

## Högsta tillåten hastighet i byarna

### Sammanfattning

I de 56 inventerade byarna utanför de områden som genom lokal trafikföreskrift (LTF) förklarats vara tätbebyggda, gäller olika tillåtna högsta hastigheter. Antingen genom särskild utmärkning eller enligt generella bestämmelser i 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) (TrF). Vägnetet och bebyggelsen i byarna varierar, men generellt kan sägas att vägarnas plan- och profilstandard är låg.

Den låga vägstandarden talar för att fordon normalt sett måste framföras med låg hastighet. Bebyggelsens ofta närhet till vägen talar i sin tur också för att fordon måste framföras med låg hastighet om de allmänna varsamhetsbestämmelserna i 3 kap. 14 och 15 § beaktas. Mot detta talar den utmärkningsskyldighet av högsta tillåten hastighet som gäller enligt 10 kap. 13 § och som bland annat innebär att den generella hastighetsgränsen 70 kilometer i timmen utanför tätbebyggt område ska märkas ut, vilket i sin tur kan antas inverka menligt på tilltron till hastighetsbegränsningar som sådana. Särskilt som det propageras för att varje vägavsnitt ska ha "sin tillåtna hastighet inom 10-stegsintervall".

Mot bakgrunden ovan föreslås dels att framställning övervägs att göras till länsstyrelsen om införande av 40 kilometer i timmen som högsta tillåten hastighet i de byar som inte lämpligen kan infogas i de tätbebyggda områdena och dels att påpekande görs till Trafikverkets region i egenskap av väghållningsmyndighet om bristerna i befintlig utmärkning.

### Generella hastighetsgränser, föreskrifter och lokala trafikföreskrifter

#### *3 kap. 17 § TrF*

Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

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.

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 § TrF*

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.

De särskilda trafikreglerna får gälla följande.

-----

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.

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.

-----

## **Utmärkningsskyldighet**

### *10 kap. 13 § TrF*

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. Detsamma 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 §.

### *10 kap. 13 a §*

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.
- 

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.

-----

### *Kommentar*

Vad som är *sådan väg som avses i 3 kap. 21 § andra stycket* förklaras i texten där och gäller längs vägen. Inte på korsande väg.

*En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg*

*1. från en parkeringsplats, en fastighet, en bensinstation eller från något annat liknande område i anslutning till vägen,*

*2. från en stig, en ägoväg eller någon annan liknande utfartsväg,*

*3. från en cykelbana, en gågata, ett gångfartsområde eller från terräng, eller*

*4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana.*

De vägar i byarna som ansluter till andra vägar är således inte sådana som beskrivs i 3 kap. 21 §, varför det finns en utmärkningsskyldighet av gällande högsta tillåten hastighet även i de fallen. Notabelt är också angivelsen sist i vad ovan återgetts av 13 a §, att Transportstyrelsen inte får medge undantag i fråga om föreskrifter om högsta tillåten hastighet.

### **Vägmärkesförordningen (2007:90) (VMF)**

*2 kap. 8 §, Närmare föreskrifter till märke C31, hastighetsbegränsning*

Märket anger förbud mot att föra fordon med högre hastighet än den som anges på märket.

Angivelsen gäller till den plats där en annan hastighetsbegränsning anges med märket, eller där märke C32, tillfällig hastighetsbegränsning upphör, E7, gågata, eller E9, gångfartsområde, satts upp.

En angivelse om en hastighetsbegränsning i föreskrifter enligt förordningen (2002:713) om försöksverksamhet med varierande högsta tillåtna hastighet gäller efter en tillfällig avvikelse vars slut märkts ut med märke C32, tillfällig hastighetsbegränsning upphör.

Märket behöver inte vara upprepat efter en vägkorsning om samma högsta tillåtna hastighet gäller på den korsande vägen.

### *Kommentar*

Märke C31, *hastighetsbegränsning*, är alltså en form av områdesmärke och innebär således att samma högsta tillåten hastighet gäller från en angivelse intill dess en ny gräns anges med ett märke som anger en annan högsta tillåten hastighet. Även vid sväng från en väg in på en annan.

### **Vägverkets (numera Transportstyrelsens) föreskrifter om vägmärken och andra anordningar (VVFS:305)**

*5 kap. 22 och 23 a – c § VVFS 305*

**22 §** Märke C31, *hastighetsbegränsning*, ska sättas upp på båda sidor om vägen eller körbanan där en hastighetsbegränsning längs vägen eller körbanan börjar. Om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten behöver märket dock inte sättas upp på vänster sida. Märket behöver inte heller sättas upp på vänster

sida på avfarts- eller påfartsväg till motorväg, motortrafikled eller annan väg med liknande utformning om avfarts- eller påfartsvägen endast har ett körfält.

