. 34 § anges främst följande ärenden som inte kan delegeras:

1. Ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet.
2. Framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats.
3. Ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.
4. Ärenden som väckts genom medborgarförslag och som överlåtits till nämnden.

Den främsta anledningen till att dessa ärenden inte får delegeras har varit att nämnden ska behålla sitt övergripande ansvar för nämndens hela verksamhetsområde. Inom den ram som anges i 33 § och 34 § bestämmer nämnden själv om delegering. Delegationen kan göras såväl i hela ärendegrupper som i enskilda ärenden. Ett ärende kan också delegeras helt eller delvis.

Delegationen innebär inte ett krav på delegaten att besluta om denne anser att beslutet till exempel inte är författningensligt eller om ärendet är av så stor vikt att beslutet bör återgå till överordnad eller nämnden.

En nämnd kan när som helst återkalla en delegation. Det kan göras generellt eller i ett särskilt ärende. Nämnden har också rätt att utan vidare ta över och fatta beslut i ett delegerat ärende. Det kan förekomma när ett ärende oförmodat har fått en principiell betydelse och det därför är viktigt att nämnden själv beslutar i ärendet.

Det är viktigt att delegationsordningen är rätt beslutad och används på rätt sätt av den som har fått delegation. I annat fall finns det risk för att delegationen inte blir gällande.

Om nämnden uppdrar åt en förvaltningschef att fatta beslut får nämnden överlåta åt förvaltningschefen att i sin tur överlåta åt en annan anställd inom kommunen att fatta beslut. Sådana beslut ska anmälas till förvaltningschefen. Om en förvaltningschef betjänar flera nämnder avgör varje nämnd för sig om vidaredelegation får förekomma inom dess område. En nämnd har samma möjligheter att ingripa i vidaredelegation som i ordinarie delegation.

Beslut

När nämnden ska besluta i ett ärende kan den i princip bara säga ja eller nej till det upprättade förslaget. Ändringar vid sittande bord kan bara göras om de föreslagna ändringarna ryms inom den beredning som föregått ärendet. Om nämnden vill göra en mer grundläggande ändring måste ärendet återgå för ny beredning med bland annat ny kommunikering. Sedan nämnden fattat sitt beslut får bara redaktionella ändringar ske av den föreskrift som nämnden beslutat om.

Enligt 6 kap. 30 § kommunallagen blir bestämmelserna om protokollföring vid fullmäktiges sammanträden i princip tillämpliga även när en nämnd sammanträder. Medborgarna ska genom protokollet kunna följa vilka beslut som fullmäktige eller en nämnd har fattat och hur ärendena har handlagts och behandlats.

Trafikföreskriften behöver inte vara formulerad i protokollet. Handläggningen underlättas dock om det i beslutet hänvisas till en fullständig föreskrift i bilaga.

En trafikföreskrift måste ställas upp på ett visst sätt för att få publiceras i STFS – se kapitel 3 under *”Hur ser en författning ut”*. Mot den bakgrunden kan själva föreskriften utformas senare med utgångspunkt i det fattade beslutet så som det beskrivs i protokollet.

Underrättelse till sökanden

Hur en sökande ska underrättas regleras i 21 § förvaltningslagen.

En sökande, klagande eller annan part skall underrättas om innehållet i det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet, om detta avser myndighetsutövning mot någon enskild. Parten behöver dock inte underrättas, om det är uppenbart obehövt.

Om beslutet går parten emot och kan överklagas, skall han underrättas om hur han kan överklaga det. Han skall då också underrättas om sådana avvikande meningar som avses i 19 § eller som har antecknats enligt särskilda bestämmelser.

Myndigheten bestämmer om underrättelsen skall ske muntligt, genom vanligt brev, genom delgivning eller på något annat sätt. Underrättelsen skall dock alltid ske skriftligt, om parten begär det.

Denna paragraf tillämpas också när någon annan som får överklaga beslutet begär att få ta del av det.

Ett beslut som går den sökande emot måste enligt 20 § förvaltningslagen innehålla de skäl och motiveringar som har bestämt utgången. Trafikföreskrifter är dock så kallade normbeslut, dvs. beslut som berör en större grupp eller alla trafikanter och som normalt inte innehåller någon motivering. Om skälen har utlämnats ska man dock på begäran av den som är part om möjligt upplysa den sökande om dem i efterhand.

Kungörande

Svensk trafikföreskriftssamling och RDT

Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) är den särskilda webbplatsen enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter där samtliga kungjorda trafikföreskrifter är tillgängliga utan avgift för var och en, se sfts.se. Webbplatsen hämtar sina uppgifter från Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter, i dagligt tal ofta kallad RDT, dit kommunerna ska rapportera in sina föreskrifter.

Från och med den 1 juli 2010 ska alla trafikföreskrifter kungöras elektroniskt och finnas tillgängliga på webbplatsen STFS. Äldre föreskrifter som inte hade kungjorts på webbplatsen senast den 31 december 2010 upphörde då att gälla. Varje beslutsmyndighet ansvarar för att föreskrifterna är riktiga och att de i elektronisk form förs över till Transportstyrelsen.

Med STFS försvann kravet på kungörande av de statliga myndigheternas trafikföreskrifter i författningssamling och att kommunens trafikföreskrifter skulle tas in i en särskild liggare. Kravet på underrättelse har också ändrats så att den som beslutar om en föreskrift enbart ska underrätta berörd väghållningsmyndighet samt sådana markägare och ägare av enskilda vägar som särskilt berörs (10 kap. 12 § trafikförordningen). Däremot finns kravet på att föra in sådana föreskrifter som inte ska eller behöver märkas ut i en ortstidning kvar.

I förordningens 2–4 §§ regleras vilka föreskrifter som ska kungöras, vem som ansvarar för att rätt uppgifter publiceras och att kungörelse sker snabbt. I 2 § nedan återges bara de föreskrifter som en kommun ska kungöra.

2 §. Denna förordning tillämpas på följande slag av trafikföreskrifter:

- ✦ *Föreskrifter enligt 3 kap. 17 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) (30 eller 40 km/h nom tätbebyggt område).*
- ✦ *Föreskrifter enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen. (Höjning eller sänkning av allmänna bärighetsklasser).*
- ✦ *Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen. (Samtliga lokala trafikföreskrifter).*
- ✦ *Föreskrifter enligt 10 kap. 14 § första stycket c trafikförordningen. (Särskilda trafikregler vid vägarbete/"väghållarbeslut").*

3 §. En myndighet, vars föreskrifter skall kungöras på webbplatsen, ansvarar för att uppgifterna är riktiga och att de förs på ett säkert sätt i elektronisk form till Transportstyrelsen.

4 §. Föreskrifter skall kungöras så snart det kan ske och i så god tid som möjligt innan de träder i kraft.

Transportstyrelsen beslutar också om de föreskrifter som behövs för att verkställa förordningen, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:78) och allmänna råd om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

De myndigheter (kommuner, länsstyrelser, Trafikverket, statliga väghållningsmyndigheter, polismyndigheter, försvarsmakten och Transportstyrelsen) som beslutar om trafikföreskrifter som ska kungöras på webbplatsen kan skicka dem till Transportstyrelsen genom att:

1. Använda ett särskilt anpassat IT-stöd från extern programvaruleverantör eller
2. utnyttja de leveransfunktioner som finns på webbplatsen.

Krav på utmärkning med vägmärken

Grundregeln i 10 kap. 13 § trafikförordningen är att lokala trafikföreskrifter ska märkas ut med vägmärken.

13 § I följande fall ska föreskrifter som gäller på väg märkas ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen. Det samma gäller föreskrifter som gäller i terräng, om det finns skäl till det.

1. Hastighetsbegränsningar och föreskrifter om högsta tillåten hastighet enligt 3 kap. 17 § och 9 kap. 1 §.
2. Föreskrifter om bärighetsklass 2 eller 3 enligt 4 kap. 11 §.
3. Särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 1 §.
4. Särskilda trafikregler som meddelats genom föreskrifter enligt 14 §.

Uppsättning av vägmärken ska om möjligt ske den dag föreskriften träder i kraft. En mindre tidsförskjutning kan vara acceptabel. I de fall en ny föreskrift ska börja gälla en viss dag är det vanligen ingen olägenhet om utmärkningen sker någon eller några dagar senare med hänvisning till att föreskriften inte tillämpas innan utmärkning skett. Motsatsen gäller om en föreskrift upphävs, eftersom föreskriften gäller, men inte kan tillämpas då utmärkningen av den inte är rätt.

En föreskrift måste märkas ut även om den överklagats. Att avstå från utmärkning i avvaktan på ärendets slutliga avgörande är inte tillåtet. En föreskrift ska utmärkas när den träder i kraft om det inte finns beslut om inhibition, dvs. att den överprövande myndigheten beslutat att inställa verkställigheten.

Undantag från utmärkningsskyldighet

I 10 kap. 13 a § trafikförordningen anges gällande undantag från utmärkningsskyldigheten.

Trots vad som anges i 13 § gäller följande:

1. Särskilda trafikregler om att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller miljözon behöver inte märkas ut.
2. Hastighetsgränser enligt 3 kap. 17 § första eller tredje stycket behöver inte märkas ut vid sådan väg som avses i 3 kap. 21 § andra stycket.
3. Om särskilda trafikregler eller föreskrifter om hastighet meddelas så att två likadana trafikregler eller hastighetsbegränsningar gränsar till varandra behöver utmärkning inte ske i gränsen mellan dem.

4. Särskilda trafikregler som är tillämpliga endast under viss tid eller under vissa förhållanden behöver inte vara utmärkta då de inte är tillämpliga. De tidsbegränsningar eller andra förhållanden som ska föreligga för att en trafikregel ska vara tillämplig behöver inte märkas ut om den endast märks ut när den är tillämplig.
5. Särskilda trafikregler om transport av farligt gods behöver märkas ut endast om det finns skäl till det.
6. De särskilda trafikregler som föreskrifter enligt 14 § avviker från behöver inte märkas ut.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om och i enskilda fall medge ytterligare undantag från utmärkningsskyldigheten i fråga om vägar med lite trafik eller om det finns andra särskilda skäl till det och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Detta gäller dock inte i fråga om föreskrifter om högsta tillåten hastighet.

I Transportstyrelsens författningssamling (TSFS 2015:60 kap. 9) finns också ett antal undantag från utmärkningsskyldigheten. Till exempel behöver inte förbud mot att parkera fordon över viss längd eller över viss bruttovikt inom tätbebyggt område eller del av ett sådant märkas ut.

Annonsering

Av sista stycket i 13 a § i 10 kap. trafikförordningen framgår att om föreskrifter om hastighet samt särskilda trafikregler inte ska eller behöver märkas ut ska de föras in i en ortstidning. Hur annonseringen då ska göras finns reglerat i lag (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet med mera. Där anges i 3 § hur kungörelse ska ske i ortstidningar och där finns föreskrifter om i vilka dagstidningar som kungörelser ska införas.

Om det i en författning anges att införande ska ske i ortstidning betyder det att införandet ska ske enligt de bestämmelser som finns i lagens 3 §. Det innebär att kungörelsen ska annonseras i den eller de lokala dagstidningar som kan beräknas vara spridda till:

- ▶ Minst 5 procent av hushållen ”i orten” eller, om någon tidning inte kan beräknas ha denna spridning, om den tidningen kan beräknas vara spridd till
- ▶ minst 50 procent av hushållen i viss kommun inom det berörda området.

Dagstidning definieras i lagen som allmän nyhetstidning av dagspress karaktär, som normalt utkommer med minst ett nummer i veckan och som har en på vardagar i huvudsak abonnerad upplaga. Lösnummersålda kvällstidningar och gratisdistribuerade annonsblad ingår alltså inte i vad som avses med en ortstidning.

För att kunna tillämpa lagen krävs att den som handlägger kungörandet har kännedom om till vilket geografiskt område ("orten") som kungörandet ska riktas för att nå målgruppen och dagstidningarnas spridning inom området.

Storstadstidningar ska tas i anspråk för obligatoriskt kungörande endast inom sitt lokala spridningsområde. För i Stockholm utgivna dagstidningar gäller enligt lagens förarbeten att Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet är att betrakta som lokala dagstidningar endast i Storstockholmsområdet. Förorstadstidningar som utkommer i Göteborg och Malmö innebär benämningen lokala dagstidningar att de ska användas för kungörande endast inom det område mot vilket tidningens lokala nyhetsbevakning är inriktad.

Presstödsnämnden ger ut en aktuell förteckning över vilken hushållstäckning de olika lokaltidningarna har. Deras redovisning av ortspressens spridning och annonspriser per län och kommun hittar man på Presstödsnämndens webbplats. Länken till denna finns i bilaga 1.

Straffrihetsgrund

En föreskrift gäller i och med att den är beslutad. Det är en helt annan sak att överträdelse inte kan beivras om inte kungörandet till alla delar fullgjorts. Följande så kallad straffrihetsgrund finns i 14 kap. 14 § trafikförordningen:

Ansvar för överträdelse av föreskrifter om högsta tillåtna hastighet enligt 3 kap. 17 § andra eller fjärde stycket, föreskrifter om bärighetsklasser enligt 4 kap. 11 §, föreskrifter om högsta tillåtna hastighet enligt 9 kap. 1 § tredje stycket, lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § eller föreskrifter enligt 10 kap. 14 § får dömas ut endast om föreskrifterna har:

1. Märkts ut i enlighet med bestämmelserna i 10 kap. 13 §, och
2. kungjorts i enlighet med bestämmelserna i 1 § förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

Ansvar får, trots andra stycket, dömas ut om:

1. Utmärkning inte har skett eftersom undantag från utmärkningsskyldigheten gäller enligt 10 kap. 13 a §, eller enligt föreskrifter eller ett beslut i enskilt fall som har meddelats av Transportstyrelsen med stöd av samma paragraf, och föreskriften har förts in i en ortstidning,
2. eller bristerna i utmärkningen är utan betydelse för trafikantens förståelse av trafikregleringen.

Om ansvar för överträdelse av föreskrifter som har meddelats med stöd av 41 § väglagen (1971:948) finns bestämmelser i 71 § samma lag.

Följande bestämmelser om straffrihetsgrund finns också i 2 § förordningen om felparkeringsavgift (1976:1128).

Parkeringsanmärkning för överträdelse av lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) eller föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen får meddelas endast om föreskrifterna i sådana fall då det skall ske har:

1. Märkts ut enligt bestämmelserna i 10 kap. 13 § trafikförordningen,
2. kungjorts enligt bestämmelserna i 1 § förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter, och
3. förts in i ortstidning enligt 10 kap. 13 a § tredje stycket trafikförordningen.

Parkeringsanmärkning får, trots vad som anges i första stycket 1, meddelas om bristerna i utmärkningen är utan betydelse för trafikantens förståelse av trafikregleringen.

Trafikanterna har berättigade krav på att lokala trafikföreskrifter märks ut på ett tydligt sätt. Bestämmelserna om straffrihetsgrund understryker därmed betydelsen av att föreskrifterna bereds, beslutas och tillkännages på ett korrekt sätt.

Överklaganden och omprövning

Bestämmelser om överklagande

En kommunal nämnds beslut om trafikföreskrifter får överklagas till länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut får överklagas till Transportstyrelsen. Transportstyrelsens beslut får inte överklagas. De statliga väghållningsmyndigheterna och Polismyndigheten får överklaga en nämnds eller en länsstyrelses beslut enligt 6 § lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor.

Förvaltningslagen innehåller grundläggande regler för hur myndigheter i stat och kommun ska handlägga sina ärenden och sköta kontakterna med allmänheten. Ett beslut ska överklagas skriftligt. Det räcker alltså inte med att klaganden muntligen underrättar beslutsmyndigheten om att han eller hon är missnöjd med ett beslut. Skrivelsen med överklagandet ska också innehålla uppgift om vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som begärs. Skrivelsen adresseras till överklagningsmyndigheten men ska ges eller skickas till beslutsmyndigheten. Syftet med detta är bland annat att myndigheter ska kunna ompröva sina beslut i samband med att besluten överklagas (se 27 och 28 §§ förvaltningslagen).

Mallar för överklagande och omprövning finns i bilaga 6.

Är skrivelsen ett överklagande eller en begäran om omprövning?

När en kommun beslutat en trafikföreskrift kan det ibland komma in brev eller mejl med kritiska synpunkter på beslutet. Svar på följande frågor kan ge ledning om det är fråga om ett överklagande eller en begäran om omprövning.

- › Innehåller skrivelsen ett yrkande om prövning av högre instans?
- › Är det en begäran om att ompröva beslutet?
- › Till vilken myndighet är skrivelsen ställd?
- › Innehåller skrivelsen ordet ”överklaga”?
- › Har skrivelsen kommit in under klagotiden?

Vid osäkerhet kan det finnas skäl att fråga parten om hur skrivelsen ska uppfattas. Går det inte att få tag i parten inom rimlig tid behandlas skrivelsen normalt som ett överklagande om den innehåller en begäran om en ändring av beslutet.

Ska beslutet omprövas?

I 27 § förvaltningslagen (1986:223) finns följande regler för när ett beslut ska omprövas:

Finner en myndighet att ett beslut, som den har meddelat som första instans, är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, skall myndigheten ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Skyldigheten gäller även om beslutet överklagas, såvida inte klaganden begär att beslutet tills vidare inte skall gälla (inhibition).

Skyldigheten gäller inte, om myndigheten har överlämnat handlingarna i ärendet till en högre instans eller om det i annat fall finns särskilda skäl mot att myndigheten ändrar beslutet.

Paragrafen är tillämplig även om beslutet inte är överklagbart. Skyldigheten att ompröva gäller oberoende av begäran.

Följande förutsättningar måste vara uppfyllda för att myndigheten ska vara skyldig att ompröva sitt beslut.

1. Beslutet är uppenbart oriktigt.
2. Beslutet kan ändras snabbt och enkelt.
3. Ändringen kan ske utan nackdel för någon part.

Senare inträffade omständigheter kan medföra att beslutet framstår som felaktigt eller olämpligt även om beslutet var riktigt vid tillkomsten. I sådana fall ska beslutet omprövas.

Omprövningsskyldigheten gäller normalt inte när det krävs ytterligare utredning i ärendet. Skyldighet att ompröva beslutet gäller heller inte när den klagande begär inhibition, dvs. att det överklagade beslutet tills vidare inte ska gälla, när myndigheten har överlämnat handlingarna till en högre instans eller när det finns skäl som talar mot att myndigheten ändrar beslutet.

Omprövningsbeslut enligt 27 § förvaltningslagen ska normalt fattas på samma nivå inom myndigheten som det tidigare beslutet. Om möjligt ska man också ha samma beslutsfattare vid båda tillfällena.

Begäran om omprövning utan att parten överklagat

Har någon begärt en omprövning utan att överklaga ska kommunen fatta ett formellt beslut med anledning av den klagandes begäran.

Ändring av det överklagade beslutet

I förvaltningslagens 28 § finns följande bestämmelse om regler när en myndighet själv ändrar ett beslut på det sätt som klaganden begärt:

Ett överklagande av en myndighets beslut förfaller, om myndigheten själv ändrar beslutet så som klaganden begär. I så fall tillämpas inte 24 och 25 §§.

Ändrar myndigheten beslutet på annat sätt än klaganden begär, skall överklagandet anses omfattas av det nya beslutet, om inte avvisning skall ske enligt 24 §.

Har myndigheten ändrat beslutet enligt den klagandes begäran ska något överlämnande till den högre instansen inte ske.

Om man ändrar beslutet så att överklagandet förfaller bör det finnas en upplysning om detta i det nya beslutet.

Om kommunen ändrar sitt beslut på annat sätt än klaganden begär ska överklagandet omfatta det nya beslutet. Klaganden slipper på så sätt att överklaga två gånger. Det nya beslutet ska följa med de handlingar som överlämnas till överinstansen. Om man är tveksam till om omprövningsbeslutet helt tillgodoser klagandens begäran ska överklagandet alltid vidarebefordras till den högre instansen. Detsamma gäller om överklagandet förlorar sin aktualitet av någon annan anledning.

Om kommunen anser att det inte finns anledning till en omprövning meddelar man sitt ställningstagande till överinstansen i samband med överlämnandet.

Har överklagandet kommit in i rätt tid?

Ett överklagande ska normalt ha kommit in till beslutsmyndigheten inom tre veckor från den dag den klagande tog del av beslutet. Med orden ”tog del av” menas både fall då klaganden formellt delgavs beslutet och fall då klaganden på något annat sätt fick reda på innehållet i beslutet.

Med rätt tid avses den tre veckors tid som föreskrivs i 23 § förvaltningslagen. Notera dock att trafikföreskrifter tillkännages vid mer än ett tillfälle. Överklagningstiden räknas då från dagen för det sista föreskrivna tillkännagivandet.

Enligt förvaltningslagen 24 § första stycket prövar den myndighet som har meddelat det överklagade beslutet om skrivelsen med överklagande har kommit in i rätt tid. Har skrivelsen kommit in för sent, ska myndigheten som huvudregel avvisa den.

För att ett överklagande ska tas upp till prövning krävs även att en del andra förutsättningar är uppfyllda, till exempel ska beslutet vara överklagbart och klaganden ska ha klagorätt. Dessa förutsättningar prövas av den högre instansen. Beslutsmyndigheten ska alltså inte pröva överklagbarhetsfrågan, se till exempel JO 2004/05 s. 373 (en kommunal nämnd gjorde fel när den prövade överklagbarhetsfrågan och avvisade överklagandet i stället för att överlämna handlingarna till den högre instansen).

Överlämnande till den högre instansen

Överlämnandet ska ske utan dröjsmål (se skyndsamhetskravet i 7 § förvaltningslagen). Normalt ska överlämnandet ske inom en vecka. När klaganden begär inhibition kan särskild skyndsamhet krävas vilket normalt är en till två dagar.

TABELL 2. Tidslinje tillkännagivanden och överklaganden

Åtgärd	Tid
Beslut	X
Kungörande på Svensk trafikföreskriftssamling	X
Annons	X
Ikraftträdande	X
Uppsättning vägmärke	X
Överklagningstid börjar räknas	X

Vem beslutar om lokala trafikföreskrifter?

Tättbebyggt område

Enligt Statistiska Centralbyråns beräkningar finns cirka 2 000 tätorter i Sverige. Grundregeln är att en tätort ska ha över 200 invånare och att avståndet mellan husen normalt inte är mer än 200 meter. Undantag kan göras i de fall då hussamlingar med ett avstånd på över 200 meter ändå bedöms ligga inom en större orts influensområde.

I trafiksammanhang används däremot begreppet tättbebyggt område, vilket alltså inte är detsamma som tätort. Vad som är tättbebyggt område beslutar varje kommun med utgångspunkt från vilket område som har stads- eller bykaraktär.

Bemyndigandet att meddela lokala trafikföreskrifter är i princip delat mellan kommunen och länsstyrelsen (10 kap. 3 § trafikförordningen). Grundprincipen är att kommunen bestämmer om lokala trafikföreskrifter inom tättbebyggt område, både för de vägar där kommunen själv är väghållare och enskilda vägar, där till exempel en vägförening eller samfällighet är väghållare. Kommunen meddelar också lokala trafikföreskrifter i terräng oavsett om terrängen är belägen inom eller utanför tättbebyggt område.

När staten är väghållare för en väg genom tättbebyggt område beslutar dock kommunen bara lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning och om stannande och parkering. Andra föreskrifter, till exempel huvudled och viktbegränsningar, beslutar länsstyrelsen om. Dessutom beslutar länsstyrelsen om väjningsplikt och stopplikt på vägar i korsning som ansluter till den statliga vägen.

Utanför det tättbebyggda området beslutar kommunen bara om lokala trafikföreskrifter för terräng och sådana vägar som kommunen är väghållare för. Det handlar då om gator inom detaljplanelagt område med kommunalt huvudmannaskap eller allmän väg där kommunen är väghållare. Länsstyrelsen meddelar lokala trafikföreskrifter i andra fall.

FIGUR 5. Beslutsmandat lokala trafikföreskrifter från 1999-12-01



Inskränkningar i rätten att utfärda lokala trafikföreskrifter

För enskilda vägar – både inom och utom tätbebyggt område – är det ägaren av vägen som bestämmer vilken trafik med motordrivna fordon som ska få förekomma på vägen. Det betyder att det inte är möjligt att genom lokal trafikföreskrift förbjuda trafik på enskild väg med motordrivna fordon, visst eller visst slag av dessa fordon, och inte heller utfärda föreskrifter om vikt, längd och bredd för sådana fordon. Dessa frågor ska vägens ägare besluta om och märka ut med vägmärke eller på annat tydligt sätt (10 kap. 10 § trafikförordningen).

I trafikförordningen 10 kap. 14 § anges fall när andra myndigheter än kommun och länsstyrelse får besluta om trafikregler inom bland annat områden där kommunen beslutat om lokala trafikföreskrifter. Där föreskrivs att Polismyndigheten får ta sådana beslut i samband med till exempel trafikövervakning eller en olycka, Tullverket i samband med punktskattekontroller och väghållningsmyndigheten i samband med vägarbeten eller skador på en väg. I dessa fall handlar det alltså inte om lokala trafikföreskrifter utan om föreskrifter med tillfälliga inskränkningar under kortare tid för trafikanterna, till exempel lägre hastighet, förbud mot omkörning etc.

Bestämmelser för vissa trafikanter eller fordon

I trafikförordningen 10 kap. 2 § regleras också kommunernas möjlighet att i sina lokala trafikföreskrifter utfärda bestämmelser för en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag eller fordon med last av viss beskaffenhet. Det kan handla om att man vill förbjuda tunga fordon på vissa gator, att man vill sänka hastigheten på vissa gator eller tidsbegränsa tillåten parkering för ett visst fordonsslag. De lokala trafikföreskrifter som inte kan inskränkas till någon av dessa kategorier är bland annat föreskrifter om väjningsplikt och stopplikt.

I samma paragraf i trafikförordningen finns också föreskrifter om kommunernas rätt att införa boendeparkering, reserverade parkeringsplatser för utländska beskickningar och rätten att införa dubbförbud på vissa vägar.

Se vidare bilaga 2.

Trafikregler – Vad kommunen får besluta om?

I det följande redovisas de särskilda trafikregler som kommunerna får besluta om i form av trafikföreskrifter. En föreskrift kan gälla en viss väg/gata, en väg-/gatusträcka eller samtliga vägar/gator inom ett visst område. Den kan också gälla ett område eller en färdled i terräng. En föreskrift får inte avse något som redan finns som allmän trafikregel i trafikförordningen.

De avslutande råden i kapitlen nedan om hur en föreskrift bör utformas är i huvudsak hämtade från Transportstyrelsens författningssamling ”Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:60) och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter med mera”. Där finns ytterligare ett antal exempel på hur trafikregler bör formuleras, särskilt trafikregler inom parkeringsområdet.

I bilaga 3 finns en lathund för de olika beslutsmandaten.

Avgränsning av tätbebyggt område

Vad som är tätbebyggt område beslutar varje kommun med utgångspunkt från följande kriterium som finns i trafikförordningen 10 kap. 9 §:

Ett område får förklaras vara tätbebyggt område om det har stads- eller bykaraktär eller annars har därmed jämförbart vägnät och bebyggelse.

Genom lokala trafikföreskrifter beslutar kommunen vad som är tätbebyggt område och anger oftast

gränsen för detta på en karta tillsammans med beslutet. Genom beslutet blir det fastställt var respektive bashastighet gäller, dvs. 50 km/tim inom och 70 km/tim utanför det tätbebyggda området (3 kap. 17 § trafikförordningen).

Ett beslut om tätbebyggt område är ett beslut om var kommunen resp. länsstyrelsen har mandat att meddela lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 3 § trafikförordningen.



Början av det tätbebyggda området kan – men måste inte – anges med märke E5, *tätbebyggt område*, där ortsnamnet kan vara infogat i märket. Slutet av det tätbebyggda området kan på motsvarande sätt anges med märke E6, *tätbebyggt område upphör*. Oavsett om märke E5 och E6 sätts upp eller inte, så ska alltid den högsta tillåtna hastigheten anges med märke C31, *hastighetsbegränsning*.

Tolkningen av vad som definieras som tätbebyggt område har ibland lett till olika resultat. I ett antal överklagningsärenden har Vägverket/Transportstyrelsen underkänt kommunernas beslut om vad som är tätbebyggt område. Besluten innebär att exempelvis enbart bebyggelse längs

en väg (s.k. randbebyggelse) eller enbart ett mindre antal bostadshus (20–30 hus) inte räcker för att klassificeras som tätbebyggt område. På motsvarande sätt är det sällan en motorväg (eller motortrafikled) vid samråd med Trafikverket och i överklagningsärenden ansetts lämplig att ingå i ett tätbebyggt område.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 3 och 3 § trafikförordningen följande:

- d. Det område i A-by som anges på kartan ska vara tätbebyggt område.

- Karta

- e. Det område i A-by som anges på kartan i bilagan till dessa föreskrifter ska vara tätbebyggt område.

