

Transportstyrelsens föreskrifter[och allmänna råd](TSFS [2019:??](#)) om vägmärken och andra anordningar

Remissammanställningen är uppbyggd genom att redogöra för synpunkter kopplat till respektive paragraf i föreskrifterna. Överlag är de synpunkter som inkommit härledning till att remissinstansen har frågor som besvaras i andra författningar till exempel vägmärkesförordningen. Andra synpunkter avser smärre justeringar av karaktären skrivfel eller paragraf som inte först in från Vägverkets föreskrifter i ämnet.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Länsstyrelsen i Kronobergs län, Kalmar kommun, Svalövs kommun och Länsstyrelsen i Kalmar län		Avstår från att yttra sig eller att lämna synpunkter	
Kommunerna: Hagfors, Hallsberg, Umeå, Boden, Växjö, Jönköping, Botkyrka, Eslöv, Kungälv, Bjurlöv, Eskilstuna och Sundbyberg Länsstyrelserna i följande län: Södermanland, Stockholm, Örebro, Västerbotten, Jämtland, Blekinge, Gävleborg och Östergötland. Polismyndigheten. Svenska Vägmarkeringsföreningen		Ställer sig positiv till förslaget eller har ingen erinran eller synpunkter	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sundbybergs kommun	synpunkter på annat	Det vore önskvärt att vägmärke och möjlighet att besluta om lokala trafikföreskrifter om cykelgator omfattas av Transportstyrelsens nya föreskrifter	Cykelgator finns inte definierat i författning.
Uppsala kommun	synpunkter på annat	Kommunen bedömer att det, trots de allmänna råden, finns en relativt stor variation i kunskap hos handläggare i kommunerna och att tillämpningen av vägmärken och andra anordningar därmed kan bli tämligen olika, trots den nya föreskriftens upplägg. Kommunen anser därför att Transportstyrelsen bör hålla informationstillfällen/utbildningar om innebörden av formuleringarna i förordningen och föreskriften, hur de ska läsas och förstås. Dessa tillfällen kan även vara lämpliga för genomgång och diskussion av ärenden som prövats av Transportstyrelsen.	Transportstyrelsen delar Uppsala kommuns uppfattning om att det är stor variation på kunskap bland landets väghållare. Transportstyrelsen avser ta fram en plan för hur information bäst sprids om våra föreskrifter inom trafikregleringsområdet.
Linköpings kommun	Synpunkter på annat	Önskemål om företeckning där det framgår vilka vägmärken som kräver lokala trafikföreskrifter och vilka vägmärken som är väghållare beslut.	Framgår av dessa föreskrifter vilka märken som inte behöver föreskrifter enligt 1 kap. 9 § vägmärkesförordningen. Vad som får beslutas enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen (väghållarbeslut) framgår av paragrafen.
Linköpings kommun	Synpunkter på annat	Vägmarkering för cykelpassage och cykelöverfart, M16, bör ändras.	Dessa föreskrifter avser inte vägmarkeringar. Ändringar av vägmarkeringar på den nivå Linköpings kommun avser är på förordningsnivå.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Riksförbundet Mobil Fritid	Synpunkter på annat	Bör kanske vägmärket D 6 tas bort och att man i fortsättningen endast använder systemet med D 7 så att vi får delade vägbanor för gående och cyklister?	Det är upp till respektive väghållare att använda de märken som finns i förordningen. Väghållaren har även ett stort ansvar för hur vägar och gator utformas.

<p>Privatperson</p>		<p><u>Omfattning, överblick, åtkomst</u> Materialet är aningen svårgreppbart p.g.a. sin omfattning och något svårtolkade struktur, vilket bl.a. föreslås leda till enkelt läsbara tabeller som märkesvis kan ange storlekar, kombinations- och placeringsalternativ. I vardagligt arbete kan knappast förväntas att ens arbetsledande personal skall ha fullgod kompetens och uthållighet att kolla alla sökmöjligheter som redovisat förslag erbjuder. Låt gärna föreskriftsförslaget i stort få bibehålla föreslagen struktur men erbjud samtidigt lätthanterliga och snabblästa översikter för vardaglig tillämpning. Sker inte detta är det uppenbart att bibehållen risk för slarvig eller felaktig tillämpning återigen och under lång tid kommer att behärska den medelmåttiga eller felaktiga tillämpningen som föreskrifterna syftar till att undanröja. Vidare borde självklara och onödiga upprepningar kunna undvikas, inte minst för att minska risken för läsarens brist på uthållighet. Exempel på sådana upprepningar av självklarheter med generell täckning är ”om det inte innebär fara för trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön”.</p> <p><u>Samordning mellan regelverk mm</u> TRV har nyligen sjösatt ytterligare ett revideringsförslag gällande VGU. Det skulle vara överraskande och glädjande om samordningen mellan TS och TRV i detta sammanhang har nått en nivå som tyder på harmoniskt samarbete mellan myndigheterna. Har så inte skett kan</p>	<p>Föranleder ingen åtgärd. Dessa föreskrifter har band annat remitterats till Trafikverket som inkommit med svar. Trafikverket har även ingått i en extern arbetsgrupp.</p> <p>VGU är en handbok som vänder sig till Trafikverket själva och är inte juridiskt bindande på det sätt som gäller för dessa föreskrifter.</p>
---------------------	--	--	---

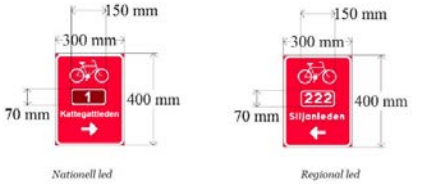
		<p>förväntas ett fortsatt mångårigt förhållande präglat av olikartade tolkningar och därmed bristande eller felaktig uppsättning och utformning av vägmärken liksom fel i samspelet mellan vägmärken och vägmärkingar vilket hittills till viss del förefaller vara av stundtals underordnat intresse. Förhållandet blir ytterligare svårpåverkat genom många kommuners oförmåga att följa nationella regelverk (hittills svårtydda, svårgripbara eller motsägelsefulla?) eftersom man i stor utsträckning förlitar sig på konsulter och entreprenörer med s.k. kompetens bättre än kommunens egen.</p> <p><u>Kompetenskrav, info/utbildning, tillsynsansvar</u></p> <p>Bristen på reglerade former för kompetenskrav för utövare är avgörande för lojalitet gentemot regelverken. Inom teknikområdet APV har ändå vissa försök att skärpa kraven med viss framgång åstadkommit, låt vara att vissa kompetens-trösklar ännu är tämligen ihåliga eftersom det fortfarande är möjligt att närmast sova sig igenom erbjuden utbildning. Förhållandet med bristande info gällande förändringar i TrF och VMF som konsekvens av svag resurstilldelning är närmast genant.</p> <p>Så länge tillsynsansvaret är obemannat och gransknings- och besiktnings-funktioner i fråga om nybyggnad av väg och vägdrift inte kompetensprövas kan påtagliga förbättringar inte förväntas. Att TS i hög grad är begränsad till besvärshandlingen för kontakter med</p>	
--	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>problemställningar inom vägtrafiken, s.k. trafikmiljöärenden etc., är förutsättningarna för regelefterlevnad bland väghållarna starkt försvagad. Som exempel på detta kan följande klipp ur väglagen (197:948) vara till stöd eftersom det visar sig svårt att få redovisning av här ingående tillsynsåtgärder:</p> <p>6 § Trafikverket handhar väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommunernas väghållning.</p> <p>Vem granskar tillsynsmyndigheten?</p>	

<p>Tyréns</p>		<p>NYA VÄGMÄRKEN Även om remissen handlar om nuvarande vägmärken finns det utifrån de uppdrag som vi kommer i kontakt med behov av nya vägmärken. Vi visade tidigare exempel på cykelhuvudled. Två andra är ett märke som innebär resecentrum, dvs en bytesplats mellan tåg och buss. Ett sådant märke kunde se ut som exemplet, dvs att man sätter ihop märke G6 och G7 med innebörden</p> <p>RESECENTRUM <i>Knutpunkt mellan tåg, tunnelbana, spårväg, regional-, fjärrtrafik och/eller lokalbusstrafik. I resecentrum bör det finns service för resenärer som biljettförsäljning, toalett, café, restaurang mm. Märket får sättas upp tidigare än som anges i 8 kap. 5 §. (VVFS 2007:305)</i></p> <p>NY TILLÄGGSTAVLA Där dubbelriktade cykelbanor korsar en väg som har väjningsplikt finns det ibland behov om att kunna upplysa bilisten att det kommer cyklister i båda riktningarna. Det skulle vara med en tilläggstavla som informerar om detta, någon som finns i andra länder.</p> <p>VARIANT PÅ A16 VARNINGSMÄRKE FÖR CYKLANDE OCH MOPEDFÖRARE. Vi ser en brist i att det inte finns ett vägmärke som kan användas vid utfart från garage där den korsar en cykelbana. Mycket vanligt i tätort. Märket skulle kunna vara en variant av märke A16 med användningen enligt exemplet.</p>	<p>Ändringar av den karaktär som föreslås är på förordningsnivå. Föranleder ingen åtgärd.</p>
---------------	--	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Slutligen tycker vi de exempel som finns i slutet är mycket bra. Då det finns en generationsväxling behövs det mer exempel på hur man kan och bör sätta upp vägmärken så att regelverket och syftet efterlevs.	
Privatperson		Varför ska denna finnas kvar när det finns slutmärke för c 40 märkena? Vet att den funnits med jättelänge, då är det fortfarande fanns telefoner utplacerade vid taxiplatser, men vad är anledningen? E 23 Taxi Samma fråga, vad är anledningen till att denna ska finnas kvar?	Ändringar av den karaktär som föreslås är på förordningsnivå. Föranleder ingen åtgärd.

Falukommun	Inte kopplat till någon paragraf	<p>Falukommun saknar konsekvensutredning, sidan 18, angående att Transportstyrelsen saknar bemyndigande för att föreskriva om namn på led som märks ut med vägmärke F38, cykelled. Enligt vägmärkesförordningen får vägmärke F 38 färgsättning variera, medan vägverkets författningssamling VVFS 2007:305 9kap. 4§ får på vägmärke F38 ledens namn anges.</p> <p>Falukommun har följt vägverkets författningssamling på flertalet cykelleder inom kommunen och infogat namn på vägmärke F38 som längs Runnleden. Vi vill på detta sätt uppmärksamma den betydande ekonomiska konsekvensen detta får för Falukommun när dessa vägmärken ska ersättas med nytt vägmärke samt ledens namn infogas på en tilläggstavla. Upphörandet av vägmärket påverkar även</p>	Transportstyrelsen har gjort bedömningen att vi saknar bemyndigande att föreskriva om namn på led som märks ut med vägmärke <i>F38, cykelled</i> .
------------	----------------------------------	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Sverigeleden som passerar alla landskap i Sverige utom Gotland. Vilket visar vilken ekonomisk konsekvens detta får inte bara för Falu kommun.</p> <p>I Trafikverkets rapport "cykelleder för rekreation och turism" från 2017 i avsnitt 4.3.1 hänvisar Trafikverket hur vägmärket F38 bör se ut enligt bild nedan vilket visar att både lednumret och/eller namnet på leden infogas i vägmärke.</p> <p>Falu kommun önskar att möjligheten till att infoga ledens namn på skylt F38 utreds av berörd myndighet inom en snar framtid.</p> <div style="text-align: center;">  </div>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SVEVIA	Inte kopplat till någon paragraf	Idag är många vägrenar så smala så att vi av utrymmesskäl inte kan framföra och placera varningsfordon på ett trafiksäkert sätt. När vi istället måste markplacera vägmärke F25 stämmer avståndet bara när det intermittenta arbetet börjar. Därför är vårt förslag att avståndet även får anges med vägmärke T1, <i>sträckans längd</i> .	Hur vägar utformas är en fråga för väghållarna. Var ett körfält upphör kan omöjligen utgöra en sträcka. Körfält upphör alltid på en given plats. Utmärkning med T1, <i>sträckans längd</i> , kan således inte användas enligt förslaget.
Göteborgs kommun	Inte kopplat till någon paragraf	Mer allmänna råd eller exempel på många ställen. Det finns stora variationer i väghållarnas kunskapsnivåer om regler för utmärkning med vägmärken och andra anordningar. När det saknas reglering eller vägledning inom vissa områden kan väghållarna tillämpa olika lösningar i olika delar av landet. Väghållarna behöver därför ökad kunskap och ytterligare stöd i arbetet med vägmärken och andra anordningar. För att höja kunskapsnivån krävs mer insatser från Transportstyrelsen. Det gäller sådant som mer allmänna råd eller exempel på fler ställen i föreskrifterna (jämför ”gröna pärmarna”). Transportstyrelsen kan också arrangera regelbundna informationsträffar som innehåller information och ger möjlighet till dialog med berörda myndigheter.	Transportstyrelsen delar Göteborgs kommuns uppfattning om variationer i kunskapsnivåer. Utgångspunkten med detta föreskriftsarbete har varit att föra samman flera föreskrifter inom samma område till en författning och att göra den till en författning meddelad av Transportstyrelsen för att underlätta och möjliggöra konsoliderade versioner. Som framgår av konsekvensutredningen anser vi att det är svårt att tillgodose sig informationen när denna är spridd i flera myndigheters författningssamlingar. Transportstyrelsen avser ta fram en plan för hur information bäst sprids om trafikregleringsområdet.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	Inte kopplat till någon paragraf	<p>11 kap. Lokaliseringsmärken för upplysning om serviceanläggningar m.m.</p> <p>Märke H11 nämns inte få en förändring, men detta vägmärke eller annat i gruppen borde finnas för camping enbart för tält. De campingarna kanske inte finns, eller bedöms inte behöva ett vägmärke? Idag står: "Märket anger en anläggning som tillhandahåller platser för såväl tält som fordon med bostadsutrymme."</p>	Något märke för enbart tältplats finns inte i förordningen. Transportstyrelsen känner inte till att det som gäller idag skulle utgöra några problem för vägtrafiken.
Trafikverket	1 kap. 2 §	Enligt konsekvensbeskrivningen har definitioner av viktiga begrepp som inte finns definierade i lag eller förordning lagts till. Vi kan inte hitta dessa definitioner.	I Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar saknades hänvisning till lag och förordning om vägtrafikdefinitioner. Se även 7 kap. 2 § i föreskrifterna

