



Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

20 januari 2022

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?



Cykelfrämjandet har sedan 1934 arbetat på olika sätt för att få fler människor att uppleva den frihet och de positiva effekter som det är att cykla, bl.a. en bättre hälsa. Oavsett om det handlar om att cykla på sin fritid eller som ett sätt att ta sig till skola eller arbete.

De senaste åren har vi arbetat mer för att påverka myndigheter, väghållare som Trafikverket och våra kommuner så att de börjar se på cykeln som ett eget trafikslag. Något som de genom åren har gjort och gör för bilen.

Jämför man trafikregler och vägmärken som finns för bilen mot vad som finns för cykel hittar man snabbt skillnader i synsättet. Ett exempel är att reglerna ger möjligheter för en väghållare att tvinga cyklister att cykla i vänstertrafik.

Syftet med dokumentet är att väcka frågor, tankar och vara ett underlag som kan användas för diskussioner utifrån titeln - Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Detta så att fler människor väljer att cykla mer, året om. Detta skulle få en mycket stor effekt på våra städer mot ett mer hållbart och miljövänligt samhälle.

*Fotografiet är vid Gamla stan i Stockholm 1946.
Fotograf: Lennart af Petersens. Stockholms stadsmuseum .*





Cykeln och cyklisten
som utgångspunkt.



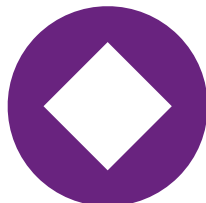
Få fart på
cyklandet.



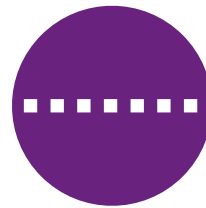
Cyklistens trafikregler.



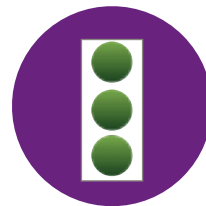
Tydlighet innebär
ansvar.



Fler vägmärken
för cyklister.



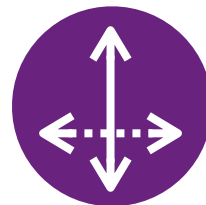
Vägmarkeringar för cykel.



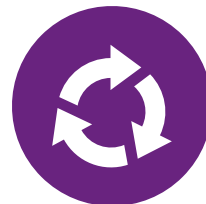
Trafiksignaler
och cyklister.



Cykel vs Bil.



Korsande av



Cykel i rondeller
och ...

Sammanfattning

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Att sätta sig in i och ibland tolka vad som de skrivna orden innebär är inte lätt när det gäller trafikregler. Detta ska då vid utformningen av en plats omsättas till något som cyklister ser och tolkar så att de uppträder på ett sätt som andra trafikanter förutsätter. Det handlar om det viktiga samspelet mellan olika trafikanter.

De som vill tränga in i de regler som styr detta kan börja läsa;

VÄGLAG (1971:948)

FÖRORDNING (2001:651) OM
VÄGTRAFIKDEFINITIONER

TRAFIKFÖRORDNING (1998:1276)

VÄGMÄRKESFÖRORDNING (2007:90)

PLAN- OCH BYGGLAG (2010:900)

Dessutom har Transportstyrelsen tagit fram ett antal **Föreskrifter och Allmänna råd** som mer i detalj anger vad som gäller för;

- TSFS 2019:74 - Vägmärken och andra anordningar
- TSFS 2010:171 - Vägmarkeringar
- TSFS 2014:30 - Trafiksignaler

Från den 1/2 2022 kommer det nya regler från Transportstyrelsen som ytterligare betonar vilken hänsyn som väghållarna ska göra för bl.a. cyklister, de s.k. **Byggreglerna**. "Gator och torg ska utformas och möbleras utifrån gåendes och

cyklandes behov" som finns i 4 kap. 4 §.

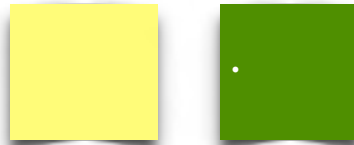
Åklagarmyndigheten har tagit fram ett **RättsPM** om vad de anser kring cykel som också är intressant.

På nätet finns det information på några platser. **Transportstyrelsens** hemsida. En tjänst på nätet där man hittar det mesta inkl rättsfall är **Lagen.nu** där det är lättare att bläddra bland trafikreglerna än på Regeringens hemsida.

Trafikverket har i sina råd och krav för hur gator och vägar ska utformas, **VGU** också omsatt reglerna till hur de ska utformas.

I detta dokument har vissa trafikregler tagits med som har lagts in på gula plattor. Står det finns det i originalparagrafen text som har utlämnats då detta inte har någon påverkan på den text som har tagits med.

Text som är på gröna plattor är våra förslag på regel som man kan diskutera kring.



Vi har inte tagit med det regeringen har pekat ut som Transportstyrelsen ska utreda under 2022;

- Cykling mot enkelriktning.
- Undantag från stopplikht vid röd signal när cyklisten gör en högersväng.
- Allgrönt för cyklister.

- Alternativ till 1,5-metersregeln vid omkörning av cyklist.

- Cykling i bredd.

Det vi har tagit med har också hämtat inspiration på vad de har gjort för att gynna cyklandet i andra länder.

Detta dokument är kopplat till den punkten i Transportstyrelsens uppdrag där det ingår att se om det finns andra ändringar av trafikregler som kan medföra att andelen trafikanter som reser med cykel kan öka.

Om du som läser detta hittar någon som du har synpunkter eller reflektioner på får du gärna återkoppla detta till oss. Det kan vara andra regler som vi inte har med, något som vi har glömt eller något som du är fel.

Frågor, synpunkter kan ni framföra till

Rune Karlberg

rune.karlberg@cykelframjandet.se

telefon 070-602 33 35

Cykelfrämjandets riksstyrelse som ligger bakom detta dokument.

Det har kommit till efter dialoger och inspel från några kommuner, myndigheter och vår styrelse som har varit under 2021.

Cykelhälsningar

Per Hasselberg

Ordförande



101

Cykeln och cyklisten som utgångspunkt.

Cykeln ett eget trafikslag?

Vad innebär detta och hur viktigt är detta?

Cykeln drivs av den kraft som cyklisten ger via tramporna. Utvecklingen av antalet eldrivna cyklar är i sin linda men ökningen sker mycket snabbt. I Nederländerna är var fjärde cykel som säljs en elcykel.

Den elcykelpremie som fanns i Sverige 2018 utnyttjades av nästan 90000 personer. De fick upp ögonen för de fördelar då uppförsbackar blev ett minne blott och de kom fram till jobbet utan att bli alltför svettig.

Med en vanlig cykel innebär alla stopp en uppoffring för att komma upp i fart igen. Att behöva stanna är ibland en orsak till att det finns cyklister som istället väljer att framföra sin cykel i strid mot trafikreglerna.

Om trafiksignalen växlar till rött kan de cykla vidare om trafiken medger detta. De risker med att bl.a. åka fast vägs mindre än den uppoffring det är att behöva stanna och starta igen.

Cykling zick-zack mellan bilar är av samma skäl eller att man cyklar på fel sida eller genar i en korsningen då detta är den kortaste vägen.

RÄTTIGHET OCH SKYLDIGHET

Det kan aldrig vara en cyklists rättighet att få göra detta. Men det måste vara en skyldighet för de som utformar den miljö som är för cykel att

den blir så att cyklister uppträder på ett naturligt och konsekvent sätt så att avarterna minimeras.

Detta är det viktigaste punkten så att en ökad cykling också leder till en cykelkultur som förstärker bra och motarbetar dåliga beteenden bland cyklister.

Cykelbar hastighet

En 2-hjulig cykel måste hålla en minsta hastighet om cyklisten ska kunna hålla balansen. Detta påverkas också av cyklistens ålder.

Där cyklister måste svänga behöver radien vara så stor > 5 m för att inte hastigheten och balansen ska påverkas. Är radien för liten är risken att cyklisten kommer att gena om det går.

Minsta kontakten mot underlaget

En cykel har den minsta kontaktytan mot körbanan genom sina cykeldäck. Ytan är mindre än vad två skor eller var fyra bildäck har.

Lägg till att det är muskelkraften som för cykeln framåt så kan minsta grus i en sväng eller snö och is som underlag göra att cyklisten kör omkull. Detta finns det svart och vitt på i den officiella olycksstatistiken där singelolyckor med cykeln har ökat istället för minskat genom åren.

Cyklar är olika

På samma sätt som att det finns motorfordon av olika längd, bredd och vikt som påverkar hur en gata eller korsning måste utformas så finns

samma utveckling för cykel. Lådcyklar, gods-cyklar, med släpkärra, tandemcyklar m.m.

Varje typ har sina egna krav på samma sätt som bilar har på hur trafikmiljön måste utformas för att passa dom.

För biltrafiken används körspårmallar för att säkerställa att ett visst fordon kommer fram när den svänger. Samma möjligheter finns också för cykel.

SYNEN PÅ VÄGMÄRKEN

Den förordningen om vad som gäller för våra vägmärken kom 20017. I inledningen finns en paragraf som på ett mycket bra sätt anger den syn som en väghållare behöver utgå från vid utformningen av en gata eller korsning.

Vägmärken och andra anordningar skall tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik.

Vägmärken och andra anordningar skall vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för.

De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter. Särskild hänsyn skall tas till barn, äldre och funktionshindrade.

Vägmärkesförordningen 1 kap 3 §

HUR SER EN CYKLIST UT?

Bilar kan man dela in i olika grupper som kan användas för att beskriva en situation som man vid utformningen behöver utgå från men detta är mycket svårare att göra för gruppen cyklister.

I rapporten **”Formspråk i gång- & cykelpassager”** som Lars Ahlman skrev 2001 åt Sveriges Kommuner och Regioner har han i inledningen beskrivit problematiken med trafikregler och cyklister på ett mycket bra sätt.

FORMSPRÅKET GÖR REGLERNA BEGRIPLIGA

”Är de regler som idag gäller för cyklister, och i förhållande till denna trafikantkategori, verkligen adekvata och tydliga med tanke på möjligheten att kommunicera dem.

Därmed ställs också frågan vilken grad av trafiksäkerhet man kan uppnå under sådana förhållanden.

