

Trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått i väg- och spårvägstrafiken

TRAFICOM/163546/03.04.03.00/2024

Föreskriftens bakgrund och rättsgrund

Transport- och kommunikationsverket har med stöd av 70 § 4 mom. i vägtrafiklagen (729/2018) utfärdat en föreskrift om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått (TRAFICOM/101313/03.04.03.00/2022), som trädde i kraft den 15 juni 2022. Genom föreskriften kompletterades Transport- och kommunikationsverkets tidigare föreskrift om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått (TRAFICOM/438684/03.04.03.00/2019), som trädde i kraft samtidigt som den nya vägtrafiklagen den 1 juni 2020. I föreskriften och dess tabellbilagor gjordes en del tillägg och föreskriften preciserades med tekniska detaljer. Föreskriften som trädde i kraft år 2020 sammanställde bestämmelser om trafikanordningars tekniska egenskaper och nödvändiga tekniska föreskrifter om vägmärkens, trafikljusens och vägmarkeringars färg, konstruktion och mått.

Enligt 2 § 1 mom. 4 punkten i vägtrafiklagen avses med *trafikanordning* ett trafikljus, ett vägmärke eller en vägmarkering.

Enligt 70 § 1 mom. i vägtrafiklagen utfärdas behövliga bestämmelser om användningen av trafikanordningar genom förordning av statsrådet. Statsrådets förordning om användningen av trafikanordningar (379/2020) utfärdades den 20 maj 2020.

Behörigheten att meddela föreskrifter överfördes från Trafikverket till Transport- och kommunikationsverket i samband med ämbetsverksreformen som trädde i kraft den 1 januari 2019. Trafikanordningarna omfattades tidigare av trafikministeriets beslut om trafikanordningar (203/1982). Tillhörande anvisningar har även ingått i Trafikverkets anvisning om vägmärkens konstruktion och uppsättning (20/2013) samt i form av enskilda föreskrifter i andra anvisningar från Trafikverket. Innehållen i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter motsvarar delvis trafikministeriets beslut och Trafikverkets anvisning. I föreskriften som trädde i kraft år 2020 beaktades dock de ändringar gällande reglering av trafiken som gjordes i samband med reformen av vägtrafiklagen, till exempel de nya vägmärkena.

Efter de ovan presenterade reformerna och ändringarna har vägtrafiklagen ändrats genom lagen om ändring av vägtrafiklagen (1040/2020), som trädde i kraft den 11 januari 2021. Genom lagen preciserades bland annat bestämmelsen om behörigheten att meddela föreskrifter.

Numera har även Trafikledsverket gett och ger vid behov detaljerade anvisningar enligt märke eller märkesgrupp. Trafikledsverket har utfärdat en anvisning om *användningen av vägmärken på landsvägar 29/2023*. Enligt anvisningen används endast vägmärken enligt vägtrafiklagen för reglering av trafiken, så att märkets budskap alltid är entydigt och begripligt.

I den senaste uppdateringen den 15 juni 2023 kompletterades föreskriften genom att göra tillägg till föreskriftstexten och dess tabellbilagor med avseende på vägmärken med variabel information. Dessa tillägg gällde mer specifikt tillämpningen av den senaste versionen av standarden SFS-EN 12966 (12966:2015 + A1:2018) beträffande kraven för vägmärken med variabel information, kraven på filmkategori och materialet i vägmärkesskyltens botten. Beträffande måtten gäller tilläggen om måttoleranser och typsnitt för vägmärken med variabel information.

Föreskriftens tillämpningsområde utvidgades dessutom vid samma uppdatering till att vid sidan om tekniska bestämmelser om trafikanordningar för vägtrafiken även gälla trafikanordningar för spårvagnstrafiken, vars bestämmelser finns i bilaga 17. I fråga om trafikanordningar för spårvagnstrafiken grundar sig behörigheten att meddela föreskrifter på 70 § 5 mom. i vägtrafiklagen, enligt vilken Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om andra trafikanordningar för spårvagnstrafiken än sådana som anges i vägtrafiklagen. Vägmärkena i märkesgrupp R i bilaga 17 i fråga fastställdes i praktiken för de nya spårvägarnas behov, som under de senaste åren har utvidgats till exempel till Tammerfors- och Helsingforsregionerna. Ett exempel på sådana nya spårvägar är *Spårjokern* i Helsingfors. Dessa spårvägar ansluts i framtiden delvis med spårvägarna i stadskärnan, men är också delvis separata från dem. I fråga om de nya spårvägarna fastställdes i föreskriften till exempel bestämmelser om variationer i hastighetsbegränsningarna och växelns närmandehastigheter samt bestämmelser om mått och färger på dessa märken.

