

PM Regelverk

Framtaget i Projektet in- och Kringfartslogistik
(Vinnova 2016–02592)

Arbetspaket 6: Regelverk och incitament





Sammanfattning

Inledning

PM avseende Regelverk har tagits fram inom ramen för projektet In- och Kringfartslogistik (2016–02592, Vinnova). Projektet genomförs under perioden augusti 2016-april 2018. Detta PM har tagits fram inom ramen för Arbetspaket 6 Regelverk & Incitament.

Det övergripande målet med projektet som helhet är att belysa det samhällsekonomiska värdet av dynamisk prioritet av nyttotrafik på kringfartsleder i storstadsregioner i syfte att nyttja infrastrukturen bättre.

Detta PM syftar till att utreda om det är legalt möjligt att på nationellt och regionalt plan använda dedikerat körfält för prioritet av nyttotrafik (godstrafik m fl), vilket kan leda till effektivisering av kringfartslogistik.

I projektansökan formulerades frågeställningarna enligt följande:

- Vilka krav skall ställas på fordon för att prioritera och hur bör ett tillståndsförfarande gå till?
- Hur skapar man marknadsincitament för miljöklassade fordon och för hållbar logistik?
- Vilka konkreta policy- och regelverk skulle möjliggöra en prioritering av samhällsnyttig transport på statliga respektive kommunala vägar?
- Hur skall kontroll av efterlevnad utföras? (t ex med erfarenheter från existerande miljözoner i städer)
- Hur hantera rent regelmässigt att flöden går mellan kommunalt, regionalt och nationellt (statligt) vägnät?

Arbete har genomförts dels genom litteraturstudie samt genom dialog mellan Trafikverket och Transportstyrelsen.

Nya möjligheter att prioritera och styra trafik i trafiksystemet

Ny teknik har gjort att det numera är möjligt att prioritera och styra trafik i trafiksystemet och därmed kunna få ett effektivare nyttjande av infrastrukturen. Med digitalisering som ger förutsättningar till enklare trafikledning/styrning osv finns ett behov av att anpassa användningen av infrastrukturen. Samtidigt kan man styra förändringen till att bidra till samhällets mål. Detta genom att exempelvis tillgängliggöra prioritetstjänster under förutsättning att vissa kriterier/krav uppfylls av företag, fordon och på logistiklösningar.

Som utgångspunkt för dialog kring hinder och möjligheter i regelverk och lagar med Transportstyrelsen har en enkel vision om framtida system för dedikerade körfält med prioritet av samhällsnyttig trafik använts.

Grundläggande lagstiftning

Det finns idag grundläggande lagstiftning såsom Wienkonventionen¹, Trafikförordningen (1998:1276)², Väglagen (1971:848)³, Plan och bygglagen PLB (2010:900)⁴ samt

¹ FN:s konvention om Vägtrafik och FN:s konvention om vägmärken och signaler ur Autonom körning, förstudie, TSG 2014–1316, Transportstyrelsen 2014

² <https://lagen.nu/1998:1276>

³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948

⁴ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900



Vägmärkesförordningen(2007:90)⁵ som gör att det finns möjligheter och hinder för att ha en del av vägnätet som en prioriterad del och en del som allmän del. Det finns också hinder för att i dagsläget tillåta godstrafik i kollektivtrafikkörfält.

Slutsatser

Med dagens regelverk är det inte enkelt att införa prioriterade körfält – eftersom ”allmän väg ska vara öppen för allmän trafik”. Godstrafik har också harmoniserande regler inom EU och i Sverige (Wienkonventionen) där vikten av lika tillgång av det allmänna vägnätet är en del.

Alla fordon får trafikera på väg så länge som det inte är förbjudet. I körfält för fordon i linjetrafik är det förbjudet för andra fordon att trafikera.

Myndighet skulle behöva mandat för att reservera viss infrastruktur och fritt avgöra vem som får nyttja den, och när, om det skulle vara möjligt att ha prioriterade körfält och att i dessa styra vilka fordon/vilken trafik som får access. Det utrymme och verktyg som finns idag är att förbjuda all trafik och undanta fordon med tillstånd. Detta måste då kommuniceras med lämpliga vägmärken. Eventuella inskränkningar i en generell upplåtelse ska då kunna anses vara förenliga med väglagen i den meningen att det fortfarande kan anses att vägen utnyttjas för allmän samfärdsel. I grunden måste intentionerna med att ta marken i anspråk följas samt att det behöver ligga i det allmännas intresse. Detta hanteras förutom i väglagen också i detaljplaner.

Graden av inskränkning för priortjänster kan naturligtvis variera. Om enbart en del av vägen till exempel ett av flera körfält tas i anspråk för prioriterade transporter är fortfarande resterande generellt körfält tillgängliga.

Kommuner förbjuder all trafik och undantar fordon med tillstånd i vissa fall, men inga exempel finns på allmän väg idag.

Nästa steg är att utreda möjligheten att förbjuda trafik på del av vägen och därefter tillåta för fordon med tillstånd, detta har inte provats. Frågan är om det är förenligt med Väglagen och Plan och bygglagen. Det kan också vara intressant att gå vidare och undersöka intresse och möjligheten att använda preciseringar av vägars användning i översiktsplaner. Detta har inte använts i någon större omfattning på allmänväg ännu. Parallellt med att utreda förslag att prova lösningar inom ramen för dagens regelverk kan det vara lämpligt att utreda behov och möjligheter till att ändra i regelverk för att kunna implementera körfält för prioriterad trafik.

⁵ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagmarkesforordning-200790_sfs-2007-90



Innehåll

| | |
|--|-----------|
| SAMMANFATTNING | 2 |
| 1 INLEDNING..... | 5 |
| 1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR | 5 |
| 1.2 ARBETSSÄTT OCH DELTAGARE..... | 6 |
| 2 NYA MÖJLIGHETER ATT PRIORITERA OCH STYRA TRAFIK I TRAFIKSYSTEMET | 6 |
| 1.3 VISION – PRIORITETSTJÄNSTER EFFEKTIVARE NYTTJANDE AV INFRASTRUKTUR | 6 |
| 3 GRUNDLÄGGANDE LAGSTIFTNING – LEGALA HINDER OCH MÖJLIGHETER | 7 |
| 3.1 WIENKONVENTIONEN – VÄGTRAFIK SAMT VÄGMÄRKEN OCH SIGNALER..... | 8 |
| 3.2 TRAFIKFÖRORDNINGEN (1998:1276)..... | 9 |
| 3.2.1 Lokala trafikföreskrifter | 9 |
| 3.3 VÄGLAGEN (1971:948)..... | 11 |
| 3.4 PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900), PBL | 11 |
| 3.4.1 Boverkets Allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan | 12 |
| 3.5 VÄGMÄRKESFÖRORDNINGEN (2007:90) | 12 |
| 1 kap. Allmänna bestämmelser | 12 |
| 3.6 BESLUTSMANDAT OCH REGELFÖRÄNDRINGAR | 12 |
| 3.7 RELATERADE PROJEKT - LEGALA ASPEKTER..... | 13 |
| 4 MÖJLIGHETER FÖRSÖKSVERKSAMHET - PILOT..... | 13 |
| 4.1 TEKNISK DEMONSTRATION - DYNAMISK TILLDELNING AV KAPACITET OCH TILLTRÄDE..... | 14 |
| 4.2 STATISK – DEMONSTRATION..... | 15 |
| 5 SLUTSATSER..... | 15 |
| 5.1 SLUTSATSER FRÅN DIALOG MED TRANSPORTSTYRELSEN | 15 |
| 5.2 FÖRSLAG TILL FORTSATTA UTREDNINGAR | 16 |
| 6 REFERENSER..... | 17 |
| 6.1 SKRIFTLIGA | 17 |
| 6.2 MUNTliga KONTAKTER..... | 17 |
| 6.3 LÄNKAR | 17 |
| 7 BILAGOR | 18 |
| BILAGA 1. WIENKONVENTIONEN – VÄGTRAFIK SAMT VÄGMÄRKEN OCH SIGNALER | 18 |
| BILAGA 2. VÄGLAGEN (1971:948) | 19 |
| BILAGA 3. PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900), PBL..... | 20 |
| BILAGA 4. TRAFIKFÖRORDNINGEN (1998:1276) | 22 |
| BILAGA 5. RDT- RIKSTÄCKANDE DATABAS FÖR TRAFIKFÖRESKRIFTER | 25 |
| BILAGA 6. BOVERKETS ALLMÄNNA RÅD OM PLANBESTÄMMELSER FÖR DETALIPLAN..... | 26 |
| BILAGA 7. KONVENTIONEN OM VÄGMÄRKEN OCH SIGNALER | 27 |