Många olika regler gäller beroende på situation samtidigt som gruppen ”cyklister” inte är homogen, utan består av personer med olika utbildning och mognad inom trafikområdet.

Att alltför många cyklister dessutom framför fordonet i hastigheter som överskrider den lämpliga när man korsar en gata, understryker bara behovet av entydiga regler för vad som gäller för och i förhållande till cyklister.”

Det kan knappast skrivas på ett bättre sätt. Hur en plats utformas eller inte utformas påverkar hur trafikregler uppfattas och hur det viktiga samspillet mellan olika trafikanter fungerar. När det inte fungerar blir det trafikolyckor.

Här ligger det en stor utmaning för Transportstyrelsen som är vår regelmyndighet att trafikreglerna får en sådan formulering och tydlighet så att dess syfte tolkas på samma sätt av de som utformar våra vägar, väghållarna och cyklisterna.



Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?



101

Få fart på cyklandet

Bilen som jämförelse

När biltrafiken började öka i Sverige från 50-talet följde olika trafikregler och vägmärken med i samma takt. Allt för att bilister skulle komma fram snabbt, smidigt och säkert i trafiken. Motorvägen blev den högsta nivån på de vägtyper som då togs fram för detta.

Trafikverket införde begreppet - **Snabba cykelstråk** redan 2014 och den finns med i den Cykelstrategi som regeringen presenterade 2017.

SNABBA CYKELSTRÅK

För att få en ökning av cyklandet behövs en funktionell infrastruktur för cyklister som kopplar ihop olika målpunkter i samhället. **Snabba cykelstråk** blir en viktig åtgärd för att olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt.

Stråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet. Detta ska förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet. Detta kan samtidigt få fler att börja cykla och i så fall uppstår den även positiva effekter på bland annat hälsa och miljö.

Om man jämför med vad som gäller för att kunna bygga en motorväg finns det fler regler som styr detta. Grunden är att den kräver en lokal trafikföreskrift. Med stöd av en sådan kan andra regler kopplas till den för hur den måste se ut.

Med motorvägen som exempel finns det något som skulle kunna tillämpas för ett **Snabbt cykelstråk** ?

1- Det behövs ett vägmärke som talar om för cyklisten att hen färdas på en cykelväg som har det syftet och där cyklisten har företräde framför anslutande cykelbanor eller gator. Se förslag på ett sådant vägmärke på sidan 23.

2- Genom att införa krav på en lokal trafikföreskrift kan man koppla andra regler som berör utformningen. Ett exempel är när cykelöverfart infördes togs det fram ett nytt vägmärke och krav på hastighetssäkring, upphöjning som har gjort att de är utformade på samma sätt oavsett var de är byggda.

3- Finns det krav på utformningen som bredder, separering av gående och cyklister, vad gäller vid passage av gator utifrån andemeningen i cykelstrategin skulle det sätta större krav och öppna upp för cykelvägar som utgår från cyklistens behov.

Idag kan kommuner söka och få bidrag enligt stadsmiljöavtalet med 50 % för att bygga en cykelväg. Det finns inget krav på hur cykelvägen då måste se ut. Men om staten ger ett högre bidrag kopplat till **Snabba cykelstråk** är det rimligt att det ställs krav på så att utformningen motsvarar andemeningen i cykelstrategin för **Snabba cykelstråk**.

På 70-talet kunde kommuner få upp till 85 % som bidrag för att bygga om stadskommunala vägar. Det blev en låg kostnad för en kommun men samtidigt fanns det krav på hur de vägar som fick bidraget skulle utformas då de granskades centralt av dåvarande Vägverket.

En viktig del var att de skulle klara en framtida biltrafik. Samma sak är viktigt om cykeltrafiken skulle öka som följd av **Snabba cykelstråk** så att de idag byggs för att klara en ökad cykeltrafik och inte utifrån de behov man ser idag.

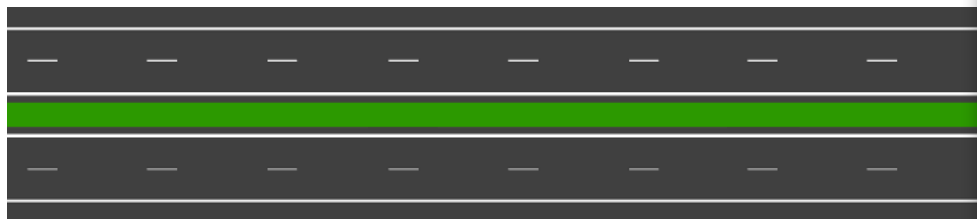
Nästa sida visar de vägmärken och regler som finns för en cykelbana och en motorväg där man kan ställa sig frågan.



Om liknande regler finnas för ett snabbt cykelstråk, skulle detta få ingen, liten eller stor effekt på cyklandet.

Motorväg = En väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara motorväg och som är utmärkt med vägmärke för motorväg

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner



Märket anger banor som är delade genom vägmarkering, skiljeremsa eller liknande i en del för gående och en del för cyklande.

Cykelbana = En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II

9 kap. 1 § På en motorväg gäller följande.

1- Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma. Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg.

2- Fordon får inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen.

10 kap. 7 § En väg får förklaras för motorväg eller motortrafikled endast om den

1- är fri från korsningar i samma plan med andra vägar, och

2 fordon inte lämpligen kan föras in på eller ut från vägen annat än vid vägens ändpunkter eller vid särskilt anordnade på- och avfartsvägar.

För att förklaras för motorväg skall vägen dessutom

1. vara uppdelad i två körbenor, en för trafiken i vardera riktningen, och

2. ha körbenorna skilda genom en skiljeremsa eller på något annat sätt.

Trafikförordning (1998:1276)

Holland som förebild

Vill man studera hur infrastrukturen som har gett ett ökat cyklande ser ut finns det ingen bättre plats än att bege sig till Holland. De har ett tydligt nationellt regelverk som gör att cykelbanorna ser ut på samma sätt oavsett vilken stad man är i. Den rödaktiga asfalten ger en mycket tydlig trafikmiljö både för cyklister med också för bilisterna. Exempelen är från Groningen som nu har en cykelandel över 60 %. Där använder man vägmarkeringar utan att ha krav på vägmärke som för väjningsplikt som i Sverige.





Cyklistens trafikregler.

Cykeln som fordon

Cykeln räknas om ett fordon varför cyklisten ska följa de regler som finns i Trafikförordningen som att visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller m.fl.

Uppträda så att man inte i onödan hindrar eller stör annan trafik. Visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen. Följa det som vägmärke, vägmarkering eller trafiksignal avser.

Cyklister ska anpassa avståndet till ett framförvarande fordon så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. När en förare har väjningsplikt ska man tydligt visa sin avsikt att väja genom att i god tid sänka hastigheten eller stanna.

Om det finns en cykelbana/cykelväg längs en väg som har en högre hastighet än 50 km/tim måste cyklister använda den. Finns det en vägren med tillräcklig bredd och i övrigt är lämplig att använda ska cykeln framföras där.

En cykel ska normalt passera till höger om en refug och högertrafik gäller som för alla andra fordon. Hastighet ska anpassas till vad trafik-säkerheten kräver och man ska ta hänsyn till hur vägen är, väderlek, sikten, cykelns skick o.l.

Man får aldrig cykla så fort än att föraren inte har kontroll över fordonet och kan stanna på den del av vägen som man kan överblicka eller hinder som går att förutse.

Passerar man en busshållplats där folk stiger på eller av ska cyklisten hålla en tillräckligt låg hastighet.

Ansluter två cykelvägar till varandra gäller högerregeln. Cyklister får köra om andra fordon än cykel på höger sida, men vill man köra om en annan cyklist sker det på vänster sida. Visar en bil eller cyklist att den ska svänga vänster får man inte cykla om på vänster sida.

Cyklister får cykla på markeringen för ett övergångsställe med de har väjningsplikt mot biltrafik och gående. En bilist har ingen skyldighet att släppa förbi en cyklist. Det är först när cyklisten kliver av och blir gående som detta gäller.

REGLER FÖR CYKEL

Det finns några regler i 6 kap i Trafikförordningen som att cyklande ska cykla efter varandra men om det inte innebär någon fara eller olägenhet för trafiken får de cykla i bredd.

Hålla minst en hand på styret. På en cykel får det inte färdas flera personer än vad cykeln är byggd för.

Där anges också två viktiga regler för cyklister som att en cyklist ska sänka hastigheten och ta hänsyn till fordon som närmar sig när man cyklar ut på en cykelpassage. Man får bara korsa vägen om det kan ske utan fara.

För en cyklist som passerar en gata på en cykelöverfart måste ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos fordon som närmar sig den.

HUR FÅR CYKLISTEN SIN KUNSKAP

En person som tar körkort måste lära sig vad som gäller men hur får barn, ungdomar och personer som inte har körkort men som cyklar sin kunskap?

Från 50-talet och några årtionde framåt fanns det trafiklekskolor i många kommuner. Det var en inhängnad plats med gator, vägmärken där 6-åringar kunde cyklade runt på 3-hjulingar eller små bilar och fick lära sig att köra, trafikregler mm.



När trafiklekskolorna försvann skulle skolan ta över ansvaret för trafikundervisningen men det viktigaste ansvaret ligger på föräldrarna.

I Skolverkets läroplan skriver man att för årskurs 1-3 så ingår kunskap om trafikregler och hur man beter sig i trafiken i sin närmiljö på ett säkert sätt.

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Annars är det tänkt att ämnet trafik får bakas in i andra ämnen.

Elever ska också ha kunskapen så att de kan upptäcka riskfyllda platser i närområdets trafikmiljö och ge exempel på hur man kan minska riskerna genom ett säkert beteende i trafiken.

NTF har utbildningsmaterial och kan hjälpa skolor med trafikundervisningen.

Det finns två trafikregler där reglerna borde ha en större utgångspunkt från cyklisten.

Bilistens ansvar

61 a § Vid en cykelöverfart har en förare väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

62 § En förare som närmar sig ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart ska anpassa sitt körsätt så att han eller hon inte tvingas stanna på övergångsstället, passagen eller överfarten.

Cyklistens ansvar

Cyklande eller förare av moped klass II som ska färdas ut på en cykelöverfart ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten.

