

# Juridisk fördjupning: Regelverk med anknytning till demonstration ”Säkra byggplatsutfarter”

Cykelpassager är målade med vita fyrkanter i vägen och ska användas för att korsa en cykelbana eller en väg. Det finns bevakade och obevakade cykelpassager. En cykelpassage är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad, se 2 § förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.



Figur 1. En obevakad cykelpassage och byggutfart vid Korsvägen, Göteborg

Om en lastbil befinner sig ute på vägen och ska svänga in på byggutfarten ska föraren ge cyklister tillfälle att passera. Cyklisterna har dock fortfarande väjningsplikt mot lastbilsföraren. Båda har således skyldigheter mot varandra. Om lastbilsföraren ska köra ut från byggutfarten gäller utfartsregeln, dvs cyklister från båda håll har företräde.

Väjningspliktmärken upplyser om väjningsregler (2 kap. 6 §). För cykelöverfart finns väjningspliktmärket B8 *cykelöverfart*.



Fig: B8

I vägmärkesförordningen finns det även regler för vägmärkingar (4 kap.). Både cykelpassage och cykelöverfart ska ha vägmärkingen M 16 *cykelpassage eller cykelöverfart*. En cykelöverfart ska dessutom ha M 14 *väjningslinje*.



Fig: M 14



Fig: M 16

Trafiksignaler är t.ex. flerfärgssignaler. Flerfärgssignaler utgörs av fordonssignaler, cykelsignaler och gångsignaler. Fordonssignaler gäller för förare av fordon, cykelsignaler gäller för cyklister och gångsignaler för gående. Finns det både fordonssignaler och cykelsignaler gäller cykelsignaler framför fordonssignaler för cyklister. På en tilläggstavla kan det vara angivet att en fordonssignal eller en cykelsignal även gäller för gående (3 kap. 2 §).

### 1.1.1 ITS

Intelligenta transportsystem (ITS) är ett samlingsnamn för informationsteknik som används för att skapa ett bättre informationssystem. För att få till ett gemensamt internationellt trafikspråk arbetar EU med gemensamma regler för ITS. Detta sker genom det så kallade ITS-direktivet<sup>1</sup>. En målsättning med ITS-direktivet är att så många slutanvändare/trafikanter som möjligt ska nås av relevant och tillförlitlig trafikinformation. ITS-direktivet ser att detta kan lösas på många olika sätt t.ex. genom radiomeddelanden, appar i mobiltelefonen och Internet. Men inom ITS används också omställbara vägmärken och skyltar för att nå ut med information till trafikanter. Det kan handla om elektroniska skyltar som informerar om köbildning, antalet lediga parkeringsplatser eller varnar för olycka. ITS-direktivet förutsätter

---

<sup>1</sup> Europaparlamentet och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

att det finns en nationell accesspunkt i varje land som samlar och tillgängliggör data. I Sverige är det Trafikverket som är accesspunkten.

Det finns flertalet delegerade akter kopplat till ITS-direktivet som anger hur detta ska förverkligas. Av intresse för vårt arbete är främst Akt C – *Vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation*.<sup>2</sup> I akten anges bl.a. att viss universell trafikinformationstjänst ska hantera information om t.ex. oskyddad olycksplats, tillfällig hal vägbana, nedsatt sikt och tillfälligt vägarbete och sprida informationen till berörda. Informationen kan komma både från det offentliga och det privata. Utmaningen med vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation är att flera insamlingspunkter saknar en exakt triggerpunkt/brytpunkt. När blir t.ex. en sammanstötning en olycka? Hur definieras nedsatt sikt och när upphör nedsatt sikt. Hur mycket dimma krävs exempelvis?

### 1.1.2 Vägar och gators utformning (VGU)

Trafikverket ger ut en publikation som heter *Vägar och gators utformning*.<sup>3</sup> I boken ges detaljerade anvisningar för hur vägar och gator ska utformas. När Trafikverket bygger vägar och gator ska anvisningarna följas. För en kommun är anvisningarna frivilliga att följa. I VGU ges anvisningar för hur cykelpassager och cykelöverfarter ska utformas t.ex. utifrån materialval. Förenklat gäller att cykelpassager i regel inte kräver någon särskild utformning. Cykelöverfarter behöver däremot en särskild utformning för att t.ex. få ner hastigheten på platsen. I VGU finns även anvisningar för omställbara vägmärken.