1 Inledning

PM avseende Regelverk har tagits fram inom ramen för projektet In- och Kringfartslogistik (2016–02592, Vinnova). Projektet genomförs under perioden augusti 2016-april 2018. Detta PM har tagits fram inom ramen för Arbetspaket 6 Regelverk & Incitament.

Det övergripande målet med projektet som helhet är att belysa det samhällsekonomiska värdet av dynamisk prioritet av nyttotrafik på kringfartsleder i storstadsregioner i syfte att nyttja infrastrukturen bättre. Det är en genomförbarhetsstudie och bygger vidare på den tidigare genomförda förstudien som pågick april 2015-mars 2016⁶.

1.1 Syfte och frågeställningar

Detta PM syftar till att utreda om det är legalt möjligt att på nationellt och regionalt plan använda dedikerat körfält för prioritet av nyttotrafik (godstrafik m fl), vilket kan leda till effektivisering av kringfartslogistik.

I projektansökan formulerades frågeställningarna enligt följande:

- Vilka krav skall ställas på fordon för att prioritera och hur bör ett tillståndsförfarande gå till?
- Hur skapar man marknadsincitament för miljöklassade fordon och för hållbar logistik?
- Vilka konkreta policy- och regelverk skulle möjliggöra en prioritering av samhällsnyttig transport på statliga respektive kommunala vägar?
- Hur skall kontroll av efterlevnad utföras? (t ex med erfarenheter från existerande miljözoner i städer)
- Hur hantera rent regelmässigt att flöden går mellan kommunalt, regionalt och nationellt (statligt) vägnät?

Projektet har studerat möjligheten att använda vägnätet (statligt, regionalt och kommunalt) effektivare för samhällsnyttiga transporter. Med utvecklad It-teknik finns möjligheter att prioritera dynamiskt. Det nät som enligt projektet berörs är det vägnät med mer än ett körfält där trängsel uppstår under delar av dygnet. Kollektivtrafikkörfält kan också beröras, men huvudaktiviteten är bredare än bara kollektivtrafikkörfält. Projektet ska titta på möjligheten att styra trafik i dedikerat körfält där ”samhällsnyttiga transporter” är prioriterade. Styrningen av dedikerade körfält ska utformas så att de har högre framkomlighet. I dedikerade körfält begränsas framkomlighet för annan trafik än prioriterad. Prioriterad trafik kan vara både samhällsnyttiga lastbilstransporter och fordon i linjetrafik samt annan trafik som anses prioriterad.

Vi har under projektets gång inte haft en konsistent definition av oprioriterat körfält/dedikerat körfält vilket gör att resonemanget ibland kan vara lite motsägelsefullt.

Tillgång till exklusivt prioriterat vägnät kan omfatta en rad olika alternativ så som:

1. Tillstånd att nyttja kollektivtrafikkörfält
2. Tillstånd att nyttja dedikerat körfält
3. Prioritet vid exempelvis trafiksignaler
4. Prioritet vid aktiv styrning av trafik

⁶<https://closer.lindholmen.se/projekt-closer/och-kringfartslogistik/> Slutrapport Kringfartslogistik – effektivt utnyttjande av infrastrukturen 2016-02-29



1.2 Arbetssätt och deltagare

Arbete har genomförts dels genom litteraturstudie samt dels genom dialog mellan Trafikverket och Transportstyrelsen. Det senare har skett genom en mötesserie kring möjligheter och hinder i lagar och regler med Transportstyrelsen under hösten 2017. Deltagare i dessa dialogmöten har varit Niclas Nilsson och Jonas Malmstig från Transportstyrelsen och Arne Lindeberg och Sara Ranäng från Trafikverket. Arbetsmaterialet som tillsammans arbetats fram vid dessa dialogmöten har varit centralt för detta arbete.

Utöver det har harmonisering med andra intressanta projekt så som ITK-projektet inom ramen för HCT och Nordic Way skett genom dialog med Arne Lindeberg In- och kringfart och Nordic Way samt Sten Wandel ITK-projektet samt Thomas Asp Trafikverket (HCT/ITK).

Ander Ekmark har varit Trafikverkets projektansvarig för hela projekt In- och Kringfartslogistik. Delprojektansvarig för arbetspaket Regelverk och incitament har Catrin Wallinder på Trafikverket varit. Från maj till december 2017 har Sara Ranäng, Sweco deltagit i arbetet som utförande konsult för arbetspaket regelverk och incitament. Övriga deltagare från Trafikverket har varit Arne Lindeberg, Patrik Benrick, Christer Strömberg (Cecilia Mårtensson fram till juni 2017).

Informationsutbyte och dialog har även skett med projektledning samt resterande arbetspaket i projektet. Kontakt har även tagits med länsstyrelsen Stockholm via hemsida och telefon.

2 Nya möjligheter att prioritera och styra trafik i trafiksystemet

Ny teknik har gjort att det numera är möjligt att prioritera och styra trafik i trafiksystemet och därmed kunna få ett effektivare nyttjande av infrastrukturen. Med digitalisering som ger förutsättningar till självkörande fordon, enklare trafikledning/styrning osv finns ett behov av att anpassa användningen av infrastrukturen. Samtidigt kan man styra förändringen till att bidra till samhällets mål. Detta genom att exempelvis tillgängliggöra prioritetstjänster under förutsättning att vissa kriterier/krav uppfylls av företag, fordon och på logistiklösningar.

1.3 Vision – prioritetstjänster effektivare nyttjande av infrastruktur

Som utgångspunkt för dialog kring regelverk, lagar och möjligheter med Transportstyrelsen har visionen nedan använts. Arne Lindeberg Trafikverket har satt samman den med utgångspunkt från de projekt som han är involverad⁷ i, samt erfarenheter från dialog med näringsliv i olika sammanhang.

På vägen mot det självkörande fordonet kan vi alltså redan nu se tekniska möjligheter som skapar förutsättningar för att på ett kostnadseffektivt sätt hantera specifika transporter. Det i sin tur skapar förutsättningar för en uppdelning av vägtransportssystemet i en publik del (med generella tillträdeskriterier) och del som helt eller delvis (t ex del av dygn) reserveras för prioriterade transporter. Skillnaden mot idag blir då att utöver tillträde/prioritet baserat på generella kriterier så tillkommer möjligheten att hantera specifika transporter. Inom Kringfartslogistik har vi diskuterat godstransporter men den principiella frågeställningen är vidare och omfattar

⁷ Exempelvis In- och kringfartsprojektet, Nordic Way och Nordic Way 2



även persontransporter (t ex ej tidtabellsbunden kollektivtrafik). Drivkrafterna för samhället är att säkerställa grundläggande transportförsörjning och att optimera kapacitetsutnyttjandet av befintlig infrastruktur. Detta inkluderar naturligtvis miljö och trafiksäkerhet. Andra aktörer har naturligtvis också andra drivkrafter där tillförlitlig tillgänglighet är en viktig aspekt. För att komma vidare i dessa frågor är det viktigt att ta reda på vilka legala förutsättningar för prioritetstjänster i vägtransportsystemet som finns idag, samt vad som skulle behöva förändras och hur för att det på sikt skulle kunna vara möjligt.

