

Cyklar

RättsPM 2020:3
Utvecklingscentrum
Uppdaterad december 2020

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Vad är en cykel?.....	4
2.1	Utrustningskrav på cyklar.....	5
2.2	Hjälmkrav.....	5
3	Trafikbrottslagens tillämplighet.....	6
4	Var får cyklar färdas?	7
4.1	Närmare om cykelbana	8
4.2	Närmare om cykelgata	9
4.3	Cykelfält.....	10
4.4	Praxis.....	10
5	Cykelöverfart - cykelpassage	11
5.1	Cykelöverfart.....	11
5.2	Cykelpassage.....	12
6	Väjningsplikt i olika korsningspunkter	13
6.1	Högerregeln	14
6.2	Cykelöverfart.....	14
6.3	Cykelpassager	14
6.3.1	Obevakad cykelpassage	15
6.3.2	Bevakad cykelpassage	16
6.4	Cykelgata.....	18
6.5	Cykelbana.....	19
6.6	Praxis.....	20

1 Inledning

Inom ramen för bl.a. överprövningsverksamheten har vid Utvecklingscentrum uppmärksammats att reglerna kring cyklar ofta är svåra att tillämpa. Till detta kommer att det under senare år har genomförts ändringar av trafikregler som inte tycks ha fått fullt genomslag varken hos trafikanter eller hos de rättsvårdande myndigheterna. Ett stort antal nya typer av fordon som enligt lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras som cyklar har också tillkommit. Dessa nya fordon utmanar den traditionella bilden av en cykel.

Regeringens uttalade ambition är att cykling ytterligare ska premieras och uppmuntras. Det kan då antas att med ett större antal cyklande kommer också antalet incidenter att öka. Denna rättspromemoria försöker främst att samla de regler som finns och i viss mån även förklara dem.

Då vållandebrotten enligt brottsbalken aktualiseras kan inte de här redovisade reglerna isolerade ligga till grund för en bedömning av oaktsamheten. En helhetsbedömning måste göras av den föreliggande situationen. Om en bilförare exempelvis svänger höger i en korsning och då kolliderar med en cyklist som kommer ut på en cykelpassage, jfr. sidan 14-15, skulle det kunna leda till orimliga resultat om en strikt tillämpning av väjningspliktsreglerna lades till grund för bedömningen av de inblandade parternas oaktsamhet.

I promemorian förutsätts att trafiken sker med en cykel och en bil.

Uppdatering december 2020

Rättspromemorian har kompletterats med de nya reglerna kring cykelgata som införts fr.o.m. den 1 december 2020. Streckmarkeringar visar kompletteringarna.

Förkortningar

FDEF	Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
LDEF	Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
TBL	Trafikbrottslagen (1951:649)
TraF	Trafikförordningen (1998:1276)
VMF	Vägmärkesförordningen (2007:90)

2 Vad är en cykel?

Under senare år har ett antal nya fordon dykt upp som utmanar den traditionella uppfattningen om vad som är en cykel. Legaldefinitionen av vad en cykel är finns i 2 § LDEF.

- Först finns de **traditionella** cyklarna med trampor eller vevanordning.
- Cyklar kan ha en **motor** som hjälper till, förstärker kraften från tramporna. Om cykeln har trampor och en motor som inte har en större effekt¹ än 250 watt och som slutar leverera ett krafttillskott vid 25 km/h så är det fortfarande en cykel. Skulle motorn ha en effekt på mellan 250 watt och 1 kilowatt men ändå slå ifrån vid 25 km/h är fordonet en moped klass II.
- Ett **elektriskt fordon** utan trampor eller vevanordning räknas som en cykel om den är byggd för en person, går max 20 km/h och inte har en effekt på mer än 250 watt. Som exempel på denna typ av fordon kan främst lyftas fram elektriska sparkcyklar. Skulle en elektrisk sparkcykel gå fortare än 20 km/h eller ha en högre effekt än 250 watt är den inte längre en cykel men vilket fordon den egentligen är måste anses vara oklart, troligen är det en moped.
- **Självbalanserande fordon** räknas som cyklar. Dessa får gå max 20 km/h men har inte någon effektbegränsning. Självbalanserande fordon är t.ex. airwheels och segways. Självbalanserande fordon som kan gå fortare än 20 km/h är inte längre att räkna som cykel. Troligen är det då en moped men det måste anses vara oklart vilket fordonsslag dessa fordon tillhör.
- Även fordon som är konstruerade som **hjälpmedel** åt funktionshindrade är definierade som cyklar om de är tillverkade för att framföras av den som åker och inte transporterar någon ytterligare person och dessutom inte går fortare än 20 km/h. Någon effektbegränsning finns inte på dessa fordon.