- Karta i bilaga

- f. De områden i A-by kommun som anges på kartan/kartorna i bilagan/bilagorna 1-X till dessa föreskrifter ska vara tätbebyggt område.

- Karta/- Kartor i bilaga/- Kartor i bilaga 1-x

- g. Området i A-by som avgränsas i norr av Ä-älven, i öster av S-sjön, i söder av järnvägen och i väster av väg 00, ska vara tätbebyggt område.

Motorväg och motortrafikled

Trafikverket är normalt väghållare för motorväg eller motortrafikled inom tätbebyggt område. Oberoende av vem som är väghållare ska det dock finnas en lokal trafikföreskrift som förklarar vägsträcka som motorväg eller motortrafikled. Utmärkning sker med märke E1, ”motorväg”, och märke E2, ”motorväg upphör”, respektive märke E3, ”motortrafikled”, och märke E4, ”motortrafikled upphör”.



Motorväg eller motortrafikled kan inte föreskrivas som huvudled. Utmärkning av att en huvudled upphör behöver inte göras om huvudleden övergår till motorväg/motortrafikled.

När lokala trafikföreskrifter om motorväg eller motortrafikled har meddelats blir vissa fordonslag och trafikantgrupper, till exempel långsamtgående fordon och fotgängare, förbjudna på vägen genom trafikförordningens allmänna trafikregler. Det är således viktigt att det finns rimliga alternativa färdvägar för dessa trafikanter.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 1 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

Väg 00 ska vara motorväg/motortrafikled mellan 00 meter söder om väg 00 och 00 meter norr om väg 00.

Se vidare de allmänna råden i TSFS 2015:60 beträffande på- och avfarter.

Hastigheter

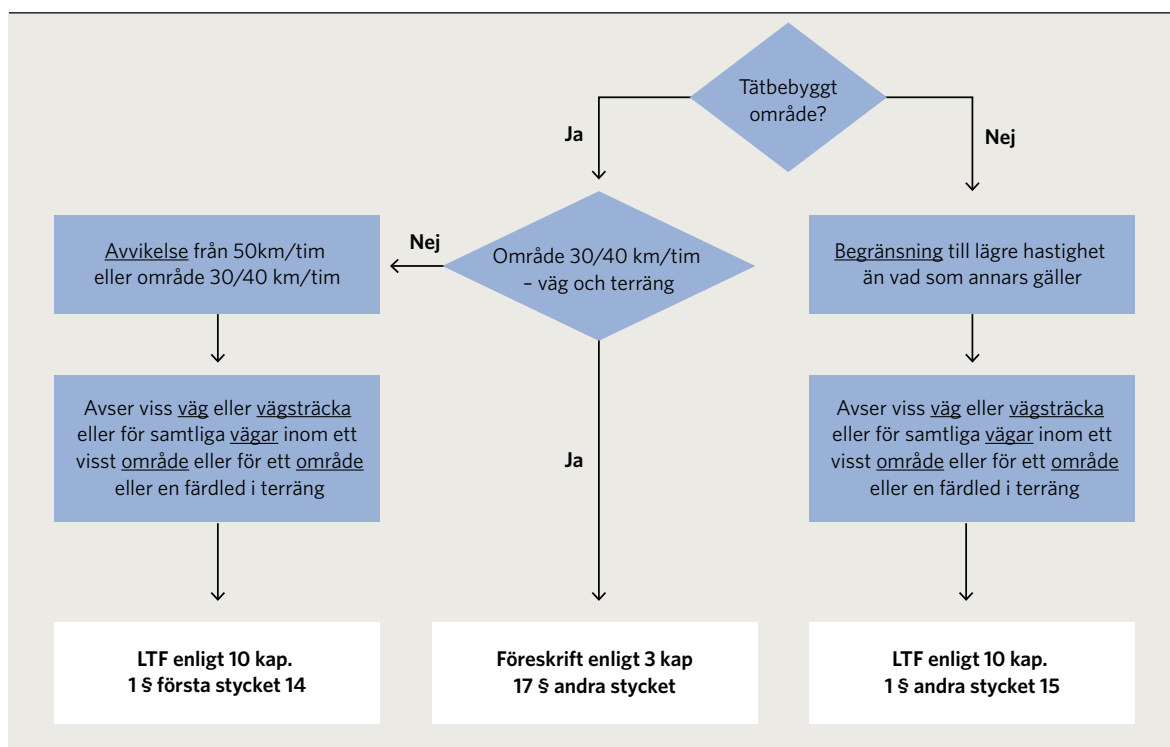
När det gäller hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område finns det två olika mandat för kommunen att beakta inför ett beslut. Är avsikten att höja eller sänka hastigheten för viss väg eller vägsträcka ska bestämmelserna i 10 kap. 1 § 14 trafikförordningen tillämpas. Mandatet gäller samtliga vägar inom det tätbebyggda området, dvs. även statliga och enskilda vägar.

Om avsikten däremot är att sänka den allmänt gällande hastigheten 50 km/tim till 30 eller 40 km/tim inom det tätbebyggda området eller del av detta, ska bestämmelserna i 3 kap. 17 § andra stycket trafikförordningen användas.

Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen.

Nedanstående mall visar beslutsgången när en föreskrift om avvikelse från gällande bashastighet är aktuell.

FIGUR 6. Beslut om hastighet



Möjligheten att områdesvis föreskriva lägre hastighet än 50 km/tim är avsedd att användas när en kommun vid en totalbedömning anser att det behövs med hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö. Lägre hastighet ska alltså inte bara kunna användas vid skolor, förskolor och andra liknande platser, utan också i större områden där kommunen bedömer att det finns behov av en lägre hastighetsgräns än bashastigheten. När en områdesgräns för den lägre hastigheten införs kommer den att avse hela området, alltså även kvartersmark och terräng, på motsvarande sätt som gäller för den allmänna bestämmelsen om 50 km/tim.

Många kommuner har valt att införa 30 eller 40 km/tim, särskilt i bostadsområden. Transportstyrelsen har dock i ett antal överklagningsärenden, bland annat i Karlstad, Kil och Lomma, underkänt de kommunala besluten om områdesbegränsningar med hänvisning främst till att det saknades ordentliga konsekvensanalyser. Transportstyrelsens uppfattning har varit att ett beslut om lägre hastighet än 50 km/tim i ett visst område måste grundas på en analys som visar att det finns ett särskilt behov som motiverar en förbättring av trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön i just det området jämfört med andra områden av normal tätortskaraktär i det tätbebyggda området.



Transportstyrelsens beslut innebär att det är angeläget att beslutsunderlaget om 30 eller 40 km/tim innehåller en redovisning av förhållandena i stort i det tätbebyggda området och en redovisning som jämför effekterna av nuvarande och föreslagna reglering. Den jämförande redovisningen görs då av trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön för olika grupper mellan å ena sidan 50 km/tim och å andra sidan med de föreslagna hastighetsbegränsningarna. Det kan också vara lämpligt att beslutsunderlaget innehåller en bedömning av behovet av att göra avvikelser från den nya hastighetsgränsen på en viss väg, vissa vägar eller vägsträckor inom det aktuella området.

En kommun kan alltså inom det tätbebyggda området välja att för hela eller delar av områden föreskriva en hastighetsgräns om 30 eller 40 km/tim. Avsteg från områdesföreskriften (både uppåt och nedåt) kan göras genom lokala trafikföreskrifter. Vissa gator och vägar inom området kan till exempel ha så hög eller avvikande standard och sådan omgivning att 30/40 km/tim upplevs som en obefogat låg tillåten hastighet. Det kan då vara motiverat att föreskriva en högre hastighetsgräns.

Inom tätbebyggt område kan det således förekomma olika hastighetsbestämmelser. Den generella (50 km/tim), de av kommunen föreskrivna (30 eller 40 km/tim) för ett område och från dessa hastighetsbegränsningar antingen sänkta eller höjda tillåtna hastigheter för vissa gator genom lokala trafikföreskrifter. Även de lokala trafikföreskrifterna ska kunna motiveras av framkomlighets-, trafiksäkerhets- och/eller miljöskäl (10 kap. 1 § andra stycket 14 trafikförordningen). De värden som då får användas är 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 och 110 km/tim. Högre tillåtna hastigheter än 80 km/tim är sannolikt inte så vanliga inom tätbebyggt område.

Om kommunen är väghållare för en väg utom tätbebyggt område får kommunen besluta lokala trafikföreskrifter om lägre hastighet än som annars gäller med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 15 trafikförordningen.

Gällande hastighetsgräns märks ut med märke C31, *hastighetsbegränsning*. Angivelsen gäller till den plats där en annan hastighetsbegränsning anges med märket eller där märke E7, *gågata* eller E9, *gångfartsområde* satts upp. Märke C31 behöver inte vara upprepat efter en vägkorsning om samma högsta tillåtna hastighet gäller på den korsande vägen.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket i trafikförordningen (1998:1276) följande:

- a. Inom området innanför A-gatan, B-gatan, C-gatan och D-gatan får fordon inte föras med högre hastighet än 30/40 kilometer i timmen.
- b. I A-stad/stadsdelen Bråten/bostadsområdet Kvarnhöjden, inom ett område som anges på kartan får fordon inte föras med högre hastighet än 30/40 kilometer i timmen.

- Karta

- c. I A-stad/stadsdelen Bråten/bostadsområdet Kvarnhöjden, inom ett område som anges på kartan i bilagan till dessa föreskrifter, får fordon inte föras med högre hastighet än 30/40 kilometer i timmen.

- Karta i bilaga

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 14 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- d. x §. På A-gatan (mellan 00 meter norr om B-gatan och 000 meter norr om B-gatan) får fordon inte föras med högre hastighet än 00 kilometer i timmen.
y §. Förbudet gäller vardagar utom vardag före sön- och helgdag mellan klockan 7-17.
- e. På A-gatan (mellan B-gatan och C-gatan) på körbanan för västlig färdriktning får fordon inte föras med högre hastighet än 00 kilometer i timmen.
- f. På A-gatan (mellan B-gatan och C-gatan) i höger körfält i båda färdriktningarna och på vägrenarna intill körfälten får fordon inte föras med högre hastighet än 00 kilometer i timmen.
- g. På A-gatan (mellan B-gatan och C-gatan) i höger körfält för västlig färdriktning och på vägrenen intill körfältet får fordon inte föras med högre hastighet än 00 kilometer i timmen.

Två hastighetsbegränsningar i samma lokala trafikföreskrifter:

- h. x §. På A-gatan (mellan B-gatan och C-gatan) får fordon inte föras med högre hastighet än 00 kilometer i timmen.
y §. På A-gatan (mellan C-gatan och D-gatan) får fordon inte föras med högre hastighet än 000 kilometer i timmen.
-

Stannande och parkering

Gemensamma bestämmelser

De gemensamma bestämmelser för stannande och parkering som gäller för alla trafikanter i hela landet finns i 3 kap. 47–57 §§ trafikförordningen. De flesta av dessa bestämmelser är allmänt kända av alla trafikanter och många ganska självklara, som till exempel att man inte får parkera så att ”det hindrar tillträde till andra fordon eller så att dessa inte kan föras från platsen” (3 kap. 49 § 1 trafikförordningen). En annan och lika självklar grundläggande bestämmelse är att ”ett fordon får inte stannas eller parkeras på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs” (3 kap. 47 § 1 trafikförordningen) och ”ett fordon får inte parkeras så att fordonet med något hjul står utanför en uppställningsplats eller annan markering som anger var parkering får ske” (3 kap. 49 § 2 trafikförordningen). Några är emellertid mindre kända, till exempel att i tätbebyggt område och på allmän väg får ett fordon inte parkeras längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och heldag.

”24-timmarsregeln” anges i 49 a § första stycket trafikförordningen.

På allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser samt inom vägområde för allmän väg får fordon inte parkeras under längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och heldag.

Bestämmelsen är en grundregel för allmänna platser inom tätbebyggt område där sedan andra allmänna uppställningsregler eller särskilda uppställningsregler i lokala trafikföreskrifter utgör avvikelser från grundregeln.

Andra stycket i 3 kap. 49 a § trafikförordningen anger hur avgiftsplikt, parkeringsbiljett och parkeringsskiva ska hanteras.

Om särskilda villkor för parkering gäller på en plats som avses i första stycket gäller följande.

1. Avgift skall betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa.
2. Om en parkeringsbiljett eller motsvarande används skall denna placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet. Detta gäller oavsett om avgift skall betalas för parkeringen eller inte. Tidsangivelser eller andra uppgifter om att villkoren för parkeringen är uppfyllta skall vara väl synliga och läsbara utifrån.

3. Om en parkeringsskiva eller motsvarande används skall tiden på denna ställas in på den närmast följande halvtimmen räknat från den tidpunkt då uppställningen påbörjades. Parkeras fordonet innan en tidsbegränsning börjar skall klockslaget för tidsbegränsningens början ställas in om fordonet skall stå kvar efter denna tidpunkt. Skivan skall placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet med tidsangivelsen väl synlig och läsbar utifrån. Parkeringskiva eller motsvarande behöver inte användas om fordonet endast är parkerat under tid då tidsbegränsning inte råder.

I 3 kap. 48 § trafikförordningen anges ett allmänt förbud att stanna eller parkera i terräng samt förbud för andra fordon än cykel och moped klass II att stanna eller parkera på gång- eller cykelbana. Ett observandum i sammanhanget är att ”24-timmarsregeln” gäller också för de tillåtna fordonen på gång- eller cykelbana.

Inom tätbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng.

På en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller mopeder klass II inte stannas eller parkeras.

3 kap. 52 § trafikförordningen beskriver hur fordon ska ställas upp i längs- och sidled. Av särskild vikt att notera är förbudet mot så kallad vänsteruppställning med sitt enda undantag för enkelriktade vägar. Tredje stycket är en rekommendation som bara gäller utom tätbebyggt område och således inte är tvingande.

På en väg får fordon stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen. Om det finns järnvägs- eller spårvägsspår på högra sidan, får dock fordon stannas eller parkeras på vägens vänstra sida. På vägar med enkelriktad trafik får fordon även i andra fall stannas eller parkeras på vänstra sidan.

Ett fordon skall stannas eller parkeras så långt från körbanans mitt som möjligt och i vägens längdriktning. Parkering skall ske utanför körbanan, om vägförhållandena medger det.

Vid stannande eller parkering på en parkeringsplats, som utom tätbebyggt område är anordnad i omedelbar anslutning till vägen, bör om möjligt en parkeringsplats till höger i färdriktningen användas.

I 3 kap. 53–55 §§ trafikförordningen finns bestämmelser som är av särskilt intresse inom tätbebyggt område.

3 kap. 53 § trafikförordningen innehåller renodlade förbud att stanna eller parkera. De avser ett antal situationer där även en kortvarig fordonsuppställning utgör en risk från trafiksäkerhets- och/eller framkomlighetssynpunkt. Formellt gäller förbuden alla fordon, alltså även tvåhjuliga fordon som exempelvis cyklar.

§ 53 Ett fordon får inte stannas eller parkeras:

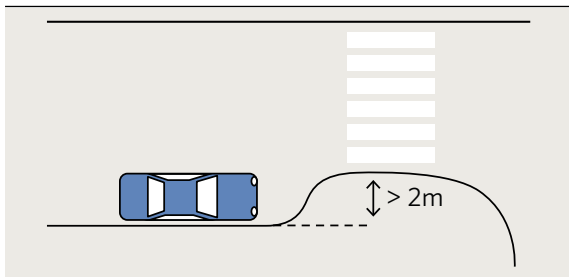
1. På eller inom ett avstånd av tio meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart,
2. i en vägförskning eller inom ett avstånd av tio meter från en korsande körbanas närmaste ytterkant,
3. på eller inom ett avstånd av tio meter före en korsande cykelbana eller gångbana, i en vägport eller tunnel,
4. på eller i närheten av ett backkrön eller i eller i närheten av en kurva där sikten är skymd,
5. längs en heldragen linje som anger gräns mellan körfält, om avståndet mellan fordonet och linjen är mindre än tre meter, såvida inte en streckad linje löper mellan fordonet och den heldragna linjen,
6. i ett cykelfält,
7. i ett spärrområde,
8. i en cirkulationsplats,
9. eller i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik med flera.

Tillämpning av 3 kap. 53 § 1

Bestämmelsen i 3 kap. 53 § 1 trafikförordningen är mycket viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt. Skälet är att fotgängare och cyklister ska kunna upptäcka fordon på vägen liksom att fordonsförare ska kunna upptäcka fotgängare och cyklister innan de korsar vägen.

Vid utbyggd, minst två meter bred klack är parkering tillåten närmare än 10 meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart.

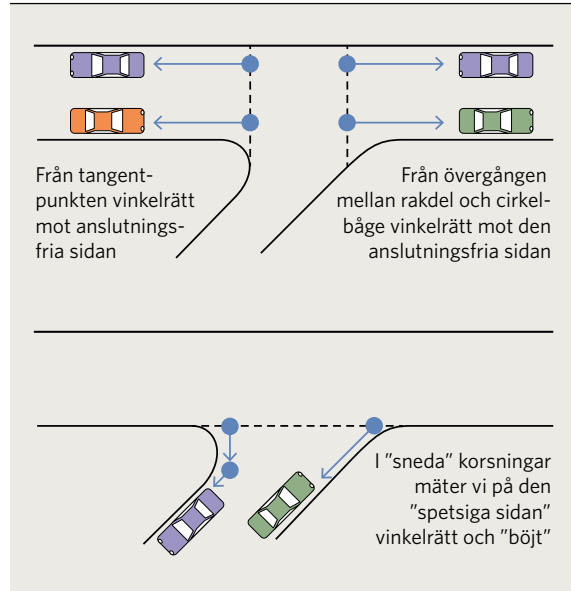
TRAFIKREGEL 1. Avstånd övergångsställe



Tillämpning av 53 § 2

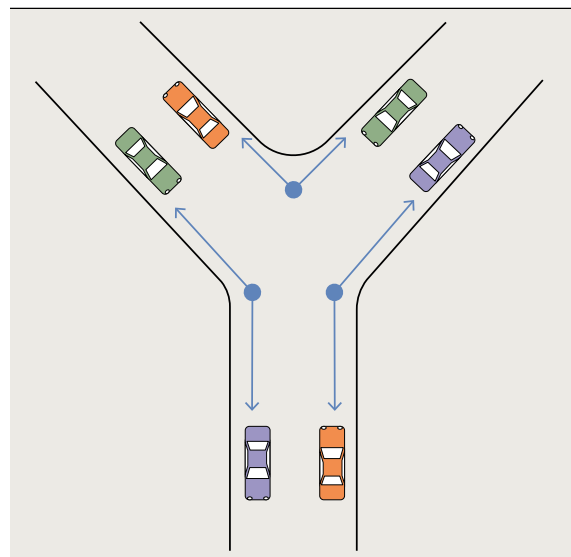
Tiometersregeln i korsning tillämpas enligt följande i sneda och osymmetriska korsningar.

TRAFIKREGEL 2. 3-vägs korsning med en genomgående körbana - sned T-korsning



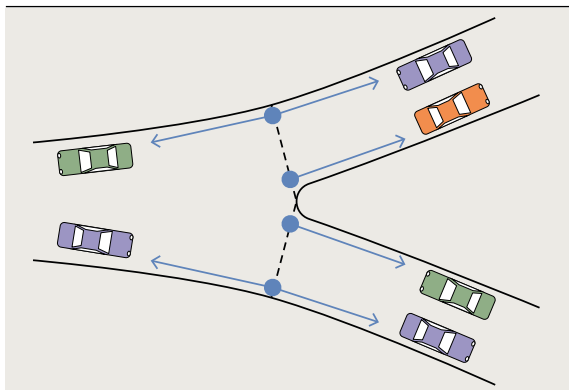
Svea hovrätt anger i dom ÖÅ 5884-00 att ett "avstånd av tio meter från en korsande körbanas närmaste ytterkant" ska mätas "vinkelrätt mot den anslutningsfria sidan" utan att precisera det mer. I figurerna nedan visas hur tio meter från korsande körbana ska mätas. På "södra" sidan ska mätning ske från samma anslutningslinje som hovrätten angett för "norra" sidan. Bilarna på respektive sida kommer att få parkera "mittemot" varandra.

TRAFIKREGEL 3. 3-vägs korsningar utan genomgående eller anslutande körbana - symmetrisk 3-vägs korsning



Mätning görs från parkerat fordon till ” korsande körbanas närmaste ytterkant”. Extremfallen regleras med lokala trafikföreskrifter.

TRAFIKREGEL 4. I 3-vägs korsningar med två genomgående körbanor



Mätning görs tio meter åt båda håll från ”spetsen” av Y-et till ”korsande körbanas närmaste ytterkant”

Tillämpning av 54 §

I 54 § trafikförordningen finns bland annat särskilda bestämmelser som gäller på hållplatser för kollektivtrafiken, ändamålsplatser och på laddplatser. Här gäller ett stannandeförbud annat än för passagerares på- eller avstigning. Skälet är att sådan kortvarig uppställning som regel kan ske utan hinder för det platsen är avsedd för, men för ändamålsplatser anges uttryckligen att på- eller avstigningen inte får hindra ändamålet med platsen.

§ 54 På en markerad hållplats för spårvagn, fordon i linjetrafik eller skolskjuts får andra fordon inte stannas eller parkeras annat än för på- och avstigning som kan ske utan hinder för spårvägs-, linje- eller skolskjutstrafiken. Om det saknas markering som anger en sådan hållplats gäller förbudet inom tjugo meter före och fem meter efter märket E22, busshållplats, i vägmärkesförordningen (2007:90) eller en annan skylt som anger sådan hållplats.

På en ändamålsplats som har märkts ut med märket C40, ändamålsplats, i vägmärkesförordningen får fordon inte stannas eller parkeras annat än för det föreskrivna ändamålet eller för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för detta ändamål.

På en parkeringsplats där endast ett visst fordonslag eller en viss trafikantgrupp får parkera får andra fordon inte stannas eller parkeras annat än för på- eller avstigning.

På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras. Andra fordon får inte stannas annat än för på- eller avstigning.

För de förhållanden som beskrivs i 55 § trafikförordningen gäller parkeringsförbud. Att ett stannandeförbud inte gäller exempelvis framför en infart förklaras närmast med definitionen av begreppet parkering. Förbud att parkera är definitionsmässigt ett förbud att stanna med undantag för på- eller avlastning av gods och för på- eller avstigning av passagerare. Det förväntas då att föraren av det uppställda fordonet finns i närheten och kan flytta det om så krävs.

§ 55 Ett fordon får inte parkeras:

1. På en väg inom ett avstånd av trettio meter från en plankorsning,
2. på en väg framför infarten till en fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras,
3. på en huvudled,
4. på en körbana bredvid ett annat fordon som stannats eller parkerats längs körbanans kant eller bredvid en anordning som har ställts upp där,
5. på en mötesplats som har märkts ut med märket E18, mötesplats.

Tillämpning av 55 § 2

Begreppet infart är inte närmare definierat i gällande trafiklagstiftning. En allmän definition av infart är ”en väg som leder till ett område”. Både uttrycket infart och innehållet i trafikregeln visar att det är fordonstrafik till eller från fastigheten som inte får hindras eller försvåras. Fordonsbegreppet är vitt och innefattar exempelvis även cyklar. Mot den bakgrunden kan bestämmelsen uppfattas som att parkering inte får hindra cykeltrafik. Samtidigt måste det beaktas vad som anges om väsentligen försvåras. Bedömningen av om en plats ska anses som en infart eller inte i bestämmelsens mening får göras i det enskilda fallet.

Rättspraxis är entydig. Bland annat har Högsta domstolen fastställt en dom (Ö 6203-15) av Hovrätten i Skåne och Blekinge med innehåll att den fysiska utformningen är avgörande för om det är en infart i trafikförordningens mening. Det har även konstaterats att bestämmelsen är generell och att någon utmärkning inte behövs. Mot den bakgrunden är det alltså utformningen, och inte den faktiska användningen, som ska vara avgörande. Ett från formell utgångspunkt naturligt

synsätt eftersom det inte kan överlåtas på den enskilde parkeraren att avgöra om en bestämmelse är tillämplig eller inte. Med fysisk utformning avses fasad gångbanekant, en beläggning som avviker från gångbanan i övrigt eller att gångbanan sänkts. A och O är att infarter ska vara tydliga för trafikanten.

För ett antal av de gemensamma bestämmelserna om fordonsuppställning i trafikförordningens kap. 3 kan en kommun i sina lokala trafikföreskrifter besluta om avvikelser. Vilka regler som avses framgår av trafikförordningen 10 kap. 1 § andra stycket 16.

De gemensamma bestämmelserna i trafikförordningen tillgodoser ett allmänt behov av trafiksäkerhet och framkomlighet varför återhållsamhet med avvikelser från dessa rekommenderas. Man ska särskilt observera att det inte är möjligt att besluta om avvikelser från det generella förbudet att stanna eller parkera tio meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart. Det motiveras av att fotgängare och cyklister ska kunna se fordon och att fordonsförarna i sin tur i tid ska kunna upptäcka fotgängare som är på väg att gå ut på övergångsstället respektive cyklister på cykelpassagen eller cykelöverfarten.

I det följande redovisas vad en kommun kan besluta om i sina lokala trafikföreskrifter. Utöver exempel på hur respektive trafikregler kan formuleras, finns ett antal exempel i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2015:60, se länk i bilaga 1.

Avgiftsplikt

Möjligheten att ta ut avgift för parkering framgår av 2 § i lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats med mera. Lagen kallas i dagligt tal kommunala avgiftslagen och förkortas KAL.

I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder

av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.

Formuleringen ”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken...” är central för tillämpningen av lagen. Den innebär att avgifter **bara** får tas ut om det behövs för att ordna trafiken. På en villagata där det normalt finns gott om parkeringsutrymme är det inte möjligt att ta ut parkeringsavgifter, eftersom några sådana inte behövs för att ordna trafiken.



Formuleringen i lagen innebär att kommunen inte får införa parkeringsavgifter med syfte att stärka kommunens ekonomi. I sammanhanget kan nämnas att länsrätten i Skåne underkände en kommuns

höjning av parkeringsavgift med hänvisning till att man motiverat höjningen med ”behov av ökade intäkter”. Däremot finns inget hinder för kommunen att fritt använda intäkterna för det ändamål som kommunfullmäktige bestämmer. Det finns alltså inget krav på någon koppling mellan kommunens intäkter av parkeringsavgifterna och kostnaderna för att anlägga och underhålla p-platserna.

Formuleringen innebär också att lagstiftaren inte fastställt hur parkeringsavgifterna ska beräknas eller hur höga de får vara, eftersom syftet med avgifterna är att skapa balans mellan utbud och efterfrågan. Parkeringsavgifter fungerar därmed som ett effektivt styrmedel genom att taxan kan varieras såväl i storlek som över tid. Kommunen har genom lagen getts möjlighet att sätta en hög parkeringsavgift vid attraktiva mål där efterfrågan på parkering är hög och låg avgift när efterfrågan är låg, till exempel kvälls- och natttid.

I takt med att trafiksituationen förändras och efterfrågan på p-platser ökar måste lämplig nivå på avgifterna justeras över tid. Målet bör vara att hitta en avgiftsnivå som medför att inte alla p-platser är belagda under lång tid, så att det finns en rimlig möjlighet för den som har ett ärende att utträta att parkera. Rätt använt styrs både parkeringen och den rörliga trafiken av hur parkeringsmöjligheterna ser ut.

En avgiftsbelagd p-plats märks ut med märke E19, ”parkering” och tilläggstavla T16, ”avgift”. Parkeringsavgiften är en kommunal taxa och ska



som sådan fastställas av kommunfullmäktige. Lagens formulering ”Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige” innebär dock att fullmäktige inte behöver besluta om de avgifter som ska gälla för varje enskild parkeringsplats eller område. Var avgiften ska tas ut och hur stor den ska vara är en uppgift för trafiknämnden att besluta om i form av lokala trafikföreskrifter utifrån fullmäktiges beslut om beräkningsgrunder. Den kommunala avgiftslagen tillåter avsteg från

likställighetsprincipen på så sätt att kommunen kan besluta att boende- och nyttoparkerare får parkera till lägre taxa än andra enligt ett fastställt engångsbelopp. Endast innehavare av parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan helt befrias från parkeringsavgifter. De grupper som anges som möjliga att särbehandla är inga exempel utan de enda möjliga. Det är alltså inte möjligt att sänka eller helt ta bort parkeringsavgifter för exempelvis så kallade miljöbilar, vilket slagits fast av Högsta förvaltningsdomstolen i mål 6647-13.

Det finns många lösningar på hur parkeringsavgifter tas ut, med allt från den allt mer sällsynta parkeringsmätaren (vridmätaren) via biljettautomater med olika betalningsmöjligheter till betalning via mobiltelefonen och appar av olika slag. Hur avgiften kan betalas ska framgå av anslag på platsen (3 kap. 49 a § andra stycket 1 trafikförordningen).