Enligt 80 § 2 mom. i Finlands grundlag (731/1999) kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Enligt detaljmotiveringen till 80 § i grundlagen kan bemyndigandet ske endast om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Enligt motiveringarna till 80 § 2 mom. är det fråga om ett sådant särskilt skäl närmast när regleringen gäller tekniska och mindre detaljer och regleringen inte är förknippad med någon betydande användning av prövningsrätt. Dessutom kan särskilda skäl ibland kräva att bestämmelserna ändras ofta och snabbt.¹ I grundlagsutskottets utlåtanden har också yrkesmässiga särdrag och särskild sakkunskap ansetts vara särskilda skäl.² Typiska exempel på reglering av teknisk natur i den juridiska litteraturen är bland annat tekniska bestämmelser för byggande och signaler i järnvägssystemet.³

De vägmärken för spårvagnstrafiken som fastställs genom denna föreskrift kompletterar de trafikanordningar som föreskrivs i vägtrafiklagen och utesluter inte användningen av andra nödvändiga trafikanordningar och signaler, såsom trafikljus.

För närvarande finns det inga bindande internationella bestämmelser eller någon harmoniserad, dvs. enhetlig, reglering inom Europeiska unionen om trafikanordningar för spårvagnstrafiken. Regleringen av trafikanordningar för spårvagnstrafiken omfattas för närvarande i huvudsak av det nationella tillämpningsområdet. I Transport- och kommunikationsverkets föreskrift har man dock strävat efter att i tillämpliga delar beakta till exempel EN-standarderna även i fråga om spårvagnstrafikens trafikanordningar. I föreskriftens bilaga 17 om vägmärken för spårvagnstrafiken har man i tillämpliga delar utnyttjat trafikanordningar för spårvagnstrafiken enligt bilaga 4 till den tyska förordningen om byggande och användning av spårvagnar (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen, BOstrab). Växelns avståndsmärken R26 och R27 har anpassats från vägmärkena G1a och G2a i bilaga 2 till Österrikes spårvägsförordning (Straßenbahnverordnung 1999). En del av märkena har anpassats enligt nationella anvisningar, såsom Trafikledsverkets bantekniska anvisningar (RATO) 17 och Helsingfors stads trafikverks, nuvarande Stadstrafik Ab:s, anvisning för metrotrafik. Transport- och kommunikationsverket har begärt tillstånd att utnyttja dessa spårvagnstrafikmärken i sin föreskrift av både inhemska och utländska aktörer och myndigheter.

¹ Regeringens proposition till riksdagen med förslag till ny Regeringsform för Finland RP1/1998 rd.

² GrUU 16/2009 rd, s. 4; GrUU 34/2012 rd, s. 3.

³ **XX**: Normihierarkian joustavuudesta. I verket Juhlajulkaisu **XX**. Helsingfors 2009, s. 184.

Transport- och kommunikationsverket har dessutom utfärdat en separat föreskrift om spårbunden stadstrafik för aktörer inom spårbunden stadstrafik (TRAFICOM/52247/03.04.02.00/2023), som innehåller bestämmelser om bland annat säkerhetsmålen för spårbunden stadstrafik, säkerhetsstyrningssystemet och funktionssäkerheten.

Utöver ovan nämnda uppdateringar gjordes den 15 juni 2023 smärre tekniska kompletteringar och ändringar i förordningens bilagor även angående andra vägtrafikmärkens tekniska detaljer, till exempel måttbilder.