Trafikförordningen 6 kap 6 §

CYKELÖVERFART

Reglerna för en cykelöverfart lägger ansvaret på både bilistens och cyklisten.

Men i de allmänna råden för vägmärken har Transportstyrelsen öppnat upp möjligheten att

vägmärket för cykelöverfart också kan sättas upp mot cyklisten.

18 § Märke B8, cykelöverfart, ska vara uppsatt på båda sidor om vägen. Om vägen är uppdelad i flera körbanor med en refug eller motsvarande får det märke som ska placeras till vänster om vägen placeras på refugen i stället.

Märket får vara uppsatt på en cykelbana som ansluter till en cykelöverfart.

Allmänna råd om vägmärken 3 kap

I Trafikverkets regelverk VGU har de krav på att märket **ska** sättas upp!

Detta innebär att ett vägmärke som vänder sig till en bilist och ger en tydlig signal om väjningsplikt också sätts upp mot cyklisten. Detta blir dubbla budskap. Hur ska en cyklist och en bilist som kommer fram samtidigt göra och hur skulle detta tolkas om det händer en olycka?

Förslag 1

- Möjligheten att även sätta upp märket för cykelöverfart mot cyklisten tas bort då den innebär dubbla och motstridiga budskap.

CYKELGATA

Är den senaste trafikregeln med syftet att underlätta för cykel genom att en gata kan klassas som en cykelgata där vissa regler gäller.

1. Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen . . .
3. En förare som från en väg kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
4. En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.

Trafikförordningen 8 kap 1a §

Då tanken är att det är en gata som cyklister använder innebär formuleringen inte att cykeln är utgångspunkten.

Cyklister håller normalt hastigheter under 20 km/tim. För att komma upp i 30 km/tim måste man ha en racercyklar som är byggd för detta.

Punkt 4 säger att biltrafiken ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Men hur tänkte och menade regelskrivaren vad detta innebär?

Får en bilist köra om en cyklist? Eller hur ska anpassningen annars ske?

Om syftet är att prioritera cykeln skulle punkt 4 istället säga att en bilist inte får köra om en cyklist och att cyklister får cykla i bredd som blir naturligt ju fler cyklister som använder cykelgatan.

Förslag 2

- En förare av ett motordrivet fordon får inte köra om cyklister på en cykelgata.
- På en cykelgata får cyklister cykla i bredd.

CYKELREGLER FRÅN DANMARK

Sverige och Danmark har samma typ av symboler för tre vanliga vägmärken för cyklister. Några saker som Sverige kan ta efter?

I deras vägmärke D 27 är den sista meningen intressant om att gående och cyklister på en gemensam bana ska visa ömsesidigt hänsyn.

För en delad väg måste de respektive körfälten användas av de som den avser medan i Sverige anges istället ”lämplig”. Se även förslag på sidan 26.

CYKELREGLER FRÅN BELGIEN

Några som kunde vara intressanta för Sverige.

- Cyklister får inte hålla i telefonen när de kör men handsfreesamtal är tillåtet.
- Bilar får inte köra om cyklister på en cykelgata.
- Cyklister får cykla sida vid sida, förutsatt att det inte hindrar övrig trafik men utanför tätort är du skyldig att köra i följd när trafik kommer bakifrån.
- Högsta tillåtna promille är 0,5 promille.
- Möjligt att låta cyklister cykla mot enkelriktning genom en tilläggstavla som ger undantag.
- Vid vissa trafikljus kan det finnas en trafikskylt som anger att cyklister får svänga höger vid rött ljus, förutsatt att de ger företräde för andra trafikanter.

Sverige	Danmark
D4 Påbjuden cykelbana. Om moped klass II inte får föras på banan anges det på en tilläggstavla. 	D 21 Cykelväg Vägmärket anger en cykelbana, som måste användas av cyklister och förare på mopeder och endast får användas av dessa, dock med beaktande av trafiklagens 14 § punkt. 3. Cykelbana får dock användas av fotgängare, jfr trafiklagens § 10. Det kan anges med en underskylt att en liten moped måste köras på körbanan.
D6 Påbjuden gång- och cykelbana. Märket anger gemensam bana för gående och cyklande. Om moped klass II inte får föras på banan anges det på en tilläggstavla. 	D 27 Gemensam väg Skylten anger ett körfält som måste användas av flera typer av trafik och endast får användas av dessa. Dessa är markerad med en symbol. <u>Trafikanter på gemensamma körfält måste visa ömsesidig hänsyn.</u>
D7 Påbjudna gång- och cykelbanor. Märket anger banor som är delade genom vägmarkering, skiljeremsa eller liknande i en del för gående och en del för cyklande. Symbolernas placering på märket anger vilken del av banan som är avsedd för gående respektive cyklande. Om moped klass II inte får föras på banan anges det på en tilläggstavla. 	D 26 Delad väg Tavlan indikerar en cykelbana med flera körfält som är åtskilda av vägmarkering, rabatt eller liknande. Varje körfält måste användas av den typ av trafik som symbolen anger och får endast användas av det.



101



Tydlighet innebär ansvar.

Gågata och gångfartsområde

Är gator och områden som har utformats för att prioritera gående men där bilar och cyklister får färdas under vissa förutsättningar.

Fotografierna visar exempel på hur dessa kan se ut. Den övre är en gågata där utrymmet mellan husen är 24 m. Den undre är ett gångfartsområde som är 18 m där lokalbussar kör.



Reglerna säger att cyklister och bilar inte får köra fortare gånghastighet har tolkats till 6 km/tim. Fordonen har väjningsplikt mot gående oavsett var de går.

Båda exemplen har affärer på båda sidor som gör det naturligt att gående går längs dessa före att gå mitt i gatan. På samma sätt kommer bilister och cyklister att färdas mitt i gatan.

I exemplet på gågatan har den markvärme fram till träden som gör att gångdelen är snöfri och blir en perfekt yta att cykla på vintertid för en cyklist.

Men vad händer om en cyklist eller bilist kör längs gatans fasad?

Så länge som de inte kör fortare än gångfart är det tillåtet. Men hur kan en cyklist, bilist eller polisen som övervakar bedöma "gångshastigheten" speciellt om det som på bilderna inte finns några gående som en referens?

En cyklist har ingen hastighetsmätare och en vanlig hastighetsmätare i en bil kan inte visa 7 km/tim.

Men var det avsikten när reglerna skrevs att cyklister och bilister kan välja var de vill köra?

En vanlig gånghastighet var 4 km/tim vid en stor studie. Detta innebär att en cyklist kan cykla

...

- Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.
- Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

...

Trafikförordningens 8 kap 1 §

nästa dubbelt så fort som en som går så länge som man lämnar väjningsplikt om hastigheten inte är högre än 7 km/tim som är polisens utgångspunkt.

Om det inte finns exempel för när cyklister och bilister har anledning att inte färdas i den mittersta delen av dessa gator bör reglerna bli tydliga att detta ska gälla.

Ett alternativ kan vara att det införs en regel om att inte fordon får köra om en som går, men detta fungerar bara om det finns någon gående att köra om.

När gågator/gångfartsgator är som exemplen kunde den högsta hastigheten för "mittersta delen" vara 10 km/tim som finns i andra länder. Denna hastighet ligger närmare den hastighet som behövs för att en cyklist ska hålla balansen än 7 km/tim.

Förslag 3

- Fordon ska framföras i den mittersta delen mellan fastigheterna och får inte framföras närmast husfasaderna.
- Fordon får framföras med en hastighet av högst 10 km/tim.

TYDLIGARE VAD SOM ÄR EN GÅNGBANA

Det finns två saker som finns i trafikanterna medvetande men som inte har samma stöd i reglerna. Finns det en gångbana är det naturligt att en som går använder den och bilister får lära sig att gångbanor inte får användas för uppställning.

1 § Gående på väg ska använda gångbanan eller vägrenen.

Trafikförordningens 7 kap

Problemet är att ett så vanligt ord som gångbana inte finns med i "Förordning om vägtrafikdefinitioner" (2001:651) utan detta blir upp till trafikanterna att tolka hur en sådan ser ut. Eftersom gångbanor är vanligast i tätorter borde den kunna få en definition?

Förslag 4

- Gångbana – en från fordonstrafik avskild och normalt upphöjd yta med kantstöd avsedd för gående.

TYDLIGARE VAD SOM ÄR EN CYKELBANA

I vägmärkesförordningen anges att en väghållare ska åstadkomma förutsättningar för en säker och effektiv trafik genom utformning av gaturummet och genom lämplig användning av vägmärken och vägmarkeringar.

Man brukar då prata om att miljön i sig kan ge en identifiering om avsikten. Men använder man vägmärken eller vägmarkering så blir det en

direkt identifiering där chansen är liten att syftet kan missförstås.

Med indirekt identifiering ska trafikanten medvetet eller omedvetet, tolka gaturummets utformning för att komma fram till att en asfalterad eller platsat yta är avsedd för cyklister.

6 § Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II ska vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns.

Trafikförordningens 3 kap

En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Eftersom cyklister har olika grad av kunskap och kan rikta sin uppmärksamhet på olika saker, finns en risk att sådana indirekta identifieringar leder till olika resultat. Det kan orsaka irritation med exempelvis gående om en gångbana används för cykling, konflikter och i värsta fall olyckor.

Eftersom det inte finns några krav på hur en cykelbana utformas som då skulle ge en signal om syftet som en körbana gör är det rimligt att väghållaren tydliggör syftet genom vägmärke och eller vägmarkering.

Förslag 5

- Definitionen för Cykelbana kompletteras med ... som är utmärkt med vägmärke för cykelbana och/eller vägmarkering M26.

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?



**Fler vägmärken för
cyklister.**

UPPLYSNING OM DUBBELRIKTAD CYKELBANA

Det är en svårighet för en bilist att omsätta att det kan komma cyklister som hen ska ta hänsyn till om den fysiska miljön bara visar en korsning som fotografiet är exempel på.



I andra länder finns det en tilläggstavla som anger att det förekommer cykeltrafik i båda riktningarna som bilisten ska lämna företräde till. En tilläggstavla som behöver finnas i Sverige också.



P-HUS FÖR CYKEL

Till parkeringshus för bilar finns en symbol som ger en tydlig bild av vad som avses. Samma behov finns också till ett parkeringshus för cykel.



