



Farligt gods

Vägledning från PBL kunskapsbanken

Titel: Farligt gods – Vägledning från PBL kunskapsbanken
Utgivare: Boverket, november, 2025

Om vägledningens aktualitet

Denna vägledning togs fram som en del av Boverkets regeringsuppdrag om vägledning för planläggning enligt plan- och bygglagen (2010:900) intill transportleder för farligt gods (dnr 4207/2022).

Vägledningen var publicerad på PBL kunskapsbanken mellan maj 2023 – november 2025.

Vägledningen publiceras som pdf på PBL kunskapsbanken november 2025.

Då vägledningen inte längre uppdateras kan den innehålla inaktuell information.

I bilagan finns utdrag ur de författningar som vägledningen hänvisar till när den publicerades som pdf.

Innehållsförteckning

Om vägledningens aktualitet	3
Sammanfattning	5
1 Farligt gods	7
Om farligt gods och vägledningen	7
Inga nationella riktlinjer om avstånd	7
Denna vägledning omfattar åtgärder inom planläggning	8
Beakta risker i planläggning	8
2 Om farligt gods	10
Definitioner kopplade till transport av farligt gods	10
Lagar och andra regler som styr farligt gods	11
Transportstyrning	13
Underlag för planläggning intill transportleder för farligt gods	19
3 Farligt gods i planering enligt plan- och bygglagen	28
Hänsyn till transporter med farligt gods i planläggning	28
Ett delat ansvar	29
Farligt – gods i regionplaneringen	30
Farligt gods i översiktsplaneringen	32
Farligt gods i detaljplanläggning	34
Länsstyrelsens ansvar inom farligt gods	40
4 Farligt gods i riskhantering i samband med planläggning	43
Arbeta systematiskt med riskfrågor	43
Bilaga 1 – Utdrag ur författningar	45
Utdrag ur plan- och bygglagen (2010:900)	45
Utdrag ur Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan	48
Utdrag ur lag (2006:263) om transport av farligt gods	48
Utdrag ur lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar	49
Utdrag ur förordning (2017:868) med länsstyrelseinstruktion	49
Utdrag ur trafikförordning (1998:1276)	49

Sammanfattning

I juni 2022 fick Boverket i uppdrag av regeringen att ta fram en vägledning för planläggning enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL, intill transportleder för farligt gods. Vägledningen ska vara ett stöd för kommunerna och länsstyrelserna vid för planläggning enligt plan- och bygglagen intill transportleder där det transporteras farligt gods. Vägledningen ska vara tillämplig vid region-, översikts- och detaljplanering för bedömning av risker i samband med olyckor vid transport av farligt gods på väg eller järnväg. Syftet med uppdraget var att förbättra förutsättningarna för kommunerna att beakta riskerna med transport av farligt gods i den fysiska planeringen.

Enligt uppdraget skulle Boverket hämta in synpunkter från Trafikverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), länsstyrelserna, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) samt vid behov från ett urval av kommuner och regioner under arbetet. Boverket valde att etablera en referensgrupp med representanter från ett par kommuner, flera länsstyrelser, tre regioner, SKR, MSB, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Inom ramen för regeringsuppdraget tog Boverket fram en webbvägledning till PBL kunskapsbanken med 25 nya artiklar inriktad på planläggning intill transportleder för farligt gods.

Vägledningen hade tre ingångar med underartiklar:

- Om farligt gods, med undersidorna:
 - Definitioner kopplade till transport av farligt gods.
 - Lagar och regler som styr farligt gods.
 - Transportstyrning.
 - Underlag för planläggning intill transportleder för farligt gods.
- Farligt gods i planering enligt plan- och bygglagen, med undersidorna:
 - Farligt gods i regionplaneringen.
 - Farligt gods i översiktsplaneringen.
 - Farligt gods i detaljplanläggning.
 - Länsstyrelsens ansvar inom farligt gods.
- Farligt gods i riskhantering i samband med planläggning, med undersida:

- Farligt gods i process för riskhantering, som bygger på Boverkets vägledning om riskhantering i planläggning och byggande.

Boverket publicerade vägledningen på PBL kunskapsbanken i maj 2023.

Målgruppen för vägledningen är främst regionala och kommunala planhandläggare men även handläggare på länsstyrelsen.

1 Farligt gods

Planläggning och prövning enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL, ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. När det gäller farligt gods handlar det dels om att mark- och vattenanvändningen intill, under och över vägar och järnvägar där det kan gå farligt gods ska vara lämplig, dels om att skapa och upprätthålla god tillgänglighet till transporter av farligt gods. Detta avsnitt fokuserar i huvudsak på planläggning intill transportleder för farligt gods eller ändrad mark- eller vattenanvändning i närheten av sådana transportleder.

Om farligt gods och vägledningen

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för varor och ämnen som kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom. Det handlar om ämnen och föremål som transporteras på vägar, järnvägar men också till sjöss och i luften.

Vägledningen fokuserar på tre planinstrument och processerna kring dessa

- regionplanen
- översiktsplanen
- detaljplanen.

Denna vägledning tar enbart sikte på den planläggning som sker intill vägar och järnvägar där farligt gods kan transporteras. Däremot omfattar vägledningen inte klassificeringsgrunder eller bedömningar av vad som är farligt gods utöver en inledande och översiktlig redovisning. Vägledningen innehåller inte heller bedömningsgrunder för vad som är lämplig markanvändning i förhållande till risker kopplade till transporter av farligt gods, eller lämpliga skyddsavstånd

Inga nationella riktlinjer om avstånd

Det finns idag inga nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd som kan vara tillämpliga i samband med planering av markanvändning i närheten av trafikleder för farligt gods på väg- eller järnvägsnätet. Däremot finns en del rekommendationer från statliga myndigheter som exempelvis Trafikverket. Det finns också ofta rekommendationer för enskilda län och på kommunal nivå. Du kan hitta de rekommendationer som länsstyrelser tagit fram i planeringskatalogen.

[Planeringskatalogen](#)

Det går även bra att kontakta länsstyrelsen i ditt län för mer information om vilka rekommendationer som finns där.

Denna vägledning omfattar åtgärder inom planläggning

Det finns olika typer av åtgärder för att hantera risker kopplade till transport av farligt gods. Denna vägledning är inriktad mot planläggning av mark- och vattenområden intill transportleder och därmed åtgärder som regionen respektive kommunen kan vidta i planläggning. Det innebär att åtgärder som är riktade mot föraren, fordonet, godset, planering av järnvägens eller vägens utformning eller underhåll eller räddningstjänstens förmåga faller utanför denna vägledning.

Lokalisering av vägar och industrier har stor betydelse för säkerheten vid transport av farligt gods. En struktur där transporterna leds på trafiksäkra vägar med korta transportavstånd samtidigt som städernas befolkningstäta delar, vattentäkter och värdefulla naturområden undviks ger goda möjligheter att på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt minska antalet olyckor och deras konsekvenser.

Att lämplig lokalisering är grundläggande, och om åtgärder krävs för att skapa lämplighet kan du läsa mer om i vägledningen Riskhantering i planläggning, Del 4 Riskhantering i planprocessen.

Beakta risker i planläggning

Frågor kopplade till risk, hälsa och säkerhet behöver regionen respektive kommunen hantera i planläggningen. Om det vid planläggning för ny känslig mark- eller vattenanvändning finns möjlighet att säkerställa ett visst avstånd till transportled för farligt gods uppstår generellt sett inga problem. Däremot kan det uppstå osäkerhet när regionen respektive kommunen ställs inför ett detaljplaneområde där det inte finns möjlighet att säkerställa ett visst avstånd till riskkällan.

Vid planläggning i anslutning till transportleder för farligt gods behöver regionen eller kommunen kartlägga, analysera och värdera riskerna. I vilken utsträckning och på vilket sätt regionen eller kommunen behöver beakta riskerna beror på hur riskbilden och myndighetens ansvarsområden ser ut för det aktuella planområdet. För att uppnå rätt detaljeringsgrad i riskhanteringsarbetet är det bra om regionen eller kommunen upprättar avstämningar med de lokala räddningstjänsterna och hålla tidiga samråd med länsstyrelsen i regionplane-, översiktsplane- och detaljplaneprocesserna.

Riskbedömning, värdering av risker och kommunikation och samråd kan du läsa mer om i vägledningen Riskhantering i planläggning, Del 4 Riskhantering i planprocessen.

2 Om farligt gods

I avsnittet Om farligt gods redovisar vi vissa begrepp relaterade till transporter av farligt gods som vi använder i vägledningen. Flera lagar styr transporter av farligt gods och på denna sida redogör vi kortfattat för ett urval av dem. Alla vägar och flertalet järnvägar kan används för transport av farligt gods. Det finns dock möjligheter att ändå styra över en del av vägtransporterna till vissa vägar. Du kan läsa mer om det genom länkarna i menyn.

Definitioner kopplade till transport av farligt gods

I denna vägledning använder vi vissa begrepp relaterade till transporter av farligt gods. Några av dem redovisar vi på denna sida.

Farligt gods

När transporter av farligt gods omnämns i samband med fysisk planering åsyftas sådana transporter av farligt gods som enbart är tillåtna enligt de villkor som anges i lagen (2006:263) om transport av farligt gods

[Lag \(2006:263\) om transport av farligt gods \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (från 1 januari 2026: Myndigheten för civilt försvar), MSB, förklarar begreppet ”farligt gods” på följande sätt:

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hantearas på rätt sätt under en transport.

[Farligt gods \(på MSB webbsida\)](#)

Godstransporter allmänt kan du läsa mer om i vägledningen om Gods-transporter i fysisk planering.

Olika typer av farligt gods

Det finns många olika typer av farligt gods som transporteras med olika trafikslag. Farligt gods kan till exempel ha explosiva, brandfarliga, giftiga, radioaktiva eller frätande egenskaper. Godset har farliga egenskaper, var för sig eller i kombination med andra ämnen, som gör att de kan medföra olika typer av risker på olika platser och i olika planeringssammanhang.

Som exempel på farligt gods kan nämnas bensin, diesel, gasol, cigaretter, tändare, svavelsyra, arsenik, fyrverkerier, sprayburkar, krockkuddar, litiumbatterier och vattenförorenande ämnen.

Transporter av farligt gods

Med transport avses enligt 3 § lag (2006:263) om transport av farligt gods förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen. Förflyttning inom ett område där det farliga godset tillverkas, lagras eller förbrukas anses inte vara transport av farligt gods.

Lag (2006:263) om transport av farligt gods 3 §

Transportmedel

Med transportmedel avses

- varje slag av fordon som används för transport på väg eller i terräng
- järnvägsvagnar och andra spårbundna fordon
- luftfartyg
- fartyg i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller transportmedel enligt första och andra punkten ovan.

Lag (2006:263) om transport av farligt gods 4 §

Lagar och andra regler som styr farligt gods

Flera lagar styr transporter av farligt gods och här redogör vi kortfattat för ett urval av dem.

Farligt gods är både definierat och reglerat i ett flertal bestämmelser

Farligt gods är både definierat och reglerat i ett flertal bestämmelser. Reglerna vänder sig till olika adressater och olika ansvarsled.

Tillämpningen kan handla om vad som klassificeras som farligt gods, hur det ska hanteras, var och när hanteringen sker beroende på omständigheter som lastning, lossning, transporter, lagring, användning, tillsyn med mera. Vid sidan av detta regelverk finns det också straffbestämmelser för uppsåtlig eller vårdslös hantering som leder eller kan leda, till skada på människor, egendom och miljö.