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svartöns Infrakonsult	1 kap. 2 §	<p>Fordon i rörelse är inte definierat och det "undantag" om att varningsmärken med flera märken som får vara uppsatta på fordon i rörelse inte behöver sättas upp före fordonet eller att vara uppsatta dubbelsidigt (vid >1 körfält i samma riktning framgår inte i någon förordning. Vi ser ofta Trafikverket många olika tolkningar om förvarning av fordon i rörelse.</p> <p>- Föreslag, Förklarande text som angavs i TSVFS 1987:17 bör revideras och anges i denna förordning för att undvika olika tolkningar.</p>	<p>Framgår av ordets allmänna betydelse. Den hänvisning som sker till förordningen om vägtrafikdefinitioner ger ledning om begreppet i den del som avser stannande och parkering.</p> <p>Trafikverket har möjlighet att ställa ytterligare krav genom handböcker eller annat sätt.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun	1 kap. 4 §	<p>1 kap. § 4</p> <p><i>Vägmärken får ha mindre storlek än vad som anges i de här föreskrifterna, om förhållandena på platsen kräver det och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.</i></p> <p>Det bör även regleras huruvida vägmärken får ha större storlek än vad som anges i föreskrifterna.</p>	<p>I storleksangivelser anges minsta storlek, det står väghållaren fritt att använda större storlekar. Skulle märke som saknar ”större” storlek behövas kan väghållaren med fördel titta på andra liknande märken och storlekar för dessa.</p> <p>1 kap. 3 § vägmärkesförordningen</p> <p>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.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svepark	1 kap. 4 §	<p>Trafikmärkenas storlek, en allmän uppmaning att inte i större utsträckning än nödvändigt tillåta användning de minsta storlekarna av skyltar.</p> <p>Alltför ofta ser vi att mycket små skyltar innebär större risk för att inte uppmärksamma nödvändig skyltning. Detta gäller ofta på den mark som omfattas av den civilrättsliga lagstiftningen. Alltför ofta önskar fastighetsägare att skyltning ska vara "diskret". Diskret kan ofta betyda att det bli otydligt.</p>	<p>I kap. 3 § vägmärkesförordningen</p> <p>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.</p> <p>Storleken regleras för respektive märke.</p> <p>I 3 § lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering anges följande. Kontrollavgift får tas ut endast om parkeringsförbudet eller parkeringsvillkoren tydligt har tillkännagetts genom skyltning på platsen. Skyltningen skall utföras med vägmärken. Markägaren bör därför utgå från de storlekar som anges i föreskrifterna.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun	1 kap. 5 §	<p>1 kap. § 5</p> <p><i>Vägmärken som är infogade i andra vägmärken får ha andra mått än de som anges i dessa föreskrifter.</i></p> <p>Det föreslås att paragrafen förtydligas ytterligare. Det framgår ingen begränsning om antalet infogade märken, vilket kan inverka på trafiksäkerheten. Det kan även bli svårt att urskilja märkena utifrån form.</p>	<p>Om väghållaren tror att trafikanten inte kommer kunna tillgodose sig den information vägmärket är tänkt att ge bör en alternativ lösning väljas.</p> <p>Väghållaren ska beakta bland annat det som anges i 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen. 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.</p>
Svartöns Infrakonsult	1 kap. 7 §	<p>- Förslag, på eventuellt tillägg. När fordon ställs upp stillastående gäller övriga bestämmelser i dessa föreskrifter.</p>	<p>Ingen åtgärd bedöms vara nödvändig. Föreskrifterna ska tillämpas vid all användning av vägmärken.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	1 kap. 7 §	...fordon i rörelse.... Stillastående fordon kan teoretiskt alltså visa annan storlek men med iakttagande av 3§ i Vägmärkesförordningen?	<p>Nej, respektive märke har storlekar bestämda i en av de inledande paragraferna till respektive märkestyp.</p> <p>Det är i huvudsak myndigheter som beslutar om användning av vägmärken i enlighet med 1 kap 6 § vägmärkesförordningen.</p> <p>Väghållaren ska beakta bland annat det som anges i 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen.</p> <p>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.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	1 kap.8 §	<p>Definiera färg/kulör med koordinater, förslagsvis motsvarande sämsta godtagbara i driftskedet, ange mätmetod.</p> <p>Definiera vad som anses som reflekterande, förslagsvis motsvarande sämsta godtagbara i driftskedet, ange mätmetod</p> <p>Använd inte formuleringar typ ” reflexmaterial som är godkänt för vägmärken”; reflexmaterial, är byggprodukter och ska vara CE-märkta mot gällande produktstandard från CEN eller mot ETA upprättad enligt EAD från EOTA, nationella godkännanden får inte förekomma, VMF är föråldrad.</p> <p>Ange gärna att vägvisning för GC inte behöver/ska vara reflekterande.</p>	<p>Nej, detta krav är och ska vara funktionsbaserat. Det är för närvarande upp till väghållaren att kravställa, Transportstyrelsen kan komma att föreskriva om detta i andra föreskrifter.</p>
Privatperson	1 kap. 9 §	Vad menas med i ”mindre omfattning avvika”?	<p>Den behöver inte vara identisk som märkets utseende i förordningen. Exempelvis kan det vara svårt att få lysande vägmärken att vara exakt lika som i förordningen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	1 kap. 10 §	Vi är tacksamma för möjligheten att kunna märka ut föreskrifter med särskilda trafikregler med kortare giltighetstid än en minut. Vi har dock fortfarande behov av möjlighet att tillfälligt sänka hastighetsbegränsningen vid en korsning när det kommer fordon från en anslutande väg. Hastighetsbegränsningen får en högre acceptans om den bara gäller när det finns fordon i närheten vilket är under en minut.	Hastighetsbegränsningar beslutas vanligen av kommunen eller länsstyrelsen och detta sker genom särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter eller föreskrifter. Det Trafikverket har behov av hindras således inte av formuleringen i 1 kap. 10 §.
Svartöns Infrakonsult	1 kap. 10 §	I första meningen framgår att alla märken och andra anordningar ska vara "lysande" i en minut. I andra meningen framgår att märken som är föreskrivna eller visar en bestämmelse kan vara uppsatt en kortare tid... Men som en konsekvens innebär det att andra vägmärken och anordningar måste lysa i minst en minut. - Förslag Skriv om andra meningen så att det gäller även övriga märken och anordningar.	Revideras i första meningen i 1 kap. 10 §. Avsteg från detta får endast ske om det avser utmärkningen av särskilda trafikregler.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	1 kap. 10 §	Bör skrivas så det är lättare att förstå. I praktiken betyder det bl.a. att ett dynamisk ”vävningsskilt” är tillåtet. Svårt att förstå för den oinvigde!	1 kap. 10 § föreskriver att vägmärken och tilläggsavlor samt andra anordningar för anvisningar för trafiken ska vara uppsatta minst en minut. Detta avser således alla märken och anordningar. Avsteg från detta får endast ske om det avser utmärkningen av särskilda trafikregler.

<p>Stockholms kommun Trafikverket</p>	<p>1 kap. 12 §</p>	<p>1 kap §12</p> <p>Placering i höjd- och sidled</p> <p>Eftersom stadens ambition är att öka såväl antalet cyklister som gående så behöver utrymmet för dessa trafikslag utökas. Cykelplanen som anger riktlinjerna för standardmått för de mest prioriterade cykelstråken anger breddmått från 5 meter för en dubbelriktad gång- och cykelbana. Utöver utrymmet för fotgängare och cyklister behövs ett utrymme för vägmärket med ett skyddsavstånd från körbana om minst 0,5 meter (enligt reglerna för Vägars och Gators utformning ,VGU). Det behövs även ett skyddsavstånd mellan vägmärke och cykelbana. För stadens del skulle en ökning av sidledsplacering av vägmärken från 4 meter till minst 6 meter medföra en större flexibilitet i stadsplaneringen då märkena kan placeras i gång- och cykelbanans bakkant. Som tidigare skrivits om att gatorna inte blir bredare än vad de är idag skulle ett utrymme om ytterligare cirka en meter kunna användas mer effektivt så som bredare gång- och cykelbanor.</p>	<p>Vi har inget underlag som talar för att trafikanter idag skulle ha en större förmåga att uppfatta vägmärken än när de föreskrifter som föreslås upphävas beslutades.</p> <p>Väghållaren ska beakta bland annat det som anges i 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen.</p> <p>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.</p> <p>Föreskriften öppnar möjligheten för det på enstaka platser redan idag, dock med ett stort ansvar för den som använder vägmärken att göra det. Det ska naturligtvis ske utan att göra avkall på trafiksäkerheten.</p> <p>”Det gäller om det inte finns särskilda skäl för något annat och om det inte innebär fara för trafiksäkerheten.”</p> <p>Det torde vara extremt ovanligt att behöva frånga föreskrifterna.</p>
---	--------------------	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	1 kap. 12 §	Placering i höjd- och sidled 12 § Ska-kravet är omöjligt att uppfylla i stora delar av stadsmiljön, exempelvis påbudstavlor för gång- och cykelbanor i äldre täta stadsrum. Stora ombyggnationer krävs för att klara måtten. Ex gång- och cykelbana som är i trånga utrymmen. Blir på fler ställen än i "undantag". Ska-krav kanske passar bättre utanför tätbebyggt område eller på hastigheter över 50 km/tim.	Ingen egentlig förändring från tidigare föreskrifter
Linköpings kommun	1 kap. 12 §	Placering av standardvägmärken vid gång- och cykelbana. Placering enligt bilaga 2 saknas.	Se 1 kap. 12 § där placeringen anges.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Tyréns	1 kap. 12 §	<p>På sid 3 finns en tabell med vilka mått som gäller för placering av vägmärken där höjden är det fria måttet. För vägmärken över gångbana anges $\geq 2,1$ m och cykelbana $\geq 2,5$ m.</p> <p>Ett mål med uppsättningen är att samma märke på båda sidor av en väg sitter uppsatt på samma höjd. Fotografiet visar ett exempel på en nackdel med gällande höjder. Till vänster finns en gångbana medan till höger passerar en cykelbana. Detta har gjort att vägmärket på vänster sida sitter 2,5 m istället för 2,1 för att matcha det högra. Då övergångsställe är ett vanligt märke i dessa situationer blir synbarheten sämre ju högre upp märket placeras.</p> <p>Enligt Gator och Vägars Utformning, VGU har en cyklist 1,9 m i höjd. Vad skillnaden på 0,6 m beror på har vi svårt att se syftet med. Måttet 2,5 m används för den fria höjden i en gångtunnel och har en koppling till att ett snöröjningsfordon ska komma igenom. Samma behov finns inte för ett vägmärke som sitter på en stolpe.</p> <p>Vårt förslag är att den fria höjden blir samma för gångbana som cykelbana $\geq 2,1$ m</p>	Inte utrett och kvarstår som i tidigare föreskrifter.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svepark	1 kap. 12 §	Liknande synpunkter på att skyltar sätts upp på låg nivå, alltför ofta kan bilförare missa skyltar på låg nivå. Det bör kanske påpekas att när skyltning på låg nivå tillämpas är det av största vikt att buskar träd och annat som kan skymma skylten inte får förekomma.	Föreskrifterna avser vägmärken och andra anordningar. Väghållaren ska beakta bland annat det som anges i 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen. 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.