Syftet med den uppdatering som nu görs är att precisera bilagorna till föreskriften med tekniska detaljer och kompletteringar som beskrivs närmare i detaljmotiveringen till denna motiveringspromemoria. Därtill förtydligas föreskriftens rubrik så att den bättre beskriver föreskriftens tillämpningsområde, eftersom föreskriften numera förutom de tekniska bestämmelserna om trafikanordningar för vägtrafiken även innehåller vägmärken avsedda för spårvagnstrafik. I föreskriftstexten uppdateras dessutom de senaste versionerna av standarderna för trafikanordningar.

Andra föreskrifter och författningar som hänför sig till ärendet

I 33 § 1 mom. i språklagen (423/2003) föreskrivs om skyltar och ortnamn samt kollektivtrafiken bland annat att texten på skyltar, trafikmärken och andra motsvarande anslag som riktar sig till allmänheten och som myndigheterna sätter upp i tvåspråkiga kommuner ska finnas på finska och svenska, om man inte enligt internationell praxis använder enbart ett utländskt språk eller om det inte är fråga om en enspråkig verksamhetsenhet. Beträffande samiska föreskrivs i 8 § i språklagen att det finns särskilda bestämmelser om användning av samiska hos myndigheterna och när uppgifter som ankommer på det allmänna utförs av andra.

I 3 § i samiska språklagen (1086/2003) avses med samiska enaresamiska, nordsamiska eller skoltsamiska beroende på vilken språkvarietet som används eller den huvudsakliga målgruppen i fråga. Vidare i paragrafen avses med samernas hembygdsområde det samernas hembygdsområde som avses i 4 § i sametingslagen (974/1995). Med samernas hembygdsområde avses i denna paragraf Enontekiö, Enare och Utsjoki kommuner samt Lapin paliskunta benämnda renbeteslags område i Sodankylä kommun. I 8 § 2 mom. i samiska språklagen föreskrivs bland annat att myndigheternas meddelanden, kungörelser, anslag och annan information till allmänheten samt skyltar inom samernas hembygdsområde ska avfattas och ges också på samiska. Enligt paragrafens 4 mom. ska ovanstående ges också på samiska, när saken huvudsakligen gäller samerna eller det annars finns särskilda skäl till det. I 26 § i samiska språklagen föreskrivs dessutom att det vid sametinget finns en byrå för samiska språket, som ska vara belägen inom samernas hembygdsområde.

Transport- och kommunikationsverkets föreskrift innehåller inga bestämmelser om användningen av trafikanordningar, utan bestämmelser om användningen av trafikanordningar finns i vägtrafiklagen och statsrådets förordning om användning av trafikanordningar. Dessutom ska kommunen enligt 71 § 1 mom. 2 punkten i vägtrafiklagen sätta upp trafikanordningar på gator och på andra vägar som förvaltas av kommunen. Enligt detaljmotiveringen till lagrummet i fråga beslutar kommunen om uppsättande av en trafikanordning till exempel på ett torg, ett parkeringsområde eller någon annan allmänt använd väg som förvaltas av kommunen.⁴

⁴ Regeringens proposition till riksdagen med förslag till vägtrafiklag och vissa lagar som hänför sig till den RP 180/2017 rd.

Enligt 71 § 4 mom. i samma lag får polisen eller den som har rätt att uppsätta trafikanordningar avlägsna en trafikanordning som satts upp i strid med denna lag. Enligt 181 § i vägtrafiklagen utövas tillsynen av lagens efterlevnad av polisen.

Beredning av föreskriften

Föreskriftens uppdateringar har beretts som tjänstearbete vid Transport- och kommunikationsverket. I beredningen av ändringarna har ämbetsverket samarbetat med Trafikledsverket. Alla bilagor till föreskriften samt deras tekniska måttritningar har i huvudsak beretts som köpta tjänster.

Information om inledandet av föreskriftsprojektet, remissbehandlingen och utfärdandet av föreskriften ges på Transport- och kommunikationsverkets webbplats. Dessutom informeras de viktigaste intressentgrupperna inom vägtrafiken och den spårbundna stadstrafiken separat per e-post om de olika skedena i beredningen av föreskriftsprojektet.

Utkastet till föreskrift och den färdiga föreskriften har meddelats till Europeiska kommissionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och föreskrifter för informationssamhällets tjänster (tidigare 98/34/EG).