När märket ska upprepas och sätts upp mer än 100 meter före en vägkorsning får märket sättas upp på vänster sida om körbanan eller körfältet och behöver då inte vara uppsatt på höger sida.

**23 a §** Märke C31, *hastighetsbegränsning*, behöver trots vad som anges i 2 kap. 7 § andra stycket första meningen vägmärkesförordningen (2007:90) inte upprepas efter en korsning då avståndet till nästa märke som märker ut en annan hastighetsbegränsning efter korsningen är mindre än 200 meter.

**23 b §** Ska märke C31, *hastighetsbegränsning*, upprepas mellan korsningar på väg som inte är enskild får avståndet mellan märkena inte överstiga 10 kilometer där den högsta tillåtna hastigheten är 110 kilometer i timmen eller lägre. På motorväg eller motortrafikled får avståndet mellan märkena inte överstiga 30 kilometer.

**23 c §** Märke C31, *hastighetsbegränsning*, behöver trots bestämmelserna i 2 kap. 7 § andra stycket första meningen vägmärkesförordningen (2007:90) inte upprepas efter en korsning med sådan väg som avses i 3 kap. 21 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276), samt efter en korsning med sådan enskild väg som endast i mindre utsträckning används av allmänheten för trafik.

#### *Ny lydelse av 22 § från och med 1 juli 2011*

**22§** Märke C31, *hastighetsbegränsning*, ska sättas upp på båda sidor om vägen eller körbanan där en hastighetsbegränsning längs vägen eller körbanan börjar. Om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten behöver märket dock inte sättas upp på vänster sida.

När märket ska upprepas och sätts upp mer än 100 meter före en vägkorsning får märket sättas upp på vänster sida om körbanan eller körfältet och behöver då inte vara uppsatt på höger sida.

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2011.

## **Ansvar för utmärkning och underhåll vägmärken**

### *1 kap. 6 § VMF*

Den som anges nedan ansvarar för att sådana anordningar och tecken för anvisning för trafiken som avses i 1 § sätts upp, tas bort, underhålls och utförs i den omfattning som anges för respektive plats.

Ansvarig	Plats	Ansvaret gäller
1. Kommunen	a) På väg inom tätbebyggt område som inte är enskild och på sådan väg utom tätbebyggt område där kommunen är väghållare	I andra fall än enligt 2 a, 2 c och 7-10.
	b) På enskild väg inom tätbebyggt område och på sådan väg utom tätbebyggt område där kommunen är väghållare	Hastighetsbegränsningar, föreskrifter enligt 41 § väglagen (1971:948), andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) än sådana som endast får meddelas efter medgivande av vägens ägare samt trafiksignaler och andra anordningar för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten när det behövs för att tillgodose ett allmänt behov.
	c) På alla vägar	Särskilda trafikregler enligt sådana föreskrifter som avses

i 10 kap. 14 § trafikförordningen och som meddelats av kommunen.

Ansvarig	Plats	Ansvaret gäller
	d) I terräng	Förbud, påbud eller andra anvisningar för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten.
2. Den statliga väg- hållningsmyndigheten	a) På allmän väg där staten är väghållare	I andra fall än enligt 7-10.
	b) På annan enskild väg utom tätbebyggt område än där kommunen är väghållare	Hastighetsbegränsningar, föreskrifter enligt 41 § väglagen, andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen än sådana som endast får meddelas efter medgivande av vägens ägare samt trafiksignaler och andra anordningar för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten där det behövs för att tillgodose ett allmänt behov.
	c) På väg som ansluter till allmän väg där staten är väghållare	Stopplikt eller väjningsplikt som följer av lokal trafikföreskrift om sådan plikt, om cirkulationsplats eller om att väg skall vara huvudled.
	d) På alla vägar	Särskilda trafikregler enligt sådana föreskrifter som avses i 10 kap. 14 § trafikförordningen och som meddelats av den statliga väghållningsmyndigheten.
3. Den som svarar för skoterledhållningen på allmän skoterled	På allmän skoterled	Markeringar som anges i 9 § terrängkörningsförordningen (1978:594).
4. Ägare till enskild väg	På enskild väg	Sådant som inte skall märkas ut av någon annan.

-----

#### 8 kap. 4 § VMF

Anordningar enligt denna förordning får inte sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar. Sådana åtgärder får inte heller utföras på något annat sätt än som anges i denna förordning eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den. Inte heller får någon sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller har samma innebörd som en anordning enligt denna förordning.

#### 9 kap. 1 och 2 § VMF

1 § Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot 1 kap. 5 §, om det olovligt uppsatta medför att vägmärket eller anordningen inte kan upptäckas eller förstås.

Den som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot 8 kap. 4 § döms till böter.

2 § Bryter någon mot 8 kap. 4 §, får kronofogdemyndigheten se till att rättelse sker.

## **Befintlig utmärkning av högsta tillåten hastighet i byarna**

Vad som anges i TrF, VMF och föreskrifter med stöd av dessa om utmärkning av högsta tillåten hastighet, kan knappast uppfattas på annat sätt än att utmärkning ska finnas där byvägarna ansluter till andra vägar och det gäller olika hastighetsgränser för vägarna. Så är det inte i verkligheten har utförd inventering med all önskvärd tydlighet visat. Detta är inget unikt för Gagnefs kommun eller Dalarna som län, utan är närmast en följd av en oskriven regel/”en tumregel” inom dåvarande Vägverket att inte märka ut gällande hastighetsgräns på ”mindre vägar med liten trafik”. Ett sådant synsätt har i dag inget stöd i gällande författningar och det ankommer på Trafikverkets region som ansvarig väghållningsmyndighet att svara för utmärkning enligt 1 kap. 6 § 2 b) VMF.

Annan än myndighet får inte sätta upp vägmärken som anger hastighetsbegränsning. En hel del befintlig utmärkning i vissa byar kan på goda grunder ha tillkommit utan föreskrift och på privat initiativ. Även detta ankommer på Trafikverkets region att bevaka och eventuellt påtala.

## **Behov av översyn och tillrättaläggande**

Ett bland flera exempel från verkligheten som noterades vid inventeringen är Björka och By. På väg 583 genom Björka gäller föreskrift om 50 kilometer i timmen vilket också är utmärkt. Ingen utmärkning finns på vägarna in i Björka, vilket innebär att 50 gäller på vägarna enligt utmärkningen, men formalia anger 70 eftersom Björka inte är förklarad som tätbebyggt område och inte heller ingår i föreskriften om 50 på väg 583.

Vid infarten till By finns ingen utmärkning. 70 kilometer i timmen (bashastigen) gäller på såväl väg 583 som i By, varför utmärkningen i det fallet är korrekt. Samma hastighet på båda vägarna. Däremot blir det konstigt om infart sker till Björka via By. Då gäller 70, vilket hårddraget skulle kunna hävdas av någon som eventuellt blir rapporterad för hastighetsöverträdelse på väg 583 i Björka.

Det kan visserligen hävdas att vägarna har så låg plan- och profilstandard att sannolikheten för att någon ska klara att köra 70 kilometer i timmen på byvägarna i Björka inte är stor och att utmärkningen saknar betydelse. Mot detta talar då den vikt som i andra sammanhang läggs på hastighetsbegränsningar och utmärkning av sådana. Tillsammans med den oro många boende känner för vad man upplever som allt för höga hastigheter på byvägarna, bör det vara befogat med en översyn av gällande hastighetsgränser och deras utmärkning.

## **Förslag**

Vissa av byarna har sådan nära och naturlig anknytning till något av de tätbebyggda områdena att de lämpligen kan införlivas dessa. De har då visserligen inte bedömts inom ramen för projektet Rätt fart i staden, men det bör vara en lämplig och naturlig åtgärd för att i vart fall minska olägenheterna med utmärkning som inte stämmer med gällande trafikregler. Se Tabell över inventeringen.

I tabellen har vissa byar angivits som randbebyggelse. Dessa kan knappast betraktas som annat än andra motsvarande förhållanden utom tätbebyggt område och således att bashastigheten 70 kilometer i timmen formellt får gälla som högsta tillåten hastighet.

För resterande byar bör det vara rimligt att föreslå länsstyrelsen besluta om 40 kilometer i timmen som en slags gemensam grundhastighet. 30 kilometer i timmen uppfattas troligen av flera som ett bättre val, men att slentrianmässigt införa en så pass låg högsta tillåten hastighet kan inte anses lämpligt. Den hastighetsgränsen bör förbehållas mer stadsliknande miljöer med stort inslag av oskyddade trafikanter och specifika förhållanden som vid förskolor och skolor och motsvarande där barn och andra oskyddade trafikanter förekommer i större omfattning än vad som kan förväntas.