Följande redovisning är inte avsedd att vara en heltäckande kartläggning, utan är tvärtom avgränsad till vissa lagar, anslutande förordningar, och andra regler samt vägledningar. I fokus står just fysisk planering, bygglovsprövning och hantering som är, innebär eller medför frakt (transport) av farligt gods och hur dessa transporter påverkar omgivningen. Vissa föreskrifter och vägledningar finns angivna som komplement och förtydliganden och är då illustrationer av sekundär betydelse för framställningen.

Denna redovisning inleds med lagar, följda av förordningar, andra föreskrifter och därefter allmänna råd, vägledningar med mera.

Plan- och bygglagen

Enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL, ska mark- och vattenområden användas till det de är mest lämpade för. Lämplighetsbedömningen sker i olika detaljeringsgrad genom de olika planinstrumenten regionplan, översiktsplan och detaljplan samt områdesbestämmelser (de senare behandlas inte i denna vägledning). Transport av farligt gods är en viktig parameter för regioner och kommuner att ta hänsyn till vid bedömning av vad mark- och vattenområden bäst kan användas till.

[Plan- och bygglag \(2010:900\) \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Planering enligt PBL och hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser kan du läsa mer om på sidan Farligt gods i planering enligt plan- och bygglagen.

Lag och förordning om transport av farligt gods

Lagen (2006:263) och förordningen (2006:311) om transport av farligt gods ålägger transportörer av farligt gods, samt andra aktörer som involveras i en transport, skyldigheter vad gäller skyddsåtgärder och försiktighetsmått i all hantering för att förhindra att transporter kan orsaka skador på liv, hälsa, miljö eller egendom. Bestämmelserna innehåller också definitioner, bland annat av vad som utgör farligt gods och vad som klassificeras som transportmedel.

[Lag \(2006:263\) om transport av farligt gods \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

[Förordning \(2006:311\) om transport av farligt gods \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Lagen om skydd mot olyckor

Syftet med lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, LSO, är att människors liv och hälsa samt egendom och miljö ska ges ett likvärdigt skydd mot olyckor även om hänsyn tas till lokala förhållanden på olika platser. Räddningsinsatser ska planeras och organiseras. De lagstadgade skyldigheterna till räddningstjänst fördelar sig på kommunala och statliga myndigheter, men också enskilda, i synnerhet fastighetsägare, har ett ansvar för att varna och tillkalla hjälp eller hjälpa till vid räddningsinsats. Fastighetsägarna har också ett särskilt förebyggande ansvar.

[Lag \(2003:778\) om skydd mot olyckor \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Föreskrifterna ADR-S och RID-S

Myndigheten för civilt försvar, MSB, ansvarar för att ta fram och publicera föreskrifter om farligt gods på väg och järnväg. Föreskrifterna utgörs i grunden av europeiska eller internationella överenskommelser, det vill säga ADR och RID för transport på väg respektive järnväg.

ADR är en förkortning för Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route eller Överenskommelse för internationell transport av farligt gods på väg.

RID är motsvarande reglemente för internationell transport av farligt gods på järnväg. RID är en förkortning för Règlement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereus.

Förkortningarna ADR och RID innehåller i Sverige suffixen S som markerar de svenska versionerna.

ADR-S och RID-S består till övervägande del av bestämmelser som syftar till att förebygga risken för incidenter och olyckor med farligt gods. Bestämmelserna innehåller även åtgärder som ska vidtas för att begränsa effekterna om en olycka trots allt skulle ske. ADR-S och RID-S inkluderar även bestämmelser om brottsskydd (i ADR-S och RID-S kallat transportskydd). Syftet med dessa bestämmelser är att öka medvetenheten hos var och en som medverkar vid transport och att lämpliga åtgärder vidtas, för att skydda transporten och det farliga godset mot brottsliga angrepp som stöld och sabotage.

ADR-S gäller för internationell och nationell transport av farligt gods på väg och i terräng. Det finns också vissa bestämmelser i ADR-S om passage genom vägtunnlar med fordon som transporterar farligt gods.

Nya versioner av ADR-S och RID-S publiceras vartannat år och du kan hämta dem via MSB:s webbplats.

[Lag, förordning och föreskrifter för farligt gods \(på MSB:s webbplats\)](#)

Transportstyrning

Det går transporter med farligt gods på väg och järnväg men också med fartyg och flyg. Farliga ämnen behövs vid många olika verksamheter och för många olika ändamål. Det är viktigt att transporter av farligt gods sker på de transportleder där riskerna för omgivningen kan minimeras och där det finns ett tydligt behov av tillgänglighet för transporter av farligt gods. Det finns sätt att påverka vilka transportleder som används för transport av farligt gods.

Två sätt att påverka vilka vägar det går transporter med farligt gods på

Alla vägar kan i princip användas för transport av farligt gods. Det finns dock viss möjlighet för länsstyrelsen att styra en del av transporterna till vissa vägar.

Vägvalsstyrning innebär att länsstyrelsen genom rekommendationer och, om det finns starka skäl, förbud och restriktioner styr transporterna med farligt gods till vissa vägar, alternativt från vissa vägar. Genom att arbeta med vägvalsstyrning leds transporter till lämpligare vägar där trafiksäkerheten är högre, och olyckor därför bedöms inträffa mer sällan, eller där konsekvenserna av en olycka är lägre.

Det finns två sätt för länsstyrelsen att påverka var det går transporter med farligt gods:

- Förbud och restriktioner i de lokala trafikföreskrifterna, utfärdade av länsstyrelsen och i enlighet med trafikförordningen (1998:1276), TrF (TrF 10 kapitlet 1 § tredje stycket).
- Rekommendationer om lämpliga vägar för transport av farligt gods (inte tvingande), utfärdade av länsstyrelsen med stöd av förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion 3 §.

Trafikförordning (1998:1276) 10 kap. 1 §

Förordning (2017:868) med länsstyrelseinstruktion 3 §

Syftet med att styra transporter av farligt gods är att dessa transporter så långt möjligt ska styras till transportvägar, där trafiksäkerheten är god och där det är möjligt att ta större hänsyn till transporternas risker för skyddsobjekt i omgivningen.

De rekommenderade vägarna skapar även ett visst mått av kontroll för kommunerna, det vill säga kännedom om var transporterna mer regelmässigt går. Utan på förhand rekommenderade vägar kan det troligtvis krävas ett större utredningsarbete för kommunerna att kartlägga var transporter går i samband med och inför planläggning.

Transportstyrelsen har en databas över trafikföreskrifter, STFS. Syftet med STFS är att samla trafikföreskrifter som ska kungöras på den särskilda webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling, STFS.

[Svensk trafikföreskriftssamling - Transportstyrelsen \(på Transportstyrelsens webbplats\)](#)

[STFS – för myndigheter som beslutar trafikföreskrifter \(på Transportstyrelsens webbplats\)](#)

Databasen innehåller trafikföreskrifter som Transportstyrelsen enligt förordning (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter, ska publicera på den särskilda webbplatsen. Av förordningen framgår vilka slags trafikföreskrifter som ska publiceras på webbplatsen.

[Förordning \(2007:231\) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Förbud och restriktioner i de lokala trafikföreskrifterna

Det är bara länsstyrelsen som, med stöd av 10 kapitlet 1 § tredje stycket trafikförordningen, kan besluta om särskilda trafikregler för transporter av farligt gods. Dessa trafikregler är bindande och avser vanligtvis förbud eller andra restriktioner mot transporter av farligt gods på vissa vägar eller inom vissa zoner.

Trafikförordning (1998:1276) 10 kap. 1 §

Förbud mot transporter av farligt gods är mest vanligt förekommande i tätorter.

Länsstyrelsen kan även med stöd av trafikförordningen besluta om att en vägtunnel ska tillhöra en viss tunnelkategori för transporter av farligt gods.

Trafikförordning (1998:1276) 10 kap. 1 §

Tunnelkategorin anger vilka begränsningar som gäller för transporter med farligt gods genom tunneln.

Ibland kan det vara nödvändigt eller lämpligt att samordna planering enligt PBL med ett beslut om trafikföreskrifter rörande särskilda trafikregler för transport av farligt gods eller rörande att en vägtunnel ska tillhöra en viss tunnelkategori för transporter av farligt gods. Kommunen kan då vända sig till länsstyrelsen med en förfrågan eller lyfta det vid samråd i planprocessen.

Rekommenderade vägar

Länsstyrelsen har rätt att besluta om rekommenderade vägar för transporter av farligt gods.

Förordning (2017:868) med länsstyrelseinstruktion 3 §

Beslut av detta slag innebär att fordon som transporterar farligt gods så långt som möjligt bör använda rekommenderade vägar och välja lämpligaste anslutningsväg mellan rekommenderade vägar och destinationer. Rekommendationerna avser enbart vilken väg som transportören bör välja,

och innebär inte att länsstyrelsen tagit ställning för ett visst transportslag före ett annat. Ibland kan det vara lämpligare med ett annat transportmedel än vägtransporter. Det kan förekomma betydande mängder transporter av farligt gods även på vägar som inte är rekommenderade.

I några län sker en indelning av det rekommenderade vägnätet för farligt gods i primärt och sekundärt vägnät. I de fallen är det primära avsett för genomfartstrafik och utgör stommen. På primära vägar transporteras ofta större mängder farligt gods. Det sekundära vägnätet är inte avsett för genomfartstrafik, utan är avsett för transporter mellan det primära vägnätet och leverantör eller mottagare av farligt gods.

Via Trafikverkets karttjänst Nationell Vägdatas, NVDB, kan du söka ut vägar med inskränkningar för transport av farligt gods som är meddelade genom föreskrift och även söka ut vägar som är rekommenderade för transporter med farligt gods. En del uppgifter kan kräva inloggning. Uppgifter i trafikföreskrifter stämmer inte alltid överens med det som visas i NVDB. Det kan därför vara bra att titta i underlagen som NVDB baseras på.

[NVDB på karta \(karttjänst\)](#)

Länsstyrelsens beslut att rekommendera en väg får betydelse för vägval för transporter av farligt gods. Kommunen behöver därför ta hänsyn till att vissa vägar är rekommenderade vid sin tillämpning av PBL. Det är bland annat lämpligt att kommunen redovisar de vägar som är rekommenderade för farligt gods i översiktsplanen och beaktar detta vid översiktsplanläggning, detaljplanläggning samt vid prövning av bygglov och förhandsbesked. Det är lämpligt att vid såväl översiktlig planläggning som vid detaljplanläggning lokalisera markanvändning som kräver god tillgänglighet till transporter av farligt gods så att de får god och trafiksäker anslutning till de vägar som är rekommenderade av länsstyrelsen.

I fysisk planering behöver regionen och kommunen ta hänsyn till förekommande farligt godstransporter i flera avseenden. Rent allmänt kan större trafikleder innebära barriärer mellan områden som påverkar tillgänglighet för invånare och verksamheter. För att tillgodose framkomligheten av transporter och leveranser med större volymer farligt gods kan transportstyrning påverka skyddsåtgärder eller lokalisering av bebyggelse i detaljplanläggning. Det kan handla om byggnadstekniska åtgärder som förstärkta fasader, eller placering av entréer och friskluftsintag. Inte sällan kan bostadsbyggande nära transportleder för farligt gods medföra behov av skyddsavstånd och helt bebyggelsefria områden. Det tillsammans med själva transporten av farligt gods kan komma att begränsa framtida handlingsfrihet för vad marken kan användas till.

