

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler);

TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket
den [Välj ett datum]

JÄRNVÄG
VÄGTRAFIK

beslutade den [Välj ett datum].

Transportstyrelsen föreskriver¹ med stöd av 10 kap. 6 § plan- och byggförfordningen (2011:338) i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler)

dels att 5 kap. 24 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 5 §, 2 kap. 20 och 24 §§, 5 kap. 1, 4, 15, 21, 34, 39 och 51 §§, rubriken till 5 kap. och rubriken närmast före 5 kap. 4 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tolv nya paragrafer, 5 kap. 4 a och b §§, närmast efter rubriken "Korsningar och anslutningar" 15 a, 17 a–d, 46 a–d och 49 a §§, och närmast före 5 kap. 17 a, 17 c, 46 a och 49 a §§ nya rubriker av följande lydelse,

samt beslutar följande allmänna råd.

1 kap.

5 § I dessa föreskrifter används följande termer och definitioner.

<i>huvudspår</i>	järnvägsspår som är avsett för säkrad rörelse, till exempel ett tåg som framförs på en signalreglerad linje eller driftplats
<i>kantstolpe</i>	stolpar försedda med reflexer som kan användas för att markera väg- eller körbanekanten i syfte att förbättra den visuella ledningen

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

<i>kurvutslag</i>	det geometriska utslag ett spårgående fordon gör vid gång i kurva utöver fordonets nominella bredd på rakspår
<i>plattform</i>	upphöjt område för resande som används för att underlätta av- och påstigning i buss, spårvagn eller tunnelbana
<i>PM10</i>	partiklar som inte är större än att de kan passera genom ett selektivt intag som med 50 procents effektivitet skiljer av partiklar med en aerodynamisk diameter av 10 mikrometer
<i>ramp</i>	förbindelse avsedd för gång- eller fordonstrafik mellan vägar i två olika plan
<i>referenshastighet</i>	fordonshastighet som ligger till grund för en vägs utformning
<i>refug</i>	yta, helt eller delvis avgränsad med kantstenar eller annan fysisk anordning, som används för att styra och skydda trafikströmmar i korsningar (trafikö). En refug kan innehålla skyddsutrymme för gång- och cykeltrafik
<i>riskobjekt</i>	en potentiellt farlig verksamhet, anläggning, naturrisk med mera där en olycka kan leda till en tillfällig eller långsiktig samhällsstörning eller -hot; exempelvis <ol style="list-style-type: none"> 1. industri, lager och depåer där miljöskadligt och farligt gods hanteras, 2. hamnar, flygplatser och terminaler där miljöskadligt och farligt gods hanteras, 3. vägar, järnvägar och sjöfartsvägar där miljöskadligt och farligt gods transporteras, eller 4. militära skjutfält och övningsområden

2 kap.

20 § Bärare, inklusive fundament, till vägmärken som sätts upp vid sidan av vägbanan ska dimensioneras för laster av egentynd, vind och plogsnö. Vid dimensioneringen behöver inte laster av vind och plogsnö kombineras.

Bärare till vägmärken där den högsta tillåtna hastigheten på vägen är 40 km/h eller lägre behöver trots första stycket inte dimensioneras för last av plogsnö.

Allmänna råd

Verifiering av bärförmågan hos bärare till vägmärken som sätts upp vid sidan av vägbanan kan visas med beräkning enligt vad som anges i SS-EN 12899-1:2007, Vägutrustning - Permanenta vägmärken – Del 1: Fasta vägmärken. Säkerhetsfaktorer enligt klass PAF1 i standarden kan tillämpas.

Som alternativ till SS-EN 12899-1 kan Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:57) om tillämpning av eurokoder användas när bärförmågan hos bärare till vägmärken verifieras. De kan då hänföras till säkerhetsklass 1. Den excentricitet som enligt bestämmelser i EN 1991-1-4 bör antas för resulterande vindlast på skärmar kan för vägmärken halveras när lasteffekten beräknas.

Last från plogsnö bör väljas enligt Tabell 0. Last från plogsnö kan antas belasta vägmärket enligt vad som anges i bilaga A i SS-EN 12899-1.

Bärare av stålrör med en diameter på minst 60 mm, en godstjocklek på minst 2,25 mm och en stålsort med en sträckgräns ≥ 235 MPa kan anses ha tillräcklig bärförmåga för vindlast och plogsnö, om vägmärken på bäraren har en sammanlagd area på högst 0,70 m² och överkant vägmärke är belägen högst 3,5 meter över mark.