<p>SKL Göteborgs kommun</p>	<p>1 kap. 12 §</p>	<p>Placering av anvisningsmärken för Gångfartsområde, Gågata? Placering av vägmärken när hela vägen är körbana På sidan 11 i konsekvensutredningen beskrivs kraven på placering av vägmärken i höjd- och sidled. Det hänvisas bland annat till formuleringen i 1 kap. 11 §. Denna paragraf innehåller ingen bestämmelse om placering. Däremot finns i 1 kap. 12 § bestämmelser om placering. SKL utgår därför från att hänvisningen rätteligen ska vara till 1 kap. 12 §. 1 kap. 12 § beskriver krav på placering av vägmärken utanför väg, över gångbana eller cykelbana. Varken här eller på annan plats i föreskriften anges vad som gäller om ett vägmärke ska placeras på en väg som i sin hela bredd är att anse som körbana. Detta blir fallet om det finns en Gågata eller Gångfartsområde som sträcker sig från husfasad till husfasad. Enligt kommentarerna på sidan 11 kan det för att kunna uppfattas att en yta är Gångfartsområde finnas särskilda skäl att frångå högerplacering av vägmärken. Men SKL kan inte hitta stöd för detta i föreskriften. Vägmärken som placeras i båge, exempelvis gågata eller hastighet, passar inte in i beskrivningarna av placering i körbanan samt höjder och så vidare. Förtydligande önskas om kraven för gågata och gångfartsområde som breder ut sig från fasad till fasad.</p>	<p>Inte utrett i föreskrifterna. Väghållaren ska beakta bland annat det som anges i 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen. 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.</p>
---------------------------------	--------------------	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson Huddinge kommun	1 kap. 12 §	<p>För cyklisterna är singelolyckor p.g.a. dålig infrastruktur den vanligaste olycksorsaken. Stolpar och vägmärken placeras tyvärr ofta i, eller för nära cykelbanan och på otillräcklig höjd. Anvisningar om placering av vägmärken bör därför utökas med instruktioner för att undvika sådana situationer. Säkerhetsperspektivet för gång- och cykeltrafik saknas tyvärr i förslaget.</p> <p>Anvisningar om placering i höjd- och sidled i 12§ bör kompletteras med bestämmelser om fritt avstånd från gång- och cykelbana till stolpar. I nuvarande skiss anges endast mått från körbana. I den regionala cykelplanen i Stockholm har t.ex. trafiksäkerhetskraven bedömts vara 1m för cykeltrafik.</p>	<p>Transportstyrelsen håller med om att infrastrukturen har en viktig del säkerheten för cyklande.</p> <p>Detta är inte utrett och kvarstår som i tidigare föreskrifter.</p> <p>Väghållaren ska beakta bland annat det som anges i 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen.</p> <p>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.</p> <p>Det är väghållaren som ska ha den kompetens som krävs för att göra bedömningen.</p>
Privatperson	1 kap. 13 §	<p>I 1 kap 13 § ges möjlighet att sätta upp märken även till vänster om vägen. Tidigare gällde det även mittremsa och refug. Det står bara vid de märkena då man inte behöver sätta upp märket till höger (som t ex D1). Märken där detta är vanligt är B1, B2, C31, D3. Det kan säkert finnas fler, men detta är de jag har kommit på.</p>	<p>Har av misstag fallit bort. Förs in på nytt.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson Huddinge kommun	1 kap. 14 §	Anvisningar i 14 § bör tydliggöra att tillfälliga vägmärken för motorfordon inte får placeras på gång- eller cykelbana. Detta är särskilt riskfyllt på dubbelriktade gång- och cykelbanor där de som kommer mot baksidan av skylten kan ha svårt att uppfatta den i tid, speciellt i mörker.	Allmänna råd till 1 kap. 14 § förs in. <i>"Allmänna råd Vägmärken som tillfälligt används främst för förare av motordrivna fordon bör inte vara placerade på till exempel gång- och cykelbanor eftersom de kan utgöra ett hinder för gående och cyklande och där igenom äventyrar trafiksäkerheten."</i>
Sabeko AB	1 kap. 15 §	I kapitel 1 § 15, nämns fordon i rörelse, vad gäller för fordon som står stilla eller uppställda vägmärkesvagnar. Ett klargörande krävs i denna fråga.	Väghållaren avgör ytterst var vägmärken kan sättas upp och vad som kan utgöra vägmärkesbärare. En vägmärkesvagn är också ett fordon. Väghållaren ska beakta bland annat det som anges i 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen. 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.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SVEVIA Trafikverket Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	1 kap.15 §	Märke F25 och F26 bör även i fortsättningen få vara uppsatta på fordon i rörelse.	Justeras enligt följande. Märke F25, <i>körfält upphör</i> , och F26, <i>körfält avstängt</i> , får vara uppsatt på fordon i rörelse om fordonet befinner sig på en plats utanför körbanan eller om det finns särskilda skäl för annat. Märkena kan inte användas annat än för att beskriva förhållandet i ett avstängt körfält. Förekommer det fordon i rörelse i körfältet så bör detta informeras om på annat sätt.
SMC	1 kap. 15 §	Lägg till A10, Varning för slirig väg, som möjligt att använda på fordon i rörelse	Märks lämpligare ut med fasta vägmärken och tilläggstavla T1, <i>vägsträckans längd</i> .
Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	1 kap. 15 §	Vägmärken på fordon som <u>står stilla</u> skall enligt konsekvensutredningen, sid 10, ha storlek Normal. Vad vi kan se så går det inte att utläsa i skrivningen av föreskriften, där i kap 1, 7§ och 15§ anges endast fordon i rörelse. Har vi missat något? - Det finns inga förbehåll för fordonsmonterad J2 om fordonet står stilla. Rätt uppfattat?	De föreskrifter som gäller för respektive märke ska tillämpas oaktat vad som utgör bärare av vägmärket. Storleken på J2, <i>upplysningsmärke</i> , bestäms av storleken på texten på märket.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun Göteborgs kommun	1 kap. 16 §	<p>1 kap § 16</p> <p><i>Placering i höjd- och sidled lokaliseringmärken</i></p> <p>Paragrafen beskriver hur lokaliseringmärken ska placeras i höjd-och sidled. Andra meningen säger att hänvisningarna gäller om det inte finns särskilda skäl för något annat och om uppsättningen inte innebär fara för trafiksäkerheten.</p> <p>Det bör förtydligas i allmänna råd vad det är som avgör när det ska vara särskilda skäl eller inte.</p>	<p>Det är väghållaren som ska ha den kompetens som krävs för att göra bedömningen om vad som utgör särskilda skäl.</p> <p>Hänsyn ska tas till 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen.</p> <p>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.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SMC	2 kap. 1 och 2 §§	<p>Bristen på varningsmärken ute på vägarna leder varje år till MC-olyckor. I de flesta fall bara med saksador men tyvärr också med livslånga skador och dödsfall. Försäkringsbolaget Svedea har konstaterat att 600 MC-olyckor varje år beror på grus på asfalt.</p> <p>Tyvärr verkar varken väghållare eller entreprenörer känna till denna risk. För SMC är det därför viktigt att dessa två paragrafer är oerhört tydliga. Ingen ska kunna missförstås. SMC anser att skrivningen behöver förtydligas med att varningsskyltar måste upprepas, t ex efter korsningar.</p> <p>Dessutom behövs ett förtydligande om att varningsskylten ska sitta uppe så länge faran kvarstår.</p> <p>SMC föreslår därför att §1 eller 2 får ett tillägg med "Om det behövs kan märket vara upprepat på lämpliga avstånd".</p> <p>SMC föreslår också ett tillägg med "Varningsskyltar ska sitta uppe så länge faran kvarstår".</p>	<p>Ett förtydligande har gjorts i 2 kap. 1 §.</p> <p>Regleras i 2 kap 4 § andra stycket vägmärkesförordningen</p> <p>"Om ett varningsmärke används för att ange en fara som sträcker sig över en längre vägsträcka är sträckans längd angiven på en tilläggstavla. Om det behövs kan märket vara upprepat på lämpliga avstånd."</p> <p>Ansvaret för att utmärkningen sker efter de behov som finns för respektive fara har den som enligt 1 kap. 6 § som ansvarar för åtgärden.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	2 kap. 1 och 2 §§	<p>2 kap 1 § Förslaget innebär en välkommen förtydning av hur varningsmärken ska användas</p> <p>2 kap 2 § sista meningen Det står att T2,<i>avstånd</i>, ska ange avståndet om ett varningsmärke sätts upp på längre avstånd än tabellen visar. Ibland gäller varningen en sträcka. Då borde det vara möjligt att i stället använda T1, <i>vägsträckans längd</i>.</p>	<p>Användning av T1, <i>vägsträckas längd</i>, tas inte upp i 2 kap. 2 § andra stycket i föreskrifterna eftersom detta framgår av 2 kap. 4 § andra stycket vägmärkesförordningen. Där anges bland annat att Om ett varningsmärke används för att ange en fara som sträcker sig över en längre vägsträcka är sträckans längd angiven på en tilläggstavla. Den tilläggstavla som Tavlan T1, vägsträckas längd, anger början och slutet på en vägsträcka. T1 regleras i de närmare föreskrifterna till tavlan och 2 kap. 4 § vägmärkesförordningen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	2 kap. 1 §	<p>Allmänna bestämmelser</p> <p>1 § Dubbelt uttryckt: I ”om det finns omständigheter som trafikanter inte kan förväntas förutse” så ligger väl också ”när en fara är svår att upptäcka i tid”?</p>	<p>Justeras något för att förenkla texten. Det är två separata uttryck med en tydlig skillnad.</p> <p>Avsikten med föreskriften är att göra en tydlig skillnad på när varningsmärken används i miljöer där bashastigheten råder och där någon myndighet beslutat om avvikelser från bashastigheten genom föreskrifter.</p> <p>Där bashastigheten råder varierar vägens utformning avsevärt för trafikanten. Det åligger denne att ta hänsyn i mycket hög grad.</p> <p>När en myndighet beslutat om föreskrifter som förändrar bashastigheten får man anta att myndigheten även tagit hänsyn till vad som anges i 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen. Ansvaret för att anpassning av hastigheten sker är i dessa miljöer tydligare delad mellan trafikanten och den som beslutat om hastigheten. Om väg och gatuutformningen eller andra omständigheter på sådana sträckor eller i sådana områden inte ger den ledning styrning och information som behövs för trafikantens förståelse behöver trafikanten få denna information genom att varnas för sådant som inte kan upptäckas i tid av den förare som färdas i högsta tillåtna hastighet.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Göteborgs kommun Stockholms kommun	2 kap. 4 §	Ett tillägg till andra stycket önskas med markerad text. Har ett varningsmärke satts upp över körbanan behöver märket inte sättas upp vid sidan om vägen, om det inte särskilt anges i dessa föreskrifter <i>eller inverkar på trafiksäkerheten.</i>	Ingen ändring.
Trafikverket	2 kap. 5	Man borde kunna använda även märke E13, <i>rekommenderad högsta hastighet</i> , i stället för att använda A5 vid vägarbeten.	För att kunna göra detta behöver E13 ha motsvarande krav som föreskrifterna för E11. Detta är inte rimligt vid tillfälliga arbeten. Det innebär samtidigt att trafikanterna kan komma att möta allt för många olika situationer vid samma utmärkning. Förslaget lämnas utan bifall
Trafikverket	2 kap. allmänna råd	2 kap. allmänt råd till märke A9 Man borde kunna använda även märke E13, <i>rekommenderad högsta hastighet</i> , i stället för att använda A9 vid vägarbeten.	För att kunna göra detta behöver E13 ha motsvarande krav som föreskrifterna för E11. Detta är inte rimligt vid tillfälliga arbeten. Det innebär samtidigt att trafikanterna kan komma att möta allt för många olika situationer vid samma utmärkning. Förslaget lämnas utan bifall

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Tyréns	2 kap. allmänna råd	Det bör framgå var man hittar uppgift på hur ett farthinder är ”anpassade till den högsta tillåtna hastigheten”. I de danska riktlinjerna kan man utifrån den hastighet som man vill utgå från, se vilka mått ett farthinder då bör ha. Något som saknas i Sverige. I VGU skulle behöva kompletteras med detta.	Har inte utretts i detta arbete. Ingen åtgärd.
Malmö kommun Örebro kommun	2 kap. 11 §	<p>Märke A25 Varning för mötande trafik 11 § Känns som att texten är ofullständig. Förslagsexempel i kursiv: ”Märke A25, varning för mötande trafik, ska sättas upp där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 50 kilometer i timmen <i>när mittremsa eller motsvarande upphör och motriktad trafik möts</i>”.</p> <p>Paragrafen går att tolka så att det innebär att man måste sätta upp A25 på varenda gata där dubbelriktad trafik (utom där vi har F17) och skyltad hastighet är högre än 50 km/h. Ska det vara så?</p>	<p>Se närmare föreskrifterna till märke A25, VMF 2 kap. 5 §.</p> <p>De närmare föreskrifterna till märke A25, <i>varning för mötande trafik</i>, anger följande.</p> <p>Märket anger att en körbana med enkelriktad trafik övergår i en körbana med trafik i båda riktningarna.</p> <p>Den komplettering som föreslås är således överflödigt eftersom märket har just den innebörd som önskas.</p> <p>Avsikten med föreskriften är att märket alltid ska sättas upp på gator och vägar där hastigheten är högre 50 kilometer i timmen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun Göteborgs kommun	2 kap. 12 §	A29 Varning för vägförskning där trafikanter på anslutande väg har väjningsplikt eller stopplikt Förtydligande i form av allmänna råd önskas när nedanstående skrivning ska tillämpas. <i>På annan väg än huvudled ska märket sättas upp om det inte tydligt framgår att väjningsplikt eller stopplikt gäller för korsande trafik.</i>	Föranleder inga allmänna råd. Ett exempel skulle kunna vara i en trevägskorsning (T-korsning) där den körbana som ansluter från höger har stopp- eller väjningsplikt i relation till den körbanan som kommer nerifrån. Då ska märket sättas upp för trafiken som kommer nerifrån. T <div style="display: flex; justify-content: center; gap: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px;">Nerifrån</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 10px;">Höger</div> </div>
Malmö kommun	2 kap. 17 §	Märke A38 Avstånd till plankorsning 17 § ”Märke A38, avstånd till plankorsning...” Här bör stå hur avståndstavlorna/markeringarna A38 ska förhålla sig i avstånd till varandra. Trafikverket har ett bra dokument ”Riktlinjer för utmärkning med varningsmärke” TDOK 2011:153 som har bra skiss och beskrivning.	Se närmare föreskrifterna till märket i 2 kap. 5 § vägmärkesförordningen. Ingen ändring.


Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun	2 kap. 18-19 §	<p>A39 Kryssmärke</p> <p><i>Märke A39, kryssmärke, får bara sättas upp vid spårvägs korsningar som inte är plankorsningar om det finns särskilda skäl för det.</i></p> <p>Den nya skrivelsen har blivit otydlig. Nuvarande lydelse är följande: märke A39, kryssmärke, ska sättas upp vid en plankorsning. Märket får sättas upp vid en annan korsning med spårväg endast om det finns särskilda skäl.</p>	Se de närmare föreskrifterna till märket i 2 kap. 5 § vägmärkesförordningen

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	2 kap. 18 §	<p>2 kap. 18 §</p> <p>Märke A39, <i>kryssmärke</i>, har alltid placerats på högre höjd än andra varningsmärken. Det kombineras med ljussignaler där det finns andra bestämmelser på höjd. Om ljussignal saknas sätts ett reflexfält upp så att kryssmärket fortfarande blir högre än andra varningsmärken. Vi föreslår att följande text ska läggas till: "Kryssmärkets placering i höjddled ska anpassas till förhållanden på platsen."</p> <p>Önskas ett tillägg som hanterar följande situation.</p> <p>När kryssmärke används vid annan korsning än en plankorsning finns det ett behov av att kunna sätta upp märket på vänster sida utan att behöva sätta upp märket på höger sida.</p>	<p>Vid en plats där endast gående korsar järnväg får märke A39, <i>kryssmärke</i>, sättas upp till vänster i stället.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	2 kap. 19 §	<p>2 kap. 19 §</p> <p>Det är ibland svårt att uppfylla kravet att kryssmärket ska sättas upp minst sex meter före det närmaste spårets mitt. Tidigare regler innebar att märket satt 5,5 meter före spårmit. En gång- och cykelväg som kan löpa parallellt med järnvägen kan komma ännu närmare spåret vid t ex en plattform. Vi förslår att de två första meningarna ska lyda: "Märke A39, kryssmärke, ska sättas upp minst fem meter före det närmaste spårets mitt. Vid gång- och cykelpassage anpassas placeringen till förhållanden på platsen."</p>	Ändras till tidigare lydelse bestående av "fem meter före närmaste rälen" istället för spårets mitt.
Riksförbundet Mobil Fritid	2 kap. 21 §	När det gäller varningsmärke A 41 så bör det på ett bra sätt framgå hur märket skall användas eftersom tanken är att det skall vara ett tillfälligt märke. I nya föreskriften nämns märket som ett rörligt märke och det verkar för oss som ett tveksamt förslag. X 6 är nog fortfarande ett bra märke. Kommer märke X6 försvinna så småningom?	Ingen åtgärd

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Riksförbundet Mobil Fritid	3 kap.	I samband med utmärkning av cirkulationsplats finns i föreskriftsförslaget kombinationen D 2 tillsammans med B2. Bör denna kombination finnas kvar? Har personligen aldrig sett denna kombination i Sverige.	Ja den möjligheten bör vara kvar.
Malmö kommun	3 kap. 2 §	Placering över körbanan 2 § "Märke B3, övergångsställe, och B8, cykelöverfart, får även sättas upp över körbanan." Ska det läsas som att märke till höger krävs? Även se placering över annars.	Ja


Tyrén	3 kap. 3 §	<p>I 3 § anges vilka vägmärken som märke B1, väjningsplikt endast får vara uppsatt tillsammans med. Den vanligast "feluppsättningen" är det som fotografiet visar där två vägmärken som reglerar en väjningsplikt, mot gående och fordon, är uppsatta tillsammans med ett påbudsmärke. De uppgifter som vi har fått och tillämpar när vi tar fram trafikordningsplaner är att övergångsställe måste sitta separat från väjningsplikt och cirkulationsplats.</p> <p>Detta kan man delvis tyda ut i bildexemplet till märket genom att den kombinationen inte finns med = inte tillåtet. Det bästa är om bildexemplen bara visar de kombinationer som är tillåtna så slipper det bli någon tveksamhet.</p>	Föranleder ingen åtgärd
-------	------------	--	-------------------------