Det bör noteras att engångsbelopp för viss period endast får tillämpas för boendeparkering och nyttokort.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

w §. På A-gatans östra sida mellan B-gatan och C-gatan får fordon parkeras. Tillåtelsen ger inte rätt att parkera där det enligt trafikförordningen (1998:1276) är förbjudet att stanna och parkera.

x §. Avgift ska betalas för parkering enligt x §. Villkoret/Avgiftsplikten gäller:

- vardagar utom vardag före sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00,
- vardag före sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00,
- och sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00.

y §. Avgiften i y §. behöver inte betalas av boende i området Paradiset med särskilt tillstånd.

z §. Avgiften i y §. behöver inte betalas av rörelsehindrad med parkeringstillstånd enligt 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276) eller rörelsehindrad med utländskt parkeringstillstånd som ger samma rätt att parkera.

å §. Avgiften i y §. behöver inte betalas av rörelsehindrad.

ä §. Avgiften i y §. är 00 kronor per timme. Avgiften är enligt taxa A, enligt bestämmelserna om avgifter för parkering i A-by kommuns lokala trafikföreskrifter (organisationskod år:nr) om (.../)

ö §. Med avvikelse från bestämmelserna i x §. får fordon inte parkeras där/på gatan/på gatusträckan veckodag mellan klockan 00 och 00. Anm: Med veckodag avses exempelvis tisdagar.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 17 trafikförordningen (1998:1276) följande:

Taxeföreskrifter

- a. x §. De avgifter som finns i y-ö §§ är avsedda att användas i andra lokala trafikföreskrifter i den utsträckning som föreskrivs i dessa.
- y §. Taxa A. Avgiften är 00 kronor per timme.
- z §. Taxa B. Avgiften är 00 kronor per timme.
-
- ö §. Taxa X. Avgiften är 00 kronor per timme.

Ändringsföreskrifter av taxeföreskrifter

- b. A-by kommuns lokala trafikföreskrifter om ändring i A-by kommuns lokala trafikföreskrifter. (Löpnummer bestående av organisationskod, årtal och ett nummer

som är löpande för kalenderåret och åtskilt från årtalet genom kolon) om parkeringsavgifter;

Beslutade den dd mm åååå.

A-by kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 17 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) att z och ö §§ A-by kommuns lokala trafikföreskrifter (löpnummer bestående av organisationskod, årtal och ett nummer som är löpande för kalenderåret och åtskilt från årtalet genom kolon) om parkeringsavgifter ska ha följande lydelse.

z §. Taxa B. Avgiften är 00 kronor per timme.

ö §. Taxa X. Avgiften är 00 kronor per timme.

Dessa föreskrifter träder i kraft den dd mm åååå.

Taxeföreskrifter

Grunderna för hur parkeringsavgiften ska utformas, taxan, bestäms liksom andra kommunala taxor av kommunfullmäktige medan den mer detaljerade utformningen bestäms av trafiknämnden. Taxan kan varieras, vilket ofta görs, dels till olika belopp och dels för olika områden, veckodagar, tider på året eller tider på dygnet. Att avgift ska tas ut, på vilken gata eller i vilket område, bestäms dock genom lokala trafikföreskrifter. Vilken taxa som ska gälla beslutas av fullmäktige. Särskilda lokala trafikföreskrifter om de olika taxorna bör hållas åtskilda från de lokala trafikföreskrifterna om avgiftsplikt för respektive gata eller plats så att man slipper ändra de senare när taxorna ändras. Det är då tillräckligt att meddela en ändringsföreskrift av taxeföreskriften.

Tidsbegränsning, parkeringsskiva och parkeringsbiljett

För att säkerställa omsättningen av fordon parkerade på allmän plats räcker det ofta att ha en längsta tillåten tid för parkeringen. Parkeringstiden varieras med hänsyn till vem och för vad parkeringen ska tjäna. Resultatet kan då bli allt från så kort tid som fem minuter för att kunna uträtta ett kort ärende till flera dygn vid ett resecentrum för resenärer som behöver ha sitt fordon där.

Gratis parkering med en tidsbegränsning är svårövervakad och resurskrävande. Då är krav på att använda parkeringsskiva ett enkelt och billigt sätt att underlätta övervakningen. Den kortaste tidsgräns där parkeringsskiva är möjlig att använda är 30 minuter eftersom ankomsttiden ska ställas

in på närmast följande halv eller hel timma. Det finns inget krav på ett visst utseende på en parkeringsskiva. Enligt rättspraxis godtas exempelvis en anteckning om ankomsttiden på en papperslapp.



Krav på parkeringsskiva märks ut med märke E19, parkering och tilläggstavla T17, parkeringsskiva. Parkeringsskiva kan också användas vid så kallad nyttoparkering, eftersom tillståndet oftast bara medger en begränsad uppställningstid.

En annan möjlighet att styra och övervaka korttidsparkering är att använda så kallad parkeringsbiljett. Den innebär att man i en parkeringsautomat hämtar ut en gratisbiljett som visar ankomsttiden och maximal parkeringstid. Den märks ut med märke E19, parkering och tilläggstavla T20, parkeringsbiljett, som också innehåller uppgift om den maximalt tillåtna parkeringstiden. Märkena innebär att den tillåtna parkeringen är utan avgift, men med krav att parkeringsbiljett ska visas. Uttrycket parkeringsbiljett kan vara förvillande eftersom det kvitto på betald parkeringsavgift som fås i en biljettautomat oftast benämns just parkeringsbiljett.

En regleringsmöjlighet är att kräva parkeringsbiljett vid kortare parkering och avgift för längre tid. Motivet är oftast att göra korttidsparkering attraktiv och få ökad omsättning på platserna, samtidigt som långtidsparkering ska få kosta. Med korttidsparkering avses oftast en till tre timmar



beroende på vad ett inköpsbesök eller motsvarande beräknas ta för tid i anspråk. Avgift för längre parkeringstid motiveras med att parkeringen inte ska vara en arbetsplatsparkering eller motsvarande för de mest efterfrågade parkeringsplatserna.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

x §. På A-gatans östra sida mellan B-gatan och C-gatan får fordon parkeras, dock högst 00 timmar i följd på vardagar utom vardag före sön- och helgdag. Tillåtelsen ger inte rätt att parkera där det enligt trafikförordningen (1998:1276) är förbjudet att stanna och parkera.

y §. Parkeringsskiva eller motsvarande ska användas.

Förbud att stanna och parkera

Förbud att stanna



Förbud att stanna och parkera fordon märks ut med märke C39, *förbud att stanna och parkera fordon*.

Ett ständigt sådant förbud är sällan motiverat annat än där stannande fordon utgör stora hinder för framkomligheten eller trafiksäkerhetsrisker i kombination med att något egentligt angöringsbehov inte finns. Exempel på detta kan vara vid räddningsstationer och motsvarande för att underlätta utryckning. Tidsbegränsade förbud kan dock ofta vara motiverade från framkomlighetssynpunkt under högtrafiktid på starkt trafikerade leder för att dessa ska svara mot förväntad kapacitet och funktion i övrigt.

Undantag för vissa trafikant- eller fordonsslag från förbudet är inte lämpligt om än möjligt. Om till exempel taxi undantas från förbudet kan det vara svårt för andra trafikanter att förstå varför man inte ens får stanna för att ta upp eller lämna av en passagerare.

Om lokala trafikföreskrifter om förbud att stanna och parkera införs på en gata med hållplatser ska föreskrifterna utformas så att förbudet inte omfattar fordon i linjetrafik på hållplats. En sådan bestämmelse behöver inte märkas ut med vägmärken (TSFS 2015:60).

Förbud att parkera



Förbud att parkera fordon märks ut med märke C35, *förbud mot att parkera fordon*. En vanlig orsak till att införa förbud att parkera fordon är för att underlätta framkomligheten, inte minst för kollektivtrafiken.

En annan vanlig orsak är ”kampen om kantstenen”, alltså att underlätta för distributionstrafiken och andra som behöver komma nära sitt mål för att enkelt och rätt kunna utföra sitt arbete. Andra skäl kan vara att ”hålla rent för att kunna städa gatan”, så kallad servicereglering, eller för att från miljösynpunkt förhindra uppställning av visst eller vissa fordonsslag.

Bortsett från framkomlighetsaspekten, som ofta kräver ett ständigt förbud, så är tidsbegränsade förbud i meningen viss eller vissa dagar under viss tid oftast tillräckliga i övriga fall. En sådan reglering blir vanligen en kompromiss mellan olika intressen och ett sätt att öka förståelsen för regleringen. Under kvälls- och nattetid kan det vara önskvärt att tillåta parkering för att tillgodose behovet för olika anläggningar eller bostadsområden, medan det under dagtid kan behövas ett förbud för att underlätta framkomligheten, öka trafiksäkerheten eller ge förutsättningar för en rationell varudistribution.



Områdesföreskrift

Ett område med förbud att parkera fordon är en vanlig reglering och märks ut med märke E20, *områdesmärke*. Märket anger att ett område börjar med de förbud eller tillåtelser som anges med det infogade märket. Avvikelser från anvisningarna på märket kan anges genom tilläggstavlor.

Tidsbegränsningar kan även infogas i märket. Märket är uppsatt vid infarterna till området och gäller till den plats där tavla E21, *slut på område*, är uppsatt eller det på annat tydligt sätt framgår att anvisningarna på märket inte gäller.

Märket visar en symbol med förbud att parkera fordon, vilket är den vanligaste områdesregleringen. Andra förbud eller tillåtelser kan anges på märket. Vägverket har meddelat föreskrifter om vilka andra förbud och tillåtelser som får anges i VVFS 2007:305.

I områdesföreskrifter behöver en precisering göras av vilka vägar som trafikföreskrifterna ska omfatta. Utgångspunkten är att vägarna kan anges från två olika perspektiv: från plan- och bygglagens och väglagens begrepp eller från väghållarskapet.

De flesta av trafikföreskrifterna gäller detaljplanlagt område och omfattar det som enligt plan- och bygglagen benämns "allmän plats". Med preciseringen "*vägar som är allmän plats*" i en lokal trafikföreskrift för ett område menas samma "allmän plats" (oftast gata och torg) som i plan- och bygglagen oavsett om det är staten, kommu-

nen eller någon enskild som är väghållare. "*Allmän plats*" ska inte förväxlas med begreppet "*offentlig plats*" som finns i ordningslagen och är ett vidare begrepp.

Med preciseringen "*vägar där kommunen är väghållare*" i en lokal trafikföreskrift för ett område menas alla de vägar som kommunen är väghållare för, alltså även vägar på kvarterersmark och vägar "utom planlagt område", såväl allmänna som enskilda.

Med en lokal trafikföreskrift för ett område som omfattar "*vägar som inte är enskilda*" menas alla vägar med statligt och kommunalt väghållarskap såväl inom som utom detaljplanlagt område.

En fara med områdesreglering är för stora områden. Särskilt om förbudet avser att stanna och parkera fordon måste området vara mycket begränsat. Idealet är ett klart avgränsat, mindre område med en eller få infarter. Det ursprungliga motivet till områdesförbud var att begränsa antalet stolpar och vägmärken i ett homogent område med samma reglering. En lämplig strävan är att välja gränserna så att trafikanternas förmåga att upptäcka och förstå avgränsningen tillgodoses på ett rimligt och naturligt sätt.

Olägenheten med stora områden illustreras av att Högsta Domstolen i mål Ö 5999-16 fastställde vad Svea hovrätt sagt i mål 9936-16 om att utmärkningen av ett områdesförbud ska vara kontrollerad om en parkeringsanmärkning ska få meddelas.

Ett områdesförbud kan naturligtvis på samma sätt och med samma motivering som en reglering på en sträcka vara tidsbegränsat.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- a. På A-gatans östra sida mellan B-gatan och C-gatan får fordon inte parkeras/inte stannas eller parkeras. Förbudet ger inte rätt att stanna eller parkera där det är förbjudet att stanna eller parkera enligt trafikförordningen (1998:1276).
- b. På A-gatans östra sida på den sträcka som markerats på kartan/kartan i bilagan till dessa föreskrifter/ får fordon inte parkeras/inte stannas eller parkeras.

- Karta/ - Karta i Bilaga

- c. x §. På samtliga vägar inom ett område som begränsas av A-gatan, B-gatan.(gränsgatorna ingår inte) får fordon inte parkeras/stannas eller parkeras. Förbudet ger inte rätt att stanna eller parkera där det är förbjudet att stanna eller parkera enligt trafikförordningen (1998:1276).
- y §. Förbudet i x §. gäller inte enskild väg.
- d. På A-gatans östra sida i korsningen med B-gatan och inom ett avstånd av 10 meter från den korsande körbanans närmaste ytterkant får fordon parkeras.
- e. På den särskilt anordnade vändplatsen i östra änden av A-gatan får fordon inte parkeras/stannas eller parkeras.

Datumparkering



Datumparkering är en förhållandevis vanlig reglering som tillkommit för att tillgodose behovet av en rationell väghållning i form av främst renhållning och snöröjning. En sådan reglering kan av naturliga skäl inte gälla dygnet runt om man inte ska tvinga fordonsägarna att gå ut och parkera om mitt i natten.

Det är knappast någon överdrift att påstå att gällande regleringar inte svarar mot den faktiska väghållningen, vilket medfört att många trafikanter saknar förståelse och respekt för regler om datumparkering. De tre märken som markerar datumparkering, C36, förbud mot att parkera fordon på dag med udda datum, C37, förbud mot att parkera fordon på dag med jämnt datum och C38, datumparkering är heller inte helt lätta att förstå innebörden av.

För att öka förståelsen och efterlevnaden kan man låta datumparkeringen bara gälla vintertid om det främsta skälet är snöröjning. Ett alternativ till datumparkering kan också vara att införa parkeringsförbud olika tider olika dagar eller nätter på växelvis valda gator, så kallad service- eller miljöparkering.

Datumparkering införs oftast som områdesförbud, men kan avse en eller flera gator, då tidsbegränsad och som ett möjligt alternativ till service- eller miljöparkering.

Ändamålsplats



Märket anger en plats som är avsedd för ett visst ändamål och att det är förbjudet att stanna och parkera fordon för annat ändamål än det angivna.

Om ändamålsplatsen endast är avsedd för ett visst fordonsslag eller en viss trafikantgrupp anges det på en tilläggstavla.

Andra ändamål kan anges på märket. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vilka andra ändamål som får anges.

Det märke C39, förbud mot att stanna och parkera fordon, som är inskrivet i ändamålsmärket kan inte bytas mot annat märke eftersom uppställning på ändamålsplats regleras genom allmänna bestämmelser i trafikförordningen.

Ändamålsplatser avser regelmässigt kortare sträckor och kan vara tidsbegränsade med hänsyn tagen till behovet för ändamålet och för att inte begränsa parkeringsmöjligheterna mer än nödvändigt. Efter en ändamålsplats som är kortare än 25 meter fortsätter den reglering av fordonsuppställning som eventuellt gäller innan ändamålsplatsen att gälla. Ska en sådan reglering inte gälla efter ändamålsplatsen ska det framgå av texten i den lokala trafikföreskriften och utmärkningen.

Regleringen av en ändamålsplats kan vara svår att förstå för trafikanten. Högsta Domstolen har slagit fast att parkering är tillåten utanför den reserverade tiden om inte detta särskilt regleras och

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

a. x §. På samtliga vägar inom ett område som begränsas av A-gatan, B-gatan.(gränsgatorna ingår inte) får fordon inte parkeras på dagar med udda datum på den sida av vägen som har udda adressnummer och på dagar med jämnt datum på den sida av vägen som har jämna adressnummer. Förbudet ger inte rätt att stanna eller parkera där det är förbjudet att stanna eller parkera enligt trafikförordningen (1998:1276).

y §. Förbudet i x §. gäller inte enskild väg.

z §. Förbudet i x §. gäller:

- vardagar utom vardag före sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00,
- vardag före sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00,
- och sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00.

b. x §. På samtliga vägar inom det område som markerats på kartan/kartan i bilagan till dessa föreskrifter/ får fordon inte parkeras på dagar med udda datum på den sida av vägen som har udda adressnummer och på dagar med jämnt datum på den sida av vägen som har jämna adressnummer. Förbudet ger inte rätt att stanna eller parkera där det är förbjudet att stanna eller parkera enligt trafikförordningen (1998:1276).

- Karta

y §. Förbudet i x §. gäller inte enskild väg.

z §. Förbudet i x §. gäller:

- vardagar utom vardag före sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00,
- vardag före sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00,
- och sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00.

- Karta i Bilaga

märks ut (mål Ö 6176–14). Det konstaterades där att ”gatans reglering gäller före och efter ändamålsplatsen, men inte på”. En lokal trafikföreskrift om en tidsbegränsad ändamålsplats måste alltså också innehålla en reglering av den övriga tiden om inte parkering ska vara tillåten då. Motsvarande gäller även för övriga tidsbegränsade regleringar som en konsekvens av domstolsutslaget.

Med hänsyn till ändamålet med en lastplats kan det finnas skäl att i den lokala trafikföreskriften reservera lastplatsen enbart för tunga lastbilar alternativt för alla bilar som registrerats som lastbilar. Symbolen S1 i vägmärkesförordningen avser enbart tung lastbil. Ska bestämmelsen omfatta alla fordon registrerade som lastbil krävs i stället texten ”Endast lastbil” på tilläggstavlan. Möjligheten att begränsa platsen till visst fordonsslag framgår i detta fall av närmare föreskrifter till märket jämfört med det vanliga mandatet i 10 kap. 2 § trafikförordningen.



RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 7 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

x § A-gatans östra sida mellan 00 och 00 meter norr om korsningen med B-gatan ska vara ändamålsplats för

- lastning eller lossning av tungt eller skrymmande gods,
- uppställning av fordon i taxitrafik,
- biblioteksverksamhet,
- på- eller avstigning av skolelever,
- uppställning av ambulans,
- eller på- eller avstigning.

y § Platsen ska vara ändamålsplats vardagar utom vardag före sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00 och vardag före sön- och helgdag mellan klockan 00 och 00.



Ändamålsplatser kan reserveras enbart för vissa särskilda ändamål. I 5 kap. 30 § i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar anges följande ändamål som platserna får reserveras för:

TABELL 3. Olika typer av ändamålsplatser

Ändamål	Används vid plats för
Lastplats	lastning eller lossning av tungt eller skrymmande gods
Taxiplats	uppställning av fordon i taxitrafik
Bokbussplats	biblioteksverksamhet
Skolskjutsplats	på- eller avstigning av skolelever
Ambulansplats	uppställning av ambulans
På- och avstigningsplats	på- eller avstigning

I 3 kap. 54 § trafikförordningen regleras uppställning på en ändamålsplats:

På en ändamålsplats som har märkts ut med märket C40, ändamålsplats, i vägmärkesförordningen får fordon inte stannas eller parkeras annat än för det föreskrivna ändamålet eller för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för detta ändamål.

Vändplats



En vändplats är inte en ändamålsplats, eftersom vändplatsen har ett eget vägmärke och uppställningsregeln bestäms i de lokala trafikföreskrifterna, antingen förbud att parkera fordon eller förbud att stanna eller parkera fordon.

En vändplats märks ut med märke C42, *vändplats*.

I sammanhanget kan det vara intressant att notera att Svea hovrätt i mål ÖÄ 5510-09 ansåg att ett parkeringstillstånd för rörelsehindrad inte gällde för parkering i en vändplats eftersom en sådan plats är inrättad för ett visst ändamål.



De flesta vändplatser är byggda och utformade så att de är lämpade för vändning av fordon. Det finns dock platser där vändning ska ske som inte har denna utformning. I normalfallet räcker det med enbart förbud mot att parkera fordon för att möjliggöra passagerares på-

eller avstigning eller lastning eller lossning av gods i en särskilt utformad vändplats.

På platser där uppställda fordon avsevärt försvårar vändning kan det dock vara motiverat med ett förbud att stanna eller parkera fordon. På sådana vändplatser där man inte tillåter lastning eller lossning infogas märke C39, *förbud mot att stanna och parkera fordon*, i märke C42.

Det finns återvändsgator som saknar utbyggd vändplats. I sådana fall kan det vara lämpligt att komplettera märke E17, *återvändsväg* med upplysningsmärke J2, med texten *Vändplats saknas* för att undvika onödigt besvär för trafikanterna.



RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

På den särskilt anordnade vändplatsen i östra änden av A-gatan får fordon inte parkeras/stannas eller parkeras.

Laddplats

Sommaren 2017 råder det osäkerhet om vilka trafikregler och bemyndiganden i lagstiftningen som kan tillämpas för en laddplats. Det är därför av största intresse att berörda myndigheter agerar för att få till stånd erforderliga klargöranden och eventuella förändringar i lagstiftningen. I avvaktan på detta är det upp till respektive kommun att göra sina egna bedömningar. Vi hoppas att detta kapitel kan utgöra ett stöd för kommunernas beslut.

Reglering av laddplats i trafikförordningen

Kommunerna har idag möjlighet att inrätta laddplatser med stöd i trafikförordningen (1998:1276). För att besluta om en laddplats använder sig kommunen av lokala trafikföreskrifter. Vanligen tar kommunen beslut om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område och länsstyrelsen tar beslut utanför.

I *förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner* definieras laddplats som en plats



som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddplats.



Bemyndigandet att meddela en lokal trafikföreskrift om att en viss plats ska vara laddplats återfinns i trafikförordningen, 10 kap 1§ p.7. Vidare framgår av 10 kap 9a §, att en plats endast får förklaras

som laddplats om det finns anordningar för extern laddning med elektrisk energi för fordonets framdrivning.

Vilka bestämmelser som gäller på en laddplats framgår av 3 kap 54 §, 4 st trafikförordningen. *På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras. Andra fordon får inte stannas annat än för på- eller avstigning.*

Bestämmelsen innebär att ett laddfordon inte behöver laddas för att få stannas eller parkeras på laddplatsen. Om en kommun väljer att anlägga en laddplats på gatumark behöver kommunen i regel kunna säkerställa rimlig tillgänglighet till laddplatsen för alla fordon som kan laddas med elektrisk energi. Kommunen behöver alltså, på samma sätt som för gatumarksparkeringen, kunna besluta om tidsbegränsning, avgiftsplikt och övriga villkor för rätten att parkera laddfordon på laddplatsen.

Här är dessvärre lagstiftningen något otydlig då trafikförordningens bemyndigande om föreskrifter för laddplats inte behandlar frågan om tidsbegränsning och/eller avgiftsplikt. Det går dock att argumentera för att parkering på en laddplats kan regleras på samma sätt som övrig gatumarksparkering. Av 3 kap 54 §, 4 st trafikförordningen framgår att *parkering* av ”laddbilar” är tillåten på en laddplats och av 10 kap. 1 § 17 p trafikförordningen framgår att särskilda trafikregler om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering får meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Detta talar för att även parkering på laddplatser kan regleras med lokala trafikföreskrifter och att avgift kan tas ut enligt avgiftslagen (förutsatt att avgiftsuttag *behövs för att ordna trafiken*). Ytterligare stöd för uppfattningen kan hämtas i den juridiska litteraturen där det anges att uppställningen på laddplatsen kan tidsbegränsas (Se Ceder, Magnusson, Olsson, Römbö & Ståhl, Trafikkommentarer (1 juli. 2016, Zeteo), kommentaren till 10 kap. 9 a § trafikförordningen). Rättsläget får dock betecknas som oklart.

Definitionen medför att en laddplats inte kan anordnas på kvartersmark utan lokal trafikföreskrift. En markägare är troligen inte intresserad av en sådan reglering annat än om det allmänna ska svara för utmärkning och övervakning. Samtidigt kan inte en markägare använda den föreskrivna utmärkningen av en laddplats utan lokal trafikföreskrift och det måste då också anses tveksamt om det får vägvisas (märke H27) till en anläggning som inte är reglerad (och utmärkt) som laddplats.

Allmän platsmark eller kvartersmark

Reglerna för etablering av laddplatser beror på om etableringen sker på allmän platsmark eller kvartersmark. I plan- och bygglagen PBL (2010:900) definieras vad som utgör allmän platsmark respektive kvartersmark. Allmän platsmark definieras i plan och bygglagen som gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. I detaljplanen kan allmän platsmark regleras för olika ändamål. I den här skriften behandlas endast ändamålet parkering på gatumark. Kvartersmark definieras enligt PBL som mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde, exempelvis anges ändamålet parkering.

Detaljplan och lokala trafikföreskrifter

När en laddplats ska inrättas är det därför viktigt att granska aktuell detaljplan, där det framgår vad som är allmän platsmark (gata) och vad som är kvartersmark inom planområdet¹. En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som behövs för planens syfte (PBL, kap 32). I en detaljplan får kommunen exempelvis ställa krav på att det finns utrymme för parkering, var den ska placeras samt vilken utformning den ska ha. Alternativt ange att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering (PBL, 4 kap 13 §). Detaljplanen bör därför endast ange övergripande markanvändning, så som exempelvis ytor för parkering. Att ange mer detaljerade regleringar så som laddplats bör istället lösas genom lokala trafikföreskrifter.

På kvartersmark är det vanligtvis markägaren, som kan vara kommun eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de generella bestämmelserna som finns i trafikförordningen.

Upplåtelse av mark för laddplats

Beroende på vad det är för typ av mark som behöver tas i anspråk för laddinfrastrukturen kan olika regelverk behöva tillämpas.

Not. 1. Enligt PBL är det kommunen som bestämmer i detaljplanen om markanvändning på allmän plats och kvartersmark, oavsett kommunalt eller enskilt huvudmannaskap.

Ordningslagen och laddplats

En offentlig plats inom detaljplanelagt område får inte utan tillstånd av Polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget (3 kap 1 § ordningslagen). Innan polisen ger tillstånd ska kommunens yttre inhämtas. Kommunen har vetorätt i frågan om tillstånd ska ges eller inte. Kommunen kan även ställa upp villkor som tas in i tillståndet. Därutöver finns ett visst utrymme för kommunen att träffa kompletterande avtal med nyttjaren (se RÅ 1992 ref. 87). Kommunen kan ta ut ersättning för upplåtelsen enligt avgiftslagen (se nedan). Upplåtelse av utrymme under den offentliga platsen (t.ex. för ledningsdragning) omfattas inte av kravet på polistillstånd utan kan ske med nyttjanderättsavtal.

Jordabalken och laddplats

I de fall ordningslagens bestämmelser om polistillstånd inte ska tillämpas kan kommunen upplåta marken med nyttjanderättsavtal enligt jordabalken. Parterna kan då avtala om alla de villkor, inklusive eventuell ersättning, som ska gälla för upplåtelsen. Maximal upplåtelsestid inom detaljplanelagt område är 25 år men det är vanligt och ofta lämpligt att träffa avtal på kortare tid eller tills vidare med möjlighet för båda parter att säga upp avtalet.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 7, 16 och 17 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

x § På A-gatans ska den plats som anges på kartan vara laddplats.

- Karta

y § på laddplatsen får fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning parkeras

z § Tillåtelsen i y § gäller parkering högst 00 timmar i följd (och mot avgift).

å § Avgiften i z § är 00 kr per timme/ avgiften i z§ är enligt Taxa A, enligt bestämmelserna om avgifter om parkering i A-by kommuns lokala trafikföreskrifter (organisationskod år:nr) om...

Parkering i terräng

Trafikförordningens 3 kap. 48 § anger att inom tättbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng. Med *terräng* avses i första hand mera obanade naturområden, men det innefattar också vissa hårdgjorda ytor som inte är väg eller gång- eller cykelbana i trafiklagstiftningens mening, exempelvis torgytor, skiljeremisor och refuger. Att tillåta parkering i terräng kan vara aktuellt genom en tillfällig lokal trafikföreskrift vid evenemang och liknande.

Det generella förbudet att stanna eller parkera fordon i terräng i trafikförordningen gäller **inom** tättbebyggt område som är allmän plats. Förbud i terräng **utom** tättbebyggt område kan i speciella fall vara nödvändigt. Vanligast är att föreskriften bara ska gälla ett visst område och då bara med förbud att parkera fordon. En sådan föreskrift behöver inte märkas ut med vägmärke enligt 10 kap. 13 § trafikförordningen. Ett förbud som bara ska gälla längs en väg måste dock märkas ut och görs med märke C35, förbud mot att parkera fordon. Om förbudet också ska gälla intill en väg krävs en tilläggs-tavla med text "Gäller även 00 meter intill väg".

Parkering på gång- och cykelbana

Regeln i trafikförordningens 3 kap. 48 § innebär att andra fordon än cykel och moped klass II inte får parkeras på en gångbana eller cykelbana. Det är dock möjligt att genom lokal trafikföreskrift reglera så att det blir tillåtet för andra fordon att parkera, exempelvis om man har en bred gångbana. En bättre lösning är dock att bygga om gångbanan till körbana såsom en uppställningsficka längs gatan. Tillåtelse att parkera på cykelbana är närmast ett extremfall. En tillåtelse måste märkas ut med vägmärken, och oftast också med markering, så att det blir tydligt var avvikelserna gäller. Omvänt kan förbud mot att stanna eller parkera cyklar och mopeder klass II behövas på vissa gång- eller cykelbanor vid exempelvis resecentrum eller gallerior.