Tabell 0. Last från plogsnö beroende på plogningshastighet och vägmärkets avstånd från vägens kant.

Kortast avstånd mellan vägens kant och vägmärkets kant (m)	Plogningshastighet (km/h)	
	50	≥ 60
	Last från plogsnö (kN/m ²)	
< 3,5	2,5	4
3,5 – < 5,0	1,5	3
5,0 – \leq 6,0	0	1,5

24 § Broräcken och andra räcken vid gång- eller cykelbanor, inklusive räckesfyllningar med infästning, samt fall- och suicidskydd ska kunna motstå last av plogsnö och trafikanter som banan är avsedd för.

Allmänna råd

Räcken kan dimensioneras enligt metod 1 i den tekniska rapporten SIS-CEN/TR 16949:2016, och då bör lasterna q_{hk} och q_{vk} sättas till minst 1,0 kN/m. Värdet för punktlaster Q_{hk} och Q_{vk} bör sättas till 1,0 kN och deras lastyta vara en cirkel med 0,1 m diameter.

Räcken samt fall- och suicidskydd bör dimensioneras för en utbredd last av 0,8 kN/m som angriper vinkelrätt mot horisontella delar, men i övrigt med godtycklig riktning. Lasten kan antas angripa en horisontell del i taget.

Spjälgrindar, skyddsnät och stänkskydd bör anses ha tillräcklig bärformåga om de är dimensionerade för en horisontell snölast (snösprut vid plogning) på minst 2 kN/m² som verkar vinkelrätt mot vägens riktning. De bör dimensioneras för en last som verkar på hela ytan.

4 kap.

5 a § En bro ovanför en gång- eller cykelbana ska utföras med stänkskydd så att plogsnö eller vattenstänk från vägbanan inte faller på de trafikanter som passerar under bron.

5 kap. Säkerhet vid användning av vägar, gång- och cykelbanor

1 § Vägar, gång- och cykelbanor ska utformas på ett sådant sätt att utformningen stödjer och bidrar till trafikantens förståelse för vägens föreskrivna regler, samt utmärkning av dessa, och därigenom ger trafikanten vägledning för en effektiv och säker trafik.

Vägar, gång- och cykelbanor ska utformas så att sannolikheten för att olyckor inträffar är låg och att de olyckor som ändå inträffar får begränsade konsekvenser.

Allmänna råd

Människans tolerans mot krockvåld bör vara en dimensionerande faktor för vägars utformning.

På vägar med referenshastighet över 30 km/h bör obehagade cykelpassager och obehagade övergångsställen hastighetssäkras genom lämplig vägutformning eller andra fysiska åtgärder.

På vägar med referenshastighet över 30 km/h och ett trafikflöde som överstiger 2 000 ÅDT bör gående, cyklande och förare av moped klass II åtskiljas från övrig trafik om flödet av dessa trafikantgrupper inte är ringa.

Vägar med referenshastighet över 50 km/h bör utformas så att risken för sidokollisioner minimeras.

Vägar med referenshastighet över 80 km/h bör utformas så att kollisioner mellan trafik i motsatt färdriktning minimeras.

I vissa miljöer, främst vid motorvägar, motortrafikleder eller andra vägar med liknande utformning, där det finns risk att gående lockas att gena över vägen, bör stängsel eller andra fysiska barriärer anordnas.

Hinderfri höjd och bredd samt typsektion

4 § Vägar ska utformas med en sådan hinderfri höjd och bredd att fordon eller trafikanter inte stöter i eller fastnar i fasta hinder ovanför eller vid sidan av vägen.

Allmänna råd

Vägar bör utformas med sådan hinderfri höjd att trafik med 4,5 meter höga fordon är möjlig.

Vägbanan samt stöd-, mitt- och sidoremsor bör vara tillgängliga för de fordon som ska trafikera vägen, inklusive drifts-, underhålls- och utryckningsfordon.

För vägar med vägren bör vägrenen utformas minst 0,75 meter bred.

4 a § En cykelbana avsedd för trafik i två riktningar samt en gång- och cykelbana ska vara minst 1,8 meter bred. En cykelbana avsedd för trafik i en riktning ska vara minst 0,75 meter bred.

Om cykelbanan eller gång- och cykelbanan ligger i direkt anslutning till fasta sidohinder, högre än 0,07 m, ska angivna bredder utökas med, alternativt avstånd till sidohinder vara, minst 0,2 m per sida.

