

Frågor och svar i samband med seminarium den 6 november 2025

Trafiklagstiftning Lars H & Niclas N

Fråga från kommun: Kommer det komma en förändring av att till exempel tätbebyggt område ska annonseras i ortstidningen (då den inte märks ut med vägmärken)? Finns det exempel på hur annonsen ska se ut och vad den ska innehålla? Vi har haft en student som frågat flera större kommuner hur de annonserat och det verkar som att det inte finns några exempel att titta på.

Svar: Finns oss veterligen inga planer på att ta bort kravet på kungörande i ortstidning. Har inga exempel på hur annons bör utformas.

Beträffande ansvar så regleras införandet i ortstidning i 14 kap. 14 § tredje stycket 1. TrF.

”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.”

Fråga från kommun: Invånare som vill påverka hastighet på en villagata sätter upp egna skyltar som ”Varning för lekande barn” eller som denna – Akta, döv katt.



Skylden står på privat mark men vänder sig till trafikanter på kommunala gatan inom tätbebyggt område. De påstår att skylden inte strider mot vägmärkesförordningen då

den inte står på kommunala vägen. I 8 kap. 4 § står att ”Inte heller får någon sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller har samma innebörd som en anordning enligt denna förordning.” De hävdar att skylten varken kan förväxlas eller har samma innebörd som en anordning enligt VMF. Har Transportstyrelsen tips eller kan hjälpa tolka, kan kommunen göra något åt det?

Svar: Är en fråga som lämpligen prövas enligt 9 kap. 1 § Vägmärkesförordningen (2007:90)

Fråga från kommun: Vem övervakar trafikregler på enskilda vägar? Krävs LTF och vem bestämmer och skriver i så fall den?

Svar: Polismyndigheten. För andra beslut än trafik med motordrivna fordon (10 kap. 10 § TrF) så krävs föreskrifter för användning av de flesta vägmärken. Det är även de särskilda trafikreglerna som polisen övervakar.

Fråga från kommun: Kan ägare till enskild väg ge sig själv dispens från eventuellt uppmärkta förbud?

Svar: Ja

Fråga från kommun: Behöver en kommun vid utfärdande av LTF ge Transportstyrelsen möjlighet att yttra sig eller räcker det med att polisen ges möjlighet?

Svar: Väghållaren som berörs och PM.

Fråga från kommun: Om en markägare använder sig utav felaktig utmärkning (exempelvis något som inte tillhör regleringen, VM som kräver LTF och skylt som påminner om VM) vart anmäler man detta och hur? Polisen tar inte emot och utreder och kronofogden vet inte heller.

Svar: 9 kap. 1 § VMF och anmälan görs till Polismyndigheten.

—

Fråga från kommun: Vilka möjligheter har kommunen att stänga av vägar för motorfordonstrafik? Har försökt leta i förordningar och föreskrifter men inte lyckats hitta vad vi har rätt till. Vi har en vändplats som är planlagd som gata. Av olika trafiksäkerhetsskäl vill vi stänga av vändplatsen för motorfordonstrafik och sätta ett vägmärke motorfordonstrafik förbjuden. Har vi rätt att stänga av den och var hittar jag stöd i förordningen/författningen?

Svar: I grunden är en gata, på samma sätt som en allmän väg, öppen för allmän samfärdsel.

Från Boverket

”Områden avsedda för gemensamma behov

En allmän plats är ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Kommunen ska i en detaljplan reglera vilka områden som ska vara allmän plats. En allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet och får till skillnad från kvartersmark inte stängas av för allmänheten. En allmän plats kan till exempel vara en gata, ett torg eller en park.”

Användning av allmän plats - PBL kunskapsbanken – Boverket

Fråga från Trafikverket: Finns det något avgjort överklagat ärende om ltf om tättbebyggt område. Frågan är grundad på att vissa ltf:er är otydliga i var gränsen korsar väg. Det är svårt att avgöra var gränsen mellan länsstyrelsen och kommunen är.

Svar: Vi har inte hittat något ärende som stämmer in exakt på frågeformuleringen men hänvisar till TSV 2018-243 som handlar om noggrannheten vid meddelande av lokala trafikföreskrifter, i detta fall om ändamålsplats.

Från Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter (0180 2017:10612) om ändamålsplats på Bårdgränd. ”Markerad sträcka mellan 0 och meter 15 på Bårdgränds norra sida enligt kartbild ska vara ändamålsplats för lastning eller lossning av tungt eller skrymmande gods vardagar utom vardag före sön- och helgdag klockan 07.00 – 19.00”.