Gränsdragningsproblem kan uppstå i förhållande till lekfordon. Trafiksäkerhetsverket klassificerade 1980 enhjulingar som lekfordon. Enligt Transportstyrelsen är ett lekfordon ett fordon som inte kan eller får föras fortare än 6 km/h. Enligt LDEF är ett lekfordon ett fordon som ska anses som leksak enligt lagen (2011:579) om leksakers säkerhet. Enligt 4 § 1 p lagen (2011:579) om leksakers säkerhet är leksak "en vara som helt eller delvis är utformad eller avsedd för barn under 14 år att leka med".

¹ Med effekt avses i hela avsnittet kontinuerlig märkeffekt.

Det ska också observeras att vissa fordon ska eller kan följa reglerna för gående även om de i stora delar liknar vissa typer av cyklar (1 kap. 4 § TraF).

2.1 Utrustningskrav på cyklar

I Transportstyrelsens föreskrifter om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar, TSFS 2009:31, finns de fordonstekniska krav som ställs på cyklar. Här finns bland annat krav på belysning, signalanordning och bromsar m.m. Polis har möjlighet att utfärda ordningsbot för vissa av bristerna med stöd av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, bilaga 2, avsnitt 10.

2.2 HjälmkraV

En cyklist som är under 15 år ska använda hjälm eller annat lämpligt huvudskydd. Om en vuxen person skjutsar ett barn så ska den vuxne se till att barnet använder hjälm eller liknande (6 kap. 4 a § TraF). För den vuxne är detta ansvar straffsanktionerat

3 Trafikbrottslagens tillämplighet

Rattfylleribestämmelserna i TBL är inte tillämpliga på cyklar, inte heller de cyklar som drivs av elmotor. Detta eftersom det krävs att ett fordon ska vara motordrivet för att rattfylleri ska kunna aktualiseras. Definitionen av motordrivna fordon undantar uttryckligen alla former av cyklar, även s.k. segways och andra eldrivna cyklar (2 § LDEF). Skulle en elektrisk sparkcykel vara att bedöma som en moped så är rattfylleribestämmelserna tillämpliga. I dessa fall kan naturligtvis uppsåtskravet komma att ha stor betydelse i förhållande till vilket fordonsslag det rör sig om.

Det är möjligt att tillämpa bestämmelsen om vårdslöshet i trafik 1 § första stycket TBL på en cyklist. Grov vårdslöshet i trafik enligt andra stycket är däremot inte möjligt att tillämpa eftersom det krävs att brottet begåtts med ett motordrivet fordon (eller spårvagn). Om en elektrisk sparkcykel är att bedöma som en moped kan bestämmelsen om grov vårdslöshet i trafik tillämpas även på dessa fordon.

Alla vägtrafikanter kan göra sig skyldiga till smitning från trafikolycksplats enl. 5 § TBL, dvs. även cyklister.

4 Var får cyklar färdas?

Först och främst ska understrykas att alla grundläggande trafikregler, att stanna för rött ljus, hålla avstånd till framförvarande fordon, anpassa hastighet till rådande förhållanden osv. gäller även för cyklister.

Var och hur fordon ska framföras, däribland cyklar, regleras i 3 kap. TraF. I 6 kap. TraF finns ytterligare regler specifikt för cyklister. Nedan följer en sammanställning av de viktigaste reglerna.

Om en **cykelbana** finns så är huvudregeln att denna ska användas av cyklister, men också av moped klass II (3 kap. 6 § första stycket TraF).

Om det inte finns någon cykelbana ska **vägrenen** användas (3 kap. 12 § TraF).

Om cyklisten är över 15 år och särskild försiktighet iakttas får **körbanan** användas när det är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge. Är hastighetsbegränsningen 50 km/h eller lägre får cyklister över 15 år som iakttar särskild försiktighet använda körbanan även om det inte är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge (3 kap. 6 § andra stycket TraF).

