

## **Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar**

Regeringen har infört nya vägmärken och andra anordningar i vägmärkesförordningen (2007:90) samt ändrat förordningens struktur. Även namn på vissa vägmärken och andra anordningar har ändrats. Detta medför att de föreskrifter som gäller i dag behöver ändras så att de stämmer överens med förordningen, och eftersom de nuvarande föreskrifterna är gamla behöver uppdateringar göras även i övrigt.

Vi avser att meddela nya föreskrifter om vägmärken och andra anordningar, vilka ska gälla i anslutning till bestämmelserna i vägmärkesförordningen. Vi avser också att i anslutning till de nya föreskrifterna besluta allmänna råd för att ge rekommendationer om tillämpning av vissa av bestämmelserna i föreskrifterna och förordningen. Dessutom uppdateras språket, och strukturen ändras så att bestämmelserna bättre följer vägmärkesförordningen.

De nya föreskrifterna är en sammanslagning av Trafiksäkerhetsverkets regler (TSVFS 1984:32) om utmärkning enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1989:116) om bomanläggningar i plankorsningar, Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar, Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:272) om storlekar på vägmärken och andra anordningar. Det handlar alltså om föreskrifter som i första hand vänder sig till väghållare som ansvarar för att sätta upp, ta ner och underhålla vägmärken och andra anordningar.

När de nya föreskrifterna träder i kraft upphör de gamla författningarna från Trafiksäkerhetsverket och Vägverket att gälla. De nya föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

Vi bedömer att inga av föreskriftsförslagen är kontroversiella eftersom de i huvudsak stämmer överens med tidigare bestämmelser, och de nya föreskrifterna behövs för att man ska kunna tillämpa de nya bestämmelserna i förordningen. Förslagen bedöms inte heller innebära några konsekvenser av betydelse för väghållarna.

Information om de nya vägmärkena i vägmärkesförordningen har vi presenterat i samband med att ändringarna i vägmärkesförordningen trädde i kraft den 1 december 2017.

## **A. Allmänt**

### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

I det här avsnittet beskrivs de problem som vi ser inom området för vägmärken och andra anordningar, men först presenteras en bakgrund om hur utvecklingen av bestämmelserna om vägmärken och andra anordningar har sett ut de senaste tjugo till trettio åren.

#### **1.1. En historisk återblick**

Sverige har, liksom de flesta länder i Europa, ratificerat Wienkonventionen om vägtrafik från 1968 och Wienkonventionen om vägmärken och signaler från 1968. Detta har gjorts genom att konventionernas bestämmelser har överförts till nationell lagstiftning, i huvudsak till trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) samt till föreskrifter meddelade med stöd av förordningarna.

Konventionerna beskriver ett internationellt system för trafikregler, vägmärken, vägmarkeringar och anvisningar för trafik. Syftet med båda konventionerna bland annat att öka trafiksäkerheten och att underlätta för trafikanter som rör sig över landsgränser genom att systemet i princip är detsamma oavsett vilket land trafikanterna befinner sig i.

Konventionerna är inte heltäckande vilket gör att det finns vissa möjligheter att införa egna regler, men ny nationell lagstiftning måste följa de eventuella begränsningar som finns i konventionerna.

Till följd av att vägmärkesförordningen trädde i kraft och ersatte den föregående förordningen (1978:1001) meddelade dåvarande Vägverket en författning om vägmärken och andra anordningar (VVFS 2007:305). Denna författning ersatte då 126 andra författningar som tidigare hade meddelats av Trafiksäkerhetsverket under 80- och 90-talet. Antalet författningar berodde på att det fanns i stort sett en författning per vägmärke. I dessa fanns föreskrifter om allt från förordningstexten till allmänna råd, och dessutom övriga upplysningar för respektive märke.

Trafiksäkerhetsverket hade ett liknande föreskriftsmandat som Transportstyrelsen, och föreskrifterna vände sig till Trafikverket och kommuner på samma sätt som Transportstyrelsens föreskrifter gör i dag. Trafikverket och kommunerna ska med stöd av föreskrifterna se till att bestämmelserna i bland annat 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen uppfylls:

*Vägmärken och andra anordningar skall tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik. Vägmärken och andra anordningar*

*skall vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för. De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter. Särskild hänsyn skall tas till barn, äldre och funktionshindrade.*

När Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar samt Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:272) om storlekar på vägmärken och andra anordningar togs fram valde myndigheten att förenkla regelverket. De samlade vissa av de äldre bestämmelserna i föreskrifterna och lät resterande bestämmelser övergå från att vara regler till att ingå som råd i handböcker. Handböckerna fungerade då som stöd för andra väghållare, till exempel olika kommuner, och gör så även i dag. Utöver handböckerna från Trafikverket finns handböcker framtagna som stöd, främst utgivna av SKL (Sveriges Kommuner och Landsting).

Att vara hänvisad till handböcker ställde, och ställer fortfarande, mycket höga krav på Trafikverket och på kommuner att göra rätt bedömningar och att märka ut rätt med vägmärken och vägmarkeringar. Deras bedömningar ska leda till att trafikanterna förstår hur de ska bete sig i gatu- och trafikmiljön.

## **1.2. Sammanfattning av problembeskrivningen**

Här presenteras i korthet de problem som vi ser med dagens bestämmelser om vägmärken och andra anordningar. Mer ingående beskrivningar av problemen finns i senare avsnitt i detta kapitel.

- Det finns *otydligheter* och *bristande vägledning* vad gäller vilka bestämmelser som är lagtvingande, vad som är rekommendationer och riktlinjer samt vad som är krav vid upphandlingar.
- Det har tillkommit *nya vägmärken* i vägmärkesförordningen vilka behöver kompletterande bestämmelser för att de ska kunna användas på ett enhetligt sätt.
- *Definitioner* av begrepp i vägmärkesförordningen *har tagits bort*, vilket kräver vissa följdändringar i föreskrifterna.
- Föreskrifterna är spridda i flera myndigheters författningssamlingar i stället för att vara *sammanställda* på en plats.
- Inom området *vägvisning* finns det ett ännu större behov av vägledning om hur bestämmelserna är tänkta att tillämpas.
- Det har efterfrågats *tydligare krav* på vägmärkens färgsättning och på vad som avses med retroreflekterande vägmärken.

- De gällande föreskrifterna är i behov av *språklig och redaktionell uppdatering* för att de ska bli enhetliga.

### **1.3. Otydlighet och bristande vägledning**

Väghållarnas kunskapsnivåer om regler för utmärkning med vägmärken och andra anordningar varierar stort. Det är dock samma krav på väghållarna, oavsett om det är Trafikverket med det nationellt täckande vägnätet eller en kommun med litet vägnät. Regelverket ger utrymme till anpassningar, men varken kan eller ska reglera möjliga val in i minsta detalj. Väghållarna behöver därför ytterligare stöd i arbetet med vägmärken och andra anordningar.

