

Förord

I vår bransch som består av beställare, utförare, konsulter, leverantörer av trafik- och skyddsanordningar, utbildningsföretag etc. och som hanterar frågor som berör området arbete på väg (APV) förekommer en rad myter och missförstånd om vad bestämmelser i författningar och regelverk innebär och hur de ska tolkas. När både författningar och regelverk har förändrats ett antal gånger under årens lopp, är det inte lätt för oss i branschen att hänga med i alla förändringar och vilka konsekvenser det medför.

SBSV har gett Gunnar Vikström, som har varit verksam inom APV-området sedan 1976, två uppdrag:

1. Gå igenom APV-författningar från 1987, Vägverkets nationella regelverk från starten 1995 till Trafikverkets TRVK Apv, Sveriges Kommuner och Landstings Handbok Arbete på väg och Väghållningens juridik, samt Göteborgs Stads Tekniska handbok och Blå boken för att belysa vad som gäller, vilka förändringar som har skett, vad de innebär och hur de kan tolkas. Serie 1 och 2.
2. Förklara innebörden av författningar och de benämningar som förekommer inom APV-området, samt hur bestämmelser i författningar kan tolkas. Serie 3.

Till hans löpande texter, utdrag från författningar och regelverk ges kommentarer i kursiv stil och avvikande färg.

Serie 1 Trafikanordningar

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Arbetsberedning bör ersätta TA-plan!

Serie 2 Olika typer av arbeten

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Slutord om arbeten!

Serie 3 Författningar

- 3.1 Vad är myndighet, myndighetsutövning, myndighetsbeslut, väghållare, etc.?
- 3.2 Vad är målsättningen med författningar?
- 3.3 Vad innebär vägtrafiklagstiftningen?
- 3.4 Hur författningstexter tolkas?
- 3.5 Hur tolka VMF och dess föreskrifter?

Dokumentens innehåll bör ses som SBSV:s gemensamma uppfattning om hur bestämmelser, begrepp etc. ska tolkas och användas. Innehållet i dokumenten får kopieras och användas av branschen som läromedel, diskussionsunderlag med beställare m m, om det framgår att materialet kommer från SBSV.

SBSV reserverar sig för eventuella skriv- eller tolkningsfel eftersom frågorna tangerar juridiska expertområden där eventuella framtida domar (entreprenad- eller förvaltningsjuridiskt), överklagningsärenden, författningsändringar etc. kan innebära att de tolkningar som gjorts här måste ändras. SBSV har försökt att säkerställa kvalitén så långt som möjligt, men det går inte att garantera till 100%. Frågor om dokumentens innehåll kan skickas till info@sbsv.se

1.1 Vad är Trafikanordningar (TA)?

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Trafikanordningar är de anordningar som framgår i Vägmärkesförordningen och föreskrifter utfärdade med stöd av Vägmärkesförordningen. Skyddsanordningar är inte Trafikanordningar, det är andra typer av anordningar som behövs för att säkra god trafiksäkerhet och arbetsmiljö.

Bakgrund Trafikanordningar, TA

Trafikanordningar används som övergripande begrepp i Trafikförordningen (1998:1276) och Arbetsmiljöverkets föreskrift 1999:3 för att beskriva anordningar som framgår i Vägmärkesförordningen. I Trafikförordningen behandlas inte skyddsanordningar och i Arbetsmiljöverkets AFS 1999:3 framgår skillnaden mellan trafikanordning och skyddsanordning.

Trafikförordningens 2 kap

"Rubbande av trafikanordning och hinder på väg

9 § Vägmärken, vägmarkeringar, trafiksignaler och andra anordningar för trafiken får inte rubbas eller ändras."

AFS 1999:3 Byggnads- och Anläggningsarbeten 81 § c)

"Trafiken skiljs från arbetsplatsen med trafikanordningar. I den utsträckning som behövs skall det dessutom finnas skyddsanordningar som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att komma in på arbetsplatsen."

AMA

AMA är ett beskrivningsverktyg för förfrågningsunderlag som hela branschen står bakom, både beställare och utförare.

I Totalentreprenader anger beställaren troligtvis både de administrativa och tekniska kraven som ställs för APV under koden AFD.142 i de Administrativa föreskrifterna.

Vid utförandeentreprenader anger beställaren de tekniska kraven i Tekniska Beskrivningar. Kraven på tillfälliga trafikanordningar anges i koden BCB.713 och kraven för skyddsanordningar anges i kod BCB.717.

Under respektive kod anges råd till den som utformar upphandlingsdokumenten i både de Administrativa föreskrifterna och Tekniska Beskrivningar.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-11-20

1.2 Vad är Trafikanordningsplan (TA-plan)?

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Det finns inga krav på TA-plan i någon författning. När TA-plan krävs bygger det enbart på överenskommelser i kontrakt eller avtal mellan beställare/tillståndsgivare och utförare. Det är oklart vad en Trafikanordningsplan innebär när det förekommer en rad olika krav på vad en TA-plan är och ska bestå av. Det finns ingen klarlagd definition vad en TA-plan innebär. Någon branschgemensam praxis existerar inte. Grunden är dock att det är ett redskap för arbetsgivare och beställare att se till att utmärkningen med trafikanordningar (vägmärken etc.) utförs på rätt sätt.

Författningar om Trafikanordningsplan, TA-plan,

Trafiksäkerhetsverkets* föreskrifter som behandlade trafikanordningar vid vägarbeten, TSVFS 1987:17, gällde fram till 2007 när den nya Vägmärkesförordningen trädde i kraft.

I föreskriften framgick inga bestämmelser om TA-plan, TSV gav egna kommentarer (råd) till föreskriften och angav följande: "Vid större ingrepp i flerfältiga vägar är det lämpligt att trafikanordningsplaner upprättas. Trafikanordningsplaner kan även upprättas vid större ingrepp i tvåfältiga vägar med stor trafik eller i övrigt då det bedöms lämpligt."

Kommentar

Med andra ord uppmanade TSV arbetsgivaren (i stort sett utfördes alla vägarbeten under 1980-talet i egen regi av väghållaren) att ta fram en plan för hur utmärkningen av trafikanordningar skulle utföras vid vägarbeten.

Motsvarande kommentar (råd) ger Arbetsmiljöverket i sin AFS 1999:3 Byggnads- och Anläggningsarbeten i 81 §: "Det faller sig ofta naturligt att trafikanordningsplanen, när sådan finns, blir en del av arbetsmiljöplanen."

Regelverk om Trafikanordningsplan, TA-plan, VV och TRV

Vägverkets beskrivning vad en TA-plan är för någonting, utvecklades och förändrades för varje regelverksutgåva fram till 2009, då det beskrivs vara ett samlingsdokument. Men inte i något av regelverken (IFS) framgick tydliga krav på att TA-plan skulle innehålla skyddsanordning.

Kommentar

Till de olika regelverken hörde ett antal skisser över olika arbetssituationer som entreprenören kunde använda sig av. Ett av problemen med skisserna vara att det ofta beskrev ett utförande som inte framgick som krav i regelverken, att skisserna angav strängare krav en vad texterna i regelverket angav.

Med införande av Trafikverkets tekniska krav och råd för arbete på väg anges i råden att en TA-plan är en samlingsbenämning på de krav som gäller för hur trafik- och skyddsanordningar ska anordnas och placeras på ett vägarbete. I kravdokumentet anges att det ska framgå i kontraktshandlingarna om utföraren ska upprätta en TA-plan.

Regelverks krav och tillåtelse av TA-plan, VV och TRV

När Vägverket beslutade att ställa krav på TA-plan i deras första regelverk IFS 1995:4 framgick att trafikanordningsplan alltid ska upprättas och godkännas innan arbetet får påbörjas, samt att den skulle förvaras hos väghållaren (beställaren/projektledare). Senare ändrades det till att de skulle godkännas av väghållningsmyndighetens (trafikingenjör)

När Trafikverket införde regelverket TRVK Apv 2012 infördes krav på att beställaren skulle ange i handlingarna (förfrågningsunderlag) om leverantören skulle ansöka om TA-plan eller erhålla en så kallad tilldelad TA-plan.

I den nya TRVK Apv version 4.0 anges i kap. 2 under term Trafikanordningsplan anges bara att trafikanordningsplaner hanteras i FIFA och under kap. 7.2 anges tre nivåer av bilagor till TA-plan och vad de ska innehålla.

Kommentar

FIFA är inte något regelverk. Krav på hur leverantör ska hantera TA-plan måste framgå i förfrågningsunderlaget (kontraktet) antingen genom hänvisning till kravdokument eller som kravtext under angiven AMA kod.

Regelverk om Trafikanordningsplan, TA-plan, SKL och Göteborgs Stad

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Arbete på väg framgår att TA-planen är ett hjälpmedel för utmärkningsansvarig och övrig personal som hjälper till med utmärkningen. I den nyligen publicerade, 2019, Handboken Gatuarbete i tätort framgår att "I en trafikanordningsplan (TA-plan) visas de åtgärder som krävs för att arbetet ska kunna utföras, t.ex. omledning av trafik, trafikanordningar, hastighetssänkningar och trafiksignaler/signalvakt."

I Göteborg stads Tekniska Handbok anges att syftet med Ta-planen är att beskriva vilka vägmärken och anordningar som krävs för att hög säkerhet ska uppnås för såväl de som utför arbetet som för alla trafikantgrupper.

Regelverks krav och tillåtelse av TA-plan, SKL och Göteborgs Stad

I Sveriges kommuner och Landstings (SKL) Handbok Arbete på väg framgår att TA-plan är benämning på den ansökan som utföraren måste göra för att få utföra vägarbetet samt att en godkänd TA-plan innebär att en utförare får sätta upp och ta ner trafikanordningar.

I Sveriges kommuner och Landstings (SKL) Publikation Vaghållningens juridik anges följande: "TA-plan är inte något begrepp som idag finns i lagstiftningen. I samband med uppgrävning av gator måste det dock sörjas för att trafiken kan ordnas på ett ändamålsenligt och trafiksäkert sätt." Många kommuner kräver att en TA-plan ska bifogas ansökningar om grävningstillstånd, och att sådana upprättas blir därigenom en förutsättning för att ledningsarbetena ska få utföras.

I handboken Gatuarbeten i tätort framgår att respektive kommun kan ange i sina egna regler vad en ansökan ska innehålla. I reglerna kan ingå krav på TA-plan och hur den ska se ut.

I Göteborgs Stad Tekniska Handbok framgår att Det är bara väghållaren eller den hen utser som får sätta ut vägmärke och anordningar. En granskad Ta-plan är en principiell överenskommelse mellan trafikkontoret och utföraren av ett vägarbete.

Kommentar

Som regel nämns inte skyddsanordningar som ett eget begrepp i samband med TA-plan i kommunernas regelverk.

AMA

Är ett branschgement regelverk om hur krav ska framgå och ställas i förfrågningsunderlag för upphandlingar. Till den som utför underlagen till upphandlingsdokument finns råd om var krav ska framgå och hur de ska beskrivas. Kommuner och Trafikverket tillämpar AMA i upphandlingar.

Begreppet Trafikanordningsplan är bara nämnd som ett råd till den som upprättar förfrågningsunderlag under en kod i de administrativa föreskrifterna. Rådet som ges är "om krav på trafikanordningsplan ställs ska det framgå under koden."

* Trafiksäkerhetsverket, TSV, existerade under 1960 talet och in i 1990 talet när deras verksamhet övertogs av dåvarande Vägverket. TSV uppdrag om vägtrafik motsvarar till viss del som nuvarande Transportstyrelsen har inom vägområdet. Vissa av deras föreskrifter lever kvar än i dag men många har upphört och ersatts av föreskrifter från Vägverket och Transportstyrelsen. TSV hade en omfattande verksamhet, som till stor del riktade sig till väghållarna som på den tiden utförde i stort sett allt i egen regi som drift och underhåll och ny- och ombyggnationer av vägar.

1.3 Hur ska Trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Det är oklart vad en Trafikanordningsplan innebär och hur den ska utformas. Det finns en rad uppfattningar vad en TA-plan är och hur den ska utformas. Det finns dock ingen branschgemensam överenskommelse om hur en TA-plan ska vara utformad. Grunden är dock att TA-plan är ett redskap för arbetsgivaren att ge tydliga instruktioner till den som utför utmärkningen och utplaceringen av trafik- och skyddsanordningar. För att utmärkningen och utplaceringen ska bli rätt krävs att mottagaren av TA-planen kan förstå och tolka den, samt har den kompetens och de resurser som krävs.

Hur ska Trafikanordningsplan (TA-plan) utformas

Eftersom krav på trafikanordningsplan inte anges i någon författning framgår bara kravet på TA-plan i olika kravdokument. Ingen gemensam standard finns för hur de ska utformas.

Till de olika kravdokumenten från beställare tillhör ofta ett antal TA-plansskisser över arbetssituationer, som har sin grund från f d Trafiksäkerhetsverket. Entreprenören kunde använda sig av dem eller rita egna skisser vid tillåtelseansökningar. Problemen med beställarens skisser är som regel att:

- De utformas som ögonblickssituationer för en typ av arbete på en raksträcka.
- Hur etablering, ometablering och avetablering ska utföras framgår som regel inte
- De är ej skal enligt utformade och saknar måttkala.
- De visar ett begränsat antal arbetssituationer
- De visar inte yttre förhållanden som befintlig vägutrustning, plan eller profilstandard etc.
- Kopplingar till aktuellt kontrakts- eller regelverk saknas.
- Entreprenören avgör själv vilka av skisserna denna vill använda sig av och skicka in för godkännande, varvid den som granskade handlingarna hos beställaren ofta gör egna tillägg.
- Med att använda generella skisser behöver utföraren inte ta eget ansvar över vilka kontrakts-, regelverks- och författningskrav som gäller vid utformningen.

Trafikverkets krav på TA-plan

Ovanstående problem var en del av anledningarna att Trafikverket i sitt nya regelverk TRVK Apv tog bort de generella kraven på TA-plan med skisser som ställdes i Vägverkets regelverk. I TRVK Apv avsnitt 5.5 anges att det i handlingarna (förfrågningsunderlaget) ska framgå hur leverantören (entreprenören/konsulten) ska hantera trafikanordningar (tilldelad eller ansöka om TA-plan). I råden till regelverket TRVK Apv avsnitt 5.5 framgår följande: "Det är entreprenörens eget ansvar att själva tolka och omsätta krav i författningar och det som framgår i handlingar (kontrakt) till god utmärkning med trafikanordningar och utplacering av skyddsanordningar. För att underlätta för de personer som utför utmärkningen av trafikanordningar och utplaceringen av skyddsanordningar, bör lämpliga objektspecifika anvisningar för hur detta ska ske finnas på arbetsplatsen."

Kommentar

Avsikten med de nya reglerna var att leverantören själv skulle ta ansvar för att ge väl anpassade skisser med villkor från arbetsmiljöplan, arbetsberedning, författningskrav och kontraktskrav till de personer som utför utmärkningen.

Grundregeln i alla publicerade regelverk från Vägverket/Trafikverket är att använda så få vägmärken som möjligt, men så många som nödvändigt.

I nya TRVK Apv version 4.0 framgår att när Trafikverket kräver i kontraktet att leverantören ska komplettera TA-plan med en eller flera bilagor ska beställaren ange någon av följande nivåer som ska utföras. (OBS kortfattad beskrivning)

- Nivå 1, trafik- och skyddsanordningar beskrivna i text.

- Nivå 2, principskiss som visar trafik- och skyddsanordningar mm.
- Nivå 3, skalenlig ritning som visar trafik- och skyddsanordningar mm.

Kommentar

Hur de nya kraven kommer att ställas i upphandlingar framgår inte. För att kravtexten innebär att det ska framgå i respektive upphandling om leverantören ska utföra någon TA-plan och om den ska innehålla bilagor.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Göteborgs Stads krav på TA-plan

I SKL Handbok Arbete på väg, framgår att TA-plan ska bestå av en ritning. Den ska innehålla ett faktablad med uppgifter om bland annat utföraren, plats för arbetet, datum och tider för arbetets start och slut samt namn på ansvariga personer.

I handboken, Gatuarbeten i tätort är beskrivningarna på vad en TA-plan är och ska innehålla, mer diffus. I skriftens löptext anges att: I en trafikanordningsplan (TA-plan) visas de åtgärder som krävs för att arbetet ska kunna utföras, t.ex. omledning av trafik, trafikanordningar, hastighetsänkningar och trafiksignaler/signalvakt.

Men i handbokens begreppsförklaring anges TA-plan som. Ritning som tillsammans med faktablad redovisar vilka vägmärken och anordningar som behövs för arbetsplatsens och trafikantens säkerhet.

Kommentar

SKL, numera SKR, Sveriges Kommuner och Regioner, nya handbok är skriven och avsedd för kommunerna, deras politiker, chefer och handläggare för att skapa effektiva rutiner för hantering av gatuarbeten. När SKR är kommunernas och regionernas intresseorganisation, innebär det att respektive kommun är suverän att självständigt fatta egna beslut om handbokens råd ska följas. Det innebär att vissa av texterna i handboken är mångordiga, återkommande, övertydliga och resonerade för att kommunerna ska komma fram till likvärdiga rutiner och regelverk.

Göteborgs Stad Teknisk Handbok anger att Ta-planen är en ritning som ska:

1. Visa alla nödvändiga trafikanordningar och dess placeringar både vid arbete och icke aktivt arbete
2. Visa hur tillräcklig säkerhet för alla typer av passerande trafikanter erhålls
3. Adress på platsen för arbetet
4. Ta-plansnummer/namn
5. Entreprenör
6. Byggherre
7. Ha norrpil
8. Vara skalenlig och/eller med de måttangivelser som behövs (mått ex körfältsbredd)
9. Visa skallinjal
10. Vara gjord på ett för platsen tydligt kartunderlag
11. Visa hur arbetsfordon ska användas, deras tänkta placering, skalenligt och/eller med de måttangivelser som behövs framgå.
12. Vilken avstängning som används för att ställa ut anordningar och vägmärken enligt TA-planen, skyddsfordon
13. Var materialupplag och bodar är placerade
14. Vilka vägmärken som kräver lokal föreskrift
15. Hur tillfällig vägbelysning anordnas under byggtiden
16. Visa placering av bygg- och/eller informationsskyltar
17. Eventuell information/samråd som ska hållas med berörda som Räddningstjänst, Västtrafik, näringsidkare, allmänhet med flera före och under arbetet
18. Förslag på arbetstid utifrån arbetets omfattning och störningsgrad
19. Plats för att stämpla/signera
20. Om det är en Ta-plan för en markupplåtelse så ska även byggherre stå angiven med kontaktuppgifter.

Vidare framgår det att det ska finnas en Ta-plan som fungerar för varje del av arbetet t ex schakt, fräsning, beläggning eller målning. Det ska även upprättas Ta-planer för hur det ser ut då icke aktivt arbete pågår

och att. Ta-planen kan även vid behov innehålla information om typ av arbete, schakt djup, dagöppning, hur lång tid ska just denna Ta-plan användas.

Kommentar

Kraven som Göteborg Stad ställer är mycket detaljerade och tydliga. Om krav även hade ställts på förberedande och avslutande arbeten hade kraven motsvarat de krav som ställs på arbetsberedning.

Observera att det inte framgår krav på att skyddsanordningar ska anges i TA-plan.

Bygghandlingar 90

Bygghandlingar 90 utgör byggsektorns rekommendationer för utformning av enhetliga och ändamålsenliga bygghandlingar. Trafikverket och kommunerna via Byggherreföreningen ingår i byggsektorn.

Kortfattat innebär det att:

- På ritningar redovisas sådant som behöver illustreras grafiskt.
- I beskrivningar (AF, TB) redovisas krav i text, på bland annat kvalitet och utförande som tillsammans med ritningarna bestämmer produkten.

I Bygghandlingar 90 är inte trafikanordningsplan omnämnt och inga rekommendationer finns på hur en TA-plan ska utformas.

Kommentar

Vi kan konstatera att de krav som i regel ställs på hur en TA-plan ska vara utformade inte följer svenska och internationella normer för hur bygghandlingar ska vara utformade.

AMA

I det branschgemensamma regelverket AMA framgår under koden AFC/D.242 följande upplysning. "Om krav på trafikanordningsplan ställs ska det framgå under koden."

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20, reviderad 2020-02-01

1.4 Vem ansvarar för trafik- och skyddsanordningar?

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Väghållaren och entreprenören har ett delat ansvar för att utföra väghållningen. Endast i undantagsfall kan enskilda personer i sin yrkesutövning bli dömd som ansvarig för en olycka. Det är av stor vikt att beställaren är tydlig i sina kontraktshandlingar och dialoger om vilka krav som entreprenören ska uppfylla för att säkerställa att trafikanter har en god trafiksäkerhet.

Vem ansvarar för trafik- och skyddsanordningar?

Ofta anges begreppet väghållaransvar, vilket vanligen likställs med den som är utsedd att svara för att väghållning blir utförd. I förlängningen avser det att Trafikverket, den enskilde kommunen eller den enskilde vägens ägare är ansvarig för allt som sker på den väg eller gata som förvaltas av väghållaren. Detta synsätt är inte korrekt, varken Väglagen, Plan- och Bygglagen eller Lagen om förvaltning av samfälligheter innehåller bestämmelser som ger väghållaren hela ansvaret. Väghållning är inte heller myndighetsutövning, däremot är vissa åtgärder enligt trafikförordningen som utfärdande av föreskrifter, till exempel hastighetsbegränsning, stopplikt är myndighetsutövning, vilket kan leda till att tjänstemän kan göra sig skyldig till tjänstefel. Personer som utför eller ansvarar för väghållning kan dömas till böter eller fängelse om dennes vårdslöshet har föranlett en olycka där en person kommit till skada eller förolyckats. Här nedan följer en genomgång av författningar och vilket ansvar som ställs på beställare och utförare.

