

Yttrande över förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:XX) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler).

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har gett möjlighet att avge yttrande över rubricerade remiss.

VTI ser det som mycket positivt att det nu finns ett samlat dokument med föreskrifter och råd om egenskapskrav (byggregler) och gör bedömningen att dessa täcker in de mest väsentliga egenskaperna på ett godtagbart sätt. Skulle problem med tolkning och verifiering uppstå så är det viktigt att åtgärder vidtas skyndsamt, exempelvis att nytt underlag tas fram, så att föreskriften kan revideras.

VTI redogör i genomgången nedan för några utvalda paragrafer i föreskrifterna som vi anser behöver förtydligas och/eller skärpas.

2 Kap

Ballastmaterial 18-22§

Paragraferna bör utgå eftersom dessa endast anger vilka system för bestyrkande av överstämelse med deklarerade egenskaper på levererad ballast Trafikverket vill använda. Detta är en del i den kommersiella relationen mellan Trafikverket och leverantörerna och är inget som behöver regleras i föreskriften utan bör hanteras av Trafikverket. Systemen för bestyrkande av överstämelse med deklarerade egenskaper på levererad ballast har inget med bärförmåga eller beständighet av konstruktionerna att göra utan bestäms av vilka egenskapskrav Trafikverket ställer.

4 Kap

Utformning av vägmiljön 3-4§

Det är lovvärt att Transportstyrelsen i föreskriftsförslaget gällande utformning av gator och torg strävat efter att vända perspektivet och i första hand beakta gåendes och cyklisters behov istället för personbilstrafiken. De allmänna råden innefattar dock svepande ordalydelser som ”tillräckliga” och ”utan onödiga”. Det blir därmed svårt att följa upp och säkerställa uppfyllelsen av kraven. Det innebär att det finns en risk att kraven på sikt blir verkningslösa. För att undvika det behövs en ökad kunskap kring effektsamband, däribland påverkan på funktionaliteten av olika mått.

Material 5§

Rubriken Material på sid 21 föreslås ändras till Material och maskiner. Följaktligen bör det i 5§ då också stå ”De material och maskiner som används i en väg- eller bananläggning ska inte medföra oacceptabla miljö- och hälsorisker ...”

Ett förslag är också att i denna paragraf referera till regelverk kring väg- och banarbetares hälsa och säkerhet i samband med byggnad, drift, underhåll, etc.

Artrika miljöer

10§

I denna paragraf ställs krav på främjandet av mångfald av växter. Det bör också finnas en skrivning om att spridning av invasiva arter ska förhindras.

5 Kap

Det bör framgå i början på kapitel 5 om kraven för säkerhet vid användning av vägar enbart behöver gälla direkt efter vägens i idrifttagning eller om kraven ska gälla under hela brukstiden. Vissa egenskaper till exempel hinderfri höjd och bredd kommer vara desamma under brukstiden medan andra egenskaper kommer att förändras med tiden och med trafikbelastningen. I kapitel 2 paragraf 2 anges att vägkonstruktionen ska vara trafiksäker under hela den dimensionerande tekniska livslängden. Praxis är att bygga vägar så att de behöver underhållas under den dimensionerande tekniska livslängden för att vidmakthålla en trafiksäker standard. Motsatsen, att bygga så att inget underhåll behövs under den dimensionerande tekniska livslängden skulle bli väldigt kostsamt.

Vägytor

10§

Under Allmänna råd anges ett exakt värde på frigångshöjd (20 cm). Istället för ”frigångsvärde på 20 cm”, bör det stå ”frigångsvärde ned till 20 cm”.

11§

Krav på vägytans jämnhet bör definieras utifrån trafikklass och referenshastighet, och då inte bara för den nybyggda vägen utan även gränsvärden under vägens livslängd. I de allmänna råden anges endast tjällyft som orsak till ojämnheter. Det finns dock flera andra orsaker till att ojämnheter uppstår.

På flera ställen står ”största rekommenderade tjällyft”. Detta bör omformuleras för att inte kunna läsas som att tjällyft rekommenderas.