Cykeln ska föras så långt åt **höger** som det är möjligt (3 kap. 7 § TraF).

Barn under 8 år får cykla på trottoaren om det inte finns någon cykelbana (3 kap. 12 a § TraF).

Vid **omkörning** av ett annat fordon får cyklisten köra om till höger om det andra fordonet, alltså på insidan av det andra fordonet (3 kap. 31 § andra stycket TraF). Detta gäller för övrigt även mopeder.

I korsningar kan en **cykelbox** anläggas så att cyklister kommer framför bilister i väntan på grön signal.

På en **cykelgata** gäller en högsta tillåten hastighet om 30 km/tim oavsett fordonsslag (8 kap. 1 a § 1 p TraF). Förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken, denna regel är dock inte straffsanktionerad (8 kap. 1 a § 4 p TraF).

På en **gångata** eller i ett **gångfartsområde** får en cykel framföras men inte for-
tare än gångfart (8 kap. 1 § första stycket TraF). Cyklister har väjningsplikt mot gående. Det finns inte någon legaldefinition av vad gånghastighet är men ofta används 6 km/h.

Cyklar får inte framföras på **motorväg** eller **motortrafikled** (9 kap. 1 § första stycket 1 p. TraF).

Cyklar får bara framföras **i bredd** om det inte utgör någon fara eller olägenhet (6 kap. 1 § TraF).

När det gäller cyklar utan trampor, exv. elektriska sparkcyklar och segways, så får dessa fordon färdas **på trottoarer** (gångbana) men endast under förutsättning att de inte framförs över gånghastighet (1 kap. 4 § TraF). Det finns inte någon legaldefinition av vad gånghastighet är men ofta används 6 km/h.

4.1 Närmare om cykelbana

En cykelbana är en väg eller en del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och även trafik med moped kl II (2 § FDEF). Trafiken på en cykelbana är normalt dubbelriktad. För att trafiken ska vara enkelriktad krävs en lokal trafikföreskrift som också måste märkas ut. Avsikten att en väg är en cykelbana visas genom exempelvis detaljplan. Det finns alltså inte någon lokal trafikföreskrift som anger om en väg (eller del av en väg) är en cykelbana. Något författningskrav att en cykelbana ska märkas ut för att den faktiskt ska vara en cykelbana finns inte. En cykelbana kan märkas ut med något av nedanstående vägmärke beroende på om eller hur cykelbanan är kombinerad med en gångbana eller ej (VMF 2:9 D4, D6, D7)



För att visa var en cykelbana finns eller var det är lämpligt att färdas med cykel kan vägmärkning användas. Nedanstående märkning visar alltså inte nödvändigtvis att det rör sig om en cykelbana (M26 enligt 4 kap. 10 § VMF).



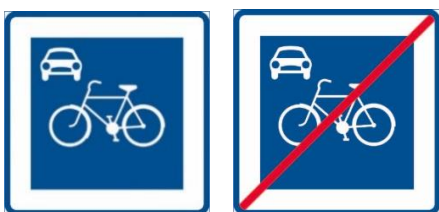
Var en cykelbana slutar kan vara svårt att avgöra. Märket D4 "Påbjuden cykelbana" enligt ovan är ett påbudsmärke som upphör att gälla vid en korsning men det finns som ovan angivits inte något krav på att en cykelbana ska vara utmärkt med detta märke. Definitionen av cykelbana säger att det är en väg 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 (se nedan 6.4). 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.² En sådan cykelbana går normalt parallellt med en huvudgata och fortsätter över en mindre gata, lokalgata, som ansluter till huvudgatan.

Det kan trots allt vara svårt att avgöra om en cykelbana upphör eller inte. Det som kommer att styra är ytterst den avsedda användningen vilken kan behöva utläsas ur detaljplan enligt Plan- och bygglagen (2010:900) eller vägplan enligt Väglagen (1971:948). Detaljplaner kan som regel hämtas från kommuners hemsidor. Den nationella vägdatan, NVDB, ger inte alltid ett tillförlitligt besked men kan ändå vara användbar för att få fram en översiktsskild (<https://nvdb2012.trafikverket.se/>).