Förutom tillträde kan prioritetstjänster omfatta även andra prioriteter som signaler, uppställningsplatser med mera.

Prioritetstjänster kommer att bygga på samarbete och informationsutbyte mellan olika aktörer eftersom det adresserar specifika transporter. Förutom väghållare så berörs olika transportutförare samt transportmottagare som hamnar, terminaler och industrier. En specifik transport kan således ha prioritet hos flera olika aktörer. På denna "spelplan" finns också andra aktörer som fordonsindustri och telekomindustri.

En mycket grov schematisk uppdelning av prioritetstjänster kan vara:

- Rätten till tillträde. Krav som ställs på företag och fordon för att delta och kunna trafikera berörda delar av vägtransportsystemet.
- Tidpunkt för tillträde. Här finns egentligen hela skalan från reservation av tillträde under visst tidsintervall (slot) till helt dynamisk hantering som till exempel möjligheten att här och nu kunna köra i visst körfält eller att kunna köra in på en anläggning.

En intressant aspekt med specifika transporter är att övervakningen underlättas av att "systemet" hela tiden vet vilka transporter (fordon) som har rätt att uppehålla sig i den prioriterade zonen.

Vad som sedan bör prioriteras inom ramen för vad som är legalt möjligt är en fråga att diskutera med olika aktörer och för samhället är det ytterst en politisk fråga.

Med utgångspunkt i detta och med genomförbarhet som mål har dialog förts med Transportstyrelsen.

3 Grundläggande lagstiftning – legala hinder och möjligheter

En dialogserie har hållits i projektet med Transportstyrelsen för att försöka få en bild över nuläget, legala hinder och möjligheter. I detta avsnitt presenteras det samlade resultatet av vilken grundläggande lagstiftning som styr idag.

I möjligaste mån finns hänvisningar till regler och texter. I de fall där texterna är mer omfattande har de lyfts ut och lagts i en bilaga för att underlätta läsningen.

Det finns idag grundläggande lagstiftning såsom Wienkonventionen⁸, Trafikförordningen (1998:1276)⁹, Väglagen (1971:848)¹⁰, Plan och bygglagen PLB

⁸ FN:s konvention om Vägtrafik och FN:s konvention om vägmärken och signaler ur Autonom körning, förstudie, TSG 2014–1316, Transportstyrelsen 2014

⁹ <https://lagen.nu/1998:1276>

¹⁰ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948

(2010:900)¹¹ samt Vägmarkesförordningen(2007:90)¹² som gör att det finns möjligheter och hinder för att ha en del av vägnätet som en prioriterad del och en del som allmän del. Det finns också hinder för att i dagsläget tillåta godstrafik i kollektivtrafikkörfält nedan beskrivs detta lite mer ingående.

3.1 Wienkonventionen – vägtrafik samt vägmärken och signaler

Wienkonventionen - konventionen om vägtrafikregler och konventionen om vägmärken och signaler. Den ger ramar för medlemsländer som sedan kan göra vissa egna anpassningar. Det är ett internationellt regelverk som svensk lagstiftning ska förhålla sig till. Tanken är att underlätta internationell trafik.

I en förstudie för Autonoma fordon¹³ beskriver Transportstyrelsen innehållet utförligare, se Bilaga 1 samt nedan.

Transportstyrelsens uppfattning var följande 2014¹⁴:

”Transportstyrelsens uppfattning så som den mot denna bakgrund kommit till uttryck i de överklagningsärenden myndigheten och tidigare Vägverket fattat beslut i, är att de trafikantkategorier som utöver de i trafik-förordningen nämnda kan tänkas tillåtas trafikera ett körfält för fordon linjetrafik bör vara sådana som kompletterar kollektivtrafiken. De fordon som trafikantkategorierna använder bör dessutom vara lätta att skilja ut från de övriga delarna av den allmänna samfärdseln. Taxitrafik är exempel på trafik som kompletterar kollektivtrafiken. De fordon som används i trafiken skiljer ut sig från övrig trafik genom den speciella registreringsskylten för taxi.

Redan idag efterfrågas att vissa fordon ska tillåtas trafikera körfältet för fordon i linjetrafik, till exempel tunga lastbilar eller motorcyklar. Det efterfrågas också att vissa andra fordon som idag inte finns reglerade i trafiklag-stiftningen ska få egna körfält eller få trafikera körfältet för fordon i linje-trafik, till exempel miljöbilar, elbilar eller elhybrider, bilar med minst en passagerare m.m.”

Genom lokala trafikföreskrifter kan exempelvis kommunen meddela en lokal föreskrift om att ett körfält ska vara körfält för linjetrafik. I trafikförordningen finns också trafikregler som gäller körfältet eller körbanan.

Det finns en internationell överenskommelse om vägmärke (D10 påbjudet körfält eller körbana för fordon i linjetrafik). Nya bestämmelser om vägmarkering som används för att skilja fordon för linjetrafik från andra körfält trädde i kraft 1995. En arbetsgrupp under nordiska trafiksäkerhetsrådet tog fram förslag till hur dessa skulle införlivas i de nordiska trafikförfattningarna. Arbetsgruppen var i rapporten eniga om att man måste vara restriktiv att tillåta annan trafik.

I Norge, som inte ratificerat konventionerna, har man tillåtit elbilar i kollektivtrafikkörfält på vissa sträckor så länge det finns kapacitet¹⁵. I Norge har man infört en del som skiljer

¹¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

¹² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagmarkesforordning-200790_sfs-2007-90

¹³ Autonomkörning Förstudie, Transportstyrelsen 2015 dnr TSG 2014-1316

¹⁴ Autonomkörning Förstudie, Transportstyrelsen 2015 dnr TSG 2014-1316

¹⁵ <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/har-vurdert-elbiler-i-kollektivfeltet>

mot svensk rättstradition/lagstiftning. I Norge verkar man t.ex. inte ha någon klar åtskillnad mellan skatt och avgift i trafiken vilket vi har i Sverige.¹⁶

Några centrala delar från konventionen om vägmärken och signaler som rör körfält för buss i linjetrafik finns återgivna i bilaga 8.

Godstransporter efterfrågar tillgång till körfält för linjetrafik, men med tolkningen ovan verkar detta dock vara svårt att ge om inte praxis ändras.

3.2 Trafikförordningen (1998:1276)¹⁷

I trafikförordningen finns bestämmelser för trafik på väg och terräng. I Sverige finns kraven för framförande av fordon och andra trafikregler i Sverige. Särskilda trafikregler får meddelas genom lokala trafikföreskrifter (10 kap. 1 §) det gäller bland annat att en viss plats ska vara körfält för fordon i linjetrafik, se Bilaga 4.

Särskilda trafikregler får dock endast avse viss trafikantgrupp, ett visst fordonsslag eller vissa fordonsslag eller fordon med last av viss beskaffenhet. Lokala föreskrifter om förbud får meddelas av en kommun för viss väg, vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område får avse fordon med dubbdäck (10 kap.2§).