Författningskrav

Väglagen (1971:948) och Vägförordningen (2012:707) innehåller bestämmelser för allmän väg. Varken i lagen eller förordningen framgår begreppet väghållaransvar. I lagen anges att väghållning omfattar byggande och drift av väg och tillbörlig hänsyn ska tas till enskilda intressen och allmänna intressen. Bland de intressen som tillbörlig hänsyn ska tas till är bland annat trafiksäkerhet. Vidare kan väghållningsmyndigheten (Trv:s region) ge tillstånd till ledningsägare att få dra ledningar och utföra arbeten på redan dragen ledning.

I vägförordningen beskrivs de arbeten (utförandet) som drift av väg innefattar, exempelvis servicearbeten, förbättringsarbeten etc. Dessutom anges att väg- och ledningsarbeten inom vägområdet ska utföras så skyndsamt som möjligt och så att fara inte uppstår för trafiken på vägen.

I Plan- och Bygglagen (2010:900) (PBL) som hanterar kommunala gator framgår inga krav på hur drift av gata ska utföras.

Kommentar

För allmänna vägar med vägnummer som förvaltas av en kommun gäller Väglagen och vägförordningen, inte PBL.

Lagen (1998:814) och förordningen (1998:929) om gatuhållning (renhållning, vinterväghållning) och skyltning, anger bestämmelser för gatuhållning och skyltar. Där beskrivs kommunens, länsstyrelsens, fastighetsinnehavarens skyldigheter, ansvar och befogenheter.

Väghållning av enskilda vägar (byggande, drift) styrs av Anläggningslagen eller lagen om förvaltning av samfälligheter. Det innebär att för en enskild väg gäller vad som anges i respektive anläggningsbeslut eller stadgar.

Kommentar

Både beställare av väghållningsåtgärder och de som utför själva åtgärderna (entreprenörer, konsulter) har ansvar för att utförandet av väghållningsarbetet blir utfört enligt bestämmelser i författningar.

Om utförande av väg- eller ledningsarbete orsakar skada för trafikant, exempelvis fallolycka, skador på fordon, kan trafikant ställa skadeståndskrav på bristfällande väghållning enligt skadeståndslagen

(1972:207). Det gäller för alla allmänna vägar, kommunala gator och enskilda vägar. För att någon ska få skadestånd gäller att väghållaren har brustit i sin väghållning och bedöms som vållande av skadan. Vållandet kan ligga hos väghållaren själv, anställd eller någon som väghållaren anlitar t ex entreprenör.

Kommentar

Rättsfall visar att vid utmärkning av vägarbeten med brister där de skadelidande har riktat skadestånd till utförare av vägarbetet eller väghållaren, får utgången antas blivit densamma oberoende om det är utföraren (entreprenören) eller väghållaren som blivit stämd.

I vägmärkesförordningen (2007:90) (VMF) framgår i 8 kap 4 § att "trafikanordningar inte får sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar. Sådana åtgärder får inte heller utföras på något annat sätt än som anges i denna förordning eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den. Inte heller får någon sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller har samma innebörd som en anordning enligt denna förordning."

Kommentar

I 1 kap. 6 § framgår även att Kommunen respektive den statliga väghållningsmyndigheten kan utfärda föreskrifter enligt Trafikförordningens 10 kap. 14 § på alla vägar. (Det innebär exempelvis att om Trafikverket utför arbeten på en kommunal gata kan Trafikverkets väghållningsmyndighet utfärda föreskrifter på den kommunala gatan, motsvarande möjlighet gäller för kommunen också.)

Vidare framgår i 8 kap 5 § att "Kostnader för att tillverka, sätta upp, underhålla och ta bort anordningar enligt denna förordning ska betalas av den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärderna. Detta gäller dock inte i följande fall:

3. Kostnader för anordningar i samband med ledningsdragning eller för annat intrång i vägen betalas av den som svarar för intrånget."

Kommentar

Det innebär att ledningsägaren själv ska bekosta nödvändiga trafikanordningar vid ledningsarbeten (skyddsanordningar är arbetsgivarens huvudansvar). Under lång tid har Trafikverket och många kommuner överlåtit till ledningsägarna att själva utföra uppsättning, underhåll och nedtagning av de trafikanordningar som är nödvändiga för arbetet. Ledningsägare måste då följa de bestämmelser som författningarna ställer och eventuella högre krav som väghållaren ställer i tillstånd eller avtal. Observera att väghållaren inte kan ställa lägre krav än vad som framgår som författningskrav, eller ställa krav som innebär att utföraren inte kan verkställa författningskrav. Exempelvis krav på varningslykta synbarhet får inte skymmas av annan utrustning.

I vägmärkesförordningens 1 kap 6 § framgår: "Den som anges nedan ansvarar för att sådana anordningar och tecken för anvisning för trafiken som avses i 1 § (trafikanordningar) sätts upp, tas bort, underhålls och utförs i den omfattning som anges för respektive plats." Exempel på de som ansvarar är Kommun, Den statliga väghållnings-myndigheten, markägare etc.

Kommentar

Det är väghållaren (kommun, staten eller deras entreprenör etc.) som ansvarar för att sätta upp, underhålla och ta bort trafikanordningar t ex verkställa beslut som fattas av myndighet som länsstyrelse, transportstyrelsen, väghållningsmyndighet etc. Bestämmelserna innebär inte att väghållaren har ett övergripande ansvar över hur trafikanordningar handhas, det ansvaret har polisen och domstolsväsendet. Vid behov av rättelse av felaktigheter ska det utföras av kronofogden.

Som fördjupningslektyr rekommenderas SKL:s skrift Väghållningens juridik.

<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-700-8.pdf?issuusl=ignore>

Standardkontrakt (Allmänna Bestämmelser)

Vid entreprenader anges i standardkontrakt (AB) att entreprenören är ansvarig för beställarens skadeståndsskyldighet till tredje man.

Ingen beställare av entreprenader kan ställa personligt ansvar eller beordra någon av entreprenörens personal, till exempel hur en utmärkningsansvarig utför arbetet med trafikanordningar. Enligt standardkontrakt (AB) är entreprenören ensam behörig att leda entreprenörens utförande.

Kommentar

Beställaren kan ställa kompetenskrav i kontrakten på den eller de som utför och svarar för arbetet med trafik- och skyddsanordningar, exempelvis den hos entreprenören som ansvarar för författnings- och kontraktskraven på trafik- och skyddsanordningar, liksom på dem eller de som utför det praktiska arbetet med att sätta ut trafik- och skyddsanordningar.

Beställaren ska inte ställa personligt ansvar på personal som utför det praktiska arbetet med utmärkning eller utplacering av trafik och skyddsanordningar. Förmodligen har en och annan som utfört detta arbete utan skriftlig delegering från entreprenören blivit granskad av beställarens personal och känt ett personligt ansvar för eventuella felaktigheter. Beställaren ska vid felaktigheter kontakta entreprenören för rättelse.

Det har funnits en del tvivelaktiga skrivningar och benämningar (t ex utmärkningsansvarig) i regelverken under årens lopp som kan tolkas som ett personligt ansvar.

Regelverk Trafikverket

Dåvarande Vägverkets första gemensamma regelverk för arbete på väg, IFS 1995:4 angav tydligt att det var ansvarig arbetsledare (delegerad av entreprenören) som hade ansvaret. I IFS 2003:1 och 2009:4 fanns följande tveksamma skrivningar som kan vara grunden till feluppfattningar:

- "Ansvarig arbetsledare ska se till att det på en aktiv arbetsplats alltid finns en person som ansvarar för vägarbetsutmärkningen"
- "på varje arbetsplats ska det finnas en person som är utsedd av ansvarig arbetsledare och som är ansvarig inför Vägverkets region för utmärkningen av vägarbetsplatsen"

I Trafikverkets regelverk TRVK Apv TDOK 2012:86 Version 3.0 är skrivningarna tydligare, det är leverantören (entreprenören) som ansvarar för utmärkningen.

I TRVK Apv TDOK 2012:86 version 4.0 framgår inte vem som är ansvarig för utmärkning eller utplacering av trafik- och skyddsanordningar. Det som anges är "På en arbetsplats ska det finnas minst en person tillgänglig som ansvarar för trafik- och skyddsanordningar enligt TDOK 2018:0371." I TDOK 2018:0371 finns ingen skrivning som anger vem som ansvarar för trafik- och skyddsanordningar.

I Trafikverkets kravdokument om kompetens, TDOK 2018:0371 ställs krav på den som "Utför det praktiska arbetet med att sätta ut, underhålla och ta in markplacerade trafik- och skyddsanordningar". Det avser person, som tidigare ofta benämndes "utmärkningsansvarig", men denne har inte ansvaret. Den som är utsedd (delegerad) av leverantören (entreprenören) att vara ansvarig benämns "personal som entreprenör eller konsult har utsett för att; styra och leda personalgrupp som utför det praktiska arbetet; utföra arbetsberedningar (TA-plan) etc."

Kommentar

När TRVK Apv version 4.0 innehåller krav på att en person som ansvarar för trafik- och skyddsanordning ska finnas tillgänglig och hänvisar till TRVK Kompetens TDOK 2018:0371, innebär det i praktiken platschefen.

Regelverk kommun

I Sveriges Kommuner och Landstings Handbok Arbete på väg anges att "Arbetsledningen eller utförarens representant ansvarar mot väghållningsmyndigheten för trafikanternas säkerhet direkt på arbetsplatsen." Arbetsledningen eller arbetsgivarens representant ansvarar för att den godkända TA-planen följs och för att personalen på arbetsplatsen har nödvändig kompetens.

I handboken, Gatuarbeten i tätort anges följande. Oavsett vilken typ av arbete som utförs ska det alltid finnas en person som är ansvarig för arbetsplatsens utmärkning och kallas Utmärkningsansvarig. Denne utses av ansvarig arbetsledare och ska inför väghållningsmyndigheten vara ansvarig för utmärkningen av vägarbetsplatsen.

Kommentar

Den nya skrivningen i handboken, Gatuarbeten i tätort, är tveksam när kommunen upphandlar egna arbeten. Vid tillståndsgivna arbeten kan texten gälla om den framgår i avtalet.

Göteborgs Stads Bestämmelser för arbeten inom gatu- och spårområden i Göteborg (Blå Boken) anger att. "På varje arbetsplats ska det finnas en av arbetsledaren utsedd person som ansvarar för att Ta-planen efterlevs. Vid spårarbeten utses skyltansvarig av säkerhetsledaren. Personen ska ha dokumenterad utbildning eller erfarenhet och kompetens som anses likvärdig samt:

- Ansvara för att både tillfälliga och permanenta trafikordningar utförs på ett riktigt sätt och hålls i gott skick.
- Se till att utmärkning har avsedd funktion även utanför ordinarie arbetstid, mörker och dimma.
- Vid behov förstärka eller rätta till brister i utmärkning."

Skyddsanordningar

När det gäller skyddsanordningar är författningskraven helt inriktade på arbetsmiljö för personalen som utför arbeten. Förutom det övergripande kravet på att arbeten ska göras trafiksäkert för trafikanter, finns inga författningskrav som behandlar skyddsanordningar för trafikanter. Arbetsmiljöansvaret som ställs på beställare, utförare etc. och som framgår i arbetsmiljöförfattningar behandlas inte i detta dokument.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderad 2020-02-01

1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

I serien:

- 1.1 Vad är trafikanordningar (TA)?
- 1.2 Vad är trafikanordningsplan (TA-plan)?
- 1.3 Hur ska en trafikanordningsplan (TA-plan) utformas?
- 1.4 Vem ansvarar för trafikanordningar på vägarbetsplatser?
- 1.5 Förbättringsmöjlighet, TA-plan bör ersättas med Arbetsberedning!

Sammanfattning

Branschen bör frånga det otydliga svenska begreppet TA-plan och övergå till det internationella begreppet Arbetsberedning. Vid särskilt kritiska (riskabla) arbetsmoment bör även skalenliga ritningar som visar trafik- och skyddsanordningar utföras.

Arbetsberedning

Vi har tidigare konstaterat vad trafikanordningar består av, samt att begreppet TA-plan inte är definierat eller branschgemensamt fastställt. Hela byggnads- och anläggningsbranschen, både beställare och utförare, bör helhjärtat frånga begreppet TA-plan och sluta upp bakom begreppet Arbetsberedning. Samtliga beställare och entreprenörer som är verksamma i Sverige och som tillämpar standardkontrakt för byggsektorn och AMA vid upphandlingar kommer i kontakt med arbetsberedningar då det är branschgemensamt krav.

Arbetsberedningar är definierat och accepterat av branschen både nationellt och internationellt genom att underlaget ska dokumenteras i enlighet med SS-EN 1997-1:2005 samt riktlinjerna i IEG Rapport 4:2008, inklusive erforderliga ritningar och skisser. Krav på arbetsberedningar framgår i AMA:s standardmallar för upphandlingar och kan sägas ingå som ett delkrav i den Kvalitetsplan enligt Allmänna Bestämmelser som leverantören ska utföra om inget annat har överenskommit.

Arbetsberedning ska:

- vara baserade på beräkningar eller bedömningar och ska omfatta arbetenas samtliga skeden/etapper, samt ska vara dokumenterade och biläggas underlaget.
- delges beställaren.

Arbetsberedning ska utföras skriftligt och upprättas för arbeten som kan påverka:

- Arbetsmiljön och säkerheten.
- Omgivning såsom byggnader, anläggningar, mark, vatten och luft.
- Tredje man.

Trafikverket har ett kvalitetsstyrningsdokument (TRVK TDOK 2016:0032) som ingår som krav i alla konsult- och entreprenadupphandlingar och som bygger på ovanstående krav. Där framgår att Arbetsberedning ska beskriva förberedelser, utförande och uppföljning vid arbetsmoment som beställaren eller leverantören ansett som kritiska, där hänsyn tagits till:

- Metod
- Material
- Maskiner
- Miljö
- Kompetens
- Säkerhet för arbetstagare
- Säkerhet för tredje man

Framtagna arbetsberedningar ska förtecknas av leverantören och redovisas till beställaren löpande. Arbetsberedning blir då en del av kvalitetsplanen som entreprenören ska utföra vilket framgår av Standardkontrakten (AB04, ABT06).

Kontraktskrav

I varje upphandling bör beställaren ange vilka arbetsmoment som man ansett som kritiska där arbetsberedning och ritning är nödvändig för att åskådliggöra vilka trafik- och skyddsanordningar som leverantören ska nyttja.

Exempel på kravställning i en beställares förfrågningsunderlag i de administrativa föreskrifter under kod AFC/D.224 eller motsvarande, på vilka kritiska arbeten som kräver arbetsberedningar med ritningar och som leverantören ska redovisa:

- //Etablering, om-etablering// //trafikomläggningar// //omledning// //överledning//, av-etablering//
- //Stoppande av trafik vid sprängning// //Trafikdirigering// //Montering/rivning/reparation av mitträcke//

Krav bör även ställas vid ovanstående valbara krav i AFC/D.242 på //Till arbetsberedning ska biläggas skalenliga ritningar som visar alla nödvändiga trafik- och skyddsanordningar//

Kommentar

Observera att krav på att trafikanter ska ha framkomlighet, inte anges som krav i arbetsberedning eller i någon författning eller branschgemensamt upphandlingsdokument. Det är alltid säkerheten för trafikanten eller vägarbetaren som ska säkerställas. Krav på framkomlighet kan dock finnas som krav i beställarens regelverk eller som kontraktsskrav.

Med krav på arbetsberedningar i stället för krav på TA-plan ställs krav på att utföraren löpande ska förteckna och redovisa aktuell arbetsberedning till beställaren. Det innebär att utförandet alltid är aktuellt och anpassas till rådande yttre förhållanden.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderad 2020-02-01

2.1 Vad är rörligt arbete?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittert arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittert utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

Med rörligt arbete menas arbete som utförs med eller från motordrivet fordon i kontinuerlig rörelse längs vägen i en hastighet som inte markant avviker från den normala trafikrytmen.

Alla fordon som utför väghållningsarbete kan försämra trafiksäkerheten och ska därför vara försedda med varningslykta. Varningslyktan får endast användas om det behövs för att varna för att fordonet måste ställas upp eller föras så att det kan utgöra hinder eller fara för övrig trafik. Det är särskilt viktigt i mörker att varningslykta inte används fel eftersom den då har en starkt distraherande effekt (ska vara släckt när den inte behövs).

Författning om Rörligt Arbete

Grunden för de olika arbetslagen, rörligt, intermittert och fast arbetet har sitt ursprung i Trafiksäkerhetsverket föreskrifter om trafikanordningar vid vägarbete (TSVFS 1987:17) med stöd av dåvarande vägmärkeskungörelse som var gällande fram till 2007 tills den nuvarande vägmärkesförordning (2007:90) infördes. Det finns dock inte någon enhetlig definition av dessa arbeten.

I TSVFS 1987:17 angavs att Med rörligt arbete avses i dessa föreskrifter arbete som utförs med eller från motordrivet fordon i kontinuerlig rörelse längs vägen.

TSV:s egen förklaring till vad rörligt arbete innebär; sandning, saltning, snöplogning, hyvling och långsgående vägmarkering.

Regelverk om Rörligt Arbete

Vägverket och Trafikverket har under årens lopp haft lite olika tolkningar på vad rörligt arbete innebär. I regelverket TRVR Apv, TDOK 2012:88 version 3 anges i kap 3 Definitioner, i den nya version 4 framgår samma krav i TRVK Apv, TDOK 2012:86 kap 2 Termer och definitioner. Skillnaden mellan den gamla föreskriften och regelverken innebär att:

- Hastigheten på fordonen får inte markant avvika från den normala trafikrytmen.
- Utförande av långsgående vägmarkering räknas inte längre som rörligt arbete.

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Arbete på väg framgår exakta samma krav som i TSVFS från 1987.

I handboken, Gatuarbeten i tätort anges två olika beskrivningar på rörligt arbete. Dels exakt samma beskrivning som angavs i TSVFS 1987:17 och följande text i ett annat stycke. Rörligt arbete är ett arbete som rör sig kontinuerligt utefter vägen i en hastighet som inte mycket avviker från trafikrytmen.

Kommentar

Vad som menas med att hastigheten inte får markant avvika eller som inte mycket avviker från den normala trafikrytmen anges inte. Självklart måste väghållningsfordon som utför rörligt arbete anpassa sin hastighet till de yttre förhållanden som råder, exempelvis svår halka, och inte till någon oklar beskrivning.

Författningar om fordon som används vid väghållningsarbete etc.

I trafikförordningens 12 kap framgår att när omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas, får vid väghållningsarbete etc. fordon föras, stannas, parkeras mm i strid mot vissa bestämmelser i trafikförordningen.

I föreskrift TSFS 2009:83 framgår hur lyktor som avger orangegult ljus, som varningsanordning (varningslyktor), ska användas. Exempelvis får varningslykta endast användas om det behövs för att varna för att fordonet på grund av verksamheten eller förhållandena måste ställas upp eller föras så det kan utgöra hinder eller fara för övrig trafik.

Hur lyktorna ska monteras på bilar respektive traktorer framgår i föreskrifterna TSFS 2016:22 och TSFS 2012:97. Varningsanordningen ska alltid vara monterat så att det kan ses runt hela fordonet, 20 meter från fordonet och 1,2 meter över marken.

Trafikverket anger i TRVK Apv avsnitt 8.5.4 version 3.0 att varningslykta ska vara monterat på väghållningsfordon, samt att varningslykta ska användas (vara tänd) när fordonet utgör hinder eller fara för trafikant. I version 4.0 anges kraven i kap. 5.3.4:

- Varningslykta ska finnas på fordon i väghållningsarbete eller liknande arbete.
- Varningslykta ska användas när fordonet utgör hinder eller fara för trafikanter.

Kommentar

Varningslyktan får inte skymmas av trafikantordningar eller utrustning som är monterade på fordonet. Något undantag anges inte i föreskriften och generellt kan bara Transportstyrelsen ge undantag från krav som anges i en föreskrift utfärdad av dem själva.

Rättspraxis visar att användandet av varningslykta skyddar förare av väghållningsfordon från fällande dom vid trafikolyckor med andra trafikanter.

Tyvärr kan vi ofta se att vissa väghållningsfordon är försett med ett flertal varningslykter, som används för mycket, och i strid mot författningarna, på så sätt att de kan medföra fara övriga trafikanter. Våra ögon är konstruerade så att de drar sig mot det blinkande ljuset, vilket kan medföra att vi inte upptäcker eventuell vägarbetare på vägbanan eller oskyddade trafikanter. Det är särskilt viktigt i mörker att varningslyktan inte används fel.

Författningar om trafikantordningar uppsatta på fordon vid vägarbete

Utmärkning av fordon med trafikantordningar som används för väghållningsarbetet etc. framgår i TSFS 2019:74 1 kap. 16 §. Där framgår att i samband med vägarbete eller liknande arbete eller andra förhållanden av tillfällig natur får vissa vägmärken eller anordningar vara uppsatta på fordon i rörelse.

Kommentarer

Läs närmare i föreskriften vilka vägmärken och anordningar som får användas och under vilka förutsättningar. Observera att i föreskriften ingår inte bestämmelser för exempelvis signaler för påkallande av särskild försiktighet.

När fordonet är uppställt (stillastående) kan alla typer av trafikantordningar monteras eller sitta på fordonet. Men observera att i många fall krävs giltig föreskrift utfärdad enligt 10 kap. 14 § TrF.

I övriga Europa används alltid märket D2 Påbjuden körbana även när anordningen X5 gul ljuspil eller ljuspilar är monterat och används på vägar. Gul ljuspil har i de flesta länderna inte den juridiska innebörden som i Sverige, därför används Påbjuden körbana som juridisk säkerhet om någon olycka skulle ske. I Sverige är det inte vanligt att fordon som utför rörligt väghållningsarbete har trafikantordningar monterade på fordonen.

Trafikverket har i några upphandlingar och efter vissa vägar krävt att fordon som utför rörligt vinterväghållningsarbete ska vara försedd med X5 gul ljuspil eller ljuspilar. Mer om X5 gul ljuspil eller ljuspilar i ett speciellt dokument.

Lästips <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:995458/FULLTEXT01.pdf>

Skyddsanordningar vid rörligt arbete.