Allmänna råd

Gång- och cykelbanor bör utformas och möbleras på ett sådant sätt att risken minimeras för att fordon eller trafikanter stöter i, klämmer sig i eller fastnar i fasta hinder, till exempel belysningsstolpar, vägmärkesstolpar, vägskyddsanordningar, cykelställ, bänkar, träd och grenar eller andra faror såsom bildörrar som slås upp.

Den fria höjden på gångbanor bör vara minst 2,1 meter och på cykelbanor samt gång- och cykelbanor minst 2,5 meter.

Cykelbanor och gång- och cykelbanor, bör ha minimibredder baserat på vardagsdygnstimmen med maximalt cykelflöde enligt tabellen nedan.

Tabell 2a. Rekommenderade minimibredder på cykelbanor och gång- och cykelbanor utifrån cykelflöde.

Typ av bana	Cykelflöde (antal cyklande per timme och riktning)	Bredd (m)
Cykelbana och gång- och cykelbana	Lågt (mindre än 360 cyklande per timme och riktning)	1,8
avsedd för	Medel (mellan 360 till 1440 cyklande per timme och riktning)	2,9

trafik i två riktningar	Högt (över 1440 cyklande per timme och riktning)	3,8
Cykelbana avsedd för trafik i en riktning	Lågt (mindre än 360 cyklande per timme och riktning)	0,75
	Medel (mellan 360 till 1440 cyklande per timme och riktning)	1,8

Vid sådant högt flöde av cyklande på cykelbanor som är avsedda för trafik i två riktningar att interaktionen mellan cyklande kan komma att utgöra ett problem för säkerheten, bör trafikriktningarna separeras.

Vid sådant högt flöde att interaktionen mellan cyklande och gående kan komma att utgöra ett problem för säkerheten, bör gående och cyklande separeras.

Gång- och cykelbanor bör utformas så att ren- och vinterväghållning kan göras med lämplig maskinell utrustning.

Gång- och cykelbanor bör vara tillgängliga för de fordon som ska trafikera vägen, inklusive drifts-, underhålls- och utryckningsfordon.

4 b § En motorväg ska utformas minst 21 meter bred. Körbanorna ska utformas med minst två körfält samt vägren. Körfälten ska vara minst 3,5 meter breda och vägrenen minst 2,0 meter bred.

Skiljeremsan mellan körbanorna ska vara minst 2,0 meter bred och ska förses med vägräcken mot varje körbana i respektive körriktning. Avståndet mellan skiljeremsan och körbanan ska vara minst 0,5 meter.

På- och avfarter på en motorväg ska ha accelerations- respektive retardationsfält som medger att anslutande trafik kan anpassa hastigheten och sammanväva bekvämt och säkert alternativt utformas som väganlutning med separat körfält.

15 § Vägar samt gång- och cykelbanor ska utformas med ett sådant tvärfall att

1. glidningsrisken vid halt väglag begränsas,
2. risken för vältning och för avkörning i kurvor, cirkulationsplatser och på ramper minimeras,
3. vattenskiktets tjocklek på beläggningen vid regn begränsas, och stillastående vattenskikt på beläggningen undviks.

Allmänna råd

Tvärfall kan bestämmas enligt

1. Trafikverkets kravdokument "Vägytemätning Mätstorheter", kapitel 1.5 Bestämning av tvärfall (TDOK 2014:0003), eller

2. Trafikverkets kravdokument "Bestämning av ojämnheter och tvärfall med rätskiva", kapitel 2.5 Mätning av tvärfall (TDOK 2014:0136).

En vägs tvärfall bör utformas efter vägens referenshastighet och kurvradie samt efter vägytans och fordonens egenskaper på ett sådant sätt att risken minimeras för att fordon välter eller kör av vägen i kurvor, i cirkulationsplatser och på ramper.

Tvärfallet bör inte understiga 3 procent för vägar av slitlager av grus eller oljegrus, eller med ytbehandling på grusunderlag.

Tvärfallet i kurvorna på en cykelbana eller en gång- och cykelbana bör vara utformat så att banan lutar inåt.

Vid övergångsställen, på hållplatser eller på platser där gående ska korsa järnväg eller spårväg, bör vägytan ha en sådan lutning att barnvagnar eller rullstolar eller andra hjulförsedda hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning förhindras att komma i rörelse av sig själva och rulla ut på övergångsstället, vägen eller spåret. Denna utformning bör göras utan att det har negativ inverkan på tvärfallets egenskaper.