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun Privatperson Göteborgs kommun SKL		<p>Märke B1 Väjningsplikt</p> <p>3 § ”Märke B1, väjningsplikt, får endast vara uppsatt tillsammans med vägmärkena B3, övergångsställe”.</p> <p>Enligt sid 12 i konsekvensutredningen påtalas att det nu ska finnas möjlighet att sätta upp B1 tillsammans med B8. Det saknas och borde rimligtvis tas upp här. Självklart är det bra att kunna kombinera B1 med B8 där det är nödvändigt.</p> <p>Vidare gällande konsekvensutredningen påtalas att ”anledningen till detta är trafikförordningens ändrade regler om väjningsplikt vid cykelöverfarter”. Vill ha ett förtydligande i denna fråga som exempelvis skulle kunna förklaras i ett allmänt råd vid vilka tillfällen detta skulle kunna vara då den generella väjningsplikten särskilt behövs uppmärksammas.</p>	<p>Stycket i konsekvensutredningen som anger att B8, <i>cykelöverfart</i>, kan placeras med B1, <i>väjningsplikt</i>, har av misstag inte tagits bort innan remitteringen av föreskrifterna.</p> <p>De närmare föreskrifterna till märke B8, <i>cykelöverfart</i>, anger bland annat att bestämmelserna i 3 kap. 61 a § trafikförordningen är tillämpliga. Av 3 kap. 61 a § framgår att ”vid en cykelöverfart har en förare väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.” märkets betydelse i sig är således väjningsplikt och det för de förare som avser korsa en cykelöverfart. Den generella bestämmelsen i 3 kap. 61 a § märks således inte ut med märke B1, <i>väjningsplikt</i>, utan märke B8, <i>cykelöverfart</i>.</p>
Malmö kommun	3 kap. 3-6 §§	<p>Märke B1 Väjningsplikt</p> <p>Är det inte olämpligt med stopplikt vid en påfart på motorväg och motortrafikled på grund av begränsad tid för accelerering?</p>	<p>Det är inte användningen av märkena som är olämplig utan formuleringen av trafikregeln. Föreskrifterna handlar inte om när det är lämpligt eller inte att meddela särskilda trafikregler om stopplikt.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket Örebro kommun	3 kap. 3 §	<p>Man kan tolka första meningen som att man inte kan sätta upp märke B1, <i>väjningsplikt</i>, ensamt. Det behöver förtydligas.</p> <p>I de uppräknade märkena som kan vara uppsatta tillsammans med B1 finns inte B8, <i>cykelöverfart</i>, med. Det står i konsekvensutredningen att märket är med, men det är missat i föreskriften.</p>	<p>Paragrafen justeras enligt nedan</p> <p>3 § Märke B1, <i>väjningsplikt</i>, får när det kombineras med andra vägmärken endast vara uppsatt med</p>
Stockholms kommun	3 kap. 10 §	<p>B3 Övergångsställe</p> <p>Bestämmelserna har förtydligats och det innebär att B3 samt B8, ska vara uppsatt på båda sidor om vägen. Däremot saknas anvisning gällande användning av märket över cykelbanor.</p> <p>Enligt Lokal Vägdatabas finns det 4790 "övergångsställen och/eller cykelöverfarter i plan" i Stockholms stad, exkl. signalreglerade övergångsställen, planskilda passager eller "annan ordnad passage i plan". Inventering av samtliga övergångsställen kommer behöva göras. Ändringen kommer att innebära en kostnad för staden.</p>	<p>Kraven på uppsättningen har inte ändrats.</p>

Tyréns	3 kap. 10 §	<p><i>10 § Märke B3, övergångsställe, ska vara uppsatt på båda sidor om vägen. Om vägen är uppdelad i flera körbanor med en refug eller motsvarande får det märke som ska placeras till vänster om vägen placeras på denna i stället.</i></p> <p><i>Om vägen är uppdelad i flera körbanor i samma färdriktning ska märket vara uppsatt på båda sidor om körbanorna.</i></p> <p><i>Märket på höger sida i färdriktningen ska vara uppsatt omedelbart före vägmarkering M15, övergångsställe, om det inte finns särskilda skäl för något annat.</i></p> <p>I tätortsmiljöer är det många gånger svårt att kunna placera vägmärken genom den hänsyn man måste ta till exempel snöröjning.</p> <p>Fotografiet visar en ”vanlig” uppsättning där man bara sätter upp märket i mittrefugen. Vi har svårt att se att detta inte skulle kunna tillämpas utifrån de principiella krav som finns kring hur man ska se på vägmärken. En förutsättning är då att det bara får finnas ett körfält förbi refugen.</p>	Kraven på uppsättningen har inte ändrats.
---------------	-------------	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		 <p data-bbox="689 708 1164 991">Om man i korsningar har övergångsställen i alla fyra tillfarter kan formuleringen i paragrafen tolkas som att man då måste sätta upp 8 vägmärken. Den tillämpning som används är att man i färdriktningen sätter upp det vänstra vägmärken på övergångsstället efter korsningen. Detta gör att antalet vägmärken skulle halveras. Är detta förfarande tillåtet/lämpligt bör de allmänna råden till märket kompletteras med vad som gäller för detta exempel.</p>	
Göteborgs kommun	3 kap. 11 §	11 § först stycket handlar om att vi <u>får sätta upp</u> ... men i nästa stycke står det om att behöver heller <u>inte</u> sättas upp, de hänger inte ihop?	Paragrafen justeras.


Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun	3 kap. 11 §	<p>Önskas att paragrafen kompletteras med texten nedan. <i>Märket behöver inte sättas upp där övergångsstället är reglerat med trafiksignaler som kontinuerligt visar signalbild.</i></p> <p>Bestämmelsen finns med i VVFS 2007: 305. Om texten tas bort kommer vägmärke B3 att behöva skyltas upp på väldigt många ställen, vilket ur ekonomisk synvinkel kommer att bli kostsamt. Dessutom står många av trafiksignalerna i områden där trafiken är intensiv tillsammans/i konkurrens många andra märken. Att sätta upp ytterligare märken i dessa miljöer skulle kunna innebära en risk att synbarheten minskas.</p>	Justeras
Malmö kommun	3 kap. 11 §	<p>Märke B3, övergångsställe</p> <p>11 § ”Märke B3, <i>övergångsställe</i>, får på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen endast sättas upp där trafiken regleras med flerfärgssignaler. Märket behöver inte heller sättas upp vid ett övergångsställe...”. Vad syftar ”heller” på?</p>	Se ovan
Trafikverket	3 kap. 11 §	<p>Meningen ”Märket behöver inte sättas upp där övergångsstället är reglerat med trafiksignaler som kontinuerligt visar signalbild” har fallit bort sedan samrådsversionen. Nu är paragrafen obegriplig.</p>	Se ovan

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Tyréns	3 kap. 11 §	<p>11 § Märke B3, övergångsställe, får på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen endast sättas upp där trafiken regleras med flerfärgssignaler.</p> <p>Märket behöver inte heller sättas upp vid ett övergångsställe där det finns en trafiksignalanläggning som kan tändas av trafiken. Det gäller bara om det inte innebär fara för trafiksäkerheten att märket saknas vid övergångsstället.</p> <p>Det skulle behöva en text om allmänna råd om hur märket ska eller bör användas tillsammans med trafiksignaler. Det finns en risk om märket sätts upp att den kan ta över uppmärksamheten av signallyktan då den kommer att placeras tillsammans med dessa. Det är också svårt att kunna placera märket så att det inte skymmer sikten för gående. Fotografiet visar ett exempel på detta.</p> 	Justeras

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	3 kap. 15 och 17 §§	<p>Märke B6 Väjningsplikt mot mötande trafik</p> <p>§ 15 + § 17 Behövs en LTF vid möte mellan lastbil och buss? Jämför även 6 kap. 22 d) i TSFS 2015:60, där står som ex i allmänna råden att LTF ska skrivas.</p>	<p>15 § Det behövs inte en sådan föreskrift som avses i 1 kap. 9 § första stycket vägmärkesförordningen (2007:90) för att märket B6, <i>väjningsplikt mot mötande trafik</i>, ska få sättas upp för att märka ut 3 kap. 30 § andra stycket trafikförordningen eller där det för föraren är svårt att avgöra vem som har hindret på sin sida.</p> <p>Se 60:an 6 kap. 22. d) Andra särskilda trafikregler <i>d) x § Förare av fordon i västlig färdriktning på A-gatan /på bron över Ä-älven/mellan 00 meter norr om B-gatan och 00 meter söder om C-gatan/ får inte passera sträckan om detta inte kan ske utan att mötande fordon hindras.</i></p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Göteborgs kommun Malmö kommun Stockholms kommun	3 kap. 18 §	<p>Borde det inte vara ungefär samma texter som för B3 då de ofta hänger ihop? Dessa texter finns för B3, men inte B8: <i>Om vägen är uppdelad i flera körbanor i samma färdriktning ska märket vara uppsatt på båda sidor om körbanorna.</i> <i>Märket på höger sida i färdriktningen ska vara uppsatt omedelbart före vägmarkering M15, övergångsställe, om det inte finns särskilda skäl för något annat.</i> Andra stycket bör kompletteras med markerad text. <i>Märket får vara uppsatt på en cykelbana, påbjuden gång-och cykelbana som ansluter till en cykelöverfart.</i></p>	<p>En påbjuden cykelbana, påbjuden gång- och cykelbanan, påbjudna gång- och cykelbanor och sådana cykelbanor som inte angetts med vägmärken är alla cykelbanor. Se förordningen om vägtrafikdefinitioner</p>

Tyréns	3 kap. 18 §	<p><i>18 § Märke B8, cykelöverfart, ska vara uppsatt på båda sidor om vägen. Om vägen är uppdelad i flera körbanor med en refug eller motsvarande får det märke som ska placeras till vänster om vägen placeras på denna i stället.</i></p> <p><i>Märket får vara uppsatt på en cykelbana som ansluter till en cykelöverfart.</i></p> <p>Vi har svårt att se i vilket sammanhang som den sista meningen skulle tillämpas. Innebär detta att man kan sätta upp märket på en cykelbana som passerar en cykelöverfart som en upplysning till cyklisten att hen har företräde? eller är avsikten någon annan?</p> <p>Om det är för att upplysa cyklisten tycker vi att man ska behandla cyklisten på samma sätt som bilisten. Frågan är hur cyklisten skulle tolka ett märke som innebär företräde men som egentligen vänder sig till bilisten.</p> <p>Ska man jämföra cyklist och bilist behövs istället ett märke som informerar cyklisten om att hen är på en cykelbana som har företräden framför korsande biltrafik. Det skulle vara ett märke med innebörden cykelhuvudled. Genom att märket finns skulle inte innebörden kunna missförstås. Märken skulle kunna utformas på detta sätt och vara i storlek mycket liten.</p>	<p>Bestämmelsen i föreskriften ger möjlighet att informera cyklande närmar sig en cykelöverfart.</p> <p>Inga trafikanter har företräde i trafiken.</p> <p>Inga nya vägmärken är aktuellt.</p>
---------------	-------------	--	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			
SKL	3 kap 18 §	SKL anser att samma texter bör gälla för B8 som för B3.	Nej, för stor skillnad mellan reglerna för de olika trafikantgrupperna.
Stockholms kommun	4 kap. 1 §	Det föreslås att C35 samt C39 ska gå att använda i storleken miniatyr på stolpar, biljettautomater, parkeringsmätare eller liknande. Förslaget bör tas bort då det finns tolkningsutrymme som kan resultera i felparkerade fordon.	Det är upp till den som enligt 1 kap. 6 § vägmärkesförordningen att avstå från användningen av märkena i miniatyr.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun	4 kap. 2 §	Placering över körbanan 4 kap. § 2. I paragrafen räknas upp antal förbudsmärken som får sättas upp över körbanan. Vad är det som avgör vilka märken som får respektive inte får sättas upp över körbanan?	Lämpligheten att reglera ett körfält och i vissa fall den vägren som löper invid det högra körfältet.
Örebro kommun	4 kap. 2 §	Vad gäller vid två körfält i samma riktning? Om man sätter upp ettärke ovanför det ena körfältet, gäller då märket endast för det körfältet?	Se 2 kap. 3 § vägmärkesförordningen. <i>Förbudsmärken och påbudsmärken som är uppsatta över körbanan gäller endast det körfält som de har placerats över. Märke C31, hastighetsbegränsning, gäller dock i förekommande fall även vägrenen intill det körfältet märket placerats över.</i>
Stockholms kommun	4 kap. 5 §	C15 Förbud mot gångtrafik 4 kap. § 5 <i>Om det behövs får märke C15, förbud mot gångtrafik, sättas upp vid motorvägars och motortrafikleders slut och avfarter.</i> Paragrafen bör förtydligas med att märke C 15 får sättas upp vid motortrafikleders början och påfarter.	Nej, där finns märket för motorväg eller motortrafikled uppsatt. Detta ger trafikanten ledning styrning och information om att gångtrafik är förbjuden. Motsvarande saknas från andra hållet.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	4 kap. 5 §	Märke C15 Förbud mot gångtrafik Behövs inte detta vägmärke på båda sidor avfarten?	Det finns inget som säger att märket inte kan sättas upp på båda sidor om avfarten. Överläts till väghållaren att bedöma.
Trafikverket Göteborgs kommun Stockholms kommun	4 kap. 12 §	Följande text är borttagen för C20 men finns kvar för C21, C22, C23 och C24."Används märke Cxx, <i>benämning</i> , med tilläggstavla T2, <i>avstånd</i> , får kompletterande uppgift om platsen där viktbegränsningen börjar ges med tilläggstavla T22, <i>text</i> ." Det bör vara lika för alla de märkena. Trafikverket kan inte se att det behöver finnas med i föreskrifterna för att man ska kunna komplettera T2 med T22, men om Transportstyrelsen anser det vara nödvändigt bör texten även finnas för C20.	Följande läggs till i föreskrifterna Används märke C20, <i>begränsad bruttovikt på fordon</i> , med tilläggstavla T2, <i>avstånd</i> , får kompletterande uppgift om platsen där bärighetsklassen börjar ges med tilläggstavla T22, <i>text</i> .