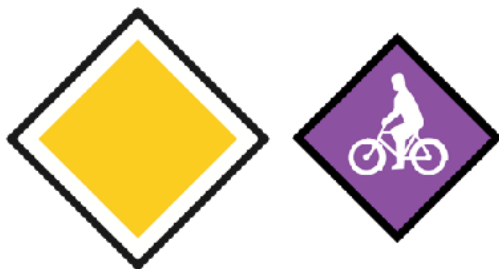
Med dagens regler kan tilläggstavlan för cykel sättas upp under märket för P-hus. Men om den ska den vara med i en vägvisare blir symbolerna mycket små och svårlästa till skillnad om märket för P-hus kan ha en cykelsymbol.



SNABBA CYKELSTRÅK

Vad dessa avser finns definierat i regeringens Cykelstrategi. Syftet som den har formulerats kan liknas vid bilistens motsvarighet som är en huvudled.

För att utnyttja den symbolik (formen) som märket för huvudled har kan den användas för ett vägmärke som bara får användas för **Snabba cykelstråk**. Se även tankar kring detta som på sidan 10.



Det är möjligt att reglera och skyltsätta en cykelväg som en huvudled. Problemet blir om det finns en bilväg som går parallellt med cykelvägen. Om den inte är en huvudled hur förstår bilisten att det för hen vanliga huvudledsmärket inte gäller för den väg hen kör på?

Trafikverket har för vägvisning för **Snabba cykelstråk** tagit fram att dessa ska ha en lila bottenfärg. En färg som skulle användas för märket för **Snabba cykelstråk** som förstärkas med en symbol på en cyklist. Storlek på märket skulle vara liten eller mycket liten.



UPPLYSNINGSMÄRKEN?

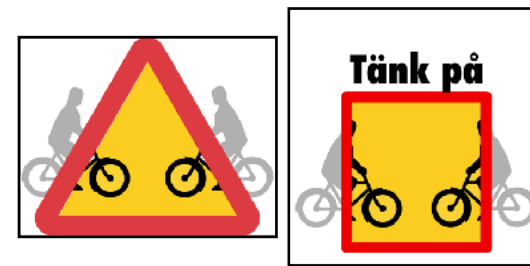
Det finns ett behov att kunna informera trafikanterna som inte alltid behöver kopplas till att det finns ett vägmärke. Det skulle vara bra om dessa togs fram centralt förslag istället för att varje väghållare tar fram egna eller inte gör något.

Utfart från fastighet

I städer är det vanlig att utfarter från en fastighet passerar en cykelbana. Det varningsmärke som finns för cykel kan användas som en information

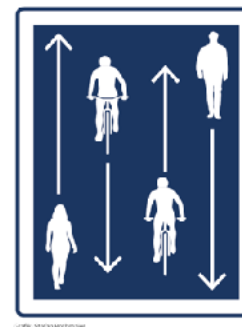
till en bilist. Men den ger inte en helt rättvisande bild på problemet är att cyklisten kan komma in i bilistens synfält när det kan vara för sent om bilisten inte är medveten om cykelbanan.

Något som antyder att det kan komma en cyklist skulle ge en bättre "signal". Den kan en kommun ange som ett krav för ett bygglov.



Plats på cykelbana

Det finns ibland behov av att kunna informera gående om var de ska gå på en cykelväg då det finns regler kopplat till detta som informationsmärket visar. Ett annat alternativ är de gula fötter som Luleå har målat på en cykelbanan med samma syfte.



TYDLIGARE OMLEDNING FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER

Idag finns ett vägmärke i två storlekar för omledning av både biltrafik, gående och cyklister. Om märket avser gående eller cyklister kan man ange detta på en tilläggstavla.

Detta ger ett vägmärke som många gånger blir för stort då de placeras på en gång- eller cykelbana.



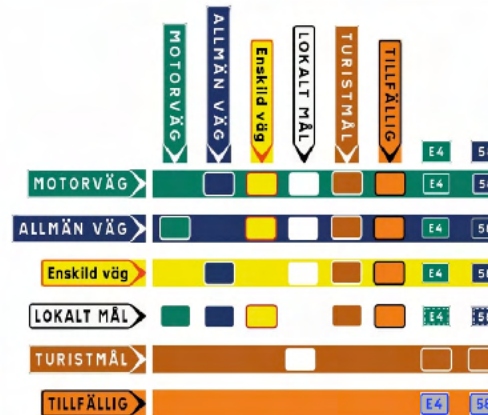
Om de allmänna råden för märket kunde medge att symboler för gående och/eller cyklister får infogas i märket skulle detta ge en mindre och tydligare skyltsättning.



För att förstärka skillnad med det som används för biltrafiken skulle undantaget bara gälla för storleken - liten.

FRIARE VÄGVISNING FÖR CYKLISTER

I vägmärkesförordningen har olika bottenfärger tagits fram som ett stöd till bilister att uppfatta de behovs om hen har av ett vägvisningsmål.



För cykel finns det bara två färger men då vägvisningen för cykel i första hand är lokalt inom en stad har kommuner tagit fram egna system som inte är enligt regelverket.

De regler som finnas för vägvisning för cykel bör därför bara kopplas till vägvisning mellan städer.



FARTHINDER FÖR CYKLISTER

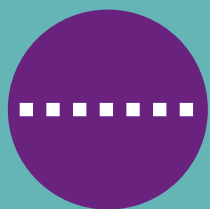
En ökning av cykeltrafiken med cyklister som cyklar snabbt kommer också att föra med sig ett behov som för biltrafiken att påverka deras hastighet. Utomlands finns denna lösning där farthindret för en cyklist är ett dubbelgupp.



De varningsmärken som finns för gupp idag har anpassat till de två principer som finns för biltrafik. De två som finns ger inte rätt information till en cyklist för ett dubbelgupp. En variant som stämmer med farthinder för cykel bör finnas som varningsmärke.

Förslag 6

- Fler vägmärken tas fram med cyklisten som utgångspunkt enligt exemplet.

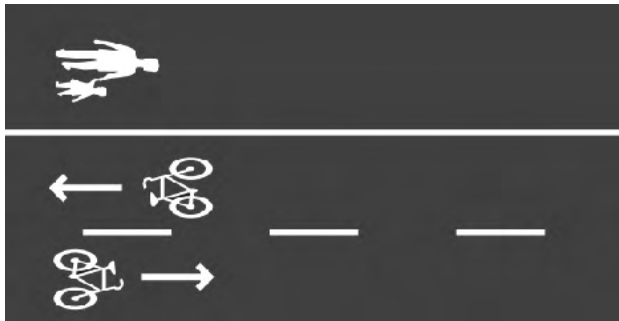


Vägmarkeringar för cykel.

EN TYDLIGARE VÄGMARKERING

Har funktionen att hjälpa trafikanterna att färdas på ett trafiksäkert sätt. När man jämför vilka vägmärken som har tagits fram för biltrafiken respektive för cykel är det en stor skillnad. Numera har det öppnats upp att fler vägmärken kan användas på cykelvägar, men vilka dessa är och hur de ska tillämpas med mått mm är svårt att hitta.

Om vägmärke D7-Påbjudna gång- och cykelbanor sätts upp är det finnas en uppdelning på var gående och cyklister ska färdas. Detta gmed hjälp av vägmärkning och symboler.



De olika symbolernas innebörd framgår av regeltexten där ett gemensamt ord är "lämplig". För pilar som används för biltrafik finns samma innebörd men med en skillnad.

En bilist måste följa det pilen visar om körfältet är avgränsat med heldragen körfältslinje. Om väghållaren målar pilar och symboler är ju avsikten att tala om för cyklisten vad som gäller.



M25 Markeringen visar lämplig färdväg för gående eller cyklande och förare av moped klass II.



M26 Markeringen visar bana eller lämplig färdväg för cyklande och förare av moped klass II.



M27 Markeringen visar bana eller lämplig färdväg för gående

Vägmärkesförfordningen 2007:90 4 kap. 9 §

11 § Ett fordon får inte med något hjul föras på ett spårrområde eller över en heldragen linje.

Trafikförordningen 3 kap.

Då en heldragen linje innebär att cyklister inte får korsa den måste det innebära att cykelbanan måste ha en bredd att två cyklister kan mötas. Holland har de två vägmärken som kunde finnas i Sverige.

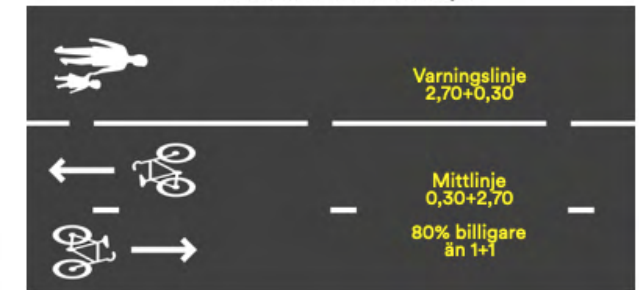
VARNINGSLINJE FÖR CYKELVÄG

Den varningslinje som finns i Holland som inte är heldragen är ett bättre alternativ eller att den svenska M3-Varningslinje användas.

KOSTNADSEFFEKTIV MITTLINJE

Som mittlinje på en cykelväg kan M1 användas men den Holländska mittlinjen har en annan indelning som innebär att den blir betydligt billigare att anlägga men ger ändå en signal om att cykelbanan är uppdelad. Se fotografierna på sidan 12.

Variant med Holländska linjer



KANTLINJE FÖR CYKELVÄG

Den vanligaste cykelolyckan i Sverige är en singelolycka. För att försäkra kanten på en körbana används kantlinjen M2 för biltrafik.

I Holland pågår försök i Groningen med en kantlinje med termoplastisk massa som ger en tydlighet, den känns om man cyklar på den och ger en tydligt signal om cykelbanans kant.



Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Den eller en liknande linje skulle behöva finnas i Sverige för platser där en väghållare kan se ett behov av att markera kanten/kantstenen.

Den kan vara ett alternativ till en heldragen linje eller kamflexlinje (se fotot på nästa sida) för att markera kantstenen på en cykelbana. En linje som inte är heldragen stänger inte inne vatten som annars kan bli isfläckar när det fryser.

”ENKELRIKTNING AV CYKELBANOR”

Om en cykelbana bara är tillåten att cykla i en riktning måste den regleras genom en lokal trafikföreskrift och skyltsätts med de vägmärken som finns för detta som exemplet visar.