I denna serie ingår inte någon fördjupad genomgång av de bestämmelser och regelverk som gäller för skyddsanordningar. Men normalt används inga skyddsanordningar på fordon som utför rörligt arbete när det förutsätts att fordonen färdas i kontinuerlig rörelse. Men observera att det är tillåtet att använda TMA.

2.2 Vad är Intermittent arbete?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

Med intermittent arbete menas arbeten som utförs med fordon som ryckvis fortskrider, eller kortvariga arbeten med personal på vägen. Normalt är samtliga trafik- och skyddsanordningar monterade på fordon.

Författningar om Intermittent Arbete

I Trafiksäkerhetsverket föreskrifter om trafikanordningar vid vägarbete (TSVFS 1987:17) som var gällande fram till 2007 angavs en definition på intermittent arbete. Efter 2007 finns inte några föreskrifter som definierar skillnaderna mellan rörliga-, intermittenta- och fasta arbeten.

Föreskriften TSVFS 1987:17 angav att "Med intermittent arbete avses i dessa föreskrifter arbeten som ryckvis fortskrider eller enstaka arbeten av kortvarig natur."

TSV:s förklaring vad intermittent arbete är, angavs som exempel, tvätt av vägmärken och kantstolpar, byte av lampor i vägbelysning, slamsugning av brunnar.

Vidare beskrevs även begreppet varningsfordon, vilket avsåg fordon som förs före eller efter arbetsfordon och som är försett med vägmärke eller skylt som anger farans art, typ av arbete som utförs eller som ger anvisningar till övriga trafikanter.

Kommentar

- *Någon tidsrymd för vad som avser arbeten som ryckvis fortskrider eller av kortvarig natur avser angavs inte i föreskriften.*
- *Några anvisningar om när varningsfordon ska användas framgick inte heller.*
- *Det framgick inte heller vad ett arbetsfordon var för någonting.*

I föreskriften TSVFS 1987:17 angavs en rad bestämmelser och tillämpningar om hur trafikanordningar ska utmärkas vid intermittenta arbeten. Här följer några av de bestämmelser från föreskriften som gällde för intermittenta arbeten:

- Vid intermittenta arbeten behöver inte tilläggstavla med avstånd eller upprepningsskärmar vara uppsatt om avståndet från varningsmärke Vägarbete, till arbetsplatsen understiger 1 km.
- Om vägmärke är anbringat på fordon skall fordonet även vara försett med markeringskärmar om fordonet på grund av sin storlek eller placering utgör fara för trafiken.
- När varningsmärke placeras på fordon vid intermittent arbete där sikten inte är skyddad behöver inte bestämmelserna i 11 § VMF (1978:1001) angående vägmärkens placering följas.
VMF från 1978 angav i 11 § "Utanför tätbebyggt område sätts ett varningsmärke upp 150--250 meter före den plats där faran kan finnas, om förhållandena inte motiverar en annan placering. Sätts märket upp på annat avstånd skall avståndet anges på en tilläggstavla. Uppgår avståndet till 500 meter eller mera skall märket upprepas."

Till bestämmelserna i föreskriften har TSV gett egna kommentarer om *Utmärkning av fordon som används som avstängningsanordning (skyddsfordon)*:

- Är siktförhållanden goda kan varningsmärke Vägarbete placeras på fordon som används som avstängningsanordning (skyddsfordon).
- Gällande föreskrifter ger också möjlighet till att övriga vägmärken får användas på motsvarande sätt (monterat på skyddsfordonet).

Kommentar

Observera att det innebär att trafikordningar kan sättas upp på fordonet och behöver inte vara markplacerade på de avstånd som framgår i bestämmelser. Praktiskt innebär det med stöd av bestämmelser om högsta tillåtna hastigheten är 60 eller 70 km/tim och siktsträckan är minst 50 meter behöver inga markplacerade trafikordningar sättas ut. Om högsta tillåtna hastigheten är 80-90 km/tim och siktsträckan är minst 150 meter behöver inga markplacerade trafikordningar sättas ut och motsvarande siktsträcka för högre hastigheter än 90 km/tim är minst 200 meter. Märken behöver inte heller placeras dubbelsidigt.

Det innebär att märket Körfält upphör får sättas upp på fordon som används som avstängningsanordning (skyddsfordon) om sikten är god. Alltså behövs inte F25 körfält upphör sättas upp på vägen som förberedande upplysning. I dagens författningar finns inte rörligt-, intermittent- och fast arbeten nämnda. Därför bör vid tolkningar av kontraktshandlingar ursprungsbestämmelserna väga tungt.

Vid samtal mellan Vägverket/Trafikverket och Transportstyrelsen som undertecknad i sin tidigare yrkesroll förde med personal som skrev VMF och bestämmelserna i FS framkom:

- X5 gul ljuspil eller ljuspilar fördes in VMF för att de hade mycket god upptäckbarhet och att de syntes på flera hundra meter, samt att de kunde ersätta märke F25 körfält upphör.*
- De ifrågasatte även hur förvarningsfordon strikt kunde framföras med det avstånd som anges på tilläggstavlan till arbetsplatsen och om ett förvarningsfordon inkräktar på körbanan, hur varnas trafikanterna för att förvarningsfordonet kan innebära en trafikfara.*

I Arbetsmiljöverkets föreskrift, AFS 1999:3, § 81c står: "Trafiken skiljs från arbetsplatsen med trafikordningar och skyddsanordningar." I deras egen kommentar anges att, i vissa fall kan omständigheterna vara så gynnsamma att trafik- och skyddsanordningar inte skulle medföra någon påtaglig riskminskning från arbetsmiljösynpunkt. Det behöver också beaktas att vissa arbeten har så kort varaktighet att det medför större risk för påkörning att sätta ut och ta bort trafik- och skyddsanordningar än att utföra arbetet.

Kommentar

Observera att utförare inte kan använda sig av ovanstående som argument för att slippa hantera trafik- och skyddsanordningar om det finns krav i kontraktet, tillståndet eller avtal att trafik- och skyddsanordningar ska utplaceras.

Författningar om fordon som används vid väghållningsarbete etc.

I trafikförordningens (TrF) 12 kap framgår att när omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas, får vid väghållningsarbete fordon föras, stannas, parkeras mm i strid mot vissa bestämmelser i trafikförordningen.

Kommentar

Läs mer om de författningskrav som gäller för varningslyktor under 2.1 Rörligt Arbete.

I Trafikverkets folder Arbete med Väghållningsfordon, numera borttagen från deras hemsida, framgår i klartext vilka bestämmelser i TrF som inte behöver följas vid väghållningsarbete och liknande arbete när omständigheterna kräver det.

Författningar om trafikordningar uppsatta på fordon vid vägarbete

Utmärkning av fordon som används för väghållningsarbete framgår i TSFS 2019:74 1 kap 16 §:

"I samband med vägarbete eller liknande arbete eller andra tillfälliga förhållanden får följande vägmärken eller anordningar vara uppsatta på fordon i rörelse:

1. A11, varning för stenskott.
2. A20, varning för vägarbete.
3. A40, varning för annan fara.
4. A41, varning för olycka.
5. D2, påbjuden körbana.
6. E13, rekommenderad högsta hastighet.
7. E14, rekommenderad högsta hastighet upphör.
8. X2, markerings skärm för hinder.

9. X3, markeringsskärm för sidohinder, farthinder m.m. 1
10. X5, gul ljuspil eller ljuspilar.

Märke F25, körfält upphör, och F26, körfält avstängt, får vara uppsatt på fordon i rörelse om fordonet befinner sig på en plats utanför körbanan eller om det finns särskilda skäl för annat.

Märke J2, upplysningsmärke, får vara uppsatt på fordon i rörelse om det finns synnerliga skäl för det.”

Kommentarer

- *Fordon i rörelse innebär att när fordon rör sig framåt eller bakåt får bara angivna vägmärken eller anordningar visas för passerande fordonstrafik. När fordon är stillastående får alla andra vägmärken och anordningar som är aktuella visas om de är förenliga med andra bestämmelser, till exempel giltig föreskrift.*
- *Utanför körbanan, innebär att fordon som är i rörelse (även stillastående) exempelvis varningsfordon i vägren med märke F25 med avstånd eller andra märken, inte med någon del får inkräkta på närliggande körbana. Om varningsfordonet inkräktar på körbanan ska som konsekvens även varning ges för att varningsfordonet inkräktar på körfältet.*
- *Särskilda skäl för annat kan avse en väg som är utformad med tre körfält i samma riktning då fordonet i körfältet längst till höger kan visa X5 gul ljuspil som visar vänster samt att F25 visar att det mittersta körfältet upphör om 400 m. (två av tre körfält upphör)*
- *Synnerliga skäl innebär att om J2 Upplysningsmärke med text ska visas får bara utföraren i undantagsfall nyttja möjligheten, t ex när inget annat vägmärke eller anordning finns som kan beskriva eller upplysa trafikanten om aktuell händelse. I VMF 2 kap 27 § framgår att upplysningen ska vara av väsentligt intresse för framkomlighet eller säkerhet som inte kan ges på annat sätt.*
- *Lyktor som ingår i gruppen trafiksignaler behandlas inte i TSFS 2019:74 utan i TSFS 2014:30. Det finns därför inga restriktioner om att lyktor, till exempel de som förstärker en anordning inte får användas på fordon. Men observera att trafikordningar eller lyktor som förstärker en anordning inte kan ersätta, eller skymma varningslyktan. Hur varningslykta får användas framgår i TSFS 2009:83.*

Vid samtal mellan undertecknad i sin yrkesroll på Vägverket/Trafikverket och personal som ansvarade för regelskrivandet till VMF och bestämmelserna i föreskrifterna på Transportstyrelsen framkom att bestämmelserna i föreskrifterna är skrivna för permanent uppsättning av märken och anordningar. Detta torde även gälla TSFS 2019:74. Vilket medför till exempel att 1 kap. 8, 15-16 §§ avser tillfälligt bruk exempelvis vid vägarbeten och utmärkning av fordon i rörelse.

Vägmärkesvagn

Hur Vägmärkesvagnar får utmärkas framgår i den ännu gällande föreskriften från Trafiksäkerhetsverket, TSVFS 1987:15, där framgår att: ”Med vägmärkesvagn avses i dessa föreskrifter fordon som är inrättat som bärare av och som stativ för vägmärken, markeringsskärmar, trafiksignal eller lyktor som behövs vid vägarbeten. Vägmärkesvagn skall hänföras till fordonsslaget efterfordon.”

Kommentarer

Observera att bestämmelserna innebär att när vägmärkesvagn är stillastående på en arbetsplats som bärare och stativ får alla typer av trafikordningar monteras på vagnen. Det är en felaktig beskrivning av bestämmelserna i TRVR Apv TDOK 2012: 88 avsnitt 6.3.3 version 3.0 att bara de vägmärken som tillåts som fordonsburna får monteras på vagnen.

Regelverk om Intermittent Arbete

I Vägverkets regelverk från 1995 angavs följande förklaring om hur trafikordningar hanterades vid intermittenta arbeten. ”Det intermittenta arbetet är en ryckvis framflyttande arbetsplats där varje uppehåll är så kortvarigt att det av praktiska orsaker är lämpligt att placera avstängningsanordningar m m på fordon.”

Trafikverket har i TRVR Apv, TDOK 2012:88 version 3.0 gjort en justerad tolkning av begreppet intermittent arbete i kap. 3 Definitioner: ”Intermittent arbete är planeringsbara arbeten som ryckvis fortskrider framåt, arbeten av kortvarig natur, arbeten som utförs med arbetsfordon som markant avviker i hastighet från trafikrytmen. Exempel är vägmarkering, slätter och snöröjning av bussfickor, korsningar

eller katastroföverfarer efter avslutad snöplogning.” Vidare framgår i avsnitt 8.3.2 följande: ”Vid intermittert arbete på en vägsträcka med låg profilstandard (kurvor och backkrön) bör utmärkning göras även med markplacerade vägmärken A20 *Varning för vägarbete* med tilläggstavla T1 *Vägsträckas längd* med sträckans längd angiven.” Samma text återfinns i version 4.0 under kap. 11.1.1.

I version 4.0 framgår förklaringen på intermittert arbete i TRVK Apv, TDOK 2012:86 kap. 2 Termer och definitioner, med den skillnaden att det oklara tillägget ”planeringsbara arbeten” har tagits bort. Observera att i kap. 11.1.1.3.1 har kraven höjts med att varningsfordon alltid ska användas vid intermitterta arbeten på vägar med två körfält i samma färdriktning.

I version 4.0 i TRVR Apv, TDOK 2012:88 finns två olika texter om markplacerade vägmärken, dels i kap. 11.1 ”Vid intermittert arbete kan, utöver fordonsburna, även markplacerade vägmärken med tilläggstavla som anger berörd vägsträcka behövas” och kap. 11.1.1 ”Vid intermittert arbete på vägsträcka med låg profilstandard (kurvor och backkrön) bör utmärkning utföras även med markplacerade vägmärken A20 *Varning för vägarbete* med tilläggstavla T1 *Vägsträckas längd* med sträckans längd angiven.”

Kommentar

- *Observera att arbeten av kortvarig natur anges i båda definitionerna. Mer om arbeten av kortvarig natur i dokumentet om kortvarigt arbete.*
- *Observera att någon tidsrymd för hur långa stoppen får vara vid ryckvis fortskridande eller kortvarig natur anges inte. Det innebär att det är de som ansvarar för och utför arbetet som själva bedömer vilken tidsrymd som ska tillämpas, lämpligtvis med en riskanalys.*
- *I Trafikverkets Tekniska Krav (TRVK) för Arbete på väg, version 3.0 eller 4.0 framgår inte krav på markplacerade trafikordningar eller att varningsfordon ska användas vid intermitterta arbeten. Observera att det nya kravet i version 4.0 på varningsfordon inte anger något avstånd mellan arbetsplatsen och varningsfordonet!*
- *Om beställaren ställer krav på markplacerade vägmärken vid intermitterta arbeten ska kravet framgå i förfrågningsunderlaget.*

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Arbete på väg framgår att: ”Intermittert arbete är arbeten som utförs från motordrivet fordon och fortskrider framåt ryckvis eller som utförs med arbetsfordon med markant lägre hastighet än trafikrytmen.” Vidare framgår att personal kan finnas på vägen, samt att markbundna vägmärken kan uteslutas.

I den nya handboken från SKL, Gatuarbeten i tätort har beskrivningen på intermittert arbete förändrats och olika beskrivningar anges på olika håll i handboken. Följande beskrivningar på intermittert arbete anges:

- Intermittert arbete, dvs. arbete som fortskrider ryckvis eller framförs i en hastighet som mycket avviker från den normala trafikrytmen, ska varnings- och skyddsanordningar vara fordonsbundna.
- Intermittert arbete är arbeten som utförs från fordon och fortskrider framåt ryckvis eller som utförs med arbetsfordon med markant lägre hastighet än trafikrytmen, exempelvis vägmärkning eller släntklippning.
- Intermittert arbete utförs normalt från fordon med en säker hytt och ingen personal på vägen. Om personal finns på vägen eller i vägområdet bör den förbipasserande trafikens verkliga hastighet inte överstiga 30 km i timmen.
- Markbundna utmärkingar och varningar kan utelämnas om siktförhållandena är goda.

Kommentar

Observera att i första punktsatsen anges att trafik- och skyddsanordningar ska vara fordonsburna, medan i sista punktsatsen anges att markbundna trafikordningar kan utelämnas.

Skyddsanordningar.

I denna serie ingår inte någon fördjupad genomgång av författningskrav och regelverk som gäller för skyddsanordningar. Författningskraven framgår i Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 1999:3.

2.3 Vad är fast arbete?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning och slutord om Arbeten.
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

Med fast arbete menas vägarbete som bedrivs under en längre tid på en viss sträcka eller viss plats. Vid utmärkning av fasta arbeten ska markplacerade trafikordningar placeras enligt bestämmelserna i Vägmarkesförordningen, föreskrifter och kontrakts- eller tillståndskraven. Vid fasta arbeten kan även rörliga och intermittenta arbeten förekomma.

Författningar, Fast Arbete

I Trafiksäkerhetsverket föreskrifter vid vägarbete (TSVFS 1987:17) gällande fram till 2007 angavs ingen definition på fast arbete. I föreskrifter med stöd av nuvarande vägmärkesförordning (2007:90) finns inte heller några definitioner på fasta arbeten. Däremot framkommer i föreskriften 2019:74 1 kap. 1, §§ 15 och 16 att vägarbeten eller liknande arbeten likställs med andra tillfälliga förhållanden där vägmärken används tillfälligt.

Kommentar

Vägarbeten eller liknande arbeten är alltså tillfälliga och kan inte jämföras helt med kraven på hur permanenta (ordinarie) trafikordningar ska sättas upp.

Författningar om utmärkning av fast arbete

I föreskriften TSFS 2019:74 avser bestämmelserna i huvudsak permanent utmärkning. Vid vägarbeten där det är mest lämpligt att utföra arbetet med markplacerade trafik- och skyddsanordningar ska bestämmelserna i föreskriften följas vid utplacering av trafikordningarna. I föreskriften anges att i samband med vägarbete eller liknande arbete eller andra tillfälliga förhållanden får ett vägmärke eller annan anordning för anvisningar av trafik sättas upp på vägen, om det är lämpligt och utan att det innebär fara för trafiksäkerheten. Märket eller anordningen får då sättas upp på lägre höjd.

Kommentar

Vägmärken får inte sättas på vägen om de kan innebära fara för trafikanten. Det innebär att märken och anordningar för vägarbetet inte ska sättas upp i körfält som är öppen för trafik, utan de ska placeras i vägren eller utanför vägren. Under vinterförhållanden är det inte lämpligt att placera trafikordningar på vägbanan, utan lämpligen sker uppsättningen enligt de permanenta kraven. Se exempelvis 1 kap. 13 § TSFS 2019:74 och bestämmelserna för respektive märke.

Vidare framgår i TSFS 2019:74 1 kap. § 5 att vägmärken får ha mindre storlek än vad som anges i föreskrifterna, om förhållandena på platsen kräver det och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Kommentarer

Grundregeln i TRVK Apv TDOK 2012:86 version 3.0 är att storleken på vägmärken vid vägarbeten ska vara i storleken normal. Det har sin grund i att när de placeras på vägen och på lägre höjd är de lättare för trafikanten att upptäcka och skilja från permanent utmärkning och den mindre storleken utgör en lägre risk för trafikanten vid en eventuell kollision, eller att de blåser omkull. I version 4.0 anges inga krav på minsta storleken på vägmärken.

Det innebär exempelvis att vägmärken efter en motorväg ska enligt 2019:74 vägmärken vara i storlek stor. Enligt TSFS 2019:74 1 kap. § 5 kan utföraren välja storleken normal om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten och om de placeras på vägen och på lägre höjd enligt TSFS 2019:74 1 kap. 15 §. Inte någon instans torde kunna hävda att felaktig storlek har använts. För säkerhets skull bör utföraren anteckna anledningen till varför han eller hon har valt en mindre storlek på vägmärket i sin riskanalys.

Det finns heller inget absolut krav på att trafikordningar som framgår i författningarna alltid ska sättas upp. Anordningarna som ska sättas upp måste dock göras med stöd av de bestämmelser som anges i författningarna och ska tillsammans med väg- och gatuutformning anpassas för trafikantens vägledning,

styrning och information för en effektiv och säker trafik. Många av bestämmelserna innehåller ord som får, bör, bör inte, om särskilda skäl finns, om det finns omständigheter, etc. vilket innebär att utföraren måste jämföra texterna med kontraktskraven och värdera dem tillsammans med vad som framgår i AFS 1999:3 innan denne genomför sin tillfälliga utmärkning under exempelvis en kort tid.

Enligt TSFS 2019:74 2 kap. 1 § får bara varningsmärken sättas upp på vägar med bashastighet (70 km/tim) om det finns omständigheter som trafikanter inte kan förväntas förutse och på andra vägar bara när en fara är svår att upptäcka i tid. I Trafikförordningen anges även i 3 kap. 15 § att ”särskilt skall förare hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet där vägarbete pågår.”

Kommentar

Det innebär till exempel, Vid vägarbeten som är utmärkt med varningsmärke för vägarbete och hastighetsbegränsning 70 km i timmen eller lägre kan trafikanter förvänta sig och förutse att det förekommer en rad skilda åtgärder som det inte varnas för.

Beställare, väghållare, eller väghållningsmyndigheten har inte mandat att ge undantag från bestämmelserna i föreskriften TSFS 2019:74. Det framgår i 19 kap. 1 § Undantag från dessa föreskrifter prövas av Transportstyrelsen.

Kommentar

Arbetsgivare kan dock med stöd av AFS 1999:3, AMP och riskanalys göra vissa undantag vid arbeten med kort varaktighet.

Vissa arbetsmoment inom det fasta arbetets ram kan både utföras som rörligt eller intermittent arbete och då tillämpas de regler som gäller för respektive arbete. Exempel på rörligt arbete som kan utföras inom ramen för fast arbete är snöröjning, saltning och massförflyttning av urgrävningsmassor för flackare släntlutning. Exempel på intermittenta arbeten som kan utföras inom ramen för fast arbete; vägmarkering, beläggning, etablering, ometablering och avetablering.

Kommentar

Observera att Trafikförordningens 12 kap. innebär att tänd varningslykta kan vara en fullgod utmärkning.

Skyddsanordningar.

I denna serie ingår inte någon fördjupad genomgång av de bestämmelser och regelverk som gäller för skyddsanordningar. I AFS 1999:3 81 § framgår följande bestämmelser vad gäller skyddsanordningar:

- ”I den utsträckning som behövs skall det dessutom finnas skyddsanordningar som effektivt hindrar eller avleder trafiken från att komma in på arbetsplatsen.
- Trafikanordningar och skyddsanordningar skall vara placerade samt belastade eller förankrade så att de normalt inte kan kastas in på arbetsplatsen av passerande fordon.
- Föreskriftens egna kommentarer (Råd) till 81 § c) Skyddsanordningarnas förmåga att hindra eller avleda trafiken från att komma in på arbetsplatsen är beroende av deras utformning och placering. Om de placeras nära arbetsplatsen krävs det större tyngd och effektivare förankring för att uppnå godtagbar säkerhet. Om ett fordon används som skyddsanordning bör det vara försett med energiuptagande utrustning.”