4.2 Närmare om cykelgata

Genom ändringar i bl.a. förordningen om vägtrafikdefinitioner³, trafikförordningen⁴ och vägmärkesförordningen⁵ infördes den 1 december 2020 ett nytt begrepp – cykelgata. Att en cykelgata börjar och slutar märks ut med följande vägmärken (E 33 och E 34 enligt 2 kap. 12 § VMF):



På en cykelgata är avsikten att cykeltrafiken ska prioriteras. På en cykelgata är högsta tillåtna hastighet 30 km/h oavsett om fordonet är motordrivet eller inte (8 kap. 1 a § 1 p TraF). Denna regel är straffsanktionerad (14 kap. 3 och 6 §§ TraF). Dessutom gäller att förare av ett motordrivet fordon ska anpassa sin hastighet efter cykeltrafiken (8 kap. 1 a § 4 p TraF). Denna regel är däremot inte straffsanktionerad.

²Joakim Florén "Cykelöverfarter - Malmö stads arbete med cykelöverfarter och en policy för detta" Trafik och Gatudagarna –151019

³ SFS 2020:843

⁴ SFS 2020:842

⁵ SFS 2020:844

När en cykelgata anläggs krävs en lokal trafikföreskrift. Hastigheten som gäller, 30 km/h, ska också skyltas upp särskilt. För att underlätta för cykeltrafiken får inte heller bilar parkeras på en cykelgata utom i uppmärkta parkeringsplatser.

4.3 Cykelfält

Ett cykelfält är ett särskilt körfält som anvisats för cyklister. Det utmärks genom vägmarkering (M5 enligt 4 kap. 4 § VMF).



4.4 Praxis

Svea hovrätt, dom den 27 februari 2014 mål B 2684-13

På en cykel- och gångväg utan separerade fält för gående och cyklister gick målsäganden samtidigt som GL kom cyklande på vägen med en hastighet om ca 25 km/h. GL gav signal med ringklockan vid ett avstånd om 25-30 meter samt bromsade och försökte väja undan vid ett avstånd om 7-8 meter. En kollision inträffade. Enligt hovrätten har GL:s agerande varit oaktsamt eftersom han inte har anpassat hastigheten på ett sådant sätt att han kunnat undvika en kollision (3 kap. 14 § TraF). GL dömdes för vållande till kroppsskada.

5 Cykelöverfart - cykelpassage

Genom ändringar i vägmärkesförordningen⁶ och trafikförordningen⁷ som infördes 2014 kom begreppet cykelöverfart att få en ny innebörd. Nedan redogörs för hur cykelöverfarter och cykelpassager skiljer sig åt när det gäller reglering, krav på utformning m.m. Kortfattat kan sägas att en cykelöverfart har betydligt högre krav på utmärkning och säkerhet. Det krävs också en lokal trafikföreskrift för att en cykelöverfart ska föreligga.

Skillnaderna i vilka regler som gäller för väjningsplikt mm. redogörs för i avsnitt 6.

5.1 Cykelöverfart

En cykelöverfart är enligt 2 § FDEF ”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.”

Cykelöverfarten ska vara utmärkt med vägmärket B8 enligt 2 kap. 6 § VMF, s.k. ”Här cyklarman”.



Dessutom ska det finnas markeringar i vägen som visar var cykelöverfarten är, s.k. sockerbitar i vägbanan (M16 enligt 4 kap. 8 § VMF). Den ena sidan av markeringarna kan vara (och är ofta) ett övergångsställe.



⁶ SFS 2014:1038

⁷ SFS 2014:1035

Före cykelöverfarten ska också finnas s.k. "hajtänder" (M14 enligt 4 kap. 8 § VMF) som visar var bilisten bör stanna när denne iakttar sin väjningsplikt.



Vägen ska vara byggd så att en bilist inte kan köra förbi överfarten i en högre hastighet än 30 km/h, t.ex. genom fartgupp (2 § FDEF).

I de fall cykelöverfarten kombineras med ett övergångsställe finns vägmärken för båda, ett för övergångsstället och ett för cykelöverfarten.

5.2 Cykelpassage

En cykelpassage är enligt 2 § FDEF "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."

Det ska finnas markeringar i vägen som visar var passagen är, s.k. sockerbitar i vägbanan (M16 enligt 4 kap. 8 § VMF). Den ena sidan av markeringarna kan vara (och är ofta) ett övergångsställe.



6 Väjningsplikt i olika korsningspunkter

Mycket kortfattat kan följande sägas gälla som huvudregler:

Oreglerad korsning:

Högerregeln gäller.