Påverka genom hastighetsbegränsning, bärighet etc.

Kommunerna kan med stöd av trafikförordningen meddela lokala trafikföreskrifter.

Trafikförordning (1998:1276) 10 kap. 3 §

Dessa kommunala föreskrifter är begränsade till andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar, för vilka staten är väghållare, och för samtliga vägar inom tätbebyggt område men enbart om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering.

Kommunerna meddelar också föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan ska tillhöra bärighetsklass 1, 3 eller 4 i stället för bärighetsklass 2 och därmed påverka vägvalet. Kommunerna får inte meddela föreskrifter om att framförandet av fordon eller fordonståg på väg med bärighetsklass 4 ska vara förenade med villkor.

Kommunerna får även meddela lokala trafikföreskrifter för vägar utanför tätbebyggt område, för vilka kommunen är väghållare, samt för terräng. Vilket område som ska vara tätbebyggt beslutar kommunen genom lokala trafikföreskrifter. Det tätbebyggda området omfattar, om inget annat anges, alla vägar och all terräng inom området, även vägar där staten är väghållare samt enskilda vägar.

Länsstyrelserna får meddela lokala trafikföreskrifter för alla vägar utanför tätbebyggt område utom för dem där kommunen är väghållare. De får också meddela trafikföreskrifter för allmänna vägar inom tätbebyggt område, för vilka staten är väghållare, om inte föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering. Dessutom får länsstyrelsen meddela lokala trafikföreskrifter om stopplikt och väjningsplikt i korsningar med allmän väg, för vilken staten är väghållare, samt särskilda trafikregler om transport av farligt gods och för sådana tävlingar på väg som länsstyrelsen lämnat tillstånd till. När det gäller färdhastighet får länsstyrelsen bara utfärda lokala trafikföreskrifter om begränsning till lägre hastighet än vad som annars gäller.

Vägvalsstyrning på andra sätt

Det finns ytterligare några möjligheter att påverka vägval för fordon som transporterar farligt gods:

Genom lokala trafikföreskrifter, med stöd av trafikförordningen, TrF, är det möjligt att påbjuda en viss körriktning eller utmärkning (skyltning) av sådana och andra trafikregler (TrF 10 kapitlet 1 § och 13 §)

TrafikanTERS frivilliga färdval kan också påverkas av hur målpunkter är skyltade, av vägars standard och framkomlighet, samt av tillgången till viss service och tjänster längsmed färden.

Polismyndigheten kan besluta i brådsakade ärenden då beslut av kommun och länsstyrelse inte kan avvaktas (TrF 10 kapitlet 3 §)

Trafikförordning (1998:1276) 10 kap. 1, 13 §§

Trafikförordning (1998:1276) 10 kap. 3 §

I ADR-S finns därutöver särskilda föreskrifter som reglerar bland annat parkering av fordon med vissa typer och mängder av farligt gods och transportörer väljer därför gärna vägar där det finns parkeringsplatser anpassade enligt dessa regler.

Bestämmelser om parkering av fordon med vissa typer och mängder av farligt gods kan du läsa mer om i kapitel 8.4 Bestämmelser för övervakning av fordon i ADR-S.

Nya versioner av ADR-S och RID-S publiceras vartannat år och du kan hämta dem via MSB:s webbplats.

[Gällande regler inom Transport av farligt gods \(på MSB:s webbplats\)](#)

Parkering, lastplats och utformning av tomter kan du läsa mer om i vägledningen om Godstransporter i fysisk planering.

Styrning genom lokalisering av markanvändning enligt PBL

För att avgöra om en viss tänkt lokalisering är lämplig med hänsyn till riskerna med transporter av farligt gods är det bra att väga in farligt gods vid lokaliseringsprövningen. Det handlar om att överväga om en viss markanvändning, och tillhörande verksamhet som kan generera transporter av farligt gods, är lämplig med hänsyn till

- avstånd mellan den ifrågakommande, planerade markanvändningen och närmaste rekommenderade vägar för transport av farligt gods och deras omgivningar
- befintliga förbindelsevägar till och från rekommenderade vägar för transport av farligt gods och deras omgivningar.

På detta sätt tas hänsyn till både farligt gods, riskbild och transportekonomi i det samlade planeringsperspektivet.

Vid planering av lokalisering och ändring av transportinfrastruktur är det lämpligt att regionen respektive kommunen beaktar framtida förändringar i mönster för hur transporter av farligt gods, samt om och hur dessa förändrade transportmönster påverkar riskerna. Dessa aspekter kan bli aktuella att belysa både vid översiktsplanläggning, detaljplanläggning samt vid prövning av miljöfarlig verksamhet som genererar transporter med

farligt gods. Vid en sådan prövning är kommunens översiktsplan vägledande.

Plan- och bygglag (2010:900) 2 kap. 5§

Markåtkomst, barriärer, inlåsningsaspekter, trender och förtätning kan du läsa mer om i vägledningen Godstransporter i fysisk planering.

Viss styrning av järnvägstrafik

När det gäller järnväg är grundprincipen att allt farligt gods ska kunna transporteras på hela järnvägsnätet, dock förekommer undantag från detta.

Det finns möjlighet att införa restriktioner utifrån RID-regelverket. Mer information kan du hämta på MSB:s webbplats.

[Restriktioner för transport på järnvägen \(på MSB:s webbplats\)](#)

I 2 kapitlet 3 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:32) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur föreskrivs att det ska finnas en beskrivning av järnvägsnätet som innehåller information om villkor för att nyttja infrastrukturen. Informationen ska ange om restriktioner finns för transport av farligt gods.

[TSFS 2022:32 Transportstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur och tjänster \(på Transportstyrelsens webbplats\)](#)

Restriktioner för transport av farligt gods på järnvägen ska framgå av järnvägsnätsbeskrivningen, JNB, som Trafikverket tar fram. Aktuell Järnvägsnätsbeskrivning finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats.

[Järnvägsnätsbeskrivningen \(JNB\) \(Trafikverkets webbplats\)](#)

Underlag för planläggning intill transportleder för farligt gods

Här redovisar vi ett urval av underlag som kan vara till nytta vid planläggning intill transportleder för farligt gods.

Annan regional och kommunal planering som underlag

Regioner och kommuner tar fram planer och strategier som inte regleras genom plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och som kan vara till stor nytta i planläggning intill transportleder för farligt gods.

Ett exempel är att alla regioner har ett ansvar för utveckling och tillväxtarbete. Enligt PBL ska det framgå av regionplanen hur hänsyn har tagits till den regionala utvecklingsstrategin samt länsplanen för regional transportinfrastruktur.

[Lag \(2010:630\) om regionalt utvecklingsansvar \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

[Förordning \(2017:583\) om regionalt tillväxtarbete \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Om regionen eller kommunen har tagit fram en trafikstrategi kan den vara ett bra underlag vid riskhantering i samband med planläggning intill transportleder för farligt gods. Trafikverket har, i samverkan med Boverket och Sveriges Kommuner och Regioner, tagit fram en handbok för trafikstrategiskt arbete. Handboken visar hur frågor om tillgänglighet konkret kan hanteras i kommunal planläggning och regional planering. Det ger förutsättningar att hantera avvägningar mellan motstående intressen i de olika planeringsprocesserna.

[Handbok för trafikstrategiskt arbete \(på Trafikverkets webbplats\)](#)

Underlag till kartläggning av risker i planläggning kan du läsa mer om i vägledningen Sevesoverksamhet i riskhantering.

Vägplaner och järnvägsplaner

Vid sidan av planering enligt PBL finns planinstrumenten vägplaner och järnvägsplaner som regleras i väglagen (1971:948) respektive lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, järnvägslagen. Både väg- och järnvägsplaner hanterar ofta risk- och säkerhetsfrågor som är knutna till farligt gods och är därmed värdefulla underlag i regionens eller kommunens planering enligt PBL.

[Väglag \(1971:948\) \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

[Lag \(1995:1649\) om byggande av järnväg \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Statistik och data

För att kunna ta hänsyn till transporter av farligt gods i samband med planläggning behöver regionen respektive kommunen underlag om dessa transporter. Det är dock svårt att med säkerhet veta hur stora mängder av olika typer av farligt gods som transporteras längs med olika sträckor, och det är ännu svårare att prognosticera framtida transporter av farligt gods.

Transporter av farligt gods

Trafikanalys sammanställer årlig statistik över totala transportmängder för både vägtransporter och järnvägstransporter där farligt gods ingår, även om det inte går att se exakt vilka typer av farligt gods det rör sig om eller vilka rutter godset gått på.

Du hittar underlagen om farligt gods på Trafikanalys webbplats.

[Lastbilstrafik \(Trafikanalys webbplats\)](#)

Det finns ingen data över vilka transporter som genereras på enskilda vägavsnitt och bandelar och med den geografiska upplösningen som skulle krävas för fysisk planering.

Det finns inte heller data med tillräckligt hög upplösning geografiskt och över tid för enskilda delar av transportsystemet, såsom för enskilda vägavsnitt och bandelar.

Vilka typer och mängder av farligt gods som transporteras på våra vägar och järnvägar förändras. Industrier kan flytta eller byta ut sina kemikalier och produktionsmetoder och nya verksamheter kan tillkomma. Transportörer kan byta transportmedel och transportvägar. Det finns också osäkerheter med statistik eftersom vissa transporter endast levereras vid enstaka tillfällen eller under vissa tider på året.

Det finns lokala och regionala varaktiga skillnader mellan vilka typer och mängder av farligt gods som transporteras på våra vägar. Detta framgår av den senaste nationella kartläggning av transporter med farligt gods som genomfördes av dåvarande Statens räddningsverk för september månad år 2006.

Trafikanalys statistik om väg- och bantrafik

Trafikanalys ansvarar för den officiella olycksstatistiken. Deras statistik innehåller uppgifter om:

Vägtrafik: olyckor och skador, den svenska fordonsparken, körsträckor och svensk lastbilstrafik.

Bantrafik: statistiken omfattar järnvägar, spårvägar och tunnelbana. Den visar utvecklingen och innehåller uppgifter om gods- och persontransporter, punktlighet för persontågen samt olyckor.

Trafikanalys tar även fram kunskapsunderlag som är värdefulla i planläggning. Trafikanalys gör bland annat granskningar, analyser, uppföljningar och utvärderingar inom områdena vägtrafik och bantrafik.

[Trafikanalys \(Trafikanalys webbplats\)](#)

MSB RIB – ett beslutsstöd till räddningstjänst

MSB:s information MSB RIB är ett beslutsstöd till räddningstjänsten och innehåller bland annat information om farliga ämnen. RIB står för räddningstjänstpersonal i beredskap. Informationen vänder sig primärt till olika typer av räddningstjänst men kan ge en hel del nyttig information i planläggning.

MSB RIB kopplar ihop databaser som tillsammans ger omfattande information om hur en olycka kan hanteras, hur det förebyggande arbetet

kan planeras, vilka riskerna är när olyckan inträffat och var resurserna finns.

[MSB RIB – beslutstöd till räddningstjänst \(på MSB:s webbplats\)](#)

MSB:s årliga sammanställningar av händelser med farligt gods

För att dra lärdom av inträffade händelser ska vissa olyckor och tillbud som inträffar i samband med lastning, lossning eller transport av farligt gods rapporteras till MSB senast en månad efter det inträffade. Det innebär att det går att få fram uppgifter om bland annat personskador, utsläpp av farligt gods, skada på egendom eller miljö i samband med en olycka eller ett tillbud med farligt gods.