15 a § Väggorsningar ska vara så utformade att trafikanter kan upptäcka dem i tid och anpassa sin hastighet, orientera sig och välja väg samt färdas genom korsningen säkert och effektivt. Korsningens utformning, funktion och användning ska vara samhällsekonomiskt effektivt.

Allmänna råd

Antalet korsningar bör minimeras.

Antalet konfliktpunkter, där minst två trafikanters kurs teoretiskt kan skära varandra, bör minimeras.

Nära 90 gradiga vinklar mellan tillfarterna i en korsning bör eftersträvas.

Korsningar bör utformas så att risk för felkörning minimeras.

Vid utformning av en korsning bör hänsyn tas till

1. trafiksäkerhet,
2. tillgänglighet,
3. framkomlighet, och
4. sikt.

För att bedöma om en korsnings utformning, funktion och användning är samhällsekonomiskt effektiv bör en kostnadsnyttoanalys göras som baseras på minst följande faktorer

1. risk för personskada,
2. trafikflöde och trafiksammansättning,
3. hastighet, och
4. korsningstyp.

Cirkulationsplatser

17 a § En väg med referenshastighet över 70 km/h som ansluter till en cirkulationsplats ska utformas med förberedande hastighetsreducerande åtgärd.

Allmänna råd

Förberedande hastighetsreducerande åtgärd, såsom sidoförskjutning, bör anläggas cirka 150 till 250 meter innan cirkulationsplatsen beroende på vägens referenshastighet.

17 b § Ytmaterialet i en rondell eller föremål som placeras i rondellen får inte innebära en påtagligt ökad risk för personskada vid påkörning.

Allmänna råd

Föremål som är oeftergivliga eller som kan tränga in i fordonskupé bör inte placeras i rondeller på vägar med högre referenshastighet än 60 km/h genom cirkulationsplatsen.

Trafikplatser

17 c § Korsningar med väg vid en avfartsramps slut ska utformas så att risken minimeras för att trafikanter oavsiktligt färdas direkt från avfartsrampen till påfartsrampen utan att bromsa eller stanna.

Allmänna råd

Korsning med väg vid avfartsrampens slut där referenshastigheten är högre än 60 km/h bör utformas med hastighetsreducerande åtgärder, exempelvis dropprefug eller cirkulationsplats.

Övergångsställen samt cykelpassager och cykelöverfarter

17 d § Vid korsningar mellan gång- eller cykelbana och väg (ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart) eller annan gång- eller cykelbana ska banan och vägen utformas så att trafikanter kan upptäckas i god tid innan korsningen och anpassa sin hastighet.

Övergångsställen, cykelpassager och cykelöverfarter ska utformas så att trafikanter som ska använda dessa kan orientera sig och välja väg samt passera säkert och effektivt.

Allmänna råd

Övergångsställen, cykelpassager och cykelöverfarter bör utformas så att

1. antalet konfliktpunkter mellan fordon och gående, cyklande eller förare av moped klass II minimeras,

2. sträckan som gående, cyklande och förare av moped klass II behöver tillryggalägga minimeras eller att passagen kan genomföras stegvis; exempelvis med refug, samt

3. vinkeln mellan gång- eller cykelbana och väg eller annan gång- eller cykelbana är nära 90 grader.

Övergångsställen, cykelpassager och cykelöverfarter bör utformas så att det blir tydligt för de trafikanter som ska använda dessa var de förväntas

1. placera sig i korsningen och

2. fortsätta sin färd efter övergångsstället, passagen eller överfarten.

En trafiksignalreglerad korsning med cykeltrafik bör utformas så att klämrisk mellan cyklande och motorfordon minimeras, exempelvis med vägmärkingen M17a, cykelbox, eller annan fysisk separering.

21 § En säkerhetszon ska vara fri från penetrerande föremål och oeftergivliga föremål högre än 0,1 meter över marknivån. Oeftergivliga föremål får dock finnas inom säkerhetszonen om zonens utformning förhindrar fordon från att nå det eftergivliga föremålet.

Trots första stycket får det inom säkerhetszonen finnas

1. trummor med in- och utlopp om de utformas så att personskador vid påkörning begränsas, och

2. kantstöd och väderskydd vid hållplats.

Allmänna råd

Åndar på trummor bör vara snedskurna i samma lutning som slänten och inte vara utstickande.

34 § Längsgående vägskyddsanordningar ska kunna fänga upp och hålla kvar dimensionerande fordon på vägbanan.