Cykelöverfart:

Bilist ska lämna företräde.

Cykelpassage utan eller före korsning:

Cyklist ska lämna företräde.

Cykelpassage efter korsning:

Bilist som svängt ska ge cyklist möjlighet att passera.

Cyklist ska lämna företräde.

Cykelpassage efter cirkulationsplats:

Bilist ska ge cyklist möjlighet att passera.

Cyklist ska lämna företräde.

Bevakad cykelpassage efter korsning:

Bilist som svängt ska lämna cyklist företräde.

Cykelbana:

Bilist ska lämna företräde.

Cykelgata:

Den som kör in på en cykelgata ska lämna företräde.

Den som lämnar en cykelgata ska lämna företräde för trafik på vägen denne kommer in på.

Det finns naturligtvis fler situationer när väjningsplikt uppstår men samtliga fall kan inte tas upp här.

Eftersom trafiklagstiftningen är en skyldighetslagstiftning och inte en rättighetslagstiftning har alla ett ansvar att få trafiken att flyta säkert.⁸ Bara för att en trafikant har väjningsplikt enligt trafikförordningen så kan inte denna regel

⁸ Se t.ex. SOU 2012:70 s 509ö och NJA 2011 s. 349 p 6.

alltid ovillkorligt upprätthållas. Ofta modereras dessutom den väjningsplikt som exempelvis en bilist har genom att även cyklisten har skyldigheter.

Vad väjningsplikten innebär framgår av 3 kap. 5 § TraF. Den som har väjningsplikt får bara köra vidare ”om det med beaktande av andra trafikanters placering, avståndet till dem och deras hastighet inte uppkommer fara eller hinder.” Den som har väjningsplikt ska tydligt ”visa sin avsikt att väja genom att i god tid sänka hastigheten eller stanna.”

Då vållandebrotten enligt brottsbalken aktualiseras kan inte de här redovisade reglerna isolerade ligga till grund för en bedömning av oaktsamheten. En helhetsbedömning måste göras av den föreliggande situationen.

6.1 Högerregeln

I en helt oreglerad korsning gäller högerregeln för alla trafikanter (3 kap. 18 § TraF). Denna innebär i korthet att trafikant ska lämna företräde åt annan trafikant som kommer från höger, exempelvis ska en bilist lämna företräde åt en cyklist som kommer från höger. Denna väjningsplikt är straffsanktionerad för såväl cyklist som bilist.

6.2 Cykelöverfart

På en cykelöverfart ska bilist lämna cyklist företräde om cyklisten är ute på eller just ska ut på överfarten (3 kap. 61 a § TraF). Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.

Cyklisten har också vissa skyldigheter. En cyklist som närmar sig en cykelöverfart ska sänka farten och ta hänsyn till andra fordon som närmar sig (6 kap. 6 § andra stycket TraF). Denna regel är inte straffsanktionerad.

6.3 Cykelpassager

Oavsett vilka närmare regler som gäller för olika varianter av cykelpassager enligt nedan så har cyklisten alltid ett visst ansvar. Cyklister som är på väg ut på en cykelpassage ska sänka farten och ta hänsyn till fordon som närmar sig. Cyklisten får korsa vägen endast om det kan ske utan fara (6 kap. 6 § första stycket TraF). Detta innebär alltså att cyklister har en generell väjningsplikt vid cykelpassager. Denna väjningsplikt är inte straffsanktionerad.

6.3.1 Obevakad cykelpassage

Utan korsning

En bilist ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för den cyklist som är ute *på* passagen (3 kap. 61 § andra stycket TraF). Det finns alltså inte något direkt krav på hänsyn mot den cyklist som *närmar sig* en cykelpassage. Denna regel är straffsanktionerad.

När en cyklist cyklar på en cykelbana och sedan ut på en cykelpassage lämnar cyklisten cykelbanan och kommer ut på en väg. Cyklisten har då väjningsplikt mot varje fordon som skär den egna kursen (3 kap. 21 § andra stycket TraF). Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.