Annan tillåten parkering än 24 timmar

Om det inte finns någon lokal trafikföreskrift om annat gäller på vanliga gator och allmänna parkeringsplatser att uppställning bara får ske 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag (3 kap. 49 a § första stycket trafikförordningen). Eftersom detta är en allmän bestämmelse ska den inte märkas ut. Om man i en kommun anser att det finns behov av längre uppställningstid för en plats, sträcka eller område kan man i en lokal trafikföreskrift föreskriva om detta, det ska då också märkas ut. En vanlig tidsgräns vid längre tid är sju dygn.



Tillämpas service- eller miljöparkering där långtidsparkering införts, är det lämpligt att välja kortare tillåten parkering eftersom det aldrig blir möjligt att parkera sju dygn i följd med hänvisning till service- eller miljöregleringen.

Vänsteruppställning och snedparkering

I trafikförordningens 3 kap. 52 § föreskrivs följande:

På en väg får fordon stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen. Om det finns järnvägs- eller spårvägsspår på högra sidan, får dock fordon stannas eller parkeras på vägens vänstra sida. På vägar med enkelriktad trafik får fordon även i andra fall stannas eller parkeras på vänstra sidan.

Ett fordon skall stannas eller parkeras så långt från körbanans mitt som möjligt och i vägens längdriktning. Parkering skall ske utanför körbanan, om vägförhållandena medger det.

Parkering på vänster sida i färdriktningen på väg med dubbelriktad trafik måste anses som väldigt speciellt och särskilda skäl måste då föreligga. Ett exempel kan vara på dubbelriktade gator som inte är huvudled, som **inte** har mittlinje eller **inte** har en hastighet över 50 km/tim.

Tillåten sned eller vinkelrät parkering mot vägkanten kan vara ett sätt att öka tillgången på parkeringsutrymmen. Denna avvikelse från grundbestämmelserna kräver en lokal trafikföreskrift oavsett om tillåtelsen sker på höger sida på en dubbelriktad eller på vänster sida på en enkelriktad gata och kräver en tydlig utmärkning om hur uppställningen får ske.

Uppställningsregler på särskilda platser

En kommun har möjlighet att besluta om lokala trafikföreskrifter som avviker från följande punkter i trafikförordningens 3 kap. 53 §:

Ett fordon får inte stannas eller parkeras

2. i en vägkorsning eller inom ett avstånd av tio meter från en korsande körbanas närmaste ytterkant,
3. på eller inom ett avstånd av tio meter före en korsande cykelbana eller gångbana,
4. i en vägport eller tunnel,
5. på eller i närheten av ett backkrön eller i eller i närheten av en kurva där sikten är skymd,

9. i en cirkulationsplats, eller
10. i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl.

I en vanlig fyrvägs korsning är det sällan lämpligt att föreskriva en avvikelse från trafikförordningens grundbestämmelse. Bestämmelsen i trafikförordningen har tillkommit av såväl trafiksäkerhets- som framkomlighetsskäl. Uppställda fordon kan vara siktskymmande och/eller hindrande för svängande fordon.

För en trevägs korsning är däremot förutsättningarna annorlunda. På den anslutningsfria sidan utgör uppställda fordon vanligtvis inget sikthinder och om den genomgående gatan är normalt bred utgör de uppställda fordonen inte heller något hinder för framkomligheten. Parkeringsanmärkingar för fordon som ställts här möter därför stor irritation från trafikanterna. För att skapa förtroende för trafikreglerna är det i sådana fall lämpligt att tillåta uppställning längs den anslutningsfria sidan och reglera detta med föreskrift och utmärkning.

Om uppställning kan ske någon del av dygnet i en korsning, kan den rimligen tillåtas hela dygnet. Att låta trafikförordningens förbud mot att stanna eller parkera fordon gälla viss tid kan vara svårt att motivera, och dessutom svårt att förstå utmärkningsmässigt.

Trafikförordningens 53 § föreskriver att stannande och parkering är förbjuden på eller inom ett avstånd om 10 meter före korsande cykel- eller gångbana. Förbudet före uppfattas ofta som ootiverat med hänvisning till att det är tillåtet att på motsatt sida körbanan parkera direkt efter den korsande banan. Miljön där korsande banor anläggs har dessutom ofta byggnader och annat som är minst lika siktskymmande som parkerade fordon. En avvikelse är oftast möjlig utan att avkall görs på framkomlighet eller trafiksäkerhet, men det krävs alltid en föreskrift om och utmärkning av avvikelsen.

I en vägport, som oftast är kort och utan egentlig siktavgränsning, kan man normalt tillåta stannande och parkering genom en lokal trafikföreskrift. Motsatsen kan anföras för tunnel. En sådan är oftast lång och med sämre sikt- och ljusförhållanden, varför det sällan är lämpligt med en föreskrift som tillåter stannande och parkering.

Att genom en lokal trafikföreskrift tillåta parkering i en cirkulationsplats är extremt ovanligt. I speciella fall när cirkulationsplatsen har breda körbanor kan dock parkering eller annan uppställning tillåtas.

För körfält för fordon i linjetrafik anger trafikförordningens grundbestämmelse att det är tillåtet att stanna för på- eller avstigning för exempelvis taxi eller färdtjänst när sådan trafik tillåts köra i körfältet. Däremot är det sällan lämpligt att tillåta detta för andra fordonskategorier om avsikten med det reserverade körfältet är att skapa hög framkomlighet för kollektivtrafiken.

Uppställningsregler på hållplatser, ändamålsplatser och laddplatser

Trafikförordningens 10 kap. 1 § 16 ger också möjlighet att i en lokal trafikföreskrift tillåta stannande och parkering på hållplatser för kollektivtrafik och skolskjuts, ändamålsplatser, särskilt reserverade parkeringsplatser och laddplatser. Normalt saknas det skäl inom en kommun för att i lokala trafikföreskrifter tillåta sådant stannande och parkering.

Uppställningsregler på huvudled och mötesplatser samt dubbelparkering

Det generella förbudet att parkera fordon på huvudled kan i vissa fall verka onödigt inskränkande. Särskilt på breda, men mindre trafikerade leder och där efterfrågan på parkeringsutrymme samtidigt är stor. Utmärkningen blir dock komplicerad och kan vara svår att förstå om exempelvis parkering bara tillåts vissa tider.



Mötesplatser anordnas på smala vägar för att underlätta, alternativt möjliggöra, möte mellan fordon och kräver i sig ingen föreskrift. Genom utmärkningen med märke E18, mötesplats, blir det allmänna parkeringsförbudet i trafikförordningen gällande. Förbudet ska ses mot bakgrund av avsikten med en mötesplats, varför det normalt saknas skäl för att med en lokal trafikföreskrift avvika från grundbestämmelsen.

Grundregeln i trafikförordningens 3 kap. 55 § är att fordon inte får parkeras på en körbana bredvid ett annat fordon som stannats eller parkerats längs körbanans kant eller bredvid en anordning som har ställts upp där. Det saknas normalt skäl för att med en lokal trafikföreskrift avvika från grundbestämmelsen.

Uppställningsregler på gågator och i gångfartsområden

Trafikförordningens 8 kap. 1 § punkt 2 föreskriver att fordon inte får parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser på gågator och i gångfartsområden. I ett gångfartsområde är det alltså möjligt att anlägga parkeringsplatser, vilket då inte kräver någon lokal trafikföreskrift. Men om parkeringsplatser anläggs är det närmast ofrånkomligt att dessa regleras i en lokal trafikföreskrift för att förhindra långtidsparkering. Ett exempel är att det på gångfartsområden kan behövas anläggas parkeringsplatser för rörelsehindrade då dessa inte får parkera där. Märks inte parkeringsplatserna ut blir det automatiskt ett förbud mot att parkera fordon i området. Att besluta om en områdesreglering med tillåten parkering för ett helt gångfartsområde måste ses som ett undantagsfall.

På en gågata medges parkering i tre timmar för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. För andra fordon saknas anledning att tillåta parkering eftersom bara begränsad trafik är tillåten för vad som kan kallas nyttotransporter. Se vidare under rubrik ”Gågata” i kapitel 6.

Huvudled



Att införa huvudled på en vägsträcka inom tätbebyggt område är en vanlig åtgärd. Det innebär oftast att trafiksäkerheten ökar genom att korsande trafik regleras, samtidigt som framkomligheten på huvudleden ökar. Det händer dock att medelhastigheten höjs något och att trafikmängderna ökar. Det senare kan vara en fördel om avsikten är att styra trafiken till ett huvudvägnät. Utmärkningen av föreskriften sker med märke B4, *huvudled*, som visar trafikanterna att annan korsningsregel än högerregeln gäller för trafikanter från anslutande vägar.



Enligt Trafikförordningen (3 kap. 21 §) gäller generellt väjningsplikt före infart på en huvudled. Väjningsplikt behöver alltså inte föreskrivas särskilt för de vägar som ansluter till eller korsar huvudleden. Väjningsplikten måste dock märkas ut vilket görs med märke B1, *väjningsplikt*, samt vägmarkering M14, *väjningslinje*, eftersom trafikanterna annars kan missförstå vilka korsningsregler som gäller. Vid speciella trafikförhållanden kan väjningsplikten behöva ersättas med en skyldighet att stanna före infart på huvudleden. Det krävs då en särskild föreskrift om detta.

Om två huvudleder korsas måste väjningsplikt eller stopplikt regleras särskilt i korsningen. Detta behövs inte om fordon kommer in på huvudleden utan att byta körfält (10 kap. 4 § trafikförordningen). På motsvarande sätt gäller inte väjningsplikt för den som kommer in på en huvudled utan att byta/i eget körfält (3 kap. 21 § trafikförordningen).

Huvudled som svänger i en korsning ska undvikas eftersom korsningsreglerna kan bli svåra att uppfatta då de strider mot allmänna regler om väjningsplikt vid sväng i korsning. I en trafiksignalreglerad korsning blir en svängande huvudled närmast obegriplig, eftersom ett körsätt gäller när signalen är i drift (signalens anvisning gäller i stället för vägmärkets) och ett annat när signalen är ur drift (vägmärkets anvisning gäller).

Om man ändå anser sig behöva föreskriva om huvudled som resulterar i "svängande huvudled" kan det uppstå problem med att i trafikregeln ange vad som är huvudled om huvudleden består av flera sträckor med olika gatunamn. För enkelhetens och tydlighetens skull bör en karta ingå i föreskriften.



På en huvudled gäller förbud att parkera fordon (3 kap. 55 § 3 trafikförordningen). Förbudet ska som grundregel inte märkas ut. På vissa huvudleder kan det krävas strängare restriktioner, till exempel förbud mot att stanna och parkera fordon under vissa tider och vissa dagar. På andra ställen kan förhållandena vara sådana att parkering kan tillåtas. Alla sådana föreskrifter ska då särskilt beslutas och märkas ut.

Det allmänna förbudet att parkera fordon på en huvudled innebär att det är önskvärt att vid utformning av föreskriften se till att huvudleden börjar och slutar i en naturlig avgränsningspunkt.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 1 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- Väg 00 ska vara huvudled mellan 00 meter söder om väg 00 och 00 meter norr om väg 00.
- A-gatan i B-by ska vara huvudled mellan B-gatan och C-gatan.

Svängande huvudled

- De delar av A-gatan och B-gatan (i E-by) som anges på kartan ska vara huvudled (mellan C-gatan och D-gatan).

- Karta

Väjningsplikt och stopplikt



Reglering av enstaka korsning med stopp- eller väjningsplikt i stället för den allmänt gällande högerregeln kan vara aktuellt när trafikanterna är osäkra om vilka korsningsregler som gäller. I det fall flera korsningar längs en gata behöver regleras är oftast införande av huvudled ett bättre alternativ. Väjningsplikten märks ut med märke B1, *väjningsplikt*.



Fordonsförare på den väg för vilken väjningsplikt inte gäller ska upplysas om att högerregeln inte gäller i kommande korsning. Detta görs genom utmärkning med märke A29, *Varning för vägkorsning där trafikanter på anslutande väg har väjningsplikt eller stopplikt*. Symbolen i märket anpassas efter förhållandena på platsen.

Märke A29 kan även användas på huvudled för att varna fordonsförarna på den prioriterade vägen om exempelvis en korsning där sikten är skymd.

Rakt framgående trafik ska helst prioriteras vid reglering av enstaka korsning även om den dominerande trafikströmmen är svängande. Skälet är att vanligt körsätt i en korsning strider mot att lämna företräde för svängande trafik. Om trafiken på den svängande leden ska prioriteras ska detta märkas ut med märke A29 *Varning för vägkorsning där trafikanter på anslutande väg har väjningsplikt eller stopplikt* med för platsen anpassad symbol.



Det ska noteras att väjnings- eller stopplikt inte kan gälla endast en tillfart i en flervägs-korsning. Däremot kan väjningsplikt gälla i en tillfart och stopplikt i den motsatta.

Inom tätbebyggt område finns sällan skäl att ersätta den allmänna väjningsplikten före infart på huvudled med en skyldighet att stanna fordonet. Utanför tätbebyggt område, och eventuellt inom sådant område där den tillåtna hastigheten är högre på huvudleden i kombination med mindre goda siktförhållanden och liknande, kan förhållandena motivera stopplikt före infart.

Flervägsstopp och flervägsväjning

En allt mer förekommande reglering är stopp- eller väjningsplikt i samtliga tillfarter. Regleringen har visat sig effektiv och kan mest ses som en hastighetsdämpande åtgärd med positiva trafiksäkerhetseffekter. Den vanliga frågan om vem som kör först, om fordon kommer samtidigt i samtliga tillfarter, kan besvaras på samma sätt som om förhållandet uppkommer i en motsvarande korsning där högerregeln gäller.



En lokal trafikföreskrift om flervägsstopp märks ut med märke B2, stopplikt och tilläggstavla T14, flervägsstopp. En lokal trafikföreskrift om flervägsväjning märks ut med märke B1, väjningsplikt och tilläggstavla T13, flervägsväjning.

Väjningsplikt för mötande trafik

Följande regler för mötande trafik finns i 3 kap. 30 § trafikförordningen:

Ett fordon skall vid möte med andra fordon hållas till höger. Förarna skall lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan fordonen.

Om det finns något hinder för möte ska den förare stanna som har hindret på sin sida, om det är nödvändigt för att den mötande ska kunna passera.



På platser där man av trafiksäkerhetsskäl valt att göra gatan smalare för att ge kortare gångpassage eller som en hastighets-sänkande åtgärd kan hindren att passera vara likvärdiga i respektive körriktning. I normalfallet överläts då åt fordonsförarna att vid möte samsas om "vem som ska köra först". Utmärkning av hindren sker bara med märke X3, *markeringsskärm för sidohinder, farthinder med mera*. Någon lokal trafikföreskrift behövs inte i sådana fall enligt VVFS 2007:305.



En föreskrift kan bli aktuell när fordon av bärighetsskäl måste föras i mitten av en bro. Det behöver då föreskrivas vem som ska ha väjningsplikt. Samma sak gäller om den som inte har ett hinder på sin sida ska lämna företräde. Om väjningsplikten gäller endast vid möte mellan bussar eller lastbilar ska detta anges med märke B6, *väjningsplikt mot mötande trafik* och tilläggstavla T22, *gäller möte mellan bussar eller lastbilar*.



Cirkulationsplats

Cirkulationsplats har numera blivit en vanligt förekommande korsningstyp som erfarenhetsmässigt visat sig bra från såväl trafiksäkerhets- som framkomlighetssynpunkt. Till cirkulationsplatsernas fördelar hör också att de påverkar buller och luftkvalité på ett positivt sätt.

En cirkulationsplats definieras i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som ”En plats som enligt en lokal trafikföreskrift skall vara cirkulationsplats och som är utmärkt med ett vägmärke för cirkulationsplats.” En lokal trafikföreskrift om cirkulationsplats innebär att följande allmänna trafikregler träder ikraft (3 kap. 13 och 22 §§ trafikförordningen):

I en cirkulationsplats skall ett fordon föras motsols i cirkulationen runt rondellen.

En förare som kör in i en cirkulationsplats har väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationen.



För att fungera som cirkulationsplats måste det finnas en yta att köra runt (en rondell), en lokal trafikföreskrift om cirkulationsplatsen och en utmärkning. En cirkulationsplats tillkännages för trafikanterna med märke B1, väjningsplikt och märke D3, cirkulationsplats.

Väjningsplikten mot trafiken som befinner sig inne i cirkulationsplatsen kan ersättas med stopplikt genom lokal trafikföreskrift och märke B2, stopplikt. Sådan reglering är dock sällsynt och motverkar syftet med en möjlig hastighetsanpassning före infart.

Vid särskilt stora högersvängande trafikströmmar kan ett eller flera körfält för sådan trafik läggas vid sidan av cirkulationsplatsen och därmed undantas från korsningsreglerna i denna. Detta körfält ska vara avskilt från de andra med refug så att väjningsmärke och cirkulationsmärke kan sättas till vänster om ”det fria” körfältet. Går inte detta ska utmärkningen kompletteras med tilläggstavla ”Gäller ej trafik i höger körfält”.

Om man exempelvis på grund av begränsat utrymme i en korsning måste utforma rondellen på ett sådant sätt att den blir helt överkörningsbar för att möjliggöra alla fordonsrörelser, är trafikregeln om att köra motsols runt rondellen inte möjlig att följa vilket i sin tur i grunden innebär att platsen inte är en cirkulationsplats. I sådana fall kan man överväga att genom lokal trafikföreskrift införa ”flervägsväjning” alternativt ”flervägsstopp”.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. andra stycket 12 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- Förare av fordon på A-gatan som kör in på B-gatan har väjningsplikt mot fordon på B-gatan.
- Förare av fordon på A-gatan har stopplikt före infart på B-gatan.
- Förare av fordon på A-gatans körfält för färd rakt fram och för sväng till vänster som kör in på B-gatan har väjningsplikt mot fordon på B-gatan.
- Vid korsningen mellan A-gatan och B-gatan har fordonsförare på samtliga tillfarter stopplikt.
- Vid korsningen mellan A-gatan och B-gatan har fordonsförare på samtliga tillfarter väjningsplikt mot fordon.
- Förare av fordon på A-gatan, B-gatan och enskilda vägen mellan väg 00 och Bondby har stopplikt före infart på väg 00.

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 22 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- x §. Förare av fordon i västlig färdriktning på bron över Ä-älven får inte passera sträckan om detta inte kan ske utan att mötande fordon hindras.

I en cirkulationsplats gäller ett generellt förbud mot att stanna och parkera fordon (3 kap. 53 § 9 trafikförordningen). Avsteg kan göras genom lokala trafikföreskrifter i de speciella fallen där det kan vara motiverat (10 kap. 1 § andra stycket 16 trafikförordningen).

En rekommendation är att låta kommunens namnberedning namnsätta alla cirkulationsplatser och skyltsätta dessa namn i själva rondellen. Det underlättar för trafikanterna att hitta i okända områden och förenklar dessutom kartsökningar. En fördel är om namnsättningen anknyter till platsen eller området. Också utformningen av trafikregeln i den lokala trafikföreskriften underlättas, exempelvis "A-rondellen ska vara cirkulationsplats".



Vid beslut om hur en cirkulationsplats ska utformas bestäms också hur cykeltrafiken ska ledas. När cykelbanan läggs separat utanför cirkulationsplatsen är **cirkulationsbestämmelsen** i 3 kap. 13 § lokala trafikföreskrifter inte tillämplig. Cykelpassager resp. cykelöverfarter kommer då, eftersom cykelbanor i likhet med körbanor i regel är dubbelriktade, ofta att ha dubbelriktad trafik. Vill man prioritera cykeltrafiken är en cykelöverfart lämpligast eftersom korsande trafik har väjningsplikt mot cyklande på överfarten. Med cykelpassager är förhållandet i princip det motsatta.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 4 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

Platsen där A-gatan, B-gatan, C-gatan och D-gatan möts ska vara cirkulationsplats. (Körbanan/körbanorna som inte leder till cirkulationen runt rondellen ingår inte i cirkulationsplatsen.)

Cykelöverfart och cykelpassage

Cykelöverfart är enligt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner:

En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke.

Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.



Cykelöverfart märks ut med märke B8, cykelöverfart, vägmarkeringarna med M14, väjningslinje och med M16 cykelöverfart och kräver en lokal trafikföreskrift.



I sin nuvarande betydelse infördes cykelöverfart som en möjlighet att öka trafiksäkerheten för främst cyklisterna och förare av moped klass II vid korsande av en trafikled och som en naturlig del i en attraktiv, sammanhängande

cykelled. Förutom utmärkningen med vägmärke och vägmarkering ska trafikmiljön enligt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner vara säkrad för en låg hastighet hos dem som korsar en cykelöverfart.

Den vanliga utformningen av en cykelöverfart är att den korsar körbanan i ett upphöjt utförande, alltså som ett farthinder i form av ett platågupp i kombination med föreskrivet vägmärke och vägmarkering.

Cykelpassage definieras i förordningen om vägtrafikdefinitioner enligt följande:

En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som kan anges med vägmarkering.

En cykelpassage är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad.

För en cykelpassage är vägmarkeringen M16 visserligen densamma som för en cykelöverfart, men där ska varken vägmärke eller väjningslinje finnas och inga byggnadstekniska eller motsvarande fysiska åtgärder krävs. En cykelpassage kräver inte någon lokal trafikföreskrift.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 4 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- Delen av A-gatan mellan 00 och 00 meter norr om korsningen med B-gatan ska vara cykelöverfart
- Den del/de delar/ av A-gatan som anges på Karta/ Kartan i bilagan till dessa föreskrifter ska vara cykelöverfart/cykelöverfarter

- **Karta i bilaga**

Förbud, påbud och inskränkningar för olika fordonsslag

Fordonstrafik



Ett totalförbud mot all fordonstrafik måste avse båda färdriktningarna. Skälet är innehållet i 7 kap. 2 § trafikförordningen som anger att fotgängare inte behöver använda gångbanan där fordonstrafik är förbjuden. Förbudet märks ut med märke C2, "Förbud mot trafik med fordon".

Ofta måste viss trafik som varutransporter, boende till fastigheter utmed gatan, etc. tillåtas och då kan en reglering med gånggata ofta stämma bättre med regleringsintentionerna.

Motordrivet fordon



Förbud för trafik med motordrivna fordon är som regel ett bättre alternativ än ett totalförbud för alla fordon. Särskilt gäller detta i bostadsområden där behovet av framkomlighet och gena förbindelser för cyklister är starkt uttalat. Motsvarande behov och uttalat krav finns för förare av moped klass II, varför ett förbud mot trafik med motordrivna fordon oftast med fördel kan undanta trafik med moped klass II. En sådan föreskrift stämmer också väl med innebörden i märke C3, "Förbud mot trafik med annat motordrivna fordon än moped klass II".



Från främst miljö- eller ordningssynpunkt uppkommer ibland behov av att förbjuda visst eller vissa slag av motordrivna fordon, helt eller för genomfart. De fordonsslag som företrädesvis anses som störande eller annars olämpliga att trafikera vissa gator är i första hand tunga lastbilar. Ett sådant förbud märks ut med märke C7, "förbud mot trafik med tung lastbil". Ett förbud mot genomfartstrafik är svårt att övervaka och blir då oftast verkningslös. Om ett sådant förbud övervägs ska det därför avse korta och överblickbara sträckor.

Moped klass II



Cyklar och mopeder klass II ska enligt 3 kap. 6 § trafikförordningen köras på cykelbana om sådan finns. Enligt samma bestämmelse ska mopeder klass I köras på körbana. Skälet till de olika mopedernas plats på vägen är dels de olika tillåtna hastigheterna som de får köras i men framför allt de olika förarnas kompetens.

En moped klass II är enkelt uttryckt en cykel med hjälpmotor som inte får köras i högre hastighet än 25 km/tim medan en moped klass I på motsvarande sätt är en mindre, lätt motorcykel som får köras i en hastighet av 45 km/tim.

Förare av mopedklass II ska ha fyllt femton år och ha ett förarbevis, ett slags kvitto på att innehavaren kan hantera sitt fordon och har kännedom om gällande trafikregler. Reglerna ändrades 2009 och förare som fyllt 15 år före detta år behöver inget förarbevis. För moped klass I krävs körkort med behörighet minst AM.

Från trafiksäkerhetssynpunkt saknas i normalfallet skäl att förbjuda moped klass II på cykelbanor med hänvisning till de olika fordonsslagen och deras förars kompetens. De fall där ett förbud aktualiseras måste ses som speciella. Om moped klass II ska förbjudas görs det med lokal trafikföreskrift och märks ut med tilläggstavla *Ej moped klass II*, till märkena D4, *påbjuden cykelbana*, D6, *påbjuden gång- och cykelbana*, eller D7, *påbjudna gång- och cykelbanor*.



Märke C11, *förbud mot trafik med moped klass II*, får inte användas i detta sammanhang utan används exempelvis då man vill förbjuda denna typ av fordon på en körbana. Om all trafik med motordrivna fordon förbjuds på en gata eller förbindelse blir utmärkningen märke C3, *förbud mot trafik med annat motordrivna fordon än moped klass II* och tilläggstavla *Även mopedklass II*.

Fordon med dubbdäck



På senare år har frågan om förbud mot trafik med fordon med dubbdäck aktualiserats och förbud införts på några håll i landet. Förbudet märks ut med märke C44, Förbud mot trafik med annat motordrivna fordon med dubbdäck än moped klass II. Ett sådant förbud omfattar alltså inte cyklar och mopeder klass II eftersom dessa fordon är mindre skadliga för miljön och ett förbud ofta skulle resultera i långa och för trafikanterna omotiverade omvägar.

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 10 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- a. x §. På A-gatan (mellan B-gatan och C-gatan) får fordon inte föras. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).
y §. Förbudet gäller genomfart till B-gatan eller C-gatan. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).
- b. På A-gatan mellan B-gatan och 20 meter norr om B-gatan får andra motordrivna fordon än moped klass II inte föras (i nordlig riktning). Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).
- c. x §. På A-gatan mellan B-gatan och C-gatan får motordrivna fordon med fler än två hjul/motorcykel och moped klass I/motordrivna fordon med tillkopplad släpvagn/tung lastbil/ annat fordonsslag enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner inte föras. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).
y §. Motordrivna fordon får dock föras på vägen om det behövs för:
 - linjetrafik eller taxitrafik,
 - varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid vägen,
 - transporter av gods eller boende till eller från adress vid vägen,
- transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid vägen,
- transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid vägen,
- parkering på den anordnade parkeringsplatsen (garage eller liknande) på A-gatan
- service-, underhålls-, reparations-, byggnads-, anläggningsarbete eller liknande arbete.
- d. x §. På A-gatan mellan B-gatan och C-gatan får tung lastbil inte föras.
y §. Förbudet gäller mellan klockan 00 och 00.
- e. På cykelbanan på västra sidan av A-gatan mellan B-gatan och C-gatan får moped klass II inte föras.
- f. På A-gatan (mellan B-gatan och C-gatan) får (andra) motordrivna fordon med dubbdäck (än moped klass II) inte föras. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen. (1998:1276).
- g. På samtliga vägar inom ett område som begränsas av A-gatan, B-gatan...(gränsgatorna ingår inte) får (andra) motordrivna fordon med dubbdäck (än moped klass II) inte föras. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).
- h. På samtliga vägar inom ett område som anges på Karta/- Karta i bilaga till dessa föreskrifter/ får (andra) motordrivna fordon med dubbdäck (än moped klass II) inte föras. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).

- Karta

Förbjuden sväng och påbjuden körriktning

Ett förbud mot sväng av olika slag kan vara motiverat av trafiksäkerhets- eller framkomlighets skäl eller bådadera. I vissa fall är det motiverat att förbudet gäller under exempelvis högtrafiktid eller att kollektivtrafik med buss undantas från förbudet. Förbud mot vänster- eller högersväng märks ut med märke C25, *förbud mot sväng i korsning*.



Förbud mot U-sväng märks ut med märke C26, *förbud mot U-sväng* och kan avse flera korsningar. Sträckans längd anges då på en tilläggstavla.



Det ska noteras att Svea hovrätt i mål B 9280-02 (RH 2003:67) i sina domskäl bland annat angav att *"ett förbud mot vänstersväng har bedömts inte också innebära ett automatiskt förbud mot U-sväng"*, med följande motivering:

Enligt hovrätten måste emellertid vänstersväng och U-sväng principiellt anses vara två skilda manövrar, vilket bland annat belyses av just det förhållandet att dessa förbjuds med olika förbudsmärken. Även om mycket av de två otillåtna manövrarna sammanfaller med varandra bör legalitetsprincipen i straffrätten, som inte tillåter en analogisk tillämpning av ett straffbud, leda till bedömningen att ett förbud mot vänstersväng inte också innebär ett automatiskt förbud mot U-sväng.