Transportstyrelsen har de senaste åren uppmärksammat att det i trafikmiljön finns skyltar som kan förväxlas med vägmärken och anordningar i vägmärkesförordningen, men som inte har något stöd i förordningen. Det finns även vägmärken och anordningar som är uppsatta på sätt som strider mot föreskrifter meddelade med stöd av förordningen. Att det saknas reglering eller vägledning inom vissa områden gör dessutom att väghållarna kan tillämpa olika lösningar i olika delar av landet. Felaktig utformning och uppsättning av vägmärken i kombination med den geografiska variationen leder till att trafikanterna får svårt att veta vad som gäller.

Transportstyrelsen ger viss vägledning genom de beslut som vi fattar när lokala trafikföreskrifter eller beslut från andra myndigheter överklagas till oss. Dessa beslut ger dock bara vägledning i enskilda fall och bidrar inte till en mer generell vägledning för de väghållande myndigheterna. Många myndigheter tar inte heller del av de beslut som fattas och som anses vara praxisbildande. Denna typ av vägledning är långsam och ineffektiv eftersom många fall som vi vill påverka inte kommer för prövning till oss, och vi hanterar bara en liten del av de överklagningsärenden som finns i rättsordningen som sista prövande instans.

### **1.4. Nya vägmärken i vägmärkesförordningen**

Detaljeringsgraden i vägmärkesförordningen bygger på att myndigheter meddelar närmare föreskrifter om användning av vägmärken och andra anordningar samt föreskrifter om storlekar på dessa. Det har tillkommit nya vägmärken i vägmärkesförordningen, men det har inte tillkommit nya föreskrifter eller allmänna råd för att komplettera förordningen. Ett exempel är *B8, cykelöverfart*, som lagts till i förordningen efter att den meddelades 2007. Även märke *E20, områdesmärke*, behöver kompletterande föreskrifter så att *C44, förbud mot trafik med annat motordrivet fordon med dubbdäck än moped klass II*, ska kunna infogas i märket. Detta för att de kommuner som vill använda bestämmelser om dubbdäcksförbud på samtliga vägar inom ett område ska kunna märka ut det.

Det finns även andra ändringar av vägmärkesförordningen som behöver följas upp med nya föreskrifter, senast genom förordning (2017:923) om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90) från den 1 december 2017 då det infördes flera nya vägmärken och andra anordningar samt ändringar av befintliga märken och andra anordningar.

#### **1.5. Borttagna definitioner**

Genom ändringar i vägmärkesförordningen så har definitioner av vissa begrepp tagits bort, till exempel ”vägmärkesbild”. Detta gör att vissa föreskrifter behöver skrivas om så att de inte bygger på borttagna begrepp och definitionerna.

#### **1.6. Ingen sammanställning av föreskrifterna**

I dag finns det föreskrifter och allmänna råd från tre olika myndigheter samlade på två myndigheters webbplatser. Föreskrifter och allmänna råd har dessutom ändrats i flera omgångar, vilket innebär att det finns ett flertal ändringsföreskrifter. Detta gör att det är svårt att få överblick över vilka bestämmelser som gäller, och eftersom föreskrifterna finns på flera olika platser så går det inte att ta fram konsoliderade versioner.

#### **1.7. Vägvisning**

Bestämmelser för vägvisning är extra problematiska, till exempel för hur vägvisning för inrättningar, serviceanläggningar, allmänna inrättningar och anläggningar ska kategoriseras. Det leder till att väghållande myndigheter blandar ihop vad som är vad, vilka krav som gäller för utmärkning och hur utmärkning ska ske. Ett exempel är att handläggare på de väghållande myndigheterna har svårt att dra en gräns mellan vad som är en allmän inrättning och vad som är en serviceanläggning.

Ytterligare problem som har framkommit under samråd är att höjden på vägmärken för vägvisning varierar.

Det har även framkommit att vissa vägmärken inte får infogas i vägmärken för vägvisning över körbanan. Detta har framför allt att göra med bristande utrymme vid sidan av banan.

#### **1.8. Tydligare krav**

Under samråden har det även visat sig att vissa föreskrifter behöver uppdateras för att de ska kunna användas. Ett exempel är bestämmelser om vilka färger som ska användas för vägmärken generellt. Färgstandarden som används i förordningen är inaktuell, vilket har lett till att det nu finns variationer i färgsättning på vägmärken.

Även kraven på reflexmaterial är otydliga. I dag ställs det inga högre krav än att materialen ska vara retroreflekterande. Vi har fått många frågor om vad som menas med detta, och myndigheter, företag och medborgare vill att det tydliggörs.

### **1.9. Språklig och redaktionell redigering**

De nuvarande föreskrifterna är i behov av språkliga redigeringar. Text behöver anpassas till mer tidsenliga formuleringar och innehållet förtydligas för att öka läsförståelsen. Det finns även behov av redaktionella justeringar, till exempel behöver hänvisningar till bestämmelser som har bytt namn uppdateras.

## **2. Vad ska uppnås?**

Syftet med de nya föreskrifterna och allmänna råden är att de ska

- vara mer tillgängliga och lätta att förstå
- vara bättre anpassade efter de som ska tillämpa dem
- underlätta för de väghållande myndigheterna att skapa en trafikmiljö som är enklare att förstå för trafikanterna
- komplettera vägmärkesförordningen så att det går att tillämpa den fullt ut.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

Följande lösningsalternativ har övervägts för de föreskrifter som omfattas av den här konsekvensutredningen.

### **3.1. Effekter om ingenting görs**

Om det inte sker någon ändring kvarstår problematiken som beskrivs ovan, och den kompletterande vägledningen som kan ges är den som kommer via våra överklagningsärenden. Vi bedömer inte detta alternativ som realistiskt för att det ska bli en förbättring.

Transportstyrelsen är sista instans i överklagningsärenden om lokala trafikföreskrifter och andra föreskrifter enligt trafikförordningen. Vi är även sista instans för prövning av beslut enligt vägmärkesförordningen. Genom Transportstyrelsens och Vägverkets tidigare avgöranden styrs tillämpningen i de frågor som behandlas i överklagandena. Men det finns beslut som inte överprövas och som handlar om sådant som kommuner behöver vägledning om.

Transportstyrelsen prövar enligt vägmärkesförordningen frågor om vägvisning som sista instans i överklagningsärenden, och domstolsväsendet prövar i enskilda fall hur vägmärken kan användas. Eftersom det endast är det som överklagas som kan prövas anser vi att detta system är långsamt och ger dålig vägledning till ansvariga myndigheter.

Wienkonventionerna om vägtrafik och om vägmärken och signaler anger en överenskommelse med ramverk som varje land ska tillämpa.

Vägmärkesförordningen ger ett visst stöd men inte tillräckligt för att ge trafikanterna vägledning och styrning för en effektiv och säker trafik. En alltför stor frihet för de som ansvarar för uppsättning av vägmärken kan komma att leda till variationer som gör att det blir svårt för trafikanterna att känna igen sig och därigenom förstå avsikten med vägmärkena.

För att kunna ge en bra vägledning till väghållningsmyndigheter ser vi det inte som ett alternativ att inte göra någonting.