Kommentar

Författningstexter som innehåller bör är rekommendationer som ska följas såvida inte tillämparen (utföraren) har tydliga skäl i det enskilda fallet att frångå rekommendationen. Det innebär i praktiken att vid alla vägarbeten där skyddsfordon används ska de vara försedda med TMA.

Regelverk, Fast Arbete

I Vägverkets regelverk från 1995 angavs att ”Fasta arbetsplatser indelas i stationära och intermittenta arbeten.” Vidare framkom att ”skillnaden mellan stationära och intermittenta arbeten är den tid under vilket arbetet bedrivs under en viss punkt.”

Kommentar

Någon tid angavs inte när det fasta arbetet räknades som stationärt.

I Trafikverkets TRVR Apv TDOK 2012:88 version 3.0 anges att: "Fast arbete är ett vägarbete som bedrivs på en viss plats eller vägsträcka. Markbundna och/eller fordonsburna vägmärken och skyddsanordningar kan användas."

I version 4.0 av TRVK Apv TDOK 2012:86 framgår följande beskrivning av fast arbete. Arbete som bedrivs på en viss plats eller vägsträcka med utplacerade trafik- och skyddsanordningar i vägområdet. Fast arbete kan utföras med intermittert utmärkning med endast fordonsburna trafik- och skyddsanordningar.

I Sveriges Kommuners och Landstings (SKL) Handbok Arbete på väg och den nya handboken Gatuarbeten i tätort framgår att: "Vid en fast arbetsplats ska det finnas såväl tvärgående som längsgående avstängningsanordningar mellan trafiken och arbetsplatsen."

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderat 2020-02-01

2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittert arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittert utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

De arbeten som beskrivs i AFS 1999:3 som arbeten med kort varaktighet och liknande arbete som anges i regelverk, bör utföras som intermittert arbete.

Författning, Kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats

I Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om trafikanordningar vid vägarbete (TSVFS 1987:17) med stöd av dåvarande vägmärkeskungörelsen, som var gällande fram till 2007, angavs ingen definition på kortvarigt arbete eller liten fast arbetsplats. Inte heller föreskrifter (TSFS 2019:74) med stöd av nuvarande vägmärkesförordning (2007:90) innehåller några definitioner på kortvarigt arbete eller liten fast arbetsplats.

Till föreskriften AFS 1999:3 § 81 egna kommentaren anges att: "Det behöver också beaktas att vissa arbeten är av så kort varaktighet att det medför större risk för påkörning att sätta ut och ta bort avstängnings- eller skyddsanordningen än att utföra arbetet."

Kommentar

Någon förklaring till hur "kort varaktighet" ska beräknas anges inte. Men rimligen är det inte tiden som åtgår för att sätta ut och ta bort trafik- och skyddsanordningar som ska räknas. Utan det är risken för att bli påkörd vid utsättning och borttagning, jämfört med säkerheten vid utförandet av arbetet med utplacerade trafik- och skyddsanordningar. Det vill säga det är arbetsgivaren som genom AMP och riskanalysen avgör behovet av markplacerade trafik- och skyddsanordningar, med beaktande av aktuella trafikmängder och hastigheter på aktuella sträckor där arbetet ska utföras.

Regelverk, Kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats

I Vägverkets IFS 2003:1 anges följande begreppsförklaring om Fast arbete. "Fast arbete är ett arbete som bedrivs på en viss plats eller vägsträcka och som inte är kortvarigt." I regelverket framgår ingen beskrivning om en liten fast arbetsplats.

Handbok Arbete på Väg som arbetades fram 2008 gemensamt av Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting och i nära samarbete med Arbetsmiljöverket. Vägverket beslutade för sin del att dra tillbaka dess status omedelbart efter publiceringen. Följande definitioner angavs i den om kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats, samma texter återfinns även i den av Sveriges Kommuner och Landsting reviderade handboken från 2014:

- Kortvarigt arbete är arbeten som är så kortvariga, högst 10 – 15 min, att arbete med att sätta upp och ta bort varningsmärken och anordningar innebär större risk för personalen. Därför kan arbetet utföras som intermittert.
- Liten fast arbetsplats är arbete som inte kräver mer än enstaka maskininsatser, skyddsanordningar, vägmärken och skyddsanordningar.
- Vid planeringen ska riskbedömning göras om arbetsplatsen kan utmärkas som liten fast arbetsplats. Arbetet pågår inte längre än totalt ca 8 tim inklusive etablering och avveckling per arbetsdag. På arbetsplatsen erfordras endast varnings- och påbudsmärken samt ett mindre antal avstängnings anordningar. Rekommenderad högsta hastighet kan också förekomma.

I Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) handbok Gatuarbeten i tätort framgår numera endast följande: "Arbetet med att sätta upp och ta bort varningsmärken och avspärrningsanordningar innebär en stor risk för personalen. Därför kan utmärkningen av kortvariga arbetsplatser vara som vid intermittert arbete."

I Trafikverkets råd TRVR Apv TDOK 2012:88 version 3.0 och version 4.0 av TRVK Apv TDOK 2012:86 framgår att "intermittent arbete är planeringsbara arbeten som ryckvis fortskrider framåt, arbeten av kortvarig natur, arbeten som utförs med arbetsfordon som markant avviker i hastighet från trafikrytmen."

Kommentar

I och med Trafikverkets nya regelverk för Apv från 2012 och SKL Handbok Gatuarbeten i tätort upphör Kortvarigt arbete och liten fast arbetsplats som självständiga begrepp och därefter tillämpas regelverket för intermittenta arbeten även för dessa typer av arbeten.

Hur kort eller lång tid det tar att sätta ut och ta bort trafik- och skyddsanordningar är helt beroende av utförandet. Vid Intermittent utförande tar det betydligt kortare tid att etablera en arbetsplats med trafik- och skyddsanordning, än vid fast arbete med manuellt utplacerade trafik- och skyddsanordningar. Därför bör alla kortvariga arbeten planeras och utföras som intermittent arbete.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderat 2020-02-01

2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittent arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittent utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Sammanfattning

Många arbeten som utförs inom ramen för ett fast arbete, utförs med fördel som intermittent.

Författning Fast arbete med intermittent utmärkning

I Trafiksäkerhetsverket föreskrifter vid vägarbete (TSVFS 1987:17) gällande fram till 2007 angavs ingen definition på fast arbete. I föreskrifter med stöd av nuvarande vägmärkesförordning (2007:90) finns inte heller några definitioner på fasta arbeten.

I AFS 1999:3 anges inga bestämmelser som gäller olika typer av arbeten eller hur de ska utföras.

Regelverk Fast arbete med intermittent utmärkning

I TRVK Apv TDOK 2012:86 version 3.0 avsnitt 8.3.3 anges att: "Riskanalys som visar att fast arbete kan utföras som intermittent utan lägre säkerhet, ska finnas och på begäran visas för Trafikverket innan arbetet påbörjas." I version 4.0 anges att: Riskanalys ska tas fram vid fast arbete som utförs med intermittent utmärkning.

Kommentar

Ett fast arbete kan inte påbörjas innan trafik- och skyddsanordningar har placerats ut, något som bara kan utföras som intermittent arbete. Många andra arbeten på en fast arbetsplats passar bättre att utföras som intermittent och har gjorts så under många år, t ex om-etableringar, väglinjemålningar etc.

I TRVR Apv TDOK 2012:88 version 3.0 avsnitt 8.3.3 Fast arbete med intermittent utmärkning framgår att. "Fast arbete får utföras med intermittent utmärkning när det är säkrare för personalen än fast utmärkning. Vid vägarbeten med fast utmärkning kan vissa arbetsmoment vara lämpliga att också utföras med intermittent utmärkning, t ex vägmärkning, maskinella beläggningsreparationer eller vägarbeten som berörs av tidsrestriktioner. Det ska föregås av och vara dokumenterad i en särskild riskanalys, vilken ska visa att det kan göras utan oacceptabel riskökning."

Kommentar

I rådet anges exempel på vilka fasta arbeten som kan utföras som intermittent. Rådet är inte komplett utan här har arbetsgivaren möjlighet att själv utreda om det är lämpligare med intermittent utmärkning än fast utmärkning. Även beställaren kan projektera arbetet för intermittent utförande i stället för fast utmärkning. Observera vem som är utsedd som BAS-P respektive BAS-U i det aktuella fallet och beställarens ansvar. Fast arbete i intermittent utförande föredras i många fall på grund av exempelvis:

- *Inga trafik- eller skyddsanordningar är kvar på arbetsplatsen som påverkar trafiken när arbete inte utförs.*
- *TMA uppfattas ge bättre säkerhet än trafikbuffert. Exempelvis vid påkörning av skyddet med tung lastbil, och att fordon kan flyttas kontinuerligt när arbetet fortskrider framåt.*
- *TMA är ofta utrustad med lysande trafikordningar som tydligt vägleder trafikanter förbi arbetsplatsen.*
- *Etablering, om-etablering och av-etablering kan bara utföras säkert som intermittent arbete.*

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Arbete på väg framgår inga regler om fast arbete med intermittent arbete.

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handbok Gatuarbeten i tätort anges följande. På vissa arbeten kan man efter platsspecifik riskbedömning komma fram till att det är större risk för personalen att märka ut arbetsplatsen som vid ett fast arbete än att göra det som intermittent. I sådana fall ska varningen göras med fordonsutmärkning.

2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

I serien:

- 2.1 Vad är rörligt arbete?
- 2.2 Vad är Intermittert arbete?
- 2.3 Vad är Fast arbete?
- 2.4 Vad är kortvarigt arbete och liten fasta arbetsplats?
- 2.5 Vad är Fast arbete med intermittert utmärkning?
- 2.6 Förbättringsmöjligheter inom området arbete!

Förbättringsmöjligheter

Grunderna i nuvarande regelverk för APV härstammar från 1980 - talet, med en helt annan trafiksituation än dagens. De flesta vägarbeten eller liknande arbeten görs numera inte i egen regi av respektive väghållare. Författningar inom området har under årens lopp förändrats en hel del, medan regelverkens grundprinciper följer gamla invanda mönster med små justeringar och egna tolkningar hos respektive väghållningsmyndighet utan krav på nationella och enhetliga regelverk. Här nedan följer en beskrivning på några förbättringsområden.

Väglklassning

Många situationer och moment i ett vägarbete kan utföras som rörligt, intermittert eller fast, men många olika typer av arbeten kan vara en kombination av de tre arbetstyperna, vilka har sitt ursprung från 1980 - talet.

I denna serie har vi inte behandlat Trafikverkets väglklasser, lågklassad, normalklassad, och skyddsklassad, eller tilläggsvarianterna till skyddsklassad väg, mötesseparerad och motorväg. De tre grundklasserna härstammar från år 2003 och de två tilläggsvarianterna från 2012.

I Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) Handböcker Arbete på väg och Gatuarbete i tätort anges trafikintensiva vägar och övriga gator.

Kommentar

Vad som klassar en gata som trafikintensiv väg eller övrig gata framgår inte.

Författningen AFS 1999:3 anger varken typ av vägarbeten eller väglklasser i sina bestämmelser eller kommentarer om när passerande fordonstrafik förekommer.

Någon klassning på vägnas säkerhetsstandard framkommer inte i regelverken, exempelvis där aktuella väglklasser, trafikmängder, hastighetsbegränsningar samverkar med andra yttre faktorer som plan- och profilstandard.

Kommentar

Varje förfrågningsunderlag borde utgå från den aktuella vägens säkerhetsstandard.

Planering och projektering

I Arbetsmiljölagen 3 kap. 6 § framgår bland annat följande: "Byggherren (Beställaren) ska under varje skede av planeringen och projekteringen se till att arbetsmiljösynpunkter beaktas när det gäller såväl byggskedet som det framtida brukandet (underhåll)." AFS 1999:3 anger i 81 § att arbetet ska planeras, ordnas och bedrivs så att det ger betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall på grund av passerande fordonstrafik. Speciellt pekar bestämmelsen på att trafiken ska ledas om i första hand och i andra hand ska fordonen passera på ett betryggande avstånd. Beslut om omledning kan bara tas av respektive väghållningsmyndighet, därför borde Trafikverkets och kommunernas upphandlingar innehålla förutsättningar för omledning, förbiledning, överledning etc.

Tyvärr saknar många upphandlingar tecken på någon föregående planering eller projektering inom området passerande fordonstrafik (APV) förutom de generella hänvisningarna till regelverk. I de flesta förfrågningsunderlagen måste utföraren själv utföra och bekosta egna utredningar om passerande fordonstrafik som beställaren godtyckligt kan tillåta eller avslå.

Kommentar

De som ansvarar för förfrågningsunderlagen borde se till att intentionerna i arbetsmiljöförfattningarna följs genom att planera och projektera för riskerna med passerande fordonstrafik, samt ange i förfrågningsunderlagen hur riskerna ska förebyggas för respektive vägsträcka.

Skyddsfordon

Nuvarande regelverk från både Trafikverket och SKL innebär att när fordon används som skyddsanordning (skyddsfordon) vid intermittenta arbeten efter vissa vägar och gator krävs inte energiupptagande skydd. Det kan tyckas lite märkvärdigt när AFS 1999:3 anger att när fordon används som skyddsanordning bör det vara försedd med energiupptagande skydd.

Vid utförande av arbeten kan, trots planering, vissa situationer och platser vara svåra att utföra enligt nuvarande regelverk. Exempelvis otillräcklig längd för barriären eller energiupptagande skyddszone, platsens fysiska utformning, etc. I sådana fall måste andra möjliga åtgärder prövas i en riskanalys, exempelvis kortvarigt stopp för passerande fordon, kortare barriärlängd, använda varningslykta, utföra arbetet under lågtrafik. Eller i sista hand genom att tillämpa AFS 1999:3 rådet. "I vissa fall kan omständigheterna vara så gynnsamma att en avstängnings- eller skyddsanordning inte skulle medföra någon påtaglig riskminskning från arbetsmiljösynpunkt."

Kommentar

De som ansvarar för regelverken Arbete på väg och även utförare borde fundera över nuvarande regler och hur arbeten ska utföras när skyddsfordon används med tanke på dagens trafiksituationer samt arbetsmiljökraven i AFS 1999:3 81 §.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2019-12-20. Reviderad 2010-02-01.

3. 1 Vad är myndighet, myndighetsutövning, myndighetsbeslut, väghållare, väghållning, väghållningsmyndighet?

I serien:

3.1 Vad är myndighet, myndighetsutövning, myndighetsbeslut, väghållare, etc.?

3.2 Vad är målsättningen med författningar?

3.3 Vad innebär vägtrafiklagstiftningen?

3.4 Hur författningstexter tolkas?

3.5 Hur tolka VMF och dess föreskrifter?

Sammanfattning

Myndigheter i Sverige är regeringen, domstolarna, förvaltningsmyndigheterna. Regeringen är Sveriges högsta verkställande myndighet, domstolarna är en offentlig institution för rättskipningen och förvaltningsmyndigheterna ska se till att de lagar som riksdag och regering har beslutat verkställs.

Myndighetsutövning innebär befogenhet att för enskild bestämma om förmån, rättighet, skyldighet, disciplinär bestraffning och liknande. Myndighetsbeslut fattas med stöd av någon författning och har rättsverkan mot någon enskild.

Väghållare avser den som är skyldig att svara för väghållningen efter en viss väg eller geografisk yta.

Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, en till Trafikverket hörande regional förvaltning och för kommunen, om kommunen är väghållare, den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser.

Myndighet

I Sverige är varje offentligt organ som inte är en beslutande politisk församling en myndighet.

Myndigheterna utgör den offentligrättsliga statliga, kommunala och regionala organisationen.

Myndigheter finns för att riksdagen och regeringen ska kunna genomföra sin politik.

De svenska myndigheterna är:

- Regeringen
- Domstolarna
- Förvaltningsmyndigheterna, som kan vara statliga, kommunala eller regionala.

Även andra organ än myndigheter kan ha förvaltningsuppgifter. Statliga och kommunala bolag är inte myndigheter, även om de anförtrots myndighetsutövning.

Förvaltningsmyndigheter styrs genom:

- *Lagar och förordningar.* Exempelvis Väglagen, vägförordningen, Trafikförordningen, Vägmärkesförordningen, LOU, myndighetsinstruktion (förordning)
- *Regleringsbrev.* I regleringsbreven beskriver regeringen till exempel vilket mål och uppdrag myndigheten har och hur mycket pengar den får använda från statens budget. Exempelvis anges i 2020 års regleringsbrev till Trafikverket att de ska korta handläggningstiden för "ledningstillstånd".
- *Föreskrifter.* Utgivna av sådana myndigheter som har rätt att utfärda föreskrifter efter bemyndigande i lag eller förordning och som andra myndigheter måste följa. Exempelvis måste Trafikverket följa föreskrifter från Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen, Boverket etc.

Förvaltningsmyndigheterna står under riksdagen, regeringen, kommun- eller regionsfullmäktige, i ett lyd-nadsförhållande, förutom i de frågor som rör hur en myndighet ska besluta i ett ärende som utgör myndighetsutövning mot enskild eller mot kommun eller som rör tillämpning av lag. Det innebär att domstolarna är självständiga i sin myndighetsutövning (domar).

Myndighetsutövning

Myndighetsutövning omfattar beslut eller andra åtgärder som ytterst är uttryck för samhällets maktbefogenheter i förhållande till medborgarna. Myndighetsutövning innebär "befogenhet att för enskild bestämma om förmån, rättighet, skyldighet, disciplinär bestraffning eller annat jämförbart förhållande".

Allt som en myndighet ägnar sig åt är inte myndighetsutövning. Sådant som inte gäller myndighetens beslut med stöd av författning, regeringsbeslut eller riksdagsbeslut är inte myndighetsutövning. Exempel på sådant som faller utanför begreppet är avtal, som helt vilar på privaträttslig grund, löneutbetalningar, etc.

Sammanfattningsvis gäller följande vid myndighetsutövning

- Uttryck för samhällets maktbefogenheter.
- Ärenden som avgörs ensidigt genom beslut av myndigheten.
- Myndighetsbeslut har rättsverkningar mot enskild/enskilda.
- Maktförhållande mellan ett offentligt organ och en enskild.
- Beslut måste ha stöd i en lag eller förordning.

Myndighetsbeslut

Är beslut som fattas med stöd av någon författning och som har rättsverkan mot någon enskild.

Kommentar.

- *Ett myndighetsbeslut måste ha stöd i en bestämmelse. Det är inte en myndighets uppgift att täppa till luckor i lagar och förordningar, finns det luckor så är det så. Lagens bokstav gäller alltid.*
- *Om något inte är förbjudet enligt någon författning så är det tillåtet.*

Väghållare

Med väghållare avses den som är skyldig att svara för väghållningen.

Väghållning

I Väglagens 4 § framgår att. "Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg". Enligt väglagens 5 § kan en kommun utses till väghållare för ett område inom kommunen. I Väglagens 6 § framgår att "Trafikverket handhar väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommunernas väghållning."

Kommentar

Den tillsyn som Trafikverket har över kommunernas väghållning avser de allmänna vägar som en kommun ansvarar för inom sitt väghållningsområde (vägar med vägnummer enligt länskungörelsen över allmänna vägar).

I 6 kap. 21 § Plan och bygglagen anges att kommunen ska sköta underhållet av gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för.

Vidare finns i både väglagen och vägförordningen ordnings- och säkerhetsföreskrifter som ska beaktas vid myndighetsutövning och hur själva väghållningen ska utföras.

Vad innebär väghållning av allmän väg?

Väglagens och vägförordningens bestämmelser anger mer detaljerade bestämmelser för byggande av väg och drift av väg. Drift av väg innefattar enligt Vägförordningens 5 kap. 1 § åtgärder som:

1. säkerställer att trafiken kan komma fram, såsom snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador samt hyvling och dammbindning på grusvägar (servicearbeten),
2. vidmakthåller vägens standard, såsom förnyelse av slitlager och vägmarkeringar samt dikning (underhållsarbeten),
3. förbättrar vägens standard genom smärre åtgärder, såsom beläggning av grusväg, förstärkning av bärigheten och punktåtgärder för att öka trafiksäkerheten (förbättringsarbeten),
4. håller vägen ren, såsom sopning, borttagande av skräp och smuts samt ogräsbekämpning (renhållning),
5. på annat sätt håller vägen i ett för samfärdseln tillfredställande skick.

Vad innebär väghållning av kommunala gator och vägar?

- Enligt Plan och bygglagen ska kommunen ordna (iordningsställa) de gator (och andra allmänna platser) som kommunen är huvudman för (6 kap. 18 § PBL)
- Plan och bygglagen anger även att kommunen ska sköta underhållet av gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för (6 kap. 21 § PBL)

Till skillnad mot väglagen innehåller PBL inga bestämmelser om vinterväghållning. Inte heller innehåller PBL några regler om renhållning av gata, väg eller annan allmän plats. Sådana bestämmelser finns istället i lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning.

Kommentar

Väghållning innebär både att ordna med utförandet (beställarens ansvar) och utföra åtgärderna, i egen regi eller genom entreprenad. Observera att allmän väg och kommunal gata inte är samma sak i formellt juridisk mening, vilket beror på att de regleras i olika lagar. Båda är dock "allmänna" i den meningen att de inte är enskilda.

Användande av allmän väg eller gata för andra ändamål än väghållning

Användning av väg eller gata i enlighet med det ändamål som vägen eller gatan är tagen i bruk för kräver inte ytterligare tillstånd. Även om väg-, gatu- och ledningsarbeten kan inskränka trafikantens eller tredje mans möjligheter att använda en väg eller gata, anses sådana arbeten inte vara en för ändamålet främmande verksamhet som kräver tillstånd av någon myndighet. Däremot kan det krävas tillstånd för vissa väghållningsåtgärder som exempelvis bullrande verksamhet nattetid i tätbebyggda område.