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SKL	4 kap. 24 §	<p>Det gäller 4 kap. 24 § första stycket. Där anges att märke C 31 <i>hastighetsbegränsning</i>, ”ska sättas upp på båda sidor om vägen eller körbanan där en hastighetsbegränsning börjar. Märket behöver dock inte sättas upp på vänster sida om det finns särskilda skäl och det är uppenbart att det är utan betydelse för trafikanternas förståelse av hastighetsbegränsningen”. För närvarande gäller enligt 5 kap. 22 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:305) om vägmärken och andra anordningar att märke C31, <i>hastighetsbegränsning</i>, ”ska sättas upp på båda sidor om vägen eller körbanan där en hastighetsbegränsning längs vägen eller körbanan börjar. Om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten behöver märket dock inte sättas upp på vänster sida”.</p> <p>Den föreslagna ändringen innebär enligt vår uppfattning en klar skärpning av kravet på dubbelsidig utmärkning. För kommunerna innebär det sannolikt avsevärda kostnader. Vi vill ifrågasätta om det skärpta kravet kan vara motiverat. Konsekvensutredningen innehåller ingen analys som styrker behovet av skärpningen.</p>	<p>All utmärkning tar sitt ursprung från 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen. Förutsättningen är och har alltid varit att ge trafikanten ledning, styrning och information för en säker och effektiv trafik. Vägmärken och andra anordningar ska vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för.</p> <p>Med den tidigare skrivning som vi förstår remissinstansen svar har detta förbisetts med den tidigare formuleringen.</p> <p>Vi har fått till oss att avsteg från uppsättning på vänster sida utförs i sådan omfattning att det i kommuner är regel istället för undantag att märket sätts endast på höger sida. Det sker utan att det påvisas att det sker utan fara för trafiksäkerheten.</p> <p>Ändringen är inte avsedd att vara en skärpning utan ett förtydligande av vad som gällt. För de väghållare som har följt den nuvarande regleringen bör förslaget inte medföra avsevärda kostnader.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	4 kap. 25 §	Minskar den högsta tillåtna hastigheten med mer än 20 km/h på en gång skall C31 hastighetsbegränsning sättas upp. 1. Som förberedande upplysning med T2, alternativt 2. en storlek större	Ingen justering från tidigare föreskrifter varför synpunkten inte föranleder någon åtgärd. Den som ansvarar för uppsättning av vägmärken enligt 1 kap. 6 § avgör vilken av de alternativa lösningar som paragrafen medger som ska användas i respektive utmärkning.
Malmö kommun	4 kap. 25 §	Märke C31 Hastighetsbegränsning 25 § "Minskar den högsta tillåtna hastigheten..." Är det nödvändigt med stor storlek vid en hastighetssänkning från 60 till 30 km/tim inom tätbebyggt område?	Ja, eller genom förberedande upplysning.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Göteborgs kommun Stockholms kommun	4 kap. 26 §	<p><i>Märke C31, hastighetsbegränsning, behöver inte upprepas efter en korsning när avståndet till nästa märke för en annan hastighetsbegränsning efter korsningen är mindre än 200 meter. Det gäller trots 2 kap. 7 § andra stycket första meningen vägmärkesförordningen</i></p> <p>Trafikkontoret ser trafiksäkerhetsrisker med ovanstående skrivning, dvs att anslutande väg kan ha betydligt lägre/högre hastighetsbegränsning vilket medför att på samma sträcka kan två förare tro att hastighetsbegränsningen är olika. Utöver riskerna med hastighetskillnaderna kan på sträckan exempelvis flertalet övergångsställen passeras med risk för oskyddade trafikanters säkerhet.</p> <p>Storleken på C31 kan styras av hastighet, vägtyp eller en kombination? Trafikkontoret tillstyrker förslaget att hastigheten avgör.</p>	<p>Det är fullt möjligt för den som ansvarar för uppsättning av vägmärken att sätta upp märken närmare än 200 meter om denne bedömer att det behövs för trafikantens behov av ledning och styrning.</p>
Malmö kommun	4 kap. 26 §	<p>”...behöver inte upprepas efter en korsning...”. Kan uppfattas som ett krav. Märke C31 upprepas inte generellt efter varje vägkorsning.</p>	<p>I 2 kap. 7 § vägmärkesförordningen anges följande. Om ett förbud gäller även efter en vägkorsning med en annan väg än sådan som avses i 3 kap. 21 § andra stycket trafikförordningen är märket upprepat efter korsningen om inte annat sägs i 8 §.</p> <p>4 kap. 27 § (tidigare 26 §) är formulerad för att väghållaren inte ska behöva märka ut en hastighet som strax därefter bryts av en annan hastighet.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	4 kap. 30 §	4 kap 30 § Det finns behov av att även kunna använda märket med anledningen LOTS. Detta gäller på en sträcka som regleras med lots och det kommer in en anslutande väg. Där borde man kunna sätta upp ett märke C34 för att trafikanterna ska vänta på lotståget.	<p>Användningen av märke C34, <i>stopp av angiven anledning</i>, ger i sig ingen handlingsregel för trafikanten utan det är de tecken, signaler som utgör anledningen som skapar handlingsregeln för trafikanten. Av de närmare föreskrifterna till märket när det avser trafiksignal har regeringen föreskrivit att om märket är uppsatt före en trafiksignal, anger det att fordon som ska passera signalen ska stanna vid röd signalbild. På motsvarande sätt förväntas inte trafikanten stanna på en plats med till exempel vakt om vakten inte ger tecknet V1, <i>stopp</i>.</p> <p>En sträcka regleras inte med "lots" utan lots används för att leda trafiken på vägen förbi tillexempel en arbetsplats. Det är eventuella signaler eller vakt som ger trafikanten anvisningen som ska följas.</p> <p>Den information som Trafikverket vill ge till trafikanterna på anslutande väg där lots används för att leda trafiken kan ges med märke J2, <i>upplysningsmärke</i>. Märket ger upplysning av väsentligt intresse för framkomlighet eller säkerhet som inte kan ges på annat sätt.</p>
Sveriges Branschförening för Säkrare Vagarbetsplatser	4 kap. 30 §	C34, Stopp av angiven anledning. Får inte "Stopp / Signal" användas längre?	Stopp Signal har genom SFS 2017:923 införts i vägmärkesförordningen 1 december 2017.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Örebro kommun	4 kap. 34 §	Krånglig. Kan man ändra andra stycket till något i stil med ”Detta gäller dock endast om de mest restriktiva bestämmelserna gäller under längre tid än de mindre restriktiva bestämmelserna.” Användandet av C45 finns ju sedan i SFS 2017:923	Föreskriften reglerar så att trafikanten i första hand nås av de föreskrifter om stannande eller parkering som är mest restriktiva. Den citerade texten finns för att öppna upp möjligheten för beslutsmyndigheterna att göra avsteg från detta. Vi har förståelse för att den kan upplevas något svårläst.
Göteborgs kommun	4 kap. 36 §	Trafikkontoret vill vi peka på behovet av en plats för linjetrafiken att ”reglera tiden”: Linjetrafikplats för uppställning av fordon i linjetrafik. Syftet med uppställning är att invänta sin körning enligt schemat.	Uppställning av fordon, som utgör stannande eller parkering, kan inte regleras genom att föreskriva om en ändamålsplats.
Stockholms kommun Malmö kommun	4 kap. 36 §	4 kap. § 36 Kontoret har uppmärksammat att ändamål Lastplats har fallit bort. Samtidigt vill vi påpeka att det finns behov av flera ändamål: Linjetrafikplats för uppställning av fordon i linjetrafik. Syftet med uppställning är att invänta sin körning enligt schemat. Distributionstrafikplats för uppställning av fordon i varu- eller distributionstrafik intill en samlastningscentral eller liknande. Syftet med uppställning är att invänta sin tur att komma in i samlastningscentral eller liknande.	Lastplats regleras sedan 2017-12-01 i vägmärkesförordningen. Linjetrafik- eller distributionsplats och är inte utrett i arbetet med föreskrifterna och det har heller inte tagits upp i den externa arbetsgruppen. Frågan är således inte konsekvensutredd. För fordon i linjetrafik finns möjligheten att tillgodose behovet genom att reservera en parkeringsplats för dem.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	4 kap. 36 §	Här är en ständigt återkommande fråga, ”uppställning i taxitrafik”? Hur vet man det? Idag nyttjas platserna som en parkeringsplats vilket inte kan vara avsikten, svårövertakad för p-vakterna.	Det är upp till den som reglerar trafiken att ta hänsyn till vägmärkesförordningen när föreskrifter meddelas. För fordon i taxitrafik finns möjligheten att tillgodose behovet genom att reservera en parkeringsplats för dem.
Göteborgs kommun	4 kap. 37 §	Slutet ska märkas ut om ändamålsplatsen är längre än 25 meter. Det kan förtydligas att det inte gäller om en annan reglering börjar i slutpunkten eller om ändamålsplatsen slutar 10 meter före en korsning	Framgår av 2 kap. 7 § vägmärkesförordningen och de närmare föreskrifterna till märke C41, <i>slut på ändamålsplats</i> . Där anges att märket inte behöver vara uppsatt om det ändå tydligt framgår att ändamålsplatsen upphör.
Riksförbundet Mobil Fritid	4 kap. 40 §	Eftersom vägmärket C 44 är ganska nytt och inte används på så många platser bör man kräva en förvarning om att en gata förses med C 44 så att förarna kan välja annan väg.	4 kap. 41 § (40 i remissversionen) framgår följande Förberedande upplysning om förbud mot trafik med annat motordrivet fordon med dubbdäck än moped klass II ska ges senast vid sista vägvalspunkten före förbudet.
Göteborgs kommun SKL	4 kap. 41 §	Även C40 Ändamålsplats bör få infogas i C45. I Göteborg har en Taxiplats ”övrig tid” utmärkt under en reglering för lastplats.	Föreskrifterna ändras så att märke C40, <i>ändamålsplats</i> , även får infogas i märke C45, <i>särskilda bestämmelser för stannande och parkering</i> , om märket används under märke C40, <i>ändamålsplats</i> , med annat ändamål än det som infogats i märke C45.
Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	4 kap. 41 §	Önskemål om att få med följande märken: E20-2 t.o.m. E20-16	Regleras i de närmare föreskrifterna till märket

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	4 kap. 41 §	Ska det inte gå att infoga E 20 områdesmärke med c 35 eller c 39 infogat, så som det står i VMV, eller det kanske inte behöver vara med här?	Regleras i de närmare föreskrifterna till märket
Örebro kommun	5 kap. 2 §	Vad gäller vid två körfält i samma riktning? Om man sätter upp ett märke ovanför det ena körfältet, gäller då märket endast för det körfältet?	Framgår av 2 kap. 3 § andra stycket vägmärkesförordningen.
Tyréns	5 kap. 9 och 15 §	<i>"Om det inte klart framgår ska deras läge anges på tilläggstavla T12, riktning. Pilen ska då vara riktad snett ned åt höger."</i> Under åren har detta tillämpats genom att man i vägmärket har klistrat in en pil som visar detta. Att sätta upp en tilläggstavla ger inte en bättre tydlighet och innebär bara en högre kostnad.	Finns inget lagligt utrymme för att infoga någon pil i märkena.
Göteborgs kommun	5 kap. 13-16 §§	D6, D7 Påbjuden gång- och cykelbana För att minska antalet "onödiga" vägmärken efterlyser Trafikkontoret en föreskrift liknande det som finns för B3 Huvudled om att märket inte alltid behöver upprepas efter en korsning. <i>"Märket är uppsatt vid gång- och cykelbanans början och upprepat efter varje korsning med annan väg än sådan som avses i 3 kap. 21 § andra stycket trafikförordningen, om det inte ändå tydligt framgår att huvudleden fortsätter efter korsningen"</i> .	Nej, om inte för den rörliga trafiken så kommer det leda till att parkering på sådana platser inte kan ske.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Göteborgs kommun Malmö kommun	5 kap. 21 § allmänna råd	<p>D11, Slut på påbjuden bana, körfält, väg eller led.</p> <p>Det allmänna rådet saknar förankring i verkligheten och bör slopas. Hur ska en trafikant veta om en viss bana är utformad enligt vad som anges i PBL, Väglagen eller motsvarande plan? Gångbana utmärks överhuvudtaget sällan då det är en kantsten som visar vilken bana det är. Enligt Trafikkontorets uppfattning är det alltid den aktuella utformningen som ger trafikanten den information som ligger till grund för hur man uppfattar en situation. Det är inte många som kör efter detaljplan ... Så det allmänna rådet bör vara att ”om det uppenbart framgår av utformningen att banan/körfältet/vägen/leden slutar behövs ingen utmärkning”.</p> <p>Allmänna råd till ”Märke D11 Slut på påbjuden bana, körfält, väg eller led” kan strykas. Råden saknar relevans. Att förvänta sig att en fordonsförare exempelvis ska känna till detaljplanebestämmelserna är inte rimligt. Dessutom är det inte önskvärt med för tydliga trafikregleringar i detaljplan då en stad kan bli begränsad i sin utveckling på grund av detta. Rådet stämmer inte överens med vad som sägs i konsekvensutredningen till Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan.</p>	<p>Det är inte trafikanten som förväntas göra bedömningen utan väghållaren.</p> <p>Utformningen ska spegla det som anges i detaljplanerna.</p> <p>Av 2 § förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner framgår att en cykelbana är en väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Avsikter ges i bland annat detaljplaner.</p> <p>Boverket beslutar allmänna råd till plan- och bygglagstiftningen medan Transportstyrelsen gör det till trafiklagstiftningen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun	6 kap. 1 §	Märke E24 Automatisk trafikövervakning och E25 Betalväg Figur till E 25 saknas.	Illustrationen är till för att ge exempel på sidornas förhållande. Av texten framgår att storleken på märket avser såväl E24 som E25. Se märke D1–D11
Sveriges Branschförening för Säkrare Vagarbetsplatser	6 kap. 1 §	Storlek saknas på E17-2, -3 och -4 som har avvikande utförande mot E17. Förslag: E17-2 och -3: S1=0,5 S2=0,4 E17-4 S1=0,4 S2=0,7 Storlek Stor för E17 är knappast aktuell.	KE ser över storlekarna
Örebro kommun	6 kap. 1 §	Märke E30 Varför inte lista de märken som denna är tillåten att placeras under, som man gjort i flera andra paragrafer?	Framgår av 2 kap. 12 § vägmärkesförordningen.
Trafikverket	6 kap. 2 §	E15, <i>sammanvävning</i> , bör vara med bland de märken som får sättas upp över körbana. Det används som alternativ till F17, <i>minskning av antal körfält</i> , som får sättas upp över körbana.	Om E15 ska sättas över körbana eller körfält behöver detta först utredas vilket inte har skett inom ramen för detta arbete.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Örebro kommun	6 kap. 2 §	Vad gäller vid två körfält i samma riktning? Om man sätter upp ett märke ovanför det ena körfältet, gäller då märket endast för det körfältet?	
Länsstyrelsen i Dalarna	6 kap. 7-9 §§	Länsstyrelsen i Dalarnas län anser att det finns en fördel om märke E11 (Rekommenderad lägre hastighet) kan användas utan att kombineras med varningsmärke. På enskilda vägar med bashastighet enligt 3 kap 17 § Trafikförordningen (1998:1276) är vägmärke E11 ett bra redskap för att tydliggöra en mer komplex trafikmiljö.	Det är fullt möjligt, förutsatt att förhållandena är sådana att det är lämpligt att färdas med lägre hastighet än den högsta tillåtna utan att särskilda hastighetsdämpande åtgärder vidtagits.
Göteborgs kommun Stockholms kommun	6 kap. 14 §	E14 Rekommenderad högsta hastighet upphör Ett tillägg med följande text önskas. <i>Märket behöver inte vara uppsatt om det ändå tydligt framgår att de tillfälliga förhållandena upphört.</i> Denna text finns på Transportstyrelsens webbplats.	Framgår av de närmare föreskrifterna till märket i 2 kap. 12 § vägmärkesförordningen.
Stockholms kommun Malmö kommun	6 kap. 16 §	Märke E16, <i>enkelriktad trafik, får</i> sätts upp på vägar där trafik med fordon i motsatt färdriktning är förbjuden. ”Får” bör ersättas med ”ska”.	Justeras med får <i>endast</i> och där <i>all</i> trafik med fordon är förbjuden.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun	6 kap. 17 §	<p>Är trafiken på en korsande väg dubbelriktad ska märket sättas upp på båda sidor om den väg där trafiken är enkelriktad. Det gäller om det inte finns särskilda skäl för något annat och om det inte innebär fara för trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.</p> <p>Sista meningen bör anpassas till övriga undantagsskrivelser. Vad är det som avgör när särskilda skäl behöver specificeras eller inte specificeras? Vidare finns det paragrafer som anger fler skäl utöver särskilda skäl så som framkomlighet och miljö. Varför denna skillnad?</p>	<p>Justeras så att framkomligheten och miljön tas bort.</p> <p>1 kap. 3 § vägmärkesförordningen. 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.</p> <p>Det är väghållaren som ska ha den kompetens som krävs för att göra bedömningen.</p>
Malmö kommun	6 kap. 18 §	OBS! Vägmärket kräver LTF.	Justeras

