



Datum

2021-01-15

Vår referens

Malin Andersson

Utredare

Malin.andersson3@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Utredning rörande utmärkning av yta som omfattas av parkeringsförbud i anslutning till vägkorsning TN-2019-3017

Sammanfattning

Tekniska nämndens trafikutskott beslutade den 16 december 2019, § 52, att uppdra åt förvaltningen att, på prov, i området Solbacken under perioden april–september 2020 märka ut yta som omfattas av parkeringsförbud i anslutning till vägkorsning. Föreliggande ärende utgör en återrapporering av genomfört test. Till grund för beslutet låg nämndinitiativ från ledamöter tillhörande Socialdemokraterna och Liberalerna.

Avsikten med testet har varit att tydliggöra den generella bestämmelsen som finns i 3 kap. 53 § punkt 2 trafikförordningen (1998:1276). Testresultatet påvisar förvisso att utmärkning genererar en minskning i antalet överträdelse. Den gynnsamma effekten är dock så liten att det inte kan anses försvarbart ur kostnadssynpunkt att tillämpa metoden. Det finns inte heller belägg för att allmänheten har svårt att förhålla sig till regeln i dag sett till antalet anmärkningar. Därtill saknas det strikt sett lagstöd för denna form av utmärkning, vilket därför medför att utmärkningen riskerar att undergräva intentionen med trafikförordningens generella bestämmelser liksom skapa förvirring bland trafikanterna. Förvaltningens förslag är att istället utreda vägkorsningar med hög andel anmärkningar och motverka eventuell otydlighet i dessa med befintliga metoder.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att med godkännande lägga genomförd utredning till handlingarna, samt

att uppdra åt förvaltningen att med justering av befintliga vägmärken tydliggöra parkeringsförbudets omfattning i särskilt drabbade vägkorsningar, då i de fall behov av detta bedöms föreligga

Beslutsunderlag

- Nämndinitiativ rörande utmärkning av yta som omfattas av parkeringsförbud i anslutning till vägkorsning
- §53 TRU 191216 Nämndinitiativ rörande utmärkning av yta som omfattas av parkeringsförbud i anslutning till vägkorsning
- G-Tjänsteskrivelse TN 210126 Utredning rörande utmärkning av yta som omfattas av parkeringsförbud i anslutning till vägkorsning
- Utredning avseende utmärkning av yta som omfattas av parkeringsförbud i anslutning till vägkorsning

Bakgrund

Uppdrag

Socialdemokraterna respektive Liberalerna inkom med ett nämndinitiativ angående utmärkning av den generella trafikregeln gällande förbud att stanna och parkera i anslutning till korsning i 3 kap, 53 §, punkt 2 i trafikförordningen. Tekniska nämndens trafikutskott beslutade 2019-09-04 att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram förslag på lämpliga vägkorsningar, samt förslag på lämplig testperiod, för genomförande av provmarkering.

Förvaltningen föreslog delområdet Solbacken som lämpligt för studien där alla korsningar inom området ska provmarkeras med utmärkning för stannaförbud 10 meter från korsning. Tidsramen föreslogs vara från april och sex månader framåt. Tekniska nämnden biföll förslaget och gav förvaltningen i uppdrag att utforma lämpliga vägmarkeringar för studiens ändamål och genomföra denna under beslutad tidsperiod.

Tidigare undersökningar

Tidigare studier av liknande natur i Malmö, Stockholm och Göteborg har påvisat att metoden är problematisk av ett flertal skäl, trots att det i vissa fall inneburit en minskning av felparkeringar. Metoden har antingen varit förknippat med höga kostnader eller förvirrat trafikanter då regeln uppfattas inkonsekvent.

Trafikregeln idag

Statistik för överträdelse i Malmö stad visar att allmänheten inte har några större problem att förhålla sig till trafikregeln idag. Det var 1319 anmärkningar som utfärdades med anledning av parkering inom förbud i anslutning till vägkorsning under mars månad år 2020 för hela Malmö kommun. I jämförelse var antal överträdelse knutet till ej betald taxa 5490. Flest överträdelse sker i Malmös avgiftsbelagda områden, där vägmärken för parkering är placerade med hänsyn till regeln, vilket gör att förbudet redan är implicit markerat. Överträdelse kan generellt härledas till hög parkeringsbelastning och platsbrist.

Lagstiftning

Trafikförordningens generella bestämmelser råder för hela landet med syfte att skapa en nationell enhetlig tydlighet gentemot trafikanterna. Det saknas stöd i Trafikförordningen för att markera generella bestämmelser som återfinns i 3 kap. 53 §. Trafikregler som väghållare är ansvariga för att märka ut återfinns i 10 kap 13 §. Väghållare får inte markera väg på sådant sätt att det skapar förvirring för vägmärkens betydelse eller vilka trafikregler som gäller då det bryter mot vägmärkesförordningen. Nya typer av vägmarkering måste därför först godkännas av Transportstyrelsen.

Studiens genomförande och resultat

Studiens val av område och metod

Undersökningen genomfördes i det avgiftsfria området Solbacken. Då avgiftsbelagda områden redan har vägmärken som är placerade med hänsyn till förbudet ansågs inte ytterligare markering tydliggöra mer än vad befintliga vägmärken redan gör, vilket skulle få konsekvenser för den mätbara effekten av studien. Bedömningen var därför att ett avgiftsfritt område var lämpligast.

