

Konsekvensutredning - Framställan av förslag till nya trafikregler vid cykelöverfarter och på cykelbanor

1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

Kommuner, cykelorganisationer och enskilda har framfört att cykeln som transportsmedel bör prioriteras och då framförallt den cyklandes behov av ökad framkomlighet vid korsande av väg. Nuvarande trafikregler för obevakade cykelöverfarter har varit svåra att kommunicera till trafikanterna. Förare på körbanan har varit tvungna att bete sig på olika sätt gentemot cyklande och förare av moped klass II beroende på om det är sväng i korsning eller på sträcka. Cyklande och förare av moped klass II har haft svårt att kunna förutse hur fordonsförare på körbanan kan förväntas bete sig när de närmar sig en cykelöverfart. Vaghållare har också i flera fall valt att istället för markera en cykelöverfart lägga en annan färg på gatubeläggningen för att markera var cyklande bör korsa körbanan. Denna åtgärd saknar juridisk innebörd och bidrar enligt Transportstyrelsen uppfattning istället till en ökad otydlighet om vilka trafikregler som gäller på platsen. En av orsakerna till denna otydlighet är att samspelet mellan trafikplaneringen, trafikreglerna och väg- och gatuutformningen inte fungerat tillräckligt väl.

Vaghållningsmyndigheten kan med nuvarande regelverk genom lokala trafikföreskrifter öka framkomligheten för cyklande genom att besluta om väjningsplikt för fordon på körbanan gentemot cyklande och mopedförare som ska färdas ut på cykelöverfarten. För att undvika att de olika trafikantgrupperna har väjningsplikt mot varandra på cykelöverfarten krävs att vaghållningsmyndigheten dessutom beslutar att cyklande och förare av moped klass II inte ska ha väjningsplikt enligt 3 kap. 21 § trafikförordningen när de färdas ut på en väg från en cykelbanan. Dessa lokala trafikföreskrifter märks ut med vägmärken.

Målsättningen med föreslagna förändringar i lagstiftningen är dels att framkomligheten för cyklande och förare av moped klass II ska öka dels att trafikreglerna vid korsande av cykelbana och cykelöverfart ska bli tydligare samtidigt som trafiksäkerheten inte får eftersättas i någon nämnvärd grad.

2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

2.1. Alternativa lösningar och effekter om reglering inte kommer till stånd

Ett alternativ som finns inom befintlig lagstiftning är att meddela lokala trafikföreskrifter om väjningsplikt eller stopplikt med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 21 § trafikförordningen på cykelöverfarter eller platser som både är cykelbana och körbana.

Ett annat alternativ är att vägghållarna bygger cykelbanor till vilka körbanor för den övriga fordonstrafiken ansluter. En gata d. v. s väg slutar på den ena sidan av cykelbanan och en annan gata börjar på andra sidan av cykelbanan.

Ytterligare ett alternativ som övervägts är ändrade bestämmelser om väjningsplikt vid cykelöverfarter men oförändrade bestämmelser om hur och under vilka förutsättningar cykelöverfarter anordnas.

Om en reglering inte kommer till stånd har vägghållarna svårt att genom trafikregleringsmöjligheter till rimliga kostnader åstadkomma en ökad framkomlighet för cyklande och förare av moped klass II i huvudvägnätet för cykeltrafik.

3. Vilka berörs av regleringen?

Regleringen berör i stort sett samtliga trafikanter och de myndigheter som arbetar med dessa frågor.

4. Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

En översyn behöver genomföras av samtliga cykelöverfarter vilket kommer att innebära kostnader för främst kommunerna, men även för Vägverket för att ta ställning till om de ska tas bort eller finnas kvar. Transportstyrelsen bedömer att den vanligaste åtgärden kommer vara att ta bort obevakade cykelöverfarter som inte ingår i huvudnätet för cykel samt att fysiskt åtgärda kvarvarande cykelöverfarter i huvudnätet. För bevakade cykelöverfarter krävs inga andra åtgärder än att besluta om lokala trafikföreskrifter.

Samtliga kommuner som idag har anordnat cykelöverfarter kommer att behöva se över det framtida behovet av dessa. De cykelöverfarter som inte behövs måste tas bort till en kostnad av cirka 3-5000 kronor per cykelöverfart

De lokala trafikföreskrifter om cykelöverfarter som beslutas kommer att innebära kostnader på uppskattningsvis 10-70.000 kronor per plats beroende på vilken form av hastighetsdämpande åtgärd som väljs. De cykelöverfarter som idag uppfyller framtida krav på utformning och bedöms ska vara kvar behöver

märkas ut med vägmärke för cykelöverfart till en kostnad av cirka 2000 kronor per märke.

Lunds kommun har uppgett att en översyn över kommunens samtliga cykelöverfarter beräknas ta 4-5 månader och kosta ca 400.000 kronor. Kommunen har uppgett att de har ca 5-600 cykelöverfarter och att det vid en förändring skulle återstå ca 250-300 stycken. Att ta bort resterande cykelöverfarter utanför huvudcykelnätet beräknas kosta ca 300.000.

Göteborgs kommun har inventerat cykelöverfarter i ett visst område och funnit 287 stycken och av dessa har kommunen bedömt att det behövs åtgärder på 223 av dessa. Den vanligaste åtgärden för kommunen är att markera cykelöverfart (M16) och utmärka den med vägmärke. Utöver denna ändring krävs att flera vägmarkeringar tas bort och eller kompletteras med vägmärken.

Dessa åtgärder beräknas kosta ca 300 000 kr och för hela Göteborg uppskattas kostnaden bli uppemot 5 000 000 kronor.

Linköpings kommun har uppgett att kommunen har ca 75 korsningar mellan cykelbana och körbana där behovet av framkomlighet för cyklande och förare av moped klass II på cykelbanan bedöms vara högre framför trafiken på körbanan.

Att markera och märka ut dessa platser som cykelöverfarter (vägmarkering, stolpar och vägmärken) enligt förslaget beräknas kosta 3500-4000 kronor per plats

Att samtidigt bygga om dessa platser med nivåskillnad beräknas kosta 30.000-50.000 per plats. Linköping har uppgett att de har ett relativt litet antal cykelöverfarter som behöver tas bort till en kostnad på ca 3000-4000 kronor per cykelöverfart.

4.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

Alternativet med lokala trafikföreskrifter om väjningsplikt på platser som är cykelöverfart eller körbana och cykelbana samtidigt bedöms vara sämre. Det finns inga bestämmelser som reglerar utformningen av dessa platser, vilket i sådant fall enligt Transportstyrelsen mening skulle behövas med hänsyn till trafiksäkerheten.

Alternativet med att avsluta gata mot cykelbana bedöms innebära ännu sämre framkomlighet för fordonsförare på körbanan och kräver omfattande åtgärder avseende den fysiska planeringen, byggnationer och trafikreglering.

Alternativet att ändra bestämmelserna om väjningsplikt vid cykelöverfarter och att cykelöverfarter som idag får anordnas utan lokala trafikföreskrifter med krav på viss utformning innebär enligt Transportstyrelsens mening att det inte går att säkerställa en enhetlig och trafiksäker utformning av dessa.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Överensstämmelse med konventionen om vägtrafik, Wien den 8 november 1986 (SÖ 1989:1), och konventionen om vägmärken och signaler, Wien den 8 november 1986 (SÖ 1989:12).

Vägmärkningen för cykelöverfart (cycle crossing) finns återgiven i konventionen om vägmärken och signaler. Några motsvarande bestämmelser för reglering vid och utmärkning med vägmärke av cykelöverfarter finns inte upptagna i dessa konventioner. Det finns ingen EG-rättslig reglering på området.

6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Då det behövs tid till att se över och åtgärda platser där man även fortsättningsvis vill ha en cykelöverfart och ta bort de cykelöverfarter som inte behövs bör de föreslagna författningsändringarna inte träda ikraft förrän någon gång under hösten 2012.

Det finns behov av omfattande informationsinsatser gentemot allmänheten.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

En förändring av väjningsreglerna vid cykelöverfarter för cyklande, förare av moped klass II och övriga fordonsförare eller krav på lokala trafikföreskrifter bedöms inte få några effekter för företag.