I detta fall har kommunen varit otydlig i de lokala trafikföreskrifterna om vart regeln ska gälla. I kartbilden i de särskilda trafikreglerna på norra sidan av Bårdgränd finns flera sträckor som kan uppfattas som "markerade sträckor". Vidare anges den markerade sträckan till "mellan 0 och meter 15".

En föreskrift bör vara klar, tydlig och förutsebar till sina verkningar för den som berörs av den. Mot bakgrund av ovanstående ansåg Transportstyrelsen att de beslutade lokala trafikföreskrifterna inte var tillräckligt tydlig var den markerade sträcka som ska utgöra ändamålsplats är belägen.

Fråga från kommun: Hur ställer sig Transportstyrelsen till där kommunen tar ett beslut om TBO och då över ett område där kommunen INTE äger mark och inte är väghållare, där beslutet ligger till grund för hastighetssänkning?

Svar: Det finns inget som hindrar att en kommun meddelar lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område så länge området uppfyller kraven i 10 kap. 9 § trafikförordningen. Däremot kan inte skälet enbart vara att begränsa den högsta tillåtna hastigheten.

Fråga från länsstyrelse: Hammar sa nu att vi inte kan reglera vad gäller enskilda vägar: gäller det både förbud mot fordon, hastighet med mera enligt er?

Svar: Nej, se 10 kap. 10 § TrF och dess koppling till 10 kap. 1 § första stycket TrF.

Fråga från kommun: Om politiken antagit en ny hastighetsplan för tätbebyggda områden (TBO) och kommunen antar en ny LTF. Vem ska stå för skyltningen? då (TBO) innehåller både, kommunala, enskilda och statliga vägar. Ligger ansvaret hos de tre väghållarna för utförande och kostnader eller hamnar allt på kommunen?

Svar: 1 kap. 6 § VMF

Fråga från Trafikverket: Lars säger "vad är problemet" Jag undrar varför Länsstyrelsen är mottagare av ansökningar om lokala trafikföreskrifter då de sällan utreder alternativ till lösningar?

Svar: De styrs av förordning (2024:183) om konsekvensutredningar

Fråga från kommun: Vilka fall/situationer kan vakt nyttjas i enlighet med vägmärkesförordningen? 1 kap 7 § "Vid vägarbete eller liknande arbete, eller då säkerhetsanordning vid plankorsning är ur funktion, kan anvisningar för trafiken ges genom tecken av vakt. En sådan vakt är utrustad med särskilda kännetecken enligt 5

kap. 2 §. Den som enligt 6 § ansvarar för att anordningar och tecken för anvisningar för trafiken sätts upp, tas bort och underhålls ansvarar även för att en vakt sätts ut och tas bort."? Alltså vad är och vad är inte "liknande arbete"? Kan den till exempel nyttjas för reglering vid passage av en dispenstransport som naturligtvis har tillstånd.

Svar: Vakt torde inte kunna nyttjas för syftet att reglera passage för specifik transport. Anvisningar som ges av Vakt ska följas även av en dispenstransport.

Fråga från kommun: Vad räknas som väghållningsarbete/väghållningsfordon?

Svar: Se 12 kap. TrF är inte mer definierat än så.

Fråga från deltagare: Vilken myndighet är ansvarig för trafikreglering av anslutningsvägar (där kommunen är väghållare) till en statligväg?

Svar: Se 10 kap. 3 § TrF

Fråga från kommun: Är det tillåtet att parkera framför brevlådor, kan man ge parkeringsanmärkning för att det hindrar samhällsviktig service? Om inte, kan man skriva en LTF om det?

Svar: Finns inget sådant generellt förbud vid brevlådor. Har mig veterligen inte prövats.

Fråga från kommun: Om kommunen vill ta över drift och underhåll, även full mandat över en enskild väg. Hur bär man sig åt då? Kommunen har 95% av andelstalen men endast 1/5 av rösterna. = Ta med vägen i en ny närliggande detaljplan om det är på gång en sådan. Klassa om den som offentlig plats.

Svar: En enskild väg är enskild intill dess att vägen har kommunen som väghållare. Det räcker inte med att kommunen sköter underhåll eller sköter snö/renhållning.

Fråga från kommun: När hastighetsbegränsning ändras på statlig väg har trafikverket tidigare svarat för att byta vägmärken på kommunal väg som ansluter till den statliga vägen i fråga. Detta verkar dock ha ändrats, senast vi hade ett sådant fall menade trafikverket att hastighetsskyltarna satt för långt in på kommunal väg och att det därför ligger under kommunens ansvar. Vi menar dock att Trafikverket har placerat ut dessa vägmärken och därför bör placera dem på ett sådant avstånd från korsning med statlig väg att oklarheter kring ansvar undviks. Dessutom hänvisar vägmärket till hastighet på den statliga vägen. Kan ni säga något om vad som gäller här och hur man ska tolka vägmärkesförordningen i denna fråga?