### **3.2. Alternativ som inte innebär reglering**

Föreskrifterna och de allmänna råden upplevs som svåra att förstå. För att de ska bli tydligare har bland annat Trafikverket och SKL tagit fram handböcker, men handböcker kan vara problematiska. Det är till exempel frivilligt för kommuner att tillämpa dem, och i vissa fall innehåller handböckerna strängare krav än föreskrifterna.

Ett alternativ till nya föreskrifter skulle kunna vara att endast informera om vilka bestämmelser som finns i dag, eftersom vägmärkesförordningen möjliggör användning av vägmärken och andra anordningar. Men förordningen anger inte när, var eller hur de ska användas. Detta behöver förtydligas i vissa fall, och det behöver göras i föreskrifter om det ska utformas som krav. Att endast informera om dagens bestämmelser skulle inte medföra att de blir tydligare eller att tillämpningen blir enhetlig över hela landet. Utan tydliga bestämmelser och enhetlig tillämpning kommer det att bli svårare för trafikanterna att förstå vilka regler som gäller när de kommer till nya platser.

Vi anser att alternativet som inte innebär reglering är orealistiskt. Vi ser dock nytta med att ta fram bättre underlag för vilken färgsättning som gäller för vägmärken. Mycket information finns redan på vår webbplats, [transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se), bland annat i form av vägmärkesbilder. Informationen kommer att uppdateras och säkerställas så den stämmer med vägmärkesförordningen.

### **3.3. Regeringsalternativ**

I detta avsnitt presenteras det regeringsalternativ som vi bedömer som det mest realistiska. Inom vissa områden har vi identifierat flera olika alternativ.

### **Sammanslagning och upphävande av författningar**

De föreslagna föreskrifterna baseras delvis på en sammanslagning av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar samt Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:272) om storlekar på vägmärken och andra anordningar. Vi föreslår att dessa föreskrifter ska upphävas i samband med att de nya föreskrifterna träder i kraft. Även Trafiksäkerhetsverkets regler (TSVFS 1984:32) om utmärkning enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1989:116) om bomanläggningar i plan-korsningar föreslås inkluderas i förslaget och kan därmed upphävas.

### **Generella ändringar**

Vi föreslår att det ska läggas till hänvisningar av begrepp som är viktiga och vanligt förekommande i våra föreskrifter men som inte finns definierade i lag eller förordning.

Föreskrifternas struktur ändras så att den följer vägmärkesförordningen (2007:90) i lydelsen 2018:101.

Storleken på varianter av vägmärken som vi har bemyndigande att föreskriva om kompletteras. Ett flertal vägmärken kan anpassas efter förhållanden på platsen eller efter den text eller symbol som ska finnas på märket. I många fall finns det varianter av vägmärken som inte innebär att ytterdimensionerna förändras. Vi har valt att föreskriva om ytterdimensionerna på vägmärken som har olika storlekar och som förekommer i vissa kända varianter. Tidigare har dimensionerna endast funnits i det material som är publicerat på transportstyrelsen.se. Eftersom andra myndigheter och företag efterfrågar förtydliganden väljer vi att tydliggöra ytterdimensionerna i dessa föreskrifter.

Förutom de åtgärder som nämns ovan redigeras föreskrifterna för att de ska få en mer ändamålsenlig struktur och ett tydligare språk. Vissa avsnitt anpassas efter vem som kommer att använda de föreskrifter och allmänna råd som presenteras där. Till exempel ändras formuleringar från ”bör” till ”ska om det inte finns särskilda skäl...”. Detta har gjorts med vägledning av Myndigheternas föreskrifter och Myndigheternas skrivregler (Regeringskansliet - Statsrådsberedningen, 1998; Institutet för språk och folkminnen - Språkrådet, 2014). När det har varit mer passande har en föreskrift som innehåller ”bör” ändrats till ett allmänt råd.



### *Storleken på vägmärken – Alternativ 1: hastighet*

I detta alternativ väljs den minsta storleken på vägmärket efter vilken högsta tillåtna hastighet som gäller på den aktuella platsen. Det skulle till exempel kunna medföra att vägmärke A19, *varning för djur*, minst ska ha storleken normal när det är placerat på en plats där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen. När vägmärket är placerat på en plats där den högsta tillåtna hastigheten är 90 kilometer i timmen ska märket minst ha storleken stor.

Det här alternativet skulle innebära att ett stort antal vägmärken kommer att behöva bytas ut, vilket i sin tur skulle medföra höga kostnader för kommuner och Trafikverket eller för andra väghållare. För att beräkna kostnaderna skulle det behövas en kartläggning av alla vägmärken som används och av vilka som skulle behöva bytas – en mycket stor uppgift eftersom den informationen inte finns sammanställd nationellt. Under samråd med kommuner har det framhållits att kostnaderna skulle bli väldigt höga och påverka små kommuner mycket. Därför skulle en lösning vara att vägmärkena kan bytas ut när en väg eller gata har gjorts om och anpassats till en annan hastighet. På det stora hela kommer det inte att medföra någon större kostnad jämfört med vad det kan kosta att ändra en vägs eller gatas utformning, men det medför dock en kostnad.

En ändring av föreskrifterna så att storleken på vägmärken anpassas efter den högsta tillåtna hastigheten skulle förmodligen bidra till att trafiksäkerheten ökar eftersom möjligheten att upptäcka vägmärkena ökar. Men för att kunna fastställa vilken minsta storlek som vägmärken ska ha vid en viss hastighet behöver vi göra en djupare genomgång av den vetenskapliga litteratur som finns och eventuellt ta fram eget underlag. Utan en sådan genomgång kan vi inte motivera ett byte av det system som i dag används för att bestämma vägmärkens storlek.

Vi bedömer att detta alternativ inte är att föredra.

### *Storleken på vägmärken – Alternativ 2: vägtyp*

Ett annat alternativ för att avgöra vägmärkens storlek är att anpassa storleken efter vägtypen. Det är så det går till i dag, se Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:272) om storlekar på vägmärken och andra anordningar. Storlekarna varierar något beroende på vilket vägmärke det rör sig om.

Eftersom det här alternativet motsvarar det nuvarande storlekssystemet kommer det inte att medföra några ekonomiska konsekvenser för kommuner, Trafikverket eller andra väghållare.

Vi bedömer att detta alternativ är att föredra.

### *Storleken på vägmärken – Alternativ 3: hastighet och vägtyp*

Ytterligare ett alternativ är att den minsta storleken på vägmärken bestäms genom en kombination av vilken vägtyp och hastighet som gäller på platsen. Alternativet är en blandning av alternativ 1 och 2 men får liknande konsekvenser som alternativ 1, det vill säga höga kostnader. Därför kan vi inte motivera den här ändringen, och vi är dessutom tveksamma till att den skulle ge effekter på säkerhet, framkomlighet och miljö på samma sätt som alternativ 1 eventuellt skulle göra.

Vi bedömer att detta alternativ inte är att föredra.

