

Cykeltrafikregler och utformning

för ökad säkerhet och framkomlighet



Innehållsförteckning

1. Förord	3
2. Sammanfattning	4
3. Cykeltrafikens utveckling – nya krav på reglering och utformning	5
4. Vad är en cykelbana?	6
5. Generella cykelregler	8
6. Cykelbana intill en huvudled	9
7. Cykelfält	12
8. Färgade cykelfält och cykelbanor	13
9. Vägren	14
10. Cykelgata	16
11. Gågata och gångfartsområde	19
12. Genomgående cykelbana	22
13. Cykelöverfart	30
14. Cykelpassage	33
15. Annan cykelförbindelse	37
16. In- och utfart	40
17. Cirkulationsplats	45
18. Färre och enklare cykelregler	50
Bilaga Rättsfall	53

1. Förord

Det finns en uttalad ambition att stimulera ökad cykling. Motiven är både att till gagn för miljön minska transporter med motordrivna fordon och att från ett folkhälsoperspektiv bidra till ökad fysisk aktivitet. Flera av de författningsändringar som gjorts har syftat till att underlätta cyklandet, men sammanfattningsvis kan konstateras att gällande trafikregelverk fortfarande i första hand är utformat för biltrafik. När nya trafikregler skapats har heller inte alltid gjorts någon konsekvensanalys av effekten. Det har ibland inneburit att de nya reglerna krockat med gällande regelverk och resultatet har i vissa fall blivit närmast kontraproduktivt för cyklisterna.

Vi har därför i denna studie analyserat sådana situationer där det är oklart vilka trafikregler som gäller och om den fysiska utformningen stödjer eller motverkar reglerna. Studien har finansierats av Vägverket Skyltfonden enligt Trafikverkets generaldirektörs beslut 2022-06-10 med beteckningen TRV 2022/156. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar våra egna och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets inom rapportens arbetsområde.

Vi vill också påpeka att vi i rapporten använder de lite slarviga begreppen Bilister och Cyklisterna som förkortningar till de mer korrekta Fordonsförare respektive Förare av cykel och moped klass II

Rapporten har författats av Lars Ahlman, Hans Magnusson och Bengt Wilde. Projektledare har varit Jan Söderström som är ansvarig för den slutliga texten.

Stockholm i november 2022

2. Sammanfattning

Denna rapport är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverket Skyltfonden. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar våra egna och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets inom rapportens arbetsområde.

Vi har i vår rapport listat ett antal förslag på förändringar i lagar och förordningar som vi anser på ett bättre sätt skulle förtydliga korsningsreglerna för bilisterna och på det sättet förbättra framkomligheten och säkerheten för cyklisterna. De flesta av de fall vi studerat avser situationer där cyklisten kommer i konflikt med korsande biltrafik och där korsningsregeln ofta är tvetydig. Exempel på en sådan förändring är den som vi föreslår i trafikförordningen om väjningsregler för cyklister på en cykelbana intill en huvudled. Ett annat förslag är att vi vill tydliggöra att en cykelbana i anslutning till en cirkulationsplats inte ingår i körbanan. Därmed blir cykelbanan alltid en egen bana och med det trafikregler som följer av detta.

Men den kanske viktigaste slutsatsen i vår studie är att väghållarna, som är ansvariga för utformningen av trafikmiljön, ofta inte är tillräckligt uppmärksamma på eller har kunskap om hur trafikregler och byggnadsteknisk utformning och gestaltning hänger ihop, för att på ett naturligt sätt understödja gällande trafikregler. Det finns många exempel på utformning där trafikanterna uppfattar att väjningsplikten är oklar. Vi vill särskilt peka på vikten av att en genomgående cykelbana i en korsning med en anslutande gata alltid måste ges en sådan utformning att det är tydligt för alla trafikanter att bilisten har väjningsplikt. Vi har därför i avsnittet om genomgående cykelbana listat grundläggande och önskvärda kriterier för utformningen av korsningen för att detta mål ska kunna nås.

Den tekniska utvecklingen innebär att det är allt svårare att ange vad som är en cykel och vi tror att den utvecklingen kommer att fortsätta. Det finns redan idag en- två- och trehjuliga ”cyklar” med och utan hjälpmotor som kan framföras i helt olika hastighet. Det är därför viktigt att stadsplaneringen sker med flexibilitet så att gaturummet kan användas på nya sätt över tid. Ramen för vad detaljplanen föreskriver måste därför vara tillräckligt bred för att kunna genomföra nya idéer utan att behöva starta det arbetsamma arbetet med en ny detaljplan.

Det är olyckligt att det finns så många regler och begrepp som liknar varandra och som reglerar hur förare av fordon och andra trafikanter ska bete sig vid möten i trafiken. Vi anser att det därför är angeläget att göra en systematisk översyn av alla dessa regler och begrepp i trafikförordningen. Gällande trafikregler för cyklister och bilister är många och knappast möjliga att kunna ens för personer som är bevandrade i trafikförordningen. Detta gäller särskilt som cyklister är en mycket heterogen grupp. Till detta kan läggas att lagstiftaren har använt ett antal liknande formuleringar för att uttrycka delvis samma sak om hur cyklister och bilister ska förhålla sig till varandra.

För att vara tydligt för trafikanterna bör det dels finnas så få regler som möjligt, dels bör dessa vara formulerade så enhetligt som möjligt. Därtill behövs en översyn av när respektive regel ska gälla. Vårt förslag kan sammanfattas på följande sätt:

- Reglerna ska vara få och enkla för att de ska kunna förstås och accepteras.
- Reglerna ska anpassas till hur trafikanterna idag uppfattar "vad som gäller".
- Samma regler ska gälla på likartade platser eller vid likartade situationer, till exempel lika såväl vid bevakade som obevakade platser.

3. Cykeltrafikens utveckling – nya krav på reglering och utformning

Cykeltrafikens storhetstid inträffade under andra världskriget. Det var stor brist på drivmedel för de få bilar som fanns. Cykeln blev det självklara färdmedlet både för de dagliga resorna till och från jobbet liksom inköps- och fritidsresor. Cyklisterna var oftast helt dominerande i trafiken. Utöver vanliga herr- och damcyklar fanns bara enstaka trehjulingar för varutransporter, inga cyklar hade hjälpmotor och tävlingscyklar för arbetspendling var knappast tänkbart.

Med massbilismen intåg på 60-talet kom uppfattningen att cykeln var ett föråldrat färdmedel, det var bilen som skulle tillgodose det dagliga behovet av resor. Cykeln kom mer att uppfattas som ett motions- och lekredskap, trevligt att ha men sällan för användning, för dagspendling bara undantagsvis. Praktiskt taget all infrastruktur kom att anpassas för bilen, cykelvägar planerades och byggdes bara för kortare resor i närområdet. Någon planering för ett övergripande cykelnät för längre cykelresor fanns bara på enstaka håll - med Västerås som framstående undantag där man i trafikplaneringen aldrig övergav tanken att cykeln även kunde användas för dagspendling och längre cykelresor.

Kraven på lägre klimatutsläpp har tillsammans med teknikutvecklingen medfört att cykeln fått dramatiskt uppsving de senaste åren. Förutsättningarna för hur cykeln kan användas för att tillgodose både transportbehov, motion och rekreation har i många avseenden ändrats. Från att cykeln varit en väl definierad homogen produkt har teknikutvecklingen inneburit att cykeln blivit alltmer mångsidig. Det har blivit allt svårare att ange vad som är en cykel. Det finns idag både en- två- och trehjulinga ”cyklar” med och utan hjälpmotor som kan framföras i helt olika hastighet.

Både för lagstiftare som bestämmer reglerna och för väghållarna som har ansvar för utformningen av infrastrukturen innebär den här utvecklingen helt nya problem. Nästan all trafiklagstiftning utgår från bilens och bilförarens förutsättningar att skapa säkerhet och erbjuda framkomlighet, utgångspunkten är sällan cyklistens behov. Lagstiftaren måste därför brottas med frågan hur gamla regler passar nya typer av cyklar. Elsparkcyklarna är ett exempel där lagstiftaren har tvekat var detta fordon hör hemma.

Cykeln är nu tillbaka som viktigt färdmedel både för dagspendling till jobbet, för inköpsresor och som sportredskap i träning och tävling. Ökningen sker på en infrastruktur där cykelns plats i trafiksystemet i decennier varit eftersatt i såväl planering som byggande. Sverige ligger



idag långt efter till exempel Danmark och Nederländerna när det gäller utformning av infrastrukturen för att skapa den framkomlighet och trygghet som cyklisterna behöver.

Ett övergripande mål i trafikplaneringen bör nu vara att på ett bättre sätt få juridik och utformning att samverka. Genomgående cykelleder där cyklisterna ska lämnas företräde måste få större prioritet. På de ställen där cyklister och bilister kommer i konflikt med varandra måste det bli tydligare både i lagstiftning och utmärkning vem som ska lämna vem företräde. Idag finns det många fall där lagar och förordningar är motsägelsefulla och där domstolarnas tolkning av reglerna varierar. Det är till exempel vanligt att gatans beläggning i korsningar signalerar att cykeln ska lämnas företräde medan gällande regler anger motsatsen. Vi har i den här rapporten identifierat ett antal sådana fall där vi anser att väjningspliktsreglerna är tvetydiga och att lagstiftning och/eller utformning bör ändras.

De krav på att bättre anpassa tätorternas trafiksystem till oskyddade trafikanter färdmedel ställer också nya krav på planeringsverktygen. Eftersom synen på hur gaturummet ska möbleras inte är stationär måste detaljplanerna ge möjlighet till flexibilitet för att kunna tillgodose nya önskemål. Boverket har på följande sätt uttryckt att det är viktigt att detaljplanerna inte görs mer detaljerade än vad syftet med dem är för att de ska vara aktuella och användbara så länge som möjligt:

Gatans trafikfunktion, tillgängligt gaturum och den omgivande bebyggelsens användning, som till exempel bostäder, skolor eller affärscentra är förutsättningar för hur trafik bör regleras på gator. Dessa trafikregleringar är inte lämpliga att göra i en detaljplan utan regleras istället företrädesvis genom lokala trafikföreskrifter. Det kan handla om särskilda åtgärder för hastighetsdämpning, begränsning av trafikslag eller tidsbegränsning av trafik. Även krav på trafiksäkerhet, trygghet, god stadsbild samt minimering av avgaser och bullerstörningar kan tillgodoses genom lokala trafikföreskrifter.

Fördelen med att lämna så mycket som möjligt av trafikregleringen till de lokala trafikföreskrifterna är att detaljplanen inte behöver ändras så fort trafiksituationen förändras och åtgärder behöver vidtas på gatan. Trafikföreskrifter är generellt sett enklare att ändra än detaljplaner. Det är dock lämpligt att beskriva den planerade trafiksituationen i planbeskrivningen.

Vi instämmer till fullo i Boverkets uppfattning att trafiken i första hand bör regleras genom lokala trafikföreskrifter. Det är väghållaren som genom fysisk utformning, vägmärken, vägmarkering och lokala trafikföreskrifter ska bestämma om till exempel cykelbanan i en korsning med en väg ska vara en cykelöverfart, en cykelpassage eller ”annan cykelförbindelse”. Såväl refuger, farthinder, övergångsställen och cykelbanor bör utformas av väghållaren liksom regleringar med lokala trafikföreskrifter beslutas av den kommunala trafiknämnden eller länsstyrelsen. Ramen för vad detaljplanen föreskriver måste alltså vara tillräckligt bred för att kunna genomföra nya idéer utan att behöva starta det arbetsamma arbetet med en ny detaljplan.

4. Vad är en cykelbana?

Den ursprungliga och den vanligast förekommande cykelbanan är en upphöjd bana skild från körbanan med en kantsten. En annan lösning är en skiljeremsa för att markera skillnaden mellan cykelbana och körbana. Variationerna är numera många med allt från en smal stenlagd remsa till en bred sådan med växtlighet. Olika krav och ändrade förutsättningar har också inneburit andra lösningar som exempelvis olika beläggningar och avgränsning med vägmarkering.

Enligt förordningen om vägtrafikdefinitioner (2001:651) definieras en cykelbana på följande sätt:

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

Den nuvarande definitionen av cykelbana infördes i samband med ikraftträdandet av trafikförordningen 1999. Definitionen i tidigare vägtrafikkungörelsen, *väg eller del av väg som är utmärkt som cykelbana med härför avsett vägmärke*, ändrades eftersom den ansågs innebära ett allt för omfattande utmärkningskrav. Samtidigt förutsattes att utmärkning skulle ske om det inte tydligt framgick av förhållandena på platsen att en bana var avsedd för cykeltrafik.

Någon motsvarande juridisk definition av vad som är gångbana finns inte trots att många trafikregler knyts till begreppet gångbana. Den tidigare definitionen i trafikförordningen, *bana avsedd för gående*, utmönstrades i samband med införandet av förordningen om vägtrafikdefinitioner 2001 då den ansågs intetsägende.