Svar: 1 kap. 6 § VMF

Fråga från kommun: Om en 10:14 gällande till exempel stannandeförbud eller hastighetsbegränsning och utmärkningen är placerad på en gummifot, Är den då inte övervakningsbar? I och med att den då är flyttbar. Behöver den sitta på en fast stolpe och ett fundament på så sätt att den inte går att flytta?

Svar: Det är inte reglerat hur vägmärken kan vara uppsatta. Det går t ex bra att placera vägmärken på fordon, i vissa fall även fordon i rörelse.

Fråga från kommun: Vart hittar jag om vägmarkeringen kan vara självständig eller inte?

Svar: VMF och i TSFS 2010:171

Fråga från länsstyrelse: I TrF 10:10 står ju att vägens ägare bestämmer vilka slags motorfordon som får färdas där. Att dra det till att det då ska gälla all reglering med motortrafik (t ex hastighet, förbud mot fordon) är väl att dra det lite för långt?

Svar: – Lars svarade i seminariet. Kommunen har genom besluten om förbud mot infart med fordon, med undantag för cykel, på de enskilda vägarna. Enligt Transportstyrelsen innebär besluten att kommunen i princip har förbjudit trafik med motordrivna fordon. Som framgår ovan är det ägaren som får avgöra om trafik med motordrivna fordon får äga rum på en väg som är enskild. Kommunen har därför inte haft bemyndigande att meddela beslut om de aktuella lokala trafikföreskrifterna.

Fråga från Kommun: Med vilket lagstöd kan man införa 60 km/h?

Svar: Lars svar i seminariet. 10 kap 1 § andra stycket 14. Avvikelser 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. Jämför med 15. Begränsning till lägre hastighet än som följer av ...

Fråga från deltagare: Enligt TrF får: "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". Om ett fordon parkerar så att det hindrar trafiken utanför tättbebyggt område, kan kommunen utfärda parkeringsanmärkning/kontrollavgift?

Svar av Lars: Grundläggande författningar. 1 § Lagen (1976:206) om felparkeringsavgift tillämpas i fråga om överträdelse av 1. 3 kap. 47-49 a §§ LKOP kan bara meddelas för: En markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom området får under de förutsättningar som anges i

denna lag ta ut en avgift (kontrollavgift) om ett fordon parkerats inom området i strid mot förbud eller villkor som han har beslutat (olovlig parkering).

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

Fråga från deltagare: Om ett fordon parkerar på motsatt sida av gatan från en in- och utfart som gör att en fastighetsägare som råkar köra en större modell av bil inte kommer ut. Kan parkeringsövervakare bötfälla utifrån Trafikförordningen 3 kap § 55, punkt 2, som säger att man inte får parkera "på en väg framför infarten till en fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras". Är det att väsentligen försvåra när man står mitt emot en in- och utfart?

Svar: Svar av Lars. Upp till den som övervakar på platsen. Det finns generella regler som går att tillämpa.

Fråga från länsstyrelse: Finns det som ni ser det anledning att vara mer restriktiv till att anta lokala trafikföreskrifter på enskilda vägar med hänvisning till att vägägaren själv kan sätta upp till exempel skyltar om rekommenderad hastighet i kombination med andra hastighetssänkande åtgärder?

Svar: I grunden ja! I fråga om en enskild väg kan vägens ägare vidta åtgärder att begränsa framkomligheten och därigenom hastigheten på vägen. Det finns även möjligheten för vägens ägare, att i kombination med fysiska åtgärder, rekommendera lägre hastighet genom användning av vägmärke E11, rekommenderad lägre hastighet. Vägens ägare kan även använda varningsmärken för att varna för en fara och upplysa om farans art.

Cykelpassager och cykelgator -Niclas Nilsson

Fråga från deltagare: Ska 30 km på cykelgata märkas ut även för korsande vägar? 30 km gäller väl genom ltf, skylten cykelgata och behöver skyltas vid korsande gator

Svar: Ja, det finns inga undantag i 10 kap. 13 a § eller Transportstyrelsens föreskrifter som medger undantag från utmärkning av hastigheten.

Föreskrifter om bärighetsklasser -Niclas Nilsson/

Fråga från kommun: När man beslutar föreskrifter med hjälp av ett beredningssystem och ska väganknyta föreskriften så är det krångligt med många vägar i samma föreskrift.