Tillåtelse eller tillstånd krävs om någon annan än väghållaren exempelvis ska förlägga ledningar för kommersiellt bruk, i väg- eller gatuområdet. Efter en allmän väg krävs tillstånd av väghållningsmyndigheten att få förlägga ledningar i enlighet med Väglagens 44 § (väghållningsmyndighetsbeslut). Motsvarande lag finns inte för kommunala gator, tillåtelse ges genom nyttjanderättsavtal (markavtal) till någon annan att nyttja gatuutrymmet för att förlägga ledning. I avtalet kan krav framgå att ledningsägaren ska söka om godkännande av åtgärdens utförande (t ex TA-plan) inför varje enskild åtgärd.

Väghållningsmyndighet

I Väglagens 6 § andra stycket framgår att: "Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till Trafikverket hörande regionala förvaltning som regeringen bestämmer" och i andra stycket framgår: "då en kommun är väghållare, den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser därtill".

I Vägförordningens 2 kap. 1 § förtydligas att Trafikverkets region är statlig väghållningsmyndighet och att kommunala väghållningsmyndigheter regleras i 6 § andra stycket väglagen.

Kommentar

Bestämmelsen gäller allmän väg, ej kommunal gata eller trafikled enligt PBL.

I Kommunlagens 10 kap 1 § framgår "Fullmäktige i kommuner eller regioner får, om det inte i lag eller annan författning anges att angelägenheten ska bedrivas av en kommunal nämnd, besluta att lämna över skötseln av en kommunal angelägenhet till en juridisk person eller en enskild individ (t ex kommunalt bolag, entreprenör)."

"Om skötseln av angelägenheten (väghållning) innefattar myndighetsutövning, får den lämnas över endast om det finns stöd för det i lag".

Kommentar

Med det avses att den kommunala väghållningen kan utföras av ett kommunalt bolag eller entreprenör, men kommunens myndighetsuppgift får inte utföras av någon annan än av kommunen, t ex nämnd, utskott eller egen personal.

I både Trafikförordningen och Vägmärkesförordningen anges kommunen som ansvarig och enligt kommunallagens 6 kap. 37 § kan en nämnd delegera ansvaret vidare till ett utskott, chef eller medarbetare.

Kommentar

Trafikverkets regionala väghållningsmyndighet har inte samma möjlighet att delegera vidare ansvaret till chef eller medarbetare som kommunen.

Som tidigare angetts måste ett myndighetsbeslut ha stöd av någon författning och som har rättsverkan mot någon enskild. Detta förhållande gäller även väghållningsmyndigheten.

I en rad bestämmelser i lag och förordning framgår att väghållningsmyndighetens beslut krävs i en rad ärenden, här följer några exempel:

- Väglagen anger att väghållningsmyndigheten ska fatta beslut i frågor som rör §§ 39-44.
- Vägförordningen anger att turlistor för färjor ska fastställas av väghållningsmyndigheten och när rörliga broar får öppnas för sjötrafik
- I Trafikförordningen 10 kap. framgår bestämmelser om trafikföreskrifter och vilka som får beslutas av väghållningsmyndigheten.
- I Vägmärkesförordningen framgår bland annat vem som har ansvaret för och vilka ärenden som ska beslutas av den statliga väghållningsmyndigheten, och om någon annan kan anlitas för att sätta upp, underhålla och ta bort anordningar (trafikanordningar).

Kommentar

Observera att det i trafikförordningens 10 kap. framgår att Trafikverkets regionala väghållningsmyndighet inte har samma rätt att utfärda lokala föreskrifter som den kommunal väghållningsmyndigheten. Hur själva väghållningen utförs kräver inte myndighetsbeslut.

Gunnar Vikström, Svartöns infrakonsult 2020-04-22

3.2 Vad är målsättningen med författningar

I serien:

3.1 Vad är myndighet, myndighetsutövning, myndighetsbeslut, vägghållare, etc.?

3.2 Vad är målsättningen med författningar?

3.3 Vad innebär vägtrafiklagstiftningen?

3.4 Hur författningstexter tolkas?

3.5 Hur tolka VMF och dess föreskrifter?

Sammanfattning

Författningar är tvingande bestämmelser som alla måste följa. Det är en sammanfattande benämning på lagar, förordningar och föreskrifter. Riksdagen stiftar lagar, regeringen utfärdar förordningar inom ramen för en lag och med stöd av den, föreskrifter utfärdas av en myndighet med stöd av en lag eller förordning. Regeringens (statsrådsberedningen) handbok för författningsskrivning beskriver hur regler ska utformas. Där står att regler ska vara enkla och klara samt leda till att de eftersträvande målen uppnås.

Författningar

En författning är en generellt förpliktande bestämmelse som ska följas av enskilda, myndigheter, företag och organisationer i den omfattning som anges.

Svensk författningssamling är en kronologisk sammanställning av Konungariket Sveriges författningar.

Författningar består av:

Lag – utfärdas av riksdagen.

Förordning – en bestämmelse som regeringen utfärdar med stöd av en lag.

Föreskrift – en bestämmelse som en myndighet utfärdar med stöd av en lag eller förordning.

Principen är att en lag är en övergripande bestämmelse, förordningen är mer preciserad och en föreskrift är ytterligare mer detaljerad. Tanken är att vid ändrade förutsättningar är enklare och går snabbare för en myndighet att ändra en föreskrift än för regeringen att ändra en förordning. Det är ju på myndigheten man oftast har den mer utförliga expertkompetensen. Att ändra en lag är ett omfattande och komplicerat arbete och tar ofta lång tid att genomföra.

Målsättning med författningarna

I överordnade lagar eller förordningar framgår målsättningen med lagen, och vad som ligger till grund för den fortsatta regelverksskrivningen föreskrifter och allmänna råd. I förordningar framgår om föreskrifter får beslutas och i så fall av vilken myndighet. Här under följer några målsättningar ur lagar och förordningar:

- Väglag 1 kap 4 §. Vid vägghållning skall tillbörlig hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö.
- Arbetsmiljölagen 1 kap 1 §. Lagens ändamål är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö.
- Trafikförordningen 2 kap. Grundbestämmelser
- Vägmärkesförordningen 1 kap 3 §. 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.

Det är vanligt att bestämmelserna i författningar tillkommit vid olika tidpunkter, med olika förutsättningar och med olika syften inom ramen för samma lagstiftning. Även om lagen är gammal, exempelvis i nuvarande Väglag som är från 1971 (som i sin tur bygger på 1944 års väglag som tillkom när vägväsendet förstatligades), har under årens lopp bestämmelser tagits bort eller ändrats samt att nya har tillkommit. På riksdagens hemsida publiceras bland annat lagar och förordningar, där framgår alltid hänvisningar till den lag och förordning som förändringen avser. På respektive myndighets hemsida återfinns de föreskrifter som de har utfärdat, exempelvis på Arbetsmiljöverkets webbsida återfinns deras föreskrifter (AFS).

Uppdateringar av författningar sker normalt inte regelbundet. Risk finns därför att olika regler inom samma lagstiftningsområde tillkommer vid olika tidpunkter, med olika förutsättningar och med olika syften. Det medför att de kan motverka varandra så att målet förfelas. Samma förhållanden kan även gälla mellan olika lagstiftningsområden. Den risken kanske inte upptäcks av myndigheterna, eller bedöms

det som mindre viktigt att åtgärda, eller upptäcks det först när domstol prövar ett ärende. Upptäcker någon att det finns ett kryphål i någon av författningarna, innebär inte det att en myndighet eller någon person som representerar en myndighet har rätt att försöka täppa till luckan med sitt beslut.

Kommentar

När ett beslut innebär att målsättningen med författningarna inte kan uppnås, måste beslutet kunna ifrågasättas. Bestämmelser som var väl kända som en brist i VVFS 2007:305 och som ändrades först i TSFS 2019:74, till exempel vilka vägmärken som får användas på fordon. Den äldre bestämmelsen innebär att inga andra vägmärken än de tillåtna fick monteras på fordon även om de var stillastående. Den nya bestämmelsen innebär att alla typer av trafikordningar som kan monteras på fordon får göra det när fordonet står still.

Hur författningar ska utformas

Utöver vad som framgår i lag och förordning har en handbok i författningsskrivning utarbetats i Statsrådsberedningen för hur statliga förvaltningsmyndigheter ska utforma föreskrifter. Den kan med fördel användas vid den regelutformning som förekommer hos andra myndigheter. Här följer några urklipp av texterna i handboken:

- Regelbeståndet får inte bli alltför omfattande. Onödiga regler skall rensas ut och nya regler beslutas bara om de verkligen behövs.
- Målet är att åstadkomma enkla och klara regler som är lätta att överblicka och som leder till det eftersträlvade resultatet (målsättningen).
- En samlande beteckning för detta arbete är regelreformer, som innefattar bl.a. avreglering och regelförenkling.
- Reglernas funktion är att styra handlandet så att de eftersträlvade målen uppnås. Föreskrifter, dvs. generellt gällande, bindande regler, är ett av flera styrmedel för att nå bestämda mål. Om målet nås eller inte, beror på den samlade effekten av en rad faktorer.
- Föreskrifter är nödvändiga och bra styrmedel, om de är ändamålsenligt utformade. De anger lösningar på intressekonflikter och leder till en enhetlig rättstillämpning och till rättssäkerhet. Men många och detaljrika föreskrifter kan innebära en fara. Om reglerna blir många och komplicerade kan de bli svåra att tillämpa. Man riskerar också att de i onödan fördirar verksamheten hos staten, kommunerna, företagen och de enskilda.

Kommentar

Förhoppningsvis följs även råden av Trafikverket och kommunerna när de utarbetar regelverk och upphandlingskrav som berör arbete på väg. Statsrådsberedningen, det vill säga regeringen anser att regler ska leda till att eftersträlvande mål uppnås. Det torde innebära att regeringen anser att regler som motverkar varandra och därför försvårar den eftersträlvande måluppfyllelsen inte ska förekomma. Sådana regler bör därför kunna ifrågasättas.

Hur författningar ska tolkas

Författningstolkning är nödvändigt för att de inte kan skrivas så att de i detalj reglerar alla situationer som kan uppstå. Tolkningar av författningstexter är att betrakta som preliminära tills en domstol har prövat och dömt hur lagen eller författningen ska tolkas. Här följer några exempel på regler för hur tolkningarna utförs:

- Tolkning av högre stående författning har företräde, förordning före föreskrift.
- Tolkning av föreskrift, exempelvis utfärdade av Arbetsmiljöverket eller Transportstyrelsen, görs av den myndighet som har utfärdat föreskriften.
- Trafikföreskrift eller andra beslut som har utfärdats av en väghållningsmyndighet kan, om det framgår i lag eller förordning, överklagas till en högre instans som kan avgöra vad som gäller.

Detta kan leda till att exempelvis Trafikverket får ändra sin uppfattning om vad en författningsbestämmelse innebär.

Kommentar

Exempel på läsvärda publikationer som kan ge hjälp till dem som ska tolka författningar:

- *Trafiklagstiftningen, den av Norstedts utgivna Trafikkommentarer, där en rad rättsfall redovisas.*
- *Väghållningslagstiftningen, den av SKL utgivna Väghållningens juridik, där en rad rättsfall redovisas.*

Författningstexter från exempelvis Vägmarkesförordningen, innehåller bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning med trafikordningar. De består av tydliga krav och flera tolkningsbara alternativ som den som utför utmärkningen kan nyttja inom givna ramar. I bestämmelserna står det ofta att utmärkningen "kan" utföras på ett visst sätt, eller om utmärkning utförs, "ska" det utföras på ett visst sätt. Det innebär att det kan förekomma fler olika sätt att utföra utmärkning på eller att någon speciell utmärkning inte behöver utföras. Exempelvis anger vägmarkesförordningen i 1 kap 7 § att Vid vägarbeten eller liknande arbeten ... kan anvisningar för trafiken ges genom tecken av vakt. Alternativ till att använda sig av vakt är trafiksignaler eller vägmärken. I Vägmarkesförordning finns inga bestämmelser som innebär att trafikanter kan få straffpåföljd vid brott mot enskilda vägmärken.

Trafikförordningen innehåller mer exakt vad du inte får göra eller vad du måste göra, exempelvis förare ska hålla tillräckligt låg hastighet, osv. Därför framgår det i 2 kap 2 § "En trafikant ska följa anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmarkering, en trafiksignal, en ljussignal eller ett sådant tecken av en vakt som avses i 5 kap. 2 § vägmarkesförordningen (2007:90). Om en anvisning innebär en avvikelse från en trafikregel, gäller anvisningen framför regeln." I 14 kap. framgår de ansvarsbestämmelser (böter mm.) som kan drabba trafikanter som bryter mot trafikregler.

Kontraktsskrav får inte innebära att en bestämmelse i en författning inte kan följas. Enligt Allmänna Bestämmelser behöver inte entreprenör genomföra krav som strider mot författning. Beställare har inte rätt att frånga författningskrav i kontrakt och regelverk, eller ge utföraren rätt att frånga författningskrav. Det framgår exempelvis i TSFS 2019:74 19 kap. 1 § "Undantag från dessa föreskrifter prövas av Transportstyrelsen." Utförare som arbetsgivare måste alltid ta hänsyn till sin personals arbetsmiljö och är då skyldig att följa krav, råd och anvisningar som framgår i exempelvis AFS 1999:3 vilket innebär att de i vissa fall kan frånga utmärkningskraven. Utförare kan ange sitt val av utmärkning enligt de alternativ som bestämmelserna anger, eller slopad utmärkning, genom att ange sina skäl i exempelvis riskanalys, arbetsmiljöplan eller arbetsberedning. Beställarens krav på utförandet anges i förfrågningsunderlaget och om inte beställaren angivit att utmärkningen bara får utföras på ett specifikt angivet sätt, är utföraren fri att använda lämpliga alternativ.

Beställaren ska inte heller ställa högre krav på utmärkningen som en utförare ska göra än vad författningen anger, om det i sin tur innebär att utföraren inte kan utföra eller följa andra bestämmelser i författningarna. Exempel på krav som beställare ofta ställer och som inte rimmar med de bestämmelser som anges i TSFS 2019:74 är när och hur varningsmärken ska sättas upp. I föreskriftens 2 kap. 1 § framgår att "Varningsmärken får endast sättas upp på vägar med bashastighet enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) om det finns omständigheter som trafikanter inte kan förväntas förutse. På andra vägar ska varningsmärken sättas upp när en fara är svår att upptäcka i tid för förare som färdas med en hastighet som inte överstiger den högsta tillåtna."

Kommentar

Varför varningsmärken ska hanteras varsamt är att utredningar har visat att trafikanterna tappar respekten för varningsmärken när det inte finns tydliga skäl för märket. Varningsmärket A20 Varning för vägarbete bör dock alltid användas när det tydligt framgår i Trafikförordningen att förare ska hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet där vägarbete pågår.

Stor ödmjukhet om hur författningstexter ska tolkas bör finnas mellan beställare och utförare, speciellt när det handlar om hantering av trafik- och skyddsordningar. Det är av vikt att följande råd i Allmänna Bestämmelserna följs: "Med hänsyn till den komplexitet som ofta sammanhänger med genomförandet av entreprenaden är en god kommunikation och samverkan nödvändig för ett gott resultat. Parterna bör därför finna former för en fortlöpande dialog samt inom ramen för den allmänna lojalitetsplikten visa varandra förtroende och öppenhet."

Kommentar

Hur vissa bestämmelser i vägmarkesförordningen och tillhörande föreskrifter som är viktiga vid vägarbeten kan tolkas kommer att redovisas i ett dokument 3.5.

3.3 Vad innebär Vägtrafiklagstiftningen?

I serien:

3.1 Vad är myndighet, myndighetsutövning, myndighetsbeslut, väghållare, etc.?

3.2 Vad är målsättningen med författningar?

3.3 Vad innebär vägtrafiklagstiftningen?

3.4 Hur författningstexter tolkas?

3.5 Hur tolka VMF och dess föreskrifter?

Sammanfattning

Vägtrafiklagstiftningen utgörs av de författningar med regler som trafikanter ska följa och vilka påföljder som brott mot bestämmelserna kan ge.

Vägtrafiklagstiftning

Till vägtrafiklagstiftningen hör en rad författningar, lagar, förordningar och föreskrifter, som berör trafik som färdas på våra allmänna vägar, kommunala gator, enskilda vägar, terräng etc. Författningarna omfattar de regler som gäller för trafikanter i olika situationer och vilka påföljder de kan drabbas av vid brott mot reglerna. Vid olyckor som sker på vägarbetsplatser orsakade av trafikanter, utan att vägarbetare skadas, löses skuldfrågan enligt vägtrafiklagstiftningen. Även om vägarbetare skadas och om arbetsmiljöutredningen visar att inga arbetsmiljöbrister kan ha orsakat olyckan, löses skuldfrågan genom vägtrafiklagstiftningen. Vid en olycka som beror på både brister i arbetsmiljön och att trafikanten har brutit mot trafikregler kan både trafikanten och den som brutit i krav på arbetsmiljön dömas i domstol. Trafikanten döms då enligt vägtrafiklagstiftningen och den som brutit i arbetsmiljökraven enligt arbetsmiljölagstiftningen. Brott mot arbetsmiljön som behandlas i domstol kan innebära dagsböter för den person som anses som ansvarig och företagsbot för det företag som brutit i arbetsmiljökraven.

Det finns många författningar som anger regler som ska följas av trafikanter, företag, myndigheter, väghållare etc. och vilken påföljd ett brott mot reglerna medför. Här nedan anges några lagar och förordningar, till vilka även föreskrifter som utfärdats med stöd av nämnda lag eller förordning ingår:

- Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
- Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
- Trafikförordning (1998:1276)
- Vägmärkesförordningen (2007:90)
- Terrängkörningslag (1975:1313), Terrängkörningsförordning (1978:594)
- Militärtrafikförordning (2009:212)
- Lag (2004:1167) om vägtransportledare
- Lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon
- Körkortslag (1998:488)
- Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
- Lag (1972:435) om överlastavgift

Vi kan konstatera att det inte finns någon lag (beslutad av riksdagen) som står över Trafikförordningen eller Vägmärkesförordningen. Det beror på att Sverige genom regeringen har ratificerat Wienkonventionerna, om vägtrafik, samt om vägmärken och signaler från 1968. Detta innebär att konventionernas bestämmelser är basen för i huvudsak trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) samt de föreskrifter som meddelats med stöd av respektive förordning.

Wienkonventionerna om trafikregler, vägmärken m.m.

Det finns två konventionerna som berör trafikområdet, Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler. Konventionerna beskriver ett internationellt system med många gemensamma bestämmelser för trafikregler, vägmärken, trafiksignaler, vägmärkingar och anvisningar för trafik. Syftet är att underlätta internationell trafik genom att göra dem så lika som möjligt mellan olika länder och därigenom öka trafiksäkerheten. Fördelen är att ett nationellt utfärdat körkort ofta kan nyttjas för färd även i andra länder när reglerna är lika eller snarlika.

Kommentar

Vilka övriga länder som har ratificerat de båda Wienkonventionerna framgår i följande länkar.

https://sv.wikipedia.org/wiki/Konvention_om_v%C3%A4gtrafik

https://sv.wikipedia.org/wiki/Konvention_om_v%C3%A4gm%C3%A4rken_och_signaler

Från dessa sidor kan du länka dig vidare till konventionstexterna och illustrationer som visar hur vägmärken, signaler, vägmärkingar etc. ska utformas.

Att ratificera innebär att en stat binder sig rättsligt till en internationell överenskommelse, exempelvis dessa konventioner på trafikområdet. Formellt innebär det i Sverige att regeringen utfärdar ett formellt bevis på att staten har förbundit sig till överenskommelsen. Därför behöver inte Trafikförordningen eller Vägmärkesförordningen föregås av en lag.

Bestämmelserna i konventionerna innebär bland annat att vissa möjligheter finns för varje land att införa egna regler, men eventuella begränsningar som finns i konventionerna får inte överskridas. Därför är inte reglerna helt lika i alla länder, vilket kan innebära vissa risker att förare från andra länder inte förstår alla Sveriges regler, liksom att vi svenskar inte förstår alla regler i andra länder när vi framför fordon utomlands. Allt tyder på att den internationella trafiken ökar och utvecklas, både den yrkesmässiga och den privata trafiken, vilket ökar behovet av att reglerna är mer samstämmiga. Det är i dagsläget omöjligt att veta om förare från andra länder med utländska körkort är kopplade till några incidenter vid vägarbetsplatser, ingen statistik finns. Förare med utländska körkort kan även framföra svenskregistrerade fordon yrkesmässigt eller hyra fordon vid semesterresor.

Transportstyrelsen har ett regeringsuppdrag att utreda säkerheten vid vägarbeten och analysera möjliga förbättringsåtgärder som ökar säkerheten vid vägarbeten. När SBSV träffade Transportstyrelsen var ett av föreningens förslag att den svenska Vägmärkesförordningen måste anpassas mera till Wienkonventionen om vägmärken och signaler samt till övriga närliggande länders bestämmelser.

Verkliga olycksfall på vägarbetsplatser

För att belysa hur vägtrafiklagstiftningen och arbetsmiljölöslagstiftningen hanteras redovisas följande tre verkliga olyckor vid vägarbeten och vilka påföljder som beslutades av tingsrätter:

- **Intermittent arbete på fast arbetsplats**

Investeringsarbete, byggande av 2+2 väg, ca 15 km långt och skyddsklassad väg, öppen för trafik med märken A20 Varning för vägarbete med tilläggstavla om sträckans längd. Föraren av en personbil var ute på tjänsteärende och färdades i körfältet längst till höger, blev bländad av lågt stående sol och körde in i en grävmaskin som var i färd med att avlägsna en tillfällig anslutning. Grävmaskinen utförde arbetet utan skyddsanordning, men med tänd varningslykta. Ingen av förarna skadades, därför ansågs det inte som en arbetsmiljöolycka utan en vägtrafikolycka. Föraren av personbilen fick dagsböter och indraget körkort i tre månader, han ansågs vållande efter att ha brustit mot Trafikförordningens 3 kap 14 § "Ett fordonets hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållandena, fordonets skick och belastning samt trafikförhållandena i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse." Grävmaskinisten friades helt när han hade agerat i enlighet med bestämmelserna i Trafikförordningens 12 kap och föregångaren till TSFS 2009:83 (VVFS 2005:50).