Vägskyddsanordningar ska utformas så att personskador begränsas vid påkörning med personbil.

Inom ett väg- eller broräckes deklarerade arbetsbredd, och då sådan anges, fordonsinträngning, ska det vara fritt från oeftergivliga väganordningar och andra föremål.

Allmänna råd

Dimensionerande fordon för vägräcken bör normalt anses vara personbilar, och dimensionerande fordon för räcken på upphöjda konstruktioner och i vägtunnlar bör normalt anses vara bussar. För vägräckesändar och krockdämpare är personbil dimensionerande fordon.

Vid tillämpning av standarden SS-EN 1317-2:2010 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 2: Klassificering, prestandakrav vid kollisionstestning och provningsmetoder för vägräcken för fordon, bör vägräcken minst uppfylla kraven för kapacitetskrav N1. På vägar

där referenshastigheten är 80 km/h eller högre bör vägräcken minst uppfylla kraven för kapacitetsklass N2.

Där det finns risk för olyckor på grund av högt fall eller djupt vatten samt i vägtunnlar bör vägräcken minst uppfylla kraven för kapacitetsklass H2.

På vägar där referenshastigheten är lägre än 100 km/h bör bro- och vägräcken minst uppfylla kraven för kapacitetsklass H2 utom då bronsteoretiska spännvidd är högst 10 meter. I dessa fall kan den anslutande vägens räcke även användas på bron. Brons kant bör då vara placerad utanför räckets arbetsbredd. På vägar där referenshastigheten är 100 km/h eller högre bör vägräcken minst uppfylla kraven för kapacitetsklass H3.

För broar som är avsedda för fordonstrafik och som går över en järnväg, spårväg, tunnelbana eller en väg bör det övervägas att utföra räckets i en högre kapacitetsklass.

På broar med en särskilt anordnad gång- eller cykelbana eller utrymningsväg bör räckets med högst kapacitetsklass placeras vid vägbankanten och inte vid brobankanten.

Fallskydd, suicideskydd och räcken vid gång- eller cykelbanor bör tåla dynamisk påverkan från människor.

Vid tillämpning av standarden SS-EN 1317-2 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 2: Klassificering, prestandakrav vid kollisionstest och provningsmetoder för vägräcken för fordon, bör vägräcken minst uppfylla krav för skaderiskklass C.

En krockdämpare bör minst uppfylla krav för skaderiskklass B enligt standarden SS-EN 1317-3 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 3: Krockdämpare – Klassificering, prestandakrav vid kollisionstest och provningsmetoder, och en energiupptagande vägräckesände bör minst uppfylla krav för skaderiskklass B enligt CEN/TS 1317-7 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 7: Klassificering, prestandakrav vid kollisionstest och provningsmetoder för räckesändar.

Delar från längsgående vägskyddsanordningar med vikt över 2,0 kg bör inte lossna vid påkörning motsvarande kapacitetsklassbestämmande prov enligt standarden SS-EN 1317-2 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 2: Klassificering, prestandakrav vid kollisionstest och provningsmetoder för vägräcken för fordon.

Deklarerad arbetsbredd och eventuell fordonsinträngning bör fastställas enligt standarden SS-EN 1317-2 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 2: Klassificering, prestandakrav vid kollisionstest och provningsmetoder för vägräcken för fordon.

Bärare av trafiksignaler eller vägmärken, belyningsanläggningar och andra trafikledningsanordningar bör inte placeras på räcken.

39 § En krockdämpare eller en energiupptagande vägräckesände ska vid påkörning rakt framifrån kunna ta hand om påkörningsenergin från en personbil som förs i vägens referenshastighet.

Allmänna råd

För att en krockdämpare respektive en energiupptagande vägräckesände vid påkörning rakt framifrån ska kunna ta hand om påkörningsenergin av en personbil som körs i vägens referenshastighet bör den minst uppfylla de hastighetsklasser som definieras i standarden SS-EN 1317-3 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 3: Krockdämpare – Klassificering, prestandakrav vid kollisionssprovning och provningsmetoder respektive CEN/TS 1317-7 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 7: Klassificering, prestandakrav vid kollisionssprovning och provningsmetoder för räckesändar.

En krockdämpare bör vara av typen avledande (redirective R) enligt standarden SS-EN 1317-3 Vägutrustning – Skyddsanordningar – Del 3: Krockdämpare – Klassificering, prestandakrav vid kollisionssprovning och provningsmetoder.