Idag är det dock ofta oklart om ett markerat stråk är avsett för cykeltrafik eller inte. Skälet är att det ofta finns en övertro på att beläggning och fysisk utformning ska klargöra vilka delar av en bana som är avsedd för cykling. Det innebär att det i många fall kan behövas en tydligare utmärkning av cykelbanorna när den fysiska utformningen inte ger tillräcklig vägledning.

Nedanstående bilder visar exempel på när utmärkning och/eller beläggning inte ger cyklisterna tillräcklig vägledning för vad som är en cykelbana eller ger de gående upplysning om att det kan förekomma cykeltrafik.



I ovanstående fall finns visserligen en utmärkning av cykelbanan, men beläggningen ger ingen vägledning vad som är en cykelbana.



Mörkgrå markeringar i beläggningen visar att väghållaren avser att stråket ska vara en cykelbana, men det är tveksamt om detta räcker för att vägleda cyklisterna.

Slutsats

Vi anser att nuvarande definition av vad som är en cykelbana kan utmönstras eftersom den inte tillför något. Kommuner, Trafikverket och privata markägare måste dock ges ökad uppmärksamhet på att tydliggöra vad som är en cykelbana så att både beläggning och utmärkning bättre samspelar än de i många fall gör idag. Några skärpta krav i lagstiftningen på utmärkning av cykelbanor anser vi dock inte motiverade. Däremot är det önskvärt med ett förtydligande av att vägmarkeringen M26, *cykel*, bara anger lämplig färdväg för cyklisterna och inte att den även kan betyda ”bana” i juridisk mening. Trafikanten behöver i vissa fall veta om det är en ”färdväg” eller en ”bana” som avses, men får ingen vägledning med nuvarande definition.

5. Generella cykelregler

Cykelbanor är generellt dubbelriktade vilket närmast är en självklarhet när det bara finns cykelbana på ena sidan av en väg. Den tidigare lydelsen i vägtrafikkungörelsen, *cyklande eller mopedförare får använda cykelbana endast på högra sidan av vägen i färdriktningen*, utmönstrades 1985 (1985:380). Främsta skälet var det allt mer förekommande förhållandet med enbart (en dubbelriktad) cykelbana på ena sidan av vägen.

Det är fortfarande ovanligt att cykelbanor enkelriktas även när det finns cykelbanor på ömse sidor av vägen. Visserligen kan man anta att trafiksäkerheten skulle förbättras om cykelbanorna i dessa fall enkelriktades. Anledningen till att dubbelriktade kan vara mindre säkra än enkelriktade är att de ger dålig säkerhet i korsningar där samspelet mellan gående, cyklisterna och bilister försvåras genom att cyklisterna kommer från ”fel” håll. Vi känner dock inte till någon olycksstatistik som stöder ett sådant antagande. Normalt är cyklisternas hastighet i stadsmiljö så låg att det sällan inträffar några frontalkollisioner mellan cyklisterna som resulterar i allvarliga skador. På många ställen är det också en vinst för cyklisten att enbart kunna cykla på ena sidan av vägen för att undvika onödiga korsningar.

Med de senaste årens stora ökning av cyklismen i de större städerna skapas nu ”supercykelstråk” främst för att underlätta cykelpendling mellan förorter och stadscentrum. På dessa stråk går vi nu i en riktning mot mer enkelriktade cykelbanor – framför allt i de större städerna - både av kapacitetsskäl och trafiksäkerhetsskäl. Där är spridningen av

hastigheter oftast mycket stor. Många av pendelcyklisterna passar nämligen på att använda cykelresan som ett motionspass vilket resulterar i hastigheter på upp till 40 km/tim. Vår slutsats är att det på ”supercykelstråken” är särskilt viktigt att med markeringar i asfalten och med utmärkning gör en tydlig separering av färdriktningarna liksom vad som är cykelbana och vad som är gångbana.

En fråga av liten dignitet, men ofta återkommande, är hur man ska se på de cyklister och förare av moped klass II som väljer att färdas på körbanan i stället för på cykelbanan trots att sådan finns. Det finns flera skäl till ett sådant val. Bekvämlighet, dåligt underhåll av cykelbanan, undvika fotgängare på gemensam bana etcetera. Beträffande kravet att cyklister ska använda en cykelbana om en sådan finns anges följande i trafikförordningens tredje kapitel:

6 § Vid färd på väg ska fordon föras på körbana. Detta gäller dock inte fordon för vilka enligt 1 kap. 4 § andra stycket bestämmelserna om gående ska tillämpas.

Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II ska vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns. Cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II får dock om särskild försiktighet iakttas använda körbanan i stället för cykelbanan om

1. den cyklande fyllt 15 år, och

2. den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen och i övrigt när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge.

Om särskild försiktighet iakttas, får trehjuliga mopeder klass II föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd.

Slutsats

Vi anser att den nuvarande möjligheten att enkelrikta cykelbanor genom lokala trafikföreskrifter och utmärkning är tillräcklig. En tvingande regel att enkelrikta cykelbanor när sådana finns på ömse sidor om vägen skulle skapa fler problem än nytta.

Vi anser också att den avvägning som lagstiftaren gjort mellan krav respektive avsteg från kravet att använda körbana istället för cykelbana är rimligt mot bakgrund av olika cyklisters krav på säkerhet och framkomlighet i olika trafikmiljöer.

6. Cykelbana intill en huvudled

Följande definition av huvudled finns att läsa Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner:

En väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara huvudled och som är utmärkt med vägmärke för huvudled.

En större väg förklaras ofta som huvudled genom en lokal trafikföreskrift uttryckt som *A-gatan ska vara huvudled* enligt vad som rekommenderas i TSFS 2015:60. Föreskriften grundas på 10 kap. 1 § andra stycket 1 och 3 § trafikförordningen och lyder, *ska vara huvudled, motorväg eller motortrafikled.*

Begreppet väg avser hela bredden av vägen och omfattar körbana, cykelbana, gångbana och eventuell vägren. Körbanor är en del av en väg och omfattar bara långsgående körfält, alltså inte övriga delar av det som definieras som vägen.

När en lokal trafikföreskrift anger att *A-gatan i B-by ska vara huvudled mellan B-gatan och C-gatan* så ingår således även den intilliggande cykelbanan i huvudleden under förutsättning att gatan och cykelvägen rymms inom det område som ska vara ***allmän plats gata*** i detaljplanen. Då gäller väjningsplikten mot fordon på vägen (körbanan + cykelbanan) som man kör in på. Men även om cykelbanan ingår i huvudleden så ändras inte cyklistens väjningsregler jämfört med om den inte ingår i huvudleden. Om en cykelbana inte ska ingå i huvudleden borde föreskriften i så fall vara formulerad, *A-gatans körbanor* ska vara huvudled, vilket inte förekommer i Transportstyrelsens mall.

På en huvudled löper ofta en cykelbana förhöjd längs gatan. Ibland är cykelbanan skild från körbanan endast med en kantsten, ibland med en skiljeremsa av varierande bredd. Det uppfattas ofta som oklart hur utmärkningen ska ske både av huvudleden och väjningsplikten. Utmärkningen av huvudleden ska på sedvanligt sätt ske ”*på höger sida av vägen, banan eller körfältet*”.



Ovanstående bild visar genom utmärkningen att cykelbanan ingår i huvudleden.

Ett vanligt förhållande jämfört med ovanstående bild är dock att det finns en skiljeremsa mellan körbana och cykelbana och att märket för huvudled placerats i skiljeremsan. Det skulle kunna tolkas som att cykelbanan inte ingår i huvudleden. För cyklister på en dubbelriktad cykelbana måste då beaktas att utmärkning av huvudled också måste göras för dem som färdas ”mot färdriktningen”.



På ovanstående bild är det svårt för cyklisten att förstå att cykelbanan också ingår i huvudleden eftersom märket B4, huvudled, står till vänster om cykelbanan.



På ovanstående bild är det oklart om cykelbanan ingår i huvudleden då huvudledsmärket är placerat "på andra sidan gatan" från cyklistens synpunkt. För att tydliggöra att cykelbanan även ingår i huvudleden vore det önskvärt att gällande utmärkningsregler kompletteras så att utmärkningen är tydlig för trafikanterna.

Om gaturummet utformas med breda skiljeremсор mellan körbana och cykelbana kan det ge intryck av att cykelbanan inte ingår i huvudleden. I vissa fall är det också vägghållarens avsikt. Det har tidigare funnits ett mått på fem meter (en billängd) och det kan ge viss vägledning till vad som anses vara ett rimligt högsta mått.

När en cykelbana intill en huvudled korsar en anslutande väg finns ett starkt behov att tydliggöra vilket fordon som har väjningsplikt i en sådan situation – cykeln på cykelbanan eller bilen på den anslutande vägen? Gällande väjningspliktsregler i trafikförordningens tredje kapitel framstår ofta som oklara beroende på hur den fysiska eller utmärkningstekniska utformningen ser ut. Det vore rimligt att ge cyklisterna samma status som bilarna på huvudledens körbana så att de inte har väjningsplikt. En sådan regeländring är också helt i linje med en strävan att både öka cyklisternas framkomlighet och deras säkerhet.

Slutsats

Vi anser också att en ändring bör göras i trafikförordningens 3 kap. 21 § andra stycket 3 samt tredje och fjärde stycket enligt följande som är gulmarkerat och borttagande som är rödmarkerat:

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,
2. från en stig, en ägoväg eller någon annan liknande utfartsväg,
3. från en cykelbana som inte ingår i en huvudled, en gånggata, ett gångfartsområde, en cykelgata eller från terräng, eller
4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana.

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.~~

Väjningsplikten enligt första och andra styckena gäller inte cyklande och förare av moped klass II som ska korsa en körbana eller cykelbana på en cykelöverfart eller om cykelbanan ingår i en huvudled

För cyklisterna på en dubbelriktad cykelbana måste då beaktas att utmärkning av huvudled måste göras för dem som färdas ”mot färdriktningen” enligt ovan.

Vi anser att reglerna i transportstyrelsens föreskrifter bör ändras så att cykelbanan ingår i huvudleden även om huvudledsmärket sitter till vänster om cykelbanan i körriktningen på motsvarande sätt som redan gäller för märke påbjuden cykelbana. Huvudledsmärket ”mot färdriktningen” bör inte vara tillåtet att endast sättas upp ”på andra sidan vägen” utan ska även finnas intill cykelbanan.

7. Cykelfält

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definierar ett cykelfält på följande sätt:

Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II.

Ett cykelfält avgränsas med markeringen M5, *cykelfältslinje*. Andra fordon än de i cykelfältet är avsett för får färdas där endast för att korsa det och inga fordon får stannas eller parkeras i ett cykelfält. Cykelfält löper i normalfallet alltid längs en körbana.



Cykelfält markeras bredvid eller mellan körfälten (som på bilden ovan), främst för att öka framkomligheten och ge ett eget utrymme för cyklister, men är även till gagn för trafiksäkerheten eftersom utrymmet blir cyklisternas och de ska slippa blandas med andra motordrivna fordon än moped klass II.

Slutsats

Vi anser att det saknas skäl att skapa särskilda regler för hur cykelfält ska utformas och regleras.

8. Färgade cykelfält och cykelbanor

Cykelfält i avvikande färg används ofta utomlands. I Nederländerna är det standard att använda röd asfalt på såväl cykelfält som cykelbanor. Färgen ökar motorförarens uppmärksamhet på cyklister och det uppfattas positivt av cyklisterna. Färgen antas öka cyklisternas säkerhet men även ge cyklisterna vägledning var de ska köra. I Sverige används avvikande färg annars mest i korsningar för att tydligt markera konfliktfyllda cykelöverfarter, och i mindre grad på sträcka. I Stockholm rekommenderas avvikande färg på cykelfält som ligger mellan två rullande körfält av säkerhetsskäl. Det är viktigt att tänka på att färgen inte har någon betydelse för vilka regler som gäller på platsen.



Cykelpassagen är gulmarkerad utan att det förändrar några regler

Effekterna av de färgade cykelbanor och cykelfält verkar vara begränsade. Transportøkonomisk institutt i Norge har gått igenom facklitteratur och erfarenheter från hela världen. En sammanfattning av effekterna visar:

Av de studier som undersökt effekter på antalet olyckor fanns endast en med minskning av olyckor i korsningar med cykelvägar eller körfält på sträckan.

De övriga olycksstudierna fann ett oförändrat eller ökat antal olyckor i korsningar, men resultaten från dessa studier kan påverkas av ett antal felkällor och kan inte lätt generaliseras.

Vi har inte hittat några studier som har undersökt påverkan på antalet olyckor på sträckor (oavsett typ av anläggning).

Studier som undersökt effekter på konflikter och beteende fann i huvudsak färre konflikter och förbättrat beteende, både bland bilister och cyklister, på sträckor och i korsningar.