Bärighetsföreskrifter bör väl som lokala trafikföreskrifter vägnätsanknytas? Om man skriver en föreskrift per väg är det också enklare att ändra om någon väg ska läggas till eller tas bort. Ska man tolka det Niclas säger om Bärighetsföreskrifter att man bör skriva en föreskrift om alla BK1 vägar i kommunen, inte en föreskrift per väg? Av vilket skäl är det bättre att hålla ner antalet föreskrifter?

Svar: Precis som Niclas nämnde under seminariet är det känt att det kan vara svårt att avgöra regelns geografiska plats när en föreskrift omfattar flera vägsträckor och dessutom innehåller en kartbild som visar samtliga sträckor. Det finns dock inget krav på att karta ska utgöra den geografiska utbredningen i föreskrifterna. Som vi har förstått det skapar beredningssystem vägnätsanknytning på olika sätt. Beroende på hur vägnätsanknytning sker behöver beslutsmyndigheten troligen ta hänsyn till beredningssystemets förutsättningar vid sin regelgivning.

Det finns för närvarande inget entydigt svar på hur föreskrifter ska eller bör utformas

- om det ska vara en föreskrift per väg eller en föreskrift för hela kommunen. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:60) om lokala trafikföreskrifter m.m. ges flera förslag på hur föreskrifter om bärighet kan utformas, inget av dem är mer rätt eller fel än det andra.

Något som däremot är viktigt att lyfta är att vissa kommuner har föreskrivit om BK2 på sina gator. Det är det som gäller i grunden genom trafikförordningen. BK2 ska därför inte föreskrivas på kommunens gator om dessa inte är allmän väg.

Fråga från kommun: När ska man ha särskilt villkor på BK4 och inte? Hur ska man tänka? – Pär Ekström svarade i mötet.

Svar: Av 4 kap. 11 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) framgår att Trafikverket får meddela föreskrifter om att förändring av fordon eller fordonståg på vägar med bärighetsklass 4 ska vara förenade med villkor. Trafikverket har använt bemyndigandet för att ställa krav på dubbelmonterade hjul. Bemyndigande gäller alltså endast Trafikverket. För kommunernas del saknas motsvarande bemyndigande i trafikförordningen.

34,5 meter långa fordonståg -Pär Ekström

Fråga från kommun: Är det krav på yttrande för att besluta föreskrifter för 34,5 meter långa fordonståg?

Svar: Bestämmelser om 34,5 meter långa fordonståg finns i 4 kap. 17 f § trafikförordningen. Det finns inget uttryckligt krav på yttrande från exempelvis Polismyndigheten eller någon annan innan en kommun genom föreskrifter upplåter

vägar för dessa längre fordonståg. Det finns dock inget som hindrar att man begär in yttranden. Precis som i all regelgivning ska den föregås av en tillräcklig utredning.

Vad är på gång inom trafikreglering:

-Maskinläsbara trafikregler -Monika Morén

Fråga från deltagare: Nämnades tidsram för införande av detta? – Svar ges under presentationen men också nedan.

Svar: Det planerade ikraftträdandet bedöms kunna ske omkring år 2030 men exakt datum är upp till Regeringen att besluta om. Vi kommer att återkomma till frågan under våra seminarier med information om arbetets framdrift.

Fråga från kommun: Om förslaget går igenom med krav på beredningssystem, vad händer med de föreskrifter som redan är publicerade och inte är vägnätsanknutna? Behöver de beslutas om på nytt?

Svar: Detta är en av de frågor som hanteras inom projektet, och det finns för närvarande inget beslut eller ställningstagande i frågan.

Fråga från Trafikverket - Kommer samma krav gälla för tillfälliga trafikföreskrifter i samband med vägarbeten när det gäller maskinläsbara trafikregler?

Svar: Ja, för att säkerställa korrekt och aktuella data om vägnätet krävs att samtliga trafikregler finns tillgängliga i maskinläsbart format.

Önskemål:

Inte en fråga men ett önskemål att nyare överklagningsärenden läggs ut på Transportstyrelsens hemsida. De som ligger där är väldigt gamla!

Svar: Att det finns äldre praxisbeslut publicerade på Transportstyrelsens webbplats innebär inte att dessa beslut har förlorat sin giltighet. Besluten utgör fortfarande gällande praxis, eftersom rättsläget i dessa frågor inte har förändrats.

Kan ni lägga ut vilket nummer den SOU har som nämnades tidigare om att överta uppgifter från polisen.

Svarat i kommentar - SOU 2025:102