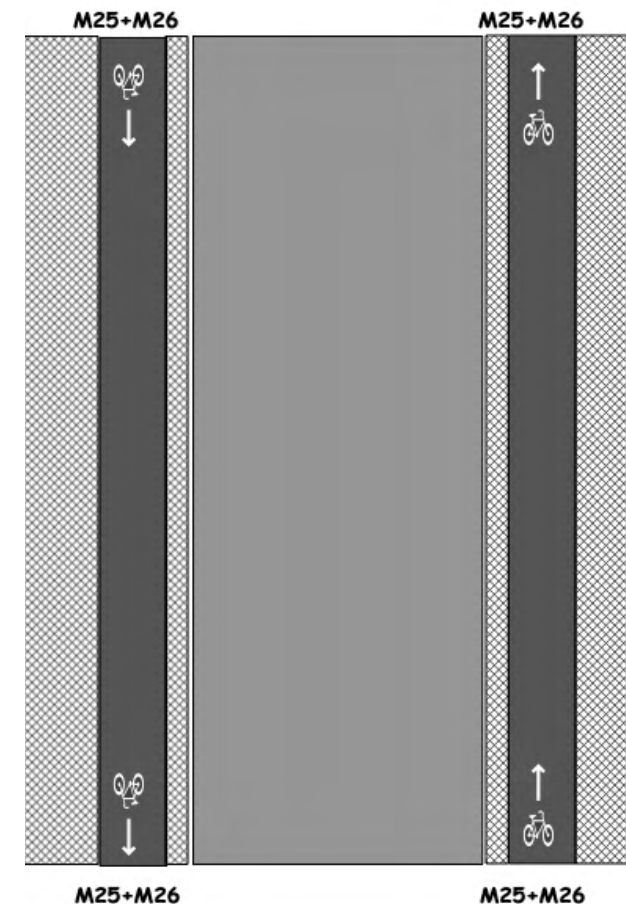


I stadsmiljöer kan det vara svårt att rymma dessa vägmärken som bara avser en cykelbana inte biltrafikens körbana. Men hur tolkar en bilist att vägmärkena bara avser cykelbanan som går parallellt med vägen?

Ett alternativ är att utmärkningen bara får ske med vägmärkingar. Detta förutsätter att regeln för pilen M25 ändras så att den inte avser en "lämpligt" utan den riktning som cyklisten ska följa.

Förslag 7

- M25 Markeringen visar färdriktning för gående eller cyklande och förare av moped klass II.



EXEMPEL

Fotografierna visar några exempel på vägmarkeringar som ger en tydlighet på hur väghållaren vill att cyklister ska uppträda. Något som inte är standard för cykelvägar men som är en självklarhet för bilvägar.

MITTLINJE, SYMBOLER OCH PILAR



KAMFLEXLINJE FÖR MARKERING AV EN KANTSTEN PÅ EN CYKELBANA



TYDLIGHET I EN KORSNING

Finns det en tydlighet ökar chansen att cyklisten som i fotografiet också följer detta.





Trafiksignaler och cyklister.

PLACERING AV CYKELSIGNALER

Reglerna för trafiksignaler skiljer sig i några fall åt mellan bilar och cyklar. Grundprincipen i en trafiksignal är att förare möter en signal på sin högra sida, undantaget är om det inte är ett körfält för vänstersväg.

Den övre figuren visar hur detta ser ut där det finns en cykelöverfart och ett övergångsställe. Konsekvensen blir en signalstolpe som hamnar mellan cykel- och gångdelen som kan vara ett hinder vid snöröjningen. Detta påverkas bara om det inte finns ett fritt utrymme från signalstolpen som klarar de snöröjningsfordon som används.

2014 ändrade Transportstyrelsen "Föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler" så att kravet att en cykelsignal skulle sitta på höger sida togs bort. Skälet var att det skulle bli en "friare placering". Vad detta innebär eller vilka konsekvenser det blir finns inte dokumenterat.

Den nedre figuren visar effekten av om väghållaren flyttar stolpen till vänster sida som nu är tillåtet. Eftersom cyklister ofta måste trycka på sin knapp måste cyklisten då cykla i vänstertrafik. När det blir grönt måste cyklisten cykla över på andra sidan för att inte krocka med en mötande cyklist.

Är det rimligt att väghållare får tvinga cyklister att cykla i vänstertrafik och hur blir det om det är en kö av cyklister som ställt upp sig i vänstertrafik möter en kö från andra hållet?

4 § Fordonssignaler är uppsatta på höger sida av vägen, banan eller körfältet. Om det finns särskilda skäl kan en signal i stället vara uppsatt på vänster sida.
Vägmärkesförordningen 2007:90 3 kap.

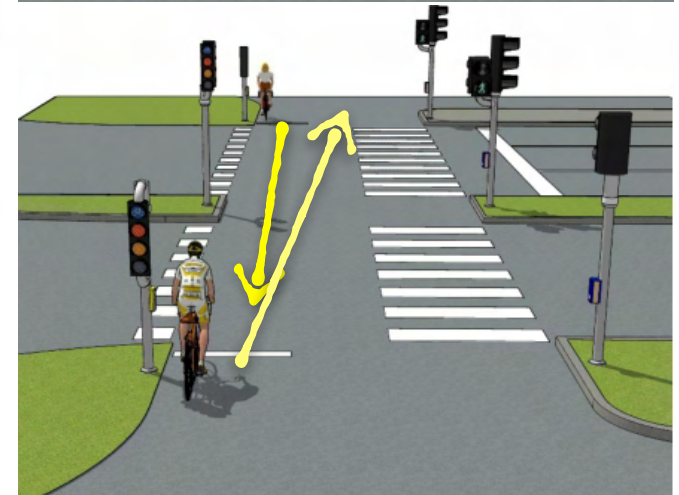
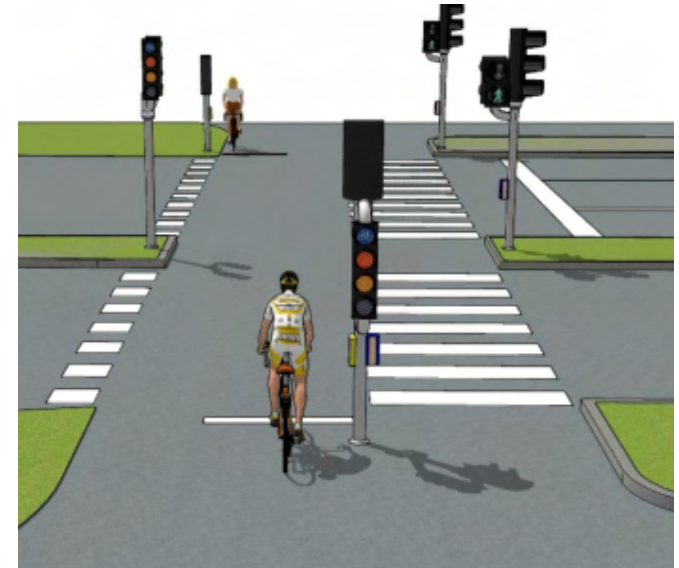
2 § Flerfärgssignaler utgörs av fordonssignaler, cykelsignaler och gångsignaler. Fordonssignaler gäller för förare av fordon, cykelsignaler för cyklande och för förare av moped klass II och gångsignaler för gående.
...
4 § Fordonssignaler och cykelsignaler är uppsatta på höger sida av vägen, banan eller körfältet i färdriktningen. Om det finns särskilda skäl kan en signal i stället vara uppsatt på vänster sida.

*Vägmärkesförordningen 2007:90 3 kap.
Tidigare formulering*

KRAVET PÅ STOPPLINJE

Markering M13, stopplinje, ska utföras vid fordonssignaler, cykelsignaler, kollektivtrafiksignaler och signaler enligt 3 kap. 19 § vägmärkesförordningen Stopplinjen ska utföras minst 1,0 meter före signalen.
Vägmärkesförordningen 2007:90 3 kap.

Regeln om att det **ska** finnas en stopplinje är rimligt då de är utgångspunkten vid beräkning av säkerhetstider. Men regeln är inte anpassad till cyklister som i så fall måste stanna minst 1 meter innan sin tryckknapp. Eller hoppa av cykeln för att nå den eller måste signalhållare sätta tryckknappen på ett räcke innan cykelsignalen. Det behöver därför vara olika mått för biltrafik och för cykeltrafik.



Förslag 8

- Den tidigare formuleringen av § 4 tas tillbaka.
- Stopplinje för cykel placeras maximalt 1 m efter cykelsignalen.

SÄKERHETSTIDER UTIFRÅN RISKEN

Om det finns en anvisad cykelbana efter ett övergångsställe som fotografiet visar så finns det möjlighet att bara räkna utrymningstiden för en cyklist fram till övergångsstället (ljusblå linje).

Risken blir om detta tillämpas att en gående får grönt och stiger ut på övergångsstället innan cyklisten har hunnit passera som då innebär en stor olycksrisk.

I denna typ av utformning är det rimligt att cyklisten ska hinna passera den konfliktpunkt som finns med gående innan gångsignalen får bli grön.