Flera studier visar också att cyklister känner sig säkrare på färgade cykelbanor/banor. Vissa studier fann dock mer slarvigt beteende bland cyklister i korsningar.

Studier som har undersökt hur cyklister upplever färgad beläggning tyder på att färgad beläggning kan göra cykelinfrastrukturen mer attraktiv och synlig och att cyklister känner sig säkrare

Slutsats

Vi anser att det för närvarande saknas skäl att reglera vad färgade fält eller banor betyder trafikföringsmässigt.

9. Vägren

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner ger följande definition av en vägren:

En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte körbana eller cykelbana.

En vägren avgränsas normalt från körbanan genom en streckad linje M2, *kantlinje*, men kan även avgränsas med markering M8, *heldragen linje*. Trafikreglerna innebär att cyklister alltid som förstahandsalternativ ska färdas på vägrenen medan bilister inte får färdas på en vägren som avgränsats med en heldragen linje och endast tillfälligt på vägren med streckad kantlinje.

Vägren är normalt en landsbygdsföreteelse. På större vägar, oftast förklarade som huvudled, markeras kantlinjen normalt genomgående i korsningar som ett sätt att ange att vägrenen ingår i huvudleden. För cyklister gäller som grundregel att vägren ska användas när cykelbana saknas. Skyldigheten att använda vägren gäller dock bara om vägrenen är tillräckligt bred och i övrigt är lämplig att använda, alltså på motsvarande sätt som kravet att använda cykelbana när sådan finns. Det senare kan ses som rimligt för de cyklister och förare av moped klass II som väljer att färdas på körbanan i stället för vägrenen med hänvisning till dåligt underhåll eller hinder på vägrenen.

Ett vanligt förhållande i förorter och andra liknande bostadsområden är att en heldragen linje markeras i tron att en cykelbana eller gångbana därigenom skapats. Formellt är det fortfarande en vägren. Den heldragna linjen reglerar enbart vem som får köra där och förhindrar inte parkering eller annan uppställning av fordon.



Ovanstående bild visar en heldragen linje som innebär att väghållaren skapat en vägren men sannolikt anser att det ska uppfattas som en cykelbana eller gångbana. Trafikjuridiskt är alltså parkering tillåten på den del som uppfattas som en cykelbana. Korsningen är markerad som cykelpassage.



Vanligt är också att som på ovanstående bild en heldragen linje markeras i kombination med markering M26, cykel, i förvisning om att en cykelbana därigenom skapats. Fog för en sådan uppfattning kan sägas ligga i gällande definition av cykelbana i kombination med att symbolen M26, cykel. Markeringen visar bana eller lämplig färdväg för cyklande och förare av moped klass II, så det kan lika väl bara vara en "lämplig färdväg" och inte en "bana".



Genom utmärkning med vägmärke D4, påbjuden cykelbana, och markering med en M8, heldragen kantlinje, visas tydligt att det handlar om en cykelbana. Den kan dessutom kompletteras med symbol M26, cykel.

Slutsats

Trafikanterna har idag ingen möjlighet att veta om användningen av M26, *cykel*, avser ”bana” eller ”färdväg”. För att tydliggöra trafikreglerna vid olika utformningar anser vi att de närmare föreskrifterna i VMF till markeringen M26, *cykel*, bör ändras till att markeringen endast visar ”*lämplig färdväg för cyklande och förare av moped klass II*”.

Vi anser vidare att gällande trafikregel om undantaget från kravet på att använda vägren vid cykling ger tillräcklig flexibilitet och att det därför saknas skäl att skapa särskilda regler för hur vägrenar ska utformas och regleras. Samtidigt är det naturligtvis angeläget att vägrenar underhålls så att de blir naturliga att färdas på för de trafikslag som är hänvisade dit. Det finns dock en del brister i kunskapen kring vägren och cykelbana. Det är därför angeläget med information till väghållarna om detta.

10. Cykelgata

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner ger följande definition av en cykelgata:

En väg eller vägsträcka som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara cykelgata och som är utmärkt med vägmärke för cykelgata

Enligt 8 kap. i trafikförordningen gäller följande regler för en cykelgata:

1 a § På en cykelgata gäller följande:

- 1. Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.*
- 2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.*
- 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.*

Cykelgata kan vara en lämplig reglering för att fylla i saknade länkar i ett cykelnät. Trafikreglerna för cykelgata är tänkta att prioritera cykling och innebär alltså att fordon inte får parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.

Uttrycket *på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser* bör utmönstras på motsvarande sätt som gjorts för gågata och gångfartsområde. Skälet är att ingen oavsett funktion som övervakare eller dömande förstår vad angivelsen innebär.

Parkeringsregelringen bör på motsvarande sätt som sker för gågator och gångfartsområde ske med lokala trafikföreskrifter. Lämpligheten att anordna parkering på en cykelgata måste noga övervägas eftersom anordnandet kan leda till ökad trafik av parkeringssökande och fordonsrörelser av dessa som motverkar syftet med prioritering av cykling även om trafikreglerna också anger att en förare av ett motordrivet fordon på cykelgatan ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.

Oavsett att cykelgata ska vara en prioritering för cyklande gäller fortfarande att cykel ska föras så nära den högra kanten som möjligt av den bana som används och att cyklande inte får färdas i bredd. Med hänvisning till att cykelgata ska vara primärt för cyklister så kan ifrågasättas om inte en friare placering i körbanan än ”längst till höger” är rimligt att godta. Kravet att cyklande ska färdas efter varandra gäller dock inte om det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken, så det kanske kan sägas legalisera cykling i bredd på en cykelgata.



Reglering med och utmärkning av cykelgata blev möjlig 1 december 2020. Tanken var att Transportstyrelsen skulle komma med föreskrifter och allmänna råd om utmärkningen. Det som hittills har presenterats av myndigheten är endast hur storleken på märken för cykelgata ska vara i olika trafikmiljöer.

Transportstyrelsen har under arbetets gång haft kontakter med ett antal kommuner och ett förslag till utmärkning har tagits fram. Förslaget till utmärkning innebär att cykelgatan närmast kan jämföras med en huvudled eftersom de korsande gatorna har väjningsplikt mot trafiken på cykelgatan och ska utmärkas med märke för väjningsplikt. Dessutom finns ett författningsreglerat krav på utmärkning av gällande högsta tillåtna hastighet och krav att markera slutet av cykelgatan med ett särskilt slutmärke i ändarna av cykelgatan.

Transportstyrelsens föreskrifter för märke A29, *varning för vägkorsning där trafikanter på anslutande väg har väjningsplikt eller stopplikt*, har kompletterats med att märket även ska sättas upp på en cykelgata om korsningen är komplicerad eller svåröverskådlig. (TSFS 2022:81).

Bilden på nästa sida är ett principiellt exempel som Transportstyrelsen redovisade på ett dialogmöte med bland annat kommunexperter

Cykelgata i öst/västlig riktning

Väjningsplikten i 3 kap. 21 § märks ut om det för trafikanten från cykelgatan är oklart om 3 kap. 21 §§ gäller.

10 kap. 13 a § får och bör märkas ut (trots att det är ut från cykelgata)



2 kap. 11 § VMF första stycket, Anvisningsmärken upplyser trafikanten om förhållanden som gäller för en viss plats eller för **en viss väg eller vägsträcka**. Behöver således inte märkas ut med E34 in på anslutande väg när cykelgatan fortsätter efter korsning.

2 kap. 12 § TSFS 2019:74

E34 sätts upp där cykelgatan slutar 2 kap. 11 § andra stycket VMF

Väjningsplikten i 3 kap. 21 § märks ut om det för trafikanten från cykelgatan är oklart om 3 kap. 21 §§ gäller.

8 kap. 1 a § 3.

10 kap. 13 § 1. TrF.

4 kap. 25 § TSFS 2019:74

10 kap. 13 TrF 1.

10 kap. 13 § 3. (kan även sättas upp på vänster sida)

Slutsats

Det är i dagsläget oklart hur många cykelgator som införts och hur framtiden för sådana gestaltar sig. På en cykelgata ska förare av motordrivna fordon anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Mot den bakgrunden bedömer vi att undantaget i trafikförordningen 6 kap 1 §; att cyklande får färdas i bredd om det kan ske utan att fara eller olägenhet för trafiken – är möjligt att tillämpa mer generellt på cykelgatan. Någon ändring av den regeln anser vi därför för närvarande inte aktuell.

Vad gäller ett undantag från kravet att föra fordon så nära den högra kanten som möjligt så har Transportstyrelsen i sin delredovisning av sitt regeringsuppdrag bedömt att det inte är lämpligt att ändra bestämmelserna om att cyklande ska färdas så nära den högra kanten som möjligt av den väg eller bana som används. Vår bedömning är att en cykelgata vanligen är en normalt utformad gata tillåten för alla fordonsslag som getts juridisk status och vissa trafikregler genom beslut om LTF. Att lätta på bestämmelsen om ”längst till höger” skulle enligt vår bedömning inte leda till annan nytta för cyklisten än att ha möjligheten kunna köra i bredd.

Det saknas utformningskrav på en cykelgata så den kan se ut som en ”vanlig” gata. Ett sätt att påminna om att det är en cykelgata med speciella trafikregler kan vara att tillåta vägmarkering med symbol motsvarande den i vägmärket.



11. Gågata och gångfartsområde

Gågata

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner ger följande definition av en gågata:

En väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara gågata och som är utmärkt med vägmärke för gågata.

Gågata är en vanlig och populär reglering i tätortscentra. En gågata är ”fotgängarnas område” även om cykling är tillåten medan trafik med motordrivna fordon är förbjuden med undantag för vissa gods- och persontransporter med ärende på gatan. Noterbart är att den tillåtna fordonstrafiken, dvs. även cyklar, ska framföras i gångfart och fordon får inte parkeras där, förutom fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Det finns inga författningsstadgade krav på utformning av en gågata, men en ofta uttalad ambition är att gestaltningen är eller ska vara sådan att det framstår som naturligt att inte föra motorfordon där.

Gågator är ofta olämpliga som ”cykelstråk” av såväl framkomlighetsskäl för cyklister som av säkerhetsskäl för gående. Cyklister får med hänsyn till gågatans utformning ofta ”kryssa sig” fram. Kravet att cykel ska föras längst till höger på vägen blir ofta omöjligt att leva upp till.



Skyldigheten för en cyklist att färdas längst till höger i färdriktningen fungerar generellt inte på gågator. Det är knappast ett praktiskt problem att cyklister väljer ”lämplig färdväg” eller att väghållaren visar sådan genom att lägga ut symboler och pilar eller avvikande beläggning. Samtidigt måste det anses viktigt med en regelutformning som svarar mot vad flertalet, oavsett om vederbörande är trafikant, allmänhet, övervakare eller domare, anser som rimligt. En avvikelse från kravet att färdas längst till höger på gågator vore därför logiskt men skulle ändå inte betyda att cyklister skulle kunna färdas hur som helst med hänvisning till allmänna varsamhetsregler och det grundläggande kravet på högertrafik.



På ovanstående bild har gågatan en avvikande beläggning i mittzonen. Möjligen har kommunen tänkt sig att detta ska illustrera en cykelbana som en lämplig färdväg för cyklisterna. Det är dock i strid mot regelverket att anlägga en cykelbana på en gågata.

Gångfartsområde

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner ger följande definition av ett gångfartsområde:

En väg eller ett område som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara gångfartsområde och som är utmärkt med vägmärke för gångfartsområde.

Gångfartsområde är liksom gågatan ett område där trafiken ska ske på fotgängarnas villkor. Fordon ska framföras i gångfart, väjningsplikt gäller mot fotgängare och förbud mot att parkera fordon gäller. Avsikten med gångfartsområde är att skapa en plats där människor kan träffas, vistas eller leka i hela gaturummet. I trafikförordningens 10 kap. 8§ finns följande författning hur ett gångfartsområde skall vara utformat:

En väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart.

Ett rätt utformat gångfartsområde är olämpligt som ”cykelstråk” och på motsvarande sätt som på gågator är det olämpligt och vilseledande att markera ”lämplig färdväg för cyklister”.



Gångfartsområdena på ovanstående bilder uppfyller inte lagstiftningens krav på utformning bland annat därför att lämpliga färdvägar för bilar och cyklar är markerade genom särskild beläggning.

På både gågator och gångfartsområden är det rimligt att ifrågasätta den generella regeln att cyklister ska färdas längst till höger i färdriktningen. Transportstyrelsen har dock i en delredovisning av sitt regeringsuppdrag om att se över cykeltrafikreglerna gjort följande bedömning:

att det inte är lämpligt att ändra bestämmelserna om att cyklande ska färdas så nära den högra kanten som möjligt av den väg eller bana som används och som sin uppfattning angett att det är olämpligt att ändra 3 kap. 7 § andra stycket trafikförordningen om att cykel ska föras så nära som möjligt den högra kanten av den bana som används, eftersom en ändring enligt Transportstyrelsens bedömning medför att högertrafik för cyklande på gemensamma gång- och cykelbanor eller cykelbanor tas bort. Förutsättningarna för att följa bestämmelsen om att ett fordon vid möte med andra fordon ska hållas till höger (3 kap. 30 §) skulle också försvåras.