Utkastet till föreskrift skickades ut på extern remiss den 24 september 2024 så att remisstiden avslutades den 5 november 2024. Begäran om utlåtanden publicerades på lausuntopalvelu.fi samt på Transport- och kommunikationsverkets webbplats.

Remissrespons

Transport- och kommunikationsverket har fått tio utlåtanden om utkastet till föreskrift på extern remiss. Utlåtanden gavs av **Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf; Tampereen Raitiotie Oy; polisinrättningen i Sydvästra Finland; Helsingfors stad, stadsmiljösektorn, tjänsten för trafik- och gatuplanering; Åbo stad, Stadsmiljösektorn; Normiopaste Oy; Säkerhets- och kemikalieverket; Polisstyrelsen; en privatperson och Trafikledsverket.**

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf konstaterar i sitt utlåtande att det finns ett behov av att tydligare definiera vilket ljud som ska varna för en avgående/ankommande/förbipasserande spårvagn. Remissinstansen påpekar att detta inte nämns i det här förslaget, men att frågan har blivit alltmer aktuell i och med att spårtrafiken har utvidgats i Helsingfors och Tammerfors. Därtill har konceptet "shared space" medfört ännu fler utmaningar, då skyddsvägar har tagits bort. Därtill har spårvagnarna blivit allt tystare. Bristen på ljudsignaler innebär en stor trafikfara för personer med nedsatt syn eller blindhet. Därtill har även många andra, särskilt äldre personer och personer med kognitiva utmaningar, svårt att uppfatta när en spårvagn kör förbi med hög hastighet. Ytterligare reglering behövs, enligt rikssvensk modell.

I Sverige finns denna reglering redan. Remissinstansen hänvisar i sitt utlåtande till den svenska förordningen.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att det beaktar remissvaren, men att det inte är möjligt att avgöra ärendet i samband med föreskriften eller vid uppdateringen av den. Ärendet förutsätter sannolikt en mer omfattande bedömning och behandling samt eventuellt reglering på lagnivå.

Tampereen Raitiotie Oy framför som sin önskan i sitt utlåtande att man på längre sikt ska ge nationella anvisningar om banans märken med avseende på märkenas

syfte och principer för placeringen av märkena. Remissinstansen är nöjd över att de bokstäver som används i märkena grundar sig på det finska språket.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att det anser att Tampereen raitiotie Oy:s förslag till nationella anvisningar är bra. Ämbetsverket strävar efter att på längre sikt beakta förslaget i sitt fortsatta arbete.

Remissinstansen föreslår att varje hastighetsbegränsningsmärke inte behöver finnas som ett eget hastighetsspecifikt märke, utan att det skulle finnas ett exempel som i vägtrafiklagen. Detta gör det också möjligt att ändra hastigheten på växelns målhastighetsmärke i fortsättningen. I övrigt bör även detta märke R27_25_1 avbildas för hastighetsbegränsningarna 15–40.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att även om det på det sätt som beskrivs i vägtrafiklagen finns endast ett märke, så har varje märke i allmänhet presenterats och ritats separat i verkets föreskrift och dess bilagor. På så sätt erbjuds samtidigt märkestillverkare bilder på måtten. Ämbetsverket konstaterar att dessa märken konsekvent anges i bilagorna för alla olika hastigheter, även för märket för växelns målhastighet.

Remissinstansen föreslår dessutom att hastighetsbegränsningsmärkena inte separat särskiljer stigande och sjunkande hastighetsbegränsningsmärken och att de svart-gula märkena avlägsnas på grund av att de är svårare att upptäcka.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att det har observerats ett praktiskt behov av dessa stigande och sjunkande hastighetsbegränsningsmärken i vissa miljöer inom spårvagnstrafiken. Dessutom används för närvarande svart-gula märken som visar en sänkning av hastighetsbegränsningen till exempel på spårvagnslinjerna i Helsingfors, och därför avstår ämbetsverket åtminstone tills vidare från att avlägsna dessa märken från föreskriften. Färgsättningarna motsvarar märkena för hastighetshöjning och -sänkning i bilaga 4 till BOStrab. De observationer som remissinstansen lyft fram kan dock beaktas i det fortsatta arbetet i framtiden.