På MSB:s webbplats kan du hitta årliga sammanställningar av dessa rapporter.

[Rapportera olyckor och tillbud vid transport av farligt gods \(på MSB:s webbplats\)](#)

MSB:s utredningsrapporter efter olyckor och räddningsinsatser

På MSB:s webbplats kan du hitta ett urval av kommunala och statliga utredningsrapporter efter olyckor och räddningsinsatser, bland annat olycksutredningar efter tillbud och olyckor med farliga ämnen, gaser eller andra ämnen. Olycksutredning, olycksundersökning, insatsutvärdering, kompletterande händelserapport är vanliga benämningar på de utredningar som genomförs.

[Utredningsrapporter efter olyckor och räddningsinsatser \(på MSB:s webbplats\)](#)

Säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods

Verksamheter som lämnar farligt gods till någon annan för transport eller transporterar farligt gods (inklusive lastar eller lossar) ska, som grundregel, ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren har ett särskilt ansvar för att upprätta en årsrapport till verksamhetsledningen som beskriver verksamheten om transport av farligt gods samt för att sammanställa en olycksrapport till verksamhetsledningen när det inträffat en olycka eller ett tillbud.

Via Myndigheten för civilt försvar, MSB, är det möjligt att ta reda på vem som är säkerhetsrådgivare för en viss verksamhet.

Trafikverket: Den nationella vägdatan, NVDB

Via Trafikverkets karttjänst Nationell Vägdata, NVDB, kan du söka ut vägar med inskränkningar för transport av farligt gods som är meddelade genom föreskrift samt rekommenderad väg för farligt gods. En del uppgifter kan kräva inloggning.

[NVDB på karta \(karttjänst\)](#)

Samproduktioner

Genom åren har flera myndigheter och Sveriges regioner och kommuner, SKR, samarbetat med att ta fram information om farligt gods kopplad till planering. Här är ett exempel.

Farligt gods på vägnätet – underlag för samhällsplanering

1998 gav dåvarande Räddningsverket tillsammans med Boverket och dåvarande Vägverket ut rapporten Farligt gods på vägnätet – underlag för samhällsplanering.

Utgångspunkten med rapporten var att transporter med farligt gods ska integreras i samhällsplaneringen för att på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt kunna minska antalet olyckor och deras konsekvenser.

I rapporten beskrev myndigheterna, på ett översiktligt sätt, hur risker som uppstår i samband med transporter av farligt gods på väg kan bearbetas i samhällsplaneringen.

Även om rapporten är gammal så innehåller den information som kan vara till nytta vid planläggning intill transportleder för farligt gods. Den innehåller exempelvis en arbetsmodell som kan tillämpas för tvärsektoriell riskhantering på kommunal nivå. Vägvalsstyrning, vägutformning och uppställningsplatser är åtgärder som särskilt diskuteras i rapporten. Vidare ges exempel på åtgärder som kan vidtas då konflikter avseende mark- och vattenanvändning ställer krav på en ökad säkerhetsnivå. I slutet av rapporten finns ett antal bilagor som förtydligar och exemplifierar arbetet med farligt godstransporter i samhällsplaneringen.

[Farligt gods på vägnätet – underlag för samhällsplanering \(rapport på MSB:s webbplats\)](#)

MSB:s information om transport av farligt gods

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, ansvarar för regelverk för transport av farligt gods på väg och järnväg, exempelvis för ADR-S, RID-S och säkerhetsrådgivare. MSB utfärdar intyg till förare som ska transportera farligt gods på väg, examinerar säkerhetsrådgivare, har tillsyn över bestämmelser om säkerhetsrådgivare, transportskydd och utbildningsanordnare för transport av farligt gods samt marknadskontroll över transportabla tryckbärande anordningar. MSB tar fram planeringsunderlag som bland annat kan användas vid fysisk planering intill transportleder för farligt gods.

MSB har samlat mycket information om transporter av farligt gods på dels på sidan Farligt gods, dels på sidan Publikationer, riktlinjer och studier om transport av farligt gods. Där hittar du bland annat MSB:s handbok om transport av farligt gods på väg och järnväg. MSB publicerar en ny handbok vartannat år.

[Farligt gods \(på MSB:s webbplats\)](#)

[Broschyrer, riktlinjer och studier om transport av farligt gods \(på MSB:s webbplats\)](#)

[Restriktioner för transport på järnvägen \(på MSB:s webbplats\)](#)

Trafikverkets information om farligt gods i samhällsplanering

Trafikverket ansvarar dels för sin egen planering av infrastruktur, vilken sker i samverkan med andra aktörer. De deltar också som sakägare och som rådgivande i vid planläggning eller lovgivning enligt plan- och bygglagen eller prövning enligt miljöbalken. Trafikverket ska även också tillhandahålla underlag för tillämpningen av 3–5 kapitlet miljöbalken och av PBL inom sitt verksamhetsområde.

Trafikverket har tillsammans med andra aktörer en viktig roll i planeringen och utvecklingen av samhället. Planering av bebyggelse och transportsystem behöver gå hand i hand. Trafikverket har också mycket information om transporter av farligt gods i samhällsplaneringen.

En del av Trafikverkets underlag för tillämpningen av plan- och bygglagen är rapporten ”Transportsystemet i samhällsplaneringen: Trafikverkets underlag för tillämpning av 3–5 kapitlet miljöbalken och av plan- och bygglagen” ger Trafikverket sin syn på hur infrastruktur behöver hanteras i den fysiska planeringen. Den beskriver hur Trafikverket önskar att trafikplaneringen ska integreras i samhällsplaneringen och hur kommuner bör beakta transportsystemets behov i arbetet med översiktsplaner, detaljplaner, bygglov och tillstånd enligt miljöbalken. Du hittar rapporten på sidan Samhällsplanering på Trafikverkets webbplats.

[Samhällsplanering \(på Trafikverkets webbplats\)](#)

På sidan Säkerhet och konflikter i samhällsplaneringen har Trafikverket samlat fakta om säkerhet och konfliktområden vid planering, bland annat farligt gods.

[Säkerhet och konflikter i samhällsplaneringen \(på Trafikverkets webbplats\)](#)

Information om utpekade vägar för transport av farligt gods

Trafikverket publicerar länskartor som bland annat innehåller uppgifter om allmänna vägnätet med bärighetsklasser, framkomlighetsbegränsningar, rekommenderade färdvägar för transporter med farligt gods, förbudsvägar och förbudsområden för transporter med farligt gods.

Du kan söka fram kartan över de olika länen via Trafikverkets publikationsdatabas genom att söka efter farligt gods.

[Publikationsdatabas \(på Trafikverkets webbplats\)](#)

Transportstyrelsens information

Transportstyrelsen tar fram regler, ger tillstånd och följer upp hur de efterlevs. Transportstyrelsen ansvarar också för webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling – Transportstyrelsen, STFS, som innehåller trafikföreskrifterna meddelade av bland annat kommuner, länsstyrelser och polismyndigheter. Transportstyrelsen för också register över skador i vägtrafiken.

Transportstyrelsens webbplats över trafikföreskrifter

Trafikföreskrifter kan du hämta via den särskilda webbplatsen över trafikföreskrifter, Svensk trafikföreskriftssamling, STFS.

[Svensk trafikföreskriftssamling - Transportstyrelsen \(på Transportstyrelsens webbplats\)](#)

STFS innehåller trafikföreskrifter som enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter ska publiceras på den särskilda webbplatsen. Av förordningen framgår vilka slags trafikföreskrifter som ska publiceras på webbplatsen.

[Förordning \(2007:231\) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Webbplatsen innehåller trafikföreskrifterna meddelade i huvudsak av kommuner, länsstyrelser, polismyndigheter, Trafikverket och myndigheter som har hand om väg- eller gatuhållningen. Webbplatsen innehåller samtliga trafikföreskrifter som gäller eller som varit gällande efter den 31 december 2010.

För att göra det så enkelt som möjligt för dig att hitta de trafikföreskrifter som finns på webbplatsen kan du söka per län, kommun och till och med väg- eller gatunamn. Om föreskriften har kompletterats med geografiska data kan du även hitta den via karta.

Underlag från länsstyrelsen

Länsstyrelsens information om planläggning intill transportleder för farligt gods

Det finns idag inga generella nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd som kan vara tolerabla i samband med planering av markanvändning i närheten av trafikleder för farligt gods på vägnätet. Däremot finns ofta rekommendationer för enskilda län och på kommunal nivå.

Länsstyrelsen ansvarar för att säkerställa att kommunerna tar hänsyn till riskerna med transporter av farligt gods genom tillsyn av kommunernas detaljplaner och områdesbestämmelser enligt PBL.

Plan- och bygglag (2010:900) 11 kap. 10, 11 §§

För sin tillsyn avseende hänsyn till riskerna med transporter av farligt gods tillämpar flera länsstyrelser rekommendationer för hur de anser att den kommunala planeringen bör förhålla sig till risker från transporter med farligt gods. Dessa rekommendationer är antingen framtagna av länsstyrelsen själv eller av en annan länsstyrelse.

Flera länsstyrelser och även vissa kommuner har egna vägledningar, underlag, riktlinjer, rekommendationer eller policys för hur transporter av farligt gods ska hanteras i den fysiska planeringen.

Länsstyrelsen har en gemensam plattform för att samla kunskapsunderlag för samhällsplaneringen, Planeringskatalogen. I katalogen finns geodata, rapporter, kunskapsunderlag och vägledningar samlade på ett och samma ställe. Där finns även material som rör farligt gods.

[Planeringskatalogen](#)

Du kan även kontakta länsstyrelsen i ditt län för mer information om vilka rekommendationer som finns där.

Länsstyrelsens risk- och sårbarhetsanalys

Ett underlag som kan vara bra är den fristående risk- och sårbarhetsanalys som länsstyrelsen är skyldig att upprätta enligt lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap. Denna risk- och sårbarhetsanalys följs upp av den kommunala räddningstjänsten.

[Lag \(2006:544\) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

[MSBFS 2015:4 föreskrifter och allmänna råd om landstings risk- och sårbarhetsanalyser \(på MSB:s webbplats\)](#)

[Förordning \(2022:524\) om statliga myndigheters beredskap \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

SKR:s information

Sveriges kommuner och regioner, SKR, har information om farligt gods på sin webbplats som du kan hitta genom att söka efter ”farligt gods”.

[Sveriges kommuner och regioner \(SKR:s webbplats\)](#)

Samordnad bebyggelse- och transportplanering

I rapporten Samordnad bebyggelse- och transportplanering beskriver SKR ett antal fall som utgör exempel på hur en samordnad bebyggelse- och transportplanering kan komma till stånd på lokal och regional nivå.

Exemplen är hämtade från tre regioner; Gävleborg, Skåne och Örebro och beskriver olika planeringssituationer och objekt. Exemplen har dock mycket gemensamt och det finns ett antal framgångsfaktorer av generell art.

Förhoppningen är att rapporten ska bidra till diskussionen om hur kopplingen mellan kommunal planering, regionalt tillväxtarbete och kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt statlig planering för tillväxtfrämjande insatser och nationell transportinfrastruktur kan stärkas.