Den argumentationen är svår att förstå när det gäller cykling på gågata och gångfartsområde eftersom bestämmelsen står i strid mot vad cyklister och andra trafikanter i allmänhet uppfattar som rimligt från regelsynpunkt. Regeln kan också ge absurda konsekvenser då gågatan/gångfartsområdet i hela sin bredd är att betrakta som väg och därmed kan cyklande tvingas köra intill huslivet i stället för en trafiksäker och rimlig placering vid fortsatt färd på

gågatan/gångfartsområdet i förhållande till den utformning som finns på platsen.

Frågan är om det är något problem att cyklister väljer "lämplig färdväg" eller att väghållaren visar sådan genom att lägga ut symboler och pilar eller avvikande beläggning. Samtidigt måste det anses viktigt med en regelutformning som svarar mot vad flertalet, oavsett om vederbörande är trafikant, allmänhet, övervakare eller domare, anser som rimligt och logiskt. En avvikelse från kravet att färdas längst till höger på gågata/gångfartsområde betyder inte att cyklister kan färdas hur som helst med hänvisning till allmänna varsamhetsregler och det grundläggande kravet på högertrafik. Dessutom gäller inom dessa områden en generell regel om väjning mot gående.

Tillämpningen av trafikregeln om "längst till höger" på gågata/gångfartsområde innebär sannolikt att de flesta trafikanter bryter mot regeln. För att det ska finnas respekt för denna trafikregel bör den bara tillämpas vid de förhållanden den i grunden är avsedd för.

Trafikregler som trafikanter generellt bryter mot därför att de är inkonsekventa påverkar i längden respekten också för andra regler.

Slutsats

Vi anser att det vore önskvärt att på gågator och gångfartsområden göra undantag för regeln att cykel ska föras "längst till höger" genom att trafikförordningen 8 kap 1 § kompletteras med följande fjärde regel:

1 § På en gågata och i ett gångfartsområde gäller följande.

- 1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.*
- 2. Fordon får inte parkeras.*
- 3. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.*

4. Cyklande behöver, om särskild försiktighet iakttas, inte färdas så nära högra kanten som möjligt om utformningen av gatan leder till en bättre och säkrare placering vid fortsatt färd.

12. Genomgående cykelbana

Begreppet korsande eller genomgående gång- eller cykelbana har sin juridiska grund i när man 1985 ändrade i föregångaren till trafikförordningen (Vätrafikkungörelsen). Den sakliga ändring som gjordes i dåvarande 37 § (idag: 3 kap 21 §) var bland annat bestämmelsen att man efter att ha korsat en gångbana skulle ha väjningsplikt mot fordon på vägen.

I det förordningsmotiv 1985:4 som departementschefen motiverade ändringen framgår enligt sista meningen att skälet till ändringen var det då alltmer vanliga sättet att låta "gångbanan utmed en litet större väg med bibehållen (förhöjd) nivå korsa körbanan på de mindre vägar som ansluter till den större".

Detta kan tas som intäkt för att den aktuella regeln **endast är tillämplig då upphöjningen korsar en lokalgata** och inte då det gäller en upphöjning på en huvudgata eller på en sträcka eller vid en cirkulationsplats. På dessa platser får vi vara noga med utformningen, så den inte liknar en genomgående gång- eller cykelbana.



På bilden är gångbanans beläggning genomgående och den är förhöjd, så att passagen felaktigt kan uppfattas som en "genomgående gångbana". För att undvika detta kan gångpassagen markeras med M17, farthinder, eventuellt kombinerat med vägmärke A9, varning för farthinder.

Det finns ingen definition av "Genomgående cykelbana" i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner trots att det finns trafikregler som knyts till det begreppet. Vad som är en genomgående cykelbana har hittills i stället bestäms genom praxis och domstolsavgöranden. En vägledande definition gavs av Hovrätten för Övre Norrland i dom 2017-06-29 (FT 355-177) där man uttalat följande:

Begreppet en genomgående cykelbana definieras inte i lagtext utan utgör närmast en beskrivning av en viss utformning av en cykelbana. En genomgående cykelbana förklaras som en cykelbana som fortsätter i samma höjd och vars beläggningsyta genomgående är densamma och som saknar kantstensförlängningar. Inte heller får det finnas vägmärkingar för cykelpassage, cykelöverfart eller övergångsställe på platsen för en genomgående cykelbana (jfr SOU 2012:70 s. 418-419).

Hovrätten anser, i likhet med tingsrätten och på de av tingsrätten anförda skälen, att den aktuella cykelbanan får anses genomgående i korsningen. Enligt 2 kap. 9 § vägmärkesförordningen (2007:90) upphör inte cykelbanan i korsningen [se bild] eftersom Skeppargatan är en väg som avses i 3 kap. 21 § andra stycket trafikförordningen och eftersom det saknas skyltning som medför att cykelbanan upphör.



Bild som visar den plats som Hovrättsdomen avser

Definitionen tas också upp av utredaren i Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) som avhandlar kriterier för en genomgående cykelbana där bland annat följande anförs.

Det viktigaste är egentligen inte begreppen i sig utan att det i planering, utformning och trafikreglering finns ett helhetstänk innebärande att de beslut som fattats i planeringen speglas i utformningen och att det i utformningen beaktas vilka regler i trafiklagstiftningen som utlöses.

Utformningen av genomgående cykelbanor varierar, men i princip kan begreppet förklaras som en cykelbana som fortsätter i samma höjd och vars beläggningsyta genomgående är densamma och som saknar kantstensförlängningar. Inte heller får det finnas vägmarkeringar för cykelöverfart eller övergångsställe på platsen och det får inte heller finnas vägmarkering som varnar för gupp i anslutning till en genomgående cykelbana. Oftast agerar trafikanter korrekt i anslutning till genomgående cykelbanor utan att fundera över vilken regel som gäller. Begreppet är enligt min uppfattning ett sätt att beskriva en viss utformning av en cykelbana.

En motsvarande skrivning finns i Åklagarmyndighetens rättsPM 2020:3 om cyklar, avsnitt 4.1 Närmare om cykelbana:

Definitionen av cykelbana säger att det är en väg som är avsedd för cykeltrafik. Vid en korsning kan därför avsikten vara att cykelbanan ska fortsätta över korsningen eller också upphöra, vilket har stor betydelse för vem som har väjningsplikt. För att i ett enskilt fall avgöra om en cykelbana fortsätter över korsningen får utformningen tas i beaktande. När avsikten är att en cykelbana ska fortsätta över en korsning kan detta visas exempelvis genom att cykelbanan fortsätter på samma - lite högre - höjd över gatan, att cykelbanans beläggning är likadan genom hela korsningen och att gatsten läggs på ett sådant sätt att det visar cykelbanan. Dessa exempel är hämtade från kommunala riktlinjer som finns för utformning av olika trafikmiljöer. En sådan cykelbana går normalt parallellt med en huvudgata och fortsätter över en mindre gata, lokalgata, som ansluter till huvudgatan.

Det finns också en HD-dom från 2003 (Ö 2963-03) som fastställer att en viss utformning uppfyller kriterierna i trafikförordningens 3 kap 53 § om förbud mot stannade eller parkering före en ”korsande cykelbana eller gångbana”.

Upphöjningen är utförd i samma material som gångbanorna på Östra Rönneholmsvägen och Jörgen Anckersgatan. Vidare saknas en genomgående kantstenslinje som skiljer gångbanorna från upphöjningen. Dessa faktorer talar för att upphöjningen skall betraktas som en korsande gångbana.

Frågan om en när en cykelbana kan upphöra behandlas i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:74) där det står i 5 kap. Påbudsmärken: D11, slut på påbjuden bana, körfält, väg eller led:

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),

2. vägplan enligt väglagen (1971:948), eller

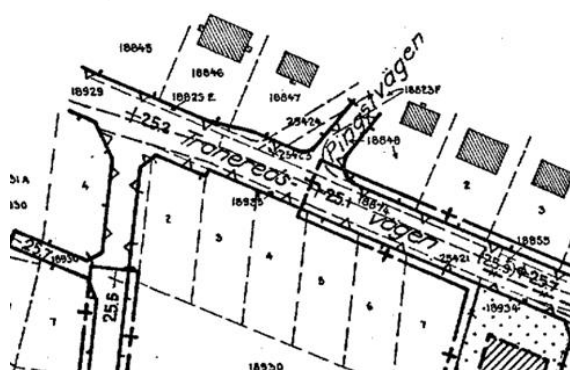
3. motsvarande plan enligt äldre författning enligt 1 eller 2.

Transportstyrelsen menar att när det finns en bestämd användning i en detaljplans ska den styra utformningen. I plan- och bygglagen 4 kap. 32 § står att ”En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som krävs för att uppnå detaljplanens syfte (PBL 4 kap. 32 §). Till en detaljplan hör oftast en plankarta, illustration och en planbeskrivning. Plankartan är det

juridiskt bindande dokumentet och anger användningen av olika platser genom användningsbestämmelser. För allmän plats kan bestämmelsen vara till exempel GATA (ibland LOKALGATA, HUVUDGATA) eller GC-VÄG.

På Boverkets webbplats kunskapsbanken står ”*Planbestämmelse Gata: En gata är en allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik*”. I planbestämmelsen GATA ryms således alla trafikslag, men inte vilka ytor som är avsedda för vilket trafikslag. Det finns ingen ”bindande” användning som framgår av den juridiska plankartan när beteckning GATA används. Om det behövs kan en användningsbestämmelse för allmän plats precisera användningen. En precisering innebär att enbart det som anges i preciseringen är tillåtet och att planen blir mindre flexibel samtidigt som det blir tydligt vilket ändamål som avses med den allmänna platsen.

Illustrationsritningen anger översiktligt en utformning för att visa ”hur det kan se ut” men har ingen juridisk innebörd.



I lite äldre planer är det bara ett ”vitt” utrymme som benämns: Allmän plats: gata.



I nyare planer anges ofta Allmän plats med en viss funktion, t.ex. Huvudgata

Planbeskrivningen anger i text och bild bland annat syftet och intentionerna med planens användning. Vid genomförandet kan väghållaren, inom ramen för planens syfte, utforma och reglera gatuutrymmet, för att få den avsedda användningen, med bland annat körbanor, cykelbanor, refuger, uppställningsfält och övergångsställen. Och på motsvarande sätt kan trafiknämnden besluta om lokala trafikföreskrifter i enlighet med planens syfte. Likaså kan väghållaren och trafiknämnden senare, efter tidens behov, ändra utformning och regleringar; till exempel lägga till cykelbanor eller ta bort vissa körbanor. Om plankartan anger någon bestämd ”avsedd användning” måste väghållaren och trafiknämnden säkerställa den.

Vi känner inte till någon detaljplan som har en detaljerad bestämmelse till plankartan som preciserar att ytan/platsen där en körbana eller cykelbana korsar varandra, ska vara en cykelbana eller körbana och eller vilka trafikregler som gäller. Det finns sannolikt inga fall där en detaljplan skulle göra det olagligt att ordna en genomgående cykelbana, med innebörden att cyklisten kör på en cykelbana över korsningen med körbanan. Inte heller om det skulle vara en cykelöverfart, en cykelpassage eller ”annan cykelförbindelse”. Detaljplanerna styr i praktiken ytterst sällan frågan om ”platsens avsedda användning” när det gäller en korsning mellan körbana och cykelbana.

Det är att väghållaren som genom reglering och utformningen bestämmer om en viss korsning är en genomgående cykelbana eller inte.

Att cykelbanan kan betraktas som genomgående är helt avgörande för vilka trafikregler som gäller när en cyklist och fordonsförare korsar varandra. Genom att cykelbanan är genomgående lämnar cyklisten aldrig cykelbanan i själva korsningen. Därmed kommer regeln i 3 kap. 59 § att gälla för korsande fordonsförare. Regeln anger att ”På cykelbanor ska cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare.”

Om cykelbanan däremot i själva korsningen hade betraktats som en del av körbanan hade den alltså upphört i korsningen. Då hade cyklisten haft väjningsplikt mot fordon på körbanan eftersom cyklisten kommit in ”från en cykelbana” som det anges i 3 kap. 21 § 2 st. 3:

En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg 3. från en cykelbana, ...

För cyklister på en genomgående cykelbana gäller bara de generella hänsynsreglerna om ”omsorg, varsamhet och hastighet”.

En genomgående cykelbana benämns ibland också korsande cykelbana eller genomgående gång- och cykelbana eftersom det många gånger även finns en gångbana i direkt anslutning till denna typ av cykelbanor. En sådan utformning har visat sig ha god effekt på säkerheten.