- **Fast arbete på fast arbetsplats**

Investeringsarbete, ombyggnad av skyddsklassad väg till 2+1 väg, öppen för trafik med trafik- och skyddsanordningar. Aktuell sträcka där olyckan inträffade hade två körfält i samma riktning, varav det vänstra körfältet var avstängt med tvärgående skyddsbuffert och anordning X3 markeringskärm för sidohinder, farthinder m.m. utplacerade med jämna mellanrum längs hela det stängda körfältet. Arbetet i det avstängda körfältet utfördes av två vägarbetare och ett fordon. Passerande fordon passerade i det öppna högra körfältet, varvid en förare av personbil körde ut i det avstängda vänstra körfältet för att utföra en omkörning av annan bilist. Den förare som påbörjade omkörningen kolliderade med fordonet som användes vid väghållningsarbetet och en av vägarbetarna träffades och flög över mitträcket och landade på mötande körbanan. Vägarbetaren blev mycket svårt skadad, med fara för livet. Arbetsmiljöverket utredde om det fanns brister i arbetsmiljön, men ansåg inte att arbetets utförande innebar ett arbetsmiljöbrott. Dock konstaterade de att ett TMA-skydd kunde ha förhindrat de allvarliga

skadorna på vägarbetaren. Föraren av den omkörande personbilen dömdes för vårdslöshet i trafik och vållande till kroppsskada och dagsböter.

- **Intermittent arbete**

Arbetet utfördes med så kallad skylift på lokalgata i stadsmiljö med intermittent utmärkning med så kallad skylift. Arbetsplatsens utmärkning utgjordes av varningslyktor på fordonet och anordning X3 markeringskärm för sidohinder, farthinder m.m. vid stödbenen. Skyliften stod vid olyckan uppställd i den norrgående körbanan med två personer i korgen hängandes över den motsatta körbanan, den ene personen utan skyddssele, i korgen hängandes över den motsatta körbanan. En lastbil med högt skåp körde i södergående riktning och kolliderade med den över vägbanan sträckta bommen, vilket ledde till att mannen utan skyddssele slungades ur korgen och avled. Föraren av lastbilen dömdes för vållande till annans död till dagsböter. Företrädaren för företaget som skyliften tillhörde dömdes för vållande till annans död till dagsböter och företaget som skyliften tillhörde dömdes för arbetsmiljöbrott till att betala företagsbot.

Väghållningsansvar

Ansvar för trafik- och skyddsanordningar har redovisats i dokumentet 1.4 Vem ansvarar för trafik- och skyddsanordningar.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2020-04-22

3.4 Hur författningstexter tolkas

I serien:

3.1 Vad är myndighet, myndighetsutövning, myndighetsbeslut

3.2 Vad är målsättningen med författningar

3.3 Vad innebär vägtrafiklagstiftningen?

3.4 Hur författningstexter tolkas

3.5 Hur tolka VMF och dess föreskrifter

Sammanfattning

Krav i författningar är som regel generellt hållna, så att de ofta måste tolkas i ett större sammanhang. Författningar har rättsverkan, den som bryter mot en bestämmelse kan få böter, sanktionsavgift etc. I kontrakt ansvarar utförare för att författningar följs och behöver inte utföra arbete som strider mot en författning.

Tolkning av författningar

För att förstå vad författningstexter betyder eller innebär måste de tolkas, eftersom författningar inte är skrivna så att de i detalj kan reglera alla olika situationer som kan uppstå. Var och en kan tolka vad olika föreskrifter betyder och vilken hänsyn som ska tas till dem i en given situation. Den myndighet som svarar för en författning, exempelvis Transportstyrelsen för vägmärkes- och trafikförordningen, har dock tolkningsföreträdare. Trafikverket har inte motsvarande tolkningsföreträdare som Transportstyrelsen, däremot har de liksom alla kommuner ett ansvar för de åtgärder som de är ålagda att utföra enligt gällande författningar. Alla tolkningar av författningstexter som görs är att betrakta som preliminära tills en domstol har prövat och fastställt i en dom hur de ska tolkas (rättspraxis). Tolkning av högre stående författning har företrädare, lag före förordning, förordning före föreskrift. De beslut som en förvaltningsmyndighet har rätt att fatta kan i många fall överklagas och avgöras av en annan myndighet i ett överklagningsärende.

Författningar tolkas inte på samma sätt som regelverk. I regelverk och upphandlingstext innebär ett "ska"-krav, att beställarens krav ska genomföras av utföraren. "Bör" i regelverk eller upphandlingstext är ett råd från beställaren som utföraren inte behöver utföra eller följa.

"Bör" i en författningstext innebär till skillnad mot regelverk, en rekommendation som ska följas såvida inte tillämparen har tydliga skäl i det enskilda fallet att frångå rekommendationen.

Författningstext är som regel inte lika tydlig och precis som kontraktskrav, utan kan bestå av flera tolkningsbara alternativ. Den som utför utmärkning med vägmärken etc. kan till exempel nyttja bestämmelserna inom givna ramar som kan innebära att utföraren kan välja vilket sätt utmärkningen ska utföras på.

Författningar i kontrakt

Författningar ska alltid följas av utföraren, det gäller även om nya bestämmelser träder i kraft efter anbudets avgivande. Beställaren är skyldig att kostnadsreglera utföraren om de nya författningskraven innebär ändringar i arbetet eller i dess utförande, se vidare i AB 04 1 kap. 13 § eller ABT 06 1 kap. 12 §. Beställare har inte rätt att ange att författningskrav i kontrakt och regelverk inte behöver utföras, eller ge utföraren rätt att frångå författningskrav. Det framgår i exempelvis i TSFS 2019:74 19 kap. 1 § "Undantag från dessa föreskrifter prövas av Transportstyrelsen." Det vore märkligt om en beställare anger att krav eller råd i AFS 1999:3 inte behöver följas, när det framgår följande i föreskriftens 101 § "Den som överträder dessa bestämmelser ska betala sanktionsavgift."

I vissa upphandlingar som beställare gör kan krav ställas på att trafiken ska ha god framkomlighet, vilket då motiverar ett visst utförande, som i vissa fall kan innebära stora arbetsmiljöproblem för vägarbetarna. Det finns inga författningstexter som anger krav på att trafiken ska ha god framkomlighet vid vägarbeten. Däremot finns det ett flertal författningar som anger att trafiken ska ha god säkerhet liksom att de ska hålla tillräckligt låg hastighet vid vägarbeten och att arbetsmiljön för vägarbetarna ska vara god. I kontrakt ska inte krav ställas som innebär höga krav på framkomlighet för trafiken, på bekostnad av de krav på säkerheten eller arbetsmiljön som författningarna ställer.

Däremot får beställaren och utföraren utnyttja de alternativ som en föreskrift kan ange. Beställarens krav på ett visst utförande anges i förfrågningsunderlaget och utförare bör ange sitt val av utformning och sina skäl i något av alternativen riskanalys, arbetsmiljöplan eller en arbetsberedning.

Beställaren ska inte heller ställa krav på att utföraren ska utföra en annan typ av utmärkning än vad författningen anger, om det i sin tur innebär att utföraren inte kan utföra eller följa andra bestämmelser i författningarna. Observera att i Allmänna Bestämmelser, AB 04 1 kap. 13 §, ABT 06 1 kap. 12 §, framgår följande:

- Entreprenör ansvarar för att författningar följs i den utsträckning de berör hans åtagande.
- Entreprenören är inte skyldig att utföra arbeten som strider mot författning.

Fortsättning

Eftersom Vägmärkesförordningen har så stor betydelse för tillfälliga utmärkning vid vägarbeten kommer följande dokument i serien (3.5) att handla om tolkningar av Vägmärkesförordningen och de föreskrifter som är beslutade med stöd av denna författning.

Gunnar Vikström Svartöns Infrakonsult 2020-04-22

3.5 Hur tolka VMF och dess föreskrifter

I serien:

- 3.1 Vad är myndighet, myndighetsutövning, myndighetsbeslut
- 3.2 Vad är målsättningen med författningar
- 3.3 Vad innebär vägtrafiklagstiftningen?
- 3.4 Hur författningstexter tolkas
- 3.5 Hur tolka VMF och dess föreskrifter

SAMMANFATTNING	1
VÄGMÄRKESFÖRORDNING.....	1
VEM FÅR HANTERA TRAFIKANORDNINGAR	2
URVAL AV VISSA BESTÄMMELSER FÖR TRAFIKANORDNINGAR I VMF OCH TSFS	3
ALLMÄNT	3
VARNINGSMÄRKEN.....	5
VÄJNINGSPLIKTMÄRKEN	8
PÅBUDSMÄRKEN	9
ANVISNINGSMÄRKEN	9
LOKALISERINGSMÄRKEN FÖR VÄGVISNING	10
UPPLYSNINGSMÄRKEN	13
TRAFIKSIGNALER	14
VÄGMARKERING	15
ANDRA ANORDNINGAR FÖR ANVISNINGAR FÖR TRAFIKEN	15

Sammanfattning

Vägmärkesförordningen (VMF) och föreskrifter utfärdade med stöd av förordningen, beskriver närmare trafikanordningarnas utseende och hur utmärkningen ska, kan, bör eller får utföras. Förordningen beskriver också att utmärkningen i vissa fall inte får utföras eller bara får utföras om föreskrifter är utfärdade och om det finns särskilda skäl. De olika bestämmelserna måste tolkas grundligt och värderas om hur trafikanordningar ska användas vid varje unik situation. Samordning med väg- och gatuutformning, trafikanternas behov av vägledning för att uppnå en effektiv och säker trafik samt god arbetsmiljö för de som har vägen som arbetsplats måste göras. Ansvaret för att uppnå detta åligger beställaren, väghållaren och den som utför den praktiska väghållningen.

Vägmärkesförordning

Wienkonventionen om vägmärken ligger till grund för den svenska vägmärkesförordningen. Den nuvarande vägmärkesförordningen trädde i kraft 2007 och ersatte den tidigare från 1978. En viktig nyhet i 2007 års förordning är den så kallade portalparagrafen, 1 kap 3 §, som förklarar målsättningen med trafikanordningar, hur de ska placeras och samordnas med väg- och gatuutformningen för en effektiv och säker trafik. "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."

Förordningen är inte skriven till trafikanten utan till de som ansvarar för och hanterar trafikanordningar. Trafikanternas skyldighet att följa anvisningarna som utmärkningen visar framgår i trafikförordningens 2 kap. 2 § "En trafikant ska följa anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmärkning, en trafiksignal, en ljussignal eller ett sådant tecken av en vakt som avses i 5 kap. 2 § vägmärkesförordningen (2007:90). Om en anvisning innebär en avvikelser från en trafikregel, gäller anvisningen framför regeln."

Kommentar

Det är viktigt att utmärkningen samverkar med väg- och gatuutformningen för att trafikanterna ska få rätt vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik. Utformningen av trafikanordningarna och placering samt deras skick är viktigt för att trafikanten ska upptäcka och förstå dem. Utplaceringen av trafikanordningar får inte innebära fara, speciellt när de placeras på vägen. Vid vägarbeten kan en tillfällig iordninggjord gatu- eller vägutformning med hjälp av vägmarkering, X3 Markeringsskärm för sidohinder, farthinder m.m. etc. bidra till en säkrare vägarbetsplats än att bara sätta upp vägmärken.

Vägmärkesförordningen anger inte exakt hur, var och vilka trafikanordningar som ska utplaceras. De bestämmelser som gäller är mer allmängiltiga, här anges några av dem:

- 1 kap 4 §: Vägmärken och andra anordningar har den innebörd som framgår av denna förordning. De har den utformning, storlek och färgsättning som framgår av denna förordning eller av föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning.
- 2 kap 2 §: Vägmärken, symboler och tilläggstavlor har den betydelse som framgår av deras namn om inte annat särskilt anges.

Kommentarer

Viktigt att observera är att betydelsen av märket framgår av deras namn. Exempelvis innebär det att märket F25 Körfält upphör, är utformas genom att visa att ett körfält upphör. Det innebär att märket inte kan visa oförändrat antal körfält.

De närmare anvisningarna anges i föreskrifter utfärdade av behörig myndighet. Följande föreskrifter har bestämmelser om trafikanordningar, observera att föreskriften om vägmärkesvagn inte har meddelats med stöd av vägmärkesförordningen (TSVFS=Trafiksäkerhetsverkets föreskrift, TSFS=Transportstyrelsens föreskrift):

- TSVFS 1987:15 Föreskrifter om högsta tillåtna hastighet för bil med tillkopplad vägmärkesvagn.
- TSFS 2010:171 Föreskrifter om vägmarkeringar.
- TSFS 2014:30 Föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler.
- TSFS 2019:74 Föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar.

Vem får hantera trafikanordningar

1 kap. 6 §: Den som anges nedan ansvarar för att sådana anordningar och tecken för anvisning för trafiken sätts upp, tas bort, underhålls och utförs i den omfattning som anges för respektive plats. (Läs vidare i förordningen)

Kommentar

Med ovanstående avses inte att ansvarig har ensam bestämmanderätt över omfattningen av trafikanordningar på respektive plats. För till exempel den statliga väghållningsmyndigheten (regionen) är det Trafikverkets Generaldirektör som beslutar om bärighet och hastighet, respektive länsstyrelse beslutar om lokala trafikföreskrifter samt utmärkning av trafikregler enligt bestämmelser i Trafikförordningen och Väglagen. Även en kommuns myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området kan utfärda föreskrifter på den statliga vägen när och om det behövs på grund av vägarbete eller liknande arbete.

I 8 kap. 4 § framgår att "Anordningar enligt denna förordning får inte sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar. Sådana åtgärder får inte heller utföras på något annat sätt än som anges i denna förordning eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den.

Kommentar

Det innebär att en entreprenör som anlitas (genom kontrakt eller liknande) av exempelvis den statliga väghållningsmyndigheten eller en kommun får utföra utmärkningen. Observera att i praktiken är det inte Trafikverkets väghållningsmyndighet som upprättar kontrakten för egna arbeten, men via ledningstillstånd enligt väglagens 44 § "anlitas" ledningsägaren att utföra utmärkningen själv.

Vidare framgår i samma stycke att: Inte heller får någon sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller har samma innebörd som en anordning enligt denna förordning.

Kommentar

Det innebär exempelvis att ett varningsmärke inte får förses med en symbol som inte är beskriven i förordningen. Ett gult lysande X som visas i stället för X5 gul ljuspil, bedöms inte kunna förväxlas med någon annan anordning enligt VMF när inga andra trafikordningar finns som skildrar gult lysande X, inte heller finns det någon anordning i VMF som har samma innebörd som gult lysande X. Rött lysande X finns som körfältssignal och innebär "Körfältet och i förekommande fall vägreten intill körfältet får inte användas för trafik." Dessutom kan ett rött X användas för att stryka över ett vägmärke om att väg till ort, plats, inrättning anläggning eller liknande inte gäller. Det finns ingen anordning i VMF som har betydelsen att vägen är tillfälligt helt stängd i färdriktningen och att omkörning inte är möjlig. X2 Markeringsskärm för hinder och X7 Väg bom, kan ange både att en väg är helt eller delvis avstängd för trafik. (Läs även kommentarer om X5 Gul ljuspil eller ljuspilar.)

I andra stycket framgår: "Om det på grund av en trafikolycka, en skada på vägen eller av annan orsak uppstår förhållanden som kan medföra fara eller hinder för trafiken kan även någon annan sätta upp, ta bort och underhålla anordningar enligt denna förordning om det behövs för att tillgodose säkerheten. Detta gäller dock endast i de fall någon åtgärd från den som skall svara för åtgärden enligt 1 kap. 6 § inte kan avvaktas."

Kommentar

Möjligheterna som bestämmelsen innebär kan användas exempelvis när säkerheten för trafiken påverkas kortvarigt på grund av vägarbete eller liknande arbete på intilliggande vägar med annan väghållare, exempelvis när en entreprenör snabbt behöver varna även dessa trafikanterna för vägarbetet.

I 1 kap. 9 § framgår att "Väjningspliktsmärken, förbudsmärken, påbudsmärken och anvisningsmärken får sättas upp endast för utmärkning av förbud, påbud eller någon annan trafikregel som följer av trafikförordningen (1998:1276), terrängkörningsförordningen (1978:594), väglagen (1971:948) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av bemyndiganden i dessa författningar".

Kommentar

Det innebär bland annat att märke B1 Väjningsplikt får sättas upp utan föreskrift när bestämmelser i 3 kap. 5 § trafikförordningen (1998:1276) är tillämpliga. (se VMF 2 kap. 6 § om märket B1)

Urval av vissa bestämmelser för trafikordningar i VMF och TSFS

Allmänt

Bestämmelserna i TSFS 2010:74 är i första hand avsedda för permanent uppsatta trafikordningar, dock finns en del bestämmelser som avser trafikordningar som tillfälligt behöver sättas upp. Transportstyrelsen har till skillnad från Trafiksäkerhetsverkets tidigare föreskrift 1987:17 inte presenterat någon föreskrift som riktar sig enbart för tillfälligt uppsatta trafikordningar. De bestämmelser enligt TSFS som har valts ut i detta dokument har bedömts vara av vikt vid vägarbeten eller liknande arbeten och tillämpas utan föreskrift. När det inte finns några bestämmelser i TSFS 2019:74 till vissa märken, anges grundbestämmelserna i vägmärkesförordningen (VMF). De kommentarer nedan, med kursiv stil i röd färg, är undertecknads tolkningar som jag har lärt mig genom lång erfarenhet, egna studier, utbildningar, diskussioner med de som utformat författningstexterna och jurister inom ämnet. Vissa värdeord som är viktiga för tolkningar av VMF och TSFS har valts ut och markeras med understrykning.

TSFS 1 kap. 5 §: 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.

Kommentar

Ovanstående möjlighet att välja mindre storlek används när tillfällig utmärkning sker på vägen och i lägre höjd. I versionerna 1.0 - 3.0 TRVK Apv 2012:86 framgick att vägmärken ska vara minst i storlek normal. Hur Trafikverket tänker hantera storlekar på vägmärken som placeras på vägen och i lägre höjd när TSFS 2019:74 anger större storlekar är inte klarlagt. Entreprenören har dock möjlighet att hänvisa till ovanstående bestämmelser och att om arbetsmiljön påverkas negativt med större vägmärken (tyngre att sätta ut, stora märken blåser lättare omkull, och kräver större personalinsatser etc.).

TSFS 1 kap 8 §: Vägmärken och andra anordningar som ska vara uppsatta på fordon i rörelse enligt 16 § ska ha minst storleken normal.

TSFS 1 kap. 11 §: Vägmärken och tilläggstavlor samt andra anordningar för anvisningar för trafiken ska vara uppsatta minst en minut. Vid utmärkning av föreskrifter med särskilda trafikregler som över tiden varierar beroende av förhållanden på eller vid vägen eller vägsträckan får anordningen dock vara uppsatt kortare tid, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Kommentar

Vara uppsatta (monterade, hopfogade) minst en minut, innebär att det fysiska märket ska vara uppsatt minst en minut. Märken som kräver föreskrifter m.m. (till exempel hastighetsbegränsning) kan utmärkas och vara uppsatt kortare tid. Bestämmelsen säger inget om det budskap som märket visar, exempelvis VMS (variabla meddelandeskyltar) på lotsfordonet som har en VMS med budskapet Lots, följ mig med det variabla alternativ Follow me lysande med kortare intervaller än 1 minut.

TSFS 1 kap. 14 §: Om en väg har flera körfält för färd i samma riktning eller om förhållandena i övrigt gör det lämpligt ska varnings-, väjningsplikts-, förbuds och påbudsmärken även sättas upp till vänster om vägen eller på en mittremsa eller en refug om inte annat anges för respektive märke. Det gäller om det inte finns särskilda skäl för något annat.

Kommentar

Förhållandet i övrigt kan innebära att utmärkning av tillfälliga åtgärder behöver sättas upp till vänster eller vid mitträcke, här ska hänsyn tas till trafikmängder, gällande hastighetsbegränsning, hur länge den tillfälliga åtgärden pågår som kräver utmärkning. Särskilda skäl kan även omfatta arbetsmiljöaspekterna. Ett allmänt råd till entreprenören är att denne antecknar vilka särskilda skäl eller vad som gör det lämpligt och ange det i en arbetsberedning, arbetsmiljöplan eller riskanalys. Observera att väghållningsmyndigheten inte har något arbetsmiljöansvar, det är entreprenören ensam som avgör de särskilda skälen.

TSFS 1 kap. 15 §: I samband med vägarbete eller liknande arbete eller andra tillfälliga förhållanden får, trots 13 §, ett vägmärke eller annan anordning för anvisningar av trafik sättas upp på vägen, om det är lämpligt och utan att det innebär fara för trafiksäkerheten. Märket eller anordningen får då sättas upp på lägre höjd.

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 därigenom äventyrar trafiksäkerheten.

Kommentar

Observera att det inte är en rättighet att placera trafikordningar på vägen. "Bör" i en författning som i detta fall, "bör inte vara placerade ..." är en rekommendation som ska följas såvida inte tillämparen har tydliga skäl i det enskilda fallet att frångå rekommendationen.

TSFS 1 kap. 16 §: I samband med vägarbete eller liknande arbete eller andra tillfälliga förhållanden får följande vägmärken eller anordningar vara uppsatta på fordon i rörelse:

1. A11, varning för stenskott.
2. A20, varning för vägarbete.
3. A40, varning för annan fara.
4. A41, varning för olycka.
5. D2, påbjuden körbana.
6. E13, rekommenderad högsta hastighet.
7. E14, rekommenderad högsta hastighet upphör.
8. X2, markerings skärm för hinder.
9. X3, markeringskärm för sidohinder, farthinder m.m.
10. X5, gul ljuspil eller ljuspilar.