Särskilda trafikregler som möjliggör prioritering av godstransporter utifrån en kriterielista så som exempelvis användande av miljöfordon, samlastning och att företag uppfyller lagkrav avseende arbetsvillkor mm är således med dagens regelverk inte möjligt utan då behöver trafikförordningen förändras.

3.2.1 Lokala trafikföreskrifter

I kap. 10, 3 § framgår att i huvudsak är det kommunen som meddelar föreskrifter inom tätbebyggt område och Länsstyrelsen som i huvudsak beslutar om lokala trafikföreskrifter utanför tätbebyggt område. För kommunala vägar är det således kommunen som beslutar och för statliga vägar är det vanligtvis länsstyrelsen eller kommunen. Även polismyndighet får meddela föreskrifter, se utdrag ur Trafikförordningen, nedan

3 § Lokala trafikföreskrifter meddelas av följande myndigheter.

1. Kommunen

a) i fråga om vilket område som enligt 1 § andra stycket 3 skall utgöra tätbebyggt område,

b) för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare,

c) för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering,

d) för vägar utom tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare, samt

e) för terräng.

2. Länsstyrelsen

¹⁶ Transportstyrelsen

¹⁷ <https://lagen.nu/1998:1276>



a) i andra fall än som avses i 1,
b) i fråga om stopplikt och väjningsplikt enligt 1 § andra stycket 12 och 13 för vägar i korsningar med allmän väg för vilken staten är väghållare, samt

c) i fråga om sådana föreskrifter som avses i 1 § tredje stycket.

Polismyndigheten får meddela föreskrifter om ett beslut av kommunen eller länsstyrelsen inte kan avvaktas utan särskild olägenhet. Förordning (2007:101).

Lokala trafikföreskrifter publiceras i en rikstäckande databas av Transportstyrelsen¹⁸ se mer information och exempel i Bilaga 6.

3.2.1.1 Körfält för fordon i linjetrafik

När det gäller körfält för fordon i linjetrafik är det kommunen som beslutar om det på kommunala vägar och länsstyrelsen på statliga vägar genom lokala trafikföreskrifter.

Buss i linjetrafik samt moped och cykel är det som har rätt att färdas i körfält för linjetrafik¹⁹. På kringfartsleder är hastigheten och regelverket i övrigt sådant att mopeder och cyklar inte är aktuella. Det är ganska strikt vad som godkänns utöver det. Kommun eller länsstyrelse har med lokala trafikföreskrifter tillåtit även taxi och färdtjänst på vissa sträckor, på många håll i landet. Lokala trafikföreskrifter kan överklagas och då sker prövning av Transportstyrelsen.

Taxi och färdtjänst anses vara kompletterande trafik i de ärenden som prövats av Transportstyrelsen. I Stockholms län har viss beställningstrafik buss godkänts av Länsstyrelsen på vissa sträckor och tilläggstavlor sätts upp. Ärendet har dock inte prövats av Transportstyrelsen. Däremot har prövning av att upplåta körfält för linjetrafik för samåkning (Ekerö) inte blivit godkänt vid prövning av Transportstyrelsen²⁰.

Regeringen har bestämt att körfält ska vara av specifik art, samt vad som kan omfattas av specifikt fordonsslag. Exempelvis är bilpoolsbilar och miljöfordon svåra att inkludera i begreppet fordon med viss beskaffenhet eller trafikantgrupp idag. Regeringen har dock gett undantag till vissa värdetransporter och fångtransporter.²¹

Det finns också en lag om vägtrafikdefinitioner där vad som är olika typer av fordon eller fordonsslag regleras²².

3.2.1.2 Undantag för att trafikera ”Körfält för fordon i linjetrafik”

Undantag (dispens) för andra fordon utöver det som anges ovan att köra i körfältet kan emellertid både kommunen och länsstyrelsen utfärda. Kommunen inom sitt geografiska område (på kommunala och på statliga vägar) och länsstyrelsen på statliga vägar. Om undantaget rör statliga vägar i flera kommuner kan länsstyrelsen

¹⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/RDT>

¹⁹ Observera att enligt trafikreglerna i 8 kap. 2 § får cykel och moped klass II endast färdas i körfältet eller körbanan om det är beläget till höger i färdriktningen

²⁰ Muntlig uppgift dialogmöte Transportstyrelsen

²¹ Muntlig uppgift dialogmöte Transportstyrelsen

²² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559

besluta även om det.²³ Transportstyrelsen kan också ge undantag i de fall som det rör flera län.

Ansvarig myndighet kan i den lokala trafikföreskriften om själva körfältet ge tillåtelse för vissa att trafikera körfältet. Med stöd av 13 kap 3 § trafikförordningen kan ansvarig ge den som har ett särskilt skäl m.m. tillåtelse att trafikera körfältet.

Undantag för Godstrafik i kollektivtrafikfält har använts i olika pilotprojekt så som t.ex. i SMART-projektet i Göteborg²⁴ och Godstrafik i kollektivtrafikfält i Stockholm²⁵ men då är det respektive kommun som gett dispens.

Beslut om undantag kan överklagas och ytterst prövas det då av Transportstyrelsen²⁶.

3.3 Väglagen (1971:948)²⁷

Väglagen reglerar det som gäller allmän väg. Som allmän väg räknas väg som är anlagd utifrån väglagen eller som förändras till allmän p.g.a. av att den används för allmän samfärdsel, se paragraf 1.

Eventuella inskränkningar i en generell upplåtelse ska då kunna anses vara förenliga med väglagen i den meningen att det fortfarande kan anses att vägen utnyttjas för allmän samfärdsel. Graden av inskränkning för priotjänster kan naturligtvis variera. Om enbart en del av vägen till exempel ett av flera körfält tas i anspråk för prioriterade transporter är fortfarande resterande generella körfält tillgängliga.

Om en kommun är väghållare upphör vägen att vara allmän när den upplåts till allmänt begagnande som gata, enligt Plan och bygglagen (2010:90)²⁸. Se mer detaljer i Bilaga 2.

3.4 Plan- och bygglagen (2010:900), PBL²⁹

I Plan- och bygglagen finns bestämmelser om planläggning av mark, vatten och byggande, se nedan samt i Bilaga 3.

Kommunen ska planlägga vad olika ytor allmänna platser är tänkta för i översiktsplanen. Gator och vägar är allmänna platser som i planer kan beskrivas som gata/väg avsedd för exempelvis godstrafik eller prioriterad trafik så som buss i linjetrafik, vissa godstransporter etc. Prioriterade körfält/vägar skulle kunna planläggas i en kommun.

Det är en avvägning vad kommunen vill bestämma eftersom det begränsar användning och flexibilitet vid för detaljerad specifikation. Detta är inte så vanligt använt på landsväg idag.

²³ Muntlig uppgift dialogmöte Transportstyrelsen

²⁴ Utvärdering av projekt samlastning i centrum, del i EU-projekt Smart WSP Analys och strategi på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad, 2007

²⁵ Godstransporter i kollektivtrafikkörfält -Utvärdering och konceptutveckling, Sustainable Innovation, S. Berendt et al 2017

²⁶ Muntlig uppgift dialogmöte Transportstyrelsen

²⁷ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948

²⁸ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

²⁹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900



3.4.1 Boverkets Allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan³⁰

Kommunen skulle i samband med planarbete kunna definiera vissa gator eller vägar på ett sådant sätt att endast vissa fordon får lov att trafikera dessa exempelvis godstransporter som uppfyller en viss miljözonklass eller buss i linjetrafik.

I Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan beskrivs hur preciseringar kan göras, se mer information i exemplet nedan samt i Bilaga 6.

"En precisering innebär att enbart det som anges i bestämmelsen är tillåtet. Det betyder att en preciserad användningsbestämmelse ger mindre utrymme för tolkning än då användningen inte preciseras. En precisering innebär att planen blir mindre flexibel samtidigt som det blir tydligt vilket ändamål som avses med den allmänna platsen.

Flera olika preciseringar av samma användning kan finnas inom samma detaljplan, till exempel TORG1 – Salutorg och TORG2 – Busstorg."

3.5 Vägmärkesförordningen (2007:90)

Vägmärkesförordningen(2007:90)³¹ innehåller bestämmelser och anvisningar för trafik och utmärkning på väg och terräng. Hur skyltning kan göras för att förbjuda trafik och sedan upplåta vägen för prioriterad trafik med dagens regelverk beskrivs här, men om det är förenligt med nu gällande lagar och förordningar behöver vidare utredas.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på väg och i terräng genom

- vägmärken och tilläggstavlor,
- trafiksignaler,
- vägmarkeringar,
- andra anordningar för anvisningar för trafiken och tecken av vakt,
- säkerhetsanordningar i korsningar med järnväg eller spårväg, samt
- tecken av polisman m.fl.

3.6 Beslutsmandat och regelförändringar

I en utredning som Transportstyrelsen gjorde avseende ansvarslag 2009³² fördes ett resonemang avseende Vaghållarens möjlighet att besluta om tillåtna hastigheter och andra trafikföreskrifter. Utredningen gjordes i ett annat syfte och fokuserat på

³⁰ <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/>

³¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagmarkesforordning-200790_sfs-2007-90

³² Transportstyrelsen (2009), *Redovisning av regeringsuppdrag om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet*, dnr TSG 2009–205

trafiksäkerhet, men frågor kring vem som bör ansvara för vad lyftes och vissa av dessa resonemang kan vara intressanta att lyfta upp igen i detta sammanhang.

Om det i en framtid ska kunna finnas en allmän och en prioriterad del av vägsystemet samt en aktivare styrning av trafiken än idag behöver Trafikverkets roll och mandat ses över. Man bör observera att det tillkommer en rad nya frågor vid dynamisk hantering av uppkopplade fordon. Exempel kan vara register över deltagande företag, hantering av registreringsnummer på fordon som har tillstånd att vara i den prioriterade delen och loggning av fordonspositioner i den prioriterade delen. Ytterst kan även personuppgifter om behörig förare behöva hanteras om det är nödvändigt av säkerhetsskäl.

Vilken myndighet som ska ha mandat att besluta om nyttjande av vägen behöver därmed ses över för de statliga vägarna. Idag är det Länsstyrelse som beslutar om de flesta lokala trafikföreskrifterna m.m. på statliga vägarna och Trafikverket har begränsade möjligheter att fatta beslut.

När det gäller förändring av regelverk får man räkna med att det tar flera år eftersom det rör hela lagstiftningsprocessen. Det behövs en inledande utredning, att väcka frågan. Sedan behövs en utredning och förslag på författningsförändringar och att avvägning görs för- och emot samt legitimitet. Förslag behöver gå ut på remiss och sedan som regeringsproposition och de måste sedan upp i riksdagen för beslut. Ofta är det karens innan införande. Mindre saker till mer komplexa kan ta allt från 2–4 år.

Som övergångslösning kan man kanske pröva samma ansats som tillämpades för variabla hastigheter.

3.7 Relaterade projekt - legala aspekter

Inom ITK³³ projektet har en pilot genomförts för att testa att hämta data från HCT-fordon så som position, axelvikter, hastighet mm från både Volvo och Scania's onboard system samt från ett Fleet Management System (Vehco³⁴)³⁵. Tekniskt föll piloten väl ut och det var möjligt att få ut data om exempelvis axelvikter, position, tid mm. Det som återstår är juridiska spørsmål som utreds vidare.

Med tanke på den nya dataskyddsförordningen³⁶ övervägs exempelvis om insamlad statistik ska vara anonym och att kontroll av efterlevnad får göras vid väggkant av polis. Uppkopplingen av fordon möjliggör ju tekniskt sett kontroll via de systemen, men frågan behöver ytterligare utredas huruvida det är juridiskt möjligt och lämpligt.³⁷

Även i projektet Godstransporter i kollektivtrafikkörfält Stockholm – konstateras det att ”om godstrafik ska tillåtas krävs antingen en förändring av förordningen, de lokala föreskrifterna eller att enskilda fordon ges dispens”. I det fallet handlade det dock inte om uppkopplade fordon och den extra komplexitet som det innebär, om vi tänker oss fullt ut dynamisk kapacitetsfördelning av fri kapacitet på en prioriterad del av infrastrukturen, utan mer om statisk access att nyttja kollektivtrafikkörfält.

4 Möjligheter försöksverksamhet - pilot

Detta projekt är benämnd som en genomförbarhetsstudie och syftar till att undersöka möjligheter att genomföra pilot och implementering i större skala.

³³ ITK_ Intelligent Tillträdes Kontroll inom FOI för High Capacity Transport

³⁴ <http://www.vehco.se/sv>

³⁵ Asp et al (2016)

³⁶ <https://www.datainspektionen.se/dataskyddsreformen/dataskyddsförordningen/>

³⁷ Dialogmöte ITK-HCT samt In-och kringfart



Att under en testperiod såsom pilot-projekt köra godstransporter i kollektivtrafik fält är möjligt genom att söka undantag för specifik sträcka och tidsperiod som det är aktuellt.

Transportstyrelsen:

Undantag får medges eller föreskrivas om det behövs av särskilda skäl och kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. I många fall ska dessutom undantaget avse ett visst ändamål. Se 13 kap. 3 och 4 §§ trafikförordningen.

Undantag får ju endast ges om det finns särskilda skäl m.m, vilket innebär att det finns en inbyggd begränsning i vad myndigheterna får ge undantag till. Det är inte tanken att undantag ska ges till vad som helst hur som helst. Bemyndigande att ge undantag bör ses som en begränsad möjlighet för myndigheterna att tillåta annat än vad regeringen föreskrivit.

Kommunen har som tidigare nämnts möjlighet att ge dispens (undantag) på kommunala vägar samt på statliga vägar inom kommunens geografiska område. Handläggningstid för respektive kommun varierar och behöver undersökas för aktuella kommuner. Beredning av ärende samt nämndbeslut behövs ofta så det är viktigt att vara ute i god tid innan önskat datum för försöksstart.

Länsstyrelsen har möjlighet att ge dispens på statliga vägar i dess geografiska område och transportstyrelsen har möjlighet att ge undantag om piloten rör flera län. Handläggningstiden varierar både över tid och i olika delar i landet, vid kontakt med Stockholms län uppgav man att handläggningstiden där var minst en månad och oftast längre, men att det varierar.

Genom att söka undantag kan koncept med att prioritera godstransporter i körfält för linjetrafik testas i mindre skala, så som redan skett i projektet *Gods i kollektivtrafikfält i Stockholm*³⁸.

4.1 Teknisk demonstration - dynamisk tilldelning av kapacitet och tillträde

Det som ses som möjligt och intressant som fortsättning i detta projekt är en teknisk demo där system för dynamisk prioritering av fordon genom uppkoppling och styrning av enskilda leveranser för access till kollektivtrafikfält³⁹.