Som framgår finns en enig syn på hur en korsning mellan bil och cykel ska utformas för att benämnas genomgående. Många kommuner har också i stort liknande definitioner. Men det finns också många fall i praktiken där avsikten sannolikt varit att anlägga en genomgående cykelbana, men där brister i utformningen gör att den förmodligen inte kan anses vara genomgående med de trafikregler som följer med en genomgående cykelbana. Sådan utformning skapar osäkerhet hos trafikanterna, såväl cyklister som bilister, om vilka regler som gäller.

Många hänsyn måste tas när en cykelbana ska vara genomgående. Exempelvis att visst utrymme kan krävas för svängande trafik inte ska hindra trafik på körbana bilisten svänger från, den genomgående kantstenen måste vara försänkt för att medge överkörning samtidigt som det måste finnas anvisning om att överkörning är tillåten till skillnad mot där en genomgående kantsten ska utgöra ett stopp.

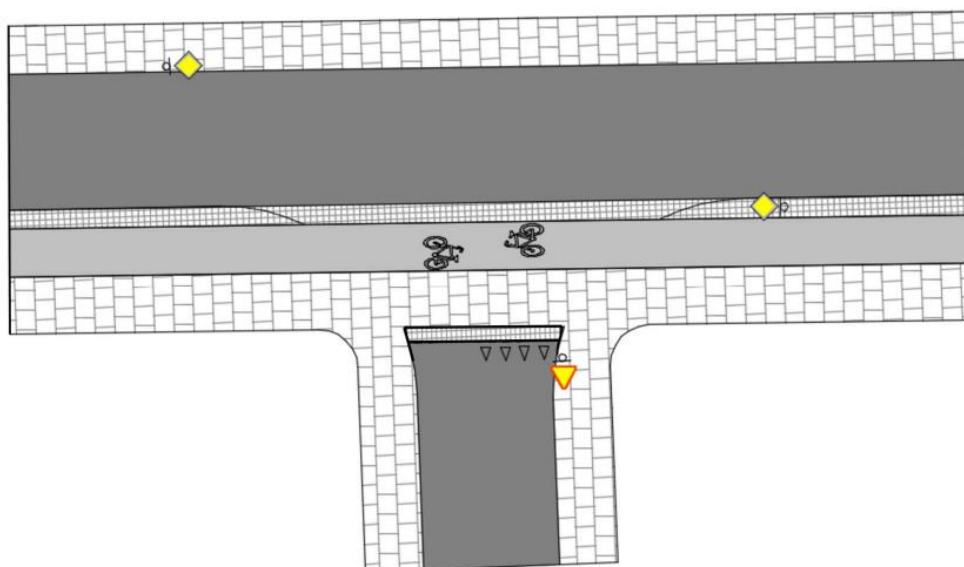
Utifrån de domstolsavgöranden och andra uttalanden som ovan refererats kan kraven på utformning sammanfattas i följande grundläggande och önskvärda kriterier som ska uppfyllas för att en cykelbana ska kunna betraktas som genomgående:

Grundläggande utformning (minimum)

- Gång- och cykelbanan SKA vara förhöjd över tvärgatan, och vara i samma höjd över gatan som på ömse sidor om.
- Gång- och cykelbanans beläggningssyta SKA vara genomgående och densamma som på ömse sidor om tvärgatan.
- Tvärgatans längsgående kantsten FÅR INTE vara förlängd över den korsande cykelbanan och gångbanan.
- Det FÅR inte finnas vägmarkeringar/vägmärken för cykelöverfart/cykelpassage, övergångsställe eller farthinder på platsen.

Förtydligande utformning (önskvärd)

- Huvudgatan BÖR ha helt rak kantstenslinje förbi tvärgatan.
- Gång- och cykelbanan BÖR följa huvudgatans linjeföring oavsett anslutningsvinkel på den anslutande lokalgatan.
- Cykelbanan BÖR markeras med stora cykelsymboler (M26) mitt för den anslutande tvärgatan.
- Längsgående markeringar på cykelbanan BÖR markeras genomgående över den anslutande tvärgatan.



Ovanstående bild anger hur en genomgående cykelbana bäst utformas.



På bilden ovan har "öronen" tillkommit för insvängande trafik, men kantstenen upphör där cykelbanan börjar. Märke och markering för väjningsplikt som finns före cykelbanan är till för att informera om väjningsplikten mot huvudledstrafiken, inte den som gäller mot cyklande på en genomgående cykelbana, och placeringen är gjord av utrymmesskäl. Samtidigt kan anföras att någon utmärkning egentligen inte behövs eftersom man enligt gällande trafikregler har väjningsplikt när man kommer in på en väg efter att ha korsat en genomgående cykelbana. Mot detta kan då anföras att det inte finns något hinder att märka ut generella trafikregler. Av utrymmes- och tydlighetsskäl har märke för huvudled placerats i skiljeremsan. Jämför vad ovan sagts om sådan placering under kapitel 6. cykelbana intill en huvudled.



Bilden visar en tydlig genomgående cykelbana, men dock är det tveksamt om bilisterna förstår att de får svänga in på tvärgatan. Att gång- och cykelbanan är genomgående skulle framstått än tydligare om den heldragna linjen gjorts genomgående och kompletterats med cykelsymboler även i "korsningen". Markeringen för väjningsplikt kan ses som en illustration av generellt gällande trafikregler.



Bilden visar en tydlig byggnadsteknisk utformning av en genomgående cykelbana. Dock kunde det finnas en fysisk anvisning för insvängande trafik.

Tyvärr förekommer en mängd olika hybrider för utformning av vad som väghållaren sannolikt avser ska vara en genomgående cykelbana. Vissa kan till exempel ha fysiskt utformats som en genomgående cykelbana, men försetts med markering för cykelpassage. De kan ha genomgående beläggning, men tydliga radier till tvärgatan. Oavsett vad avsikten varit är det svårt och förvillande för cyklister och bilister att veta vilka regler som gäller.



Både cyklister och fotgängare uppfattar sannolikt utformningen i ovanstående exempel som en genomgående bana för dem. Om även korsande fordonsförare gör det händer ingenting negativt från trafiksäkerhetssynpunkt. Formellt är det dock inte så, särskilt som väjningsplikt markerats och märkts ut. Utformningen med beläggning som inte är genomgående stämmer inte med hur en genomgående cykelbana ska utformas.



Bilden ovan visar en blandad utformning där beläggningen är genomgående och banan är förhöjd. Men det finns vägmarkering och kantstensradier över cykelbanan som sannolikt gör att det inte är en genomgående bana. Det leder till tolkningsproblem för trafikanterna

Slutsats

Avsikten med att ordna en genomgående cykelbana är att ge prioritet åt cyklisterna. Bilisterna ska ha väjningsplikt och cyklisten "hänsynsregler".

Utformningskriterierna på en genomgående cykelbana är teoretiskt väl klarlagt. Det är också en utformning som från regelsynpunkt uppfattas som självförklarande av såväl cyklister som bilister.

Problemet är alla hybrider som finns anlagda och kan tolkas på olika sätt. Vilka regler som då gäller är ofta oklart. Vår uppfattning är att medvetenheten om gällande regler och deras koppling till utformning är låg. Därmed kan utformningen motverka i stället för att stödja reglerna och resultatet blir ofta att cyklisterna inte prioriteras utan att det är avsikten. Det är därför angeläget med mer information till väghållarna om detta.

Vi anser att gällande regler enligt 3 kap. 59 § trafikförordningen om att cyklande ska lämnas företräde på en cykelbana är tillfyllest. Detta i kombination vad som föreslagits ovan under kapitel 6. Cykelbana intill en huvudled om ändring i 3 kap. 21 § tredje stycket:

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.~~

Transportstyrelsens allmänna råd i TSFS 2019:74 om märke D4-D9, *slut på påbjuden bana, körfält, väg eller led*, bör tas bort. Sådana fall är ytterst sällsynta och det allmänna rådet snarast förvirrar än förklarar.

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),*
- 2. vägplan enligt väglagen (1971:948), eller*
- 3. motsvarande plan enligt äldre författning enligt 1 eller 2.*

13. Cykelöverfart

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definierar en **cykelöverfart** på följande sätt:

En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift 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 och vägmärke.

Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

Platsen ska vara utformad så att fordon inte kan föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Hastigheterna på en tvärgående väg vid en tillfart till en huvudled är sannolikt aldrig över 30 km/tim, varför en cykelöverfart kan anläggas utan någon särskild åtgärd. En cykelöverfart på en sträcka behöver sannolikt alltid hastighetssäkras, liksom cykelöverfarter vid korsningar med större radier. Metoden för hastighetssäkring kan variera, men vanligast är farthinder av typen platågupp.

Utmärkning av en cykelöverfart görs enligt vägmärkesförordningen med

- vägmärke B8, cykelöverfart
- markering M14, väjningslinje, som anger den linje som fordon inte bör passera när föraren iakttar väjningsplikt

- markering M16, cykelpassage eller cykelöverfart, där märke B8, cykelöverfart, är uppsatt. Om markeringen avser en cykelöverfart ska den kombineras med markeringen M14, väjningslinje. Markeringen M15, övergångsställe, får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.

Reglerna för cyklisten respektive fordonsföraren är skrivna på följande sätt i gällande trafikförordning:

Cyklist	Fordonsförare
6 kap. 6 § 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.	3 kap. 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.



Bilden visar en cykelöverfart med farthinder. Genom att farthindret inte är utmärkt med markering M17, farthinder, är det lättare för trafikanten att avläsa alla markeringar.



På ovan bilden visas ett fall där det inte finns något övergångsställe intill cykelöverfarten. Det är olyckligt att inte samma regel om väjningsplikt gäller för bilisten mot såväl gående som cyklister.

Markeringen M17, *farthinder*, läggs ibland intill M16, *cykelpassage* eller *cykelöverfart*. Markeringen består av samma kvadratiska rutor och kan säkert för vissa trafikanter vara en förvillande markering.



Vägmarkeringen på bilden är utförd enligt gällande regler, men mängden markeringar är snarast motsatsen mot vad VMF anger i 1 kap. 3 § om att 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.



M16 Cykelpassage eller cykelöverfart

Markeringen anger en cykelpassage eller en cykelöverfart där märke B8, cykelöverfart, är uppsatt.

Om markeringen avser en cykelöverfart ska den kombineras med markeringen M14, väjningslinje.

Markeringen M15, övergångsställe, får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.



M17 Farthinder

Markeringen anger ett farthinder i form av gupp, grop eller liknande

Markeringen M17, *farthinder*, kan ses som överflödig med hänvisning till gällande trafikregler om väjningsplikt mot cyklande (åtföljande hastighetsanpassning) på en cykelöverfart och markeringen M14, *väjningslinje*, (Transportstyrelsens förslag att utmönstra cykelpassage utvecklas nedan under cykelpassage). Kvarvarande markering blir då bara markeringen M16, *cykelpassage eller cykelöverfart*, och likheten med markering och utmärkning för övergångsställe uppenbar och tydlig på sätt att vägledningen för trafikanter blir tydligare med likartat tillkännagivande av likartade regler.

Slutsats

Cykelöverfart är tydlig när det gäller krav på utformning. Likaså är reglerna för såväl cyklist som bilist klara. Kunskaperna om trafikreglerna för och mot korsande cykeltrafik är generellt sett låga hos trafikanterna men fungerar bra vid cykelöverfarter eftersom utformningen är självförklarande. Den problematik vi vill lyfta är likheten med cykelpassage – att samma typ av vägmarkering används för diametralt olika regler. Vi utvecklar detta något under rubriken Cykelpassage nedan. Vi vill även lyfta ett förslag att minska antalet tvärgående markeringar, som vi visat kan det vara många linjer att hålla reda på för trafikanten och vissa liknar dessutom varandra. Transportstyrelsen föreslås utreda möjligheterna att markeringen M16, *cykelpassage eller cykelöverfart*, kan ersättas av markeringen M14, *väjningslinje*, som då får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelöverfart.

14. Cykelpassage

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definierar en **cykelpassage** på följande sätt:

Cykelpassage: 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 cykelpassage är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad

För utmärkning av den gäller markering M16, *cykelpassage eller cykelöverfart*, enligt vägmärkesförordningen (2007:90):

Markeringen anger en cykelpassage eller en cykelöverfart där märke B8, cykelöverfart, är uppsatt. Om markeringen avser en cykelöverfart ska den kombineras med markeringen M14, väjningslinje. Markeringen M15, övergångsställe, får utgöra en av begränsningslinjerna till en cykelpassage eller en cykelöverfart.



Bilden ovan visar en cykelpassage på en sträcka.



På ovanstående bild har cykelpassagen ihop med ett övergångsställe kombinerats med ett farthinder. Genom att farthindret och farthindermarkeringen är placerad på ett avstånd före passagen är det lättare för trafikanten att avläsa alla markeringar. Cyklisten har väjningsplikt eftersom denne kommer in på en väg från en cykelbana.