[Samordnad bebyggelse- och transportplanering \(på SKR:s webbplats\)](#)

Rapport Riskvärdering och riskkontroll vid överdäckning av transportleder för farligt gods

Trafikverket har finansierat ett projekt om riskvärdering och riskstyrning vid överdäckning av transportleder för farligt gods. Rapporten "Riskvärdering och riskkontroll vid överdäckning av transportleder för farligt gods" redovisar en förstudie som fokuserar på hur risk med avseende på transport av farligt gods hanteras i samband med projektering av överdäckningar.

Rapporten fokuserar på att undersöka problem och vetenskapligt kunskapsunderlag som finns vid hanterings av risker i samband med överdäckningsprojekt, som värdering av risker och val av åtgärder för att hantera risker. En potentiell svårighet i dessa sammanhang är att åstadkomma en väl avvägd balans mellan olika intressen, exempelvis mellan riksintresset kommunikation och säkerhet med avseende på liv och hälsa för personer i nära anslutning till eller ovan en transportled för farligt gods. Denna typ av svårighet kan uppstå som en följd av en målkonflikt mellan att å ena sidan tillåta alla typer av transporter på vägar och järnvägar, och å andra sidan önskan att kunna exploatera området ovan, eller i nära anslutning till, överdäckningen maximalt.

[Riskvärdering och riskkontroll vid överdäckning av transportleder för farligt gods \(på Trafikverkets webbplats\)](#)

Här hittar du fler underlag

Underlag som kan vara relevanta i samband med kartläggning av risk kopplade till transporter av farligt gods kan du läsa mer om i Vägledning om Sevesoverksamhet i riskhantering. Även om den vägledningen är inriktad på Sevesoverksamhet innehåller den information som kan vara relevant som riskhänsyn i fysisk planering, riskhantering som metodik samt krisberedskap.

3 Farligt gods i planering enligt plan- och bygglagen

Enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL, ska mark- och vattenområden användas till det de är mest lämpade för. Lämplighetsbedömningen sker i olika detaljeringsgrad genom de olika planinstrumenten regionplan, översiktsplan och detaljplan. Transporter av farligt gods är en viktig parameter för regioner och kommuner att ta hänsyn till vid bedömning av vad mark- och vattenområden bäst kan användas till.

Hänsyn till transporter med farligt gods i planläggning

Enligt PBL ska regioner respektive kommuner beakta frågor om hälsa, säkerhet, och risken för olyckor i regionplan-, översiktsplan- och detaljplanen. Detta framgår av 2 kapitlet 5 och 6 §§ PBL.

Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till (punkt 5) risken för olyckor, översvämning och erosion.

Plan- och bygglag (2010:900) 2 kap. 5 §

Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till (punkt 2) skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser.

Plan- och bygglag (2010:900) 2 kap. 6 §

Kommuner bär huvudansvaret för lokalisering, utformning och placering av bebyggelse och byggnadsverk genom översiktsplanen, områdesbestämmelser och detaljplaner.

För regioner innebär det att de i regionplan anger de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet. Regionplanering handlar om att på en övergripande nivå planera och utreda frågor av regional betydelse som berör fler än en kommun.

PBL förutsätter att den fysiska planeringen inom regioner och kommuner bidrar till att förebygga risker för ohälsa och störningar av olika slag. I planeringen är det centralt att identifiera var bebyggelse- och

verksamhetsutveckling är lämplig i förhållande till transportleder för farligt gods. Enligt andra kapitlet ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn bland annat till ”människors hälsa och säkerhet” och också i fråga om att lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till ”skydd mot uppkomst och spridning av brand samt mot trafikolyckor och andra olyckshändelser”. Byggnader ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till ”trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö”. Dessa är några av bestämmelserna som avses beträffande hälso- och säkerhetsfrågor som ska beaktas vid planläggning och särskilt med avseende på transporter av farligt gods.

Plan- och bygglag (2010:900) 2 kap. 5 §

Vid transporter av farligt gods är frågor som rör trafiksäkerhet av särskild betydelse eftersom det påverkar risken för olyckor. I planläggning fattas många beslut som direkt eller indirekt påverkar säkerheten vid transport av farligt gods. Exempel på detta är lokalisering av ny bebyggelse, vägar med mera. Även befintliga strukturer påverkas av planläggning av ny bebyggelse. Företag som köper, säljer eller distribuerar farligt gods har ett stort ansvar för och intresse av att det farliga godset kommer säkert fram. För detta finns omfattande säkerhetsrutiner.

De allmänna intressena hälsa, säkerhet, och risken för olyckor kan du läsa mer om i Vägledning om riskhantering i planläggning och byggande på sidan Hälsa, säkerhet och risk för olyckor i lagstiftningen.

Ett delat ansvar

Regioner, kommuner och länsstyrelser har ett delat ansvar att ta hänsyn till riskerna med transporter av farligt gods vid tillämpningen av PBL. De olika planeringsprocesserna erbjuder olika förutsättningar och möjligheter att hantera såväl riskkällor, riskobjekt och riskområden som åtgärder för att hantera risker. Regionplanen och översiktsplanen ska fungera vägledande för detaljplanläggningen. Många av de övergripande frågorna ska redan vara utredda när det väl är dags att ta fram en detaljplan.

Vid planering av mark- eller vattenanvändning intill väg och järnväg behöver regionen och kommunen ta hänsyn till att det kan gå transporter med farligt gods på vägen eller järnvägen och med dem de risker som kan uppkomma genom transporten. Fysisk planering kan reducera konsekvenser av olyckor med farligt gods, genom en utvecklad riskbedömning i förhållande till transporter och planerad bebyggelse intill dessa transportleder.

Länsstyrelsen har å sin sida ett ansvar enligt PBL att i samråd av planförslag verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med

hänsyn till bland annat människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor.

Plan- och bygglag (2010:900) 3 kap. 10, 16 §§

Plan- och bygglag (2010:900) 5 kap. 14, 22 §§

Hur regionen kan hantera frågor kopplade till transporter av farligt gods i regionplanering kan du läsa mer om på sidan Farligt gods i regionplaneringen.

Hur kommunen kan hantera frågor kopplade till transporter av farligt gods i översiktsplanering kan du läsa mer om på sidan Farligt gods i översiktsplaneringen.

Hur kommunen kan hantera frågor kopplade till transporter av farligt gods i detaljplaneläggning kan du läsa mer om på sidan Farligt gods i detaljplaneläggning.

Farligt – gods i regionplaneringen

I regionplanen kan förhållandet mellan transportleder, verksamheter och bebyggelse i övrigt behandlas i ett större geografiskt perspektiv; regionövergripande, mellankommunalt och mellanregionalt. Regionplanen är vägledande för efterföljande planering.

Att tänka på i regionplaneringen

Analysera strukturen i den funktionella regionen.

Ge en bild av den övergripande fysiska strukturen i förhållande till rekommenderade transportleder.

För dialog med näringslivet i samrådet av planen.

Farligt gods i regionplaneringen

Regionplanerna ska hantera mellankommunala och regionövergripande frågor som är av betydelse för länet (se proposition 2017/18:266 sidan 34 tredje stycket).

Plan- och bygglag (2010:900) 7 kap. 2 §

[En ny regional planering Proposition 2017/18:266 \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

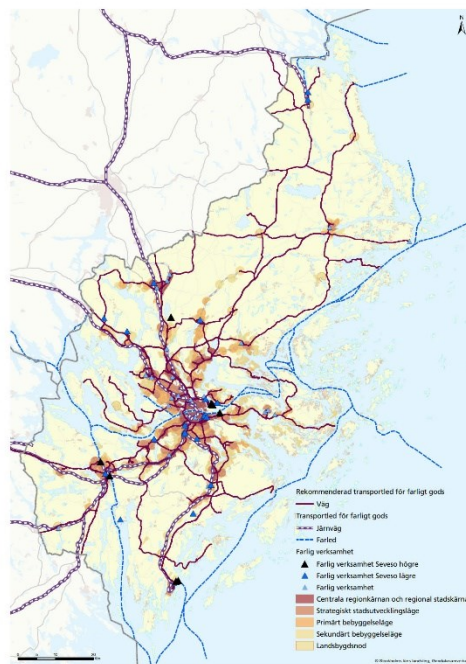
När det gäller transporter av farligt gods rör det sig om vilka transportstråk som dessa laster bör fraktas på och hur dessa vägar och järnvägar påverkar bebyggelseutvecklingen i ett regionalt perspektiv.

En regionplan som innehåller en redogörelse för godstransporter och farligt gods i förhållande till viktiga regionala målpunkter är ett värdefullt underlag för den kommunala översiktsplaneringen.

Regionen följer administrativa gränser, men i detta sammanhang är det också viktigt att regionen förhåller sig till en funktionell region. En analys av arbetsmarknad och bostadsmarknad lägger grunden för en bedömning av hur denna struktur påverkar utvecklingen i den administrativt avgränsade regionen. Analyser ger kunskap om vilka orter som är under utveckling och om dessa ligger i närheten av rekommenderade transportleder för farligt gods.

Kartan i figur 1 visar ett exempel på beskrivning av transportlederna i Region Stockholm hämtad ur RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen:

[Kartor i RUFS 2050 \(på Region Stockholms webbplats\)](#)



Figur 1. Karta över rekommenderade transportleder för farligt gods och farliga verksamheter i Region Stockholm. Kartan hämtad ur RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Klicka på bilden för att se den i större format. Illustration: Region Stockholm

Regionplanprocessen

Regionen behöver tidigt i regionplanprocessen lyfta mellankommunala frågor härledda till godstransporterleder och lokalisering av sådana verksamheter som genererar transporter av farligt gods. I samrådet om en ny regionplan är det viktigt att föra dialog med näringslivet och kommunerna för att få en beskrivning av behovet av transporter till och från Sevesoanläggningar och farlig verksamhet i övrigt. Beskrivningen ger

underlag till en regional bild över de rekommenderade transportlederna för farligt gods och verksamheternas lokalisering i förhållande till dem. I detta sammanhang är det lämpligt att analysera möjlig lokalisering av eventuella tillkommande verksamheter.

Den regionala planen visar den övergripande fysiska strukturen i förhållande till transportlederna när det exempelvis gäller bebyggelse med olika förtätningsgrad, natur- och grönområden och viktiga bebyggelsenoder i regionen.

Planeringsunderlag

Länsstyrelsens vägvalsstyrning för transporter av farligt gods är ett av underlagen till regionplanen. Länsstyrelsens vägvalsstyrning kan du läsa mer om på sidan Transportstyrning.

Regionerna ska upprätta och fastställa länsplaner för en regional transportinfrastruktur.

Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar 7 §

[Förordning \(1997:263\) om länsplaner för regional transportinfrastruktur \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Godstransporter i den regionala planeringen kan du läsa mer om i vägledningen om godstransporter i fysisk planering.

Regionplanens betydelse för arbetet med riskhantering kan du läsa mer om i vägledning om riskhantering i planläggning.

Farligt gods i översiktsplaneringen

Översiktsplanen är grunden för riskhantering i efterföljande planläggning och beslut enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Att tänka på i översiktsplaneringen

Av översiktsplanen bör lämpligen framgå:

- Rekommenderade vägar och uppställningsplatser för farligt gods.
- Planerad mark för anläggningar som kräver transport av farligt gods, till exempel verksamheter, industrier och rangerbangård.
- Förhållanden av väsentlig betydelse och hur dessa ska beaktas, som till exempel vattentäkter och andra sårbara områden som kan drabbas av en olycka med farligt gods.
- Relevanta delar av kommunens riskbedömning bör ingå i den strategiska miljöbedömningen.

