

## PROMEMORIA

---

**Till:** Trafikanalys  
**Från:** Jan Stålhandske, SALC Advokatbyrå AB  
**Datum:** 2022-05-16, reviderad 2022-08-30  
**Angående:** Hastighet i tätbebyggt område

---

### 1. FÖRSLAG

#### Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Regeringen föreskriver att 3 kap. 17 § och 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

#### 3 kap.

#### 17 §<sup>1</sup>

Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.	Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen, och från och med den 1 januari 2028 inte med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Kommunen får dock meddela föreskrifter om att den högsta hastigheten inom tätbebyggt område eller del av sådant område ska vara 40 kilometer i timmen före den 1 januari 2028.
Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten	Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten för

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:144.

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.	<i>samtliga trafikanter</i> 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 kilometer i timmen.
--	---

Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet).

Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en väg ska vara 80, 90, 100 eller 110 kilometer i timmen.

Bestämmelser om hastighet på motorväg finns i 9 kap. 1 §.

I terräng gäller bestämmelserna i första, andra och tredje styckena endast vid färd med motordrivet fordon.

## **10 kap.**

### **1 §<sup>2</sup>**

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. Särskilda trafikregler om stannande eller parkering får även meddelas genom lokala trafikföreskrifter för samtliga vägar som inte är enskilda inom ett visst område.

De särskilda trafikreglerna får gälla följande

1. Att en viss väg eller vägsträcka ska vara huvudled, motorväg eller motortrafikled.
2. Att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska vara gågata, gångfartsområde eller cykelgata.
3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt miljö känsligt område inom tätbebyggt område ska vara miljözon.
4. Att en viss plats ska vara cirkulationsplats eller cykelöverfart.
5. Att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.
6. Att en viss plats på sträcka där förbud att stanna eller parkera råder enligt 3 kap. 53 § första stycket 2 ska vara busshållplats.
7. Att en viss plats ska vara ändamålsplats och ändamålet för uppställning på

---

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2021:355.

platsen eller att en viss plats ska vara laddplats.

8. Avvikelse från bestämmelserna om gågata enligt 8 kap. 1 § andra stycket och bestämmelserna om körfält för fordon i linjetrafik m.fl. enligt 8 kap. 2 §.

9. Förbud mot trafik med fordon.

10. Förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning.

11. Förbud mot omkörning.

12. Väjningsplikt eller stopplikt med avvikelser från bestämmelserna i 3 kap. 18 eller 21 § eller i stället för bestämmelserna i 3 kap. 23 § första stycket.

13. Stopplikt i korsning med järnväg eller spårväg.

<p>14. Avvikelse från bestämmelserna om hastighet i 3 kap. 17 § första stycket eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.</p> <p>15. Begränsning till lägre hastighet än som följer av 3 kap. 17 § tredje stycket, 4 kap. 20 § eller 9 kap. 1 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket eller 9 kap. 1 § tredje stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.</p>	<p>14. Avvikelse från bestämmelserna om hastighet i 3 kap. 17 § första stycket eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten för <i>samtliga trafikanter</i> eller miljön.</p> <p>15. Begränsning till lägre hastighet än som följer av 3 kap. 17 § tredje stycket, 4 kap. 20 § eller 9 kap. 1 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket eller 9 kap. 1 § tredje stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten för <i>samtliga trafikanter</i> eller miljön.</p>
---	---

16. 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 och 1 a §§ eller förbud mot att parkera eller mot att stanna och parkera fordon.

17. Tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering.

18. Undantag från 3 kap. 77 § om belysning vid färd i terräng.

19. Axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt på motordrivna fordon eller fordonståg med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 §.

20. Inskränkning till mindre bredd eller längd på motordrivna fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a §.

21. Trafik med terrängmotorfordon eller terrängsläp med avvikelser från bestämmelserna i 5 kap. 1, 4 eller 5 §.

22. Andra särskilda trafikregler.

Vidare får det genom lokala trafikföreskrifter meddelas särskilda trafikregler om att en vägtunnel ska tillhöra tunnelkategori B, C, D eller E, särskilda trafikregler för transport av farligt gods och för sådana tävlingar som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till enligt 3 kap. 84 §.

## 2. BAKGRUND

Se Trafikanalys rapport 2017:16 Sänkt bashastighet i tätort.

## 3. KOMMENTAR

Enligt trafikförordningen är bashastigheten 70 km/h, ingenting annat (se 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen), varför formuleringen "bashastighet i tätort" är olycklig, så väl i Regeringens uppdrag (N2016/05491/TS) som i Trafikanalys rapport.

Förslaget till ändring i 17 § första stycket är formulerat så att kommunerna kan välja i vilken takt, på vilka gator och på vilket sätt maxhastigheten inom tätbebyggt område ska sänkas, dock att den ska vara 40 kilometer i timmen inom allt tätbebyggt område senast den 1 januari 2028. Till skillnad från den möjlighet att bestämma en lägre maxhastighet som anges i andra stycket krävs inte något särskilt skäl för att införa begränsningen.

I andra stycket behålls möjligheten att under vissa förhållanden sänka hastigheten i tätbebyggt område till 30 km/h.

Enligt den nuvarande lydelsen kan detta motiveras med - utöver hänsyn till trafiksäkerheten och miljön - hänsyn till "framkomligheten". I Trafikanalys rapport, liksom i Trafikverkets bakomliggande "Utvärdering av nya hastighetsgränser" (2012:135) argumenteras för att "framkomlighet" byts ut mot "tillgänglighet", därför att detta skulle innebära att det stärker kommunernas möjligheter att sänka hastigheten för att underlätta för exempelvis gående och cyklister.

Att införa ordet "tillgänglighet" utan att ange för vem eller till vad torde emellertid inte göra någon skillnad mot att ha kvar "framkomlighet" (vilket väl lika väl kan syfta på framkomligheten för gående och cyklande). Talande är det exempel som Trafikverket ger på s. 11; "*Oron omfattar även att hastigheterna överlag kommer att sänkas (med försämrad tillgänglighet som resultat)...*", vilket ju står i kontrast till Trafikanalys bedömning att "*Detta är en anpassning till modernare terminologi omfattande även oskyddade trafikanter*" (s. 19).

Är det så att användningen av "framkomlighet" tolkas som framkomligheten för endast motorfordon och det är ett önskemål att i förordningen signalera att hänsyn också ska tas till framkomligheten även för andra trafikanter, torde det vara att föredra att skriva just det. Att främja "tillgänglighet" är naturligtvis lovvärt, men också intetsägande i förordningstexten. Överhuvudtaget är det svårt att förstå vad som menas när det talas om "principen om säker och hållbar tillgänglighet". Därför föreslås här att det anges att hänsyn ska tas till framkomligheten för samtliga trafikanter. (Är önskemålet i stället att framkomligheten för motorfordon inte ska vägas in kan "framkomligheten för gående och cyklande" anges.)

En följdändring bör göras i 10 kap. 1 § första stycket 14 och 15 om lokala trafikföreskrifter.

---