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun	6 kap. 21 § (6 kap. 24 §)	<p><i>Om det vid en uppställningsplats finns en stolpe med parkeringsmätare, hänvisning till biljettautomat eller liknande får märket och tilläggstavlor sättas upp i miniatyr på stolpen eller mätaren. De behöver då inte vara retroreflekterande.</i></p> <p>Förslaget bör tas bort då det strider mot bestämmelserna i 1 kap. § 3 vägmärkesförordningen som anger att ”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.”</p>	<p>Det är upp till den som är ansvarig att sätta upp märkena enligt 1 kap. 6 § vägmärkesförordningen att ta hänsyn till 1 kap. 3 § och då avstå från användningen av märkena i miniatyr.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	6 kap. 22 §	<p>Räcker det att man sätter upp E 19, <i>parkering</i> tillsammans med T 11, <i>utsträckning</i>, vid parkeringens slut eller ska det spegla det som satts upp i början, tex E 19, <i>parkering</i>, tillsammans med T 16, <i>avgift</i>, T 18, <i>tidsangivelse</i> och T 6, <i>klockslag</i>?</p> <p>Det finns idag många variationer inom kommunerna. Min fundering blir att de som ska parkera "kanske" inte uppfattar startskylten utan ser endast "slutet" och tänker att här kan jag parkera "utan" reglering? Det är viktigt att det är tydligt för alla, både de som parkerar och de som skall sätta upp vägmärkena.</p>	<p>Nej, det är de särskilda trafikreglerna som märks ut även där de slutar.</p>
Malmö kommun	6 kap. 22 och 24 §§	<p>§ 22 + § 24 Liknande text bör finnas även vid vägmärke C35.</p>	<p>22 § motsvarande text finns i 4 kap. 34 § Om ett förbud mot att parkera fordon gäller en sträcka som är högst 25 meter och det märkts ut med märket och tilläggstavla T1, <i>vägsträckas längd</i>, behöver förbudets slut inte märkas ut.</p> <p>24 § motsvarande text finns i 4 kap. 1 § Märke C35 och C39 får sättas upp i miniatyrstorlek (< 0,10 m) på stolpar med parkeringsmätare, hänvisning till biljettautomat eller liknande.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Örebro kommun	6 kap. 23 §	Innebär detta att man alltid måste ha slutskylt om en parkeringssträcka är längre än 25 meter? Dvs det räcker inte med en startskylt i början på ett kvarter som är 50 m (t.ex.)? Eller kan man luta sig mot SFS 2017:923?	Se de närmare föreskrifterna till märke E19, <i>parkering</i> , i 2 kap. 12 § vägmärkesförordningen.
Privatperson	6 kap. 24 §	Denna bestämmelse har ju funnits sedan tidigare och tanken är att det ska få placeras på vänstra sidan vid tex infart till fastighet och liknande? Hur har tankarna gått här?	Nej, bestämmelserna avser inte vänstersidig placering utan om det behövs vid en parkering i vinkel. Se Bilaga 3.
Trafikverket Stockholms kommun Göteborgs kommun SKL	6 kap. 26 §	6 kap. före 26 § Före 26 § har följande text fallit bort: ”Märke E20, <i>områdesmärke</i> , ska sättas upp på båda sidor om körbanan i färdriktningen om en tillfart till ett område har mer än ett körfält. Märket får inte sättas upp tillsammans med annat vägmärke än F10, <i>platsmärke</i> . Anger märket bestämmelser om fordonsuppställning får det inte sättas upp på motorväg eller motortrafikled annat än på avfartsväg.”	Förs in igen, har försvunnit av misstag.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	6 kap. 26 §	Märke E20 Områdesmärke § 26 Borde det inte stå "får endast"? Under denna samt flera punkter saknas bland annat C35. Dock hänvisar resonemanget kring hänvisning till VMF (se <i>Generella synpunkter</i>).	Transportstyrelsens mandat är att föreskriva om vilka andra märken som får infogas i märket. De märken som inte föreskrivits om av Transportstyrelsen får således inte infogas. Mot bakgrund av det saknas skäl att ange "får endast". Märke C35 är återgivet i vägmärkesförordningen.
Uppsala kommun	6 kap. 26 §	En annan fråga som diskuteras inom förvaltningen och kommunens parkeringsbolag är områdesbeslut, till exempel beslut om parkeringsförbud i område. Vid infarten till ett område sätts vägmärke E20 upp men ibland kan fordonsförare missa vägmärket. För att underlätta för fordonsföraren finns därför ett önskemål att det bör utredas möjligheten att områdesmärken ska kunna återupprepas inom ett område.	Denna hänsyn ska tas vid regelgivningen. Om det är lämpligare för trafikantens vägledning, information, styrning för en effektiv och säker trafik och dennes förmåga upptäcka märkena i tid och förstås av de trafikanter de är avsedda för bör annan reglering än samtliga vägar inom ett område väljas.

<p>Örebro kommun Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser Malmö kommun Göteborgs kommun Stockholms kommun Trafikverket Örebro kommun</p>	<p>6 kap. 27 – 28 §§</p>	<p>27 § är otydlig/oklar.</p> <p>Oklar med vad som menas. Förtydligande tack!</p> <p>E21 Slut på område</p> <p>Trafikkontoret menar att det behövs en flexibilitet vad gäller följande föreslagna skrivelse; ”<i>Märke E21, slut på område, ska sättas upp på båda sidor om vägen eller körbanan där område som märkts ut med märke E20, områdesmärke</i>”. En skrivning om att det kan finnas särskilda skäl att bara sätta upp på en sida med hänsyn till förutsättningarna på platsen.</p> <p>Märke E21 Slut på område</p> <p>Krav på vägmärke E21 på var sida (E20?) är ofta inte görligt eller nödvändigt i tät stadsmiljö då vägmärket är ganska klumpigt och väl synligt. Skriva något om undantag i ett allmänt råd?</p> <p>Troligen är 28 § tänkt att ersätta 27 § men så glömde man att ta bort den senare, Det borde vara endast en paragraf med texten ”Märke E31, <i>slut på område</i>, ska sättas upp på båda sidor om vägen eller körbanan vid en utfart med mer än ett körfält. Har en utfart bara ett körfält får märket sättas upp enbart på vänster sida.”</p>	<p>27 § tas bort och 28 § justeras.</p>
---	--------------------------	--	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	6 kap. 30 §	<p>Märke E24, förslag 33§ Märket ska ... trafikövervakning kan ske. Finns märke E25 Betalväg, ev. med med riktningssymbol, uppsatt i tillfart till sista vägvalspunkt före platsen för trafikövervakning behöver märke E24 inte sättas upp efter korsning som avses i första stycket. 34§ Märke E24 ... annat vägmärke än C31, hastighetsbegränsning och E25 betalväg. Motivering: I trång tätortsmiljö mm finns behov av att minska antal stolpar och att avstånd från närmaste korsning uppströms 1:a portal för trängselskatt kan vara minimalt. Regelmässigt har märkena E24 och E25 satts upp på sådan portal sedan trängselskattförsökets inledning 2006 utan kända påpekanden till kundtjänsterna TS, TRV eller Stockholms stad.</p>	<u>Ingen åtgärd, inte utrett.</u>
Privatperson	6 kap. 36 §	<p>Märke E25, förslag 36§ Märke E25 ... ska betalas vid färd. Finns endast ett körfält i färdriktningen får märket sättas upp endast över körbanan.</p>	<u>Ingen åtgärd, inte utrett.</u>

Formaterat: Inte Färgöverstrykning

Formaterat: Teckensnitt:Inte Fet, Inte Färgöverstrykning

Formaterat: Teckensnitt:Inte Fet

Formaterat: Inte Färgöverstrykning

Formaterat: Teckensnitt:Inte Fet, Inte Kursiv, Inte Färgöverstrykning

Formaterat: Teckensnitt:Inte Fet, Inte Kursiv

Formaterat: Inte Färgöverstrykning

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	7 kap. 1 §	<ul style="list-style-type: none"> 7 kap. Inledande bestämmelser om lokaliseringsmärken, § 1 - Står "tätorter", menas tätbebyggt område? 	Nej, utgår från 2 kap. 14 § vägmärkesförordningen.
Svartöns Infrakonsult	7 kap. 2 §	<p>När sidoförskjutningar ofta förekommer på vägarbetsplatser (ofta med begränsad fordonsbredd) ska märke F18 användas. Men det finns en rad felaktig utformning av sidoförskjutning, ofta används en omgjort märke F25 körfält upphör (ex Förbifart Stockholm vid Kungens kurva). Det blir ju totalt fel.</p> <p>- Förslag, en av figurerna visa en sidoförskjutning i sidled.</p> <p>- Förslag, måtten på F25 borde vara samma som för F17</p>	<p>Transportstyrelsen tar fram exempel och publicerar dem på hemsidan.</p> <p>Storlekarna som anges är minsta storlek. Det är upp till den som är ansvarig att sätta upp märkena enligt 1 kap. 6 § vägmärkesförordningen att ta hänsyn till 1 kap. 3 § för uppsättningen och storleken.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Länsstyrelsen i Skåne län	7 kap. 3 §	Länsstyrelsen noterar dock att turistiskt intressanta mål m.m. har tagits bort från 7 kap. 3 § i föreskrifterna (jmf 8 kap. 5 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:172) om ändring i Vägverkets föreskrifter om vägmärken och andra anordningar (VVFS 2007:305). Av konsekvensutredningen framgår inte varför turistiskt intressanta mål m.m. har tagits bort.	7 kap. avser all vägvisning och är som framgår av rubriken inledande bestämmelser om lokaliseringsmärken. 7 kap. skulle kunna placeras i 1 kap istället. Av läsbarhetsskäl har vi valt ordningen med inledande bestämmelser i form av ett 7 kap. kopplat till övriga bestämmelser om lokaliseringsmärken.
Göteborgs kommun Stockholms kommun	7 kap. 4 §	Föreskrifterna har kompletterats med en paragraf om att en benämning eller ett namn <i>inte får</i> (bör ersättas med <i>”inte bör”</i>) anges på lokaliseringsmärken för vägvisning till allmänna inrättningar, serviceanläggningar eller turistiskt intressanta mål mm. Generellt vägvisar trafikkontoret inte till något mål som har gatuadress. Trafikkontoret vägvisar också endast undantagsfall till målpunkter som saknar parkeringsplatser. Exempel på mål som vägvisas till är järnvägsstationer där trafikanter ofta hämtar och lämnar. Mål som ligger i centrum och som trafikanten förväntas hitta: t ex bibliotek och kommersiella verksamheter vägvisas inte. Trafikkontoret önskar att föreskrifterna ska kompletteras med ”bör-krav”.	Enligt DS 1998:43 avsnitt 7.4.6 bör man vara återhållsam med användningen av ordet bör i föreskrifter eftersom börregler kan förväxlas med allmänna råd. Av andra stycket i paragrafen anges om det behövs med hänsyn till trafiksäkerheten eller mängden trafik till målet, eller om det behövs av något annat särskilt skäl, får märket dock sättas upp. Kommuners beslut om vägvisning kan komma att bli föremål för prövning i ett överklagningsärende. Behoven av vägvisning kan skilja i landets kommuner.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Linköpings kommun	7 kap. 4 §	Bilprovning bör läggas till	Fordonsbesiktning är ett av de exempel på allmänna inrättningar som kan användas.
Privatperson	7 kap. 5 §	5 § Om antalet allmänt intresse. <u>Möjlighet att öka antalet angivelser kan ske genom uppsättning av vägmärke F9 samlingsmärke för vägvisning.</u>	<u>Det är upp till väghållarna att ha den kunskap som behövs för att göra valen vid olika typer av vägvisning.</u>
Trafikverket	7 kap. 11 §	7 kap. 11 § Det kan finnas text även på andra lokaliseringsmärken som t ex F14, F15 eller F22. Det bör framgå att dessa märken inte ska följa textstorlekarna i 11 §.	Förs in i föreskrifterna.
Tyréns	7 kap. 11 §	Inledningsvis finns det under textstorlekar för lokaliseringsmärken anges textstorlek, exempelvis att 150 mm gäller för vägar med 70 km/tim eller lägre men för märke F8 Körfältsvägvisare finns det inte något som säger att dessa ska ha textstorlek normal 200 mm vilken är den storlek som alltid har tillämpats.	Storleken bestäms av textstorleken enligt 7 kap. 11 §.