Påbjuden körriktning är ett bättre alternativ än förbjuden sväng eftersom innehållet i föreskriften och framför allt utmärkningen anger vad som är tillåtet, hur trafikrörelserna ska ske, inte det motsatta. Exempelvis är påbjuden körriktning rakt fram en betydligt bättre anvisning för en trafikant än förbud mot både höger- och vänstersväng. *Påbjuden körriktning* märks ut med märke D1, påbjuden körriktning. Symbolen anpassas efter förhållandena på platsen. En vanlig uppfattning är att ett "påbud inte är lika starkt som ett förbud". Straffrättsligt är dock påföljden för en överträdelse densamma.

Märken om påbjuden körriktning kan också sättas upp utan lokal trafikföreskrift vid en infart på en väg eller körbana som är avsedd för trafik i en viss färdriktning.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 10 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- a. x §. På A-gatan i korsningen med B-gatan får fordon i nordlig färdriktning inte svängas åt vänster/höger/vändas på väg/göra en U-sväng.
y §. Förbudet gäller inte fordon i linjetrafik
- b. x §. På A-gatan i korsningen med B-gatan får fordon i nordlig/-sydlig färdriktning föras endast rakt fram eller åt höger/vänster.
y §. Påbudet gäller mellan klockan 00 och 00.

Enkelriktad trafik



Ett system av enkelriktade gator kan sägas vara en form av trafiksanering. Effekterna av en enkelriktning är ofta positiva ur trafiksäkerhetssynpunkt och då särskilt i korsningar där konfliktmöjligheterna reduceras. Enkelriktningar är dock negativa för cyklister, eftersom det leder till onödiga omvägar. Enkelriktning märks ut med märke E16, *enkelriktad trafik* samt följdutmärkning med märke C1, *förbud mot infart med fordon*.

Följden av en enkelriktning blir att trafikförordningens regler om fordons placering före sväng i korsning (3 kap. 26 § tredje stycket) kommer att gälla: *Vid vänstersväng skall ett fordon föras så nära körbanans mitt som möjligt eller, på körbana med enkelriktad trafik, så nära körbanans vänstra kant som möjligt.*

Enligt 3 kap. 52 § första stycket i trafikförordningen innebär enkelriktning också att parkering blir tillåten på vänster sida i färdriktningen ”På vägar med enkelriktad trafik får fordon även i andra fall stannas eller parkeras på vänstra sidan”. Den utökade möjligheten till parkering kan vara ett skäl till enkelriktning av trafiken. Samtidigt kan den allmänna möjligheten till vänsteruppställning medföra att parkeringen på den sidan kan behöva regleras, eftersom utmärkning av ett förbud eller tillåtelse att parkera bara gäller den sida av gatan där märket är uppsatt.



Eftersom enkelriktningar ofta utgöra ett problem för cyklande och förare av moped klass II är ett alternativ att förbjuda trafik med andra motordrivna fordon än moped klass II, den föreskrift som märks ut med märke C3, *förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II*. Trafiken blir i sådant fall formellt inte enkelriktad och parkering på vänster sida i färdriktningen inte tillåten, men de reducerade konfliktmöjligheterna i korsningarna kvarstår.

Eftersom gatan kan uppfattas som enkelriktad bör bilister varnas för att de kan möta cyklister i, som de uppfattar, fel färdriktning genom utmärkning med märke F18, *körfältsindelning på sträcka* enligt nedanstående foto.



RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 10 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- a. På A-gatan mellan B-gatan och C-gatan får fordon föras endast i nordlig färdriktning/färdriktningen från B-gatan mot C-gatan. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).
- b. På cykelbanan på A-gatans norra sida mellan B-gatan och C-gatan får cykel och moped klass II föras endast i västlig färdriktning.

Förbud mot infart



Förbud mot infart används normalt för att hindra fordon att köra mot den tillåtna färdriktningen på enkelriktade gator och märks ut med märke C1, *förbud mot infart med fordon*. Märket kräver i det fallet ingen egen lokal trafikföreskrift utan sätts upp som en följd av föreskriften om enkelriktning. Förbud mot infart respektive utfart är också vanligt för att kanalisera tillfart och frånfart vid exempelvis en större parkeringsplats eller annat område. Anslutningarna är då inte enkelriktade i det ordets mening. Också vid parkeringsplatser vid köpcentra och andra anläggningar på kvartermark krävs en lokal trafikföreskrift för att få sätta upp märke C1. Markägaren kan alltså inte bestämma självständigt att sätta upp ett sådant märke.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 10 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- c. Från A-gatan får fordon inte föras in på parkeringsplatsen Oasen i södra anslutningen mot A-gatan. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).
- a. Från korsningen mellan A-gatan och B-gatan får fordon inte föras in norrut på A-gatan. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).

Omkörning



Förbud mot omkörning aktualiseras sällan inom tätbebyggt område. Ett förbud har oftast en god trafiksäkerhetshöjande effekt och kan ses som ett alternativ till hastighetsbegränsning. Ett förbud på längre sträcka än cirka 500 meter kräver oftast ett undantag från förbudet att köra om när det gäller traktorer och motorredskap för att efterlevnaden av förbudet ska fungera.

Förbud mot omkörning kan avse förbud mot att köra om andra motordrivna fordon än tvåhjuliga mopeder och tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn och märks ut med märke C27, *förbud mot omkörning*. Förbudet gäller till den plats där märke C28, *slut på förbud mot omkörning*, är uppsatt.

Om förbudet enbart ska avse förbud mot att med en tung lastbil köra om andra motordrivna fordon än tvåhjuliga mopeder och tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn märks det ut på motsvarande sätt med märke C29, *förbud mot omkörning med tung lastbil* och C30, *slut på förbud mot omkörning med tung lastbil*.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 11 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- a. x §. På A-gatan mellan 00 meter norr B-gatan och 00 meter norr därom får förare inte köra om andra motordrivna fordon än sådana tvåhjuliga mopeder eller motorcyklar som saknar sidvagn.
y §. Förbudet gäller inte omkörning av traktor och motorredskap.
- b. På väg 00 mellan 00 meter norr väg 00 och 00 meter norrut får förare av tung lastbil (i nordlig färdriktning) inte köra om andra motordrivna fordon än sådana tvåhjuliga mopeder eller motorcyklar som saknar sidvagn.

Gågata



Att förklara en eller flera gator som gågata är vanligt förekommande inom centrumområden. En gågata märks ut med märke E7, ”gågata” och märke E8, ”gågata upphör”. Det senare behöver inte sättas upp om det tydligt framgår att gågatan upphör. Syftet med åtgärden är oftast att skapa en mer trafiksäker och trivsamt miljö

att vistas i för oskyddade trafikanter. Genom regleringen blir följande allmänna trafikregler i trafikförordningen gällande (8 kap. 1 §):

1. *Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.*
2. *Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.*

Fordonsförare har väjningsplikt mot gående. På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gånggator om det behövs för:

1. *varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan,*
2. *transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan,*
3. *transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan, eller*
4. *transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.*

Bäst funktion uppnås om gågatan byggnadstekniskt utformas så att de allmänna trafikreglerna blir naturliga att respektera för trafikanterna. Det kan bäst göras genom att gågatan ges en avvikande ytstruktur med gatsten eller plattor och att gaturummet får sittgrupper, belysning och växtarrangemang som skapar utrymme för mänskligt möte och umgänge.

Den tillåtna trafiken på en gågata kan behöva begränsas och styras till vissa tider för att inte störa intrycket av en miljö primärt för fotgängare. Kommunen har därför rätt att i sina lokala trafikföreskrifter göra avvikelser från trafikförordningens allmänna regler om trafik för gånggator.

Föreskriften om gånggata kompletteras i sådant fall med en föreskrift om förbud mot fordonstrafik vissa tider eller vissa sträckor. Utmärkningen sker med tilläggstavla (blå/vit) till märket för gånggata.

Cykeltrafik är tillåten på en gånggata, dock inom ramen för bestämmelsen att ”*fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart, väjningsplikt mot gående med mera.*”. Men även om det finns utrymme bör man inte anlägga en särskild cykelbana på gånggatan. Konsekvensen blir i så fall att reglerna för gånggata inte gäller där och att cyklister inte har väjningsplikt mot gående som korsar cykelbanan. En uppdelning av trafiken i olika revir motverkar alltså själva tanken med en gånggata och ökar sannolikt cyklistens hastighet.

Det saknas som regel anledning att anlägga parkeringsplatser på gånggator. Ett parkeringstillstånd för rörelsehindrad ger dock generell rätt att parkera under högst tre timmar på en gånggata (13 kap. 8 § andra stycket 4 trafikförordningen). Personer med rörelsehinder kan därigenom parkera nära butiker i samband med utträttande av ärende. Som bestämmelsen är formulerad krävs dock inte att parkeringen sker i samband med utträttande av något ärende.

Gångfartsområde

Till skillnad mot en gånggata är all trafik tillåten i ett gångfartsområde men reglerna om väjningsplikt mot gående och gångfart gäller. Samtidigt ska noteras, vilket också är en skillnad mot gånggata, att byggnadstekniska eller motsvarande hastighetsbegränsande åtgärder måste vara vidtagna innan ett gångfartsområde får införas (10 kap. 8 § trafikförordningen).

En väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart.





Ett gångfartsområde märks ut med märke E9, *gångfartsområde*. Den byggnadstekniska utformningen av gångfartsområdet måste vara sådan att det är uppenbart för trafikanterna att det inte är lämpligt att köra fortare än gångfart. Dåvarande Vägverket har vid ett tillfälle upphävt en kommuns beslut om gångfartsområde (som vid den tiden benämndes "gårdsgata"), eftersom man ansåg att gångfartsområdet där inbjöd till högre hastighet än gångfart (TR10A 2008:55255).

En ytterligare skillnad mot gågata är att ett parkeringstillstånd för rörelsehindrad inte medger parkering i ett gångfartsområde. Om parkering ska tillåtas i ett gångfartsområde krävs, förutom att platserna ska vara särskilt anordnade, en noggrann genomgång av behovet och nyttan. Grundtanken med ett gångfartsområde måste vara att parkering är en sekundär fråga.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 2 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- a. A-gatan ska vara gågata/gångfartsområde mellan B-gatan och C-gatan.
- b. Samtliga vägar inom området innanför A-gatan, B-gatan, C-gatan och D-gatan ska vara gågata/gångfartsområde.

Om avvikelser behövs från trafikförordningens regler för gågata – förbud viss tid:

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 2 och 8 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- c. x §. **a. eller b. i texten ovan** (särskild trafikregel om gågata enligt 10 kap. 1 § andra stycket i 2 trafikförordningen).
 - y §. På sträckan får inte motordrivna fordon/annat fordonsslag föras för lastning/lossning etc.
 - z §. Förbudet gäller vardagar utom vardag före söndag och helgdag mellan klockan 00 och 00.

Om avvikelser behövs från trafikförordningens regler för gågata – tillåta fler fordon än vad de allmänna trafikreglerna medger:

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 2 och 8 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- d. x §. **a. eller b. i texten ovan** (särskild trafikregel om gågata enligt 10 kap. 1 § andra stycket 2 trafikförordningen).
 - y §. På sträckan får motordrivna fordon/annat fordonsslag föras även för (syftet/anledningen anges).

Miljözon

Miljözoner kan införas för att förbättra problem med dålig luftkvalitet som orsakas av för stora utsläpp främst från trafiken. Ett beslut om miljözon grundas ytterst på EU:s miljökvalitetsnormer vilkas mål är att garantera en godtagbar luftkvalitet. En miljözon ställer miljökrav på tunga lastbilar och tunga bussar (totalvikt över 3,5 ton) som trafikerar vissa valda områden i städer och motsvarande tätbefolkade områden. 2016 hade åtta kommuner beslutat om miljözoner i sådana områden där flest människor bor och arbetar och där nyttan med att minska utsläppen därmed blir som störst. En lokal trafikföreskrift om miljözon behöver inte märkas ut enligt bestämmelserna i trafikförordningen. Något officiellt beslutat märke för miljözon finns inte, men det förekommer att man använder en skylt för att informera om ett sådant område.

I en miljözon får tunga bussar och tunga lastbilar föras endast om deras första registrering, oavsett första registreringsland, skett under de senaste sex åren, innevarande år oräknat. Trafikregeln för miljözoner anges i 4 kap. 22 § trafikförordningen. I 4 kap. 23 § trafikförordningen räknas ett antal undantag från trafikregeln i 22 § upp. I 24 § trafikförordningen anges de handlingar som ska medföras vid färd och som visar vilka emissionskrav som fordonets motor uppfyllde när det togs i bruk eller motsvarande.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 3 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- a. Det område i A-by som anges på kartan ska vara miljözon.
 - **Karta**
- b. Det område i A-by som anges på kartan i bilagan till dessa föreskrifter ska vara miljözon.
 - **Karta i bilaga**
- c. De områden i A-by kommun som anges på kartan/kartorna/ i bilagan/bilagorna 1-X till dessa föreskrifter ska vara miljözon.
 - **Karta/ Kartor i bilaga/ Kartor i bilaga 1-x**
- d. Området i A-by som avgränsas i norr av Ä-älven, i öster av S-sjön, i söder av järnvägen och i väster av väg 00, ska vara miljözon.

Körfält för linjetrafik



Körfält eller körbana för fordon i linjetrafik kallas i dagligt tal kollektivtrafikkörfält eller busskörfält och märks ut med märke D10, påbjudet körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. Vid behov märks slutet på sådant körfält ut med märke D11, slut på påbjuden bana, körfält, väg eller led.

Erfarenheterna av sådana körfält är blandade, men övervägande positiva. Särskilt när det är kapacitetsproblem under högtrafik ökar framkomligheten för kollektivtrafiken genom bättre tidtabellsanpassning och därmed minskad restid för passagerarna. Nackdelarna är sämre framkomlighet för övrig trafik och att distributionstrafik och andra med angoringsbehov "utestängs från kantstenen". Därför är det vanligt att den tid som körfälten är reserverade begränsas till de tider som är till störst nytta för kollektivtrafiken. Att reservera körfält för kollektivtrafik enbart under del av dagen ställer dock ofta krav på reglering av fordonsuppställning övrig tid. Detta kan ibland resultera i en svårbegriplig utmärkning, vilket är negativt för trafikanterna.



En lokal trafikföreskrift om kollektivtrafikkörfält innebär att följande trafikregler i trafikförordningen kommer att gälla (8 kap. 2 §).

I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik föras samt, om körfältet eller körbanan är beläget till höger i färdriktningen, cykel och moped klass II.

Fordon som får föras i körfältet får trots 3 kap. 53 § första stycket 10 stannas där för på- eller avstigning.

Med det ovanstående undantaget gäller också ett generell förbud att stanna och parkera fordon i ett kollektivtrafikkörfält (3 kap 53 § trafikförordningen).

Ett fordon får inte stannas eller parkeras i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl.

Enligt Trafikförordningen (11 kap. 3 §) får kollektivtrafikkörfälten användas:

- ✦ *Av fordon som används av ett auktoriserat bevakningsföretag i samband med transport av egendom,*
- ✦ *av fordon som används av personal inom Kriminalvården vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådskande yrkesutövning, och*
- ✦ *av fordon som används av personal vid Säkerhetspolisen när de vidtar en skyddsåtgärd i sådan verksamhet som anges i 4 § förordningen (2014:1103) med instruktion för Säkerhetspolisen.*

Undantagen i första stycket gäller endast om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas.

Det finns inget bemyndigande att inskränka dessa generell tillåtna transporter med en lokal trafikföreskrift. Däremot finns inget hinder att tillåta ytterligare fordonskategorier. En vanlig sådan är fordon i taxitrafik. Upplåtelse för ytterligare trafik måste dock tillämpas restriktivt om inte syftet med regleringen, att underlätta för kollektivtrafiken, ska gå förlorat.

Den allmänna tillåtelsen att köra cykel och moped klass II i ett kollektivtrafikkörfält kan ibland vara ett hinder för kollektivtrafiken. Samtidigt kan det från trafiksäkerhetssynpunkt vara sämre att förbjuda sådan trafik, då dessa trafikanter i så fall tvingas att färdas mellan två olika slag av trafik med motordrivna fordon. I särskilda fall, som när en förbindelse mellan två vändplatser förklaras som körbana för fordon i linjetrafik med flera, kan det vara direkt olämpligt med ett förbud med tanke på de omvägar cyklister i så fall tvingas till.

Man bör observera de särskilda trafikreglerna i vägmärkesförordningen 4 kap. 9 § för markering M19, *körfältspilar*. Grundregeln innebär att om det körfält man färdas i är avgränsat med heldragen linje, så är man tvungen följa den eller de riktningar som pilen visar. En vanlig utformning i en korsning där kollektivtrafikkörfält passerar igenom, är att annan trafik än kollektivtrafik endast tillåts svänga höger från körfältet närmast kantstenen. Undantaget från grundregeln innebär att förare av kollektivtrafikfordon inte behöver följa pilens riktning om man i anslutning till en korsning färdas in i eller från ett reserverat körfält. Alltså behövs ingen lokal trafikföreskrift för denna trafikregel.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 5 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- På A-gatan mellan B-gatan och C-gatan ska körfältet närmast körbanans östra sida vara körfält för fordon i linjetrafik med flera.
- På A-esplanaden mellan B-gatan och C-gatan ska östra körbanan vara körfält för fordon i linjetrafik med flera.
- På A-gatan mellan B-gatan och C-gatan ska körbanan vara körfält för fordon i linjetrafik med flera.

Om ytterligare fordonskategorier tillåts i kollektivkörfältet

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 5 och 8 trafikförordningen (1998:1276) följande:

- x §. a, b eller c enligt ovan.
- y §. I körfältet får även fordon i taxitrafik, buss, motorcykel/annat fordonsslag föras även för (syftet/anledningen anges).



Busshållplats

Hållplatslägen för kollektivtrafiken bestäms i normalfallet av väghållaren i samråd med trafikföretaget och eventuellt polismyndigheten. Någon lokal trafikföreskrift om hållplatslägena behövs inte. I enstaka fall kan dock ett läge i direkt anslutning till en vägkorsning vara den optimala placeringen för hållplatsen, till exempel längs den anslutningsfria sidan i en trevägskorsning. I sådana fall krävs en lokal trafikföreskrift som en avvikelse från det allmänna förbudet att stanna eller parkera i en vägkorsning eller inom ett avstånd av tio meter från en korsande körbanas närmaste ytterkant. En sådan hållplats ska märkas ut med märke E22, busshållplats som anger en hållplats för fordon i linjetrafik och skolskjuts.



Även andra hållplatser får anges med märke E22. Uppgifter om busslinjer, bussföretag och motsvarande kan förekomma på eller vid märket.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 6 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- På A-gatans östra sida ska sträckan mellan korsningen med B-gatan och 10 meter norr om B-gatans korsande körbana vara busshållplats.
- På väg 000:s östra sida vid korsningen med den enskilda vägen till A-gård ska sträckan mellan 10 meter söder om och 10 meter norr om den korsande körbanan vara busshållplats.

Terräng

Förbud mot trafik med terrängmotorfordon

Enligt terrängkörningslagen (1975:1313) gäller ett generellt förbud i hela landet mot körning med motordrivna fordon på barmark i terräng. Den bestämmelsen omfattar inte isbelagda sjöar och det finns alltså inget hinder att anordna en träningsbana eller motsvarande för motorfordon på en sådan sjö. Omvänt kan störande motorfordonstrafik på isbelagda sjöar förbjudas med en lokal trafikföreskrift för en eller flera utpekade sjöar.



I vissa områden kan skotertrafik upplevas som störande eller av annat skäl olämplig och förbud kan då vara motiverat. Ett sådant förbud avser normalt större områden och annonseras då i ortstidningen och redovisas på karta på kommunens webbplats. Förbudet behöver inte märkas ut, men om det anses önskvärt används märke C13, förbud mot trafik med terrängmotorfordon och terrängsläp. På motsvarande sätt kan finnas behov av förbud mot skotertrafik utanför särskilt anordnade leder.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

x §. Inom den del av området Elfsborg som framgår av kartan i bilagan till dessa föreskrifter får motordrivna fordon inte föras.

y §. Förbudet gäller inte färd med terrängskoter på allmän skoterled. Förbudet gäller inte färd enligt kommunens lokala trafikföreskrifter 000 om.../mellan parkeringsplatsen och S-sjön.

z §. Andra motordrivna fordon får trots förbudet föras inom området om det behövs för:

- linjetrafik eller taxitrafik,
- varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande inom området,
- transporter av gods eller boende till eller från adress inom området,
- service-, underhålls-, reparations-, byggnads-, anläggnings-, och liknande arbete,
- färd till A-gatan.

- **Karta i bilaga**

Trafik med terrängmotorfordon

I trafikförordningen anges att terrängfordon som grundregel inte får köras på allmänna vägar. Passagerare får heller inte tas med på fordonet eller ett släp (5 kap 1–5 § trafikförordningen). En kommun kan genom en lokal trafikföreskrift besluta om avvikelser från trafikförordningens bestämmelser. Detta kan bli aktuellt när terrängen inte är framkomlig eller när man måste använda en väg för att transportera turister från en anläggning till ett mål i terrängen och det krävs terrängfordon. Ett ytterligare exempel kan vara att terrängfordon tillåts köra på utvald väg eller gata för att kunna komma till tankställe. Eftersom terrängmotorfordon inte är anpassade för vägar bör avvikelser från trafikförordningens bestämmelse tillämpas restriktivt.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 21 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

På allmänna vägen 00 mellan 00 meter norr om bron över V-vattnet och 00 meter norrut får terrängmotorfordon och terrängsläp föras den 1 januari–31 mars. Passagerare får då tas med i fordonen. Terrängmotorfordon eller terrängsläp får då inte föras med högre hastighet än 00 kilometer i timmen.

Belysning vid färd i terräng

I trafikförordningen (3 kap. 77 §) ställs sedvanliga krav på att fordon som körs i mörker ska använda strålkastare. En kommun kan i sina lokala trafikföreskrifter medge undantag från belysningskravet. Undantag från den generella bestämmelsen måste ses som just undantag. Det är svårt att se något egentligt bärande skäl till att medge undantag.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 18 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

Terrängskoter behöver inte ha tänd belysning vid färd på leden mellan A-byn och B-byn över Kalfjället under mörker om ljusförhållandena på grund av månsken ändå är tillräckliga för att färden ska kunna ske säkert.

Bärighetsklasser och begränsningar av vikt, längd eller bredd

Bärighetsklasser

Vägar som inte är enskilda delas in i tre bärighetsklasser: BK1, BK2 och BK3 (4 kap. 11 § trafikförordningen) där BK1 är den bärighetsklass som tillåter de tyngsta fordonen. Vad de olika bärighetsklasserna betyder i fråga om axel- och boggitryck samt bruttovikt beskrivs i 4 kap. 12 § trafikförordningen.

Om inte annat har beslutats tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda tillhör bärighetsklass 2 (BK2). På en allmän väg där kommunen är väghållare är det kommunen som föreskriver att vägen eller del av den istället ska tillhöra BK2 eller BK3. På övriga vägar som inte är enskilda (gator) föreskriver kommunen att vägen eller del av den istället ska tillhöra BK1 eller BK3.

TABELL 4. Vägars bärighetsklasser

BK1 = märks inte ut, BK2/BK3 = ska märkas ut

Väg	BK1	BK2	Föreskrifter om BK	Meddelas av
Allmän väg - statlig	X	-	BK2 eller BK3	TrV
Allmän väg - kommunal	X	-	BK2 eller BK3	K
Övrig väg som inte är enskild (gata)	-	X	BK1 eller BK3	K

Bärighetsklassen speglar alltså vilken belastning en väg tål och är en teknisk bedömning som görs av kommunen som väghållare/väghållningsmyndighet för sina gator. Däremot är det den nämnd som är utsedd enligt lag (1978:234) om nämnd för vissa trafikfrågor, oftast trafiknämnden, som meddelar föreskrifter om bärighetsklasser som avviker från de generella.

Ofta har det kommunala gatunätet sådan bärighetsgrad att det med undantag av någon enstaka gata eller bro kan upplåtas för den högre bärighetsklassen BK1. Bärighetsklasser ska redovisas i den årliga sammanställning som länsstyrelsen gör över allmänna vägar och andra viktigare vägar i länet och för in i sin författningssamling. Utöver detta ska den kommunala föreskriften publiceras på STFS och när denna är lägre än den generell tillåtna märkas ut med märke C22, bärighetsklass med angivande av bärighetsklass.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- Följande vägar i A-stad ska tillhöra bärighetsklass 1:
 - A-gatan mellan väg 000 och B-gatan.
 - B-gatan mellan A-gatan och C-gatan
 - ...
- Samtliga vägar som inte är enskilda inom industriområdet YY ska tillhöra bärighetsklass 1.
- A-gatan i A-stad mellan B-gatan och C-gatan ska tillhöra bärighetsklass 3.

Begränsning av vikt

De tillåtna vikterna för axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt för respektive bärighetsklass redovisas i trafikförordningens 4 kap. 12 §. Det är väghållaren som ska göra en teknisk bedömning av vilka vägar, gator och framför allt broar som inte tål de vikter som anges där. Om det behövs några inskränkningar på de vägar och gator som kommunen är väghållare för ska dessa beslutas i form av lokala trafikföreskrifter.

För enskilda vägar gäller inga allmänna belastningsbestämmelser. Det är ägaren av vägen som bestämmer reglerna för trafik med motordrivna fordon, både vilka fordon som får köras och tillåten största bredd, längd eller vikt. Reglerna ska märkas ut med vägmärke eller på annat tydligt sätt (10 kap. 10 § trafikförordningen).

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 19 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- På A-gatan/väg 00/ mellan B-gatan och C-gatan/ A-by och B-by får motordrivet fordon eller därtill kopplade fordon inte föras om axeltrycket/boggitrycket/trippelaxeltrycket/bruttovikten 00 ton överskrids.
- På A-gatan/väg 00/ mellan B-gatan och C-gatan/ A-by och B-by får motordrivet fordon eller därtill kopplade fordon inte föras om
 - axeltrycket 00 ton,
 - boggitrycket 00 ton,
 - trippelaxeltrycket 00 ton, eller bruttovikten 00 ton överskrids.
- På bron över Dalälven på A-gatan/väg 00 får motordrivet fordon eller därtill kopplade fordon inte föras om bruttovikten 00 ton överskrids.

Begränsning av bredd eller längd

Tillåtna bredder och längder på fordon och fordonskombinationer som trafikerar vägar som inte är enskilda finns angivna i trafikförordningen 4 kap. 15, 17 eller 17 a §.

Begränsning till mindre bredd än den generellt tillåtna är mycket ovanligt, men kan vara aktuell i äldre stadskärnor eller samhällen med mycket smala gator med huskroppar i linje med körbanan.

Begränsning till mindre längd än generellt tillåten är vanligare. Ofta beroende på att fordon längre än tio till tolv meter kan ha svårt att ta sig fram i trång stadsmiljö och kan vara olämpliga att framföra i de mest centrala delarna av en tätort.

Eventuella beslut om inskränkningar av de allmänna bredd- eller längdbestämmelserna beslutas i form av lokala trafikföreskrifter.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 20 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

På A-gatan mellan B-gatan och C-gatan får motordrivna fordon eller fordonståg inte föras om fordonets eller fordonstågets bredd/längd, lasten inräknad, överstiger 0,0 meter.



För busstrafiken krävs då ett undantag från påbudet i form av lokal trafikföreskrift. Undantaget märks ut med tilläggstavla under märke D2.

På vissa broar med låg bärlast kan det finnas behov av att föreskriva minsta tillåtna avstånd mellan fordon. Förbudet kräver en lokal trafikföreskrift och märks ut med märke C19, minsta avstånd. Märket anger förbud mot att hålla kortare avstånd till framförvarande motordrivna fordon än som anges på märket.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 22 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) följande:

- På A-gatan mellan B-gatan och C-gatan får trafikanter inte färdas gående/ridande.
- På A-gatan i korsningen med B-gatan får buss föras även till höger/vänster om påbudsmärke som anger att fordon ska föras till vänster/höger om märket.
- På bron över S-sjön vid S-sundet får förare av ett motordrivna fordon inte hålla kortare avstånd till framförvarande motordrivna fordon i samma färdriktning än 00 meter.

Andra särskilda trafikregler

För vissa trafiksituationer kan det finnas behov av beslut om särskilda trafikregler. En kommuns behov av att reglera dessa trafiksituationer kan utgå från de förbuds- och påbudsmärken som finns i vägmärkesförordningen. Här nedan anges några av dessa särskilda trafikregler.



Förbud mot ridande och gående på till exempel större och trafikerade leder motiveras främst av trafiksäkerhetsskäl och märks ut med märke C14, förbud mot ridning respektive märke C15, förbud mot gångtrafik. Båda förbuden kräver lokal trafikföreskrift.



Bussfickor och hållplatser skiljs ibland från körbanan med en refug eller sidoremsa som i spetsen märks ut med märke D2, påbjuden körbana, för att visa på vilken sida om avgränsningen den vanliga trafiken ska framföras.

Väghållarbeslut

Med stöd av 10 kap. 14 § trafikförordningen får bland andra den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen i området meddela föreskrifter med särskilda trafikregler. För väghållningsmyndigheten gäller beslutsmandatet främst i samband med vägarbete och liknande arbete.