### **1 kap. Inledande bestämmelser**

#### *Varierande vägmärkesbild*

I de föreslagna föreskrifterna sänks kraven vid utmärkning av särskilda trafikregler som över tid varierar på grund av att förhållandena på vägen eller vägsträckan förändras. Tidigare skulle även denna utmärkning ske i minst en minut. Nu går det att visa vägmärket under en kortare tid om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. För märken som inte marker ut särskilda trafikregler ska märket även fortsättningsvis visas i minst en minut.

#### *Vägmärken på fordon*

Vi har sett att användandet av vägmärken som placeras på fordon i rörelse har ökat. För att säkerställa att trafikanterna uppfattar dessa vägmärken ställer vi krav på att de minst ska ha storleken normal på fordon som är i rörelse.

För placering av märken på fordon som inte är i rörelse ska märket ha den storleken som anges för respektive märke. Särskild hänsyn bör tas till trafikantens förmåga att upptäcka märkena i tid och förstå dem.

#### *Bestämmelser om typsnittet Tratex*

För att tydliggöra vilket typsnitt som ska användas för text på vägmärken föreskriver vi om typsnittet Tratex. Vi meddelar även allmänna råd om var typsnittet kan laddas ner.

### *Placering av vägmärken i höjd- och sidled*

Fler vägmärken kan nu sättas upp över en körbana, gångbana eller cykelbana för att komplettera de vägmärken som placeras till höger och vänster om banan. Det gäller märkena

- B8, *cykelöverfart*
- C16, *begränsad fordonsbredd*
- C20, *minsta avstånd*
- D12, *påbjuden körriktning för fordon lastat med farligt gods*
- E26, *tunnel*
- F9, *samlingsmärke för vägvisning*
- F16, *ökning av antal körfält*
- F17, *minskning av antal körfält*
- F18, *körfältsindelning på sträcka*
- F19, *väganslutning med accelerationsfält*
- F20, *väganslutning med separat körfält*
- F25, *körfält upphör*
- F26, *körfält avstängt*
- F32, *farligt gods*.

En anledning till att sätta upp ett vägmärke över en körbana kan vara att det inte finns utrymme vid sidan av körbanan.

Eftersom den nya formuleringen i föreskrifterna till märke B8, *cykelöverfart*, inkluderar ordet ”även” medför det att det inte går att avstå från uppsättning av vägmärket till höger och vänster sida av vägen eller körbanan.

### *Placering i längdled*

I de föreslagna föreskrifterna får vägmärken för upprepning efter korsningar sättas upp högst 40 meter efter korsningar inom tätbebyggda områden. I de nuvarande föreskrifterna gäller högst 25 meter. Anledningen till ökningen är att det kan vara svårt för trafikanter att hinna uppfatta det upprepade vägmärket om det kommer för tidigt efter en korsning.

## 2 kap. Varningsmärken

De ändringar som föreslås för varningsmärken är av den sort som nämns i avsnittet för generella ändringar ovan.

På förslag från Trafikverket föreskrivs att A39, *kryssmärke*, får sättas upp i storleken liten vid en korsning mellan en järnväg eller spårväg och en gång- eller cykelbana. Trafikverket har motiverat detta med att de storlekar som allmänt gäller i dag är alldeles för stora och gör att gående eller cyklande riskerar att gå eller köra in i vägmärket på platser med begränsat utrymme. Många andra vägmärken kan i dag minskas ner i storlek om de används vid gång- och cykelbanor.

Ytterligare ett förslag är att föreskrifterna för märke A26, *varning för tunnel*, tas bort. Vi bedömer att föreskrifterna inte behövs eftersom det räcker med de generella reglerna för varningsmärke.

Vi inför även föreskrifter för det nya vägmärket A41, *varning för olycka*, för att förtydliga att märket inte ska användas på platser där det är vanligt med trafikolyckor, utan där det har skett en olycka och där framkomligheten är begränsad. Vägmärket ska alltså endast användas tillfälligt och inte permanent på specifika platser.

## 3 kap. Väjningspliktsmärken

Bestämmelserna om B3, *övergångsställe*, kompletteras för att det tydligare ska framgå att vägmärket ska sättas upp på både höger och vänster sida av en väg eller körbana. Det vänstra vägmärket kan placeras på en refug eller liknande, vilket gör att det hamnar mitt i vägen, men det ska fortfarande finnas ett vägmärke på höger sida. Detta förtydligande behövs eftersom tidigare bestämmelser har missuppfattats som att det kan räcka med märket på vänster sida. Motsvarande bestämmelser har tagits fram för B8, *cykelöverfart*.

För B8, *cykelöverfart*, tillkommer storleken mycket liten för att ange vilken storlek som kan förekomma när B8, *cykelöverfart*, används på cykelbana. Storleken som tillkommer är mycket liten och motsvarar en kvadrat med 30 cm långa sidor.

## 4 kap. Förbudsmärken

Enligt föreskriftsförslaget kan C16, *begränsad fordonsbredd*, och C20, *begränsad bruttovikt på fordon*, placeras ovanför en körbana. Det kan behövas om det inte finns plats för märket på sidan av körbanan eller om bestämmelsen endast gäller en specifik körbana. Det här möjliggör att trafikanterna får den information som krävs för en säker trafikmiljö.

Vi föreslår att vissa förklarande föreskrifter om vägmärke C34, *stopp av angiven anledning*, tas bort eftersom detta vägmärke i sig inte medför några trafikbestämmelser. Vägmärket fungerar endast tillsammans med en annan trafikregel som anvisas. Det påvisar bara att trafikanterna ska stanna vid vägmärket i stället för vid anvisningen. De anvisningar som får förekomma förutom signal är färja, kontroll och vakt.

Med de föreslagna föreskrifterna blir det möjligt att använda C35, *förbud att parkera fordon*, och C39, *förbud mot att stanna och parkera fordon*, i storleken miniatyr på stolpar, biljettautomater, parkeringsmätare eller liknande. Denna ändring görs för att det lättare ska gå att informera trafikanterna om vilka bestämmelser som gäller på platsen.

Det införs nya bestämmelser om storleken på vägmärke C44, *förbud mot trafik med annat motordrivet fordon med dubbdäck än moped klass II*. Det beror på att C44 tillkommit i överordnade bestämmelser och vi ser att det behövs kompletterande bestämmelser i föreskrifterna för att det ska gå att bedöma hur stort vägmärket ska vara. Föreskrifterna kompletteras även med bestämmelser om när det ska finnas förberedande upplysning. Detta för att trafikanterna ska ha möjlighet att välja en annan väg om de eventuellt inte har den fordonsutrustning som uppfyller kraven för området, vägen eller den del av vägen som vägmärket omfattar.

Vi kompletterar även vägmärke C45, *särskilda bestämmelser för stannande och parkerande*, med storlekar som överensstämmer med de förbudsmärken som det kan komma att användas tillsammans med. Detta gällde tidigare när C45 var en tilläggstavla. Vi bedömer att det är lämpligt att C45 anpassas efter det vägmärke som det sitter under, och vi tydliggör att C45 inte kan användas enskilt.