Utmaningen för vårt projekt är att VGU riktar sig mot utformningen av vägar och gator som är permanenta medan en cykelpassage vid en byggutfart är kortvarig och försvinner när bygget är klart.

### 1.1.3 Trafikanordningsplan (TA-plan)

En trafikanordningsplan (TA-plan) innehåller fakta om ett vägarbete och hur det ska märkas ut. För att sätta ut, underhålla eller ta bort vägmärken och skyddsanordningar vid vägarbeten krävs tillstånd av väghållaren. TA-planer har utvecklats som ett arbetssätt mellan den som bygger och väghållaren för att dokumentera och nå en överenskommelse om hur vägarbetet ska gå till på ett säkert sätt. En TA-plan ska visa hur olika trafikanter riskfritt ska kunna passera vägarbetet. Under handläggningen kan handläggaren diskutera alternativa lösningar med utföraren, vilket är ett sätt att lyfta frågan om säkra passager vid byggutfarter.

Problemet med byggutfarter är att de inte alltid uppfyller kriterierna för ett vägarbete och därför inte hamnar i den ordinarie processen med TA-planer.

---

<sup>2</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentet och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universell trafikinformation för användare.

<sup>3</sup> Publikation 2022:001 – 2022:003 Vägar och gators utformning (VGU)



Figur 2. En bevakad cykelpassage och byggutfart vid Korsvägen, Göteborg. Här syns bl.a. vägmärkena A22 varning för flerfärgssignal och A40 varning för annan fara och tilläggstavlan T22 med texten byggtrafik.

Den som cyklar ska följa polisman/vakts tecken eller i andra hand trafiksignaler. Om en lastbil befinner sig ute på vägen och ska svänga in på byggutfarten ska föraren ge cyklister tillfälle att passera under förutsättning att cyklisten på rätt sätt kört ut i cykelpassagen dvs kört mot grönt. Detta gäller även om lastbilen har fått grönt ljus i sin korsning att köra in.

Cykelöverfarter är målade med vita fyrkanter i vägbanan och har ett eget vägmärke. De ska användas för att korsa en cykelbana eller en väg. Cykelöverfarter kräver också någon form av hastighetssänkande åtgärd t.ex. en upphöjning eller ett gupp. Syftet är att få ner hastigheten till under 30 km/timme för övrig trafik.



Figur 3. En cykelöverfart vid Delsjövägen i Göteborg. Här syns bl.a. vägmarkering M17 farthinder, vägmarkering M14 väjningslinje och M16 cykelöverfart

#### 1.1.4 Konventionen om vägmärken och signaler, Wien den 8 november 1968

Trafik är internationell och sker över landsgränser. För att den internationella trafiken ska fungera behöver alla förare förstå samma språk. En stoppskylt behöver t.ex. se likadan ut i alla länder för att inte missförstånd ska uppstå. Det gemensamma språket för vägmärken och signaler skapas i Konventionen om vägmärken och signaler, Wien, den 8 november 1968 (SÖ 1989:2). Konventionen är utgiven av UNECE, FN:s ekonomiska kommission för Europa.

Konventionen gäller stat – stat och inte stat – medborgare. För att en enskild person ska bli bunden av reglerna för vägmärken och signaler behöver Sverige införa ett eget regelverk. Konventionen innebär också att när Sverige inför sitt eget regelverk behöver Sverige vara lojal mot innehållet i konventionen. Konventionen har införts i svensk rätt genom vägmärkesförordningen (2007:90).

Om konventionen inte reglerar ett visst vägmärke finns det i och för sig inget som hindrar att Sverige har ett eget nationellt vägmärke. Ett exempel på sådant nationellt vägmärke är avfartsnummer (trafikplatsnummer) längs motorvägar. Liknande skyltar förekommer dock i andra länder inom EU.