14 § Föreskrifter med särskilda trafikregler för en väg eller en viss vägsträcka om:

- Förbud mot trafik med fordon eller med visst slag av fordon,
- begränsning av axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt,
- begränsning av bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last,
- förbud mot omkörning,
- förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning,
- förbud mot infart,

7. lägre hastighet än som annars gäller,
8. stannande eller parkering,
9. väjningsplikt och
10. minsta avstånd mellan fordon får meddelas av:
 - a. Polismyndigheten om det behövs i samband med trafikövervakning, kontroll av förare och fordon eller trafikolyckor,
 - b. Tullverket om det behövs i samband med punktskattekontroll eller
 - c. den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området om det behövs under kortare tid på grund av väg- arbete eller liknande arbete, på grund av skador eller risk för skador på vägen eller om det behövs på särskild vinterväg över istäckt vatten.

Vid vägarbete eller liknande arbete som berör vägsträckor inom två eller flera myndigheters väghållningsområden ska föreskrift enligt första stycket c meddelas av den myndighet som håller den väg som till största delen berörs av vägarbetet eller skadan.

Polismyndigheten eller den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området får meddela föreskrifter för en viss väg om tillfällig begränsning av den hastighet som annars är tillåten om det behövs för att förebygga trafikolyckor med klövvilt eller tamrenar.

Föreskrifter som behövs under kortare tid vid vägarbete och liknande arbete liksom för vissa andra tillfälliga händelser meddelas som ”väghållarbeslut” (10 kap. 14 § första stycket trafikförordningen). Motivet är att det kan vara akuta regleringar som måste ske. Vad som är kortare tid är inte specificerat och är närmast en individuell uppfattning. Det är viktigt att notera att andra tillfälliga beslut, exempelvis med anledning av ett arrangemang eller en inplankning vid ett husbygge, måste beslutas som lokal trafikföreskrift med stöd av 10 kap 1 §.

Då ett ”väghållarbeslut” enligt 10 kap. 14 § inte är en lokal trafikföreskrift krävs inget beslut av trafیکنämnden. Det finns inte heller något formellt/lagstadgat krav på att någon ska ges tillfälle att yttra sig eller att medgivanden ska inhämtas. Föreskriften ska dock kungöras i STFS.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 14 § första stycket c trafikförordningen (1998:1276) följande:

Vid vägarbetet (bestämning, diarienummer för objektet eller liknande) på A-gatan mellan B-gatan och C-gatan får fordon inte föras med högre hastighet än:

- a. 30 kilometer i timmen där belägningsarbetet/räckesarbetet/målningsarbetet/trädfällningen pågår samt
- b. 50 kilometer i timmen 00 meter norr och söder om sträckan enligt a.

Dessa föreskrifter träder i kraft den dag/månad/år och gäller till den dag/månad/år.

Tjällossning

Under tjällossningen finns risk för skador på gator och vägar. Problemen är störst på mindre vägar utanför tätbebyggt område. Inom tätbebyggt område finns oftast en vägkropp som inte påverkas nämnvärt av tjällossning. I något fall kan tjällossningen få sådana konsekvenser att en väg inte är framkomlig. Det är den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen i området som avgör om begränsningar behöver införas och under vilken tid. För enskilda vägar kan endast ägaren av vägen förbjuda trafik med motordrivna fordon över en viss vikt.

Den vanligaste inskränkningen vid tjällossning är att den tillåtna bruttovikten sänks genom en föreskrift enligt 10 kap 14 § trafikförordningen som gäller från ett datum till ett annat. Om en väg är helt oframkomlig eller skaderisken extremt hög kan ett förbud mot motorfordonstrafik beslutas. Oavsett vilken inskränkning som beslutas så är det närmast ofrånkomligt att viss samhällsnyttig trafik måste tillåtas. Det är alltså nödvändigt med vissa undantag och sådana beslutas lämpligen direkt i föreskriften. Vanligen medges undantag för de flesta så kallade samhällstransporter även om sådana inte sker på den aktuella vägen. Utmärkningen görs med tilläggstavla ”Gäller ej fordon med tillstånd” till förbudsmärket.

RÅD OM UTFORMNING AV FÖRFATTNINGSTEXTEN

XX kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 14 § första stycket c trafikförordningen (1998:1276) följande:

1§ På A-vägen mellan väg B och väg C får motordrivna fordon eller fordonståg inte föras om bruttovikten X ton överskrider.

2§ Fordon eller fordonståg med en högsta bruttovikt av 0 ton får dock föras på vägen om det behövs för:

1. Linjetrafik eller skolskjuts.
2. Mjöl-, post- eller livsmedelstransport.
3. Kommunal sophämtning.
4. Transport av slaktdjur och foder.
5. Den allmänna väghållningen eller för de fall som avses i 11 kap. 1 § trafikförordningen.
6. Transport av petroleumprodukter i överensstämmelse med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S).
7. Fordon utrustade med CTI-teknik får köra med den last som gäller för den ursprungliga bärighetsklassning som vägen har under förutsättning att:
 - a. Utrustning för central reglering av reglering av ringtryck finns på alla hjul,
 - b. dubbelmonterade hjul finns på alla axlar utom framaxlarna,
 - c. fordonet framförs med en maximal hastighet av 50 km/tim,
 - d. ringtrycket är maximalt 600 kPa i däck på framaxlar,
 - e. ringtrycket är maximalt 500 kPa i däck på släpvagn,
 - f. ringtrycket är maximalt 400 kPa i däck på andra axlar än däck på framaxlar eller
 - g. släpvagn.

Dessa föreskrifter träder i kraft den dag/månad/år och gäller till den dag/månad/år.

Enskilda vägar

Sveriges vägnät består av cirka 9 800 mil statliga vägar, cirka 4 100 mil kommunala gator och vägar och cirka 43 000 mil enskilda vägar vilka alltså utgör den allra största delen av Sveriges samlade vägnät. En stor andel av de enskilda vägarna är skogsbilvägar som i många fall inte är öppna för allmän motorfordonstrafik.

Standarden på de enskilda vägarna varierar kraftigt men är oftast låg i jämförelse med allmänna vägar och gator. De enskilda vägar som är av större betydelse för den allmänna samfärdseln får statsbidrag för skötseln och en del får kommunala bidrag av varierande omfattning. Det finns totalt cirka 60 000 väghållare för de enskilda vägarna varav cirka 24 000 får statsbidrag.

Det är väghållaren som har det juridiska ansvaret för den enskilda vägen. Ibland är en eller flera markägare väghållare och ibland organisationer, exempelvis vägföreningar, vägsamfälligheter och samfällighetsföreningar.

I samband med kommunsammanläggningarna som genomfördes kring år 1970 tog många kommuner frivilligt på sig att antingen ge bidrag för skötseln av de enskilda vägarna på landsbygden eller att svara för skötseln av dessa vägar. Att en kommun sköter underhållet förändrar inte förhållandet att vägen fortfarande är en enskild väg och kommunen blir inte heller väghållare i formell mening. Ett problem är emellertid att när en kommun under decennier skött det enskilda vägnätet är de fastighetsägare som utgör vägföreningen ofta

omedvetna om sitt ansvar som väghållare och vägföreningen har i praktiken upphört att existera.

I trafikförordningen (14 kap. 3 § 3) finns bestämmelser om att trafikanter som bryter mot vägägarens förbud mot trafik med motordrivna fordon kan bötfällas av polisen om förbudet är utmärkt med vägmärke eller på annat tydligt sätt.

Trafik på enskild väg

I 10 kap. 10 § trafikförordningen anges:

I fråga om en enskild väg skall ägaren av vägen avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Sådant förbud får avse även fordon med viss största bredd, längd eller vikt.

Det betyder att det inte är möjligt för en kommun att genom lokal trafikföreskrift förbjuda trafik med motordrivna fordon på enskild väg och inte heller meddela föreskrifter om vikt, längd och bredd på sådana fordon. Detta är en fråga för vägens ägare. Bestämmelsen ska ses i sitt historiska perspektiv då enskilda själva bekostade och anlade sina vägar. Då ansågs det också skäligt att de fick avgöra vem som fick använda vägen. Det bedömdes dock att annan trafikreglering som hastighetsbegränsningar, gågata, gångfartsområde och enkelriktningar måste ske i samhällets regi för att få juridisk stringens och författningsenlig utmärkning.

Ägaren av vägen beslutar alltså om eventuella förbud mot trafik med motordrivna fordon. Däremot är vägägaren förhindrad att förbjuda exempelvis gående eller ridande. Om den enskilda vägen ligger inom tätbebyggt område kan dock ett sådant förbud beslutas som en trafikföreskrift av kommunen. Det finns ytterst sällan skäl från trafiksäkerhets- eller framkomlighetssynpunkt att införa förbud mot exempelvis gångtrafik eller ridning. Om det senare aktualiseras – liksom körning med häst – handlar det oftast om att boende och motsvarande längs vägen ogillar vad hästarna lämnar efter sig i form av spillning eller möjligen skador på vägbanan. Enskilda vägar ska naturligtvis inte användas kommersiellt som rid- eller träningsbanor. I sådana fall är frivilliga överenskommelser att föredra framför förbud.

Det finns inget formellt hinder för en vägägare, under förutsättning att inga formella avtal har upprättats, att förbjuda trafik med motordrivna fordon på sin väg även om bidrag utgår till väghållningen. Samtidigt är det närmast självklart att bidraget dras in eller reduceras om sådan åtgärd vidtas. Vägägaren ska själv märka ut sitt förbud, företrädesvis med vägmärke.

Parkering på enskild väg

Vid parkering av fordon på enskild väg kan ägaren av vägen tillämpa lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, vanligtvis kallad kontrollavgiftslagen, förkortat LKOP. Lagen innebär att ägaren av vägen själv ska bestämma villkor för parkeringen, utmärka och övervaka dessa. (HD Ö 1161/92). Detta ligger i linje med att kommunen inte med skattepengar ska bekosta övervakning av enskilda vägar och områden.

Förebilden för kontrollavgiftslagen är författningarna om felparkeringsavgift, men det finns avgörande skillnader framför allt avseende betalning och indrivning av kontrollavgifter jämfört med betalning och indrivning av felparkeringsavgifter. Vid reglering enligt kontrollavgiftslagen ställs inga krav på dokumentation och publicering av beslut som för lokala trafikföreskrifter och andra trafikföreskrifter. Utmärkningen ska på ett tydligt sätt klagöra för trafikanterna vad som gäller och detta uttrycks i 3 § kontrollavgiftslagen enligt följande:

Kontrollavgift får tas ut endast om parkeringsförbudet eller parkeringsvillkoren tydligt har tillkännagetts genom skyltning på platsen. Skyltningen ska utföras med vägmärken.

Ett grundläggande krav är det som anges i 1 kap. 10 § vägmärkesförordningen.

Om en markägare enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering använder vägmärken skall markägarens namn och telefonnummer anges på en tilläggstavla. Om markägaren företräds av ett ombud får i stället dennes namn och telefonnummer anges.

Det främsta skälet för tilläggstavlan är att informera trafikanten/parkeraren om att civilrättsliga regler gäller för parkering, men också att ge upplysning om vem som svarar för tillämpningen för den händelse att någon vill få en förklaring eller beviljas ett tillstånd eller motsvarande.

All övervakning måste vara rimlig och enbart syfta till att uppnå förståelse för och god efterlevnad av de regler som är uppställda för att exempelvis upplåtna parkeringsplatser ska fylla sin funktion. I 12 § kontrollavgiftslagen anges

Markägaren ansvarar för att den som övervakar efterlevnaden av förbud eller villkor som avses i denna lag har för ändamålet lämplig utbildning.

I jämförelse med de utbildningskrav som ställs på en kommunal parkeringsvakt är kraven lägre ställda. Motivet är att förhållandena på tomtmark normalt är mindre komplicerade jämfört med de som råder på allmän platsmark.

Ansaret för att utmärkningen är korrekt, att övervakningspersonalen har relevant utbildning och att god inkassosed tillämpas vid uppföljning av en obetald kontrollavgiftsfaktura ligger på markägaren. Det saknar betydelse att markägaren anlitar en entreprenör för en eller flera av de ingående delarna.

Det är dock vanligt att markägaren upplåter ett parkeringsområde till ett bolag. I sådana fall övergår ansvaret för parkeringsverksamheten till bolaget. Bolaget kan i sin tur på motsvarande sätt som markägaren anlita en entreprenör.

Val av stödprogram

Allmänt

Det finns i dag ett antal olika hjälpmedel i form av dataprogram för att skriva och föra över lokala trafikföreskrifter i digital form till Transportstyrelsen. Dessa kan vara mer eller mindre utvecklade när det gäller vad de kan hjälpa till med. De mer avancerade ger stöd för hela handlägningsproceduren i olika typer av trafikärenden.

För att en automatisk bearbetning ska kunna ske av de särskilda trafikreglerna i lokala trafikföreskrifter och andra föreskrifter är det nödvändigt att de skrivs på ett enhetligt sätt enligt en i förväg fastlagd mall. Det innebär begränsningar när det gäller möjligheterna att själv välja formuleringar. Samtidigt innebär ett standardiserat skrivsätt att föreskrifterna blir enhetliga och risken för att det uppstår fel av formell natur minskar. Men det kan betyda att man i vissa fall ”hindras” av programmet att skriva en föreskrift så som man önskar. Uppstår sådana situationer bör man ta kontakt med Transportstyrelsen för att få hjälp.

Det finns ett antal olika programleverantörer som tillhandahåller program för att skriva trafikföreskrifter på sådant sätt att de kan levereras för automatisk vidarebearbetning. I samtliga stödprogram gäller att trafikföreskrifterna skrivs med hjälp av mallar för alla delar i föreskriften. Föreskrifterna kan sedan skrivas ut för att behandlas som vanligt vid beslut. Sedan de är beslutade kan beslutsmyndigheten via internet leverera föreskrifterna till Transportstyrelsen för kungörande på STFS.

Val av stödprogram

Vid upphandling av stödprogram är det viktigt att det är anpassat till den aktuella verksamheten. Det finns alltid en risk att användaren får anpassa sig till programmet och inte tvärtom.

Vilket program man upphandlar för arbetet med trafikföreskrifter måste avgöras utifrån de egna förutsättningarna. Det finns stora skillnader mellan myndigheter som meddelar trafikföreskrifter, till exempel när det gäller storlek, sättet att arbeta och omfattningen av föreskriftsarbetet. En viktig del är att det stöd som upphandlas passar in i myndighetens IT-miljö.

Vid beslut om vilken typ av stödprogram som ska upphandlas bör man dessutom tänka på följande:

1. Ska det vara ett stöd för ärendehantering när det gäller alla frågor som rör trafikärenden inom myndigheten,
2. eller enbart ett verktyg för att kunna föra över trafikföreskrifter till Transportstyrelsen,
3. eller för att bearbeta i IT-system?

I det första fallet kan det handla om program som kan användas under hela handläggningen av ett ärende, till exempel i remissbehandlingen, och som också kan användas för olika typer av ärenden utöver föreskrifter, till exempel undantag (dispenser) och tillstånd. Upphandlingen måste även här göras utifrån de egna förutsättningarna och de rutiner man redan har inom myndigheten. När det gäller den del av stödprogrammet som används för skrivandet av trafikföreskrifter kan

det också finnas anledning att överväga vilka krav man ska ställa. Även om den handledning som Transportstyrelsen tillhandahåller för programtillverkare ger mallar för föreskrifter och anger vilka begrepp som får användas, innehåller den inga spärrar som helt hindrar att man skriver ”felaktiga” föreskrifter. Stödprogrammet förutsätter att det hos användaren finns kunskap om hur man skriver föreskrifter, om bestämmelser gällande trafikreglering och beslutsmandat med mera. Däremot kan programmen innehålla mer eller mindre sofistikerade lösningar för att hindra ”felskrivningar”. Till exempel kan programmet ha en funktion som innebär att den hänvisning till författningsstödet för trafikregeln som görs i ingressen måste stämma med den trafikregel man sedan skriver.

Inför upphandling kan det även finnas anledning att titta på hur olika program hanterar nedanstående. Det kan också vara lämpligt att testa med några egna redan beslutade trafikföreskrifter för att se hur de hanteras i programmet.

Rubriken

Krav: Ska innehålla myndighetens namn och ordet föreskrifter.

Att tänka på: När det gäller trafikföreskrifter finns både **föreskrifter** och **lokala trafikföreskrifter**. Något av dessa uttryck ska finnas i rubriken. Vilket som väljs beror på vilken föreskrift som ska meddelas och bör därför vara kopplat till uppgiften om författningsstöd i ingressen för att förhindra att det blir fel.

Ingressen

Krav: Ska innehålla uppgift om myndighetens mandat att meddela föreskriften.

Att tänka på: Mandat att meddela trafikföreskrifter finns i form av vilka trafikregler som får meddelas och vem som får göra det. Hänvisning bör ges till båda dessa. Av hänvisningen bör det tydligt framgå vilket mandat som finns. Mandatet bestäms av vilken trafikregel det gäller och det finns alltså en klar koppling mellan ingressen och den följande författningstexten. Ett stödprogram kan i varierande grad stödja denna koppling så att risken för fel begränsas. Notera att trafikreglerna i lokala trafikföreskrifter kan vara sådana att mandatet kan finnas i flera punkter i 10 kap. 1 § andra stycket trafikförordningen.

Författningstext

Krav: Några formella krav finns inte men det ska av föreskriften på ett otvetydigt sätt framgå vad myndigheten föreskrivit.

Att tänka på: När man ska skriva en föreskrift och då även bedöma hur ett stöd fungerar kan det vara bra att dela in trafikregeln i fyra delar.

1. Var – det geografiska läget.
2. Vad – vilken trafikregel det gäller.
3. Hur – eventuella villkor.
4. När – eventuell tidsmässig omfattning.

Läget kan anges i text eller markeras på en karta, eller kombinationer av dessa. Lägesbeskrivningen är en av de mer komplicerade delarna av en trafikregel eftersom den inte enbart utgörs av en väg, en sträcka eller ett område. Exempelvis kan det ingå viss sida av en väg, visst körfält, viss körbana eller vissa delar eller vägar inom ett område. Bestämmelser som gäller fordon som färdas i viss riktning har också en direkt koppling till läget.

Trafikregeln och eventuella villkor är på sätt och vis enklare än läget eftersom det styrs av de mandat som finns för att meddela föreskrifter. Men det kan, särskilt när det gäller parkeringsbestämmelser, finnas många komplicerade varianter av lösningar.

Beträffande den tidsmässiga omfattningen gäller det att skilja på den tid under vilken en trafikregel ska gälla och den tid en föreskrift gäller. När trafikregeln gäller bör framgå av författningstexten medan det för föreskriften framgår av ikraftträdandebestämmelserna.

Ikraftträdande

Krav: Av en författning ska framgå när den träder i kraft.

Att tänka på: Utöver tidpunkten för ikraftträdande kan det även finnas uppgift om när författningen ska upphöra att gälla. Det kan också finnas bestämmelser om att en annan författning ska upphöra att gälla. I sådana fall gäller att man i ikraftträdandebestämmelsen endast kan upphäva en författning inom samma ämne som i sin helhet ersätts av den nya. Behöver en författning endast upphävas till vissa delar eller ska en författning som innehåller trafikregler av annat slag än den nya upphävas får man meddela en särskild föreskrift om upphävande.

Lagar och förordningar

Plan- och bygglag (2010:900) (PBL)

<https://lagen.nu/2010:900>

- › Kommunens planmonopol och ansvaret för trafikföring och trafiksäkerhet
- › Grunden för trafikföring läggs i översikts- och detaljplaner
- › Allmän platsmark jämfört med kvartersmark = gata/väg som inte är enskild jämfört med enskild väg
- › Fastighetsägarens ansvar för att anordna parkering och annan uppställning av fordon för sin verksamhet på egen tomt eller i närheten

Kommunallag (1991:900) (KL)

<https://lagen.nu/1991:900>

- › En kommuns skyldigheter och möjligheter till organisation av verksamheten och möjlighet att delegera beslutsfunktioner
- › ”Protokoll är inte LTF”

Lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor (TNL)

<https://lagen.nu/1978:234>

- › Reglerar kommunens uppgifter/skyldigheter
- › Dispensavgifter
- › Överklagande

Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, med mera (KAL)

<https://lagen.nu/1957:259>

- › Reglerar kommunens rätt att ta ut avgift för parkering och annan uppställning av fordon
- › Särbehandling av kommuninnevanorna i vissa fall (Boende-/nyttoparkering/PRH)

Förvaltningslag (1986:223) (FL)

<https://lagen.nu/1986:223>

- › Reglerar hur förvaltningsmyndigheter ska handlägga ärenden
- › Kommunen är förvaltningsmyndighet som trafiknämnd enligt TNL

Väglag (1971:948)

<https://lagen.nu/1971:948>

- › Reglerar allmänna vägar och väghållningsansvaret för sådana

Trafikförordning (1998:1276) (TrF)

<https://lagen.nu/1998:1276>

- › Innehåller trafikregler och andra bestämmelser för trafik på väg och i terräng

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (LDEF)

<https://lagen.nu/2001:559>

- › Beskriver betydelsen av vissa beteckningar som används i trafiklagstiftningen

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner (FDEF)

<https://lagen.nu/2001:651>

- › Kompletterar uppräknningen av beteckningar i LDEF

Vägmärkesförordning (2007:90) (VMF)

<https://lagen.nu/2007:90>

- › Beskriver vägmärkens och andra trafikordningars utseende och utformning samt deras betydelse
- › Anger också uppsättnings- och underhållsansvar för vägmärken och andra trafikordningar

Förordning (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter

<https://lagen.nu/2007:231>

- › Anger krav på att vissa trafikföreskrifter ska kungöras i Svensk trafikföreskriftssamling (STFS)
- › Transportstyrelsens databas/RDT

Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering

<https://lagen.nu/1984:318>

- › Anger regler för kontrollavgifter vid parkering på tomtmark

Förordning (1984:321) om kontrollavgift vid olovlig parkering

<https://lagen.nu/1984:321>

- › Anger regler för kontrollavgifter vid parkering på tomtmark

Lag (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet med mera

<http://lagen.nu/1977:654>

- › Ger föreskrifter om vilka författningar som ska annonseras i ortstidningar

Myndigheternas föreskrifter

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:60) om lokala trafikföreskrifter med mera

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS-procent202015_60.pdf

- › Mallar för lokala trafikföreskrifter

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:78) och allmänna råd om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS_2009-78.pdf

- › Innehåller föreskrifter för verkställigheten av förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar

<http://webapp.trafikverket.se/TRVFS/Home/DocumentHistory/2007-305>

- › Innehåller föreskrifter om vägmärkens storlekar och utformning med mera
- › Innehåller föreskrifter och allmänna råd för användning av vägmärken och andra trafikordningar

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:172) om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar

https://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS-procent202010_172.pdf

- › Innehåller främst ändrade och kompletterande föreskrifter och allmänna råd för vägvisning

Vägverkets föreskrifter (2008:272) om storlekar på vägmärken och andra anordningar

<http://webapp.trafikverket.se/TRVFS/Home/DocumentHistory/2008-272>

- › Innehåller föreskrifter om tillåtna storlekar på vägmärken

PBL KUNSKAPSBANKEN - en handbok om plan- och bygglagen

<http://www.boverket.se/pblkunskapsbanken>

- › Innehåller råd om tillämpning av plan- och bygglagen

Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan (BFS 2014:5-DPB 1)

<http://www.boverket.se/sv/lag--ratt/forfattnings-samling/gallande/dpb---bfs-20145/>

- › Anger hur regleringen i detaljplaner bör utformas och vad som avses med olika användningar

Myndigheten för press, radio och TV

http://www.radioochtv.se/Documents/Pressstodsnamnden/Dagstidningsförteckning/Dagstidningsförteckning_2016.pdf

- › Presstödsnämnden finns hos myndigheten för press, radio och tv och publicerar varje år en aktuell förteckning över vilken hushållstäckning olika lokaltidningar har

Myndigheternas föreskrifter (Ds 1998:43)

<http://www.regeringen.se/rattsdokument/departementsserien-och-promemorior/1999/08/ds-199843/>

- › Innehåller råd för hur författningar ska skrivas

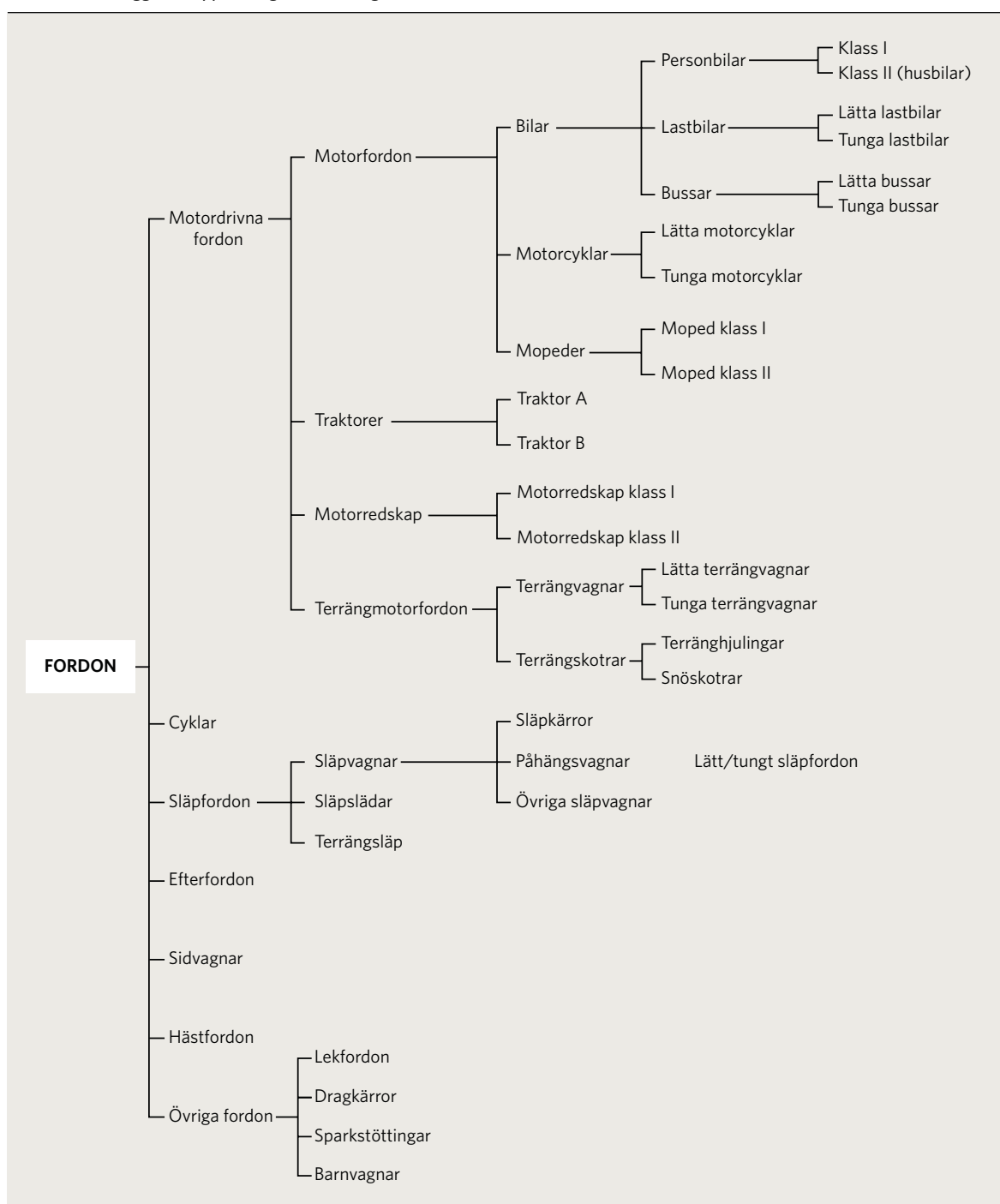
Fordonsslag och trafikantgrupper

För utformning av kommunernas lokala trafikföreskrifter är det grundläggande att det finns definitioner av vad som menas med ett fordon och med en trafikantgrupp.

Fordonsbegreppen finns definierade i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Det är dessa

begrepp som används i bland annat trafikförordningen och vägmärkesförordningen och som har den betydelse som anges i denna lag. Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner gäller följande grundläggande definitioner och uppdelning i fordonsslag:

FIGUR 6. Grundläggande uppdelning i fordonsslag



I trafikförordningen 10 kap. 2 § anges följande möjligheter att med stöd av lokala trafikföreskrifter reservera särskilda platser på gatumark för ett fordonsslag eller en trafikantgrupp:

Föreskrifter enligt 1 § andra stycket 9–11, 14–18, 20 och 21 får avse:

1. *En viss trafikantgrupp,*
2. *ett visst eller vissa fordonsslag,*
3. *eller fordon med last av viss beskaffenhet.*

Lokala trafikföreskrifter om parkering får innefatta särskilda bestämmelser för att underlätta för dem som bor i ett visst område att parkera inom detta område. Om det behövs av särskilda skäl får vissa parkeringsplatser i området reserveras för de boende genom sådana bestämmelser. Frågor om tillstånd att parkera enligt föreskrifterna prövas av kommunen.