De förbudsmärken som vi föreslår ska kunna infogas i C45 är

- C36, *förbud mot att parkera fordon på dag med udda datum*
- C37, *förbud mot att parkera fordon på dag med jämnt datum*
- C38, *datumparkering*
- C39, *förbud mot att stanna och parkera fordon*.

Infogandet av de förbudsmärken som nämns ovan har tidigare varit möjligt när C45 var en tilläggstavla.

## 5 kap. Påbudsmärken

I föreskriftsförslaget införs nya allmänna råd till 2 kap. 10 § vägmärkesförordningen. Förslaget syftar till att förtydliga vad som menas med att det inte tydligt framgår var ett påbud upphör. Vi vill förtydliga sambandet mellan planering av vägar och gator i plan- och väglagstiftningen och planernas genomförande genom utformning och trafikreglering genom föreskrifter och utmärkning med vägmärken och andra anordningar.

Bestämmelser om storlekarna för vägmärke D12, *påbjuden körriktning för fordon lastade med farligt gods*, har tillkommit. Detta på grund av att D12 har införts i överordnade bestämmelser, och vi ser att det behövs kompletterande bestämmelser i föreskrifterna för att det ska gå att bedöma hur stort vägmärket ska vara.

De bestämmelser som berör placering av påbudsmärken över körbanan kompletteras med att även D12 får placeras över körbanan. Denna ändring föreslås eftersom väghållningsmyndigheterna har påpekat att det finns ett behov av detta.

## 6 kap. Anvisningsmärken

Vi inför nya bestämmelser för när E1, *motorväg*, eller E3, *motortrafikled*, ska sättas upp vid ramper. Om en ramp bara har ett körfält får utmärkning ske med ett vägmärke, men om den har flera körfält ska det finnas ett vägmärke på varje sida av rampen. Att det ska finnas vägmärken på båda sidorna är något nytt och har tidigare varit frivilligt. Detta medför att Trafikverket kan komma att behöva komplettera vissa ramper vid påfarter till motortrafikleder eller motorvägar.

Vi kompletterar dagens bestämmelser med krav på att man ska märka ut när en motorväg eller motortrafikled upphör med E2, *motorväg upphör*, respektive E4, *motortrafikled upphör*, och där en motortrafikled eller motorväg börjar. I stället för att använda E2 eller E4 där motorvägen eller motortrafikleden upphör så ska man kunna använda E2 eller E4 tillsammans med T2, *avstånd*, som en förberedande upplysning. Detta medför att man endast behöver märka ut var den nya företeelsen med motortrafikled eller motorväg börjar med E3, *motortrafikled*, eller E1, *motorväg*. Denna ändring tillkommer efter samråd med Trafikverket.

Märke C44, *förbud mot trafik med annat motordrivet fordon med dubbdäck än moped klass II*, har tillkommit i vägmärkesförordningen. Vi anser att det är ett märke som ska få infogas i märke E20, *områdesmärke*, så att det blir möjligt att tydligt märka ut bestämmelser som berör C44, och kompletterar därför dagens föreskrifter.

Vi föreslår att E26, *tunnel*, även kan placeras över en körbana. Märket ska dock fortfarande vara placerat på höger eller höger och vänster sida av vägen, körbanan eller körbanorna. Denna ändring har gjorts efter synpunkter från Trafikverket, och vi anser att det är rimligt att placera märket över körbanorna om det behövs för att göra det tydligt för trafikanterna att det kommer en tunnel längre fram.

Märke E30, *särskilda bestämmelser om parkering*, var tidigare en tilläggstavla och anpassades därför i storlek efter det vägmärke som det var placerat under. Vi anser att detta fortfarande bör gälla. Genom den formulering som vi har valt blir det även tydligt att E30 ska användas tillsammans med andra märken och inte enskilt.

### **7 kap. Vägvisning**

För att föreskrifterna om vägvisning ska bli tydligare för de som tillämpar dem föreslår vi att de kompletteras med definitioner av centrala begrepp.

Vi kompletterar kraven på villkor för vägvisning till ett mål så att vägvisningen ska göras ända fram till målet. Trafikanter ska inte ledas in på en väg där vägvisningen upphör innan de kommer fram till målet.

Vi ger också exempel på vad som kan anses vara en allmän inrättning.

Föreskrifterna kompletteras med krav på vilka verksamheter som det får vägvisas till utifrån deras öppettider. Om inte verksamheten har öppettider som kan förväntas för den typ av verksamhet man vill vägvisa till ska man inte vägvisa dit. Kraven läggs till för att trafikanterna inte ska vägledas till verksamheter som inte är öppna när de kan förvänta sig att det är öppet.

Vi har kompletterat föreskrifterna med en paragraf om att en benämning eller ett namn inte får anges på lokaliseringsmärken för vägvisning till allmänna inrättningar, serviceanläggningar eller turistiskt intressanta mål med mera, om det väcker anstöt eller i övrigt är olämpligt. Exempel på det kan till exempel vara vägvisning till höger mot "Bör" och till vänster mot "BÖR" som står för Börjes Rör. Ett annat exempel på vad som kan vara olämpligt är att använda siffror i namnet på det man vill vägvisa till, till exempel "G4S" eller "4U2".

Vi kompletterar föreskrifterna med ytterligare en textstorlek. Textstorleken är tänkt för vägvisning med lysande lokaliseringsmärken som används över en körbana på motorväg i en tunnel. Synbarheten för trafikanten kommer inte påverkas. Tunneln kan minskas i höjd vilket medför minskade kostnader för tunnelbygget.

## 8 kap. Lokaliseringsmärken för vägvisning

Vi föreslår ytterligare vägmärken för vägvisning som får placeras över körbanan. De vägmärken som tillkommer är

- F9, *samlingsmärke för vägvisning*
- F16, *ökning av antal körfält*
- F17, *minskning av antal körfält*
- F18, *körfältsindelning på sträcka*
- F19, *väganslutning med accelerationsfält*
- F20, *väganslutning med separat körfält*
- F25, *körfält upphör*
- F26, *körfält avstängt*
- F32, *farligt gods.*

Fortfarande gäller bestämmelserna om vägmärkens minsta textstorlek. Vi har lagt till dessa eftersom Trafikverket och kommuner har påpekat att det finns ett behov av att kunna placera vägmärken ovanför körbanan. Orsaken är att det i vissa fall är platsbrist vid sidan av körbanan.

### *Variationer i storlek beroende på innehåll*

Följande vägmärken kan variera i storlek beroende på märkenas innehåll:

- F16, *ökning av antal körfält*
- F17, *minskning av antal körfält*
- F18, *körfältsindelning på sträckan*
- F19, *väganslutning med accelerationsfält*
- F20, *väganslutning med separat körfält*
- F25, *körfält upphör*
- F26, *körfält avstängt*
- F27, *trafikplatsnummer.*

Föreskrifter om vilka storlekar som ska användas för de vanligaste variationerna har efterfrågats. Vi har därför valt att komplettera dagens bestämmelser med dessa storlekar.