Cykelbanan på ovanstående bild ingår i huvudled vilket gör att reglerna för bilisten från tvärgatan har väjningsplikt för cyklisterna, men även cyklisten har väjningsplikt då denne "kommer in på en väg från en cykelbana".



Den byggnadstekniska utformningen på bilden i kombination med utmärkningen – märke och markering för väjningsplikt före cykelförbindelsen - ger intryck av att cykelbanan ingår i huvudleden, men den fysiska utformningen och markeringen understödjer inte detta. Utformningen visar snarare en förhöjd cykelpassage.



Kombinationen av cykelpassage och övergångsställe behöver uppmärksammas eftersom det gäller olika trafikregler för gående och för cyklister. Det är olyckligt att inte samma regel om väjningsplikt gäller för bilisten mot såväl gående som cyklister.

De regler som anges i trafikförordningen för en cykelpassage är många och knappast möjliga att kunna ens för personer som är bevandrade i trafikförordningen. Det gäller särskilt för den heterogena grupp som cyklister är. Flera av reglerna är dessutom i konflikt med varandra. Det kan bland annat vara olika regler beroende på om det är korsande eller svängande bilar, om det är en obehövad eller behövad cykelpassage eller om cykelbanan ingår i en huvudled eller inte.

Cyklister som lämnar en cykelbana och kör in på eller korsar en väg har i grunden väjningsplikt mot fordonstrafiken på vägen. Trots detta finns fall som exempelvis frekvent nyttjade cykelpassager där fordonstrafiken på körbanan kan behöva varnas och indirekt påminnas om sin särskilt stadgade försiktighet vid korsande av cykelpassagen. Ett exempel där det kan behöva sättas upp är om cykelpassagen är skyddad. Utmärkningen sker i sådant fall med märke A16, *varning för cyklande*, som anger ”en vägsträcka där och mopedförare cyklande eller mopedförare ofta korsar eller kör in på vägen”. Ett bättre alternativ för att främja cyklandet är att i stället för varning för cykelpassage göra om den till cykelöverfart.

Kombinationen av cykelpassage och övergångsställe behöver uppmärksammas eftersom det gäller olika trafikregler för gående och för cyklister. Det är olyckligt att inte samma regel om väjningsplikt gäller för bilisten mot såväl gående som cyklister.

Slutsats

Transportstyrelsen har i sin utredning ”Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon” (TSV 2019-5394) föreslagit ”att möjligheten att märka ut cykelpassager – med vägmarkering M16, cykelpassage eller cykelöverfart – tas bort efter den 1 januari 2023”. Vi instämmer i detta, även om vi anser att avskaffandet av cykelpassagerna borde kunna gå snabbare. Flera kommuner har redan insett nackdelarna med cykelpassager och tagit egna beslut om att utmönstra dem. En uppmaning inför kommande markeringssäsong bör i vart fall vara att inte ”måla om” cykelpassagerna. Då cykelpassagen är den svåraste från regelsynpunkt är det angeläget att snarast utveckla Transportstyrelsens förslag i en särskild utredning. Som flera remissinstanser påpekat finns det flera aspekter som inte belysts i utredningen, bland annat att många städer använder M16, *cykelpassage eller cykelöverfart*, vid signalreglerade cykelpassager idag som en ledning för cyklisten i större korsningar och komplexa trafikmiljöer.

15. Annan cykelförbindelse

Det finns ingen officiell definition av ”annan cykelförbindelse”, men kan beskrivas som:

En korsning mellan bil och cykel som inte är genomgående cykelbana, cykelöverfart eller cykelpassage.

Begreppet motsvarar ”gångpassage” för gående. En ”annan cykelförbindelse” kan användas på platser där vi inte vill prioritera cyklisten. Det finns ingen särskild utformning annat än att den inte har utformningselement från genomgående cykelbana, cykelöverfart eller cykelpassage. Den får inte ha vägmarkering M16, *cykelpassage* eller *cykelöverfart*. Tvärgatans längsgående kantsten bör vara förlängd över den korsande cykelbanan. Längsgående markeringar på cykelbanan bör inte markeras genomgående över den anslutande tvärgatan. Den vanligaste utformningen är att cykelbanan bara ansluter i samma nivå till en korsande körbana. För cyklisterna gäller att det är väjningsplikt mot fordon som passerar på körbanan.



Exempel på en ”annan cykelförbindelse” tvärs en väg.



Om man anser att cykelvägen längs trafikleden på ovanstående bild ska vara en "annan cykelförbindelse" måste den anslutande gatans väjningsplikt mot trafik på den korsande huvudleden märkas ut med en väjningslinje efter cykelförbindelsen, eftersom bilisterna inte har väjningsplikt för cyklister.



På ovanstående bild är cyklisternas väjningsplikt förtydligad genom en genomgående kantsten tvärs cykelbanan



På ovanstående bild är en "annan förbindelse" hastighetssäkrad med ett farthinder och vägmarkering M17, farthinder. Detta kan dock förvilla då markeringen liknar den för cykelpassage och cykelöverfart.



På liknande sätt som den förra bilden kan en utformning enligt denna bild förvilla eftersom förbindelsen är förhöjd och påminner om en genomgående cykelbana. Bytet av beläggning och farthindermarkeringen gör dock att det formellt är en "annan cykelförbindelse". Däremot har gångbanan en genomgående asfaltbeläggning och är således en genomgående gångbana, vilket gör att det är olika väjningsregler mot fotgängare och cyklister.

Cyklister som kör in på eller korsar en väg har i grunden väjningsplikt mot fordonstrafiken på vägen. Som nedanstående bild visar finns det platser där cykelförbindelsen är skyddad eller annars kan vara svår att upptäcka och fordonstrafiken på körbanan därför behöver varnas. Utmärkningen sker i sådant fall med märke A16, varning för cyklande, som anger en vägsträcka där och mopedförare cyklande eller mopedförare ofta korsar eller kör in på vägen.



Slutsats

Den grundläggande trafikregeln om väjningsplikt för cyklande vid en "annan cykelförbindelse" är bra. Problemet är de olika "förstärkningar" av förbindelsen med byggnads- och/eller markeringstekniska åtgärder som får förbindelsen att likna cykelpassager och cykelöverfarter och motverkar förståelsen av bestämmelsen.

Det är därför angeläget med information till väghållarna om detta och att varningsmärke används som medel när behov av extra upplysning föreligger. På en del platser fall anser vi att cyklisterna borde prioriteras och förbindelsen göras om till en genomgående cykelbana eller cykelöverfart.

16. In- och utfart

De olika utformningar som finns för in- och utfarter till fastigheter i kombination med förhållandena på platsen uppmärksammar oftast trafikanterna från fastigheten på att korsande trafik kan förekomma. Vissa trafikregler framstår då som närmast självklara medan andra inte är lika självklara att tillämpa. I sådana fall gäller enligt trafikförordningen 3 kap. 21 § andra stycket följande regler:

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,*
- 2. från en stig, en ägoväg eller någon annan liknande utfartsväg,*
- 3. från en cykelbana, en gågata, ett gångfartsområde, en cykelgata eller från terräng, eller*
- 4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana.*

HD uttalade i mål B17-82 följande om väjningsplikt vid utfart:

Uppräkningen "stig, ägoväg eller annan liknande utfartsväg" kan visserligen ge det intrycket att endast utfartsvägar som i fråga om bl a vägbanans bredd och beskaffenhet är jämförbara med stig och ägoväg skulle vara omfattade av undantagsregeln om väjningsplikt. Med hänsyn till undantagsregelns syfte får emellertid en så snäv tolkning av begreppet "annan liknande utfartsväg" anses utesluten. Bestämmelsen är avsedd att förhindra olägenheter av en alltför stel eller opraktisk tillämpning av högerregeln i situationer där det för förare i allmänhet ter sig naturligt att lämna företräde åt trafiken på den ena av två vägar som möter varandra. Härigenom uppnås i allmänhet ett jämnare trafikflöde och bästa anpassning till trafiksäkerhetens krav. Under uttrycket "annan liknande utfartsväg" får därför anses falla varje väg som med hänsyn till förhållandena på platsen i likhet med stig eller ägoväg för en förare naturligen framstår som en utfart.



Ovanstående foto visar utfarten från ett enbostadshus där cykelbanan utformas som en genomgående cykelbana vilket innebär att in- och utfartstrafik har väjningsplikt.



Ovanstående foto visar utfarten från en bensinstation där cykelbanan utformas som cykelpassage. Vid utfart från en bensinstation har bilisterna väjningsplikt och cyklisterna har också väjningsplikt eftersom de lämnar en cykelbana.



Ovanstående foto visar utfarten från en parkeringsplats där cykelbanan utformas som "genomgående cykelbana" vilket innebär att cyklister inte har väjningsplikt.



Ovanstående foto visar utfarten från en gata som är kvartersmark, där cykelbanan utformats som "Annan cykelförbindelse". De cyklister har väjningsplikt eftersom de kommer in på en väg från en cykelbana. Eftersom gatan inte, som HD-domen skriver "naturligen framstår som en utfart", ska inte reglerna om väjningsplikt i 3 kap. 21 § andra stycket tillämpas för utkörande bilister. De har därför bara generella hänsynsregler mot cyklister, eftersom cykelbanan inte är huvudled.

Utmärkning av generella trafikregler i trafikförordningen bör ske restriktivt. I exemplet ovan ger inte utformningen bra vägledning för gällande korsningsregler och det kan finnas skäl att på cykelbanan med vägmärke och vägmarkering ange cyklisternas väjningsplikt på motsvarande sätt som exempelvis ofta görs av utfartsregeln vid utfarter från större parkeringsområden där anslutningen utformats som en gatukorsning och trafikanterna kan förledas tro att högerregeln gäller.



Ovanstående foto visar utfarten från en "kvartersgata" där cykelbanan utformas som cykelpassage vilket innebär att cyklisterna har väjningsplikt.

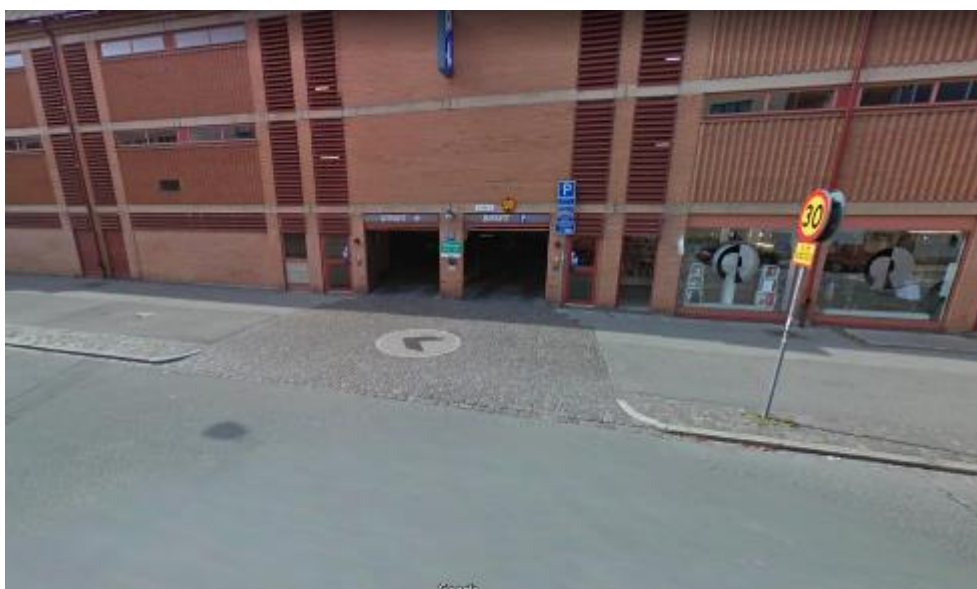
Oklarheterna när en cykelbana korsar en utfart från en fastighet har även behandlats av HD (Ö 733-08). Den domen måste uppfattas gå på tvärs mot den tidigare HD-domen eftersom den har slagit fast att en "uppfart" till en fastighet som leder över en allmän plats är väg trafikjuridiskt med följande motivering:

Av utredningen i målet framgår att den grusade uppfarten till EHs tomt [se bild] anordnats för motorfordonstrafik till och från tomten. En sådan på allmän plats anordnad förbindelse får regelmässigt anses utgöra väg helt oberoende av att den trafik som förekommer kan antas vara begränsad.



Ovanstående bild visar den fastighetsinfart som refereras i ovanstående HD-dom

Domen ger dock inget svar på frågan i vilken utsträckning som den byggnadstekniska utformningen avgör om utfarten ska anses vara en väg eller enbart en utfart. Nedanstående två foton illustrerar problematiken.



På den övre bilden har utfarten markerats med avvikande beläggning medan man i den undre bilden låtit cykelbanan passera utfarten med oförändrad beläggning. Frågan är då om de olika utformningarna innebär olika väjningsregler för cyklister. Oavsett vilket kan konstateras att enligt trafikförordningen så har den som kommer in på en väg från en fastighet väjningsplikt och i båda fallen har den som avser svänga in till fastigheten en slags väjningsplikt (3 kap. 24 och 26 §§ trafikförordningen).