Källa: Transportstyrelsen

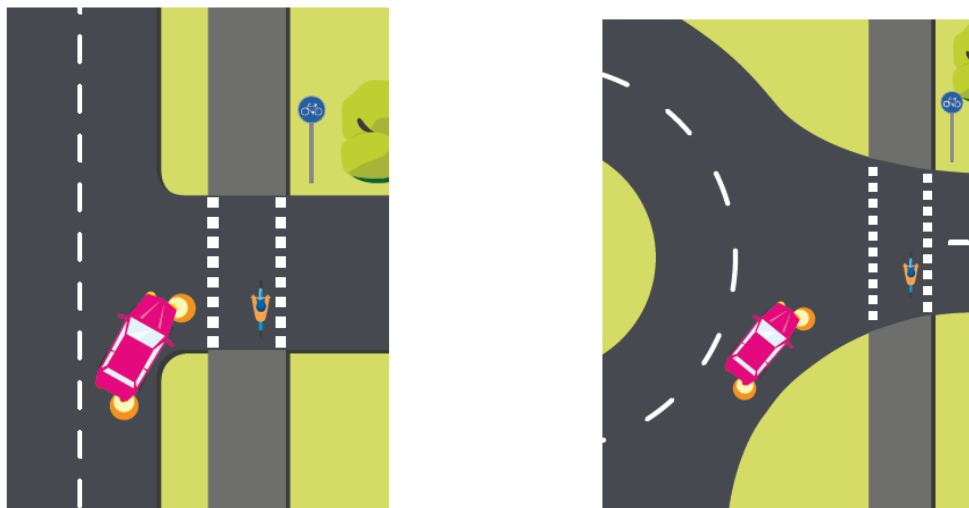
Vid korsning/cirkulationsplats

Om cykelpassagen ligger direkt efter en korsning så att bilisten svänger och då kommer att korsa en cykelpassage ska bilisten köra med låg hastighet och ge cyklisten möjlighet att passera. Det samma gäller när bilisten kör ut ur en cirkulationsplats (3 kap. 61 § tredje stycket TraF). Anledningen till att regeln gäller även efter en cirkulationsplats är att bilisten då egentligen kör ut ur en variant av en korsning. Denna regel är straffsanktionerad.

En bilist får inte heller svänga i en korsning om det inte kan ske utan hinder för den trafik som finns på den körbanan bilisten kör in på (3 kap. 24 § TraF). En cyklist som cyklar från cykelbanan ut på passagen befinner sig då på körbanan. Bilisten har alltså även enligt denna regel en väjningsplikt i förhållande till cyklisten om cyklisten befinner sig ute på körbanan. Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.

Även efter en korsning eller cirkulationsplats gäller att när cyklisten cyklar ut på cykelpassagen lämnar denne cykelbanan och färdas ut på körbanan. Cyklisten har alltså väjningsplikt mot varje fordon som skär den egna kursen (3 kap. 21 § andra stycket TraF). Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.

Båda trafikanterna har alltså skyldigheter att iaktta. Det kan argumenteras för att bilistens skyldighet att ge cyklisten möjlighet att passera är den primära bestämmelsen om väjningsplikt. Situationen är specifikt reglerad för bilisten genom 3 kap. 61 § tredje stycket TraF medan cyklistens väjningsplikt är mer generellt gällande. Det är också naturligt att bilisten har en väjningsplikt mot bakgrund av att cyklisten är den mest oskyddade trafikanten. Många cykelpassager är dessutom placerade invid övergångsställen vars markering då utgör den ena begränsningslinjen på cykelpassagen. En bilförare har då definitivt en väjningsplikt mot de gående som befinner sig på ungefärligen samma plats som cyklisten. Mot detta ska ställas det faktum att lagtexten endast ställer upp ett krav på att ge cyklisten möjlighet att passera. Cyklisten däremot har en klart uttalad väjningsplikt.



Källa: Transportstyrelsen

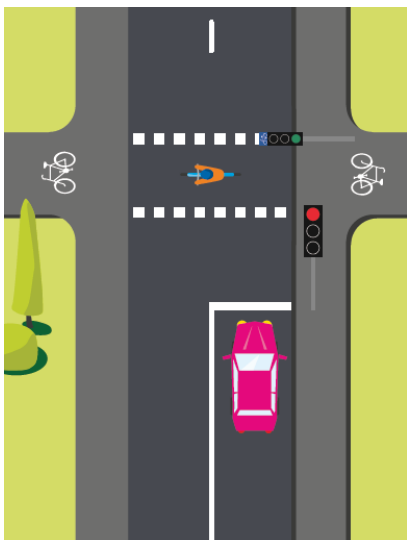
Om cykelpassagen ligger före en korsning eller en rondell är det samma regler som gäller som på en raksträcka. Detta innebär att då cyklisten cyklar ut på cykelpassagen lämnar denne sin cykelbana och har då väjningsplikt mot varje fordon som skär den egna kursen (3 kap. 21 § andra stycket TraF). Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.