- Kommunens ställningstaganden kring ny bebyggelse intill vägar och järnvägar som transporterar farligt gods.
- Kommunens ställningstagande om eventuella krav på säkerhetshöjande åtgärder vid befintlig bebyggelse.
- Områden där kommunen bedömer att en vidare riskbedömning behöver göras i detaljplaneskedet.

Farligt gods i översiktsplaneringen

I översiktsplanen ska kommunen redovisa föreslagen framtida markanvändning och framtida bebyggelseområden utifrån vad marken är bäst lämpad för. I översiktsplanen bör det, förutom de utpekade rekommenderade transportlederna, även framgå vilka vägar som ska prioriteras eller var de viktiga transportstråken går i regionen och inom kommunen. Här är regionplanerna och länsplanerna för regional transportinfrastruktur betydelsefulla underlag.

Förutom att redovisa vilka vägar som är rekommenderade för farligt gods är det lämpligt att även redovisa var olika målpunkter som tar emot leveranser av farligt gods finns och hur den planerade markanvändningen i översiktsplanen förhåller sig till dessa transportleder och verksamheter. Till exempel om bebyggelse planeras intill transportled behöver det studeras om och hur den planerade bebyggelsen kan begränsa transportmöjligheterna, och därmed verksamheten.

Farliga ämnen behövs vid många olika verksamheter för många olika ändamål och i översiktsplaneringen bör kommunen alltid utgå från och planera för att alla industriområden och större industriella anläggningar kan ge upphov till transporter av farligt gods. Detta för att motverka att problematiken med transport av farligt gods till och från dessa platser skjuts fram till efterföljande planering. Vid prövning av lämplig lokalisering för markanvändning som kan generera transporter av farligt gods måste transportvägarna till och från lokaliseringen studeras så att dessa är lämpliga att använda för transport av farligt gods.

För att undvika onödiga transporter, och för att främja smarta lösningar, behöver det finnas en samsyn kring hur verksamhetsområdena ska utvecklas inom kommunen samt var verksamheter som kräver transporter av farligt gods förläggs. Detta klargör i sin tur varför vissa områden är mer lämpade för verksamheter som industrier och inte för bostadsändamål.

I översiktsplanen, och i den integrerade strategiska miljöbedömningen, behöver kommunen göra en sammanvägd bedömning av riskerna kopplat till transporter av farligt gods. Kommunen ska även redovisa planens väsentliga konsekvenser ur hållbarhetshänseende, där risker för hälsa och säkerhet är en betydande del.

Plan- och bygglag (2010:900) 3 kap. 6 a §

Transportstyrning och PBL

Syftet med att vägvalsstyra och över lag styra transporter av farligt gods är att dessa transporter så långt möjligt ska kanaliseras till transportvägar, där trafiksäkerheten är god och där det är möjligt att ta lämplig hänsyn till transporternas risker för skyddsobjekt i omgivningen.

Det kan gå transporter med farligt gods på alla typer av vägar, vilket behöver beaktas i den fysiska planeringen. Vid framtagande av översiktsplanen bör kommunen inventera befintliga och planerade verksamheter inklusive antal transporter och typ av transporter, i nuläget och framtida, och trafiknät som trafikeras med farligt gods.

Med länsstyrelsernas vägvalsstyrning finns möjlighet att styra en del av transporterna till vissa vägar. Länsstyrelsen har två sätt att påverka vilka vägar det går transporter med farligt gods på, det är genom förbud och restriktioner i de lokala trafikföreskrifterna och genom rekommendationer om lämpliga vägar för transport av farligt gods.

Länsstyrelsens möjlighet att styra transporter kan du läsa mer om på sidan Transportstyrning.

Länsstyrelsens ansvar kan du läsa mer om på sidan Länsstyrelsens ansvar inom farligt gods

Farligt gods i detaljplanläggning

Är mark- eller vattenområdet lämpligt för den aktuella planläggningen utifrån olycksrisken med farligt gods? En frågeställning som bör få sitt svar i arbetet med att ta fram en detaljplan.

Konsekvenser av utsläpp

Lämplighetsbedömningen är en viktig del i fysisk planering och nödvändig för att kunna göra de avvägningar som erfordras i varje enskild detaljplan. För att få någon uppfattning om verkan av utsläpp med farligt gods, är det bra att känna till några farliga ämnens spridning och deras påverkan.

Dåvarande Räddningsverket gav tillsammans med Boverket och dåvarande Vägverket ut en rapport 1998 om farligt gods på vägnätet – underlag för samhällsplanering. Utgångspunkten med rapporten var att transporter med farligt gods ska integreras i samhällsplaneringen för att kunna minska antalet olyckor, deras konsekvenser och kostnader. I rapporten beskrev myndigheterna, på ett översiktligt sätt, hur man i samhällsplaneringen kan bearbeta risker som uppstår i samband med transporter av farligt gods på väg. Även om rapporten har några år på nacken

så innehåller den information som kan vara till nytta vid planläggning in- till transportleder för farligt gods. Den innehåller bland annat information om konsekvenser av vissa utsläpp. Beskrivningen i rapporten fokuserar på konsekvenser för människor som befinner sig vid sidan av vägen samt konsekvenser för vattenresurser.

[Farligt gods på vägnätet – underlag för samhällsplanering \(rapport på Myndigheten för civilt försvars, MCF, webbplats\)](#)

Riskhantering i detaljplanläggning

Den fysiska planeringen i region eller kommun sker enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Planering av ny väg eller järnväg sker ofta med stöd av väglagen (1971:948) respektive lagen om byggande av järnväg (1995:1649). Det är olika förutsättningar som gäller enligt olika lagar. Vid planering av ny bebyggelse enligt PBL ska marken vara lämpad för ändamålet (till exempel med hänsyn till hälsa och säkerhet), medan det vid byggande av väg och järnväg är minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad som eftersträvas. I PBL nämns också att bestämmelserna syftar till ”god och långsiktigt hållbar livsmiljö”. Säkerhetstänk i alla led i infrastrukturprojekt syftar till att få en väg eller järnväg som är trafiksäker. Riskerna med farligt gods kan bli förhöjda när bebyggelse finns eller kommer i nära anslutning till väg eller järnväg, men det gäller också vid viss utformning av infrastrukturen (växlar, höga hastigheter, broar, kurvor med mera). Förutom att det finns skillnader i lagstiftningen, finns även skillnader i principerna för riskvärdering. Att genomföra infrastrukturprojekt ligger i samhällets intresse och medför stora nyttor, vilket enligt proportionalitetsprincipen - en verksamhets totala risknivå bör stå i proportion till den nytta i form av exempelvis produkter och tjänster verksamheten medför - innebär att den riskvärdering som bebyggelse nära en väg eller järnväg resulterar i, ska beakta transportledernas samhällsnytta. Även utifrån rimlighetsprincipen (Rimlighetsprincipen: Om det med rimliga tekniska och ekonomiska medel är möjligt att reducera eller eliminera en risk skall detta göras) finns skillnad mellan att begränsa befintlig bebyggelse (inlösen) och att tillåta ny bebyggelse.

Arbetet med risker – en del av den övergripande kommunala riskhanteringen

Det är kommunens ansvar och skyldighet att bedöma vad som är en acceptabel risknivå som är förenlig med lämplig markanvändning enligt PBL. En sådan utredning kan förvisso göras som ett externt uppdrag, men själva ansvaret för bedömningen är alltid kommunens.

Risker med transporter av farligt gods berör många samhällssektorer. För att bedriva ett effektivt arbete med att höja säkerheten vid transport av farligt gods är det viktigt att inte se isolerat på dessa olika sektorer. Samverkan mellan och inom myndigheterna och näringslivet är betydelsefullt.

Arbetet med risker avseende transporter av farligt gods bör både vara en del av den övergripande kommunala riskhanteringen och drivas som en del i andra beslutsprocesser. Att bygga upp ett nätverk eller en /arbetsgrupp där aktörer från olika verksamheter finns representerade är en central del i riskhanteringen. De kommunala funktioner som främst bör vara representerade när det gäller risker är förutom fysisk planering, väg- och trafikplanering (inklusive drift och underhåll), miljö- och hälsoskydd, räddningstjänst och teknisk försörjning (vattenförsörjning).

Mål i säkerhetshöjande arbete

Ett bra sätt att driva det säkerhetshöjande arbetet framåt är att ställa upp mål. Mål kan finnas på både lång och kort sikt. Övergripande mål för hur risker ska hanteras i samhällsplaneringen kan finnas i kommunens säkerhetspolicy, Agenda 2030, miljöprogram, översiktsplan, räddningstjänstplan med mera. De riktlinjer och mål som ligger till grund för riskhante- ringsarbetet beror bland annat på kommunens ambitions- och resursnivå inom området. Exempel på mål för riskhanteringen avseende transporter av farligt gods kan i ett första skede vara att identifiera de största riskerna samt att beskriva och medvetandegöra omfattningen av det farliga gods som transporteras inom kommunen. Nästa steg kan innebära att minska antalet trafikolyckor och olyckstillbud med tunga fordon samt att konti- nuerligt vidta riskreducerande åtgärder.

Konkreta åtgärder kan vara:

- Att informera samtliga transportörer inom kommunen samt rädd- ningstjänsten om vägvalsstyrning.
- Att genomföra riskanalyser för de vattentäkter där risken för förore- ning med farligt gods är störst.
- Att vidta åtgärder för att skydda de vattentäkter där risken för förore- ning med petroleumprodukter är störst.
- Att utarbeta en policy för lokalisering och utformning av ny bebyg- gelse i anslutning till transportvägar för farligt gods.
- Att minska exponeringen (antal fordonskilometer) i tätortsmiljö och andra särskilt sårbara områden.
- Att genomföra seminarier eller informationsmöten med det lokala nä- ringslivet med syfte att peka på vinsterna med att byta ut farliga ke- mikalier i tillverkningen till mindre farliga.
- Att utarbeta en bedömningsgrund för hur risk kan värderas vid be- dömning av lämplig markanvändning enligt PBL med avseende på människors liv och hälsa samt risken för olyckor.

Lokaliseringsprövningens lämplighetsbedömning

Utifrån 2 kapitlet PBL, ska kommunen göra en lokaliseringsprövning vid framtagande av detaljplaner. Lokaliseringsprövningen kan till exempel avse bebyggelse och verksamheter som då ska vara lämpligt utifrån beskaffenhet, läge och behov. Frågor som kommunal ekonomi, hälsa, miljö och framför allt säkerhet och risker är ämnen som vägs in i prövningen, som till exempel vid transporter av farligt gods. Denna prövning brukar kallas lokaliseringsprövningens lämplighetsbedömning och är mycket viktig och avgörande del i detaljpaneläggningen i förhållande till transportleder med farligt gods och omgivningen, kopplat till annan mark- och vattenanvändningar

Lämplighetsbedömning kan du läsa mer om på sidan Lämplig mark- och vattenanvändning.