Polisinrättningen i Sydvästra Finland konstaterar i sitt utlåtande att polisinrättningen inte har något att anmärka på framställningarna.

Helsingfors stad, stadsmiljösektorn, tjänsten för trafik- och gatuplanering konstaterar i sitt utlåtande att märket (R20) som avslutar en låg kontaktledningssträcka har kritiserats för att vara ottydligt. Märket avviker från märket (R19) som inleder en låg kontaktledningssträcka endast i fråga om det siffervärde som anges på märket. Helsingfors stad föreslår att märkena ändras så att det är tydligare än i nuläget att en elsäkerhetsrisk som avviker från de övriga avsnitten börjar och upphör.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att märkena i fråga ändras så att de överensstämmer med förslaget. Till det R20-märke som anger att en låg kontaktledning upphör läggs tre ränder. På fordonssidan är motsvarande antal ränder fyra, men på spårsidan fattade man ett beslut om tre ränder för märkbarheten och att märket var så litet. Dessutom visas bilden grå i ett märke som anger att en låg kontaktledning upphör i enlighet med vägtrafiklagens märken. Siffervärdena på märket kan variera utifrån behovet från fall till fall. Om det finns behov av att anvisa en låg kontaktledning för fordonstrafiken, anges detta med märken enligt vägtrafiklagen.

Dnr TRAFICOM/163546/03.04.03.00/2024

Helsingfors stad föreslår dessutom i sitt utlåtande att man lägger till ett nytt märke som anger spårvagnens stopplats. Remissinstansen konstaterar att det finns ett behov av att definiera en lösning för att märka ut den planerade stopplatsen för spårvagnen som är användbar även i vinterförhållanden. Helsingfors stad föreslår ett vägmärke som anger en särskild stopplats och som genom Transport- och kommunikationsverkets beslut fogas till märkesserie R. Ett bra alternativ som förebild för ett finländskt märke är till exempel märke Sh7 som definieras i bilaga 4 till Tysklands förordning om byggande och användning av spårvägar (Verordnung den Bau und Betrieb der Straßenbahnen, BOStrab).

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att det understöder Helsingfors stads förslag om ett nytt märke som anger spårvagnens stopplats. Märket R31 som anger spårvagnens stopplats är avsett för att ange den exakta stopplatsen. Märket i fråga tillägnas i enlighet med det som framförts om märke Sh7 i bilaga 4 till BOStrab, men så att man i föreskriften håller sig till den finska bokstaven P.

Åbo stad, Stadsmiljösektorn konstaterar i sitt utlåtande att ändringarna och kompletteringarna i utkastet till föreskrift om trafikanordningar är nödvändiga och överensstämmer med målen. Ändringsutkastet behöver dock kompletteras ytterligare.

Remissinstansen föreslår att det behövs kompletteringar till märkesgrupp F i vägtrafiklagen. Den första kompletteringen är till återvändsvägmärket F24. I vägtrafiklagen anvisas en återvändsväg på huvudvägar, på sidogator samt att cykelvägen fortsätter efter återvändsvägen. Information om en gångled som fortsätter efter återvändsvägen saknas.

Dessutom bör märkesgruppen F50, rutt för vissa slag av fordon, kompletteras med ett märke som anger rutten för hästar. Likaså en tilläggsskylt med hästbild till märkesgruppen H12.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att det inte har befogenhet att utfärda föreskrifter om nya vägtrafikmärken, utan att verket i fråga om vägmärken endast har befogenhet att bestämma om tekniska frågor. Största delen av de föreslagna ändringarna är sådana att de borde regleras i vägtrafiklagen. Enligt 70 § 4 mom. i vägtrafiklagen får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått.

Normiopaste Oy tackar för möjligheten att ge ett utlåtande om utkastet till föreskriften om trafikanordningar. Remissinstansen konstaterar att den uppskattar att anvisningarna för vägmärkenas mått är mångsidiga och entydiga för att vägmärkena alltid ska förverkligas på ett enhetligt och lättbegripligt sätt inom föreskriftens hela giltighetsområde.