Formaterat: Teckensnitt: Inte Fet

Formaterat: Inte Färgöverstrykning

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Tyréns	8 kap. 20 – 21 §§	<p>20 § Märke F8, körfältsvägvisare, ska sättas upp före en vägkorsning eller trafikplats, eller när en väg delar sig i flera körbanor i följande fall:</p> <p>1. På en motorväg eller annan väg med sådan utformning som anges i 10 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276) där</p> <p>a) vägen har fler än två körfält i färdriktningen,</p> <p>b) ett körfält svänger och fortsätter som egen körbana,</p> <p>c) avfarten är till vänster,</p> <p>d) en avfartsväg delas i två vägar, eller</p> <p>e) en avfartsväg har två eller fler körfält.</p> <p>2. På annan väg med fler än tre körfält i en tillfart till en vägkorsning.</p> <p>21 § Märke F8, körfältsvägvisare, ska sättas upp som förberedande upplysning där en väg har tre körfält i färdriktningen eller där ett körfält på en motorväg eller annan väg med sådan utformning som anges i 10 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276) svänger och fortsätter som egen väg.</p> <p>Är tanken att man ska gå ner i textstorlek på portaler?</p>	Nej
Privatperson	8 kap. 22 §	<p>Märke F9</p> <p>22§ Här bör tillfogas att avståndet till märke som anger det gemensamma vägvalet skall likställas med minst vad som gäller för märkena F1, F2, F3, F4, F6 och F8. Nu förekommer avståndet 50 m före F5 vid hastighet 80 km/h – inte så bra.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	8 kap. 27 §	Märke F17 27 §. Här bör tillfogas att E15 inte får sättas upp på berörd sträcka.	
Privatperson	8 kap. 34 §	Märke F21 34 §. Här bör tillfogas att märket endast får sättas upp där antalet körfält vid märket, i berörd körriktning, är lika med antalet illustrerade körfält i märkets underkant. Motiv: enfältig situation vid märkesutformning enl. VMF kan uppfattas så att motriktat körfält är lämpligt för vägval vänster eller rakt fram. Dessutom kan tillfogas att märkets vanligaste variant (vänster fält: vänster, höger fält höger och rakt fram) inte skall sättas upp om korsningen föregåtts av märke F1, F3, F6 eller F8. Dessvärre syndas i de båda angivna fallen.	
Privatperson	8 kap. 35 och 37 §§	Märke F23 35 § I de fall omledning börjar med högeravfart från mv/ml för att vid 1:a korsning med lokal väg fortsätta till vänster, varefter den ordinarie (ursprungliga) vägen korsas i annat plan, och sedan i avsevärd sträckning löper ”till vänster om” den ursprungliga vägen uppstår frågan: hur bör F23 utformas? Märke F17 (avser även F25) 37§ Här bör tillfogas att märke E15 inte får sättas upp på berörd sträcka.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	8 kap. 37 och 39 §§	Komplettering: Vi önskar T1 för att förtydliga sträckan.	Det finns inga vägsträckor där körfält upphör. Ett körfält upphör alltid på en given plats.
Svartöns Infrakonsult	8 kap. 38-39 §§	Märket används inte i övriga Europa och är svår att förstå för trafikanterna och även för Trafikverket, när det inte använder märket konsekvent och på ett likartat sätt. Märken B6 och B7 är mer accepterad och förstås förmodligen av fler trafikanter. - Förslag, det bör framgå allmänna råd på hur märket ska användas.	Ingen ändring Märket ska användas för att beskriva de faktiska förhållanden på en plats och ska inte jämföras med märken som reglerar trafiken.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	8 kap 2 §	8 kap 2 § F14-F21 och F25-F26 Förhållandet mellan längd och bredd på dessa märken varierar mycket beroende på utformningen av dem. När det gäller vägnummer får det inte plats tresiffriga vägnummer med det förhållande mellan bredd och höjd som anges här. För de andra märkena har det oftast angetts några varianter men inte alla tänkbara. Detta är inte hållbart. Vi måste kunna använda de vägnummer och beskriva de körfält som finns. Vårt förslag är att enbart höjden föreskrivs för dessa märken. Alternativt kan tabellerna vara som de är med ett tillägg att andra bredder kan väljas när utformningen på märket kräver detta.	Justeras

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	8 kap. 2 §	<p>F14 och F15 saknar mått på vägar med 1 eller 3 tecken.</p> <p>Förslag, Normal storlek:</p> <p>1 tecken S1= 0,4m S2= 0,4m</p> <p>2 tecken S1= 0,6m</p> <p>S2= 0,4m</p> <p>3 tecken S1= 0,9m S2= 0,4m</p> <p>För vägnummer med intermittert bård läggs 0,1m till på varje S1 mått ovan. S2= 0,4m.</p>	
Göteborgs kommun Stockholms kommun	8 kap. 2 §	<p>Märke F21 Körfältsindelning före korsning</p> <p>Storlek och mått i meter för märket F21 liten har ökat från 0,6 till 0,8 meter. Trafikkontoret önskar att det inom tätort ska finnas utrymme för storleksanpassning.</p> <p>Märke S2 Varför har detta märke försvunnit?</p>	<p>S2 har tagits bort eftersom märket kan variera i bredd beroende på hur märket anpassas efter förhållandena på platsen.</p> <p>Den nya S1 (höjden) är densamma som tidigare S2 så det är ingen förändring beträffande storleken.</p> <p>Vägmiljön där märket används är sådan att den behöver en ordentlig storlek för att synas.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Stockholms kommun Malmö kommun	8 kap. 2 §	<p>F27 Trafikplatsnummer Storlek och mått i meter för märke F 27 ”stor” efterfrågas.</p> <p>Märke F27 Trafikplatsnummer Storlek och mått i meter för märke F27, finns anledning att inte ha ”stor”? De är relativt små i motorvägssammanhang men samtidigt ett typ av vägmärke som det är enkelt att orientera sig efter.</p>	Bredden tas bort och S1 blir S2 (höjden). Någon ytterligare storlek har inte utretts.
Göteborgs kommun Stockholms kommun	8 kap. 3 §	<p>8 kap §3 Placering över körbanan. I paragrafen räknas upp vilka märken som får sättas upp över körbanan. Trafikkontoret undrar vad det är som avgör vilka som får sitta över körbanan och vilka som inte får?</p>	Lämpligheten hos respektive märke att placeras över körbanan avgör detta.
Örebro kommun	8 kap. 3 §	Vad gäller vid två körfält i samma riktning? Om man sätter upp ett märke ovanför det ena körfältet, gäller då märket endast för det körfältet?	Är inte reglerat på motsvarande sätt som för förbuds och påbudsmärken. Hänsyn ska tas till 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Göteborgs kommun	8 kap. 5 §	Orieringstavla kan i tätort behöva sitta närmre än 50 meter från korsning. Önskvärt att texten ” <i>om det inte finns särskilda skäl för annat.</i> ” finns med även i delen som gäller tätbebyggt område.	Justeras
Malmö kommun	8 kap. 5 och 7 §§	Märke F1 Orieringstavla § 5 + § 7 Avstånd bör relatera till hastighetsbegränsningen. (Samma vid vägmärkena F3, F4, F9)	Ingen förändring mot tidigare föreskrifter i den del det avser avståndet. Behöver utredas närmare innan eventuell ändring kan göras.
Trafikverket	8 kap. 15 §	Här har tidigare stått ”bör” i stället för ”ska”. Texten ”Det gäller om det inte finns särskilda skäl för annat.” bör läggas till. Särskilda skäl kan t ex vara att ett vänstersvängsfält är längre än 50 meter. Märket ska placeras där vänstersvängsfältet startar.	Justeras

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket Göteborgs kommun Stockholms kommun	8 kap. 27 §	<p>Meningen ”Om märket sätts upp mer än 50 meter före minskningen av antalet körfält ska avståndet anges på tilläggstavla T2, <i>avstånd</i>.” har fallit bort.</p> <p>Nuvarande författning är mer informativ då avstånd skrivs ut.</p> <p><i>Sätts märket upp mer än 50 meter före minskningen av antalet körfält ska avståndet anges på tilläggstavla T2, avstånd.</i></p> <p><i>Märket ska sättas upp som förberedande upplysning om att antalet körfält minskar på väg där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre. Avståndet till minskningen av antalet körfält ska då anges på tilläggstavla T2, avstånd.</i></p>	Har fallit bort och förs nu åter.
Trafikverket	8 kap. 35 §	I konsekvensutredningen står att man har kompletterat med bestämmelser om på vilket avstånd F23 ska sättas upp. Det finns inte med i föreskrifterna. Vi anser att det behövs.	Fel i konsekvensutredningen som justeras där. Frågan har i arbetet med föreskrifterna inte utretts i tillräcklig omfattning.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	8 kap. 38 §	Om ett körfält stängs av och fordon måste färdas i det mötande körfältet är det minst lika viktigt att fordon som färdas i riktningen utan hinder får reda på att de kan möta ett fordon. Förslag på ny text: ”När F26, <i>körfält avstängt</i> , används ska det sättas upp i båda riktningarna.”	Det står den som enligt 1 kap. 6 § vägmärkesförordningen fritt att sätta upp märket i motsatt riktning. Om väghållaren vill ha egna krav som går utöver vägmärkesförordningen eller föreskrifter meddelade med stöd av denna är detta fullt möjligt.
Göteborgs kommun Stockholms kommun	9 kap.	9 kap. Lokaliseringsmärken för vägvisning av gång- och Cykeltrafik Kontoret föredrar alternativ 3 som beskrivs i konsekvensutredningen. Transportstyrelsen bör införa allmänna råd som ger rekommendationer om vilka storlekar som bör användas.	Alternativ 1 är trots denna synpunkt vårt förslag.
Trafikverket	9 kap. 2 §	Vi skulle vilja ha ett förtydligande att textstorleken gäller märkena F34-F37	De ska följa av det som anges i 9 kap. 2 §

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SKL	9 kap. 2 §	<p>Textstorlek på cykelvägvisning</p> <p>Detta är inget krav som ställs in nuvarande föreskrifter och kan komma att innebära ökad kostnader för kommunerna. SKL förutsätter att finansieringsprincipen tillämpas ifall detta förslag beslutas.</p>	<p>För denna vägvisning införs övergångsbestämmelser som innebär att de får sitta uppe till utgången av 2030.</p> <p>De nya föreskrifterna öppnar upp möjligheten att välja större storlek om så bedöms behövt. Föreskrifterna innebär inga krav på när vägvisning ska ske.</p> <p>Förslaget bedöms inte vara av en sådan art att finansieringsprincipen är tillämplig.</p>
Göteborgs kommun	10 kap. 3 § (Se 7 kap. 4 §)	<p>Det finns ett allmänt råd om "sjukhus utan akutmottagning". Bör det inte finnas en föreskrift eller allmänt råd om att till sjukhus <u>med</u> akutmottagning bör det vägvisas.</p>	<p>Vi ser ingen anledning att definiera akutsjukhus ytterligare än det som anges i 2 kap. 22 § vägmärkesförordningen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Tyréns	11 kap. 5 §	<p>MÄRKE H5 SERVERING M.FL.</p> <p><i>5 § Inom en tätort får märke H5, servering, endast sättas upp för vägvisning till anläggningar som är tillgängliga för allmänheten och inte kan förväntas på orten.</i></p> <p>Hur ska man tolka ordet "orten" ? Är det en kommun, stadsdel, plats eller? Många serveringar finns inom industriområden och detta är tycker vi exempel på platser där man inte kan förvänta sig att det finns en servering. Frågan är om ett industriområde tolkas in som en ort. Texten skulle kunna kompletteras med "orten/området". Detta gäller över för märke H6 Restaurang och H7 Hotell.</p>	<p>Det bestäms av ordets allmänspråkliga betydelse och är ytterst en fråga för vägghållaren.</p>
Trafikverket	11 kap. 7 §	<p>4 punkten säger att vi bara kan bevilja vägvisning till ett hotell som bedrivs med tillstånd enligt 2 § lagen om hotell- och pensionatsrörelse. Ingen annan serviceanläggning har krav på oss att vi ska kontrollera om rörelsen drivs enligt gällande bestämmelser. Vi har hävdad flera gånger att det är absurd att vägghållningsmyndigheten ska kontrollera detta för just hotell och aldrig fått något besked om varför. Det finns andra myndigheter som har tillsyn för detta. Vi yrkar på att punkten tas bort.</p>	<p>Justeras genom att i definitionen hänvisa till lagen (1966:742) om hotell- och pensionatsrörelse.</p> <p>Paragrafen justeras något så att delen om var märket får användas inte regleras dubbelt. Se 7 kap. 4 §.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	11 kap. 12 §	Det finns ingen anledning till att väghållningsmyndigheten ska kontrollera badsäkerhet och vattenkvalitet. Det finns andra myndigheter som har tillståndsansvar för detta. Paragrafen bör tas bort.	Ingen ändring mot tidigare föreskrifter.
Malmö kommun	12 kap. 9 §	Märke I3 Landmärke ”...får endast sättas upp i landsbygdsmiljö”. Finns troligen intressanta landmärken i mera tätortsnära miljöer.	Gatumiljöer är tillräckligt svåra för trafikanten så att denne inte bör störas.
Sveriges Branschförening för Säkrare Vagarbetsplatser	13 kap. 2 §	Mått på texthöjd: P.g.a. platsbrist i verkligheten är det i trånga miljöer stora problem med storleken. Flexibiliteten bör utökas och även innefatta de i Kap 9, 2§ angivna måtten 0,08 och 0,06 m. Se nedan.	Har inte utretts. När J2, <i>upplysningsmärke</i> , används är det mycket speciella förhållanden som råder. Det är därför av yttersta vikt att trafikanten nås av den upplysning som ges på märket.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SVEVIA	13 kap. 7 §	När det finns särskilda skäl vid vägarbete kan vägmärke F25 ersättas med vägmärke J2. Särskilda skäl kan vara vid intermittert vägarbeten där körfältet stängs av med vägmärke X5 och det inte finns plats för varningsfordon på vägren eller motsvarande. När X5 används och det är goda siktförhållanden framgår det tydligt vilket körfält som är stängt och med J2 kan vi istället för F25 ge tydligare information till trafikanterna som att t.ex. förvarna med både A20 och A34.	J2, upplysningsmärke kan inte ersätta F 25, körfält upphör då de har olika betydelse. J2 med varningsmärke infogade kan utföras redan med stöd av 2 kap. 27 § vägmärkesförordningen.
Trafikverket	13 kap. 3 §	Det finns behov av en mindre storlek för J3, <i>livsfarlig ledning</i> , vid en gång- och cykelpassage vid järnväg. Vi föreslår att det införs storlek Liten i tabellen med S1=0,40 och S2=0,20. Under tabellen införs en ny tabell där det anges att storlek Normal ska användas vid plankorsning och storlek Liten vid gång- och cykelpassage.	Märket i denna placering är inte i första hand avsedd för de gående eller cyklande utan för de trafikanter som utför service på dessa platser. Dessa kan sitta i ett fordon vars höjd vida överstiger längd och höjd på en gående eller cyklande.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	13 kap. 7 §	Trafikverket har tidigare påpekat att vi skulle vilja ha en ändring av ordningen framför allt vid planerad händelse. Vi har inte fått gehör för detta. Vi gör inget yrkande just nu men vill återkomma senare och diskutera en revidering om just den här paragrafen och om textstorlek på märke J2, <i>upplysningsmärke</i> , och hur man kan använda märket i samband med vägarbete.	Vi är alltid öppna för dialog med väghållarna.
Göteborgs kommun Stockholms kommun Trafikverket	15 kap.	Laddplats T24 Det saknas närmare föreskrifter för tilläggstavla Laddplats. Det finns ingen storlek för T24	Anpassas i storlek efter det vägmärke som det sitter under. Framgår inte vilka eventuella föreskrifter som önskas.
Svepark	15 kap. allmänna råd till tavla T22 text	På några ställen står det att parkeringsplats ska skyltas med tex förhyrda platser. Vi utgår ifrån att singular ska användas vid enstaka plats och plural vid flera platser.	Ja
Trafikverket	15 kap. 7-8 §§	Byt ut ”och” mot ”eller”.	Justeras enligt förslag