[Lämplig mark- och vattenanvändning](#)

Planbestämmelser som åtgärd för att hantera risk

Åtgärder för att hantera risker och deras reglering

Kommunen kan behöva vidta åtgärder för att hantera risker när det i befintliga strukturer; exempelvis industri, bostadsbebyggelse och vägnät, uppstår konflikter och då kommunen bedömer säkerhetsnivån som kritisk. Kommunen kan även behöva vidta åtgärder vid nybyggnad av trafikaneläggningar, bostads- och industriområden i de fall då det ur säkerhetssynpunkt saknas lämpligare lokaliseringalternativ till exempel i tätortsmiljö. Detsamma gäller då kommunen prioriterar andra viktiga intressen och säkerhetsintresset därför inte kan tillgodoses endast med skyddsavstånd. Åtgärderna kan därigenom vara ett sätt att möjliggöra nya former av markanvändning i anslutning till vägnätet. Åtgärder i vägens närområde och vid de objekt som behöver skyddas kan vara av såväl teknisk som organisatorisk art och kan indelas enligt följande:

- larmsystem, varningssystem och insatsplan
- landskapsutformning (topografi, vegetation, murar, vallar)
- byggnadstekniska åtgärder (fasadmaterial, väggkonstruktion, fönster, ventilation)
- täta diken och uppsamlingsanordningar
- räddningstjänstens beredskap och dimensionering.

Föreslagna åtgärder kan var och en för sig eller i kombination öka säkerheten. Även andra åtgärder som till exempel vägvalsstyrning, vägutformning och uppställningsplatser har en riskreducerande funktion.

Skydd av människor i vägens närområde (utomhus)

Ett sätt att minska konsekvenserna av en farligt gods-olycka är att förhindra spridning av farliga ämnen. Detta kan gå att bland annat göra genom speciell landskapsutformning och genom att anlägga avkörnings-skydd och uppsamlingsanordningar.

Utformningen av vägens närområde har stor betydelse för hur gasformiga ämnen sprids. En kraftig slänt eller ett bullerskydd (vall eller skärm) kan innebära att halten av det farliga ämnet blir lägre vid ett givet avstånd från vägen än där vägen ligger i plan med angränsande mark och där inte någon form av vall eller skärm anlagts. Ett hinder i form av en vall eller skärm ger upphov till en ökad lufterörelse som medför att föroreningen snabbare blandas ut i luften. För att minska effekterna av explosioner krävs en god hållfasthet hos denna typ av konstruktioner.

Skydd av människor i byggnader

Samhällsviktiga verksamheter som till exempel skolor, sjukhus och vårdhem är exempel på byggnader som kan vara svåra att utrymma snabbt. De är även exempel på verksamheter som samlar mycket människor och där en olycka kan få stora konsekvenser. En farlig godsolycka invid ett sjukhus är extra allvarlig eftersom den riskerar att slå ut stora delar av de sjukvårdsresurser som behövs för att kunna ta hand om de skadade.

Ventilationssystemen har en viktig funktion för säkerheten i större byggnader. Genom att ventilationen vid en olycka snabbt stängs av kan man undvika skadliga gaskoncentrationer i inomhusluften. En sådan åtgärd förutsätter dock inte bara en teknisk lösning utan även en fungerande organisation med personal som vet vad som ska göras i ett visst läge.

Vid nybyggnad i områden med hög risknivå bör luftintagens placering uppmärksammas särskilt. Högt placerade luftintag är i regel bättre ur säkerhetsynpunkt. Krav på byggnadsverk finns angivet i 8 kapitlet PBL.

Konsekvenserna av en explosion till följd av ett utsläpp av gasol, flytande naturgas (LNG), biogas eller vätgas eller vid användning av explosiva varor kan mildras genom byggnadstekniska åtgärder. Den bärande konstruktionens dimensionering, fasadmateriäl och fönsterytor är exempel på detta. I fasader ut mot särskilda riskobjekt med brandfara kan man använda brandhårdiga fasadmateriäl.

Grundprincipen är att de åtgärder som riskanalysen mynnar ut i även ska säkerställas på något sätt. Det är dock inte möjligt att reglera alla typer av åtgärder och förutsättningar i en detaljplan. Specifika tekniska installationer, informationskrav och ledningssystem är exempel på riskreducerande åtgärder som inte kan regleras med detaljplaner.

Det är också skillnad mellan åtgärder som anses vara ”ska”-krav och sådana som rekommenderas för att uppnå en god helhetsverkan och en

lämplig samhällsutveckling i planläggningen. I vissa fall kan olika kombinationer av åtgärder ge likvärdigt skydd, och för att undvika en situation där framtida verksamheter och exploatörer begränsas av alltför specifika detaljplanebestämmelser, bör en alltför detaljerad reglering undvikas om det är möjligt. I planbestämmelserna går det inte att ange samtliga möjliga lösningar, samtidigt som det kan finnas flera olika alternativ för det avsedda syftet.

Skydd mot störningar med stöd av PBL

Kommunen kan i detaljplan ställa krav på skyddsåtgärder för att motverka markförorening, olyckor, översvämning och erosion. Enligt 4 kapitlet 12 § PBL, ges möjlighet att via planbestämmelser reglera de skyddsåtgärder som kan vara aktuella i samband med transportleder med farligt gods och annan verksamhet.

Vidare går det att villkora skyddsåtgärder i detaljplan. I 4 kapitlet 14 § PBL, ges möjlighet för kommunen att ange i detaljplanen att byggnadsnämnden inte får bevilja bygglov förrän en viss skydds- eller säkerhetsanläggning på fastigheten har genomförts.

Planbestämmelser för skydd mot störningar kan du läsa mer om på sidan om skydd mot störningar.

[Skydd mot störningar](#)

Boverkets föreskrifter om detaljplan reglerar utformning av planbestämmelser

Boverkets föreskrifter (BFS 2020:5) om detaljplan är något som kommunen använder vid planläggning. Syftet med denna reglering om utformning av planbestämmelser, är att informationen i detaljplaner ska vara enhetligt utformad och ha en digital funktionalitet som gör att den kan tillgängliggöras och återanvändas nationellt.

Föreskrifter om detaljplan kan du läsa mer om på sidan om föreskrifter om detaljplan.

[Föreskrifter om detaljplan](#)

Användningsbestämmelser för skydd på allmän plats

Kommunen har möjlighet att införa bestämmelser på allmän plats om skydd för områden för åtgärder som skyddar bland annat mot störningar och olyckor. I användningen ingår även komplement som behövs för skyddets funktion.

Skydd på allmän plats kan du läsa mer om på sidan om skydd.

[Skydd](#)

Egenskapsbestämmelser för skydd på kvartersmark

På kvartersmark har kommunen möjlighet att införa egenskapsbestämmelser om skydd för områden för åtgärder som motverkar bland annat olyckor, störningar från omgivningen samt högsta tillåtna nivåer på störningar.

Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan 7 kap.18 §

Länsstyrelsens ansvar inom farligt gods

Länsstyrelserna ger råd till regioner och kommuner om hur transporter av farligt gods kan hanteras i planeringen och har tillsynsansvar när det bland annat gäller risk för olyckor. Med vägvalsstyrning kan transporter av farligt gods styras till de mest lämpliga vägarna. Länsstyrelsens yttrande i granskningen av översiktsplaner visar om ställningstagandena i planerna behandlar riskfrågan på så sätt att planerna blir vägledande för beslut i exempelvis detaljplaneskedet.

Länsstyrelsens ansvar

Länsstyrelsen ansvarar för att bevaka frågor som rör risker med transporter av farligt gods och mellankommunala intressen i den fysiska planeringen såväl hos regionen som kommunen. Länsstyrelsen ska också förse kommuner och regioner med planeringsunderlag och besvara frågor. I samrådsskedet ska länsstyrelsen bland annat ge stöd och råd till regioner och kommuner om allmänna intressen, såsom risker för människors hälsa och säkerhet och därmed begränsa risken för olyckor genom exempelvis transport av farligt gods. De ska också ge råd om tillämpningen av plan- och bygglagen (2010:900), PBL, tillhandahålla planeringsunderlag och samordna statens intressen. Tidigt under samrådsskedet ska kommunen ha avgränsningssamråd om miljökonsekvensbeskrivningen tillsammans med länsstyrelsen. Länsstyrelsen ska då med sin breda kunskap hjälpa kommunen att fånga upp de viktigaste frågorna, för att fokusera på det som kan antas få en betydande miljöpåverkan. En sådan fråga kan till exempel vara att risken för olyckor bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har ett tillsynsansvar och ska säkerställa att kommunen har beaktat riskerna kopplat till farligt gods. Under granskningen av både regionplanen och översiktsplanen ska länsstyrelsen i ett granskningsyttrande ange om en bebyggelse eller ett byggnadsverk kan bli olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor. I översiktsplanen utgör denna fråga en ingripandegrund enligt PBL.

Plan- och bygglag (2010:900) 3 kap. 16 §

Granskningsyttrande för översiktsplan kan vid behov även innehålla upplysningar om hur kommunen bör beakta ingripandegrunderna i efterföljande planering och prövning. Om länsstyrelsen anser att den bebyggelseutveckling som anges i planen enbart kan accepteras under vissa förutsättningar, exempelvis i förhållande till risken för olyckor med farligt gods, kan det vara lämpligt att det framgår av yttrandet vilka dessa förutsättningar är. (Proposition 2019/20:52 sidan 106.)

[En utvecklad översiktsplanering. Prop. 2019/20:52 \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

Frågor om transporter av farligt gods kan utgöra en mellankommunal fråga, som även det utgör en ingripandegrund. I granskningsyttrandet ska länsstyrelsen ange om det finns frågor som inte samordnas på ett lämpligt sätt rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner. Till exempel kan länsstyrelsen se behov av att en fråga om transporter av farligt gods behöver utredas i ett större sammanhang.

Plan- och bygglag (2010:900) 3 kap. 16 §

Länsstyrelsens roll i processen kan du läsa mer om under de olika planeringsstegen på sidan om Process för översiktsplanering och strategisk miljöbedömning

[Process för översiktsplanering och strategisk miljöbedömning](#)

För sin tillsyn avseende hänsyn till riskerna med transporter av farligt gods tillämpar nästan alla länsstyrelser rekommendationer. Dessa rekommendationer är antingen framtagna av länsstyrelsen själv eller av en annan länsstyrelse. Du kan kontakta länsstyrelsen i ditt län för mer information om vilka rekommendationer som finns där.

Länsstyrelsens tillsyn enligt 11 kapitlet PBL kan du läsa mer om på sidan Länsstyrelsens tillsyn.

[Länsstyrelsens tillsyn](#)

Styrning genom rekommenderade vägar och PBL

Det kan fraktas transporter med farligt gods på alla typer av vägar. Länsstyrelsen har dock viss möjlighet att med vägvalsstyrning styra en del av transporterna.

Vägvalsstyrning innebär att länsstyrelsen styr transporterna med farligt gods till vissa vägar, alternativt från vissa vägar. Genom vägvalsstyrning kan transporter ledas in på lämpligare vägar. Detta kan innebära vägar där trafiksäkerheten är högre, och olyckor därför bedöms inträffa mer sällan, eller där konsekvenserna av en olycka är lägre.

Det finns två sätt länsstyrelsen kan påverka var det går transporter med farligt gods:

Förbud och restriktioner i de lokala trafikföreskrifterna. Utfärdas av länsstyrelsen i enlighet med 10 kapitlet 1 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276), TrF.

Rekommendationer om lämpliga vägar för transport av farligt gods. Utfärdas av länsstyrelsen med stöd av 3 § förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion.