6.3.2 Bevakad cykelpassage

Att en cykelpassage är bevakad innebär att den är signalreglerad eller att en polisman ger anvisningar för trafiken genom tecken (2 § FDEF).

Utan korsning

När en cykelpassage utan korsning är bevakad bör inte några tveksamheter uppstå. De ljussignaler eller tecken som en polisman ger ska åtföljas.



Källa: Transportstyrelsen

Med korsning

När en bilist svänger i en signalreglerad korsning kan det ofta finnas en signalreglerad cykelpassage på den väg som bilisten kör in på.



Källa: Transportstyrelsen

Bilisten ska i dessa fall köra med låg hastighet och har väjningsplikt mot cyklister som på rätt sätt har cyklat ut på eller just ska cykla ut på cykelpassagen (3 kap. 60 § andra och tredje styckena TraF). Denna väjningsplikt är

straffsanktionerad och måste anses vara den primära bestämmelsen om väjningsplikt. Situationen är specifikt reglerad genom denna bestämmelse. Det finns andra väjningspliktsregler som lägger ett ansvar på cyklisten (3 kap. 21 § andra stycket TraF och 6 kap. 6 § första stycket TraF) men de är av en mer generell karaktär. Det är också naturligt att bilisten har en väjningsplikt mot bakgrund av att cyklisten är den mest oskyddade trafikanten. Många cykelpassager är placerade invid övergångsställen vars markering då utgör den ena begränsningslinjen på cykelpassagen. En förare har då definitivt en väjningsplikt mot de gående som befinner sig på ungefärligen samma plats som cyklisten.

Kravet på cyklisten i situationen är att ljussignalen visar grönt för cyklar när cyklisten cyklat ut eller ska cykla ut på cykelpassagen.

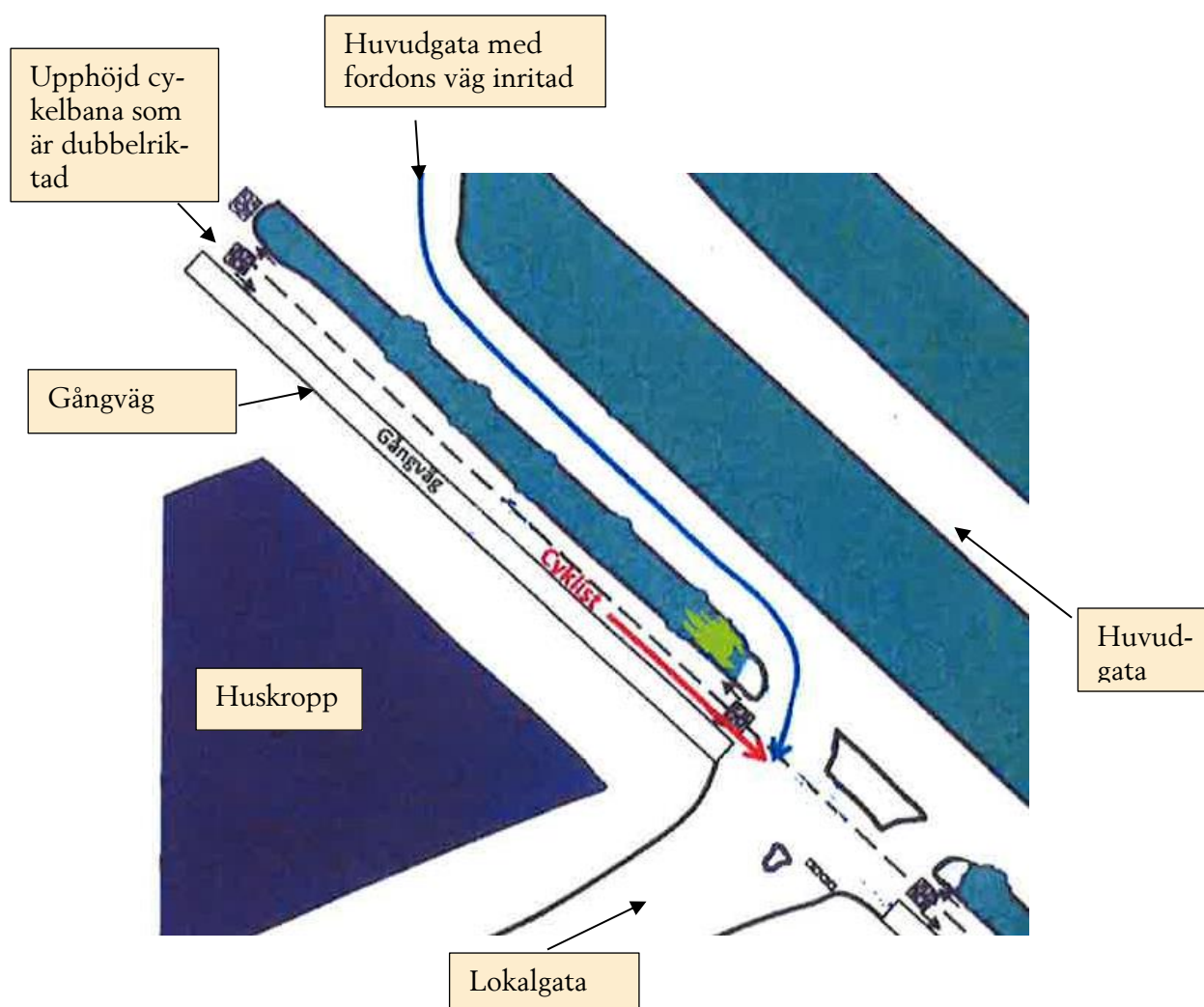
En bilist får inte heller svänga i en korsning om det inte kan ske utan hinder för den trafik som finns på den körbana bilisten kör in på (3 kap. 24 § TraF). En cyklist som cyklar från cykelbanan ut på passagen befinner sig då på körbanan. Bilisten har alltså även enligt denna regel en väjningsplikt i förhållande till cyklisten. Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.