Slutsats

Vår uppfattning är att den som utformar en cykelbana förbi en in- och utfart måste vara uppmärksam på att utformningen kommer att styra vilka väjningsregler som gäller. Många av de utformningar som idag förekommer ger ofta tvetydig information om vilka trafikanter som har väjningsplikt. Vill man att cyklisterna inte ska ha väjningsplikt är det viktigt att cykelbanan utformas som en genomgående cykelbana.

17. Cirkulationsplats

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definierar en **cirkulationsplats** på följande sätt:

En plats som enligt lokala trafikföreskrifter eller föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276) ska vara cirkulationsplats och som är utmärkt med ett vägmärke för cirkulationsplats.

Normalt utformas en cirkulationsplats med en centralt placerad rondell runt vilken fordon förs motsols enligt gällande trafikregel.

Den lokala trafikföreskriften kan lyda på följande sätt enligt Transportstyrelsens mall i TSFS 2015:60: *Platsen där A-gatan, B-gatan, C-gatan och D-gatan möts ska vara cirkulationsplats.* Ett annat och ofta bättre alternativ är att cirkulationsplatser namnsätts och en lokal trafikföreskrift kan då lyda: *Cityrondellen ska vara cirkulationsplats.* Namnsättningen görs oftast med motiveringen att den underlättar orienteringen genom att den kan anges på stadskartor och liknande samtidigt som den underlättar föreskriftsskrivningen.

I vissa fall finns separata körfält förbi cirkulationen som inte ska omfattas av reglerna om körning i en cirkulationsplats. Föreskriften kompletteras då med formuleringen enligt Transportstyrelsens mall: *Körbanan/körbanorna som inte leder till cirkulationen runt rondellen ingår inte i cirkulationsplatsen.*

Det är inte ovanligt att det finns en cykelbana intill en cirkulationsplats. Enligt en dom i Göta hovrätt 2002-09-05 B 252–02 ingår en sådan cykelbana inte i cirkulationen. Domen anför att cykelbanan är dubbelriktad och cyklister på cykelbanan befinner sig inte i ”cirkulationen” och cykelbanan är därtill avskild från cirkulationsplatsens vägbana. Till det kan läggas att det dels är vanligt att cykelbanan läggs flera meter från cirkulationens körbana vilket ytterligare gör att den är ”friliggande” såväl där den korsar till- och frånfart som på sträckorna däremellan och dels inte alltid finns cykelbana på alla sidor. Detta illustreras på följande bild.



Endast cykelbana på två "sidor"

Cirkulationsplatsens grundläggande trafikregeln finns i trafikförordningen 3 kap. 13 § 1 st:

I en cirkulationsplats skall ett fordon föras motsols i cirkulationen runt rondellen.

Som framgår av nedanstående schema är reglerna för korsande cyklar och bilar olika beroende på vad det är för typ av ”förbindelse” och om det är till- eller frånfart.

Typ	Cyklist	Fordonsförare som kör in i en cirkulationsplats.	Fordonsförare som kör ut ur en cirkulationsplats
Cykelöverfart	6 kap. 6 § 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.	3 kap. 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.	3 kap. 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.
Cykelpassage	3 kap. 21 § 2 st. 3 En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg 3. från en cykelbana, ... 6 kap. 6 § 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.	3 kap. 61 § 2 st. En förare som närmar sig en obevakad cykelpassage ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelpassagen.	3 kap. 24 § En förare som skall svänga i en vägkorsning ... skall förvissa sig om att det kan ske utan hinder för ... för trafikanterna på den körbana som föraren avser att köra in på. 3 kap. 61 § 2 st. En förare som närmar sig en obevakad cykelpassage ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelpassagen. 3 kap. 61 § 3 st. En förare som ska köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning ska passera en obevakad 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.
Annan cykelförbindelse	3 kap. 21 § 2 st. 3 En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg 3. från en cykelbana, ...	Bara generella regler	3 kap. 24 § En förare som skall svänga i en vägkorsning ... skall förvissa sig om att det kan ske utan hinder för ... trafikanterna på den körbana som föraren avser att köra in på.

Göta hovrätt har 2021-04-19 i dom B 3699-20 avgjort skyldigheten för en fordonsförare som kör ut ur en cirkulationsplats och ska passera en cykelpassage. Se nedan under Rättsfall.

Regelverket är inte sällan felaktigt utmärkt och markerat för samtliga trafikanter i samband med ett korsande möte genom att korsningarna med cykel inkluderas i utmärkningen av cirkulationen. Vid infarten till cirkulationsplatsen på bilden är vägmärke B1, *väjningsplikt*, och D3, *cirkulationsplats*, uppsatta före cykelbanan i bilistens färdriktning och M14, *väjningslinje*, är markerad före cykelbanan i färdriktningen räknat, trots att den inte ingår i beslutet om cirkulationsplats.



*Utmärkningen med B1, **väjningsplikt**, före platsen där cyklisterna korsar körbanan är felaktig då den inte ingår i beslutet om cirkulationsplats. Den ger en närmast entydig upplysning om att cyklister koch förare av moped klass II ska lämnas företräde på "cykelbanan". Men även dessa har väjningsplikt då "kommer in på en väg från en cykelbana" – båda har väjningsplikt.*



Vid utfart ur en cirkulationsplats finns oftast enbart märke B3, övergångsställe, när ett sådant finns markerat. I de fall cykelbanan är förhöjd finns normalt markering M17, farthinder och i enstaka fall kombinerat med vägmärke A9, varning för farthinder. Vägmärket för farthinder understryker att den omarkerade cykelförbindelsen är ett farthinder och att cyklister har väjningsplikt mot fordon som körs in i eller ut ur cirkulationsplatsen. För bilisterna gäller att

de "ska köra med låg hastighet och lämna cyklande och mopedförare som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera".

Bilderna ovan som är från olika håll på samma plats visar hur svårt regelverket är att kommunicera med användarna. I det aktuella fallet hade en cykelöverfart tydligt angett gällande regler och stämt med hur trafikanterna uppfattar utformningen och beter sig. Antalet vägmärken hade varit oförändrat, men en väjningslinje hade erfordrats i frånfarten.



En inledd förundersökning om vållandet vid en inträffad trafikolycka mellan en bil som fördes ut ur cirkulationsplatsen och en cyklist som från höger lämnade cykelbanan i bilden ovan ansågs bilföraren skyldig. Gällande trafikregler är inte helt enkla att tillämpa eftersom cyklisten har väjningsplikt när cykelbanan lämnas och bilföraren ska vid sväng förvissa sig om att det kan ske utan hinder för mötande trafik. Den fysiska utformningen kan ge intryck av cykelöverfart och en sådan reglering hade även i detta fall på ett entydigt sätt klargjort gällande trafikregler.

Slutsats

Definitionen av cirkulationsplats ger ingen vägledning hur en cirkulationsplats kan utformas eller vad som ingår i en sådan. Däremot klargör domen i Göta hovrätt att begreppet "cirkulationen" inte avser en intilliggande cykelbana då denna i grunden är dubbelriktad och trafiken i en cirkulationsplats ska föras motsols. Vi anser dock att detta ytterligare bör förtydligas genom följande tillägg i trafikförordningen 3 kap. 22 §:

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

Med hänvisning till att en cykelbana inte är en körbana blir cykelbanor intill cirkulationsplatser därmed alltid en egen bana och trafikreglerna för den gällande.

I exemplen ovan och generellt vid cirkulationsplatser skulle reglering med cykelöverfart entydigt förklara gällande regler och öka trafiksäkerheten för främst cyklande och förare av moped klass II. För att underlätta och förenkla för införandet av cykelöverfarter föreslår vi att kravet på lokal trafikföreskrift slopas för cykelöverfarter, så som det är för vissa andra trafikregler till exempel övergångsställe, begränsad fordonshöjd, påbjuden körbana, påbjuden cykelbana, mötesplats och busshållplats.

Därutöver anser vi att det är angeläget med information till väghållarna om de inte sällan felutmärkta tillfarterna med väjningslinje före cykelpassager eller där det endast är farthinder (annan cykelförbindelse).

18. Färre och enklare cykelregler

Gällande trafikregler för cyklister och bilister är många och knappast möjliga att kunna ens för personer som är bevandrade i trafikförordningen. Detta gäller särskilt som cyklister är en mycket heterogen grupp. Till detta kan läggas att lagstiftaren har använt ett antal liknande formuleringar för att uttrycka delvis samma sak om hur cyklister och bilister ska förhålla sig till varandra.

Följande regler gäller mellan cyklister och bilister vid korsande möte.

Cyklist	Gäller när/var
2 kap. 1 § ”... iaktta omsorg och varsamhet ... visa särskild hänsyn mot barn, ...”	Generellt
3 kap. 14 § ”... ett fordon hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver ...”	Generellt
3 kap. 15 § ”... hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet ...”	Generellt ”där korsande fordonstrafik kan förekomma”
3 kap. 21 § 2 st. 3 ”... väjningsplikt mot varje fordon ...”	Från en cykelbana
6 kap. 6 § ”... ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara ...”	Ska färdas ut på en cykelöverfart

Bilist	Gäller när/var
2 kap. 1 § ”... iaktta omsorg och varsamhet ... visa särskild hänsyn mot barn, ...”	Generellt
3 kap. 14 § ”... ett fordon hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver ...”	Generellt
3 kap. 15 § ”... hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet ...”	Generellt ”där korsande fordonstrafik kan förekomma”
3 kap. 21 § 1 st. ”... har väjningsplikt mot fordon...”	Kör in på en annan väg som är huvudled
3 kap. 24 § ”... förvissa sig om det kan ske utan hinder ...”	Svänga i en vägkorsning eller ska lämna eller korsa den körbana han eller hon färdas på
3 kap. 26 § ... endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra som färdas i samma riktning. Särskild uppmärksamhet skall riktas på den bakomvarande trafiken.	Vid sväng i korsning
3 kap. 59 § ”... ska cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde ...”	På cykelbanor
3 kap. 60 § 3 st. ”... köra med låg hastighet och har väjningsplikt...”	Efter att ha svängt i en korsning ska passera bevakade cykelöverfarter
3 kap. 61 § 2 st. ”... anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara...”	Närmar sig en obebakad cykelpassage
3 kap. 61 § 3 st. ”... köra med låg hastighet ... lämna tillfälle passera ...”	Ska köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning ska passera en obebakad cykelpassage
3 kap. 61a § ”... väjningsplikt ...”	Vid en cykelöverfart

Slutsats

Vi kan se att det i trafikförordningen finns bestämmelser som inte är väjningsplikt men som liknar väjningsplikt. Ett exempel är 3 kap. 59 § enligt vilken cyklande och förare av moped klass II skall *”lämnas företräde”* på cykelbanor av andra fordonsförare. Någon skillnad i innebörd mellan väjningsplikt och lämna företräde finns knappast i detta fall.

I 3 kap. 61 § tredje stycket finns bestämmelsen om att en förare som ska köra ut ur en cirkulationsplats och passera en obebakad 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”*. Denna trafikregel torde vara något mindre sträng än de om att iaktta väjningsplikt eller lämna företräde.

Det är olyckligt att det finns så många regler och så många begrepp som liknar varandra och som reglerar hur förare av fordon och andra trafikanter ska bete sig vid möten i trafiken. Vi anser att det därför är angeläget att göra en systematisk översyn av alla dessa regler och begrepp i trafikförordningen. För att vara tydligt för trafikanterna bör det dels finnas så få regler som möjligt, dels att dessa är formulerade så enhetligt som möjligt. Därtill behövs en översyn av när respektive regel ska gälla. Vårt förslag kan sammanfattas på följande sätt:

- Reglerna ska vara få och enkla för att de ska kunna förstås och accepteras.
- Reglerna ska anpassas till hur trafikanterna idag uppfattar "vad som gäller".
- Samma regler ska gälla på likartade platser eller vid likartade situationer, t.ex. lika såväl vid bevakade som obebakade platser.

Bilaga Rättsfall

Genomgående cykelbana

HOVRÄTTEN FÖR ÖVRE NORRLAND 2017-06-29 Mål nr FT 355-17

Hovrättens domskäl

--- --- ---

Som tingsrätten har konstaterat gäller frågan i målet om det i korsningen mellan Storgatan och Skeppargatan gäller väjningsplikt enligt regeln i 3 kap. 18 § eller 3 kap. 21 § andra stycket 4 trafikförordningen (1998:1276), d.v.s. om högerregeln gäller eller om fordon på Skeppargatan har väjningsplikt mot fordon på Storgatan, den s.k. utfartsregeln.