Piloten planeras att genomföra med ett begränsat antal fordon för att testa och demonstrera tekniken. Det möjliggör att kunna utnyttja en del av kapaciteten i kollektivkörfältet utan att störa ordinarie kollektivtrafik. Piloten i Kringfartslogistik är under utarbetande i Göteborg och eventuellt i Stockholm.

Projektet skulle kunna ta fram ett underlag som beskriver syfte och mål med projektet samt vilka sträckor och under vilken tidsperiod som försöken avser. Dessutom skulle projektet kunna ha en inledande dialog med myndighet (främst kommun och/eller länsstyrelse). Deltagande parter som ska ha fordon i testverksamhet kan sedan själva ansöka om undantag, eller så kan projektet göra det men då krävs fullmakt från respektive företag.

Det är sedan en bedömningsfråga för respektive myndighet om undantag ska ges. För att söka undantag föreslås därför att dialog inleds med respektive myndighet som är aktuell

³⁸ Godstransporter i kollektivtrafikkörfält - Utvärdering och konceptutveckling, Sustainable Innovation, S. Berendt et al 2017

³⁹ Inom ramen för Nordic Way 2 – planeras sådant test, men det är också en naturlig fortsättning på Kringfartsprojektet, A. Lindeberg Trafikverket



och att man redan innan ansökan om undantag kan få råd om hur ansökan ska formuleras på bästa sätt för att underlätta handläggning av ärendet.

En avvägning är om undantag ska sökas för specifika fordon eller ett mer generellt undantag. Det senare kanske är att föredra eftersom det gör att försöket blir mindre sårbart. I de dispenser som idag finns för HCT- demonstratorer har de olika företagen ansökt på lite olika sätt. Vissa företag har dispenser för specifika fordon (registreringsnummer)⁴⁰ och andra har ansökt mer generellt exempelvis Scania för sina HCT- försök Södertälje till Malmö. Om undantag söks för specifika fordon (registreringsnummer) blir försöket sårbart om det aktuella dragfordonet exempelvis behöver repareras.

Regeringen har beslutat om förändringar i trafikförordningen som ger Transportstyrelsen möjlighet att ge tillstånd att köra längre och tyngre fordonståg med ny teknik eller nya konstruktioner på vanliga vägar under en provperiod. Förordningsändringen träder i kraft 1 februari 2018.

Test med dynamisk prioritering av godstransporter skulle kanske kunna göras inom samma försöksförordning, men det behöver i så fall utredas/klargöras om det är bättre än att söka undantag från LTF.

4.2 Statisk – demonstration

Genom att söka/ge undantag skulle exempelvis kommuner kunna tillåta vissa specifika fordon att köra i kollektivtrafikfält under en projektperiod.

Ett antal fasta kriterier kan ställs och tillstånd ges till de **företag** och **fordon** som uppfyller dessa kan ges tillstånd, se mer information kring detta i PM Mål, Polices och Incitament AP6.

Genom att söka undantag kan konceptet med gods i kollektivtrafikfält testas i mindre skala så som redan skett i projektet Gods i kollektivtrafikfält i Stockholm⁴¹. Nya test skulle troligen kunna genomföras men som nämnts tidigare finns stora hinder för fullskaleimplementering så man får fundera kring syfte. Som en del i utvecklingsprojekt så som exempelvis för demonstrationsfordon med nollemmissions-leveranser som planeras i *Dencity*- projektet⁴² eller för den samlastningslösning som arbetas fram i NOVELOG-projektet⁴³ skulle detta vara en möjlighet att prioritera dessa transporter i trafiksystemet och kanske ett intressant alternativ.

Det skulle kunna vara ett första steg till att man i ett senare skede planlägger gator och vägar avsedda för godstrafik i exempelvis nya stadsutvecklingsområden.

5 Slutsatser

5.1 Slutsatser från dialog med Transportstyrelsen

Med dagens regelverk är det inte enkelt att införa prioriterade körfält – eftersom ”allmän väg ska vara öppen för allmän trafik”. Godstrafik har också harmoniserande regler inom EU och i Sverige (Wienkonventionen) där vikten av lika tillgång av det allmänna vägnätet är en del.

⁴⁰ Exempelvis Kallebäck's Åkeri för Sträckan Göteborg Malmö där hastighetsdispens är för respektive registreringsnummer för att se www.duo2.nu för info om föreskrift, bilder mm

⁴¹ Godstransporter i kollektivtrafikfält - Utvärdering och konceptutveckling, Sustainable Innovation, S. Berendt et al 2017

⁴² <https://closer.lindholmen.se/projekt-okad-transporteffektivitet/dencity/> Läst 2017-12-10

⁴³ <http://novelog.eu/>



Alla fordon får trafikera på väg så länge som det inte är förbjudet. I körfält för fordon i linjetrafik är det förbjudet för andra fordon att trafikera.

Myndighet skulle behöva mandat för att reservera viss infrastruktur och fritt avgöra vem som får nyttja den, och när, om det skulle vara möjligt att ha prioriterade körfält och att i dessa styra vilka fordon/vilken trafik som får access. Det utrymme och verktyg som finns idag är att förbjuda all trafik och undanta fordon med tillstånd. Detta måste då kommuniceras med lämpliga vägmärken. Eventuella inskränkningar i en generell upplåtelse ska då kunna anses vara förenliga med väglagen i den meningen att det fortfarande kan anses att vägen utnyttjas för allmän samfärdsel. I grunden måste intentionerna med att ta marken i anspråk följas samt att det behöver ligga i det allmännas intresse. Detta hanteras förutom i väglagen också i detaljplaner.

Graden av inskränkning för prioriterade tjänster kan naturligtvis variera. Om enbart en del av vägen till exempel ett av flera körfält tas i anspråk för prioriterade transporter är fortfarande resterande generellt körfält tillgängliga.

Kommuner förbjuder all trafik och undantar fordon med tillstånd i vissa fall, men inga exempel finns på allmän väg idag.

5.2 Förslag till fortsatta utredningar

Nästa steg är att utreda möjligheten att förbjuda trafik på del av vägen och därefter tillåta för fordon med tillstånd, detta har inte provats. Frågan är om det är förenligt med Väglagen och Plan och bygglagen.

Det skulle innebära att med dagens regelverk förbjuda trafik i ett körfält och sedan tillåta prioriterad trafik i detta körfält. Liknande som körfält för linjetrafik, men att prioritering sker med tydliga krav t ex utifrån en öppen kriterielista när det gäller godstrafiken samt att fler fordonstyper kan vara prioriterade exempelvis kollektivtrafik, taxi etc.

Det kan också vara intressant att gå vidare och undersöka intresse och möjligheten att använda preciseringar av vägars användning i översiktsplaner. Detta har inte använts i någon större omfattning på allmänväg ännu. Kan det vara intressant för kommuner att precisera körfält för vissa typer av transporter och resor. Hur detaljerat måste man göra preciseringen i översiktsplanen? För att kunna använda prioriterat körfält med dynamisk tilldelning av trafik behöver systemet innehålla viss flexibilitet för att fungera optimalt och är detta förenligt med intentionen i hur precisering av användning är gjord för översiktsplaner.

Parallellt med att utreda ovan förslag att prova lösningar inom ramen för dagens regelverk kan det vara lämpligt att utreda behov och möjligheter till att ändra i regelverk för att kunna implementera körfält för prioriterad trafik. Det bör noteras att det tillkommer helt nya frågor vid dynamisk hantering av uppkopplade fordon

Några frågeställningar som skulle vara intressanta att undersöka vidare för att lyckas med körfält för prioriterad trafik är:

- Vad behöver ändras i regelverk för att möjliggöra prioritetstjänster i trafiksystemet?
- Vad behöver ändras i regelverk för att möjliggöra styrning av trafiken via uppkopplade fordon.
- Mandat och roller för myndigheter vid justeringar av regelverk.
- Vilken inverkan har den nya Dataskyddsförordningen på möjlighet till uppföljning, statistikinsamling och kontrollmöjligheter

Många olika utvecklingar sker idag i transportsystemet som har koppling till behoven att minska klimatutsläppen och digitaliseringen såsom självkörande fordon, HCT, robotar. Inom alla dessa områden behöver regelfrågor utredas. Samordning och eventuellt gemensamma utredningar kan effektivisera hanteringen.