Förslag 9

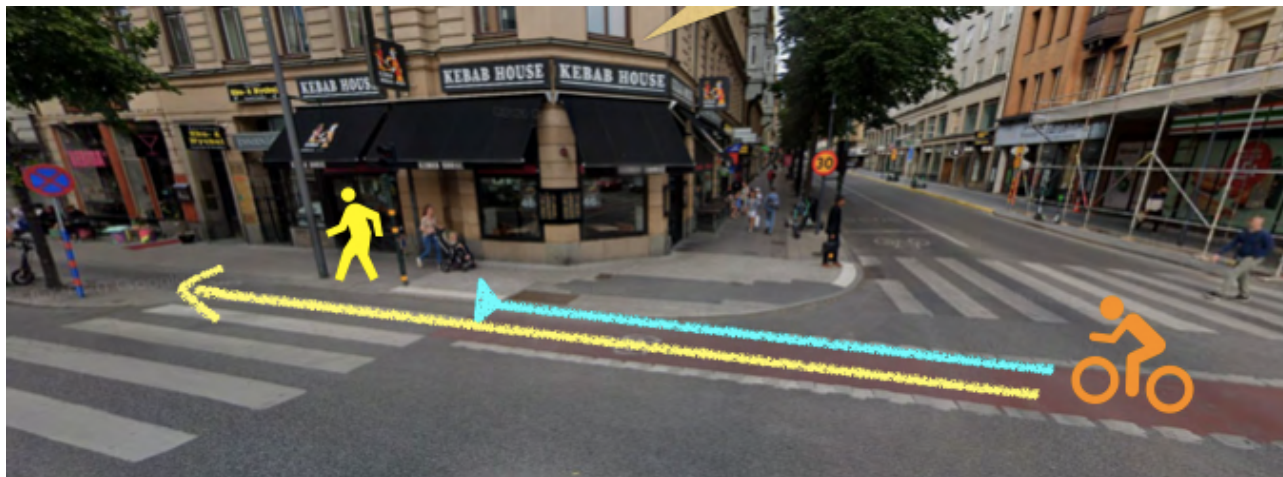
- 7 § kompletteras så att det blir krav att en cyklist ska ha hunnit passera konflikten med gående. (Gula linjen)

MÖJLIGHET TILL NEDRÄKNING

Nederländerna har en cykelsignal där lysdioder släcks som motsvarar den tid det tar innan cyklisten får grönt. Genom att upplysa cyklister hur lång tid det tar innan det blir grönt kan det bidra till att cyklister inte börjar cykla när det är rött.

Förslag 10

- Vägmarkesförordningen bör kompletteras så att en nedräkningsfunktion får integreras i signalhuset.



7 § Vid beräkning av separering i tid enligt 4 § för trafik som är på väg ut ur en korsning och ska passera ett övergångsställe eller cykelöverfart där trafiken regleras med trafiksignaler behöver värdet för cykel och moped klass II på väg ut ur korsningen inte användas.

*Föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler
TSFS 2014:30 2 kap.*



FRISLÄPPT HÖGERSVÄNG

Att undanta en ström av högersvängande bilar från en signalreglering ger en ökad kapacitet ju större strömmen är. Om den frisläppta svängen korsas av gående och cyklar blir det en sämre trafiksäkerhet för dessa om inte det görs några fysiska åtgärder av två orsaker;

1- Bilar kan hålla en högre hastighet i en frisläppt högersväng.

2- Avståndet mellan den del som är signalreglerad och den utan reglering måste vara så lång att framförallt en cyklist hinner uppfatta skillnaden och inte cykla över i tron att det gröna ljuset också gäller den frisläppta högersvängen.

I Trafikverkets utformningsregler, VGU har de krav och råd som är frivilliga för kommuner att använda. Den övre texten visar VGU 2021 - Krav och den undre vad Råd anger.

En signalreglering ger en som går och cyklar en garanterad framkomlighet och säkerhet under förutsättning att inte någon trafikant kör/går mot rött.

Eftersom den frisläppta högersvängen ökar framkomligheten för biltrafiken behöver passagen för den som går eller cyklar också få en hög standard. Det kan handla om att passagen utformas med ett övergångsställe och cykelöverfart som ger gående och cyklister företräde.

Men kravet på en hastighetssäkring = upphöjd passage ger också en ökad säkerhet. Alternativ är att passagen bara görs som en upphöjning utan reglering utifrån det resonemang som är för G: Upphöjd passage på sträcka på sidan 39.

Men gör väghållaren ingenting får gående och cyklister en sämre lösning än om passage var signalreglerad.

Förslag 11

- Det bör bli tydligare vad som ska gälla för frisläppta högersvängar där gående och cyklister passerar.

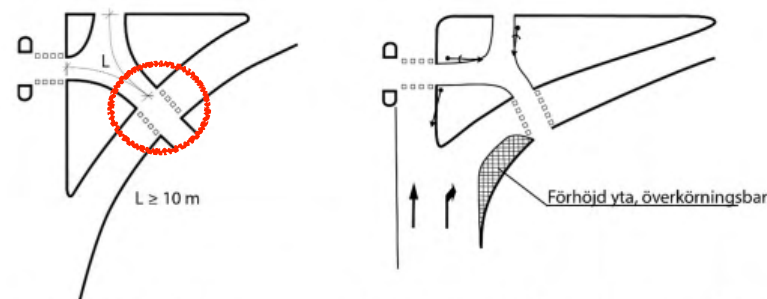
10.3.3.8 Triangelrefuger vid fri högersväng

Signalreglerad korsning med fri högersväng som korsas av GCM-passagen ska vara så utformad att cyklist inte missleds att tro att GCM-passagen omfattas av signalregleringen.

10.3.3.8 Triangelrefuger vid fri högersväng

Triangelrefug vid fri högersväng med cykelpassage förutsätter liten cykeltrafik samt sådan storlek att cyklisten cyklar minst 10,0 m på refugen.

Cykelpassagen bör utföras vinkelrätt över högersvängsfältet, se Figur 10.81.



Figur 10.81 Fri högersväng i signalkorsning med cykelpassage, principfigurer utan och med hastighetsdämpning.

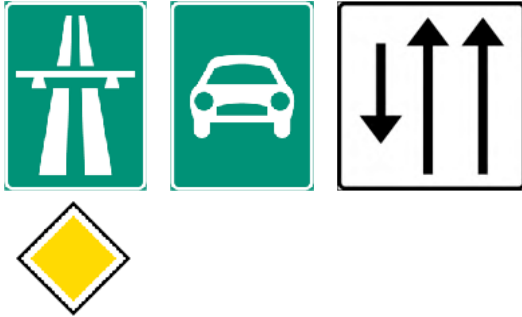
Exemplet till höger är på utformning av fri högersväng som dämpar hastigheten för personbilar och samtidigt ger utrymme för 24-m-fordon.



Cykel vs Bil

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Det har genom årens lopp kommit fler och fler vägmärken med syftet att öka framkomligheten och säkerheten för biltrafiken. Dessa fyra är exempel på detta.



För de tre översta finns det kopplat krav för hur vägarna där märkena sätts upp ska vara utformade. Till dessa är det också kopplat vägmärken ger tydliga budskap för vad som gäller för anslutande trafik, dvs väjnings- eller stopplikt.

För cykel finns det två vägmärken som har med cyklistens framkomlighet och säkerhet att göra. Uppdelning av en cykelbana och införande av cykelöverfart vid korsande av en gata.

Det finns en skillnad i ordvalen för hur lagtexterna är skriva där det är mycket tydligare vad som gäller för en bilist som möter en väjningsplikt än en cykelöverfart. För den gäller att den ska vara utformad så att fordon inte förs med en högre hastighet än 30 km/tim. Genom att bilister måste bromsa in blir det då blir en form av - "visa sin avsikt" - cyklister har företräde.



Märket anger att förare har stopplikt före infart på korsande väg, led eller spårområde och att bestämmelserna i 3 kap. 19 § trafikförordningen är tillämpliga.

Vägmärkesförordningen 2 kap 6 §



Märket anger att förare har väjningsplikt mot fordon på korsande väg eller led och att bestämmelserna i 3 kap. 5 § trafikförordningen (1998:1276) är tillämpliga.

Vägmärkesförordningen 2 kap 6 §



Märket anger banor som är delade genom vägmärkning, skiljeremsa eller liknande i en del för gående och en del för cyklande. Symbolernas placering på märket anger vilken del av banan som är avsedd för gående respektive cyklande.

...

Vägmärkesförordningen 2 kap 9 §



Vid cykelöverfarter är för fordonsförare bestämmelserna i 3 kap. 61 a § och för cyklande och förare av moped klass II bestämmelserna i 6 kap. 6 § trafikförordningen tillämpliga.

Vägmärkesförordningen 2 kap 6 §

En förare som har stopplikt eller skall stanna på grund av trafiksignal skall stanna vid stopplinje. Om stopplinje saknas skall föraren stanna omedelbart före signalen eller innan föraren kör in på den korsande vägen, leden eller spårområdet.

Bestämmelserna i 5 § andra stycket gäller även förare som har stopplikt.

Trafikförordningen 3 kap 19 §

Förare som har väjningsplikt skall tydligt visa sin avsikt att väja genom att i god tid sänka hastigheten eller stanna.

Föraren får köra vidare endast om det med beaktande av andra trafikanters placering, avståndet till dem och deras hastighet inte uppkommer fara eller hinder.

Trafikförordningen 3 kap 5 §

Vid en cykelöverfart har en förare väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. . . .

Trafikförordningen 3 kap 61 a §

Cyklande eller förare av moped klass II som ska färdas ut på en cykelpassage ska sänka hastigheten och ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.

Trafikförordningen 6 kap 6 §

En jämförelse vad som gäller för en förare som kör efter en huvudled och vad som gäller för de förare som ska köra ut på den och motsvarande för en cykelöverfart är sammanställt i tabellen.

Krav på föraren längs vägen/cykelbanan		Krav på föraren som ska korsa
Huvudled och väjningsplikt		. . . tydligt visa sin avsikt att väja . . . god tid sänka hastigheten eller stanna. . . . får köra vidare endast om det med beaktande av andra trafikanters placering, avståndet till dem och deras hastighet inte uppkommer fara eller hinder.
Cykelöverfart	. . . ska färdas ut på en cykelpassage ska sänka hastigheten . . . ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen . . . får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.	väjningsplikt mot . . . som är ute på eller just ska färdas ut på . . .

Det finns en skillnad i hur regelskrivaren ser på en bilist och en cyklist.

Det finns inga motkrav för den som färdas efter en huvudled som det gör för en cyklist som ska korsa en väg på en cykelöverfart. Som framgick på sidan 15 får märket för cykelöverfart också sättas upp mot cyklisten.

Skälet är en uppgift att man vill kunna upplysa en cyklist om att hen kommer fram till en cykelöverfart. Om regelskrivaren har haft samma synsätt som man har haft för biltrafiken hade det varit mer naturligt att ta fram ett vägmärke som har som syfte att ange vad som gäller på cykelbanan i förhållande till gator som den korsar istället för att använda samma vägmärke.

SKA CYKLISTER ACCEPTERA NÅGOT SOM EN BILIST ALDRIG SKULLE GÖRA?

Bilen har blivit den "norm" som gör att våra gator ser ut som de gör. Detta är en norm som har växt fram som en konsekvens av att biltrafiken ökade kraftigt från början av 50-talet.