För att kunna upplysa trafikanter om att de har kommit fram till det de har vägvisats till ger vi förslag på att man även kan använda F10, *platsmärke*, för att ange en tätorts centrum, om det av förhållandena på platsen inte framgår att trafikanterna kommit dit.

### 9 kap. Lokaliseringsmärken för vägvisning av gång- och cykeltrafik

#### *Vägvisning av gång- och cykeltrafik – Alternativ 1*

När lokaliseringsmärken för vägvisning av gång- och cykeltrafik sätts upp ska textstorleken anpassas efter var gång- cykelbanorna finns. De minsta storlekar som får användas anges i tabell 1 nedan. Storlekarna som anges i tabellen är de som är föreskrivna i dag. Det som tillkommer är var dessa storlekar får sättas upp och att det är de minsta storlekar som får förekomma.

Tabell 1. Textstorlekar på vägmärken för vägvisning vid gång- och cykelbanor – Alternativ 1

Storlek	Väg eller bana	Minsta textstorlek
Mycket stor	-	0,15 meter i höjd
Stor	-	0,10 meter i höjd
Normal	Gång- och cykelbana utanför tätbebyggt område	0,08 meter i höjd
Liten	Gång- och cykelbana inom tätbebyggt område	0,06 meter i höjd
Mycket liten	Endast gångbana	0,03 meter i höjd

Att vi reglerar vilka minsta storlekar som får användas och på vilken väg eller bana storlekarna får sättas upp samt att texten får vara högst 0,15 meter hög kan medföra vissa kostnader för kommuner, Trafikverket eller andra väghållare. Kostnaden kommer av att vägmärken kan behöva bytas ut för att de är för små. Enligt Trafikverket är detta alternativ inte något problem för dem eftersom de alltid använder textstorleken normal eller liten<sup>1</sup>. Däremot kan kommuner och andra väghållare drabbas av vissa kostnader. Genomförda samråd har visat att kommunerna inte upplever det som ett stort problem.

Vi bedömer att detta alternativ är att föredra framför de andra alternativen.

#### *Vägvisning av gång- och cykeltrafik – Alternativ 2*

Ett annat alternativ är att textstorleken ska vara minst 8 cm och högst 15 cm i höjd på vägmärken för vägvisning på gång- och cykelbana. Denna storlek är oberoende av vägtyp. Om det finns särskilda skäl med hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö så kan storleken vara en annan.

<sup>1</sup> Trafikverkets publikation 2015:086, ”Krav för vägar och gators utformning”, ISBN 978-91-7467-744-7, 2015.

Vi bedömer att detta alternativ får samma ekonomiska konsekvenser som alternativ 1. Det som skiljer i detta alternativ är att kommuner, Trafikverket och andra väghållare får större frihet att själva bedöma vilka storlekar som ska användas. Alternativet motverkar dock syftet att föreskrifterna ska bidra till en enhetlig tillämpning av kommuner, Trafikverket och andra väghållare.

Vi bedömer att alternativ 2 inte är att föredra av de skäl som redogjorts för ovan.

### *Vägvisning av gång- och cykeltrafik – Alternativ 3*

Det tredje och sista alternativet är att vi inför allmänna råd som ger rekommendationer om vilka storlekar som bör användas. De allmänna råden anger måtten som bör användas enligt Tabell 2.

Tabell 2. Storlek beroende på vägtyp – Alternativ 3

Storlek	Vägens eller gatans typ	Minsta textstorlek
Mycket stor	-	0,15 meter i höjd
Stor	-	0,10 meter i höjd
Normal	Gång- och cykelbana utanför tätt bebyggt område	0,08 meter i höjd
Liten	Gång- och cykelbana inom tätt bebyggt område	0,06 meter i höjd
Mycket liten	Endast gångväg	0,03 meter i höjd

Detta alternativ påminner om alternativ 1. Enda skillnaden är att det görs i form av allmänna råd och inte i föreskriftsform. Allmänna råd är enligt 1 § författningssamlingsförordningen (1976:725) sådana generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende.

Allmänna råd är rekommendationer och därmed inte bindande utan ska vägleda kommuner, Trafikverket och andra väghållare. Alternativet får inga direkta konsekvenser men bedöms som mindre lämpligt än alternativ 1, eftersom alternativ 1 har relativt små konsekvenser.

### *Fler storlekar för F27, trafikplatsnummer*

Vi tillför storlekar för vägmärke *F27, trafikplatsnummer*, eftersom det tidigare har saknats.

### *Inget bemyndigande att föreskriva om F38, cykelled*

Transportstyrelsen bedömer att myndigheten inte har bemyndigade att föreskriva om namn på led som märks ut med vägmärke *F38, cykelled*. Det innebär att dessa bestämmelser kommer att upphöra att gälla.

**10 kap. Lokaliseringsmärken för upplysning om allmänna inrättningar m.m.**

För att vägleda beslutsmyndigheter om när vägvisning ska kunna medges till olika inrättningar så tillför vi allmänna råd om vad som kan anses vara en allmän inrättning.

Följande är exempel på allmänna inrättningar:

- akutsjukhus
- bibliotek
- brandstation
- busstation
- domstolshus
- flygplats
- industriområde
- järnvägsstation
- kommunalhus
- polishus
- skola
- tandvårdscentral
- tullstation
- vårdcentral
- återvinning

Förbudet att sätta upp vägmärke G3, *radiostation för vägtrafikinformation*, någon annanstans än inför en tunnel tas bort. Vi finner inga skäl till att behålla detta förbud.

Storleksbestämmelser för vägmärke G10, *handelsområde*, tillkommer. Närmare bestämmelser om storlek saknats eftersom G10, *handelsområde*, har tillkommit genom ändringar i vägmärkesförordningen.

**11 kap. Lokaliseringsmärken för upplysning om serviceanläggningar m.m.**

Vi föreslår att det ska ställas ytterligare krav för att få vägvisa till en serviceanläggning. Bland annat ställs kravet att anläggningen ska vara öppen ett visst antal timmar per vecka, beroende på vad som kan förväntas av anläggningens art.

Vi föreslår även allmänna råd som ger exempel på vilka typer av anläggningar som kan anses vara en serviceanläggning.

Följande är exempel på vad som kan vara en serviceanläggning:

- bensinstation
- butik
- camping
- däckverkstad
- gårdsbutik
- hotell
- laddstation
- restaurang
- rum och frukost
- servering
- stugby
- vandrarhem
- verkstad

Vad gäller vägmärke H1, *informationsplats*, så tar vi bort kravet på att det endast får sitta på platser där det finns aktuell information. Att kontrollera om informationen är aktuell vid en utplacering eller kontroll av vägmärken anses vara svårt.

I anslutning till bestämmelserna för H5, *servering*, införs allmänna råd till 2 kap. 24 § vägmärkesförordningen. Enligt vägmärkesförordningen anger märke H5 sådana anläggningar som serverar drycker och enklare maträtter. I de allmänna råden ger vi exempel på vad som kan räknas som enklare maträtter för att underlätta bedömningen av om anläggningen är en servering eller om den är en restaurang, som i stället märks ut med H6, *restaurang*.