Kantstolpe

46 a § En kantstolpe ska när den sätts upp användas för att markera väg- eller körbanans kant. Den får även användas för att markera vägräckesände.

En kantstolpe ska vara eftergivlig.

46 b § När kantstolpar sätts upp ska det ske längs vägens båda sidor.

Längs väg med räcke ska en kantstolpe placeras bakom eller på räcket. Om detta inte är möjligt får kantstolpen ersättas med annan reflexanordning.

Allmänna råd

En markplacerad kantstolpe bör placeras 0,5–1,0 meter utanför vägkant.

Avståndsplaceringen i längs- och sidled bör vara konstant på så långa sträckor som möjligt.

Om olika sidoavstånd mellan vägkant och kantstolpe måste användas längs en vägsträcka bör skillnaden utjämnas över en sträcka som motsvarar minst tre stolpavstånd.

46 c § En kantstolpe ska

1. ha en höjd på 1,0–1,3 meter över närmaste väg- eller körbanekant,
2. ha en projicerad bredd mot trafiken som är 0,08–0,15 meter,
3. vara vit med ett svart band, som ska ha en lutning av 30° mot vägbanan, med centralt placerad retroreflektor. Det svarta bandet ska vara 0,25 meter högt och placerat på kantstolpens övre del, cirka 0,10 meter från dess överdel.

46 d § Längs väg avsedd för trafik i två riktningar ska kantstolpar för varje körriktning visa rektangulär retroreflektor längs vägens högra sida och cirkulära retroreflektorer längs vägens vänstra sida. Kantstolpar på vänster sida av en väg med trafik i två riktningar ska, där trafiken åtskiljs genom refug före eller efter en korsning, dock inte vara försedd med retroreflektorer.

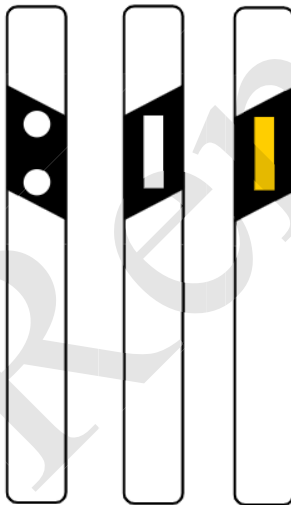
Längs en motorväg, motorvägsramp, mötesseparerad väg eller annan väg som är avsedd för trafik i en riktning ska kantstolpar ha rektangulära retroreflektorer mot trafiken på både höger och vänster sida om körbanan och ingenting på baksidan.

Retroreflektorer ska vara vita utom på vägens högra sida på kantstolpe direkt före respektive direkt efter busshållplats, parkeringsplats, rastplats, väganslutning och korsning, där retroreflektoreorna ska vara gula.

Reflektorer ska vara av typen

1. Rektangulära retroreflektorer som ska placeras lodrätt stående och ha en area på minst 7200 mm² samt största bredd 0,045 meter och största höjd 0,20 meter.

2. Cirkulära retroreflektorer som ska placeras parvis lodrätt över varandra med 0,10 meter mellanrum och ha diametern 0,06–0,07 meter.



Allmänna råd

Kantstolpar och retroreflektorer bör utföras enligt SS-EN 12899-3 Vägutrustning – Permanenta vägmärken – Del 3: kantstolpar och retroreflektorer. En markplacerad kantstolpe bör vara av typ D2. En kantstolpe på räcke bör vara av typ D4. En retroreflektor bör vara av typ R1 eller R2.

Suicidprevention

49 a § Byggherren ska utreda om det finns behov av anordningar på broar för att motverka suicid. Om utredningen visar att ett sådant behov finns ska byggherren vidta de åtgärder som behövs.

Allmänna råd

Broar med höjd 14 meter eller högre bör förses med suicidskydd som försvårar för människor att ta sig förbi eller klättra över.

Broar i tätbebyggt område med gång- eller cykelbana bör förses med suicidskydd när bron går över järnväg, spårväg, tunnelbana eller väg med högsta tillåtna hastighet 60 km/h eller högre. Det gäller även i andra områden nära akutsjukhus, boenden för personer med psykisk ohälsa eller psykiatriska kliniker.

Vid utformning av en åtgärd bör insyn till och utsikt från vägen beaktas.

51 § På vägar där trafiken är separerad i respektive färdriktning ska det finnas möjlighet för nöduppställning. Denna möjlighet ska dokumenteras.

Denna författning träder i kraft den 1 september 2025.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Karin Edvardsson
(Väg och järnväg)