Trafikförordning (1998:1276) 10 kap.1 §

Förordning (2017:868) med länsstyrelseinstruktion 3 §

Även om det är tillåtet för transportörer att använda andra färdvägar, är det lämpligt att i första hand nyttja de rekommenderade vägarna för transporter av farligt gods, för att på så sätt minska riskerna som finns förknippade med dessa transporter. Det här betyder dock att det kan förekomma transporter av farligt gods även på vägar som inte är rekommenderade av länsstyrelsen.

Länsstyrelsens information om rekommenderade vägar för farligt gods är ett betydelsefullt planeringsunderlag för regioner och kommuner. Genom underlaget får regioner och kommuner kunskap om var transporter med farligt gods framför allt kan antas ske och kan ta hänsyn till detta vid sin tillämpning av PBL.

För att tillgodose framkomligheten för transporter med större volymer farligt gods kan vägvalsstyrning påverka lokaliseringen av ny bebyggelse eller att kommunen behöver vidta skyddsåtgärder. Trafik med farligt gods i närheten av bostadsbyggelse kan begränsa handlingsfriheten för framtida markanvändning, till exempel kan det medföra behov av skyddsavstånd eller helt bebyggelsefria områden.

Länsstyrelsens vägvalsstyrning kan du läsa mer om på sidan Transportstyrning.

4 Farligt gods i riskhantering i samband med planläggning

Vid planering av mark- eller vattenanvändning intill transportleder är det viktigt att vara medveten om att det kan förekomma transporter av farligt gods. Dessa transporter kan medföra risker som hänförs till de farliga ämnen och varor som transporteras men som även kan medföra andra risker för hälsa och säkerhet i ett brett perspektiv. Regionen eller kommunen har att beakta alla risker som är, eller kan vara, kopplade till transporter av farligt gods i sin planläggning enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Arbeta systematiskt med riskfrågor

En genomtänkt fysisk planering kan reducera konsekvenser av olyckor med farligt gods. Regionen och kommunen behöver därför lyfta riskfrågor kopplade till transporter av farligt gods tidigt i planeringsprocessen. Ett sätt är att arbeta systematiskt med riskfrågor.

Boverkets vägledning om riskhantering i planläggning

Boverket har tagit fram vägledning om riskhantering i planläggning. Hösten 2025 publicerade Boverket vägledningen i PDF-versioner.

- Riskhantering i planläggning – del 1: Här hittar du information om varför det är viktigt att arbeta med riskhantering, de allmänna intressena hälsa, säkerhet och risk för olyckor i lagstiftningen, riskhantering från regionplan till detaljplan, riskfrågor i strategisk miljöbedömning samt roller och ansvar kopplade till riskhantering.
- Riskhantering i planläggning, del 2 – Sevesoverksamhet i planläggning: Vägledningen är avsedd att vara till hjälp för planmyndigheterna i deras arbete att säkerställa att det blir tillräckliga avstånd mellan Sevesoverksamhet och bostadsområden, byggnader och områden som används av allmänheten, rekreationsområden och så långt det är möjligt, större trafikleder samt vid behov naturområden som är av särskilt intresse eller är särskilt ömtåliga och som ligger nära Sevesoverksamheter. Vägledningen Sevesoverksamhet och riskhantering fokuserar i huvudsak på riskhantering vid planläggning av Sevesoverksamhet eller ändrad markanvändning i närheten av sådan verksamhet.
- Riskhantering i planläggning, del 3 – Strategi för riskhantering: Boverket föreslår att regioner och kommuner tar fram en strategi för riskhantering inför planläggning. En sådan strategi ger ett generellt stöd för arbetet med riskhantering i samband med att regionen tar

fram en regionplan eller kommunen tar fram översiktsplan eller detaljplan.

- Riskhantering i planläggning, del 4 – Riskhantering i planprocessen: I vägledningen presenterar Boverket även en metodik i tolv steg för riskhantering i samband med planläggning. Process för riskhantering är ett systematiskt sätt att arbeta med riskhantering. Det handlar om att reda ut hur och varför något kan ske: att kartlägga och analysera riskerna för att sedan kunna värdera dem. När det är gjort görs en bedömning om riskerna behöver begränsas på något sätt. Det vill säga om åtgärder behöver vidtas för att minska sannolikheten för att en skadlig händelse skulle inträffa, eller för att mildra konsekvenserna om något trots allt skulle inträffa.

I del 4 – Riskhantering i planprocessen har Boverket kompletterat grundinformationen med information som särskilt fokuserar på risker kopplade till farligt gods i planläggning.

Du hittar vägledningarna på Boverkets webbplats.

Bilaga 1 – Utdrag ur författningar

I bilagan finns utdrag från de författningar som gällde när vägledningen publicerades som pdf.

Utdrag ur plan- och bygglagen (2010:900)

2 kap. 5 §

Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord-, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshandtering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt,
4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och
5. risken för olyckor, översvämning och erosion.

Bebyggelse och byggnadsverk som för sin funktion kräver tillförsel av energi ska lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen. *Lag (2018:636).*

2 kap. 6 §

Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,
2. skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
3. åtgärder för att skydda befolkningen mot och begränsa verkningarna av stridshandlingar,
4. behovet av hushållning med energi och vatten och av goda klimat- och hygienförhållanden,
5. möjligheterna att hantera avfall,
6. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö,
7. möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området, och
8. behovet av framtida förändringar och kompletteringar.

Första stycket gäller också i fråga om skyltar och ljusanordningar.

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras var- samt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. *Lag (2014:477).*

3 kap. 6 a §

Kommunen ska i översiktsplanen redovisa planens väsentliga konsekvenser. *Lag (2020:76).*

3 kap. 10 §

Under samrådet ska länsstyrelsen särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap. som hänsyn bör tas till vid beslut om användningen av mark- och vattenområden,
3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. 18 h § första stycket miljöbalken,
4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt. *Lag (2025:514).*

3 kap. 16 §

Länsstyrelsen ska under granskningstiden lämna ett gransknings-yttrande över planförslaget.

Länsstyrelsen ska i yttrandet enbart ange om

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 h § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. *Lag (2025:514).*

5 kap. 14 §

Under samrådet ska länsstyrelsen särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt. *Lag (2020:76).*

5 kap. 22 §

Under granskningstiden ska länsstyrelsen yttra sig över planförslaget, om förslaget enligt länsstyrelsens bedömning innebär att

1. ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses,
2. en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
3. strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser,
4. regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte har samordnats på ett lämpligt sätt, eller
5. en bebyggelse annars blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Lag (2020:76).

7 kap. 2 §

En regionplan ska ange de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet. Planen ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. *Lag*

Regionplanen är inte bindande. *Lag (2018:1732).*

11 kap. 10 §

När länsstyrelsen enligt 5 kap. 30, 38 eller 39 § har fått ett meddelande om att en kommun beslutat att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser, ska länsstyrelsen inom tre veckor besluta om den ska överpröva kommunens beslut eller inte.

Länsstyrelsen ska överpröva kommunens beslut, om beslutet kan antas innebära att

1. ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses,
2. regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt,
3. en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
4. strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken i strid med gällande bestämmelser upphävs eller fortsätter att vara upphävt, eller
5. en bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Lag (2025:514).

11 kap. 11 §

Länsstyrelsen ska upphäva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser i dess helhet, om beslutet har en sådan innebörd som anges i 10 § andra stycket. Om kommunen medger det, får beslutet upphävas i en viss del.

Beslut enligt första stycket ska fattas inom två månader från det att länsstyrelsen har beslutat om överprövning enligt 10 § första stycket om inte längre tid är nödvändig med hänsyn till ärendets omfattning eller andra särskilda omständigheter. *Lag (2017:424).*

Utdrag ur Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan

7 kap. 18 §

Skydd mot störningar

Bestämmelser om skydd mot störningar ska tillämpas på kvartersmark för att reglera skyddsåtgärder för att motverka markföroreningar, olyckor, översvämning och erosion, skyddsåtgärder för att motverka störningar från omgivningen samt högsta tillåtna nivåer på störning.

Tabell 7.21 Skydd mot störningar

Underkategori	Underkategorikod
Buller	DP_KM_Eg_Skydd_Buller
Vibration	DP_KM_Eg_Skydd_Vibration
Ljus	DP_KM_Eg_Skydd_Ljus
Markföroreningar	DP_KM_Eg_Skydd_Markforeorening
Olyckor	DP_KM_Eg_Skydd_Olyckor
Översvämning	DP_KM_Eg_Skydd_Oversvamning
Erosion	DP_KM_Eg_Skydd_Erosion
Högsta tillåtna värden	DP_KM_Eg_Skydd_HogstaTillatnaVar- den
Annat skydd mot störningar	DP_KM_Eg_Skydd_AnnatSkyddMotStor- ning

Utdrag ur lag (2006:263) om transport av farligt gods

3 §

Med transport avses i denna lag förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen. Som transport anses dock inte förflyttning endast inom ett område där det farliga godset tillverkas, lagras eller förbrukas.

4 §

Med transportmedel avses i denna lag

1. varje slag av fordon som används för transport på väg eller i terräng,
2. järnvägsvagnar och andra spårbundna fordon,
3. luftfartyg, och
4. fartyg i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller transportmedel enligt 1 och 2.

Utdrag ur lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar

7 §

En region ska upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. *Lag (2019:944).*

Utdrag ur förordning (2017:868) med länsstyrelseinstruktion

3 §

Länsstyrelsen har uppgifter i fråga om

1. de allmänna valen,
2. livsmedelskontroll, djurskydd, allmänna veterinära frågor samt ledning och samordning av åtgärder mot djursjukdomar,
3. regional tillväxt,
4. infrastrukturplanering,
5. hållbar samhällsplanering och boende,
6. energi och klimat,
7. kulturmiljö,
8. skydd mot olyckor, krisberedskap, civilt försvar och höjd beredskap,
9. naturvård, samt miljö- och hälsoskydd,
10. lantbruk och landsbygd,
11. fiske,
12. folkhälsa,
13. jämställdhet, och
14. integration.

Länsstyrelsen har även andra uppgifter enligt vad som föreskrivs i denna förordning eller någon annan författning.

Utdrag ur trafikförordning (1998:1276)

10 kap. 1 §

Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. Särskilda trafikregler om stannande eller parkering får även meddelas genom lokala trafikföreskrifter för samtliga vägar som inte är enskilda inom ett visst område.

De särskilda trafikreglerna får gälla följande:

1. Att en viss väg eller vägsträcka ska vara huvudled, motorväg eller motortrafikled.
2. Att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska vara gågata, gångfartsområde eller cykelgata.
3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt 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. Avvikelser från bestämmelserna om gångata 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. 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.

16. Tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 48 §, 49 a § första stycket, 52 §, 53 § första stycket 2-5, 9 och 10, 54 §, 55 § första stycket 3-5 eller 8 kap. 1 och 1 a §§ eller förbud mot att parkera eller mot att stanna och parkera fordon.

17. Tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering.

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

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

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

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

22. Andra särskilda trafikregler.

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

Förordning (2021:355).

10 kap. 3 §

Lokala trafikföreskrifter meddelas av följande myndigheter:

1. Kommunen

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

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, och

e) för terräng, och

2. länsstyrelsen

- a) 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, och
 - 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 (2018:1562)*.

10 kap. 13 §

I följande fall ska föreskrifter som gäller på väg märkas ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen. 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 §, 8 kap. 1 a § 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 §. *Förordning (2020:842)*.



Boverket

Box 534, 371 23 Karlskrona
Telefon: 0455-35 30 00
Webbplats: www.boverket.se