Föreskrifterna till H27, *laddstation*, ändras så att det blir tydligare att vägvisning kan ske till en laddstation när laddstationer är ovanliga på orten. Det innebär att det blir något lättare att vägvisa till laddstationer, vilket motiveras med att ökad användning av elbilar och laddhybrider kan bidra till att samhället uppnår målet med en fossilfri fordonsflotta år 2030.

### **15 kap. Tilläggstavlor**

Nya storlekar tillkommer för vissa tilläggstavlor på grund av att det saknas föreskrifter om storlekar för vissa varianter. Se avsnittet om generella ändringar på sidan 8.

### **16 kap. Andra anordningar för anvisningar för trafiken**

Storlekstabellen för anordningen X2, *markeringsskärm för hinder*, tas bort och ersätts med motsvarande text som till X3, *markeringsskärm för sidohinder, farthinder m.m.* Detta görs för att öka möjligheten att anpassa anordningen till rådande förhållande på platsen där den ska användas.

Vi föreslår även att anordningen X6, *särskild varningsanordning*, ska sättas upp på ett avstånd mellan 150 meter och 400 meter före det man vill varna för, när den högsta tillåtna hastigheten på vägen eller gatan är 70 kilometer per timme eller högre. Används anordningen på en väg eller gata där den högsta tillåtna hastigheten är under 70 kilometer per timme ska den sättas upp minst 50 meter före. Anordningen ska alltid vara placerad på höger sida i färdriktningen på vägen eller gatan.

#### **17 kap. Tecken av vakt**

För tecken av vakt V1, *stopp*, har vi tillfört bestämmelser som förtydligar vad som gäller när tecknet används tillsammans med vägmärket C34, *stopp av angiven anledning*. Vägmärket ska i dessa situationer minst ha storleken liten, det vill säga vara minst 45 cm i diameter.

#### **18 kap. Säkerhetsanordningar i korsningar med järnväg eller spårväg**

Kapitel 18 omfattar bestämmelserna från Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1989:116) om bomanläggningar i plankorsningar.

#### **Övergångsbestämmelser**

Eftersom de nya föreskrifterna ändrar vissa bestämmelser om vägmärken som redan är uppsatta så kommer vägmärken att behöva bytas ut.

Genom att det införs övergångsbestämmelser i föreskrifterna kan vägmärken bytas ut över tid i samma takt som det är planerat med underhåll av vägmärken. Från och med år 2030 får inte vägmärken med andra utseenden eller storlekar än de som anges i de förslagna föreskrifterna användas.

#### **3.4. Regleringsalternativ som inte är realistiska**

Följande avsnitt beskriver regleringsalternativ som vi bedömer som orealistiska.

#### **Detaljerad kategorisering av viss vägvisning**

Vi avstår från att reglera vad de olika kategorierna för vägvisning ska vara för att lämna viss flexibilitet i regelverken. Vi anser att det inte är realistiskt att införa specifika bestämmelser eftersom detta skulle medföra mindre flexibilitet i våra föreskrifter.

#### **Föreskrifter om höjd på vägmärken för vägvisning**

Vi har fått önskemål om att föreskriva att om några av vägmärkena F3, *tabellorienteringstavla*, F5, *vägvisare* och F6, *tabellvägvisning*, sätts upp tillsammans så ska de ha samma höjd.

Dessa bestämmelser är inte realistiska att införa eftersom de varken kommer att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten eller trafikanternas förståelse

av gällande trafikregler. Att behöva byta ut en stor mängd vägmärken bara för att anpassa höjden på dem kommer att medföra stora kostnader utan någon påvisbar nytta.

#### **Variant av trafikplatsnummer**

Vi har fått förslag på att ta fram varianter för vägmärket F27, *trafikplatsnummer*. Det handlar om att spegelvända symbolen i märket så att det går att anpassa märket efter avfartens riktning, se figuren nedan. Det är dock inte möjligt eftersom det inte finns bemyndigande för det. Dessutom sätts vägmärket upp tillsammans med eller i lokaliseringsmärken som i sin tur visar riktningen för trafikanterna.



Figur 1. Spiegelvänd symbol

#### **Annan anordning X6, särskild varningsanordning på fordon i rörelse**

Anordning X6, *särskild varningsanordning*, är det enda vägmärke eller anordning som får användas av alla och envar. Transportstyrelsen har fått önskemål om att anordningen ska kunna användas på fordon i rörelse. Anordningen ska enligt föreskrifterna vara placerad minst 150 meter före den plats där framkomligheten är begränsad när den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer per timme eller högre eller på lämpligt avstånd före där hastigheten är lägre. Vi gör bedömningen att det inte är lämpligt att sätta anordningen på ett fordon i rörelse eftersom det är en anordning som ska användas för att förbereda trafikanten på att de närmar sig en plats där det finns någon form av hinder.

#### **Varningsmärke C27, förbud mot omkörning**

Vi har även sett över möjligheten att få sätta upp ytterligare vägmärken på fordon i rörelse, bland annat C27, *förbud mot omkörning*. Det krävs dock lokala trafikföreskrifter eller föreskrifter för att få sätta upp det märket, och enligt vår mening är det inte möjligt att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om förbud mot omkörning av fordon vars geografiska position ändras under färd. Något behov av en sådan utmärkning finns därför inte.

#### **4. Vilka är berörda?**

Föreskrifterna och de allmänna råden riktar sig framför allt till väghållningsmyndigheter, det vill säga kommuner och den statliga väghållningsmyndigheten Trafikverket samt till länsstyrelsen, som dock inte är en väghållningsmyndighet. De berörs av beslut om och utmärkning av föreskrifter. Länsstyrelsen berörs även utifrån att bestämmelserna ska ligga

till grund för deras beslut i bland annat överklagningsärenden om lokala trafikföreskrifter. Även entreprenörer som utför utmärkning och underhåll av vägmärken berörs, och indirekt kommer allmänheten, det vill säga trafikanterna, att påverkas på längre sikt.

Sveriges kommuner och landsting (SKL) är den branschorganisation som företräder alla kommuner och landsting i Sverige. Totalt finns 290 kommuner som ansvarar för lokala trafikföreskrifter i landet.<sup>2</sup> Kommunen är den myndighet som har hand om vägnäten inom tätbebyggt område och inom respektive kommun. Trafikverket är den myndighet som tar hand om de allmänna vägar som inte är kommunala.

I Sverige finns 98 500 kilometer statliga vägar där Trafikverket är väghållningsmyndighet, 41 600 kilometer kommunala vägar där kommunen är väghållningsmyndighet och 76 300 kilometer enskilda vägar med statsbidrag. Det finns även ett stort antal enskilda vägar utan bidrag.<sup>3</sup>

Länsstyrelsen överprövar kommunens beslut om lokala trafikföreskrifter vid ett eventuellt överklagande. Transportstyrelsen är tredje och sista instans.<sup>4</sup> Eftersom ett överklagningsärende handlar om lokala trafikregler som ska ha stöd i trafikförordningen och därmed i de föreslagna föreskrifterna påverkas även länsstyrelserna av dessa bestämmelser. Länsstyrelserna berörs även när de prövar frågor om lokala trafikföreskrifter eller överprövar beslut om vägvisning.