Märke F25, körfält upphör, och F26, körfält avstängt, får vara uppsatt på fordon i rörelse om fordonet befinner sig på en plats utanför körbanan eller om det finns särskilda skäl för annat.

Märke J2, upplysningsmärke, får vara uppsatt på fordon i rörelse om det finns synnerliga skäl för det.

I förordningen om trafikdefinitioner (2001:651) anges i 2 § att: Körbana är En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller en vägren.

Kommentar

Fordon i rörelse innebär att fordonet framförs i någon riktning och inte står stilla. Det innebär att när fordonet står stilla och inte rör sig får alla typer av trafikordningar monteras på fordonet. Exempelvis trafiksignaler och även förbudsmärken om lämpliga föreskrifter finns. Fordon i rörelse får bara visa märke F25 och F26 om fordonet inte inkräktar på körbanan (se förordning om vägtrafikdefinitioner (2001:651)) eller om det finns särskilda skäl för annat. Ett särskilt skäl kan exempelvis vara att ett fordon inte är utrustat med X5 gul ljuspil eller ljuspilar, i sådana fall kan F25 eller F26 monteras på fordonet. Observera att föreskriften inte hanterar skyddsfordon eller regelverk. Juridiskt innebär särskilda skäl att det ska var tydliga skäl i det enskilda fallet att frångå bestämmelsen (ska befinna sig utanför körbanan) och att det är tillämparen som utför arbetet (entreprenören) som ska göra bedömningen om fordonet kan framföras helt på vägrenen. Beställaren kan alltså inte hävda att det alltid råder särskilda skäl att kräva att varningsfordon ska användas även om de inkräktar på körbanan. Synnerliga skäl är starkare än särskilda skäl, och innebär att endast i undantagsfall får märke J2 användas på fordon i rörelse. Synnerliga skäl att använda J2 kan vara vid lotsning, när lotsfordonet visar texten "Lots följ mig". Grunderna för hur J2 ska användas framgår i vägmärkesförordningens 2 kap. 27 § "Märket ger upplysning av väsentligt intresse för framkomlighet eller säkerhet som inte kan ges på annat sätt."

TSFS 1 kap. 18 §: Vid upprepning av ett vägmärke efter en korsning ska märket sättas upp högst 40 meter efter korsningen inom tätbebyggt område och högst 100 meter efter korsningen utanför tätbebyggt område. Det gäller om inte något annat anges för respektive märke.

Kommentar

Det gäller exempelvis vid ett vägarbete där utmärkningen ska upprepas efter en korsning med allmän väg, enskild väg eller kommunal gata. Upprepning behöver inte göras efter enskilda utfarer.

Varningsmärken

I 2 kap. 4 § VMF framgår att: "Varningsmärken varnar för en fara och upplyser om farans art. Varningsmärken är uppsatta på det avstånd från faran som gör dem mest effektiva såväl på dagen som på natten."

Kommentar

Ovanstående bestämmelser innebär inte att varningsmärken ska sättas upp vid varje enskild fara, men i de fall de sätts upp ska avståndet till faran vara på ett effektivt avstånd.

2 kap 1 § TSFS: Varningsmärken får endast sättas upp på vägar med bashastighet enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) om det finns omständigheter som trafikanter inte kan förväntas förutse. På andra vägar ska varningsmärken sättas upp när en fara är svår att upptäcka i tid för förare som färdas med en hastighet som inte överstiger den högsta tillåtna.

3 kap. 17 § 3:e st. trafikförordningen lyder "Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet)."

Kommentar

Alla vägar utanför tätbebyggt område är i grunden hastighetsbegränsad till 70 km/tim (bashastighet). Om gällande hastighetsbegränsning avviker från det har föreskrifter utfärdats. Vid vägarbeten där hastigheten har sänkts genom att föreskrift utfärdas med stöd av 10 kap. 14 § trafikförordningen till 70 km/tim, innebär det i praktiken att det är reglerna som gäller för bashastighet som ska tillämpas. Dessa regler bör även gälla för de vägarbetssträckor som har en lägre hastighetsbegränsning än 70 km/tim. Trafikförordningens 3 kap. 15 § ställer krav på att förare ska hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet där vägarbete pågår. Varningsmärken får endast sättas upp ... om det finns omständigheter ... som inte kan förväntas förutse ... innebär i praktiken att bara i undantagsfall bör andra varningsmärke än A20 Varning för vägarbete sättas upp. På vägarbeten med A20 uppsatt kan trafikanter förvänta sig och förutse att på grund av arbetet kan det uppstå och medföra en rad omständigheter som inte behöver varnas för med varningsmärken. Transportstyrelsen har god kännedom om både äldre och

nyare forskning inom området som entydigt pekar på att trafikanterna tappar respekten och tilltron till varningsmärken som är uppsatt utan att någon fara kan upptäckas.

På andra vägar (80-90-100 km/tim) ska varningsmärken bara sättas upp "när en fara är svår att upptäcka i tid för förare som färdas med en hastighet som inte överstiger den högsta tillåtna." Det innebär ett varningsmärke bara behöver sättas upp för en fara på en sträcka med hastighetsbegränsningen 80 km/tim, om faran inte kan upptäckas på ett avstånd på 150 m. (se vidare om avstånd i 2 kap. 2 § TSFS)

TSFS 2 kap. 2 §: Ett varningsmärke får sättas upp på längre avstånd före faran om det finns särskilda skäl för det och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. I sådana fall ska avståndet anges på tilläggstavla T2, avstånd.

Kommentar

Bestämmelsen innebär inte att varningsmärken ska sättas upp som förberedande upplysning (förvarning). Det finns inte några bestämmelser som reglerar hur eller om varningsmärken får sättas upp som förberedande upplysning. Vägmarke A20 Varning för vägarbete med tilläggstavla 2 km är dock ett bra sätt att i god tid varna för kommande vägarbete. Normalt behöver inte förberedande upplysningar sättas upp på båda sidor om vägen när vägen består av ett körfält i färdriktningen.

A5 Varning för avsmalnande väg.

TSFS 2019:74, 2 kap. 5 §: minskas den fria vägbredden eller körbanebredden på vägar med körbanebredd större än 6 meter till 5,5 meter eller mindre och utmärkning sker med märke A5, varning för avsmalnande väg, ska den fria bredden anges på tilläggstavla T4, fri bredd.

Allmänna råd

Märket bör sättas upp vid sidoförskjutningar eller avsmalningar som är anlagda som fartdämpande åtgärder, om de inte är anpassade till den högsta tillåtna hastigheten för vägen eller till den rekommenderade lägre hastigheten utmärkt med märke E11, rekommenderad lägre hastighet.

Kommentar

På vägarbetsplatser med tillfälliga avsmalningar gjorda med X3 Markeringsskärm för sidohinder, farthinder m.m. behöver märket bara sättas upp i undantagsfall.

A8 Varning för ojämn väg.

VMF 2 kap. 5 §: Märket anger sådana ojämnheter eller skador i vägbanan som medför att det är lämpligt att färdas med lägre hastighet än som annars skulle varit fallet.

Kommentar

Märket behöver inte sättas upp på sträcka där A20 är uppsatt, eftersom trafikanter enligt trafikförordningen ska hålla tillräckligt låg hastighet vid vägarbeten. Trafikanter kan även förvänta sig att där vägarbeten pågår förekommer ojämnheter i vägen.

A9 Varning för farthinder.

TSFS 2019:74, 2 kap. 6 §:

Allmänna råd till 2 kap. 5 § vägmärkesförordningen (2007:90)

Märke A9, varning för farthinder, bör sättas upp vid upphöjningar eller gropar som är anlagda som fartdämpande åtgärder, om de inte är anpassade till den högsta tillåtna hastigheten för vägen eller till den rekommenderade lägre hastigheten utmärkt med märke E11, rekommenderad lägre hastighet.

Kommentar

På vägarbetsplatser utmärkt med A20 och med tillfälliga farthinder med gupp som är eventuellt utmärkta med X3 Markeringsskärm för sidohinder, farthinder m.m. behöver märket bara sättas upp i undantagsfall.

A10 Varning för slirig väg.

VMF 2 kap. 5 §: Märket anger att vägen kan vara slirig. Endast om det finns särskilda skäl används märket för att varna för halka på grund av snö eller is.

Kommentar

På vägarbetsplatser utmärkt med A20 kan trafikanter förvänta sig att där vägarbeten pågår finns spårigheter och annat som kan orsaka slirig väg. På sträckor som har fått ny "fet" beläggning och där

vägarbetet är helt av-etablerat, kan märket sättas upp med tilläggstavla med texten "vid regn" eller liknande om risk för låg friktion kan befaras.

A11 Varning för stenskott.

VMF 2 kap. 5 §: Märket anger risk för stenskott. Märket används inte på grusvägar eller liknande vägar där stenskott är vanligt förekommande.

Kommentar

Liknande vägar innebär exempelvis vägarbetsplatser utmärkt med A20. På vägarbetsplatser är löst liggande grus vanligt förekommande som kan förorsaka stenskott. På sträckor där vägarbetet är helt av-etablerat kan märket sättas upp när risker för stenskott befaras på grund av stensläpp eller liknande.

A20 Varning för vägarbete.

TSFS 2 kap. 9 §: Ska sättas upp på båda sidor om vägen eller körbanan. Märket behöver dock inte sättas upp på vänster sida om det är uppenbart för trafikanterna att de närmar sig ett vägarbete.

Kommentar

Exempel på när A20 inte behöver sättas upp till vänster om vägen eller körbanan kan vara vid intermittenta arbeten, på GC-vägar eller på mittseparerade sträckor med bara en körbana i samma riktning.

Observera att varningsmärken normalt inte sätts upp som förberedande upplysning (förvarning). Märke A20 Varning för vägarbete med tilläggstavla 2 km är dock ett bra sätt att i god tid varna för kommande vägarbete. Normalt behöver inte märken som förberedande upplysning inte sättas upp på båda sidor om vägen när vägen består av ett körfält i färdriktningen.

A22 Varning för flerfärgssignal.

VMF 2 kap. 5 §: Märket anger en plats där trafiken regleras med flerfärgssignal med tre ljusöppningar. Inom tätbebyggt område är märket uppsatt endast om det finns särskilda skäl för det.

Kommentar

Enligt trafikförordningens 3 kap. 17 § får inte fordon föras med högre hastighet än 50 km/tim i tätbebyggda områden. Varningsmärken på vägar med hastighetsbegränsning 50 km/tim eller lägre, ska om det är nödvändigt att sättas upp på dem, sättas upp 5 – 75 m före faran. Vid vägarbeten när där trafiksignaler används är i regel hastigheten begränsad till 50 km/tim eller lägre när trafiksignaler syns tydligt och i god tid finns det ingen anledning att sätta upp varningsmärken. När sikten är starkt begränsad och vid eventuella köbildning bör lämpligt varningsmärke sättas upp.

A25 varning för mötande trafik.

TSFS 2019:74, 2 kap. 11 §: Ska sättas upp där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 50 kilometer i timmen. Det behöver dock inte sättas upp där märke F17, minskning av antal körfält, finns uppsatt och det av det märket framgår att mötande trafik kan förekomma.

Kommentar

Det innebär exempelvis vid överledning på motorväg eller där en mötteseparerad väg upphör behöver inte märket sättas upp om märke F17 med rätt utformning är uppsatt (gäller även när mitträcke är borttagen på grund av beläggningsåtgärder). Observera att märke A25 inte har någon reglerande effekt, det bara upplyser om att mötande trafik förekommer.

A27 Varning för svag vägkant eller hög körbankant.

Kommentar

Varken vägmärkesförordningen eller föreskrifter anger när eller hur märket ska användas. Märket kan användas exempelvis när en vägarbetsplats har av-etablerats men att utläggningen av stödremsan inte är utförd. På ännu aktiva vägarbetsplatser är det en tydligare signal för trafikanten om den svaga vägkanten eller höga körbankanten märks ut med X3 Markeringsskärm för sidohinder, farthinder m.m. Observera att körbankanten är en eventuell kant mellan körbanan och vägrenen.

A29 Varning för vägkorsning där trafikanter på anslutande väg har väjningsplikt eller stopplikt.

VMF 2 kap 12 §: Ska sättas upp före en vägkorsning på en huvudled om korsningen är komplicerad eller svåröverskådlig.

På annan väg än huvudled ska märket sättas upp om det inte tydligt framgår att väjningsplikt eller stopplikt gäller för korsande trafik.

Kommentar

Om en tillfällig anslutningsväg (byggväg) utförs efter en väg som inte normalt är berörd av vägarbetet och där A20 inte sätts upp bör A29 sättas upp på den väg som den tillfälliga vägen ansluter mot. Märke B1 väjningsplikt kan och får sättas upp på den tillfälliga anslutningsvägen enligt 3 kap. 21 §

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

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

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

A31 Varning för långsamtgående fordon.

VMF 2 kap 5 §: Märket anger en plats där långsamtgående fordon ofta korsar eller kör in på vägen.

Kommentar

Märket är lämpligt att sättas upp på vägsträcka som inte berörs av vägarbetet och inte är utmärkt med A20 när långsamtgående fordon korsar eller kör in på vägen.

A34 Varning för kö.

VMF 2 kap 5 §: Märket anger en vägsträcka där det finns risk för köbildning.

Kommentar

I planeringen och projekteringen som ska ske inför ett vägarbete bör det vare beställarens ansvar att värdera riskerna med eventuella köbildningar och ange i kontraktet om entreprenören ska sätta upp märket och i så fall hur.

A40 Varning för annan fara.

VMF 2 kap. 5 § Märket anger en annan fara än sådan som kan anges med något annat varningsmärke. Farans art anges på en tilläggstavla.

Kommentar

I föreskriften anges inga närmare texter som berör vägarbeten. Vägmärkesförordningen framgår att märket inte ska användas när varningen kan ges med något annat varningsmärke. A40 förekommer med en rad diffusa texter på faror vid vägarbetsplatser, exempelvis:

- A40 med text "byggtrafik" bör ersättas (om det är nödvändigt att sätta upp) med A31 varning för långsamtgående fordon,*
- A40 med text "byggutfart" bör ersättas (om det är nödvändigt att sätta upp) med A29 varning för vägkorsning där trafikanter på anslutande väga har väjningsplikt eller stopplikt.*
- A40 med texten "räcke ur funktion". Vad avser det för fara? Varna för att köra på det trasiga räckets, för mötande fordon, eller för hög vägslänt. Hur många platser har vi inte efter våra vägar med ställen där mitträcke eller sidoräcken borde finnas, men inte märks de sträckorna ut med A40 och texten "räcke saknas".*

Väjningspliktsmärken

B6 Väjningsplikt mot mötande trafik

VMF 2 kap. 6 §: Märket anger att det är förbjudet att passera en sträcka om detta inte kan ske utan att mötande fordon hindras.

TSFS 3 kap. 14 §: Märke B6, får endast sättas upp vid en sådan vägsträcka som även under mörker kan överblickas i hela sin längd från ändpunkten. Gäller väjningsplikten endast vid möte mellan bussar eller lastbilar ska det anges med märket och med tilläggstavla T22, text, med angivelsen Gäller möte mellan bussar eller lastbilar.

15 §: Det behövs inte sådana föreskrifter som avses i 1 kap. 9 § första stycket vägmärkesförordningen (2007:90) för att märket B6, väjningsplikt mot mötande trafik, ska få sättas upp för att märka ut bestämmelserna i 3 kap. 30 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) eller där det för föraren är svårt att avgöra vem som har hindret på sin sida.

B7 Mötande trafik har väjningsplikt

16 §: Märke B7, får endast sättas upp om märke B6, väjningsplikt mot mötande trafik, finns uppsatt för trafiken i motsatt riktning. Märket behöver inte sättas upp om det av omständigheterna framgår att mötande trafik har väjningsplikt. Gäller väjningsplikten endast vid möte mellan bussar eller lastbilar ska till märket fogas tilläggstavla T22, text, med angivelsen Gäller möte mellan bussar eller lastbilar.

Kommentar

Det krävs inte föreskrifter för att få sätta upp märkena B6 och B7 och det finns inga restriktioner om när märket B6 och B7 får användas. Märkena B6 och B7 är väl lämpade att sättas upp på vägarbetsplatser när de är mera kända av både svenska trafikanter och trafikanter från övriga Europa än märke F26.

Påbudsmärken

D2 Påbjuden körbana.

VMF 2 kap. 10 §: Märkena anger att fordon endast får föras förbi märket där pilen visar eller, där två pilar finns, där pilarna visar. Symbolen är anpassad efter förhållandena på platsen.

TSFS 5 kap. 6 §: Märket får sättas upp på vänster sida om en väg eller körbana, på skiljeremsa eller refug, och behöver då inte vara uppsatt på höger sida. Märke med pil som visar till höger får dock inte sättas upp om mötande trafik förekommer på den sida märket visar.

Kommentar

Det krävs inte föreskrifter för att få sätta upp märkena

Anvisningsmärken

VMF 2 kap. 11 §: Anvisningsmärken upplyser trafikanter om förhållanden som gäller för en viss plats eller för en viss väg eller vägsträcka. Anvisningen gäller från den plats där märket sätts upp, om inget annat framgår i föreskrifterna.

E11 Rekommenderad lägre Hastighet.

VMF 2 kap. 12 §: Märket anger en vägsträcka eller ett område där särskilda åtgärder vidtagits eller där förhållandena är sådana att det är lämpligt att färdas med lägre hastighet än den högsta tillåtna.

TSFS 6 kap. 7 §: Om förhållandena är sådana att det är lämpligt att färdas med lägre hastighet än den högsta tillåtna utan att särskilda hastighetsdämpande åtgärder vidtagits, får märke E11, rekommenderad lägre hastighet, endast sättas upp där det finns en fara som det varnats för med ett varningsmärke. Om märket sätts upp vid vägarbete eller liknande arbete får det även sättas upp som förberedande upplysning med tilläggstavla T2, avstånd.

Kommentar

E11 kan sättas upp utan att fysiska åtgärder vidtagits om exempelvis varningsmärke A20 vägarbete är uppsatt, men är inte att rekommendera eftersom trafikanterna tappar respekt för märkets betydelse. Det pågår ständigt diskussioner om att märke E11 Rekommenderad lägre hastighet inte respekteras av trafikanterna och det kan beror till stor del på att inga särskilda åtgärder vidtagits vid vägarbetet förutom att märke A20 är uppsatt.

Vi bör respektera VMF och se till att utföra fysiska åtgärder som innebär att trafikanterna inte kan framföra sina fordon i högre hastigheter än vad det utplacerade märket anger. Det innebär att om entreprenörens personal anser att trafikanterna passerar vägarbetsplatsen i högre hastighet än som anges på märket, ska de vidta särskilda åtgärder. Det kan exempelvis ske genom utläggning av lämpligt farthinder.

Försök har utförts på ett vägarbete på E4 med uppsatt märke C31 hastighetsbegränsning 30 km/tim, medelhastigheten var då 46 km/timmen och med utlagda farthinder sjönk medelhastigheten till 19 km/tim. Det visar att trafikanterna även har dålig respekt för C31 och att det blir lägre hastigheter om farthinder läggs ut.

E12, rekommenderad lägre hastighet upphör

TSFS 6 kap. 10 §: Märket får sättas upp på vänster sida om vägen eller körbanan om det är lämpligt. Märket behöver då inte sättas upp på höger sida.

Kommentar

Märket behöver inte sättas upp om det tydligt framgår att sträckan upphör.

E13 Rekommenderad högsta hastighet

VMF 2 kap. 12 §: Märket används endast som omställbart vägmärke och anger att förhållandena tillfälligt är sådana att det inte är lämpligt att färdas med högre hastighet än den som anges på märket. Den angivna hastigheten är alltid lägre än den högsta tillåtna.

Kommentar

För att få använda märket krävs inga särskilda vidtagna åtgärder, men för att märket ska få önskvärd effekt bör fordonet som bär märket placeras så att trafikanterna måste sakta ned hastigheten eller att portabla farthinder (gupp) som är anpassad till visad hastighet används.

E14 Rekommenderad högsta hastighet upphör.

Kommentar

Märket behöver inte sättas upp om det tydligt framgår att sträckan upphör.

E15 Sammanvävning.

VMF 2 kap. 5 §: Märket upplyser om att två körfält eller körbanor löper samman och att förarna ska anpassa sig till de nya förhållandena på platsen enligt bestämmelserna i 3 kap. 44 § trafikförordningen. Märket används även som förberedande upplysning om att två körfält eller körbanor löper samman. Avståndet anges på en tilläggstavla.

TrF 3 kap. 44 §: Om två körfält löper samman till ett skall förarna under ömsesidigt hänsynstagande anpassa sig till de nya förhållandena. Detta gäller även när två körbanor löper samman.

Kommentar

Märket ska sättas upp där de två körfälten löper samman och förberedande upplysning är lämpligt att sätta upp 400 m före sammanlöpningen. Observera att det finns flera olika utmärkningsmöjligheter när två körfält blir ett körfält vid vägarbeten.

Lokaliseringsmärken för vägvisning

VMF 2 kap 14 § 1:a och 8:e st: Lokaliseringsmärken för vägvisning har följande färgsättningar och texttyper om inte annat anges i 17 §.

Orange botten med svart versal text och svarta symboler till mål vid tillfällig trafikomläggning. Vid vägvisning till inrättningar eller anläggningar har märket versal och gemen text.

Kommentar

Orange bottenfärg med svart text och symboler är grunden för tillfällig trafikomläggning, men inte alltid ett krav. Befintligt märke med vit bottenfärg kan vid tillfälligt behov kompletteras med symboler för fordonsslag enligt nedan.

F16 Ökning av antal körfält

VMF 2 kap. 17 §: Märket anger att antalet körfält ökar. Märket är anpassat efter förhållandena på platsen. Symboler för fordonsslag, vägnummer eller fysisk avgränsning mellan motriktade körfält kan vara infogade i märket. Märket används även som förberedande upplysning om att antalet körfält ökar. Avståndet anges då på en tilläggstavla. Vid tillfällig trafikomläggning får märket utföras på orange botten. I övrigt får avvikelser från färg inte ske.