Men samma syn har väghållarna inte på en cykelbana där fotografierna visar några exempel på vad cyklister kan möta. Skulle detta ha kunnat vara på en körbana? Knappast. Några av bilderna är från www.bicycling.se där det finns fler exempel på hur cyklister behandlas.



Det finns två frågor man måste ställa sig - Vilken paragraf har väghållaren som stöd för när man som exempel placerar en stolpe mitt i en cykelbana? och vilken paragraf använder cyklisten som skäl för att påpeka att detta inte är tillåtet?



Korsande av

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Fotografierna visar exempel på olika passager som förekommer där problematiken är beskriven. Detta kan omsättas till frågan om det är regler, vägmärken eller utformningen som är det viktiga för att styra cyklister till rätt beteende vid en passage?

En jämförelse med vad bilister möter har de i huvudsak bara tre typer. Högerregeln, väjnings/stopplikt eller signalreglering.

En annan gemensam faktor är dessa platser har en likartad utformning oavsett var detta är i landet. För cyklister kan det skilja sig både inom en kommun men framförallt mellan kommuner hur samma typ av plats är utformad.

Frågan är vilken typ av utformning och trafikregel för en passage som mest bidrar till en ökad och säkrare cykling?

C: Cykelpassage



Cyklisten har inget företräde men markeringen tolkas av många cyklister som att den ger en typ av "företräde".

I det här fallet är det en utfart från en fastighet där generell väjningsplikt gäller när hen passerar en cykelbana. Med vägmärkning ger den en signal till bilisten om att det är en cykelbana som korsar, men utan den är frågan hur en bilist tolkar att det är en cykelbana?

A: Passage av en gata



Cyklisten har väjningsplikt när hen kör ut från en cykelbana på en väg. Vaghållaren kan förstärka detta med vägmärke och vägmärkning för väjningsplikt.

Ska man göra det på en plats eller på alla så att cyklister möter en konsekvent cykelmiljö?

D: Övergångsställe



Den som går har företräde men inte den som cyklar. Då det är tillåtet att cykla på ett övergångsställe kan en bilist ge en cyklist ett företräde som den inte har vilket förstärker en regel som inte finns.

I detta fall är den också upphöjd som gör att bilistens inbromsning kan tolkas som att cyklisten har företräde.

B: Övergångsställe och cykelpassage



Två olika regler på samma plats. En bilist har väjningsplikt mot en som går medan cyklisten har väjningsplikt när hen kör ut på vägen.

Om det inte finns någon markering för en cykelpassage har cyklisten fortfarande väjningsplikt när hen kör ut från cykelvägen.

Möjlighet finns att förstärka detta med enligt A.

Då gående har företräde från biltrafiken är risken stor att cyklister "får ett företräde" eller "tar sig ett företräde" som de inte har.

E: Cykelöverfart och övergångsställe



I detta fall är det i stort sett ingen som går varför övergångsstället inte klarar de råd som reglerna säger.

Om platsen bara utmärks som en cykelöverfart har en som går inget företräde. Men då den är upphöjd kommer bilister att bromsas in ger det samma signal som i B: fast den gående kan få ett företräde som inte finns i reglerna.

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

F: Genomgående gc-bana



En utformning som tar stöd i andra regler där en bilist har väjningsplikt vid krossandet av det som kallas genomgående gång- och cykelbana.

Problemet är att det inte finns några krav på hur en sådan plats då ska se ut utan detta ansvar ligger på väghållaren. Se de två exemplen till höger på olika utformningar.

I: Genomgående gc-bana



Utformad enligt de principer som GCM-handboken visar där gc-banan passerar den anslutande gatan i samma höjd. Detta ger en tydlig signal till en bilist att gc-banan är överordnad gatan.

G: Upphöjd passage på sträcka



En passage med en utformning som ger tydliga "signaler". Upphöjd passage = tvingar bilister att bromsa in till en låg hastighet. Det ger en signal till en som går eller cyklar att "jag släpper förbi er".

Bilister ger gående och cyklister "företräde". Avvikande färg på passagen gör att den "sticker" ut i gatumiljön Ramper med storgatsten = tydlig/avvikande från asfalt. Symbol som markerar platsen.

Men hur tolkas denna plats juridiskt?

J: Genomgående gc-bana



Här har väghållaren valt att göra det enklare för en bilist att korsa den genomgående gc-banan genom att den är sänkt. Detta blir en omvänd signal mot den föregående om vem som prioriteras mest.

H: Cykelöverfart och övergångsställe



Utformningar som ser ut så här ger en tydlig "signal" genom utformningen, vägmärken och att cykelöverfarten har en röd beläggning.

Samma fråga som för E om det är en plats med få gående och vad som gäller för dom om övergångsstället skulle tas bort.

Den plats som genom sin utformning är tydligast, F eller G är samtidigt den som inte har några vägmärken.

Så fort vägmärken används blir det svårare att använda dom på ett konsekvent sätt då reglerna har skillnader på om de avser gående eller cyklister, exempel D och E.

Cykelöverfart anläggs ofta tillsammans med övergångsställe även om mängden som går inte motiverar ett övergångsställe. Detta gör att dessa platserna blir "överreglerade".

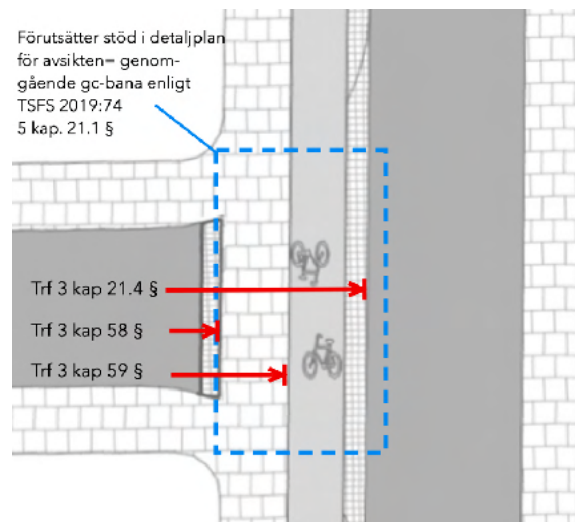
Symboler i vägmärken skickar ut en signal på vad en trafikant kan möta. Om man då visar att det finns gående som ska korsa en gata där det mest är cyklister - vilken signal skickar detta då ut?

Ur regelsynpunkt blir frågan - kan en fysiskt utformning, F och G få trafikregler som klarlägger vad som gäller men framförallt - kan det bli krav hur dessa då ska utformas?

Annars blir alternativet fler vägmärken.

GENOMGÅENDE GÅNG- OCH CYKELBANA

Är en vanlig företeelse där det är olika paragrafer som reglerar vad som gäller.



Nu räcker inte detta då TSFS 2019:74 har en formulering där det under allmänna anges att det är platsens avsedda användning som framgår av detaljplanen som är styrande.

I Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan - 7 kap. 2 och 19 §§ skriver de om att man i första hand ska reglera en plats med lokala trafikföreskrifter. Trafikföreskrifter är generellt sett enklare att ändra än detaljplaner.

Den tolkning som Transportstyrelsen gör ställer orimliga krav om det är detaljplanen och inte hur platsen är utformad som är avgörande.

I en dom från Hovrätten i övre Norrland (FT 355-17) gick de på platsen utformning, fotografiet

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

och ansåg att den har en genomgående cykelbana som gör att högerregeln inte gäller.



Malmö har i sin policy för utformning satt upp några principer för hur en plats ska utformas för att anses vara en genomgående gc-bana.

- ☑ Gång/cykelbanan är överordnat tvärgatan och fortsätter därför i samma höjd över gatan som på ömse sidor om.
- ☑ Gång/cykelbanans beläggningsyta är genomgående och densamma som på ömse sidor om.
- ☑ Tvärgatans kantsten är inte förlängd över gång/cykelbanan.
- ☑ Det får inte finnas vägmarkeringar/vägmärken för cykelöverfart/cykelpassage eller övergångsställe på platsen.
- ☑ Det får inte finnas vägmarkering eller vägmärke som varnar för farthinder i anslutning till en korsande/genomgående gång/cykelbana.

....

En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg

1. från en parkeringsplats, en fastighet, en bensinstation eller från något annat liknande område i anslutning till vägen,

...

4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana.

Trafikförordningen 5 kap 21 §

På gångbanor, vägar som är avsedda för gående samt i terräng har förare väjningsplikt mot gående. Förare har också väjningsplikt mot gående när fordon förs in på en körbana eller en vägren från en fastighetsutfart vid vägen.

På cykelbanor ska cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare.

Trafikförordningen 3 kap 58 och 59 §

Märke D11, slut på påbjuden bana

Allmänna råd till 2 kap. 10 § vägmärkesförordningen (2007:90)

Exempel på när det inte tydligt framgår att ett påbud som märkts ut med märke D4–D9 upphör är när en väg, gata eller bana inte är utformad utifrån platsens avsedda användning som framgår av

1. detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900),

....

TSFS 2019:74 - 5 kap. 21.1 §

Förslag 12

- TSFS 2019:74 behöver anpassas så att det är platsens utformning som blir utgångspunkten och hur den då bör vara utformad.

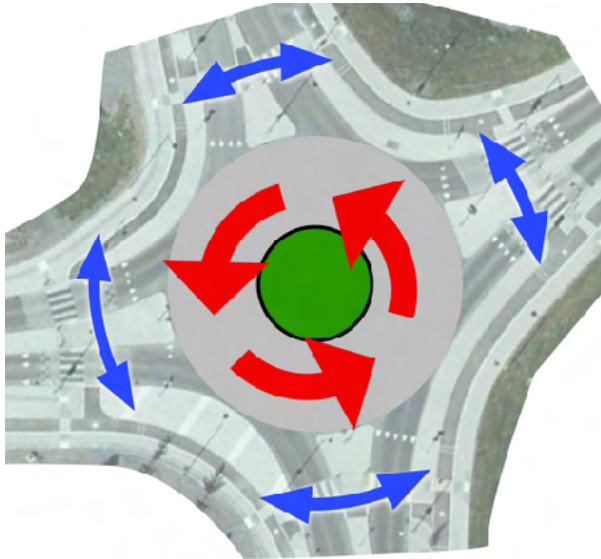


Cykel i rondeller och ...