Företag som kan påverkas av de föreslagna föreskrifterna och allmänna råden är sådana som arbetar med vägmärken, alltså både tillverkare och entreprenörer som monterar eller underhåller vägmärken.

---

<sup>2</sup> [www.skl.se](http://www.skl.se), ansvarig utgivare är Sveriges kommuner och landsting, sidan besöktes 2017-02-17.

<sup>3</sup> [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), ansvarig utgivare Trafikverket, sidan besökt 2017-06-02.

<sup>4</sup> 15 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276).

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Föreskrifterna bedöms inte få någon påverkan av betydelse för företag. Förhoppningen med de nya föreskrifterna och allmänna råden är att de ska bidra till en tydligare vägledning och en ökad förståelse för hur vägmärken, symboler och tilläggstavlor ska användas och vilka storlekar de ska ha.

### 5.2. Medborgare

På kort sikt kommer medborgare inte att uppleva någon större förändring. På längre sikt kommer föreskrifterna att leda till en mer likvärdig utmärkning av trafikbestämmelser i landet.

### 5.3. Enskild vägs ägare

De nya föreskrifterna och allmänna råden bedöms även göra det lättare för ägare av enskilda vägar som blir mer enhetlig över hela landet och som trafikanterna förstår. Vi bedömer att de nya bestämmelserna inte kommer att medföra några ökade kostnader för ägare av enskilda vägar.

### 5.4. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringen kommer medföra att kommunerna och Trafikverket får bättre vägledning i arbetet med trafikföreskrifter och utmärkningen av dessa. Förhoppningen är att det ska leda till en enhetlig utmärkning av trafikregler som i sin tur kommer att leda till en bättre trafikmiljö med en större igenkänning för trafikanterna.

Vi bedömer att både statliga myndigheter och kommuner kommer att få ökade kostnader i och med de förslagna föreskrifterna och allmänna råden. Som vi ser det så tillkommer inga nya krav men kraven blir tydligare, vilket medför att man på vissa platser kan komma att behöva ändra eller komplettera utmärkningen.



### **5.5. Externa effekter**

På sikt kommer de föreslagna bestämmelserna att medföra att trafikrummet blir mer enhetligt över hela landet. Detta kommer förmodligen leda till att osäkerheten hos trafikanterna minskar och därmed påverkas trafiksäkerheten på ett positivt sätt.

Vi bedömer att bestämmelserna inte kommer att påverka miljön negativt vare sig vad gäller utsläpp, buller eller infrastrukturslitage.

### **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Förslaget till nya föreskrifter och allmänna råd är överförda från andra gällande författningar. Vi bedömer därför att det inte kommer medföra några större konsekvenser. De ändringar som har gjorts består framför allt av språkliga justeringar samt ändring av strukturen. På det stora hela kommer författningen bli enklare att använda, vilket kommer att bidra till en enhetlig utmärkning av vägmärken och andra anordningar. Vi anser att de föreslagna ändringarna är att föredra framför att arbeta med informationsinsatser eller alternativet att låta det vara som i dag. Trafikverket, SKL och ett flertal kommuner har efterfrågat dessa förändringar och Transportstyrelsen delar deras uppfattning att bestämmelserna behöver sammanställas i en ny författning.

### **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsens bemyndiganden att besluta föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar finns i 1 kap. 9 §, 2 kap. 5, 12, 17 och 20 §§ och 8 kap. 1 § vägmärkesförordningen (2007:90) samt i 10 kap. 13 a § trafikförordningen (1998:1276).

### **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Vi anser att de föreslagna bestämmelserna går hand i hand med de internationella åtaganden vi har förbundit oss till i FN:s konventioner om vägtrafik samt vägmärken och signaler.

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Transportstyrelsen bedömer att särskild hänsyn inte behöver tas till tidpunkt för ikraftträdandet av föreskrifterna. Information behöver däremot ges till väghållningsmyndigheterna. Transportstyrelsen avser att informera om de nya reglerna bland annat i vårt nyhetsblad om trafik- och vägnyheter. Nyhetsbladet riktar sig främst till de som arbetar med trafikfrågor i en kommun, på någon av Trafikverkets regioner, på länsstyrelsen eller inom polisen.

Informationsinsatser behöver även göras till intresseorganisationer för markägare och företag som bedriver parkeringsövervakning enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

## **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Föreskrifterna och de allmänna råden kommer att leda till en enhetlig och tydligare utmärkning av trafikregler i hela landet, vilket gör att trafikanter känner igen sig och förstår utmärkningen av trafikregler oavsett var i landet de befinner sig. Det leder i sin tur till bättre framkomlighet och tillgänglighet.

## 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Bestämmelserna förväntas vägleda vägghållningsmyndigheterna till att skapa en bättre och tydligare trafikmiljö. Föreskrifterna och de allmänna råden kommer att leda till ökad trafiksäkerhet genom att trafikregler kommer att märkas ut på ett tydligare och enhetligare sätt.

### C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	De nya bestämmelserna ger bättre vägledning vid tillverkning av vägmärken och anordningar samt vid utmärkning av trafikregler.	-	-	-
<b>Medborgare</b>	Föreskrifterna och de allmänna råden kommer att leda till en enhetlig och tydligare utmärkning av trafikregler i hela landet, vilket gör att trafikanter känner igen sig och förstår utmärkningen av trafikregler oavsett var i landet de befinner sig.	-	-	-
<b>Staten m.fl.</b>	Kommuner, Trafikverket och enskild vägs ägare får tillgång till bestämmelser som ger bättre vägledning vid utmärkning av trafikregler.	-	-	-
<b>Externa effekter</b>	På sikt kommer bestämmelserna att leda till ett mer enhetligt utmärkande av trafikregler, vilket kommer att öka trafiksäkerheten.	-	-	-
<b>Totalt</b>	Bestämmelserna kommer att leda till tydligare utmärkning av regler och på sikt en ökad trafiksäkerhet.	-	-	-

## **D. Samråd**

Vi hade ett tidigt samråd med Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket, Stockholms kommun och Håbo kommun. Samrådets syfte var att samla in synpunkter och beskrivningar av problem med de befintliga bestämmelserna. Vi har även diskuterat formuleringarna till föreskrifterna och de allmänna råden.

Myndigheten har även samrått med Trafikverket enligt 8 kap. 2 § vägmärkesförordningen (2007:90). Detta samråd genomfördes den 14 november 2017 i Borlänge.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Utredare  
Lars Hammar  
lars.hammar@transportstyrelsen.se  
010-495 55 27

Niclas Nilsson  
niclas.nilsson@transportstyrelsen.se  
010-495 57 31

Kristofer Elo  
kristofer.elo@transportstyrelsen.se  
010-495 57 71

Jurist  
Jonas Malmstig  
jonas.malmstig@transportstyrelsen.se  
010-495 56 85