Begreppet en genomgående cykelbana definieras inte i lagtext utan utgör närmast en beskrivning av en viss utformning av en cykelbana. En genomgående cykelbana förklaras som en cykelbana som fortsätter i samma höjd och vars beläggningsyta genomgående är densamma och som saknar kantstensförlängningar. Inte heller får det finnas vägmarkeringar för cykelpassage, cykelöverfart eller övergångsställe på platsen för en genomgående cykelbana (jfr SOU 2012:70 s. 418-419).

Hovrätten anser, i likhet med tingsrätten och på de av tingsrätten anförda skälen, att den aktuella cykelbanan får anses genomgående i korsningen. Enligt 2 kap. 9 § vägmärkesförordningen (2007:90) upphör inte cykelbanan i korsningen eftersom Skeppargatan är en väg som avses i 3 kap. 21 § andra stycket trafikförordningen och eftersom det saknas skyltning som medför att cykelbanan upphör.

Eftersom den av Länsförsäkringar försäkrade bilen korsade cykelbanan för att komma in i korsningen hade bilen enligt 3 kap. 21 § andra stycket 4 trafikförordningen (utfartsregeln) väjningsplikt mot fordon på Storgatan. Vid dessa förhållanden har Länsförsäkringar medgett Anna Granbergs talan. Tingsrättens dom ska därför fastställas.

--- --- ---

Väjningsplikt mot cyklande som just ska färdas ut på en cykelpassage

HOVRÄTTEN FÖR VÄSTRA SVERIGE 2018-12-20 Mål nr B 2325-18

Hovrättens domskäl

--- --- ---

Som tingsrätten redogjort för regleras bilisters skyldigheter gentemot cyklister vid en sådan oövervakad cykelpassage som det är fråga om i den aktuella korsningen mellan Lindholmsallén och Lindholmospiren av 3 kap. 61 § tredje stycket trafikförordningen. Enligt denna bestämmelse ska en förare, som efter att ha svängt i en vägkorsning och ska passera en oövervakad cykelpassage, köra med låg hastighet och lämna cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera. Förare har genom bestämmelsen ålagts en väjningsplikt gentemot de cyklister som befinner sig på cykelpassagen eller just ska färdas ut på den. Någon mer långtgående eller allmän väjningsplikt för förare gentemot cyklister är inte föreskriven i denna trafiksituation. Någon stopplikt inför en oövervakad cykelpassage förligger inte heller. (Jfr SOU 2012:70, Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv, s. 515.) Beträffande begreppet cyklande som ”just ska färdas ut på cykelpassagen” kan detta enligt hovrätten inte ges annan innebörd än att det avser cyklister som är helt nära inpå och precis är på väg ut på cykelpassagen.

Av avgörande betydelse för bedömningen av om Ulf Pil har varit oaktsam är om trafiksituationen var sådan att han hade haft en skyldighet att lämna den cyklande Jade Olav Kamøy Aoude passage, dvs. om Jade Olav Kamøy Aoude var ute på cykelpassagen eller just skulle färdas ut på passagen när Ulf Pil korsade den. Det är åklagaren och Marit Kamøy som ska visa att Ulf Pil har gjort sig skyldig till den oaktsamhet som de påstår.

--- --- ---

Antagandena om cykelns hastighet i de båda utredningarna är baserade på de uppgifter som Henrik Ågren har lämnat. Liksom tingsrätten anser hovrätten att Henrik Ågren har gjort ett eftertänksamt och balanserat intryck. Trots detta och även med de egna erfarenheter som Henrik Ågren har berättat att han har som cyklist framstår det som svårt att i den aktuella situationen uppskatta den fart som Jade Olav Kamøy Aoude höll på sin cykel fram till cykelpassagen. Jade Olav Kamøy Aoudes hastighet på cykeln är dock en viktig faktor för att kunna bedöma hans avstånd till cykelpassagen när Ulf Pil skulle korsa den. Med det sagda vill hovrätten framhålla att det råder en osäkerhet kring omständigheterna före själva olyckan; i synnerhet var i förhållande till cykelpassagen som Jade Olav Kamøy Aoude befann sig när Ulf Pil svängde höger och körde upp på den oövervakade cykelpassagen. Det är vidare hovrättens uppfattning att en cyklist med ett avstånd om 16 meter eller mer till en cykelpassage inte kan anses vara på väg att just färdas ut på passagen.

--- --- ---

Utfart över allmän plats är väg

HÖGSTA DOMSTOLEN 2008-05- 20 Mål nr Ö 733-08

HD:S domskäl

--- --- ---

Enligt 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definieras terräng som ett område som inte är väg. Med väg avses enligt samma bestämmelse 1) en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon, 2) en led som är anordnad för cykeltrafik och 3) en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2.

Att definitionen såvitt gäller trafik med motorfordon, i motsats till vad som gäller cykeltrafik, inte är begränsad till särskilda för sådan trafik anordnade leder sammanhänger med att det ansetts angeläget att vägtrafikreglerna är tillämpliga på platser där man praktiskt måste räkna med att motorfordonstrafik kan förekomma. När definitionen infördes övervägdes om det beträffande trafik med motorfordon uppställda kravet "allmänt används för trafik" borde komma till uttryck även beträffande led som anordnats för HÖGSTA DOMSTOLEN Ö 733-08 Sid 4 cykeltrafik. Något behov av detta ansågs dock inte föreligga med hänsyn till att en sådan anordnad led regelmässigt också torde vara allmänt använd för trafik i den mening som avses i punkten 1. (Jfr härtill Trafikkommentarer, red. Margaretha Ericsson, 2006, s. 42.)

Av utredningen i målet framgår att den grusade uppfarten till EHs tomt anordnats för motorfordonstrafik till och från tomten. En sådan på allmän plats anordnad förbindelse får regelmässigt anses utgöra väg helt oberoende av att den trafik som förkommer kan antas vara begränsad.

Utfart utformad som en gatukorsning

HÖGSTA DOMSTOLEN 1983-09-23 Mål nr B17-82

HD:S domskäl

Vägtrafikkungörelsen föregicks av internordiskt utredningsarbete. I ett av nordisk vägtrafikkommitté år 1966 avgivet betänkande med förslag till enhetliga nordiska vägtrafikregler (Nordisk utredningsserie 1966:2) togs i 13 § 2 mom b) upp en regel om väjningsplikt. I bestämmelsens svenska text angavs bl a att förare har väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär hans egen kurs när han kommer från parkeringsplats, fastighet, busshållplats, bensinstation eller annat liknande område eller stig, ägoväg eller annan liknande utfartsväg. Kommittén anförde (s 42) att väjningsplikt beträffande fordon som från utfart förs in på en väg förekommer i samtliga fyra länder och att de angivna exemplen valts med beaktande av de vanligaste fall där utfart förekommer.

Det är denna regel som med vissa ändringar nu återfinns i 37 § 2 st vägtrafikkungörelsen. Uppräkningen "stig, ägoväg eller annan liknande utfartsväg" kan visserligen ge det intrycket att endast utfartsvägar som i fråga om bl a vägbanans bredd och beskaffenhet är jämförbara med stig och ägoväg skulle vara omfattade av undantagsregeln om väjningsplikt. Med hänsyn till undantagsregelns syfte får emellertid en så snäv tolkning av begreppet "annan liknande utfartsväg" anses utesluten. Bestämmelsen är avsedd att förhindra olägenheter av en alltför stel eller opraktisk tillämpning av högerregeln i situationer där det för förare i allmänhet ter sig naturligt att lämna företräde åt trafiken på den ena av två vägar som möter varandra. Härigenom uppnås i allmänhet ett jämnare trafikflöde och bästa anpassning till trafiksäkerhetens krav. Under uttrycket "annan liknande utfartsväg" får därför anses falla varje väg som med hänsyn till förhållandena på platsen i likhet med stig eller ägoväg för en förare naturligen framstår som en utfart.

Med utgångspunkt i nu angivna innebörd av regeln i 37 § 2 st vägtrafikkungörelsen skall bedömningen göras av om M.D. haft väjningsplikt. Härvid är särskilt följande att beakta. Båsenbergavägen är ej utmärkt genom vägvisare vid länsvägen; dock är vid denna ett ortnamnsmerke med namnet Båsenberga uppsatt nära Båsenbergavägen. Den bristfälliga markeringen medför svårigheter för sådana förare på länsvägen som inte är förtrogna med platsen att upptäcka den anslutande vägen i god tid. Båsenbergavägen är avsevärt smalare än länsvägen. Kursgården är klart synlig från länsvägen. Avståndet från kursgården till länsvägen är 100-200 m. För en trafikant på länsvägen ligger det med hänsyn till nämnda förhållanden närmast till hands att uppfatta Båsenbergavägen som avsedd för trafik till och från den närbelägna kursgården. På grund av det anförda skall Båsenbergavägen anses såsom en sådan utfartsväg som avses i 37 § 2 st vägtrafikkungörelsen.

Cykelbana ingår inte i cirkulationsplats

GÖTA HOVRÄTT 2002-09-05 B252-02

Hovrättens domskäl

--- --- ---

Enligt 3 kap. 22 § Trafikförordningen har en förare som kör in i en cirkulationsplats väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationen. Någon närmare beskrivning av vad som omfattas av begreppet cirkulationsplats innehåller inte Trafikförordningen. Av utredningen framgår att trafiken på den aktuella cykelbanan är dubbelriktad och löper huvudsakligen i östvästlig riktning. Cyklister på cykelbanan och cykelöverfarten befinner sig normalt inte "i cirkulationen". Hovrätten finner med hänsyn härtill och med beaktande av att cykelbanan är avskild från cirkulationsplatsens vägbana med kantsten att föreskriften om väjningsplikten i 3 kap. 22 § inte omfattar cyklister som färdas på cykelbanan eller cykelöverfarten. Ingvar Öberg har alltså inte haft väjningsplikt gentemot cyklisten enligt den bestämmelsen. I 3 kap. 59-63 §§ samma förordning finns det bestämmelser om skyldigheter mot bl.a. cyklande. I 61 § andra stycket stadgas att en förare som närmar sig en oöversiktlig cykelöverfart, skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande som är ute på cykelöverfarten. Någon föreskrift om väjningsplikt för bilister gentemot cyklister finns dock inte. Ingvar Öberg har således inte heller enligt dessa bestämmelser haft någon väjningsplikt mot cyklisten. I stället har denne enligt 3 kap. 21 § 3 p. trafikförordningen haft väjningsplikt gentemot Ingvar Öberg. Denna bestämmelse föreskriver att en förare har väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från bl.a. en cykelbana.

--- --- ---

Lämna cyklist tillfälle att passera vid utfart från cirkulationsplats

GÖTA HOVRÄTT 2021-04-19 Mål nr B 3699-20

Hovrättens domskäl

--- --- ---

I 3 kap. 61 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) anges bland annat att en förare som ska köra ut ur en cirkulationsplats och som ska passera en oöversiktlig cykelpassage ska lämna cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera. Enligt 14 kap. 3 § 1 p b i samma lag ska den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelsen dömas till penningböter.

Av utredningen framgår att Tima Dzajic körde personbil och att hon var på väg ut ur cirkulationsplatsen när hon sammanstötte med en cykel som kom från hennes vänstra sida. Det framgår också av utredningen att Andja Lipovac färdades på cykeln och att Andja Lipovac hade passerat den för Tima Dzajic mötande körbanan och en refug när de sammanstötte.

Det har ålegat Tima Dzajic att förvissa sig om att inte någon var på eller skulle ut på cykelpassagen innan hon påbörjade körningen efter det hon stannat. Med hänsyn till att Andja Lipovac passerat en trottoar, en körbana och en refug innan Tima Dzajic sammanstötte med cykel visar utredningen att Tima Dzajic inte gjort detta. Härigenom har Tima Dzajic varit oaktsam. Hon ska därför dömas för brott mot trafikförordningen enligt åklagarens gärningsbeskrivning. Tingsrättens dom ska därför ändras.

Korsande gångbana

HÖGSTA DOMSTOLEN 2003-09-09 Mål nr Ö 2963-03

HD:s domskäl

--- --- ---

Enligt 3 kap 53 § trafikförordningen är det förbjudet att stanna eller parkera ett fordon inom ett avstånd av tio meter före en korsande cykel- eller gångbana. Frågan är då om upphöjningen är att betrakta som en korsande gångbana och i så fall om hela upphöjningen eller endast en del av denna skall anses utgöra en korsande gångbana. Gällande lagstiftning innehåller ingen definition av begreppet gångbana. Vägverket har yttrat att gångbana enligt deras uppfattning skall definieras som "bana avsedd för gående". Av gällande stadsplan för området framgår inte om den aktuella platsen är avsedd för gående. Fråga är då om upphöjningen till följd av sin utformning ändå skall anses utgöra en bana avsedd för gående. Upphöjningen är utförd i samma material som gångbanorna på Östra Rönneholmsvägen och Jörgen Anckersgatan. Vidare saknas en genomgående kantstenslinje som skiljer gångbanorna från upphöjningen. Dessa faktorer talar för att upphöjningen skall betraktas som en korsande gångbana.

--- --- ---