13§

Såsom påpekas i konsekvensutredningen (sid 50) är det sannolikt att även nivåskillnader under 60 millimeter riskerar att utgöra en säkerhetsrisk för fotgängare och cyklister och att en nollnivå därför bör eftersträvas. Vi föreslår därför en skarpare skrivning i de allmänna råden, så att detta förtydligas. Formuleringen skulle förslagsvis kunna ändras till: ”På cykelbanor bör skarpa lokala nivåskillnader i färdriktningen undvikas och de får inte överstiga 60 millimeter.”

Vidare skrivs också att ”Fasta hinder och oväntade nivåskillnader bör vara tydligt kontrastmarkerade eller belysta”. För att synas tydligt under dagtid, då belysning inte gör nytta, så bör hinder alltid vara kontrastmarkerade. Texten föreslås ändras enligt följande ”Fasta hinder och oväntade nivåskillnader bör vara väl synliga i både dagsljus och mörker, till exempel med hjälp av kontrastmarkering och belysning”

15§

I 15§ finns texten:

"Dock ska medelvärdet av friktionstalet vara minst 0,55 för

1. cirkulationsplatser, hållplatser, ramper och liknande trafikplatser,
2. gång- eller cykelbanor, samt
3. vägar eller vägsträckor som är avsedda för lägre hastigheter än 70 km/h."

Utifrån det underlag som redovisas för valt gränsvärde för medelvärdet av friktionstalet (VTI rapport 980) så vill VTI göra ett förtydligande. Det friktionstal som erhålls vid friktionsmätning är beroende av den hastighet som mätningen görs i. I VTI:s rapport visas att friktionen 0,5 vid mätning i 70 km/h motsvarar friktionen 0,55 vid mätning i 40 km/h. Texten i paragrafen förslås därför ändras enligt följande:

På ytor där mätning inte kan göras i 70 km/h utan istället görs i en hastighet av 40 km/tim ska medelvärdet vara minst 0,55. Detta gäller för

1. cirkulationsplatser, hållplatser, ramper och liknande trafikplatser,
2. gång- eller cykelbanor, samt
3. vägar eller vägsträckor som är avsedda för lägre hastigheter än 70 km/h."

Det kan möjligen finnas andra argument till att sätta kravet 0,55, men då måste dessa redovisas

16§

Under Allmänna råd föreslås en justering av texten enligt nedan

Den största ~~rekommenderade~~ förekommande tjällyftningen på en belagd gång- eller cykelbana bör ~~vara~~ understiga 100 millimeter

Sidoområden

30§

Under Allmänna råd står att "Bakom vägräcken kan oeftergivliga stolpar användas". Samtidigt gäller enligt 31§ att "Oeftergivliga föremål, inklusive väganordningar, ska inte placeras inom ett vägräckes arbetsbredd". Här bör möjligen ett förtydligande göras i 30§ då texterna eventuellt kan tolkas som motsägelsefulla.

35§

Det kan vara lämpligt att justera layouten så att det inte av misstag går att felaktigt läsa gällande avstånd som 1.8, 2.5 respektive 3.4 m.

42§

Det skrivs att "...dimensionerande fordon för räcken på upphöjda konstruktioner och i vägtunnlar är normalt bussar." Detta görs troligen för att klass H2 enligt EN1317-2:2010 exemplifierar provmetoden med en 13 tons buss. Ordet buss är dock inte entydigt. En modern tvåvåningsbuss kan väga 22-25 ton.

De räcken som avses är alltså inte dimensionerade för alla typer av bussar, utan för vissa fordon eller vissa bussar med en vikt upp till 13 ton.

48§

Det står ”... ska kunna ta hand om påkörningsenergin från en personbil som körs i vägens referenshastighet i 110 km/h vid påkörning rakt på eller på sidan ...”. Det kan inte vara korrekt att det står både referenshastighet och 110 km/h i samma mening, det bör vara antingen det ena eller det andra.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Avdelningschef Anita Ihs har varit föredragande. I handläggningen har också forskningschef Björn Kalman, forskarna Anna Niska, Olle Eriksson och Leif Sjögren samt forskningsingenjör Jan Wenäll deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör