

Förslag till nya trafikregler vid cykelöverfarter och på cykelbanor

Sammanfattning	3
Bakgrund.....	5
Bestämmelser vid cykelöverfarter	6
Beteende vid cykelöverfarter	7
Olycksstatistik.....	8
Väjningsplikt vid övergångsställe.....	9
Historik kring regelverket avseende väjningsregler i korsningspunkter mellan cykel och fordon på körbanan.....	9
Transportstyrelsens förslag	11
Referenser	15

Upphovsman (författare, utgivare)
Niclas Nilsson, trafik och vägenheten, vägtrafikavdelningen,

Dokumentets titel
Styrning av trafik med trafikregler och väg- och gatuutformning och väjningsregler mellan
cyklande och övriga fordonsförare

Huvudinnehåll

Denna promemoria utgör ett underlag för ställningstagande avseende förslag till ändring avseende väjningsplikten för cyklande och moped klass II på cykelöverfarter och cykelbanor. Transportstyrelsen ser med föreslagna ändring en ökad framkomlighet och tydlighet för cykeltrafiken vid cykelöverfarter. Det finns samtidigt en risk att antalet olyckor mellan bil och cykel kommer att öka. För att minimera denna risk krävs att trafikanterna informeras om förändringen och att samtliga korsningar mellan körbana och cykelöverfart ses över och åtgärdas enligt föreslagna ändringar.

Sammanfattning

Trafikreglerna i förhållande till vägutformningen i korsningspunkter mellan fordon på körbanan och cykel och moped klass II på en cykelöverfart eller som kommer från en cykelbana har inneburit en otydlighet för trafikanterna samt för polisen vid arbetet med regelefterlevnad. En av orsakerna till denna otydlighet kan bero på att samspelet mellan trafikreglerna och väg- och gatuutformningen inte fungerat tillräckligt väl. Om väghållaren ska kunna utveckla det hållbara transportsystemet måste utformning och trafikregler samverka och därigenom möjliggöra en ökad framkomlighet och säkerhet för cykeltrafiken. Fordonsförare och då särskilt bilförare, cyklister och förare av moped klass II gynnas av en gatuutformning som understödjer gällande trafikregler och förklarar vilket beteende som är lämpligt, då dessa trafikantgrupper består av personer med vitt skilda kunskaper om trafikregler och med olika åldrar och fysiska förutsättningar.

Syftet med de ändringar som föreslås i promemorian är att öka framkomligheten för cyklande och förare av moped klass II. Transportstyrelsen anser att en ökad framkomlighet och tydlighet för cyklande och förare av moped klass II kan uppnås genom att bestämmelserna för cyklande vid passage av körbana tydliggörs och förenklas. Genom att bestämmelserna för fordonsförare vid korsande av cykelöverfarter och cykelbanor blir enhetliga finns förutsättningar för en ökad regelefterlevnad. Förslagen bedöms också innebära sänkt framkomlighet för övriga förare vid cykelöverfarter. Transportstyrelsen gör bedömningen att en eventuell regelförändring kan komma att försämra trafiksäkerheten för cyklande och förare av moped klass II. Det finns även risk för att antalet påkörningar bakifrån ökar på fordon som stannat för att iakttä vājningsplikt vid cykelöverfarter.

För att så långt det är möjligt inte försämra trafiksäkerheten vid cykelöverfarter föreslår Transportstyrelsen nya bestämmelser som innebär att cykelöverfarter endast kan tillskapas genom lokala trafikföreskrifter och utmärkning med vägmarkering och vägmärke för cykelöverfart. En del av en väg ska kunna förklaras som cykelöverfart endast om den är bevakad eller har en viss utformning som gör att det inte är lämpligt att föra fordon i högre hastighet än 30 kilometer i timmen. På detta sätt kommer statusen på de cykelöverfarter som blir kvar att höjas och det blir också möjligt att påverka utformningen av dessa.

Med föreslagna ändringar blir det tydligare för cyklande och mopedförare att de har väjningsplikt när de kommer in på en väg från en cykelbana och markering för cykelöverfart saknas.

Idag finns cykelöverfarter på en stor mängd platser med olika utformning och koppling till cyklandes och mopedförares behov av framkomlighet. Behovet av en cykelöverfart och vägutformningen på platsen där det ska finnas en cykelöverfart behöver ses över och åtgärdas genom hastighetsdämpande åtgärder innan regeländringen träder i kraft. Transportstyrelsen gör också bedömningen utifrån erfarenheterna från den tidigare ändringen av väjningsreglerna vid övergångsställen att det kommer att krävas informationsinsatser gentemot trafikanterna.

Bakgrund

Bestämmelser för trafik på väg och i terräng finns i trafikförordningen (1998:1276) och i föreskrifter som meddelats med stöd av den. I vägmärkesförordningen (2007:90) finns bestämmelser om anvisningar för trafik på väg och i terräng genom vägmärken, vägmarkeringar och andra anordningar. Dessa sätts bland annat upp för att ge upplysningar till trafikanterna, varna för faror i trafiken och märka ut trafikregler i bland annat trafikförordningen eller föreskrifter som meddelats med stöd av trafikförordningen. Vägmärken och vägmarkeringar som sätts upp för att märka ut en föreskrift med vissa särskilda trafikregler ska spegla innehållet i dessa föreskrifter. En vägghållare kan däremot inte sätta upp vägmärken eller vägmarkeringar i syfte att vissa trafikregler ska gälla.

Innehållsligt går trafikförordningen och vägmärkesförordningen i huvudsak tillbaka på konventionen om vägtrafik, Wien den 8 november 1968 (SÖ 1989:1), och konventionen om vägmärken och signaler, Wien den 8 november 1968 (SÖ 1989:2). Vägmarkeringen för cykelöverfart (cyclist crossings) finns återgiven i konventionen om vägmärken och signaler. Trafikregler som anknyter till cykelöverfarten finns återgivna i konventionen om vägtrafik. I konventionerna finns varken vägmärke för cykelöverfart eller trafikregler för cykelöverfart motsvarande de som föreslås i denna promemoria.

Det har kommit till Transportstyrelsens kännedom att kommuner och trafikanter upplever nuvarande trafikregler i korsningspunkter mellan cykeltrafik och övriga fordonstrafik som komplexa och svårtolkade. Med cykeltrafik menas i denna promemoria även förare av moped klass II

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. Vägghållare 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.

Nollvisionen förutsätter att platser där oskyddade trafikanter på ett planlagt sätt korsar väg ska hastighetssäkras till 30 kilometer i timmen. Transportstyrelsens förutsätter till en följd av föreslagna ändringar att denna utgångspunkt även ska gälla för cyklande vid cykelöverfarter.

Detta nås genom att korsningspunkten mellan en cykelöverfart och körbanan är utformad så att fordonen på körbanan inte håller en hastighet över 30 kilometer i timmen. Utformningsmässigt föreslås att cykelöverfarten i första hand är nivåskiljd från körbanan och i samma nivå som anslutande cykelbana. Att skilja cykelöverfarten i nivå gentemot körbanan ökar enligt rapporten från Lunds tekniska högskola, bilisternas väjningsbeteende. Cykelöverfarter, som inte kan hastighetssäkras på detta sätt, bör utformas på något annat sätt så att det framgår att cykelöverfarten inte är lämplig att korsa i högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

Föreslagna ändringar innebär att en cyklist eller förare av moped klass II alltid kan utgå ifrån att den har väjningsplikt när den kommer in på en väg ifrån en cykelbana och det inte finns en cykelöverfart. Om det finns en cykelöverfart har cyklande eller mopedföraren inte väjningsplikt, men ska enligt förslaget sakta ned och ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig överfarten.

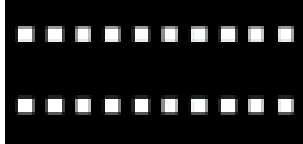
Om väghållaren ska kunna utveckla det hållbara transportsystemet måste utformning och trafikregler tillsammans möjliggöra en ökad, säker och attraktiv cykling. Fordonsförare är i behov av en gatuutformning som överensstämmer med de regler som förklarar vilket beteende som är lämpligt, då dessa består av personer med vitt skilda kunskaper om trafikregler och med olika åldrar och fysiska förutsättningar.

Bestämmelser vid cykelöverfarter

Enligt 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner är en cykelöverfart en del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering. En cykelöverfart är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av polisman och i annat fall obevakad. En cykelöverfart kan inte förekomma längs en cykelbana utan endast för att korsa banan.

Cykelöverfart anges enligt 4 kap. 8 § vägmärkesförordningen med vägmarkering M16, *cykelöverfart*.

M16 Cykelöverfart



Markering för cykelöverfart som består av kvadrater med mellanrum som är lika långa som kvadratens sida.

Något vägmärke för cykelöverfart finns inte.

Trafikregler som rör cykelöverfarter finns i trafikförordningen.

Enligt 6 kap. 6 § trafikförordningen ska cyklande eller förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart ta hänsyn till fordon som närmar sig överfarten och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.

Enligt 3 kap. 60 § trafikförordningen ska en förare vid ett bevakat övergångsställe lämna gående som på rätt sätt gått ut på övergångsstället möjlighet att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman. En förare som efter att ha svängt i en korsning ska passera ett bevakat övergångsställe ska köra med låg hastighet och har väjningsplikt mot gående som på rätt sätt har gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. Skyldigheten gäller även mot cyklande och förare av moped klass II vid bevakade cykelöverfarter.

Enligt 3 kap. 61 § trafikförordningen har en förare vid ett obevakat övergångsställe väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. En förare som närmar sig en obevakad cykelöverfart, ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten. En förare, som ska köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning ska passera en obevakad cykelöverfart, ska köra med låg hastighet och lämna cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten tillfälle att passera.

En förare som närmar sig ett övergångsställe eller en cykelöverfart ska enligt 3 kap. 62 § trafikförordningen anpassa sitt körsätt så att föraren inte tvingas stanna på övergångsstället eller överfarten.

Beteende vid cykelöverfarter

Rapporten ”Utformning och trafikregler för cykeltrafik” från Lunds tekniska högskola visar att bilförare i snitt väjer för 40 % av de cyklande vid obevakade

cykelöverfarter och att väjningsbeteende gentemot cyklande är tre gånger så stort då hastigheten hos biltrafiken är under 30 km/tim jämfört med när den är över 40 km/tim. Majoriteten av bilförarna väjer enligt fältstudier mot cyklande då överfarten är upphöjd. Upphöjd cykelöverfart och väjningslinje före cykelöverfarten påverkar bilförarnas väjningsbeteende positivt. Vid cirkulationsplatser visar studier att bilisternas väjningsbeteende gentemot cyklande på cykelöverfarter generellt är sämre vid utfart än vid infart mot cirkulationsplatsen. Cykeltrafikanternas situation idag är inte helt olik den situation som gällde för gående vid övergångsställen innan regeländringen år 2000. Bilisternas väjning varierar mellan 20 och 80 % och denna variation gör att det finns anledning att misstänka att cyklandes säkerhetssituation påverkas negativt av cykelöverfarter och att en förändring av reglerna till att bilförare får väjningsplikt mot cyklande på cykelöverfarter som för gående på övergångsställen kan innebära ett ännu större säkerhetsproblem än idag. (Jonsson. L, Hydén C 2005).

Olycksstatistik

Mellan åren 2003 och 2007 omkom 159 cyklister och mer än 15.000 skadades så svårt att de vårdats minst ett dygn på sjukhus. Cykling är med fler än 3 000 svårt skadade per år det färd sätt som genererar näst flest svårt skadade efter de som färdats i personbil. Att gå eller cykla var under 2007 ungefär fem gånger så farligt som att åka bil. (SIKA 2008:27).

Ca 70 % av de cyklande omkommer vid kollision med en bil eller ett annat motorfordon. Typiskt sett farliga platser är där cykelbanan korsar en körbana. Av dödsolyckorna sker 11 procent på signalreglerad överfart och 24 procent på markerad överfart. För cyklande i tätort är skaderisken dubbelt så hög på ett obebakt överfartsställe som på ett bebakt överfartsställe (VTI-meddelande 928).

Risken för cyklande att komma till skada eller dödas i kollision med motorfordon är möjligen något större på obebakt cykelöverfart jämfört med passageplats i plan utan cykelöverfart (i tätort). Däremot är det en något lägre risknivå på signalreglerad överfart än vid plats med hastighetsgräns till 30 km/tim samt passage genom cirkulationsplats (VTI-notat 58 2001).

Nedanstående utdrag från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) visar skadade cyklister efter år och svårhetsgrad vid cykelöverfarter. 2003 - 30/6 2009.

Antal av OlycksId	År								Totalt
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Skadegrad									
Död	1	2	1	2	2	2		10	
Svårt skadad	35	30	34	38	31	31	10	209	
Lindrigt skadad	203	207	227	187	203	287	118	1432	
Totalt	239	239	262	227	236	320	128	1651	

Väjningsplikt vid övergångsställe

År 2000 infördes i trafikförordningen väjningsplikt för fordonsförare mot gående vid övergångsställen. Som en följd av detta togs ett antal övergångsställen bort eller åtgärdades med hastighetsdämpande åtgärder. Syftet med väjningsregeln var främst att öka de gåendes framkomlighet.

Den nya regeln gav en ökning av antalet lindrigt skadade gående med 15-20 % och antalet svårt skadade 5-10 %. Därutöver skadades dubbelt så många i motorfordon än tidigare, främst då ett motorfordon iakttagit väjningsplikten och blivit påkört bakifrån av ett annat motorfordon (VTI-rapport 579).

Enligt Vägverkets trafiksäkerhetsenkät från 2008 svarade var tredje person att bilarna sällan stannar när de ska gå över gatan på ett övergångsställe (VV 2008:114).

Historik kring regelverket avseende väjningsregler i korsningspunkter mellan cykel och fordon på körbanan

I vägtrafikförordningen (1951:648) reglerades användningen av cykelbanor enbart utifrån att trafikanten skulle använda cykelbanan till höger i färdriktningen. När det gällde gående reglerades i stort sett bara föräres skyldigheter vid övergångsställen.

I vägtrafikkungörelsen (1972:603) tillkom bestämmelserna om att en förare som korsar en gångbana ska lämna företräde åt gående (80 §).

I början av 80-talet gjordes en större översyn av vägtrafikkungörelsen som resulterade i en förordning (1985:380) om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603) som trädde i kraft den 1 april 1986. Nu infördes en skyldighet att lämna företräde åt gående när man förde fordon på gångbana, inte bara korsade den. Vid den tidpunkten hade intresset för cykling ökat markant vilket också

medförde andra nya bestämmelser i vägtrafikkungörelsen, bland annat att fordonsförare på körbanan nu även skulle visa särskild aktsamhet mot cyklande på bevakade och obevakade cykelöverfarter. Detta hade tidigare endast gällt mot gående vid bevakade och obevakade övergångsställen. Därutöver tillkom regler om stannande och parkering vid eller på cykelöverfarter som innebar att fordonsförare fick samma förpliktelser gentemot cyklande vid cykelöverfarter som mot gående vid övergångsställen.

Såvitt Transportstyrelsen erfarit var intentionerna i de föreslagna ändringarna i vägtrafikkungörelsen att ge prioritet åt cyklande. Detta avspeglas också i författningstexten (83 §), men samtidigt behölls den väjningsplikt som gällde från cykelbana in på väg (39 §). Detta vållade en hel del problem när det gällde hur bestämmelserna skulle tillämpas. Trafiksäkerhetsverket föreslog i samband med detta också ett nytt vägmärke för cykelöverfart, men av bland annat kostnadsskäl infördes inte vägmärket i den då gällande vägmärkesförordningen (1978:1001).

I samband med arbetet med trafikförordningen som ersatte vägtrafikkungörelsen den 1 oktober 1999 väcktes frågan om att ändra väjningsreglerna vid övergångsställen. Utgångspunkten för detta var att öka framkomligheten för gående. Den 1 maj 2000 infördes därför väjningsplikt för fordonsförare vid övergångsställen i trafikförordningen.

I detta sammanhang övervägdes även att ändra bestämmelserna vid cykelöverfarter, men det ansågs dock från trafiksäkerhetssynpunkt inte lämpligt att införa väjningsplikt mot cyklande och moped klass II som korsar en väg på en cykelöverfart. Detta främst på grund av att cyklande och moped klass II färdas med en betydligt högre hastighet än gående.

Transportstyrelsens förslag

Förslag:

Bestämmelserna om cykelöverfarter i trafikförordningen ändras så att:

- väjningsplikt införs för förare som korsar en cykelöverfart.
- väjningsplikt inte ska gälla för cyklande och förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart.
- cykelöverfarter får beslutas genom lokala trafikföreskrifter under förutsättning att de har en viss utformning eller är bevakade.
- bestämmelserna om hur cyklande eller förare av moped klass II ska bete sig innan de färdas ut på en cykelöverfart ändras så att de ska sakta ned och ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig överfarten.

Skälen för Transportstyrelsens förslag

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att det finns förutsättningar för att skapa en enhetlig och tydlig reglering av trafiken i korsningspunkten mellan körbana och cykelöverfart som också medger en ökad framkomlighet för cyklande som korsar en väg. Att införa väjningsplikt för fordonsförare på körbanan mot cyklande som är ute på cykelöverfarten eller på väg ut på densamma från en cykelbana och samtidigt införa regler som säger att cyklande inte har väjningsplikt när de cyklar ut på en cykelöverfart bör kunna åstadkomma detta. Med denna utgångspunkt ser Transportstyrelsen det som lämpligt att reglerna i 3 kap. 21 och 61 §§ i trafikförordningen ändras.

Enligt bestämmelserna i 3 kap. 21 § trafikförordningen har cyklande väjningsplikt när han eller hon kommer in på en väg från cykelbana. Detta gäller även om den cyklande färdas ut på en cykelöverfart. Denna reglering ger förhållandevis låg framkomlighet för cyklande när de ska korsa en väg med icke ringa trafik. För att öka framkomligheten för cyklande som färdas ut på en cykelöverfart bör väjningsplikten för cyklande tas bort genom ett nytt tredje stycke i 3 kap. 21 § enligt vilket väjningsplikt inte gäller cyklande och förare av moped klass II som ska korsa en körbana eller cykelbana på en cykelöverfart.

Bestämmelserna i 3 kap. 61 § reglerar fordonsförarens beteende på mot cyklande och förare av moped klass II vid obebakade cykelöverfarter. För att åstadkomma en ökad framkomlighet för cyklande och förare av moped klass II på cykelöverfarter som beskrivits ovan föreslår Transportstyrelsen att bestämmelserna 3 kap. 61 § trafikförordningen ändras så att bestämmelserna ändras så att väjningsplikt införs mot cyklande och förare av moped klass II vid obebakade cykelöverfarter.

Som en följd av de föreslagna ändringarna i 3 kap. 21 § och 61 § bör även bestämmelserna i 6 kap. 6 § om hur cyklande och mopedförare ska bete sig då de färdas ut på en cykelöverfart ändras så att de blir mer lika de bestämmelser som gäller för gående som ska gå ut på ett övergångsställe i 7 kap. 4 § trafikförordningen. Transportstyrelsen föreslår 6 kap. 6 § ändras så cyklande eller förare av moped klass II innan de färdas ut på en cykelöverfart ska sakta ned och ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig överfarten. Den föreslagna lydelsen är bättre anpassad till att cyklande och moped klass II i denna situation inte längre har väjningsplikt och beskriver mer tydligt hur dessa ska bete sig vid cykelöverfarter för att olyckor ska kunna undvikas.

Beslut om cykelöverfarter genom lokala trafikföreskrifter

Enligt Transportstyrelsens uppfattning spelar utformningen av cykelöverfarten en avgörande roll för förståelsen och efterlevanden av trafikregleringen. Transportstyrelsen anser också att bör säkerställas att cykelöverfarter med de nya väjningsreglerna får en sådan utformning att olycksrisken inte ökar och att konsekvenserna av en olycka blir så små som möjligt. För att uppnå detta bör den faktiska hastigheten vid en obebakad cykelöverfart inte överstiga 30 kilometer i timmen.¹

Med hänsyn till de risker som kan befaras med föreslagna ändringar är Transportstyrelsen av den uppfattningen att det bör krävas beslut om lokala trafikföreskrifter om att en plats ska vara cykelöverfart för att uppnå ovanstående. Transportstyrelsen föreslår därför att det i 10 kap. 1 § andra stycket 4 trafikförordningen införs ett bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om att en viss plats ska vara cykelöverfart. Transportstyrelsens föreslår också att det införs en ny paragraf, 10 kap. 9 a §, enligt vilken en plats får förklaras som cykelöverfart endast om den är avsedd att användas av cyklande och förare av moped klass II för att korsa en körbana eller cykelbana och är utformad så att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än 30 kilometer i timmen eller är bevakad.

¹ Jämför prop.1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället sid 30 ff*

Med en noggrann planering om vilket behov av cykelöverfarter som finns och krav på utformning som säkerställer att hastigheten hos fordon är låg bör en tydlig, enhetlig och tillräckligt säker korsningspunkt mellan cykelöverfart och körbana kunna skapas. Transportstyrelsen anser dock att det kan behövas ytterligare riktlinjer om hur cykelöverfarter lämpligen bör utformas. Det bör därför övervägas om det inte borde införas ett bemyndigande för Transportstyrelsen i 13 kap. 7 § trafikförordningen att meddela riktlinjer med närmare bestämmelser om när en plats får förklaras vara cykelöverfart.²

Förslag:

Att det införs ett vägmärke för cykelöverfart.
--

Skälen för Transportstyrelsens förslag

Skälet för detta är att det klart och tydligt måste framgå att det är en cykelöverfart och var den är belägen. Det är särskilt viktigt till följd av föreslagna väjningsregler att trafikanterna uppfattar att det är en cykelöverfart. Då markeringen inte syns om det är snö måste det finns ett märke som anger var cykelöverfarten är belägen

Det märke Transportstyrelsen i första hand föreslår har en utformning som liknar märket för övergångsställe. Fördelarna med detta är att de flesta trafikanter redan känner till vägmärket och vilka regler som är förknippade med ett märke av sådan symbolik, utformning och färgsättning. Då märket för övergångsställe återfinns i Wienkonventionen gör Transportstyrelsen bedömningen att även utländska fordonsförare bör kunna förstå märket.

Transportstyrelsen har tagit fram två alternativa utformningar till detta märke.

² Transportstyrelsen har i sin redovisning av regeringsuppdraget (N2009/364/TR N2006/4069/TR) om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet föreslagit ett sådant bemyndigande beträffande motorväg, motortrafikled, gångfartsområde och tätbebyggt område.

Förslag:

Ett tillägg görs i 3 kap. 59 § trafikförordningen som innebär att en förare som ska korsa en cykelbana har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II på cykelbanan.

Skälen för Transportstyrelsens förslag

Enligt 3 kap. 59 § trafikförordningen ska på cykelbanor cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare. Enligt Transportstyrelsens mening innebär den nuvarande lydelsen tolkningssvårigheter huruvida denna regel även gäller fordonsförare som korsar en cykelbana. Transportstyrelsen anser att så behöver vara fallet. Transportstyrelsen föreslår därför att ett nytt stycke införs i 3 kap 59 § enligt vilket en förare som ska korsa en cykelbana har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II på cykelbanan.

Referenser

Gustafsson S, Thulin H (2003) *Gående och cyklister – exponering och skaderisker i olika trafikmiljöer för olika åldersgrupper. Resultat från TSU92– åren 1998–2000*, VTI meddelande 928

Jonsson. L, Hydén C (2005) *Utformning och trafikregler för cykeltrafik*, Lunds Tekniska Högskola Institutionen för trafik och samhälle

Konventionen om vägtrafik, Wien den 8 november 1968 (SÖ 1989:1)

Konventionen om vägmärken och signaler, Wien den 8 november 1968 (SÖ 1989:2)

Ljungdahl L, Thulin H, (2001) *Antal olyckshändelser i trafiken - risker på gång/cykelöverfarter* VTI-notat 58

Statens institut för kommunikationsanalys (2007) *Vägtrafikskador 2007*, 2008:27

Vägverket, (2008) *Resultat från 2008 års trafiksäkerhetsenkät*. Publikation 2008:14

Författningsförslag**Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276)**

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
3 kap.	
<p>21 § En förare som från en väg kör in på en annan väg som är huvudled, motorväg eller motortrafikled och där accelerationsfält saknas, har väjningsplikt mot fordon på den väg föraren kör in på. Väjningsplikten gäller dock inte där föraren kommer in på huvudleden, motorvägen eller motortrafikleden utan att byta körfält. En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg</p> <ol style="list-style-type: none">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,3. från en cykelbana, en gångata, ett gångfartsområde eller från terräng, eller4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana. <p>En förare har dessutom väjningsplikt mot fordon på en körbana när föraren kommer in på den från en vägren eller från en sådan cykelbana som är en del av vägen.</p>	<p>21 § En förare som från en väg kör in på en annan väg som är huvudled, motorväg eller motortrafikled och där accelerationsfält saknas, har väjningsplikt mot fordon på den väg föraren kör in på. Väjningsplikten gäller dock inte där föraren kommer in på huvudleden, motorvägen eller motortrafikleden utan att byta körfält. En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg</p> <ol style="list-style-type: none">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,3. från en cykelbana, en gångata, ett gångfartsområde eller från terräng, eller4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana. <p>En förare har dessutom väjningsplikt mot fordon på en körbana när föraren kommer in på den från en vägren eller från en sådan cykelbana som är en del av vägen.</p> <p><i>Väjningsplikten enligt 1 stycket gäller inte cyklande och förare av moped klass II som ska korsa en körbana eller cykelbana på en cykelöverfart.</i></p>

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
3 kap.	
<p>59 § På cykelbanor ska cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare</p>	<p>59 § <i>En förare som ska korsa en cykelbana har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II på cykelbanan.</i></p> <p>På cykelbanor ska cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare</p>

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>61 § Vid ett obehakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just <i>skall</i> gå ut på övergångsstället. En förare som närmar sig en obehakat cykelöverfart, skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten. En förare, som ska köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning skall passera en obehakat cykelöverfart, skall köra med låg hastighet och lämna cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just skall färdas ut på cykelöverfarten tillfälle att passera.</p>	<p>61 § Vid ett obehakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just <i>ska</i> gå ut på övergångsstället.</p> <p><i>Vid en obehakat cykelöverfart har en förare väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som färdats ut på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.</i></p>

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
6 kap.	
<p>6 § Cyklande eller förare av moped klass II som skall färdas ut på en cykelöverfart skall ta hänsyn till fordon som närmar sig överfarten och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.</p>	<p>6 § <i>Cyklande eller förare av moped klass II ska innan de färdas ut på en cykelöverfart sakta ned och ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig överfarten.</i></p>

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
10 kap.	
<p>1 § Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng.</p> <p>De särskilda trafikreglerna får gälla följande. [---]</p> <p>3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt miljö känsligt område inom tätbebyggt område ska vara miljözon.</p> <p>4. Att en viss plats ska vara cirkulationsplats.</p> <p>5. Att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.</p> <p>[---]</p>	<p>1 § Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng.</p> <p>De särskilda trafikreglerna får gälla följande. [---]</p> <p>3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt miljö känsligt område inom tätbebyggt område ska vara miljözon.</p> <p>4. Att en viss plats ska vara cirkulationsplats <i>eller cykelöverfart.</i></p> <p>5. Att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.</p> <p>[---]</p>

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
Saknar motsvarighet	<i>9 a § En plats får förklaras som cykelöverfart endast om den är avsedd att användas av cyklande och förare av moped klass II för att korsa en körbana eller cykelbana och är utformad så att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än 30 kilometer i timmen eller är bevakad.</i>

Förslag till ändring i förordning om vägtrafikdefinitioner (2001:651)**Nuvarande lydelse****2 §**

Beteckning	Betydelse
Cykelöverfart	En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering. En cykelöverfart är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad

Föreslagen lydelse**2 §**

Beteckning	Betydelse
Cykelöverfart	<i>En plats som enligt lokal trafikföreskrift ska vara cykelöverfart och som anges med vägmarkering eller vägmärke.</i> En cykelöverfart är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad.

Förslag till ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)**Nuvarande lydelse****2 kap. 6 §**

Märke

Saknar motsvarighet

Närmare föreskrifter

Föreslagen lydelse**2 kap 6 §**

Märke

Närmare föreskrifter



B8 Cykelöverfart

Märket anger en cykelöverfart. För fordonsförare är vid bevakade cykelöverfarter 3 kap. 60 § och vid obevakade cykelöverfarter 3 kap.61 § trafikförordningen tillämpliga. För cyklande och förare av moped klass II som ska färdas ut på cykelöverfarten är bestämmelserna i 6 kap. 6 § trafikförordningen tillämpliga.

Övriga förslag

Alt 1



Alt 2



Nuvarande lydelse
4 kap. 8 §Markering
M16 CykelöverfartNärmare föreskrifter
Saknar motsvarighet**Föreslagen lydelse**
4 kap. 8 §Markering
M16 CykelöverfartNärmare föreskrifter
*Markeringen anger en cykelöverfart, och är utförd där märke B8
cykelöverfart, är uppsatt.*