6 Referenser

6.1 Skriftliga

Asp, T., Wandel, S., Olbäck, M., & Miller-Tidemann, S. (2016). *Kravspecifikation för Intelligent Tillträdeskontroll 74 ton* (Rapport inom ramen för FFI). Hämtad från https://closer.lindholmen.se/sites/default/files/content/resource/files/slutrapport_itk-projekt.pdf

Berendt S. et al. (2017). *Godstransporter i kollektivtrafikkörfält -Utvärdering och konceptutveckling*, Sustainable Innovation. Hämtad från <http://www.sust.se/projekt/godstransportikollektivkorfalt/>

Lindholm M. et.al (2014), *Slutrapport SendSmart: S Ranang et al (2014) Bilaga - PM - Möjligheter kring Incitament och Regelverk Göteborgs stad – SendSmart WP1.*

Olsson L. et al. (2016). *Slutrapport Kringfartslogistik – effektivt utnyttjande av infrastrukturen* (Vinnova rapport inom FFI, Closer) hämtad från <https://closer.lindholmen.se/projekt-closer/och-kringfartslogistik>

WSP Analys och strategi (2007) *Utvärdering av projekt samlastning i centrum, del i EU-projekt START* på uppdrag av Trafikkontoret Göteborgs Stad (hämtad från bilaga till PM - Möjligheter kring Incitament och Regelverk Göteborgs stad – SendSmart WP1)

Transportstyrelsen (2015), *Autonomkörning Förstudie*, dnr TSG 2014–1316

Transportstyrelsen (2009), *Redovisning av regeringsuppdrag om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet*, dnr TSG 2009–205

6.2 Muntliga kontakter

Niclas Nilsson och Jonas Malmstig; Transportstyrelsen
Sten Wandel LTH och Thomas Asp Trafikverket/Closer (HCT/ITK)
Arne Lindeberg; Trafikverket (Nordic Way och In- och Kringfart)
Länsstyrelsen Stockholm telefonkontakt
Catrin Wallinder, Anders Ekmark, Arne Lindeberg, Patrik Benrick, Christer Strömberg (Cecilia Mårtensson fram till juni 2017), Trafikverket
Robin Billsjö (tidigare även Märta Brolinsson samt Elin Borgen); Stockholms Stad
Magnus Jäderberg, Göteborgs Stad

6.3 Länkar

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagmarkesforordning-200790_sfs-2007-90
<https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/har-vurdert-elbiler-i-kollektivfeltet>
[http://www.th.tkgbg.se/3Förutsättningar/3ALagarochföreskrifter/3AALokaltrafikföreskrifter\(LTF\).aspx](http://www.th.tkgbg.se/3Förutsättningar/3ALagarochföreskrifter/3AALokaltrafikföreskrifter(LTF).aspx)
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559



<https://www.datainspektionen.se/dataskyddsreformen/dataskyddsforordningen/>
<https://www.transportstyrelsen.se/RDT>
<https://rdt.transportstyrelsen.se/rdt/defaultstfs.aspx>
<http://www.vehco.se/sv>

7 Bilagor

Bilaga 1. Wienkonventionen – vägtrafik samt vägmärken och signaler

Sverige har ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, likaså har många andra länder i både Europa och andra delar av världen gjort. Sverige har åtagit sig att folkrättsligt följa konventionen men den gäller inte som svensk lag. Riksdag och regering är ytterst ansvariga för att detta följs. Det Sverige har gjort är att föra in bestämmelser i Trafikförordningen (1998:1 276). Sverige har också ratificerat FN:s konvention om vägmärken och signaler. Konventionerna beskriver ett internationellt system för trafikregler, vägmärken och anvisningar för trafik.

Syftet är att underlätta för trafikanter som rör sig över landsgränserna. Vid framtagande av nya trafikregler måste konventionen beaktas. Med stöd av lagen (175:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har regeringen meddelat trafikförordningen och där bland annat överlåtit åt kommun och länsstyrelse att meddela särskilda trafikregler på väg och i terräng. Regeringen har även genom vägmärkesförordningen meddelat bestämmelser om trafik samt bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på väg och i terräng.

Bilaga 2. Väglagen (1971:948)⁴⁴

Källa: hämtat 2017-12-06

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948/

Utdrag:

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag gäller allmän väg.

Allmän väg är, förutom väg som anläggs enligt denna lag eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålls av staten eller en kommun.

En väg upphör att vara allmän, när vägen dras in. Om en kommun är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när den enligt plan- och bygglagen (2010:900) upplåts eller ska vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen. Lag (2010:904).
Väghållning

5 § Staten är väghållare för allmänna vägar. Om det främjar en god och rationell väghållning får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, besluta att en kommun skall vara väghållare inom kommunen. Beslutet kan begränsas till att avse vissa vägar eller vissa områden inom kommunen. Lag (1986:636).

⁴⁴ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948

Bilaga 3. Plan- och bygglagen (2010:900), PBL⁴⁵

Utdrag: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

1 kap. Syfte, innehåll och definitioner

1 § I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer

2 § Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag.

4 § I denna lag avses med allmän plats: en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov,

2 kap. Allmänna och enskilda intressen

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

3 kap. Översiktsplan

1 § Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen.

2 § Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

4 kap. Reglering med detaljplan och områdesbestämmelser

1 § Inom kommunen får mark- och vattenområdets användning, bebyggelse och byggnadsverk regleras med detaljplaner eller områdesbestämmelser enligt detta kapitel.

Krav på reglering i detaljplan

5 § I en detaljplan ska kommunen

1. bestämma och ange gränserna för allmänna platser, kvartersmark och vattenområden,
2. bestämma användningen och utformningen av allmänna platser som kommunen är huvudman för, och
3. bestämma användningen av kvartersmark och vattenområden.

Markreservat och allmänna platser

6 § I en detaljplan får kommunen bestämma markreservat för sådana trafik- och väganläggningar, energianläggningar, anordningar för elektroniska kommunikationsnät och ledningar som behövs för allmänna ändamål.

⁴⁵ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

6 kap. Genomförandet av detaljplaner

Ordnandet av allmänna platser

19 § I den mån staten är väghållare inom ett område som omfattas av detaljplanen, ska det som enligt 18 § gäller i fråga om kommunens skyldighet att ordna gator i stället gälla staten.

Om en gata ges en större bredd eller ett dyrbarare utförande i övrigt än vad som behövs med hänsyn till trafiken, ska kommunen trots första stycket betala merkostnaden.

Regeringen får i det enskilda fallet besluta att staten ska svara för den merkostnad som avses i andra stycket.

Bilaga 4. Trafikförordningen (1998:1276)⁴⁶

Källa: <https://lagen.nu/1998:1276> hämtat 2017-12-06 gult relevant

Utdrag ur:

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng.

Bestämmelser om förbud mot körning i terräng i vissa fall finns i terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594).

I militärtrafikförordningen (2009:212) och vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap finns bestämmelser om undantag från denna förordning.

Bestämmelser om spårvägstrafik finns i förordningen (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Förordning (2009:217).