När parkering är tillåten endast för ett visst fordonsslag eller en viss trafikantgrupp ska det anges med en tilläggstavla till märke E19, *parkering*. Det ska finnas ett allmänt intresse när en sådan föreskrift beslutas och det innebär också att ingen enskild eller dennes verksamhet får gynnas.

De vanligt förekommande platsreservationer som finns för exempelvis "tjänstefordon, miljöbilar och samåkande" kan inte anses legala då de varken är definierade fordonsslag eller trafikantgrupper. Möjligen är platsreservation för "uttryckningsfordon" legal med hänvisning till att en definition av begreppet finns i lagen om vägtrafikdefinitioner.

På gatumark måste det, ytterst med hänvisning till den kommunala likställighetsprincipen, finnas ett uttryckligt stöd i författning för att plats ska få reserveras för enskild eller dennes verksamhet. Sådant stöd finns endast i 10 kap. 2 § andra stycket trafikförordningen där det anges att vissa parkeringsplatser kan reserveras för boende om behov finns av särskilda skäl. Boendeparkering och nyttoparkering som de vanligen tillämpas är en avvikelse från den kommunala likställighetsprincipen, men ingen uttrycklig platsreservation. Föreskrifterna innebär i stället att de med tillstånd får parkera på andra och mer gynnsamma villkor än andra trafikanter. Stödet för detta finns också i 10 kap. 2 § andra stycket trafikförordningen. Intressant i sammanhanget är att villkoren för sådan parkering inte får överklagas (15 kap. 2 § 1 trafikförordningen).

- ▶ På kvartersmark gäller andra förutsättningar. Till skillnad från gatumarken som skattebetalarna i kommunen finansierat, så står markägaren för kostnaderna för upplåtelsen av sin mark. Detta för att markägaren ska kunna reglera parkeringen efter den verksamhet som bedrivs på fastigheten. Markägaren kan därför hyra ut platser till boende eller upplåta platser endast för ett företags anställda eller dess kunder. I princip får alltså en markägare reservera platser för vem och vilka som helst så länge det inte är diskriminerande eller i övrigt anstötligt.

Om en markägare däremot har låtit reglera sin mark med lokala trafikföreskrifter gäller den offentlighetsprincipen. Det går då inte att reglera exempelvis "Besökande" eller "Förhyrda platser" med lokala trafikföreskrifter. Om en sådan reglering anses nödvändig, eller i övrigt önskvärd, måste dessa aktuella delar i stället hanteras av markägaren enligt civilrättsliga principer. Att på detta sätt blanda olika typer av huvudmannaskap är knappast lämpligt. Det saknas dessutom oftast skäl för kommunen att lägga allmänna medel på att övervaka kvartersmark.

Väl definierade trafikantgrupper är till exempel rörelsehindrade, gående och förare av fordon i linjetrafik.

Man bör undvika att införa andra fordons- och trafikantgrupper men det finns inget hinder för att skapa egna. Kravet är att man följer den kommunala likställighetsprincipen och inte gynnar enskild samt ger såväl övervakare som allmänhet en god möjlighet att urskilja fordonsslaget/trafikantgruppen.

BILAGA 3

Lathund för beslutsmandat

Trafikregel	Stöd	Föreskrift	Väghållare - inom tätbebyggt område				Väghållare - utom tätbebyggt område				Krav på yttrande	Anmärkning
			Staten	Kommun	Enskild väg	Terräng	Staten	Kommun	Enskild väg	Terräng		
30 km/h (område)	3 kap. 17 § 2 st	X X X X	K	K	K					X X X X	X	Yttrande av markägaren.
90 eller 110 km/h	3 kap. 17 § 4 st	X	Tv	Tv	Tv	Tv	Tv	Tv	Tv			
BK 1	4 kap. 11 §	X	K								K	Föreskrifter om BK ska kungöras på STFS. Men länsstyrelsen ska även uppta bärighetsklasser i den sammanställning över allmänna vägar och andra viktigare vägar som den ger ut årligen. Inga bärighetsbestämmelser gäller på enskilda vägar och i terräng. Trafikverket anges som beslutsfattare men är respektive region. (Vhm) Kommunen beslutar även på allmänna vägar där man är väghållare.
BK 2		X	R								R	
BK 3		X	R								R	
Huvudled, motorväg eller motortrafikled	10 kap. 1 § 2 st 1	X X X X	L	K						X X	X X	
Gågata eller gångfartsområde	10 kap. 1 § 2 st 2	X X X X	L	K						X X	X X	
Tättbebyggt område eller miljözon (50 km/tim)	10 kap. 1 § 2 st 3	X	K	K	K	K				X	X	Föreskrifter om tätbebyggt område och miljözon som inte ska eller behöver märkas ut ska föras in i ortstidning.
Cirkulationsplats och cykelöverfart	10 kap. 1 § 2 st 4	X X X X	L	K	K					X X X	X X	Yttrande av markägaren.

K = Kommun, L = Länsstyrelsen, Tv = Trafikverket Borlänge, R = Trafikverket region, Å = Enskild vägs ägare, Vhm = Den myndighet som har hand om väg- eller gatuhalningen inom området, * = Vägägaren kan besluta att civilrättsligt reglera parkering och förbud att parkera enligt Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olövlig parkering (LKOP), ** = Bör överlåtas till vägens ägare och besluta enligt LKOP.

Väghållare - inom tätbebyggt område **Väghållare - utom tätbebyggt område** **Krav på yttrande** **Anmärkning**

Trafikregel **Stöd** **Föreskrift** **LTF** **Staten** **Kommun** **Enskild väg** **Terräng** **Staten** **Kommun** **Enskild väg** **Terräng** **Polismyndigheten** **Trafikverket region** **Ägaren** **enskild väg**

Körbana
eller körfält
för fordon
i linjetrafik
m.fi.

10 kap.
1 §
2 st 5

X
X
X
X
X

L
K
K

L
K
L

X
X
X
X

Yttrande av markägaren.

Busshållplats
där förbud
att stanna
och parkera

10 kap.
1 §
2 st 6

X
X
X
X
X

L
K
K
K

L
K
L
K

X
X
X
X

Yttrande av markägaren.

Ändamåls-
plats och
laddplats

10 kap.
1 §
2 st 7

X
X
X
X
X

L
K
K
K

L
K
L
K

X
X
X
X

Yttrande av markägaren.

Avvikelse
från gågata
eller körfält
för fordon i
linjetrafik

10 kap.
1 §
2 st 8

X
X
X
X
X

L
K
K
K

L
K
L
K

X
X
X
X

Yttrande av markägaren.

Förbud mot
trafik med
fordon

10 kap.
1 §
2 st 9

X
X
X
X
X

L
K
Trf
K

L
K
Trf
K

X
X
X
X

Föreskrifter om förbud mot trafik med fordon eller fordonståg över en viss längd eller över en viss bruttovikt inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant som inte ska eller behöver märkas ut ska föras in i ortstidning.

Yttrande av markägaren.

Förbud eller
påbud att
svänga eller
köra i viss
riktning

10 kap.
1 §
2 st 10

X
X
X
X

L
K
K
K

L
K
L
K

X
X
X
X

Yttrande av markägaren.

K = Kommun, L = Länsstyrelsen, Tv = Trafikverket Borlänge, R = Trafikverket region, Å = Enskild vägs ägare, Vhm = Den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området, * = Vägägaren kan besluta att civilrättsligt reglera parkering och förbud att parkera enligt Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP), ** = Bår överlättas till vägens ägare och besluta enligt LKOP.

Väghållare
- inom tätbebyggt område **Väghållare**
- utom tätbebyggt område **Krav på yttrande**
Staten **Kommun** **Enskild väg** **Terräng** **Staten** **Kommun** **Enskild väg** **Terräng** **Polismyndigheten** **Trafikverket region** **Ägaren** **enskid väg** **Anmärkning**

Trafikregel	Stöd	Föreskrift	LTF	Staten	Kommun	Enskild väg	Terräng	Staten	Kommun	Enskild väg	Terräng	Polismyndigheten	Trafikverket region	Ägaren	enskid väg	Anmärkning
Förbud mot omkörning	10 kap 1 § 2 st 11		X X X X X	L	K		L	K				X X				Yttrande av markägaren.

Väjningsplikt eller stoppplikt med avvikelse från ..	10 kap. 1 § 2 st 12		X X X X X	L	K		L	K				X X X				Länstyrelsen blir alltid beslutsfattare om den korsande vägen är allmän väg med staten som väghållare. Yttrande av markägaren.
Stoppplikt i järnvägs- eller spår- vagnskorsning	10 kap 1 § 2 st 13		X X X X	L	K		L	K				X X				Yttrande av markägaren.

Avvikelse från 3 kap. 17 § 1 st (tättbebyggt område=50 km/h) eller från föreskrifter med stöd av 3 kap. 17 § 2 st (område=30 km/h)	10 kap. 1 § 2 st 14		X X X X X X	K	K		K					X X X X X	X			Yttrande av markägaren Både höjning och sänkning.
--	---------------------------	--	----------------------------	---	---	--	---	--	--	--	--	-----------------------	---	--	--	---

K = Kommun, L = Länsstyrelsen, Tv = Trafikverket Borlänge, R = Trafikverket region, Å = Enskild vägs ägare, Vhmm = Den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området, * = Vägägaren kan besluta att civilrättsligt reglera parkering och förbud att parkera enligt Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP), ** = Bör överlåtas till vägens ägare och besluta enligt LKOP.

Trafikregel	Väghållare - inom tätbebyggt område			Väghållare - utom tätbebyggt område			Krav på yttrande			Anmärkning
	Stöd	Föreskrift	LTF	Staten	Kommun	Enskild väg	Terräng	Polismyndigheten	Trafikverket region	
Hastighetsbegränsning till lägre än 3 kap. 17 §	10 kap. 1 § 2 st 15	X	X					X	X	
3 st. (utom tätbebyggt område = 70 km/h), 4 kap. 20 § eller 9 kap. 1 § (bussar, lastbilar resp. 110 km/h på motorväg) samt 3 kap. 17 § 4 st (90/110 km/h)		X	X					X	X	Yttrande av markägaren Bara sänkning.

Trafikregel	Väghållare - inom tätbebyggt område			Väghållare - utom tätbebyggt område			Krav på yttrande			Anmärkning
	Stöd	Föreskrift	LTF	Staten	Kommun	Enskild väg	Terräng	Polismyndigheten	Trafikverket region	
Förbud att stanna eller parkera fordon eller avikelser från vissa andra uppställningsbestämmelser	10 kap. 1 § 2 st 16	X	X	K	K	K*	K	X	X	X
Tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering	10 kap. 1 § 2 st 17	X	X	K	K	K**	K	X	X	X

K = Kommun, L = Länsstyrelsen, Tv = Trafikverket Borlänge, R = Trafikverket region, Ä=Enskild vägs ägare, Vhm = Den myndighet som har hand om väg- eller gatahållningen inom området, * = Väggägaren kan besluta att civilrättsligt reglera parkering och förbud att parkera enligt Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP), ** = Bör överlåtas till vägens ägare och besluta enligt LKOP.

Väghållare
- inom tätbebyggt område **Väghållare**
- utom tätbebyggt område **Krav på yttrande**

Trafikregel	Stöd	Föreskrift	LTF	Staten	Kommun	Enskild väg	Terräng	Enskild väg	Terräng	Polismyndigheten	Trafikverket region	Ågaren enskild väg	Anmärkning
Undantag om belysning vid färd i terräng	10 kap. 1 § 2 st 18	X	X			K					X		Föreskrifter som inte ska eller behöver märkas ut ska föras in i ortstidning. Yttrande av markägaren.
Begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 §	10 kap. 1 § 2 st 19	X	X	L			L	K			X		
Inskränkning till mindre bredd eller längd än tillåtet enligt 4 kap. 15 eller 17 §	10 kap. 1 § 2 st 20	X	X	L			L	K					
Tillåtelse för terrängfordon på väg som inte är enskild	10 kap. 1 § 2 st 21	X	X	L			L	K			X		Föreskrifter som inte ska eller behöver märkas ut ska föras in i ortstidning.
Andra särskilda trafikregler	10 kap. 1 § 2 st 22	X	X	L			L	K			X		Exempelvis Förbud mot gångtrafik eller Tillåtelse att köra på "fel" sida om en trafikdelare. Yttrande av markägaren.

K = Kommun, L = Länsstyrelsen, Tv = Trafikverket Borlänge, R = Trafikverket region, TrF = 10 kap. 10 § (Väggägaren för en enskild väg beslutar om "trafik med motorfordon eller visst eller vissa slag av sådana fordon. Sådana förbud får även avse fordon med viss största bredd, längd eller vikt". Vägägaren får dock inte besluta om dess regleringar på enskilda vägar med kommunalt (eller statligt) bidrag, om det inte behövs av tekniska skäl, till exempel att vägen bara tar till viss belastning.)

Trafikregel	Väghållare - inom tätbebyggt område		Väghållare - utom tätbebyggt område		Krav på yttrande		Anmärkning					
	Stöd	Föreskrift	LTF	Staten	Kommun	Enskild väg		Terräng	Polismyndigheten	Trafikverket region	Ägaren	Enskild väg
Transport av farligt gods	10 kap. 1 § 3 st		X	L	L	L	L	L	L	L	L	Yttrande av Statens räddningsverk. Föreskrifter som inte ska eller behöver märkas ut ska föras in i ortstidning.
Trafikregler i samband med tävling på väg			X	L	L	L	L	L	L	L	L	Länstyrelsen kan lämna tillstånd till tävling på väg enligt 3 kap. 84 § och meddela särskilda trafikregler för tävlingen som tillstånd lämnats till.
Förbud mot trafik med motordrivna fordon på enskild väg. Även inskränka tillåten bredd, längd eller vikt	10 kap. 10 §			Ä	Ä	Ä	Ä	Ä	Ä	Ä	Ä	Inte föreskrift utan förbud.
Särskilda trafikregler under kortare tid i samband med vägarbete, risk för skador på väg, vinterväg över is eller föregående av olyckor med klövwilt	10 kap. 14 §		X	Vhm	Vhm	Vhm	Vhm	Vhm	Vhm	Vhm	Vhm	Polismyndigheten och Tullverket kan meddela motsvarande föreskrifter i samband med trafikövervakning eller trafikolyckor respektive punktskattekontroll.

K = Kommun, L = Länstyrelsen, Tv = Trafikverket Borlänge, R = Trafikverket region, Ä = Enskild vägs ägare, Vhm = Den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området, * = Vägägaren kan besluta att civilrättsligt reglera parkering och förbud att parkera enligt Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP), ** = Bör överlåtas till vägens ägare och besluta enligt LKOP.

Mallar för brev vid handläggning av nytt ärende

Fel instans - svar till sökanden

2016- XX-XX Dnr /16

FÖRNAMN EFTERNAMN
ADRESS
XXX XX ORT

Rubrik (Vad det gäller)

Du har den dag månad år kommit in med en ansökan om...

Din ansökan avser något som inte handläggs av denna myndighet/förvaltning utan av/

Vi har därför översänt dina handlingar dit.

Med vänlig hälsning

Namn

Titel

Telefon

Fel instans - följebrev till ny mottagare

2016- XX-XX Dnr /16

MYNDIGHETENS NAMN
ADRESS
XXX XX ORT

Rubrik (Vad det gäller)

Vi har den dag månad år mottagit en ansökan om...

Enligt vår bedömning är det ni som har ansvaret för handläggningen av detta ärende varför handlingarna i ärendet nu skickas till er.

Vi har meddelat sökanden att handlingarna skickats till er.

Med vänlig hälsning

Namn

Titel

Telefon

Inkommen handling

2016- XX-XX Dnr /16

FÖRNAMN EFTERNAMN
ADRESS
XXX XX ORT

Rubrik (Vad det gäller)

Du har den dag månad år kommit in med en ansökan om...

Din ansökan kommer att handläggas av undertecknad, du är välkommen att kontakta mig i frågan.

Den beräknade handläggningstiden är

Med vänlig hälsning

Namn

Titel

Telefon

Underättelse om beslut enligt framställan

2016- XX-XX Dnr /16

FÖRNAMN EFTERNAMN
ADRESS
XXX XX ORT

Rubrik (Vad det gäller)

Du har den dag månad år kommit in med en ansökan om...

Trafiknämnden har nu beslutat i enlighet med ditt önskemål.

Vägmärken kommer att sättas upp den dag månad år/ Förbud kommer att gälla från den dag månad år.

Regleringen kommer att tas bort den dag månad år

Har du frågor är du välkommen att kontakta mig i frågan.

Med vänlig hälsning

Namn

Titel

Telefon

Exempel på lokala trafikföreskrifter

(LOGO- Vår kommun)²

(TYPE X nämnden)³

1234 2017:000⁴

Vår kommuns lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning på Skolgatan (i Förorten);⁵

Beslutade den: dag/månad/år.

Vår kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 14 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande:⁶

- ✦ (1 §) På Skolgatan mellan Tvärgatan och Stora vägen (i Förorten)⁷ får fordon inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- ✦ (2 §) Förbudet gäller vardagar utom vardag före sön- och helgdag mellan klockan 7 och 17.

Dessa föreskrifter träder i kraft den dag månad år⁸ (då Vår kommuns lokala trafikföreskrifter (1234 2012: 123) om hastighetsbegränsning på Skolgatan (i Förorten) ska upphöra att gälla).⁹

(På X nämndens vägnar)¹⁰

*Anna Andersson*¹¹

*Birger Bengtsson*¹²

Not. 2. Identifiering.

Not. 3. Eventuell komplettering till identifieringen.

Not. 4. Organisationskod för kommunen enligt bilagan till TSFS 2009:78. Årtal då föreskrifterna beslutades. Föreskrifternas löpnummer skiljt med kolon från årtalet.

Not. 5. Anges för annan del av kommunen än centralorten. Även centralorten kan anges. Är gatunamnet exklusivt i kommunen räcker det att ange det. Semikolon är ett krav.

Not. 6. Föreskrifterna meddelas formellt av kommunen. En utsedd nämnd eller delegat meddelar föreskrifterna på uppdrag av kommunen.

Not. 7. Eventuell ytterligare platsbestämning.

Not. 8. Ikraftträdandedatum är en obligatorisk del av föreskrifterna. Markeras som en separat del med en heldragen, vågrät linje över texten.

Not. 9. Ska en äldre föreskrift samtidigt upphävas anges detta direkt efter ikraftträdandet.

Not. 10. Ingen obligatorisk uppgift.

Not. 11. Beslutsfattarens namn **måste** finnas med.

Not. 12. Föredragandens/handläggarens namn **får** finnas med.

BILAGA 5-2

Exempel på föreskrifter

(LOGO- Vår kommun)¹³

(TYPE X nämnden)¹⁴

1234 2017:000¹⁵

Vår kommuns föreskrifter om hastighetsbegränsning i Vår stad,¹⁶

Beslutade den: dag/månad/år.

Vår kommun¹⁷ föreskriver med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

I Vår stad/stadsdelen Stadsdelen/bostadsområdet Bostadsområdet, inom det område som anges på kartan i bilagan till dessa föreskrifter, får fordon inte föras med högre hastighet än 30/40 kilometer i timmen.

Dessa föreskrifter träder i kraft den dag månad år¹⁸ (då Vår kommuns föreskrifter (1234 2012:123) om hastighetsbegränsning i Vår stad ska upphöra att gälla).¹⁹

(På X nämndens vägnar)²⁰

*Anna Andersson*²¹

*Birger Bengtsson*²²

Not. 13. Identifiering.

Not. 14. Eventuell komplettering till identifieringen.

Not. 15. Organisationskod för kommunen enligt bilagan till TSFS 2009:78. Årtal då föreskrifterna beslutades. Föreskrifternas löpnummer skiljt med kolon från årtalet.

Not. 16. Föreskrifternas löpnummer skiljt med kolon från årtalet.

Not. 17. Föreskrifterna meddelas formellt av kommunen. En utsedd nämnd eller delegat meddelar föreskrifterna på uppdrag av kommunen.

Not. 18. Ikraftträdandedatum är en obligatorisk del av föreskrifterna. Markeras som en separat del med en heldragen, vågrät linje över texten.

Not. 19. Ska en äldre föreskrift samtidigt upphävas anges detta direkt efter ikraftträdandet.

Not. 20. Ingen obligatorisk uppgift.

Not. 21. Beslutsfattarens namn **måste** finnas med.

Not. 22. Föredragandens/handläggarens namn **får** finnas med.

Mallar för överklaganden

Mall för beslut

BESLUT

2016- XX-XX Dnr /16

FÖRNAMN EFTERNAMN

ADRESS

XXX XX ORT

Rubrik (Vad det gäller)

Beslut

Trafiknämnden/trafikkontoret avslår din begäran om.

Bakgrund och ansökan

Du har den dag månad år kommit in med en ansökan om... Till stöd för din begäran har du uppgett att...

Skälen för beslutet

Trafiknämnden/trafikkontoret anser att...

Hur man överklagar, se bilaga

Namn

Titel

Telefon

Mall för omprövningsbeslut

OMPRÖVNINGSBESLUT

2016- XX-XX Dnr /16

FÖRNAMN EFTERNAMN

ADRESS

XXX XX ORT

Beslut

Med ändring av tidigare beslut om... Trafiknämnden/trafikkontoret ändrar tidigare beslut...

Bakgrund och begäran om ändring

Du har överklagat trafiknämndens/trafikkontorets beslut om att avslå din begäran. Du har anfört/uppgett att...

Skälen för beslutet

Trafiknämnden/trafikkontoret anser att det framkommit omständigheter som utgör skäl för att ändra tidigare beslut.

Eftersom trafiknämnden/trafikkontoret ändrat det överklagade beslutet som klaganden begär så förfaller överklagandet.

Hur man överklagar, se bilaga

Namn

Titel

Telefon

Mall för omprövningsbeslut

OMPRÖVNINGSBESLUT (ÄNDRING PÅ ANNAT SÄTT ÄN KLAGANDEN BEGÄR)

201X- XX-XX Dnr /16

FÖRNAMN EFTERNAMN

ADRESS

XXX XX ORT

Beslut

Med ändring av tidigare beslut om... Trafiknämnden/trafikkontoret ändrar tidigare beslut...

Bakgrund och begäran om ändring.

Du har överklagat trafiknämndens/trafikkontorets beslut om att avslå din begäran. Du har anfört/uppgett att...

Skälen för beslutet

Trafiknämnden/trafikkontoret anser att det framkommit omständigheter som utgör skäl för att ändra tidigare beslut.

Namn

Titel

Telefon

Mall för avvisningsbeslut

BESLUT

201X- XX-XX Dnr /16

FÖRNAMN EFTERNAMN
ADRESS
XXX XX ORT

Beslut

Trafiknämnden/trafikkontoret avvisar överklagandet.

Skälen för beslutet

Exempel

Trafiknämnden/trafikkontoret beslutade den dag mån år att... Överklagandet skulle ha kommit in till trafiknämnden/trafikkontoret inom tre veckor från den dag ni fick del av beslutet. Enligt delgivningskvittot skedde detta den dag mån år. Överklagandet kom in först den dag mån och år. Eftersom överklagandet kommit in för sent ska det avvisas.

Ert överklagande av trafiknämndens/trafikkontorets beslut skulle enligt lag och till beslutet bifogad överklagandehänvisning ha kommit in till trafiknämnden/trafikkontoret inom tre veckor från den dag då ni fick del av beslutet, dvs. från den dag månad år. Överklagandet kom in till trafiknämnden/trafikkontoret först den dag månad år och har därmed kommit in för sent. Överklagandet ska därför avvisas.

Ni har överklagat trafiknämndens/trafikkontorets beslut att. Enligt lag och meddelad information hur man överklagar skulle överklagandet ha kommit in till trafiknämnden/trafikkontoret senast tre veckor från den dag då ni fick del av beslutet. Enligt delgivningskvittot skedde detta den dag månad år. Överklagandet kom in till trafiknämnden/trafikkontoret först den dag månad år och ska följaktligen avvisas såsom för sent inkommen.

Ert överklagande skulle, enligt lag och till beslutet bifogad överklagandehänvisning, ha kommit in till trafiknämnden/trafikkontoret inom tre veckor från den dag då ni fick del av beslutet. Eftersom förenklad delgivning har tillämpats anses ni delgiven beslutet den dag månad år och därmed var sista dag för att komma in med ett överklagande den dag månad år. Överklagandet har således kommit in för sent och ska därför avvisas.

Hur man överklagar, se bilaga

Namn

Titel

Telefon

Hur man överklagar

Om du vill överklaga trafiknämndens/trafikkontorets beslut ska du skriva till länsstyrelsen. Skrivelsen ställs alltså till länsstyrelsen men ska skickas eller lämnas till trafikkontoret.

- Skriv vilket beslut du överklagar och hur du vill ha det ändrat.
- Skriv varför du anser att beslutet är oriktigt och bifoga de handlingar som du anser stöder din uppfattning.
- Skriv ditt namn, personnummer eller organisationsnummer, postadress och telefonnummer.
- Underteckna brevet med ditt namn. Om du har ett ombud som hjälper dig att överklaga kan ombudet underteckna brevet. Ombudet ska i så fall skicka med en fullmakt.

Överklagandet ska ha kommit in till trafikkontoret inom tre veckor från den dag då du fick del av beslutet.

Om sista dagen för överklagande är en lördag, söndag eller helgdag, midsommar-, jul-, eller nyårsafton, räcker det att skrivelsen kommer in nästa vardag.

Trafikkontoret överlämnar överklagandet och övriga handlingar till länsstyrelsen, om trafiknämnden/trafikkontoret inte ändrar beslutet så som du vill.

Om något är oklart kan du vända dig till trafikkontoret.

Trafikkontoret
Box 2403
S-403 16 GÖTEBORG
Besöksadress: Köpmansgatan 20
E-post: trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se
Telefax 031-711 98 33
Telefon vx 031-368 00 00

YTTRANDE

2016- XX-XX Dnr /16
Förvaltningsrätten i Göteborg
Box 53197
400 15 Göteborg
Länsstyrelsen

Överlämnande av överklagande samt yttrande Trafiknämnden/trafikkontoret beslutade den dag mån år att NN har överklagat beslutet:

- Alt 1) Överklagandet har kommit in i rätt tid. Trafiknämnden/trafikkontoret har vid omprövning den dag månad år ändrat det överklagade beslutet. Eftersom trafiknämnden/trafikkontoret ändrat det överklagade beslutet på annat sätt än klaganden begär ska överklagandet anses omfatta det nya beslutet. Trafiknämnden/trafikkontoret överlämnar skrivelsen med överklagandet samt övriga handlingar till länsstyrelsen/förvaltningsrätten.
- Alt 2) Överklagandet har kommit in i rätt tid. Vid omprövning har inte funnits anledning att ändra det överklagade beslutet. Trafiknämnden/trafikkontoret överlämnar skrivelsen med överklagandet samt övriga handlingar till länsstyrelsen/förvaltningsrätten.

Upplysning som kan lämnas om beslutet inte går att överklaga.

Enligt 15 kap. 2 § trafikförordningen (1998:1276) får beslut enligt 10 kap. 2 § andra stycket tredje meningen inte överklagas.

Trafiknämnden/trafikkontoret anser att det inte finns något överklagbart beslut.

Namn
Titel
Telefon

Bilagor

Bil 1: Överklagande
Bil 2: Omprövningsbeslut
Bil 3:

Kopia till

Namn

Mall för yttrande

YTTRANDE

2016- XX-XX Dnr /16

Förvaltningsrätten i Göteborg
Box 53197
400 15 Göteborg
Länsstyrelsen

Klagande

Namn:

Adress:

Ombud:

Motpart

Göteborgs Stad, trafiknämnden genom dess trafikkontor, org. nr.

Överklagat beslut

Trafiknämndens/trafikkontorets beslut den DAG MÅNAD ÅR (ange beslutets innebörd) att avslå...

Omprövning med mera.

Överklagandet har kommit in i rätt tid. Vid omprövning har inte funnits anledning att ändra det överklagade beslutet. Handlingarna i ärendet överlämnas till länsstyrelsen/förvaltningsrätten.

Trafiknämnden/trafikkontoret har den DAG MÅNAD ÅR ändrat det överklagade beslutet. Eftersom trafiknämnden/trafikkontoret ändrat det överklagade beslutet på annat sätt än klaganden begär ska överklagandet anses omfatta det nya beslutet. Handlingarna i ärendet överlämnas till länsstyrelsen/förvaltningsrätten.

Trafikkontorets inställning

Trafikkontoret bestrider bifall till överklagandet.

Trafikkontoret anser att överklagandet ska avvisas.

Grunder

Det har inte anförts några grunder för överklagandet. Trafiknämnden/trafikkontoret hänvisar till det överklagade beslutet och har för närvarande inget att tillägga. Här kan vi förtydliga beslutsmotivering eller kommentera en ny omständighet som klaganden åberopar.