6.4 Cykelgata

Ett fordon som färdas in på en cykelgata från en annan väg har väjningsplikt i förhållande till trafiken på cykelgatan (8 kap. 1 a § 3 p TraF). Den som lämnar en cykelgata och kör in på en annan väg har väjningsplikt i förhållande till trafiken på vägen som denne kör in på (3 kap. 21 § 2 st. 3 p TraF). På detta sätt liknar regleringen den som gäller för cykelbanor. Väjningsplikten är straffsanktionerad för såväl motordrivna som icke-motordrivna fordon (14 kap. 3 och 6 §§).

6.5 Cykelbana

En cykelbana kan anläggas så att den fortsätter över och korsar en annan väg utan att det rör sig om en cykelpassage eller en cykelöverfart (se ovan 4.2). När cyklisten färdas ut i korsningen på denna cykelbana kommer cyklisten att fortsätta färdas på en cykelbana. En bilist har då väjningsplikt mot en cyklist oavsett på vilket håll cyklisten färdas (3 kap. 59 § TraF). Denna väjningsplikt är straffsanktionerad. Se exempel nedan där cykelbanan alltså fortsätter upphöjd över lokalgatan.



Skulle istället cykelbanan upphöra vid korsningen har cyklisten väjningsplikt eftersom denne då kommer ut på en väg. Cyklisten har då väjningsplikt mot varje fordon som skär den egna kursen (3 kap. 21 § andra stycket TraF).

6.6 Praxis

Svea hovrätt, dom den 7 juni 2017, mål B 2533-17

TP kom cyklande fram till en cykelpassage invid en cirkulationsplats. Hovrätts majoritet godtog hans uppgift om att han cyklat lugnt och stannat innan han cyklade över. EK körde genom cirkulationsplatsen i lugn fart och vidare mot cykelpassagen. Det var vid tillfället klart och soligt samt fri sikt. Hovrätts majoritet uttalade: "Att EK under dessa förhållanden inte uppmärksammade att TP kom cyklande, varvid hon kolliderade med honom, kan inte förklaras på något annat sätt än att hon brustit i den aktsamhet som varit påkallad i den aktuella situationen. Hovrätten lägger härvid särskild vikt vid de höga krav som ställs på bilister att agera aktsamt i förhållande till mer oskyddade trafikanter."