Remissinstansen fäster uppmärksamhet vid och föreslår tekniska ändringar av märkena C32_5_2, C35_5, F17, H2.2 och G1_2_2_3.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att alla föreslagna ändringar i föreskriften förverkligas.

Säkerhets- och kemikalieverket konstaterar i sitt utlåtande att det inte har något att uttala sig om i ärendet.

Polisstyrelsen konstaterar i sitt utlåtande att Polisstyrelsen har koordinerat de utlåtanden som begärts av polisen och bitt polisinsrättningarna ge ett utlåtande om utkastet till Polisstyrelsen för polisens gemensamma utlåtande.

Polisstyrelsen konstaterar att det i utlåtandena från polisinsrättningarna inte framkom något behov av att kommentera de föreslagna ändringarna eller tilläggen till föreskriften. I några utlåtanden konstaterades separat att övergångsperioden är tillräckligt lång. I ett utlåtande konstaterades att definitionerna i sig skapar förutsättningar för användning av trafikanordningar som kan observeras tillräckligt väl, men i praktiken finns det i olika områden rikligt med gamla märken med en svag bottenplatta, svag stolpe eller bristfällig placering i marken. Därför lyfter Polisstyrelsen fram vilka minimikrav som har ställts och hur genomförandet av dem övervakas i fråga om färger, reflektionsförmåga och tydlighet hos de märken som redan används, och konstaterar samtidigt att ärendet torde höra till Trafikledsverkets ansvarsområde.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att uppsättningen av vägmärken samt skötseln och reparationen av märkena hör till varje väghållares ansvar. Väghållare för landsvägarnas del är den NTM-central som ansvarar för trafiken, för gatornas del den berörda kommunen och för enskilda vägars del dess väghållare. Dessutom följs vägmärkenas skick och funktion upp för landsvägarnas del i NTM-centralernas regionala underhållsentreprenader. Anvisningar om hur märkena ska sättas upp finns i Trafikledsverkets anvisning om vägmärkens konstruktion och uppsättning, där även kraven på reflektionsfilm för olika märken och olika användningssituationer har fastställts.

I fråga om övervakningen konstaterar Transport- och kommunikationsverket att det enligt 181 § i vägtrafiklagen i första hand är polisens uppgift att övervaka att vägmärkena är lagenliga. Enligt 71 § 4 mom. i samma lag får polisen, eller den som har rätt att uppsätta trafikanordningar, dessutom avlägsna en trafikanordning som satts upp i strid med denna lag. Om polisen upptäcker ett vägmärke som inte överensstämmer med vägtrafiklagen eller som inte är ändamålsenlig, ska väghållaren meddelas om detta. Likaså om vägmärket är i så dåligt skick att det inte längre fungerar på avsett sätt, ska väghållaren meddelas.

En privatperson konstaterar i sitt utlåtande att det är viktigt att känna igen vägmärket för väjningsplikt, dvs. triangeln, även från baksidan, då märket är likvärdigt med dem som kommer från områden som inte är likvärdiga med vägar, såsom parkeringsplatser. Remissinstansen tillägger att märket även på grund av dessa mikrotrafikanter måste observeras i många korsningar. Remissinstansen föreslår att om det skulle finnas en gul kant på cirka fem centimeter runt märkets kant, skulle märket synas betydligt bättre än det nuvarande gråa märket.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att ärendet i fråga således är på lagnivå och bör avgöras i vägtrafiklagen, och tar inte ställning till ärendet i den föreskrift som är under beredning.

Trafikledsverket konstaterar i sitt utlåtande att det anser det nödvändigt att uppdatera föreskriften och har deltagit i beredningen av ändringarna i samarbete med Traficom. Dessutom föreslår Trafikledsverket i sitt utlåtande ännu några små tekniska preciseringar av föreskriften, samt i fråga om övergångsperioden att övergångsperioden fastställs så att den motsvarar vägtrafiklagen, dvs. den 1 juni 2030.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att det beaktar Trafikledsverkets förslag och gör de föreslagna ändringarna i föreskriften.