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	15 kap. 9 §	<p>Tavla T15 Vägars fortsättning i korsning</p> <p>9 § Vad gäller för placering tillsammans med vägmärke huvudled eller A29?</p>	<p>Märke B4, huvudled, sätts upp i början av huvudleden och upprepas efter varje korsning med annan väg än sådan som avses i 3 kap. 21 § andra stycket trafikförordningen därför torde det vara ovanligt att tilläggstavlan sätts upp med märket.</p> <p>Varningsmärke A29, varning för vägkorsning där trafikanter på anslutande väg har väjningsplikt eller stopplikt, och tilläggstavlan torde ha samma utsträckning på vägarna i märket och tavlan tillför ingen kompletterande anvisning till märket. Se 2 kap. 29 § vägmärkesförordningen.</p>
Privatperson	15 kap.	<p>T22 text</p> <p>Lydelsen i VMF T 22, <i>text</i>, ”Tavlan ger en kompletterande anvisning...” ska den fortfarande finna kvar? Detta förslag är väl inte tänkt att bara ge möjlighet för LKOP att använda sig av text?</p>	<p>Nej, möjligheten med att använda T22, text, där informationen inte kan ges genom andra tilläggstavlor eller kombinationer av dessa enligt 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen kvarstår.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	16 kap. 1 §	<p>16 kap. 1 § X2 Vi har problem i norra Sverige med att finska entreprenörer använder sig av deras motsvarighet till X2. Där är förhållandet mellan de gula och röda fälten 1:1. Det skulle underlätta om man förtydligar att det svenska anordningen X2, markeringskärm för hinder ska ha förhållandet 1,5:1</p> <p>16 kap 1 § Avfartsskärm Tabellen för när man ska använda de olika storlekarna har fallit bort. Den finns i VVFS 2008:272.</p>	<p>Det är upp till väghållaren att informera den som denne ger i uppdrag att sätta upp vägmärken.</p> <p>Storleken på avfartsskärm justeras</p>
Svartöns Infrakonsult	16 kap. 1 §	<p>Det saknas måttuppgifter i figuren.</p> <p>- Förslag, ange breddförhållanden mellan de gula och röda fälten och förhållande till S1.</p>	<p>Detta ska följa av det som anges i 5 kap. 1 § vägmärkesförordningen.</p>

Sveriges Branschförening för Säkrare Vägarbetsplatser	16 kap. 1 §	<p>Förslag på kompletterande storlekar på X1 Markeringspil:</p> <p>Storlek Liten S1= 0,4m Storlek mycket liten S1=0,2m</p> <p>I förslaget anges tre olika texttabeller varav 2 är lika, Upplysningsmärken och Lokaliseringsmärken. 11§ och 2§ nedan är hämtade ur förslaget.</p> <p>11 § Text på andra lokaliseringmärken för vägvisning än de för gång- och cykeltrafik ska ha följande storlekar.</p> <table border="1" data-bbox="712 826 1115 893"> <thead> <tr> <th>Storlek</th> <th>Mycket liten</th> <th>Liten</th> <th>Normal</th> <th>Stor</th> <th>Mycket stor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mått i meter</td> <td>0,10</td> <td>0,15</td> <td>0,20</td> <td>0,30</td> <td>0,40</td> </tr> </tbody> </table> <p>Textstorlekar</p> <p>2 § Text på lokaliseringmärken för vägvisning av gång- eller cykeltrafik ska ha följande storlekar.</p> <table border="1" data-bbox="703 997 1039 1053"> <thead> <tr> <th>Storlek</th> <th>Mycket liten</th> <th>Liten</th> <th>Normal</th> <th>Stor</th> <th>Mycket stor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mått i meter</td> <td>0,03</td> <td>0,06</td> <td>0,08</td> <td>0,1</td> <td>0,15</td> </tr> </tbody> </table> <p>Det saknas en tabell för textstorlekar på Tilläggsstavlor. Idag används följande, hämtat ur Vägverkets Handbok Vägmarken 2009:15</p>	Storlek	Mycket liten	Liten	Normal	Stor	Mycket stor	Mått i meter	0,10	0,15	0,20	0,30	0,40	Storlek	Mycket liten	Liten	Normal	Stor	Mycket stor	Mått i meter	0,03	0,06	0,08	0,1	0,15	<p>Nej, märket används på platser och i miljöer där trafikanten behöver ledningen för att uppnå en säker trafik.</p> <p>Tilläggsstavlor följer normalt storleken på det märke det sitter under.</p>
Storlek	Mycket liten	Liten	Normal	Stor	Mycket stor																						
Mått i meter	0,10	0,15	0,20	0,30	0,40																						
Storlek	Mycket liten	Liten	Normal	Stor	Mycket stor																						
Mått i meter	0,03	0,06	0,08	0,1	0,15																						

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut										
		<p>Textstorlekar bör minst vara enligt nedanstående tabell</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Storlek på vägmärke</th> <th>Textstorlek på tilläggstavla mm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Liten</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Normal ≤60 km/tim</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Normal ≥70 km/tim</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Stor</td> <td>150</td> </tr> </tbody> </table> <p>Förslag: skapa en tabell för T-tavlor enligt ovan.</p>	Storlek på vägmärke	Textstorlek på tilläggstavla mm	Liten	60	Normal ≤60 km/tim	80	Normal ≥70 km/tim	100	Stor	150	
Storlek på vägmärke	Textstorlek på tilläggstavla mm												
Liten	60												
Normal ≤60 km/tim	80												
Normal ≥70 km/tim	100												
Stor	150												
Malmö kommun	16 kap. 1 eller 6 §	<p>Anordning X7 Vägbo</p> <p>Utformningskraven på vägbo kan ge kännbara konsekvenser för kommuner då de flesta bommar på cykelbanor inte uppfyller kraven. Finns det trafiksäkerhetsskäl för att kräva att den reflekterande delen på en vägbo ska vara minst 1,25 meter bred på exempelvis en gång- och cykelbana?</p>	<p>Ingen skillnad i storlek i varken höjd eller bredd. Inte utrett annan storlek för gång- eller cykelbanor.</p>										

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Malmö kommun	16 kap. 5 § allmänna råd	Anordning X6 Särskild varningsanordning § 5 Möjlighet att ange andra texter? Bara POLIS i enbart versaler?	Andra texter framgår av allmänna rådet till 16 kap. 6 § <i>Kontroll</i> <i>POLIS</i> <i>Bärgning</i> <i>Lastning</i> <i>Eftersök</i> POLIS anges i versaler övriga anges versalgemen
Riksförbundet Mobil Fritid	16 kap. 5 §	Vi håller med om att vägmärket X 6 inte skall tillåtas vara placerad på ett rörligt fordon. Vi håller också med om att förbudsmärket C 27 inte bör vara rörligt med det motiv som anges.	Tack
Tyréns	16 kap. 7 §	Stolprelexer är vanligt för att förstärka exempelvis märket för övergångsställe. Det hade underlättat om dessa fanns som en beteckning som kan användas i vägmärkesförteckningar.	Anordningen heter X10, <i>stolmarkeringsanordning</i> , och återfinns i 5 kap. 1 § vägmärkesförordningen.
Svartöns Infrakonsult	17 kap. 1 §	När röd flagga inte används för att stoppa trafik i övriga Europa, utan där betyder röd flagga enbart att trafikanten ska passera vakten på behörigt avstånd bör ett allmänt råd ges. - Förslag, allmänt råd om att röd flagga bör undvikas.	Regleras i vägmärkesförordningen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	18 kap. 1 §	<p>18 kap. 1 § Y3</p> <p>Även om flera bommar tillsammans blir längre än 3,5 meter kommer de inte alltid vara nedfällda samtidigt vilket gör att man inte bör reglera dem på samma sätt som om det vore en enda bom. Det framgår inte heller tydligt att S1 och S2 alltid bör vara lika stora. Vi förslår följande lydelse på paragrafen: "På en bom som är 3,5 meter eller längre ska de röda fälten vara 0,5 meter breda (S1). Avstånden mellan de röda fälten ska alltid vara lika stora som bredden på fälten (S2=S1). Fälten ska vara minst 0,1 meter höga (S3). På en bom som är kortare än 3,5 meter får bredden anpassas till bommen."</p>	<p>18 kap. 1 § reglerar endast storleken på de röda fälten som placeras på den gula bommen. Att bommen är gul framgår av 18 kap. 3 §.</p> <p>Hammar kollar med Gunilla och Olle</p>
Trafikverket	18 kap. 3 §	<p>Trafikverket godkänner inte längre reflexmaterial utan det ska följa CE-märkning. Vi föreslår att andra meningen i paragrafen lyder: "Den sidan ska innehålla minst tre retroreflekterande röda fält."</p>	<p>Justeras, delen om retroreflektion regleras i 1 kap. 8 §</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Göteborgs kommun Stockholms kommun	18 kap. 4 §	18 kap. Säkerhetsanordningar i korsningar med järnväg eller Spårväg Y3 bom 18 kap § 4 Paragrafen bör kompletteras med följande text: Det blinkande röda ljuset skall visas från det att bommen börjar fällas och till dess den är helt uppfälld.	Framgår av 6 kap. 7 § vägmärkesförordningen.
Trafikverket	18 kap. 7 §	Det saknas krav att plankorsningsskärm även ska sitta ovanför vägbanan. Ändra lydelsen till: "Om anordning Y4, <i>plankorsningsskärm</i> , sätts upp ska den sättas upp på båda sidor om vägen samt ovanför vägen. Plankorsningsskärmens sidor och överdel ska visuellt kunna uppfattas som en sammansatt enhet"	Justeras enligt förslag.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Göteborgs kommun Stockholms kommun	19 kap.	<p>19 kap. Undantag Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser Enligt p 3. Föreslås det att vägmärken och andra anordningar enligt äldre bestämmelser vilka till storlek eller utformning strider mot denna författning får användas tills vidare, dock längst till utgången av år 2020.</p> <p>Det innebär en kostnad för kommunerna att byta ut innan de är ”utslitna”. Trafikkontoret anser att övergångsbestämmelserna bör gälla minst till utgången av år 2022.</p> <p><u>Eftersom de nya föreskrifterna ändrar vissa bestämmelser om vägmärken som redan är uppsatta så kommer vägmärken att behöva bytas ut och det kommer att innebära en kostnad för kommunen. Vägmärkena bör kunna anpassas och bytas ut över tid i samma takt som det är planerat med underhåll av vägmärken.</u></p>	<p><u>Justeras till tidigare övergångsbestämmelser. Hammar kollar igen med Susanna Broms/eller nya</u></p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket	19 kap.	<p>Ni har bytt datum för när man inte längre får använda de gamla reglerna. I 2007:305 är det till 2030, i 2008:272 är det tills vidare. I det här förslaget har ni stramat upp det till 2020.</p> <p>Det fanns en tanke att det inte var samma år som vägmärkesförordningen. Man räknar med att behöva byta ut ett vägmärke efter 20-25 år, reflexen brukar vara garanterad 15-18 år. Att ett vägmärke inte ser ut som ett gammalt vägmärke är mycket viktigare än att storleken på märket eller texten stämmer. Det kommer att bli en hög kostnad om vi blir tvungna att byta ut märken i förtid.</p>	Justeras till utgången av 2030.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	49 kap.	<p>49 kap. Undantag</p> <p>I kraftträdande och övergångsbestämmelser Enligt p 3. Föreslås det att vägmärken och andra anordningar enligt äldre bestämmelser vilka till storlek eller utformning strider mot denna författning får användas tills vidare, dock längst till utgången av år 2020.</p> <p>Eftersom de nya föreskrifterna ändrar vissa bestämmelser om vägmärken som redan är uppsatta så kommer vägmärken att behöva bytas ut och det kommer att innebära en kostnad för kommunen. Vägmärkena bör kunna anpassas och bytas ut över tid i samma takt som det är planerat med underhåll av vägmärken.</p> <p>Mot bakgrund av ovanstående anser kontoret att övergångsbestämmelserna bör gälla minst till utgången av år 2022.</p>	

← **Formaterat:** Inget, Avstånd Före: 0 pt, Håll inte ihop med nästa

<p>Trafikverket</p>	<p>Redaktionella ändringar</p>	<p>Redaktionella ändringar</p> <p>Föreskriftsstöd</p> <p>I uppräknigen av paragrafer bör även 2 kap. 8 och 24 §§ vara med. (Det gäller C34, C40 och H4)</p> <p>2 kap. 3 § Rubriken i tabellen ska kompletteras med A41</p> <p>2 kap. 14 § Det är möjligt att missuppfatta om märke A35 behövs i alla hastigheter även utom tätbebyggt område eller ej. Det kan räcka med ett kommatecken efter "utom tätbebyggt område".</p> <p>4 kap. 25 § punkt 2 och 3 Det finns ingen anledning att precisera storlekarna med vilken diameter de har. Lydelsen bör vara: 2. i storlek stor 3. i storlek mycket stor</p> <p>Generellt för förbuds- och påbudsmärken Texten varierar när det inte behövs en lokal trafikföreskrift för att sätta upp ett märke. Transportstyrelsen bör välja en variant och hålla sig till den.</p>	<p>Föreskriftsstöd</p> <p><u>Justeras</u></p> <p><u>2 kap. 3 §</u> <u>Justeras</u></p> <p><u>2 kap. 14 §</u> <u>Justeras genom att meningen delas upp.</u></p> <p><u>4 kap. 25 § punkt 2 och 3</u> <u>Justeras</u></p> <p><u>Generellt för förbuds- och påbudsmärken</u> <u>Olika förutsättningar för olika märken, ingen åtgärd.</u></p> <p><u>6 kap. 1 § E13, 6 kap. 1 § E17, 6 kap 21 §, 11 kap 18 §, 12 kap. 3 §, 16 kap 5 § och 16 kap. 6 §</u> <u>Justeras</u></p>
---------------------	------------------------------------	---	---

Formaterat: Färgöverstrykning

Kommenterad [HL1]: Kolla med Gunilla

Formaterat: Färgöverstrykning

Formaterat: Teckensnitt:Inte Fet

Formaterat: Teckensnitt:Inte Fet

Formaterat: TRV brödtext

Formaterat: Teckensnitt:Inte Fet

Formaterat: TRV brödtext

Formaterat: Inte Genomstruken

		<p>6 kap. 1 § E13 Det saknas ett "är" i sista meningen.</p> <p>6 kap. 1 § E17 E17 heter Återvändsväg, inte Återvändsgränd.</p> <p>6 kap 21 § Hänvisningen är till fel paragraf. Det ska vara 4 kap. 34 §.</p> <p>11 kap 18 § Hänvisningarna sist i första meningen är till fel paragraf. Det ska vara 3-7 och 20§§</p> <p>12 kap. 3 § Det ska stå "Lokaliseringsmärken för turistiskt intressanta mål mm ska ha följande storlekar."</p> <p>16 kap 5 § De två sista styckena måste vara samma stycke eftersom sista meningen ska gälla för båda varianterna.</p> <p>16 kap. 6 § X7 heter vägbom numera. Det behöver justeras både i rubriken, texten och i innehållsförteckningen.</p>	
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Göteborgs kommun SKL	Bilaga 3	Det finns en bilaga 3 men ingenstans hänvisas det till den! Dessutom framgår det inte av bilagan att exemplen avser utmärkning av parkering på kvartersmark.	Förs in i 1 kap.