TSFS 2019:74, 8 kap 26 §: När märke F16, ökning av antal körfält, sätts upp mer än 50 meter före ökningen av antalet körfält ska avståndet anges på tilläggstavla T2, avstånd.

Kommentar

Märkena kan användas vid vägarbetsplatser med markplacerad utmärkning, där åtgärderna innebär körfältsförändringar (mötesseparerade vägar). Observera att det inte är ett krav att de ska vara uppsatta eller ha orange bottenfärg vid tillfälliga trafikomläggningar (vägarbeten) och att märke F 18 Körfältsindelning på sträcka kan användas i stället. I regel ska märket placeras vid platsen för händelsen, om märket inte kan sättas upp inom 0 - 50 m före ökningen ska märket förses med avståndstavla.

Symboler för fordonsslag är lämpligt att använda på märket när föreskrifter om förbud mot vissa fordonsslag eller fordonsbredder utfärdas för ett visst körfält och förbudsmärken sätts upp.

F16, ökning av antal körfält

TSFS 26 §: När märket sätts upp mer än 50 meter före ökningen av antalet körfält ska avståndet anges på tilläggstavla T2, avstånd.

Kommentar

Observera att det inte är ett krav att märket sätts upp, märke F18 kan användas i stället och de används som regel på 2 + 1 vägar.

F17 Minskning av antal körfält

VMF 2 kap. 17 §: Märket anger att antalet körfält minskar. Märket är anpassat efter förhållandena på platsen. Märket används även som förberedande upplysning om att antalet körfält minskar. Avståndet anges då på en tilläggstavla. Vid tillfällig trafikomläggning får märket utföras på orange botten. I övrigt får avvikelse från färg inte ske.

TSFS 2019:74, 8 kap. 27 §: Märket ska sättas upp på vägar där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre. Märket ska då sättas upp på båda sidor om körbanan. Sätts märket upp mer än 50 meter före minskningen av antalet körfält ska avståndet anges på tilläggstavla T2, avstånd.

28 §: 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.

Kommentar

Märkena ska användas vid vägarbetsplatser med hastighetsbegränsning 70 km/tim och högre som markplacerad utmärkning, där åtgärderna innebär körfältsförändringar (mötesseparerade vägar). Det är även ett krav att märket sätts upp och som förberedande märke på mötesseparerade vägar när hastighetsbegränsningen är ≥ 70 km/tim. Bestämmelserna innebär att fler än ett körfält kan minskas. Observera att det inte är ett krav att de ska vara orange bottenfärg vid tillfälliga trafikomläggningar (vägarbeten). F17 placeras normalt vid platsen för händelsen och förberedande upplysning placeras lämpligen på 400 m avstånd från platsen för händelsen. Vid vägarbeten som kräver att körfält stängs kan kraven sammanfattas enligt följande; när en åtgärd innebär att ett körfält stängs av minst ett helt dygn ska märke F17 sättas upp, F25 kan användas vid arbeten som utförs under del av dygnet (nattarbete) och som fordonsmonterade vid intermittenta arbeten. Läs mera under märket F25 om dess bestämmelser.

F18 Körfältsindelning på sträcka

VMF 2 kap. 17 §: Märket anger körriktning i körfält. Märket är anpassat efter förhållandena på platsen. Symboler för fordonsslag, vägnummer eller fysisk avgränsning mellan motriktade körfält kan vara infogade i märket. Märket används även som förberedande upplysning om att körfält börjar. Avståndet anges då på en tilläggstavla. Vid tillfällig trafikomläggning kan märket vara utfört med orange botten. I övrigt får avvikelse från färg inte ske.

TSFS 2019:74, 8 kap 29 §: Märket med en symbol för fysisk avgränsning ska sättas upp minst 200 meter före avgränsningen. Märket ska vara uppsatt på båda sidor om körbanan, och avståndet till avgränsningen ska anges på tilläggstavla T2, avstånd.

Kommentar

Vid vägarbeten ska märket sättas upp vid överledningar på mötesseparerade vägar när markplacerade vägmärken används. Observera att i föreskriften eller Transportstyrelsens hemsida finns inget ritningsexempel på överledning. Märket kan även användas i stället för F16 och är mycket lämpligt med fordonsslag när exempelvis inte tunga lastbilar med fler inte får färdas i något visst körfält.

F23 Orienteringstavla för omledningsväg

VMF 2 kap. 17 §: Märket anger omledningsväg när ordinarie väg tillfälligt är avstängd. Avvikelse från färg får inte ske.

TSFS 2019:74, 8 kap. 35 §: Symbolen på märke F23, orienteringstavla för omledningsväg, ska vara vänd i samma riktning som omledningsvägen. I märket får märke F14, vägnummer, eller märke F15, omledning, infogas.

Kommentar

Märket ska ha orange bottenfärg och ska vara vänt så att omledningsvägen stämmer med symbolen på märket.

F24 Färdriktning vid omledning

VMF 2 kap. 17 §: Märket anger färdriktning vid tillfällig omledning av trafik. Avvikelse från färg får inte ske.

Kommentar

Det finns inga närmare bestämmelser för hur märket ska användas.

F25 Körfält upphör

VMF 2 kap. 17 §: Märket anger att ett körfält tillfälligt är avstängt och att ett annat körfält kan användas i färdriktningen. Märket är anpassat efter förhållandena på platsen. Avvikelse från färg får inte ske.

TSFS 2019:74, 8 kap. 36 §: Märket ska sättas upp på båda sidor om körbanan, om det inte finns särskilda skäl för något annat.

37 §: Märket ska sättas upp som förberedande upplysning på vägar där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre. Avståndet till körfältets slut ska då anges på tilläggstavla T2, avstånd.

Kommentar

Observera att varken bestämmelserna i VMF eller TSFS anger att märket alltid ska sättas upp. 36 § innebär att om märket sätts upp ska de sättas upp på båda sidor om vägen. Som särskilt skäl att bara sätta upp märket på ena sidan är exempelvis när utmärkningen utförs intermittent. Märket betyder bara att ett körfält är avstängt, märket kan därför inte visa att två körfält är avstängda eller visa överledning eller chikan. Observera att om märket sätts upp och vägen är hastighetsbegränsad till ≥ 70 km/tim krävs förberedande märke med avståndsuppgift. Bestämmelsen beskriver att märket ska sättas upp där körfältet upphör, eftersom det inte finns någon skrivning som anger att om märket sätts upp före det att händelsen inträffar ska avståndet anges på tilläggstavla. Det förberedande märket med avståndsuppgift (förslagsvis 400 m) sätts upp före det att körfältet upphör. Märke F25 ska enbart användas tillfälligt och det är inte ett krav att just det märket används vid exempelvis intermittenta arbeten. Intermittenta arbeten där körfält tillfälligt upphör en kortare eller längre sträcka kan utmärkas tillfälligt med flera olika sätt; exempelvis med körfältssignaler, D2 påbjuden körbana, F26 körfält avstängt, X5 Gul ljuspil eller ljuspilar. Dessutom anger trafikförordningen 3 kap. 30 § 2:st "Om det finns något hinder för möte skall den förare stanna som har hindret på sin sida, om det är nödvändigt för att den mötande skall kunna passera." Det innebär exempelvis att vid väghållningsarbete kan fordon stanna tillfälligt med påslagen varningslykta och utföra vägarbetet utan vägmärken etc. där andra trafikanter måste anpassa sitt handlingsätt enligt trafikförordningens bestämmelser. Läs även om märke F17 Minskning av antalet körfält.

F26 Körfält avstängt

VMF 2 kap. 17 §: Märket anger att ett körfält tillfälligt är avstängt och att inget annat körfält i färdriktningen kan användas. Märket är anpassat efter förhållandena på platsen. Avvikelse från färg får inte ske.

TSFS 2019:74, 8 kap. 38 §: Sätts märket upp mer än 50 meter före platsen där körfältet är avstängt ska avståndet anges på tilläggstavla T2, avstånd.

39 §: Märket ska sättas upp som förberedande upplysning på vägar där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre. Avståndet till platsen där körfältet är avstängt ska då anges på tilläggstavla T2, avstånd.

Kommentar

Det finns inga bestämmelser som kräver att märket sätts upp, men när märket sätts upp på en väg som har hastighetsbegränsningen ≥ 70 km/tim ska det även sättas upp som förberedande upplysning. För att möjligheten att utmärka tillfälligt avstängda körfält kan utföras på många olika sätt, exempelvis med märken B6 Väjningsplikt mot mötande Trafik och B7 Mötande trafik har väjningsplikt, trafiksignaler eller

vakter. De redovisade alternativa exemplen är för de flesta trafikanterna och speciellt de från andra länder lättare att förstå än F26.

Upplysningsmärken

J2 Upplysningsmärke

VMF 2 kap. 27 §: Märket ger upplysning av väsentligt intresse för framkomlighet eller säkerhet som inte kan ges på annat sätt. Varnings- eller förbudsmärke och lokaliseringsmärkena F14, vägnummer, och F15, omledning, kan vara infogade som förberedande upplysning. Upplysning med versal och gemen text kan förekomma.

Kommentar

Observera att J2 inte ska användas om upplysningen kan ges med andra befintliga vägmärken eller genom att förtydliga och förbättra den tillfälliga vägutformningen vid vägarbetet (VMF 1 kap. 3 §).

TSFS 2019:74, 13 kap. 1 §: ska ha följande textstorlekar.

Storlek	Mycket liten	Liten	Normal	Stor	Mycket stor
Mått i meter	0,1	0,15	0,20	0,30	0,40

2 §: Texten på upplysningsmärken ska ha minst följande storlekar på följande vägar.

Väg	Textstorlek
1. Motorväg	Stor
2. Motorväg i trång miljö samt motortrafikled	Normal
3. Väg som inte är motorväg eller motortrafikled	Normal
4. Väg enligt 3, men med 70 kilometer i timmen eller lägre som högsta tillåtna hastighet	Liten
5. Väg enligt 4, men i trång väg- eller gatumiljö med korta siktsträckor	Mycket liten

Kommentar

Kraven på textstorlekar har sin grund i att trafikanten som färdas i den tillåtna hastighetsbegränsningen ska kunna läsa texten och förstå upplysningen samt vidta lämplig åtgärd. (VMF 1 kap. 3§)

TSFS 2019:74, 13 kap. 6 §: När märke J2 används i samband med vägarbete får det vara orange med svart text.

Kommentar

Observera att det inte är något krav på orange bottenfärg.

7 § På märket ska upplysningar om händelser ges enligt följande tabell, om det inte finns särskilda skäl för något annat.

Planerad händelse	
När	Översta raden
Var	Mellersta raden
Vad	Nedersta raden

Händelse på den väg där vägmärket sätts upp	
Vad	Översta raden
Var	Mellersta raden
Råd eller information	Nedersta raden

Händelse på annan väg än där märket satts upp	
Var	Översta raden
Var	Mellersta raden
Råd eller information	Nedersta raden

Allmänna råd till 2 kap. 27 § vägmärkesförordningen (2007:90)

Varnings- eller förbudsmärken bör inte infogas för upplysning om planerade eller andra framtida förhållanden.

Kommentar

Respektera att J2 bara ska förse med tre rader och ha korta texter så att trafikanterna har en möjlighet att hinna läsa och förstå budskapet när fordonet framförs med den tillåtna hastighetsbegränsningen.

Trafiksignaler

Körfältssignaler

VMF 3 kap. 13 §: En körfältssignal gäller förare av fordon i det körfält som signalen är uppsatt över.

Kommentar

Det innebär att signalerna ska vara uppsatta på portaler över vägen som trafikanter kan färdas under.

VMF 3 kap 15 §: Körfältssignaler visar följande signalbilder

Rött kryss (X): Körfältet och i förekommande fall vägrenen intill körfältet får inte användas för trafik.

Gul pil eller pilar: Föraren skall byta körfält i den riktning pilen eller pilarna anger.

Grön pil: Körfältet får användas för trafik.

Kommentar

Någon fysisk avstängning av körfält krävs inte när körfältssignaler tänds upp. Oavsett om det finns något hinder i ett körfält eller inte kan ett körfält stängas av med ett rött kryss och avstängningen gäller tills det att en körfältssignal visar grön pil. Observera att anordningen X5 gul ljuspil eller ljuspilar inte kan jämföras med körfältssignal då den bara anger på vilken sida som trafikanten ska passera hindret.

Signaler för påkallande av särskild försiktighet

VMF 3 kap. 21 §: Rött fast ljus anger att en väg är helt avstängd.

Kommentar

Observera att bestämmelsen inte innebär något krav på att signalen ska sättas upp när vägen är helt avstängd.

Gult blinkande ljus används där en väg är delvis avstängd eller för att det ska vara lättare att upptäcka ett vägmärke eller en annan anordning. Antalet ljusöppningar och deras placering är anpassade till den anordning signalen är placerad vid.

Kommentar

Gult blinkande ljus kan används för två uppgifter; när en väg är delvis avstängd, eller för att det ska vara lättare att upptäcka en trafikantordning. Observera att bestämmelsen inte innebär något krav på att signalen ska sättas upp

TSFS 2014:30 10 kap. 2 §: En signal för påkallande av särskild försiktighet ska ha en ljusöppningsdiameter av 20 centimeter +10 % eller 30 centimeter +10 %. Används signalen tillsammans med lysande vägmärkesbild eller körfältssignal får ljusöppningsdiametern vara mindre, dock minst 10 centimeter.

Kommentar

Observera att diametern på lyktorna ska vara minst 20 cm när de monteras för att förstärka vägmärken och andra anordningar eller när de används när en väg är delvis avstängd. När lyktor används till VMS vägmärken får diametern vara minst 10 cm.

TSFS 2014:30 10 kap. 3 §: När en signal för påkallande av särskild försiktighet med signalbild gult blinkande ljus, sätts upp tillsammans med ett vägmärke får signalen ha högst fyra ljusöppningar. Sätts

signalen upp tillsammans med någon annan anordning får signalen ha fler ljusöppningar om det finns skäl för det.

Kommentar

Observera max 4 lyktor på vägmärken, och att mer än 4 lyktor får sättas upp exempelvis som rinnande ljus på X1 markeringspil.

Vägmarkering

I VMF 4 kap. 2 § framgår att: "Vägmarkeringar används för att reglera trafiken eller för att varna eller vägleda trafikanter, antingen separat eller tillsammans med vägmärken eller andra anordningar." Vidare i 3 § framgår att "vägmarkering kan vara förstärkta eller utförda med vägbanereflektorer eller motsvarande" och vidare framgår att "vid ett tillfälligt behov kan de vara utförda i gul färg".

Kommentar

Några bestämmelser för hur vägbanereflektorer eller motsvarande ska vara utformade finns inte. Det innebär att beställaren kan föreskriva en viss typ av reflektorer, exempelvis 30 cm höga och försedda med reflexer vid överledning med dubbelriktad trafik på mötesseparerad väg. Gul vägmarkering på vägarbeten är heller inget krav, utan kan användas exempelvis för att tillfälligt vägleda trafikanter.

TSFS 2010:171 1 kap. 3 §: Om vägmarkeringar har utförts i gul färg enligt 4 kap. 3 § andra stycket vägmärkesförordningen (2007:90), ska vägmarkeringar i vit färg tas bort om de kan föranleda tveksamheter eller utgöra fara. Vägmarkeringar som utförts i gul färg ska tas bort när det tillfälliga behovet upphört.

Kommentar

Om det är tydligt för trafikanten att de ska följa den gula vägmarkeringen behöver inte den vita markeringen tas bort.

TSFS 2 kap. 16 §: Heldragen mittlinje ska utföras dubbel eller i kombination med vägmarkering M1, mittlinje, eller M3, varningslinje. Första stycket gäller inte mittlinje som utförs i gul färg enligt 4 kap. 3 § andra stycket vägmärkesförordningen (2007:90).

Kommentar

Enkel vit heldragen mittlinje får aldrig förekomma!

Andra anordningar för anvisningar för trafiken

Kommentar

Observera att det är inget krav i varken VMF eller TSFS att andra anordningar ska sättas upp. Författningstexten innebär att de har en betydelse och funktion att fylla för att ge anvisningar till trafikanten. Trafikanterna måste följa anvisningarna om anordningarna sätts upp, enligt trafikförordningens 2:a kap. 2 § "En trafikant ska följa anvisningar för trafiken ..."

X1 Markeringspil,

VMF 5 kap. 1 §: Anordningen anger att fordonsförare måste svänga kraftigt i den gula pilens eller de gula pilarnas riktning på grund av till exempel en kurva. Antalet pilar är anpassat till förhållandena på platsen. Om anordningen används vid ett vägarbete eller tillfälligt av någon annan anledning har den röd botten.

TSFS, 16 kap. 2 §: Märke X1 ska sättas upp med underkanten högst en meter högre än körbanan. Det gäller om det inte finns särskilda skäl för något annat. Anordningar som sätts upp över varandra ska ha ett mellanrum på minst en meter.

Kommentar

Särskilt skäl att sätta upp dem mer än 1 meter högre än körbanan kan vara vid risk för höga snövallar.

X2 Markeringskärm för hinder

VMF 5 kap. 1 §: Anordningen anger att framkomligheten på vägen är inskränkt på grund av ett hinder. Anordningen kan även ange att en väg är helt eller delvis avstängd för trafik. Antalet gula fält är anpassat till hindret eller till förhållandena på platsen. Om anordningen används vid ett vägarbete eller tillfälligt av någon annan anledning har den röd botten.

Kommentar

Observera att X2 har två uppgifter, att visa att vägen har dålig framkomlighet på grund av hinder eller att vägen är helt eller delvis avstängd. X2 kan förses med gult blinkande ljus vid bristande framkomlighet och när vägen är delvis avstängd och rött ljus när vägen är helt avstängd. När framkomligheten är begränsad på grund av hinder (vägarbete) får ändå alla typer av fordon som normalt färdas efter vägen passera hindret. När en väg är delvis avstängd innebär det att vissa fordon som normalt färdas på vägen inte får trafikera vägen (förbudsmärke krävs) eller att vägen längre fram är helt stängd, men att boende och besökande efter sträckan fram till det att vägen är helt stängd får trafikera vägen.

På vägarbeten är ofta framkomligheten inskränkt på grund av själva arbetets utförande och där tvåvägande skydd eller TMA-fordon är utrustad med X2 markeringskärm för hinder. Trots detta kan alla typer av fordon ta sig förbi vägarbetet men att väntetider kan uppstå. När en väg är delvis avstängd innebär det exempelvis att vissa fordon inte får färdas efter vägen, i så fall krävs föreskrifter och att förbudsmärken sätts upp.

X3 Markeringskärm för sidohinder, farthinder m.m.

VMF 5 kap. 1 §: Anordningen anger vägens eller körbanans kant eller skiljer trafikriktningar åt vid komplicerade passager. Anordningen anger även att fordon ska föras på den sida som de gula fälten lutar ned mot. Om anordningen används vid ett vägarbete eller tillfälligt av någon annan anledning har den röd botten. De gula fälten kan då vara vågräta. Fordonen får då föras på båda sidor om anordningen.

TSFS 16 kap. 3 §: Märke X3 ska sättas upp med underkanten högst en meter högre än körbanan. Det gäller om det inte finns särskilda skäl för något annat.

Kommentar

Observera att vid vägarbeten kan de gula fälten på anordningen vara vågräta, exempelvis att skilja på två körfält i samma riktning. Särskilda skäl att höja underkanten till mer än 1 meter kan exempelvis vara när de monteras på en barriär eller vid risk för höga snövallar. X3 är ypperlig att använda som hastighetsdämpande åtgärder genom att smalna av körfältsbredderna, leda trafiken längre från arbetsplatsen etc.

X5 Gul ljuspil eller ljuspilar

VMF 5 kap. 1 §: Anordningen anger att trafikanter ska passera på den sida pilen eller pilarna visar. Pilen eller pilarna kan vara blinkande.

Kommentar

X5 introducerades i VMF 2007, innan dess hade den ingen juridisk betydelse men den användes ändå. Gul ljuspil beskrivs i Vägverkets regelverk från 1995 och gick då under benämningen, trafikledningsvagn. Den beskrevs som en utvecklad vägmärkesvagn som drogs av arbetsfordonet/skyddsfordonet. Där framgick att trafikledningsvagnen kunde ersätta behovet av varningsfordon. Gul ljuspil och gult X används i övriga Europa som en renodlad VMS anordning utan juridisk innebörd, den förstärker märke D2 Påbjuden körbana som alltid finns monterad på väghållningsfordonet. De personer som utarbetat den nya VMF 2007 motiverade införandet med att gul ljuspil hade så god upptäckbarhet och trafikantförståelse att anordningen kunde ersätta D2 Påbjuden körbana och F 25 körfält upphör. Observera att Transportstyrelsen föreslog i remissutgåvan till nya TSFS 2019:74 att F 25 körfält upphör inte skulle få placeras på fordon i rörelse. Beskrivning på hur gult X kunde användas angavs i Vägverkets och Kommunernas gemensamma handbok Arbete på väg från 2008. I handboken framgick det att gult X kan användas då ett körfält är stängt och det inte finns något annat körfält att hänvisa trafiken till, exempelvis enfältsdelen på en mötesseparerad landsväg. Liknande skrivning framgick även i IFS 2009:4. I ett samråd 2009 mellan Vägverket och författarna till VMF gjordes överenskommelsen, att om gult X användes konsekvent av branschen borde det vara möjligt att även gult X kunde ges en innebörd i kommande uppdateringar av VMF. Vid samma samråd gjordes även en överenskommelse att en ytterligare symbol som angavs i handboken inte skulle tillämpas. I överenskommelsen konstaterades även att gult X inte på något sätt är i strid mot gällande bestämmelser i VMF. Gult X har därför beskrivits i TRVK Apv version 1 - 3, foldrarna Arbeta med väghållningsfordon och För din och trafikanternas säkerhet. (Läs även kommentarer i avsnitt Vägmärkesförordningen.)