Ändringar och bedömning av föreskriftens konsekvenser

Ändringarna av trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått som görs i föreskriften är närmast smärre och av teknisk natur. Konsekvenserna av ändringarna på kundernas verksamhet beror på de tekniska förnyelser av trafikanordningar som genomförts i och med uppdateringen av föreskriften. I fråga om trafikanordningarna för spårvagnstrafiken är avsikten att utöver en reparation föreslå fyra nya vägmärken som preciseras i detaljmotiveringen till denna motiveringspromemoria och i bilaga 17 till föreskriften.

Föreskriften har små konsekvenser på verksamheten för tillverkare av trafikanordningar samt för företag som planerar trafikledning och som ska tillverka sina produkter i enlighet med kraven i den uppdaterade föreskriften. Övergången till nya typer av trafikanordningar kan orsaka mindre kostnader.

Föreskriften påverkar myndighetens verksamhet på så vis att alla väghållare i Finland i sina uppgifter bör agera i enlighet med kraven i den uppdaterade föreskriften.

Vägmärken, trafikljus och vägmarkeringar styr trafiken på ett etablerat sätt. De harmoniserade trafikanordningarna bedöms ha en koppling till trafiksäkerheten, som denna föreskrift kan påverka. Syftet med föreskriften är också att förtydliga verksamhetsmiljön.

Genom föreskriftens tekniska krav påverkar man trafikanordningarnas synlighet för väganvändarna. Att upptäcka trafikanordningar i rätt tid är en förutsättning för ett säkert beteende i trafiken.

Föreskriften bedöms inte ha konsekvenser för miljön, tillgängligheten eller jämlikheten.

Detaljmotivering

1 Föreskriftens tillämpningsområde

Föreskriftens tillämpningsområde utvidgades i samband med den senaste uppdateringen den 15 juni 2023 till att utöver övriga trafikanordningar även gälla trafikanordningar för spårvagnstrafiken.

Genom denna föreskrift meddelar Transport- och kommunikationsverket med stöd av 70 § 4 moment i vägtrafiklagen (729/2018) närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått. Verket fastställer dessutom föreskrifterna om trafikanordningar för spårvagnstrafiken samt deras mått och färger i bilaga 17 till föreskriften med stöd av 70 § 5 mom. i samma lag.

3 Vägmärken

3.1 Allmänna krav gällande konstruktionen på i vägtrafiklagen avsedda vägmärken

Vid den senaste uppdateringen av föreskriften den 15 juni 2023 tillades en ny punkt till om kraven för vägmärken med variabel information under punkt 3.1.1 Tillämpning av standard. I punkten föreskrivs att vägmärken med variabel information ska uppfylla kraven enligt standarden SFS-EN 12966 i den omfattning väghållaren fastställer.

Den senaste versionen av standarden SFS-EN 12966 (12966:2015 + A1:2018) är inte harmoniserad och därför följs den endast i den utsträckning som den inte strider mot den harmoniserade standarden.

CE-märkning kan för närvarande ges endast enligt SFS-EN 12966-1:2005 +A1:2009, som är en harmoniserad version.

Under föreskriftens punkt 3.1.2 Krav på filmkategori tillades en ny punkt om kraven för vägmärken med variabel information. I punkten föreskrivs att kraven på filmkategori gäller även ett vägmärke med variabel information om variationen har förverkligats mekaniskt (till exempel ett prismamärke) eller vägmärket är belyst inifrån (en ljuslåda). Kraven på filmkategori gäller inte vägmärken med variabel information som fungerar med självlysande teknik (till exempel LED-märken).

Under föreskriftens punkt 3.1.3 Materialet i vägmärkesskyltens botten tillades en ny punkt till om kraven för vägmärken med variabel information. I punkten föreskrivs att delen utanför märkesytan på ett vägmärke med variabel information som fungerar med självlysande teknik (till exempel ett LED-märke) ska vara mattsvart.