För motsvarande 6 månaders period, från 1a april till 1 november 2019, utfärdades 234 överträdelser kopplat till felparkering i korsning i Solbacken, per månad 39 överträdelser. Dock var 68% av dessa utfärdade under matchtid på närliggande stadion när gatorna är överbelastade långt över sin kapacitet. Felparkeringarna är alltså till större delen kopplade till platsbrist. Om dessa räknas bort är det kring 12 anmärkningar per månad som potentiellt är ett resultat av att individer haft svårt att bedöma avståndet i korsningen.

I vägmärkesförordningen finns ingen markering som motsvarar utmärkning av den generella trafikregeln. Det finns i dagsläget en vägmärkning i vägmärkesförordningen för stannaförbud, den gula M21 heldragna linjen. Någon annan vägmärkning, bortsett från vägmärke om stannaförbud, finns inte i regelverket. Vägmärkingen M21 heldragen gul linje är därför den vägmärkning som användes i studien, då detta är mest korrekt utifrån befintligt regelverk och också är nödvändigt ur igenkänningssynpunkt hos trafikanterna

Studiens resultat

Under testperioden sjönk andelen till i genomsnitt 1 anmärkning per månad. Men vid platsbesök fanns det ändå fall där fordon parkerat på vägmärkingen. Det fanns också ett flertal platser där lövfall täckt markeringarna och gjorde dem svåra att se och platser där markeringen redan hunnit försvinna på grund av pågående vägarbete. Markering med gul linje M21 för stannaförbud har dock tydligt genererat en minskning i antal fordon som parkerar inom förbudet.

Studiens kostnad

Studiens totalkostnad efter slutförande är 60 000kr, då genomfördes studien med icke-permanent markering. För konsekvent genomförande med mer permanent markering uppskattas en kostnad av ca 90 000 per delområde. Utöver detta tillkommer förväntat underhåll av 10% av kostnaden per år efter genomförandet, inte inkluderat kostnader för återställande vid ombyggnation eller extra renhållning vid täckt mark.

Utvärdering av eventuell implementering av metoden

Kostnad i relation till behov och gynnsamma effekter

Behovet av markering av regeln bedöms som obefintligt mot bakgrund av statistiken.

Överträdelserna är relativt få, och majoriteten är knutna till platsbrist. För applicering i Malmös mer centrala delområden, dit tillräknas 40 stycken, är kostnaden för permanent genomförande kring 3 680 000kr med underhåll på 10%, motsvarande ca 300 000kr per år.

Underhållskostnaden inkluderar inte återställande av markering som försvunnit vid arbete på väg

eller extra renhållning vid täckt mark. Markering på kommunövergripande nivå är därför en kostsam lösning med liten gynnsam effekt.

Kostnaden för att punktmarkera specifika korsningar med hög andel anmärkningar är av naturliga skäl mindre. I regel har dessa korsningar kring 10 anmärkningar på en månad. Dock är problemkorsningar med denna statistik belägna inom områden där det är reglerat med avgift. Förbudet är därför redan implicit markerat med hjälp av vägmärken. Överträdelser kan som tidigare nämnt i de flesta fall kopplas till platsbrist, inte svårigheter att förstå regeln. Åtgärder för tydliggörande anses därför inte vara i linje med orsaken.

Slutsats och förvaltningens förslag

Det är tveksamt om metoden är förenlig med Trafikförordningen. De generella bestämmelserna bygger på nationell enhetlighet, vilket inte är förenligt med lokala variationer i förhållningssätt. Det finns inte stöd i lagstiftning, vilket normalt sätt krävs, för att använda vägmarkeringen på detta sätt. Det är uttryckligen inte tillåtet att använda vägmarkeringar på ett sätt som skapar förvirring hos trafikanter enligt vägmärkesförordningen.

Storskalig tillämpning minskar risken för förvirring hos trafikanter men är då förenad med avsevärda kostnader, vilket inte anses motiverat utifrån det obefintliga behovet av förtydligande. Punktinriktad markering är rimligare utifrån kostnad, men skapar då mer förvirring bland trafikanterna. Oavsett tillämpning blir förhållningssättet till den generella bestämmelsen i trafikförordningen inkonsekvent över kommungränser.

Det är svårt att försvara varför denna generella regel ska märkas ut men inte övriga generella regler i trafikförordningen alternativt varför en korsning märks ut och inte en annan. Ökande begäran av markering av generella bestämmelser i trafikförordningen riskerar att skapa växande kostnader över tid.

Metoden är även sårbar för täckt mark och kan därför bli ineffektiv under de delar av året som påverkas av snö eller lövfall. Vidare riskerar den ständigt att förvanskligas vid vägarbeten. Det är då förenat med extra kostnader att renhålla och återställa vägmarkeringen.

För punktreglering av vissa vägkorsningar med hög andel anmärkningar ser inte förvaltningen hur markering med M21 är mer effektiv än befintliga metoder. Om anmärkningarna kan härledas till att korsningen är svårtolkad bör första åtgärd vara att justera vägmärken på platsen, ändra utformningen eller förtydliga med ytterligare vägmärke.

Förvaltningen föreslår därför en översyn av vägkorsningar med hög andel anmärkningar för att utreda orsaken. Åtgärder kan sedan vidtas för att motverka otydligheten med mer välkända metoder som inte är förenat med olovlig myndighetsutövning samt tidigare nämnda ökade kostnader och risker.

Ansvariga

Tobias Nilsson Avdelningschef

Anna Bertilsson Direktör