Kommunen är inte väghållare för de enskilda vägarna i kommunen och har i den egenskapen inget ansvar för utmärkningen i de delar som är bestämda till att vara utanför tätbebyggt område. Utmärkningen – eller snarare bristen på utmärkning – bör Trafikverkets region i egenskap av ansvarig väghållningsmyndighet uppmärksammas på. Självfallet då i första hand med hänvisning till gällande författningar om krav på utmärkning och vad detta kan leda till i form av bland annat förståelse för och efterlevnad av gällande hastighetsgränser, men också till vad det innebär att i vissa delar av en kommun fastställs högsta tillåten hastighet med utgångspunkt i vad en viss vägdel tål från bland annat trafiksäkerhetssynpunkt i förhållande till utformning och praktiskt nyttjande (Rätt fart i staden), medan det för övriga delar av vägnätet hänvisas till att trafikanterna enligt faktiska förhållanden som vägutformning och trafikering ska – inom ramen för vad som gäller som generella hastighetsregler enligt TrF - anpassa sin hastighet till förhållandena på platsen. Ett förhållande som från trafikantsynpunkt inte är helt logiskt eller i övrigt acceptabelt.

Enligt förslag i bifogad tabell föreslås viss utvidgning av befintliga tätbebyggda områden för att få en från utmärkningsteknisk synpunkt mer logisk gränsdragning. Gåsholmen i Björbo, Svedjebyn i Dala-Floda, Tupphålet och Tuppkammen i Gagnef samt Barken och Ersholen i Mockfjärd. Nuvarande gränsdragning är gjord utifrån vad som anges som en förutsättning för vad som får förklaras som tätbebyggt område. 10 kap. 9 § TrF.

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

Ovan nämnda områden kan inte väsentligen anses avvika från de områden de ansluter till och kan mot den bakgrunden inte anses oförenliga med att ingå i ett beslut om tätbebyggt område.

I sammanhanget ska noteras att Bäsna och Sifferbo har områdesutmärkning med 30 kilometer i timmen utan att det finns någon giltig föreskrift av länsstyrelsen. Tidigare länsstyrelseföreskrifter för Sifferbo, 11.261-5865-86 med flera, är inte omskrivna eller införda i Rikstäckande Databas för Trafikföreskrifter (RDT) och därmed inte giltiga. En möjlighet – om än med viss tveksamhet med hänsyn till ovan angivna förutsättningar enligt TrF – är att kommunen förklarar Bäsna och Sifferbo som tätbebyggda områden och sedan bestämmer högsta tillåtna hastighet till 30 kilometer i timmen.

Den brist på utmärkning av formellt gällande bashastighet 70 kilometer i timmen i byarna liksom rättelse av de frekvent förekommande ”egna initiativen till utmärkning av lägre hastighetsgräns”, som inventeringen konstaterat, antas inte leda till några omedelbara åtgärder. Särskilt inte som förhållandet inte är specifikt för Gagnefs kommun utan snarare ett allmänt vedertaget faktum.

Inte heller kan en eventuell framställning till länsstyrelsen om föreskrifter om sänkt hastighet tros leda till något konkret. Detta kan påstås bekräftat vid ett informellt samrådsmöte hos kommunen med representant för Trafikverket och måste lämnas därhän trots vad som kan tyckas det olyckliga i att ”gena utmärkningsföreskrifterna för att tillgodose en översyn”.

Det kommunen i sammanhanget kan göra är en form av policyinriktning på sätt att fastställa vissa förutsättningar/kriterier för när vägmärke E11, *rekommenderad lägre hastighet*, (”blå/vit 30”) enligt vägmärkesförordningen (2007:90) (VMF) får, kan eller bör sättas upp och vilken rekommenderad hastighet som bör anges på märket. Sådana riktlinjer kan kombineras med exempel på där utmärkningen får eller bör kompletteras med farthinder som exempelvis gupp eller blomlådor och hur detta ska utformas.

Lydelsen av Närmare föreskrifter till märke E11 i VMF är

*Märket anger en vägsträcka eller ett område där särskilda åtgärder vidtagits eller där förhållandena är sådana att det är lämpligt att färdas med lägre hastighet än den högsta tillåtna.*

*Den lägre rekommenderade hastigheten anges på märket.*

Den fettade texten tillkom i samband med ny VMF (1 juni 2007) infördes och ska ses som en bekräftelse på att det inte längre är nödvändigt med konstruerade farthinder för att märket ska få användas. Kanske en eftergift åt enskilda väghållare som en följd av myndigheternas ovilja att införa särskilda föreskrifter om högsta tillåtna hastighet. Det är alltså tillräckligt med att vägen exempelvis har låg plan- och profilstandard. Beslut om och kostnader för uppsättning av sådant märke ankommer på vägens ägare. Jämför 1 kap. 6 § 4 VMF.