Om beslutet inte går att överklaga kan upplysning om detta lämnas.

Enligt 15 kap. 2 § trafikförordningen (1998:1276) får beslut enligt 10 kap. 2 § andra stycket tredje meningen inte överklagas. Trafikkontoret anser att det inte finns något överklagbart beslut.

Namn

Titel

Telefon

Bilagor

Bil 1: Överklagande

Bil. 2: Omprövningsbeslut

Bil 3:

Kopia till

Namn

Mall för överlämnande

2016- XX-XX Dnr /16

Förvaltningsrätten i Göteborg
Box 53197
400 15 Göteborg
Länsstyrelsen

Överlämnande av överklagande

Överklagandet har kommit in i rätt tid.

Trafiknämnden/trafikkontoret finner inte anledning att ändra det överklagade beslutet.

Trafiknämnden/trafikkontoret överlämnar överklagandet samt övriga handlingar i ärendet.

Namn

Titel

Telefonnummer

Bilagor

Överklagande

Trafiknämndens/trafikkontorets beslut

Vanliga frågor

Fråga 1. Skillnad mellan lokala trafikföreskrifter och föreskrifter

Vad är det för skillnad mellan lokala trafikföreskrifter och föreskrifter?

Svar: Det är endast med stöd av 10 kap. 1 § och 3 § trafikförordningen som man kan meddela lokala trafikföreskrifter. Allt annat handlar om föreskrifter. Något förenklat kan sägas att i en föreskrift regleras något i ett större område eller för en längre vägsträcka. Regleringen läggs som grund för området eller vägen. Med lokala trafikföreskrifter regleras något som handlar om lokala förhållanden inom området, till exempel hastighetsbegränsning under viss tid på vägar i anslutning till en skola eller på en sträcka i anslutning till en vägkorsning.

Fråga 2. KommunikERING av begäran

En person som begärde förbud mot trafik med tunga fordon på "sin gata" har fått avslag på sin begäran. Nu klagar vederbörande på att han inte har fått bemöta framförda invändningar mot ett sådant förbud. Har han rätt till detta?

Svar: Ja. Beredning av och beslut om lokala trafikföreskrifter är myndighetsutövning. Sådan regleras i förvaltningslagen (1986:223) och där anges i 17 §:

Ett ärende får inte avgöras utan att den som är sökande, klagande eller annan part har underrättats om en uppgift som har tillförts ärendet genom någon annan än honom eller henne själv och han eller hon har fått tillfälle att yttra sig över den, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild.

Undantag från detta får endast ske om avgörandet inte går parten emot, om uppgiften saknar betydelse eller om åtgärderna av någon annan anledning är uppenbart obehövlige.

Fråga 3. KommunikERING med myndigheter

Måste man verkligen samråda med polismyndigheten och den statliga väghållningsmyndigheten innan kommunen beslutar trafikföreskrifter? Gäller bestämmelsen också vid upphävande eller ändring av föreskrifterna?

Svar: Ja, det är lagstadgat. Bestämmelsen gäller också vid upphävande eller ändring av föreskrifterna. Det har hänt att dessa myndigheter har sagt att de inte vill ha sådana "remisser" eller att myndigheten har tagit någon slags generellt beslut att de inte vill yttra sig om vissa typer av föreskrifter. Sådant ska kommunen inte ta hänsyn till. Uppfyller inte kommunen bestämmelsen får inte föreskriften tillämpas. I överklagningsärende får den klagande rätt om det visar sig att kommunen inte uppfyllt bestämmelsen.

Fråga 4. Tid för att överklaga

I samband med ett överklagande ska vi bland annat se på om överklagandet kommit in i rätt tid. Från vilken dag ska vi då räkna överklagningstiden?

Svar: Det finns flera datum som hör ihop med trafikföreskriften. Det finns beslutsdatum, ikraftträdandedatum, datum för kungörande på STFS, datum då utmärkningen gjordes och alternativt datum då annons om trafikföreskriften infördes i ortstidningen om föreskriften inte ska eller behöver utmärkas. Det är de sista av dessa datum man ska utgå från då tiden för överklagandet räknas fram. Se tabell på sidan 38.

Fråga 5. Annonsering i lokaltidning

Hur annonserar man de trafikföreskrifter som ska annonseras, och var? Kan vi annonsera i ett reklamblad som i princip delas ut till alla hushåll? Eller räcker det att vi annonserar på kommunens hemsida?

Svar: Nej, det räcker varken med kommunens hemsida eller gratis reklamblad. Hur annonsering ska ske och vad som är en ortstidning finns reglerat i lag (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet med mera. Enligt 3 § ska annonseringen göras i den eller de lokala dagstidningar som kan beräknas vara spridda till:

- ▶ *minst 5 procent av hushållen ”i orten” eller, om någon tidning inte kan beräknas ha denna spridning, om den tidningen kan beräknas vara spridd till*
- ▶ *minst 50 procent av hushållen i viss kommun inom det berörda området.*

Dagstidning definieras i lagen som en allmän nyhetstidning av dagspresskaraktär som normalt utkommer med minst ett nummer i veckan och som har en på vardagar i huvudsak abonnerad upplaga. Lösnummersålda kvällstidningar och gratisdistribuerade annonsblad ingår alltså inte i den obligatoriska annonseringen. En aktuell förteckning över vilken hushållstäckning de olika lokaltidningarna har hittar man på presstödsnämndens hemsida.

Fråga 6. Tättbebyggt område

Vi har fått en ny detaljplan som ger möjlighet att bygga ett stort bostadsområde i utkanten av staden utanför det som i dag är förklarat som tättbebyggt område. Byggande kan nog påbörjas först om 5–6 år. Kan vi ändra de lokala trafikföreskrifterna och utvidga det tättbebyggda området redan nu?

Svar: Nej, de lokala trafikföreskrifterna återspeglar vad som gäller vid den tidpunkt som föreskrifterna meddelas. Med tanke på de krav som ställs i trafikförordningen, 10 kap. 9 §, kan inte en utökning av de lokala trafikföreskrifterna om tättbebyggt område ske eller träda i kraft förrän man börjat bebygga området.

Fråga 7. 40 kilometer i timmen

Vi har infört en föreskrift om 40 kilometer i timmen med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket i trafikförordningen inom vårt tättbebyggt område. Fråga har nu uppkommit om den hastighetsgränsen gäller även i terräng och på privat mark. (En parkeringsplats till en stormarknad).

Svar: Ja. En områdesbestämmelse gäller överallt inom de gränser som angetts i föreskriften. En jämförelse kan göras med 3 kap. 17 § första stycket trafikförordningen om 50 kilometer i timmen inom tättbebyggt område som även den gäller överallt inom området om ingen avvikelse meddelats.

Fråga 8. Enkelriktning utom för cykel

Vi vill enkelrikta trafiken på vissa gator, men enkelriktningen ska bara gälla motordrivna fordon. Ska det märkas ut med tilläggstavla ”Gäller ej cykel” till märket C1, förbud mot infart?

Svar: En sådan lokal trafikföreskrift är inte möjlig, eftersom märke ”förbud mot infart” inte ger möjlighet till undantag för vissa fordonsslag. Däremot kan man nå målet att tillåta all trafik i en riktning och bara cykel och moped klass II i den andra riktningen genom att använda märke C3, förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II för den riktning där cykel och moped klass II ska vara tillåten. Trafiken blir då formellt inte enkelriktad men man når samma effekt som ni eftersträvar.

Fråga 9. Körfältpilar i korsning

I flera av våra gatukorsningar har vi körfältsindelning i tillfarterna med heldragna linjer mellan körfälten och körfältpilar i respektive fält. I några fall har vi enbart högerpil i körfältet längst till höger eftersom det körfältet fortsätter som kollektivkörfält efter korsningen, men vi vill att bussar i linjetrafik ska få köra rakt fram trots högerpilen. I något fall har vi också bara högerpil före korsningen, men inget kollektivkörfält efter korsningen. Kan vi lösa detta med lokal trafikföreskrift?

Svar: Nej. Det behövs ingen föreskrift när det finns ett kollektivkörfält före eller efter korsningen. Förhållandet är redan tillgodosett i "Närmare föreskrifter" till markeringen M19, körfältpilar, i vägmärkesförordningen (2007:90) där det i andra stycket anges.

Är körfältet avgränsat med heldragen körfältslinje skall förare följa den eller de riktningar som pilen visar. Detta gäller dock inte förare som i anslutning till korsningen färdas in i eller från ett reserverat körfält.

I TSFS 2010:171, kapitel 4, anges krav på att körfältpilar ska finnas enligt följande lydelse.

M19 körfältpilar

2 § Markering M19, körfältpilar, ska utföras i tillfarter till vägkorsningar där tillfarterna har två eller flera markerade körfält där möjliga färdriktningar skiljer sig åt eller där ett eller flera körfält övergår i en avfartsväg.

I tillfarter till cirkulationsplatser bör markeringen inte utföras.

Om det saknas kollektivtrafikkörfält på båda sidor om korsningen, kan man låta körfältslinjerna vara streckade. En körfältpil innebär då endast en rekommendation och bussen kan trots högerpil köra rakt över korsningen. Det kan så klart andra fordonsförare också men enligt erfarenheter från Malmö fungerar det bra i praktiken.

Fråga 10. Vändplats och ändamålsplats

Varför är inte en vändplats en ändamålsplats? En vändplats anordnas ju för ett särskilt ändamål, vändning, och vägmärket för vändplats ser likadant ut som märket för ändamålsplats. Vad är skillnaden?

Svar: Skälet är helt enkelt att trafikregeln för vändplats är valfri, förbud att parkera fordon eller förbud att stanna eller parkera fordon, och bestäms genom lokal trafikföreskrift medan trafikregeln för ändamålsplats, förbud att stanna eller parkera för annat ändamål än som anges för platsen, är en allmän bestämmelse i trafikförordningen.

Symbolen i märket för vändplats varierar med hänvisning till meddelad trafikregel. Förbud att parkera fordon är den vanligaste regleringen för en vändplats för att medge passagerares på- eller avstigning och på- eller avlastning av gods. Symbolen, förbud mot att stanna och parkera fordon, i märket för ändamålsplats kan inte ändras med hänvisning till trafikregeln i trafikförordningen.

Fråga 11. Övergångsställe och cykelöverfart

Det finns ju numera regler som gör att cykelöverfarter ska beslutas med lokal trafikföreskrift. Det ligger ofta ett övergångsställe placerat intill cykelöverfarten. Betyder det att också övergångsstället måste beslutas med lokal trafikföreskrift?

Svar: Nej, för övergångsstället behövs inte någon lokal trafikföreskrift. Visserligen är vägmärket för övergångsställe ett så kallat väjningspliktsmärke och sådana får enbart sättas upp om det finns stöd för det genom en beslutad lokal trafikföreskrift. Men i Vägverkets författningssamling VVFS 2007:305 finns ett undantag som innebär att det inte krävs någon lokal trafikföreskrift för att få sätta upp märke B3 "Övergångsställe".

För cykelöverfarten krävs däremot en lokal trafikföreskrift. Denna skillnad förklaras med att lagstiftaren ställer krav på hastighetsdämpande åtgärder vid en cykelöverfart och vill genom krav på en lokal trafikföreskrift säkerställa att sådana finns på platsen.

Fråga 12. Förbud mot biltrafik på enskild väg

Bysamfälligheten har begärt att vi ska införa ”förbud mot biltrafik” på Byvägen i samband med att samfälligheten ska hålla en marknad i Byn. Byvägen är en enskild väg till vilken samfälligheten är ägare, men vi sköter som kommun underhållet som på våra gator i stället för att ge bidrag till väghållningen. Vad ska vi tänka på?

Svar: Under förutsättning att ni inte har synpunkter på förbudet som sådant med hänvisning till er indirekta bidragsgivning ska ni tala om för samfälligheten att endast de själva kan besluta om ett förbud med stöd av 10 kap. 10 § i trafikförordningen (1998:1276). Enligt den bestämmelsen ankommer det på vägens ägare att avgöra om trafik med motordrivna fordon får äga rum. Kommunen får inte meddela lokala trafikföreskrifter i sådana fall enligt ingressen till 10 kap. 1 § i trafikförordningen.

Vägägaren ska själv svara för utmärkningen av sitt förbud. Det är lämpligast med vägmärken enligt vägmärkesförordningen (2007:60) och i detta fall – ”förbud mot biltrafik” – märke C4, ”förbud mot trafik med motordrivna fordon som har fler hjul än två”. En inskränkning som troligen bättre svarar mot motivet är ett förbud mot trafik med motordrivna fordon som undantar moped klass II vilket då märks ut med märke C3 ”Förbud mot trafik med annat motordrivna fordon än moped klass II”.

Ni bör överväga om den reglering de vill införa är bra. Genom att ni sköter vägarna – eller om ni gett bidrag – kan ni påverka deras beslut. Om ni menar att regleringen av vissa skäl inte bör införas kan ni meddela att ni, om de fullföljer sitt beslut, kommer att sluta sköta vägen eller dra in bidraget.

Fråga 13. Bilkörning på is

Vi har fått frågor om bilkörning på is och har letat i lagboken och på Google. Vi har fått fram att kommunen har rätt att reglera motortrafik på is genom lokala föreskrifter. Men det förutsätter väl att isen ifråga ligger inom tätbebyggt område? Behövs tillstånd från markägaren för att få köra ut på isen? Hur är det med allemansrätten och hur definieras terräng i sammanhanget? Via Google har vi läst ”att bilkörning på is är att jämställa med terrängkörning och således tillåtet”. Är det rimligt att nöjeskörning med motorfordon på sjöis räknas till allemansrätten?

Svar: En isbelagd sjö är definitionsmässigt terräng i trafiklagstiftningens mening. Allt som inte är väg är terräng enligt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Enligt 1 § terrängkörningslagen (1975:1313) är det förbjudet att föra motordrivna fordon på barmark, snötäckt skogsmark med plant eller ungskog och snötäckt jordbruksmark. Något generellt förbud att köra på en isbelagd sjö finns alltså inte. Samtidigt kan inte detta tolkas som en generell tillåtelse. Det kan finnas andra bestämmelser som styr som exempelvis strandrätter och motsvarande liksom att vissa sjöar kan vara privat mark. Den som vill köra på en isbelagd sjö lyssnar alltså lämpligen med eventuella intressenter och markägare.

Om kommunen vill införa ett förbud så kan det ske som lokal trafikföreskrift med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9 och 3 § trafikförordningen (1998:1276). En sådan föreskrift ska avse förbud mot trafik med motordrivna fordon i terräng och meddelas alltid av kommunen. Detta oavsett om terrängen (sjön) ligger inom eller utom tätbebyggt område. Kommunen är ensam beslutsfattare för terräng, se 10 kap. 3 § trafikförordningen.

Fråga 14. Reserverad p-plats

Vi får ibland frågor från personer eller företag som vill ha en reserverad parkeringsplats där det är allmän plats. Att det inte är lagligt vet vi, men varför är det så och var står det någonstans?

Svar: Motivet till att det inte är tillåtet finns i trafikförordningen 10 kap. 2 punkt 1. Där står det vad en lokal trafikföreskrift "får avse", det som inte räknas upp där är inte tillåtet. En lokal trafikföreskrift kan till exempel avse ett fordonsslag, en trafikantgrupp eller "boende i ett område" men inte en enskild person eller företag. Till det kan läggas det som står i 2 kap. § 2 i kommunallagen (1991:900) att "kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat". Den paragrafen innebär alltså att förmånen av reserverad parkeringsplats på allmän plats varken kan ges åt företaget eller åt enskilda personer.

Fråga 15. Reserverade p-platser för besökare

Utanför vårt kommunhus har vi en stor parkeringsplats. Den ligger på kvartersmark som ägs av kommunen. Vi vill nu reglera detta med tidsbegränsad parkering för att underlätta för besökare att hitta en plats. Samtidigt vill vi reservera i storleksordningen 20 platser för anställda i kommunhuset. Tanken är att särskilt tillstånd ska krävas för de reserverade platserna och tidsbegränsningen för besökarna är tänkt till tre timmar. Kan vi göra en sådan reglering med lokal trafikföreskrift?

Svar: Både ja och nej. Det finns inget hinder att meddela lokala trafikföreskrifter för kvartersmark, men då ska den marken i regleringshänseende behandlas som allmän platsmark, alltså att den kommunala likställighetsprincipen ska tillämpas. Det innebär exempelvis att lokal trafikföreskrift om tidsbegränsad parkering till längst tre timmar kan meddelas, men inte reserveras för "besökande till kommunhuset". Alla ska oavsett ärende få parkera, men längst tre timmar.

Platsreservation "Endast fordon med tillstånd" eller motsvarande är inte möjligt som lokal trafikföreskrift, dels med hänvisning till den kommunala likställighetsprincipen och dels till innehållet i 10 kap. 2 § första och andra styckena trafikförordningen. En möjlighet kan vara att reglera "besöksparkeringen" med lokal trafikföreskrift om längsta tillåten parkeringstid och "arbetsplatspar-

keringen" med lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP). Det är dock inte att rekommendera blandning av olika huvudmannaskap för utmärkning, övervakning och uppföljning inom ett och samma område. Om besöksparkeringen ligger tydligt avskild från de övriga platserna kan det dock vara acceptabelt.

Fråga 16. P-plats för rörelsehindrade i terräng

Kan man anlägga en lastplats och en parkeringsplats för rörelsehindrade i terräng? Platserna ska ligga bredvid vägen och i anslutning till ett parkeringsområde.

Svar: Ja. Enligt 3 kap. 48 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) gäller visserligen att inom tätbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng. Men 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 trafikförordningen ger möjlighet till undantag:

Förbud mot att stanna eller parkera fordon eller tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 48 §, 49 a § första stycket, 52 §, 53 § första stycket 2–5, 9 och 10, 54 §, 55 § första stycket 3–5 eller 8 kap. 1 §.

Ni kan alltså meddela en lokal trafikföreskrift om lastplats respektive parkeringsplats för rörelsehindrad med stöd av punkten 16 och som en avvikelse från 3 kap. 48 § första stycket trafikförordningen. Sedan kanske man bör fundera på lämpligheten av en sådan reglering.

Fråga 17. P-regler för parkeringsfickor

Hur är det med parkeringsfickor längs gator? Vi har i nybyggda områden lagt in olika långa och med klackar åtskilda fickor för parkering längs gatorna. Klackarna är till för fotgängare som ska korsa gatan alternativt för att vi inte vill ha fordonsuppställning på vissa sträckor. Vi har nu reglerat parkeringen i fickorna med lokal trafikföreskrift på så sätt att vi begränsat parkeringstiden till två timmar vardagar utom vardag före sön- och helgdag mellan klocka 8 och 18. Föreskrifterna är publicerade i STFS, till föreskrifterna hör kartbilder där vi hänvisar trafiken till markerade fickor och i första fickan på varje kvarter finns utmärkning med vägmärke och tilläggstavla enligt vägmärkesförordningen. Gatorna ligger inom områden med förbud att parkera fordon enligt särskilda lokala trafikföreskrifter.

Nu hävdar våra parkeringsvakter, med stöd av polisen, att det måste finnas utmärkning vid varje fickas början och sedan motsvarande utmärkning med slutpil där fickan tar slut om parkeringsförbudet ska gälla vid klackarna! Det är väl ändå inte rätt?

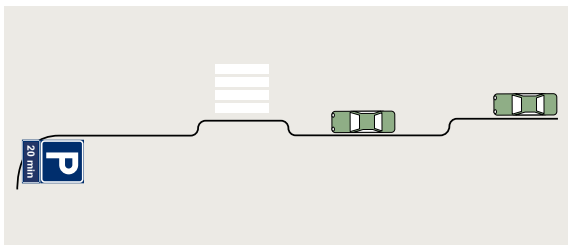
Svar: Parkeringsvakternas påpekande är rätt. Flera avgjorda ärenden i domstol visar entydigt att parkeringsfickor ingår i vägen. Domstolarnas tolkning stöder sig på vad som anges i "Närmare föreskrifter" till märke E19, parkering, andra stycket i vägmärkesförordningen (2007:90):

Är märket uppsatt vid en väg anger det att tillåtelsen börjar där märket har satts upp och gäller enligt vad som anges på en tilläggstavla, till den plats där en annan bestämmelse om stannande eller parkering märkts ut eller i annat fall till nästa korsning med annan väg än sådan som avses i 3 kap. 21 § andra stycket trafikförordningen. Gäller sådan annan bestämmelse på en kortare sträcka gäller dock anvisningen på nytt efter sträckans slut utan att märket upprepas.

Den utmärkning som ni gjort visar alltså att parkering är tillåten i två timmar från märkenas placering på hela sträckan inklusive på klackarna ända till nästa vägkorsning. Det är bara att konstatera att här finns en uppenbarlig kollision mellan vad juridiken ger för möjligheter och den utformning av parkeringsfickorna som ni gjort för att med ett begränsat antal märken göra parkeringsreglerna lättbegripliga för trafikanterna.

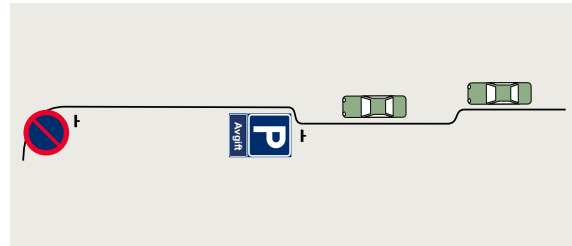
Här nedan finns en sammanfattande bild av hur gator med fickor och klackar ska regleras.

En ficka ingår i, är en del av, vägen och "bryter" inte en reglering som gäller för gatan. Inte heller en klack innebär ett upphörande. I figuren nedan gäller alltså P 10 minuter som längsta tillåtna parkeringstid för båda bilarna.

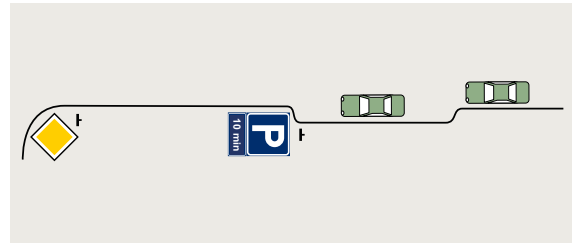


I närmare föreskrifter i VMF till märke C35 anges bland annat att förbudet gäller till den plats där en annan bestämmelse om stannande eller parkering märkts ut. Det finns också en regel att "angivelsen gäller också på nytt utan att märket satts upp igen i det fall en parkeringsplats anordnats vid sidan av körbanan". Den regeln kan ge upphov till missförstånd och feltolkningar. Med "det fall en parkeringsplats anordnats vid sidan av körbanan" ska rimligen förstås att parkeringsplatsen är skild från körbanan med skiljeremsa eller helt avskild med egen infart.

I figuren nedan avser den lokala trafikföreskriften att P Avgift ska gälla endast i fickan och förbud mot att parkera fordon på sträckan före och efter fickan. För att utmärka detta ska utmärkningen av förbudet upprepas efter parkeringsfickan, annars anger utmärkningen att P Avgift gäller även efter fickan. Om fickans längd är kortare än 25 meter kan längden anges på tilläggstavla T1, vägsträckas längd, under P Avgift i stället för utmärkningen med C35 efter fickan.



I figuren nedan avser den lokala trafikföreskriften att P 10 min ska gälla endast i parkeringsfickan. För att P 10 min inte ska gälla även efter fickan behöver detta utmärkas med P 10 min och slutpil T11, utsträckning. Om fickans längd är kortare än 25 meter kan längden alternativt anges på tilläggstavla T1, vägsträckas längd, under P Avgift.



Fråga 18. Tolkning av P-utmärkning

Vi har en lokal trafikföreskrift om förbud att parkera inom ett område som vi kallar Centrum. Inom området har vi gjort avvikelser på så sätt att vi tillåter parkering en längsta tid vissa dagar mellan vissa klockslag. Föreskrifterna är publicerade efter konstens alla regler. Markering om var parkering är tillåten har gjorts på kartor som hör till föreskrifterna. Även utmärkningen har gjorts med märken och tilläggstavlor enligt vägmärkesförordningen. Nu hävdar en av våra kommunmedlemmar att parkering är tillåten på söndagar på en plats där vi har utmärkning P och en tilläggstavla "1 tim 8-18". Alltså att parkering är tillåten alla söndagar och alla vardagar före söndagar liksom mellan klockan 18 och 8 övriga vardagar. Vi hävdar att områdesförbudet att parkera gäller dessa tider. Vem har rätt?

Svar: Kommunmedlemmen har rätt. Utmärkningen gäller för trafikanten och den anger genom märket E19, "parkering", att sådan som grundregel är tillåten och att tilläggstavlan bara begränsar den längst tillåtna parkeringstiden de dagar och tider som anges på tavlan. Om områdesbestämmelsen ska gälla övriga tider krävs tilläggstavla T7, "särskilda bestämmelser för stannande och parkering", enligt vägmärkesförordningen med inskriven symbol för förbud att parkera och texten "Övrig tid".

Fråga 19. "Överhäng" på P-plats

Vi har fått bakläxa av polisen för att vi rapporterat bilar som stått i markerad plats medan delar av bilens "överhäng" kommit in på gångbana. Detta gäller särskilt större fordon. Kan vi förbjuda det med LTF och måste en sådan märkas ut?

Svar: Nej, det går inte att förbjuda "överhäng" med lokal trafikföreskrift. I 3 kap. 49 § 2 trafikförordningen anges att "Ett fordon får inte parkeras så att fordonet med något hjul står utanför en uppställningsplats eller annan markering som anger var parkering får ske". Frågan har också prövats rättsligt och rapportering "utanför markerad plats" för överhäng på gångbana underkändes eftersom samtliga hjul var inom markeringen.

Om däremot "ett större överhäng över gångbana" skulle kunna betraktas som "fara, hinder" blir det därmed förbjudet och rapporteringsbart enligt 3 kap. 47 § 1 trafikförordningen. En husbil, som ofta har stort överhäng bak till, kan i vissa fall bedömas vara till hinder eller fara för trafiken bakom platsen.

Fråga 20. Turistparkeringskort

Vår turistbyrå vill att vi ska införa "turistparkering" så att byrån kan sälja, eller annars låta ingå i andra erbjudanden, ett särskilt "turistparkeringskort" till ett kraftigt rabatterat pris och som ska gälla en viss dag på alla kommunens avgiftsbelagda parkeringsplatser. Vad sägs om detta?

Svar: Oavsett det vällovliga syftet är det bara att konstatera att detta inte är möjligt enligt gällande bestämmelser. 2 § andra stycket i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för offentlig plats, med mera anger följande.

Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.

Innehållet innebär att näringsidkare och boende är de enda som får särbehandlas och för vilka ett engångsbelopp får fastställas samt att rörelsehindrade på motsvarande sätt är de enda som helt kan befrias från avgift.

Fråga 21. Avgiftsbelagd parkering på kvartersmark

Det skulle vara praktiskt för oss att införa avgiftsbelagd parkering på kvartersmark genom lokala trafikföreskrifter men får vi det?

Svar: Ja det får ni, och det framgår av trafikförordningens 10 kapitelns första paragraf:

Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng.

Det finns alltså inget undantag för att utfärda lokala trafikföreskrifter på kvartersmark. Men eftersom det är en avgiftsbelagd parkering som ni avser att införa måste ni följa de krav som ställs i "lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, med mera", den så kallade kommunala avgiftslagen. Det innebär att ni bara kan ta ut avgift för att "ordna trafiken", alltså inte av intäkts- eller budgetskäl. Dessutom får ni bara göra det på "offentliga platser som står under kommunens förvaltning". Platsen måste alltså dels upplåtas av kommunen, vara en "kommunal tomt", och dels vara tillgänglig för alla. Det senare för att platsen ska vara offentlig.

Men frågan är varför ni vill införa avgiftsbelagd parkering på kvartersmark genom lokala trafikföreskrifter? En markägare kan ju införa avgiftsbelagd parkering på sin mark med stöd av lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP). Den möjligheten har naturligtvis även en kommun i sin egenskap av ägare av kvartersmark.

Utmärkta föreskrifter

EN HANDBOK OM LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER

Trafikförhållandena varierar avsevärt mellan olika platser och gator. Av det skälet räcker inte de allmänna reglerna i trafikförordningen till i alla lägen. En mer detaljerad och lokalt anpassad reglering krävs ofta från såväl trafiksäkerhets-, miljö och framkomlighetssynpunkt som av tillgänglighetsskäl för boende, besökande och arbetande.

Denna handbok om lokala trafikföreskrifter ger läsaren en informativ vägledning i all hantering av lokala trafikföreskrifter. Från initiering av ett ärende, via vilka lagar och förordningar som styr till ikraftträdande och eventuellt överklagande.

ISBN 978-91-7585-575-2

Beställ eller ladda ner på webbutik.skl.se

Post: 118 82 Stockholm | Besök: Hornsgatan 20

Telefon: 08-452 70 00 | www.skl.se



Sveriges
Kommuner
och Landsting