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Cirkulationsplatser är ett vanligt sätt att öka kapaciteten i en korsning som har trafiksignaler. De trafikregler som styr vad som gäller i en cirkulationsplats är också tydliga framförallt för vad som gäller för biltrafiken.

På illustrationen finns det behov av passager för gående och cyklister över alla tillfarter (blå pilar). Frågan är om dessa måste regleras på något sätt som övergångsställe/cykelöverfart eller om det finns alternativ som ger dem samma företräde som vad bilar runt rondellen har?



En förare som ska köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning ska passera en oöversiktlig cykelpassage ska köra med låg hastighet och lämna cyklande och mopedförare som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera.

Trafikförordningen 3 kap. 61 §

Transportstyrelsen har som svar på en fråga ansett att placeringen av vägmärket för väjningsplikt styr vilka som då berörs. Om den placeras från bilisten före en passage för cykel ingår den i bilistens väjningsplikt.

Men placeras den efter passagen ingår den inte. Om passagen markeras med vägmärkning för cykelpassage gäller 6 kap. 6 § men finns det inte markering alls har cyklisten väjningsplikt då det räknas som utfart på en gata.

Men finns det ett behov för gående att passera så blir alternativet att ett övergångsställe skyltsätts då gående inte räknas som ett fordon.

En förare som kör in i en cirkulationsplats har väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationen.

Trafikförordningen 3 kap. 22 §



Märket anger att förare har väjningsplikt mot fordon på korsande väg eller led och att bestämmelserna i 3 kap. 5 § trafikförordningen (1998:1276) är tillämpliga.

Vägmärkesförordningen 2 kap. 6 §

Förare som har väjningsplikt skall tydligt visa sin avsikt att väja genom att i god tid sänka hastigheten eller stanna.

Föraren får köra vidare endast om det med beaktande av andra trafikanters placering, avståndet till dem och deras hastighet inte uppkommer fara eller hinder.

Trafikförordningen 3 kap. 5 §

Reglerna skulle bli mer konsekventa om begreppet fordon ändras så att både gående räknas in i det som en bilist som kör in eller ut ur cirkulationsplatsen ska ta hänsyn till.

Förslag 13

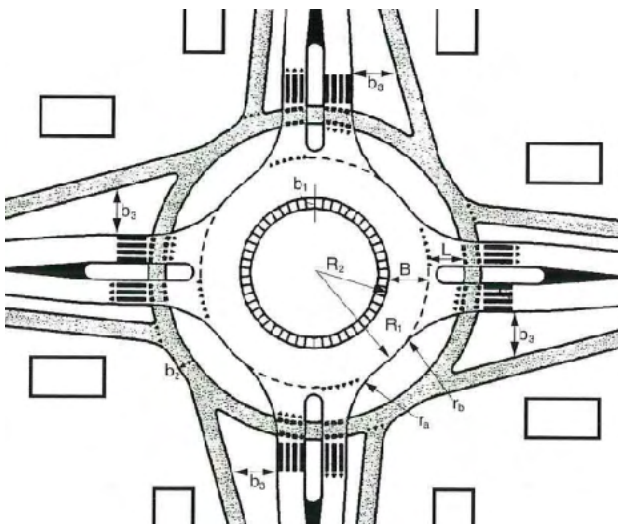
- Trf 3 kap. 22 § kompletteras så att även gående ingår.

Cyklande eller förare av moped klass II som ska färdas ut på en cykelpassage ska sänka hastigheten och ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara. Cyklande eller förare av moped klass II som ska färdas ut på en cykelöverfart ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten.

Trafikförordningen 6 kap. 6 §

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Holland har de två typer av cirkulationsplatser där denna innebär att cyklister har företräde. Det förstärks också av utformningen. Man kan likna den del som är för cykel som en förlängning av den yta som är för bilister runt rondellen. Med hjälp av vägmarkeringar har de förstärkt de väjningsregler som gäller.



Om detta skulle omsättas till de svenska reglerna finns det två alternativ.

1- Passagerna för cykel utformas och regleras som cykelöverfarter. Kvar är frågan vad man gör om det förekommer gående där alternativet då blir övergångsställen trots att dessa inte behövs.

2- Passagerna utformas så att de kan tolkas som en genomgående cykelbana som bilist ska lämna företräde till. Detta skulle då även innefatta den som går.

Förslag 14

- Transportstyrelsen behöver klargöra vilket alternativ som ger cyklister den högsta framkomligheten och vilka förändringar som detta då kan medföra för de regler som finns.

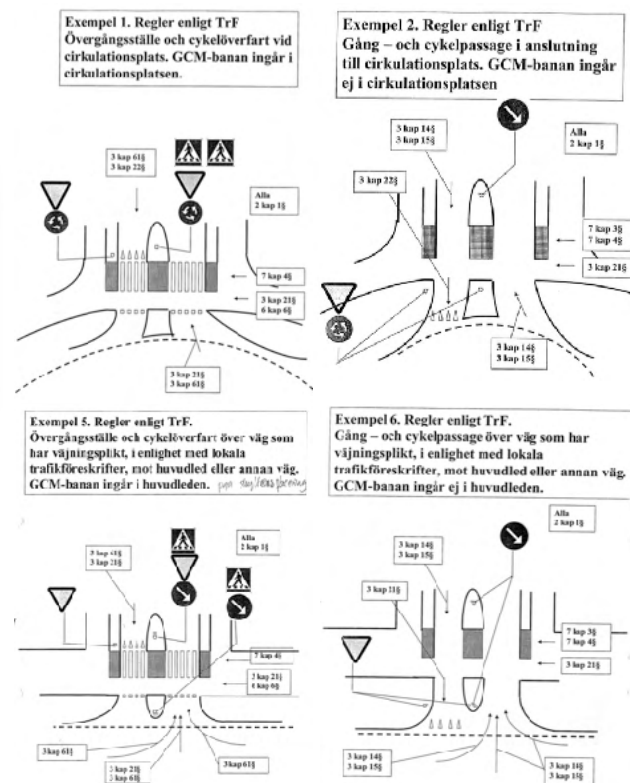
CYKELBANAN SOM EN DEL AV EN GATA

En cykelbana ligger i direkt anslutning längs en gata. När den korsar en lokalgata uppstår frågan om vem som har eller inte har företräde.

Om gatan inte är en huvudled gäller väjningsplikten för cyklisten - utfart från en cykelbana eller om det är en cykelpassage har också cyklist väjningsplikt. Är den reglerad som en cykelöverfart eller utformade som en genomgående cykelbana har cyklisten företräde.

Det finns ett gammalt dokument från Transportstyrelsen? där man har visat på ett antal olika

situationer och angett vilka paragrafer som gäller. Detta är ett bra exempel på hur kunskapen om trafikregler behöver spridas till väghållare. Den behöver ses över och uppdateras med fler passagetyper och spridas.





Sammanfattning

Trafikregler som ökar och gör cyklandet säkrare ?

Vi har utgått från Åklagarmyndighetens RättsPM där de har gått igenom hur olika regler för cykel ska tillämpas. Utifrån dessa har vi har listat upp ett antal frågor som behöver bli tydligare vad som gäller för trafikanterna och väghållarna.

Det finns två situationer där den som går eller cyklar "tappas bort" i reglerna. Det gör att de uppträder som den som regleringen avser utan att "ha rätt" till detta.

Om väghållaren markerar ett övergångsställe över hela cykelvägens bredd har den som går företräde men cyklisten har väjningsplikt. Det omvända för en cykelöverfart där cyklisten har företräde och en gående väjningsplikt.

Om det sistnämnda innebär att en cykelöverfart bör/måste kombineras med övergångsställe måste allmänna tråden i TSFS 2019:74, 3 kap. 10 ändras.

Den enda utformningen som är tydlig utan vägmärken är om det finns en genomgående gång- eller cykelbana. Men då behövs regler för hur den ska utformas.

Om den regleras genom sin utformning kan den förstärkas genom vägmärken som har en informationsroll före en reglering som Göteborg har tagit fram flera exempel på.

Genomgående gång- och cykelbanor kan då få en större roll bland annat i cirkulationsplatser för att öka cyklisternas framkomlighet och säkerhet.

Oreglerad korsning:	
Högerregeln gäller.	
Cykelöverfart:	
Bilist ska lämna företräde.	
Cykelpassage utan eller före korsning:	
Cyklist ska lämna företräde.	
Cykelpassage efter korsning:	
Bilist som svängt ska ge cyklist möjlighet att passera.	
Cyklist ska lämna företräde.	
Cykelpassage efter cirkulationsplats:	
Bilist ska ge cyklist möjlighet att passera.	
Cyklist ska lämna företräde.	
Bevakad cykelpassage efter korsning:	
Bilist som svängt ska lämna cyklist företräde.	
Cykelbana:	
Bilist ska lämna företräde.	
Cykelgata:	
Den som kör in på en cykelgata ska lämna företräde.	
Den som lämnar en cykelgata ska lämna företräde för trafik på vägen denne kommer in på.	

Om en huvudcykelväg korsar en lokal cykelväg = högerregeln. Hur bör då väghållaren reglera detta om huvudcykelvägen ska prioriteras? Jämför med lösningen för biltrafik = införande av huvudled.

Rimligt utifrån syftet men då ger regelverkets möjlighet och Trafikverkets krav på B8 även mot cyklister ett konstigt budskap.

Ska det vara tillåtet att kombinera ett övergångsställe med en cykelpassage då de innebär två olika regler?

Hur omsätts "möjlighet att passera" ? dvs finns det ett avstånd innan cyklisten är framme vid passagen där man kan anse beroende på cyklistens hastighet att det är möjligt att hinna stanna (reaktionstid och bromssträcka) när hen ser en bil som är på väg mot samma plats? Är det skillnad på avstånd för en bil, cyklist eller gående. Den sistnämnda har möjlighet att "stanna i steget" till skillnad mot en cyklist.

Rimligt att det då finns regler som tydliggör
1- Hur ser bilisten att det är en cykelbana?
2- Krav på utformningen, framförallt om den ska anses vara genomgående över en väg.

Detta borde innebära att cykelgatan ska avslutas innan inte vid en korsning då den korsning man kommer fram till kan vara en där högerregeln gäller.



Exempel från Göteborg