3 § Träder i kraft l:2017-12-01/ Om staten är väghållare enligt väglagen (1971:948) avses med myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen den statliga väghållningsmyndigheten.

I övrigt har de beteckningar som används i denna förordning samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Förordning (2017:921).

6 § Det som sägs om utryckningsfordon i denna förordning ska även gälla fordon som används vid utförande av uppgifter enligt 2 kap. 4 och 5 §§, 3 kap. 1 och 2 §§ samt 4 kap. lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete. Det som sägs om föreskrivna larmanordningar ska då i stället avse motsvarande anordningar som fordonet är försett med.

Första stycket gäller endast om fordonet är att anse som utryckningsfordon eller motsvarande i registreringslandet.

Bestämmelser om undantag som enligt 11 kap. gäller för polismän eller för förare av fordon som används i Polismyndighetens eller Säkerhetspolisens spaningsverksamhet ska tillämpas också för utländska tjänstemän som utför uppgifter enligt 4 kap. lagen om internationellt polisiärt samarbete. Förordning (2017:510).

8 kap. Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde m.m.

1 § På en gågata och i ett gångfartsområde gäller följande.

1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.
2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
3. 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 gågator 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. Förordning (2007:101).

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. Förordning (2010:2037).

⁴⁶ <https://lagen.nu/1998:1276>



4. Trafikförordningen (1998:1276) forts 10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.

1§/Träder i kraft l:2017-12-01/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 eller gångfartsområde.
3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt miljökänsligt 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 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.
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.
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.
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 § 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 §. Förordning (2017:921).

2 § Föreskrifter enligt 1 § andra stycket 9–11, 14–18, 20 och 21 får avse

1. en viss trafikantgrupp,
2. ett visst eller vissa fordonsslag, eller
3. 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.

Lokala trafikföreskrifter om parkering får innefatta särskilda bestämmelser om att högst tre parkeringsplatser får reserveras för varje utländsk beskickning i anslutning till beskickningens kansli eller residens. Detsamma gäller parkeringsplatser för konsulat som förestås av en karriärkonsul samt sådana internationella organ som avses i 4 § lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon som meddelas av en kommun för en viss väg, viss vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område får avse fordon med dubbdäck. Förordning (2011:912).

3 § Lokala trafikföreskrifter meddelas av följande myndigheter.

1. Kommunen

- a) i fråga om vilket område som enligt 1 § andra stycket 3 skall utgöra tätbebyggt område,
- b) för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare,
- c) för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering,
- d) för vägar utom tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare, samt
- e) för terräng.

2. Länsstyrelsen

- a) i andra fall än som avses i 1,
- b) i fråga om stopplik och väjningsplikt enligt 1 § andra stycket 12 och 13 för vägar i korsningar med allmän väg för vilken staten är väghållare, samt
- c) i fråga om sådana föreskrifter som avses i 1 § tredje stycket.

Polismyndigheten får meddela föreskrifter om ett beslut av kommunen eller länsstyrelsen inte kan avvaktas utan särskild olägenhet. Förordning (2007:101).

Bilaga 5. RDT- Rikstäckande databas för trafikföreskrifter

Källa: <https://www.transportstyrelsen.se/RDT>

Svensk trafikföreskriftsamlings <https://rdt.transportstyrelsen.se/rdt/defaultstfs.aspx>

Exempel på lokala trafikföreskrifter på E6 i Västra Götaland



Startsida Kontakt Hjälp

Visa

- Föreskriftsregister
- Gällanderegister
- Sök föreskrift
- Prenumerations

Observera!
Viktig information angående sökningen. Läs mer... Hittar du inte föreskriften? Läs mer...

Sök Fler sökmöjligheter Sök på karta

Visa sökfält

Sökningen gav följande resultat 221 föreskrifter. Sida 8 av 9

▀ Länsstyrelsen i Västra Götalands län Dölj

Körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. Dölj

| Föreskrifter | Status |
|---|--------|
| 14FS 2010:181 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6.20 i Göteborgs kommun | |
| 14FS 2010:182 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6.20 | |
| 14FS 2010:183 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6.20 i Göteborgs kommun | |
| 14FS 2010:184 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6.20 i Göteborgs kommun | |
| 14FS 2010:186 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6.20 i Göteborgs kommun | |
| 14FS 2010:192 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6 i Göteborgs kommun | |
| 14FS 2010:195 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6 i Göteborgs kommun | |
| 14FS 2010:200 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6 i Göteborgs kommun | |
| 14FS 2010:201 Länsstyrelsens i Västra Götalands län lokala trafikföreskrifter om körfält för fordon i linjetrafik på väg E6 i Göteborgs kommun | |

Bilaga 6. Boverkets Allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan⁴⁷

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/> hämtat 2017-

12-06

Boverkets Allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan avseende Allmän plats

Precisering

Om det behövs kan en användningsbestämmelse för allmän plats preciseras. Beteckningen kompletteras då med index i form av en nedsänkt siffra, till exempel kan användningen NATUR preciseras till NATUR1 – Skog, eller P-PLATS till P-PLATS1 – Cykelparkering.

DPB - BFS 2014:5 - 1.2.1 Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan

Precisering av planbestämmelser – 4 kap. 30 och 32 §§ PBL

Allmänt råd

Vid precisering av en planbestämmelse bör beteckningen kompletteras med index i form av en nedsänkt siffra. En precisering innebär att enbart det som anges är tillåtet.

Flera olika preciseringar av samma användning kan finnas inom samma detaljplan, till exempel TORG₁ – Salutorg och TORG₂ – Busstorg.

En precisering innebär att enbart det som anges i bestämmelsen är tillåtet. Det betyder att en preciserad användningsbestämmelse ger mindre utrymme för tolkning än då användningen inte preciseras. En precisering innebär att planen blir mindre flexibel samtidigt som det blir tydligt vilket ändamål som avses med den allmänna platsen.

Utformningen av allmän plats kan preciseras genom egenskapsbestämmelser.

⁴⁷ <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/>



Bilaga 7. Konventionen om vägmärken och signaler

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_EN.pdf

Se bl. a sid 19 Article 26 bis och sid 60 G28bis

Part I: Convention on Road Signs and Signals

ARTICLE 26 bis

1. The marking of lanes reserved for certain categories of vehicles, including cycle lanes, shall be by means of lines which should be clearly distinguished from other continuous or broken

lines on the carriageway, notably by being wider and with less space between strokes.

2. When a lane is reserved for regular public transport service vehicles the worded road marking shall be the word "BUS" or the letter "A". The sign indicating such a line shall be of the

square type described in annex 1, section E, or of the round type described in annex 1, section D,

of the present Convention, showing the white symbol of a bus on a blue ground.

Diagrams 28a and

28b shown in annex 2 to this Convention are examples of markings for a lane reserved for regular

public transport service vehicles.

3. Domestic legislation shall specify under what conditions other vehicles may use or go across the lane referred to in paragraph 1.

G. Road markings for a lane reserved for certain categories of vehicle

28 bis. The marking of lanes reserved for certain categories of vehicle shall be by means of lines

which should be clearly distinguished from other continuous or broken lines of the carriageway,

notably by being wider and with less space between strokes. With respect to a lane reserved

primarily for buses, the word "BUS" or the letter "A" shall be marked on the reserved lane

wherever necessary and specifically at the beginning of the lane and after intersections.

Diagrams

28a and 28b show examples of markings for a lane reserved for regular public transport service

vehicles.

Diagram 28 a
Diagramme 28 a
Диаграмма 28 а

Diagram 28 b
Diagramme 28 b
Диаграмма 28 b