3.2 Mått på vägmärken enligt vägtrafiklagen

Vid den senaste uppdateringen av föreskriften den 15 juni 2023 tillades en ny punkt om mått för vägmärken med variabel information under punkt 3.2.2 Vägmärkenas måtttoleranser. I punkten föreskrivs att vägghållaren kan godkänna en större tolerans uppåt än den som nämns ovan för märkesytan på ett vägmärke med variabel information, om det är motiverat till exempel av skärmtekniska skäl. På ett vägmärke med variabel information kan även toleransdelen som hamnar utanför märkesytan vara större och på ett självlysande märke (till exempel ett LED-märke) får skärmytan vara av annan form än märkets märkesyta (till exempel ett runt eller trekantigt märke kan ha en fyrkantig skärm).

Under föreskriftens punkt 3.2.3 Bokstäver och spärrning på vägmärken tillades en ny punkt om måtten på vägmärken med variabel information. I punkten föreskrivs att kravet på typsnitt även gäller vägmärken med variabel information som har förverkligats mekaniskt. Typsnittet på ett vägmärke med självlysande teknik ska beroende på skärmtekniken vara så nära typsnittet för vägmärken som möjligt.

6. Trafikanordningar för spårvagnstrafiken

6.1 Vägmärken i märkesgrupp R som fastställts genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift med stöd av 70 § 5 mom. i vägtrafiklagen

Till föreskriften fogas utöver bilaga 17 en egen allmän föreskrift om andra än i vägtrafiklagen föreskrivna trafikanordningar för spårvagnstrafiken som fastställts genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift och som huvudsakligen är vägmärken.

Bilaga 17 till föreskriften innehåller dock vägmärken för märkesgrupp R samt märkenas färger och måttritningar. Punkt 6.1 i föreskriften innehåller också en hänvisning till föreskriftens bilaga 17.

Dessutom inkluderas i bilaga 17 till föreskriften i samband med den uppdatering som nu görs fem nya trafikanordningar för spårvagnstrafik, vilka är stoppmärke R30, R31 som anger växelns eftersträlvade närmandehastighet, R28 som avser växelns gränsmärke (målning på rälsen) och R29 som avser växelns gränsmärke (påle som monteras bredvid spåret) samt ett märke som anger spårvagnens stopplats. Dessutom görs en korrigerig av färgerna på vägmärke R5 Obligatoriskt att stanna. Korrigeringar och förtydliganden görs också på märkena R19 låg kontaktledning och R20 låg kontaktledning upphör.

Tabellbilagor till föreskriften

Tabellbilagorna till föreskriften preciseras med tekniska detaljer och kompletteras med tekniska föreskrifter som saknas.

I bilaga 4 Mått för vägmärken i märkesgrupp C i vägtrafiklagen görs flera kompletteringar och korrigeringar i fråga om förbuds- och begränsningsmärken i anslutning till fordonskombinationens största tillåtna massa samt korrigeringar i anslutning till hastighetsbegränsningarna.

I bilaga 7 Mått för vägmärken i märkesgrupp F i vägtrafiklagen görs flera korrigeringar och kompletteringar i fråga om informationsmärken som presenteras i bilagan.

I bilaga 8 Mått för vägmärken i märkesgrupp G i vägtrafiklagen kompletteras i fråga om informationsmärken för serviceanläggningar med avseende på måtten för tilläggsskyltarna H1 på informationstavlan för serviceanläggningar.

I bilaga 9 Mått för vägmärken i märkesgrupp H i vägtrafiklagen görs flera korrigeringar och kompletteringar i fråga om tilläggsskyltarna.

I bilaga 17 Vägmärken i märkesgrupp R och mått som fastställts genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift med stöd av 70 § 5 mom. i vägtrafiklagen preciseras rubriken så att den bättre beskriver innehållet i bilagan.

Föreskriftens ikraftträdande

I punkt 6 i föreskriften föreskrivs om tidpunkten för föreskriftens ikraftträdande.

Föreskriften beräknas träda i kraft den första februari 2025.

Kommunikation om föreskriften

Den färdiga föreskriften publiceras i Transport- och kommunikationsverkets föreskriftssamling på Finlex.fi och på Transport- och kommunikationsverkets webbplats. Intressentgrupperna informeras dessutom separat per e-post.

Övergångsbestämmelse och tillämpning

På föreskriften tillämpas en övergångsperiod så att de trafikanordningar som presenteras i föreskriften ska uppfylla kraven i föreskriften senast den 1 juni 2030.