

Cyklar

Rättslig vägledning 2023:19
Utvecklingscentrum
Oktober 2023

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
1.1	Förkortningar	3
2	Vad är en cykel?.....	4
2.1	Utrustningskrav på cyklar.....	5
2.2	Hjälmkrav.....	5
3	Elsparkcyklar m.m.	7
3.1	När är en elsparkcykel en cykel?	7
3.2	När en elsparkcykel inte är en cykel m.m.	8
3.3	Trafikregler för elsparkcyklar som är cyklar	9
3.4	Lagen om vägtrafikdefinitioner och unionsrätten	9
4	Är TBL:s bestämmelser tillämpliga?	11
5	Var får cyklar färdas?	13
5.1	Närmare om cykelbana	14
5.2	Närmare om cykelgata	16
5.3	Cykelfält.....	16
5.4	Praxis.....	16
6	Cykelöverfart – cykelpassage	17
6.1	Cykelöverfart.....	17
6.2	Cykelpassage.....	17
7	Väjningsplikt i olika korsningspunkter	18
7.1	Högerregeln	19
7.2	Cykelöverfart.....	19
7.3	Cykelpassager	19
7.3.1	Obevakad cykelpassage	20
7.3.2	Bevakad cykelpassage	22
7.4	Cykelgata.....	23
7.5	Cykelbana.....	24
7.6	Praxis.....	25

1 Inledning

Reglerna kring cyklar är ofta svåra att tillämpa. Till detta kommer att det under senare år har genomförts ändringar av trafikregler som inte tycks ha fått fullt genomslag. Ett stort antal nya typer av fordon som enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras som cyklar har också tillkommit. Dessa nya fordon utmanar den traditionella bilden av en cykel.

Cykling är populärt och uppmuntras av flera goda skäl. Det kan antas att med ett större antal cyklande kommer också antalet incidenter att öka. Denna rättsliga vägledning försöker främst samla de regler som finns och i viss mån även förklara dem.

1.1 Förkortningar

FDEF	Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
FoF	Fordonsförordningen (2009:211)
FoL	Fordonslagen (2002:574)
LDEF	Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
TBL	Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TraF	Trafikförordningen (1998:1276)
VMF	Vägmärkesförordningen (2007:90)

Denna rättsliga vägledning ersätter den tidigare rättspromemorian "Cyklar" 2020:3. Innehållsmässigt är vägledningen i stort sett oförändrad men ett avsnitt om elsparkcyklar har lagts till och vissa justeringar och tillägg har gjorts.

2 Vad är en cykel?

Under senare år har en rad nya fordon dykt upp som inte passar in i den traditionella bilden av en cykel. Legaldefinitionen av vad en cykel är finns i 2 § LDEF:

- De **traditionella** cyklarna med trampor eller vevanordning.
- Cyklar med 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/tim 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/tim är fordonet en moped klass II.
- Ett **eldrivet fordon** utan trampor eller vevanordning räknas som en cykel om det
 - är byggt huvudsakligen för befordran av en person,
 - är byggt för att föras av den åkande,
 - är konstruerat för max 20 km/timoch
 - inte har en effekt på mer än 250 watt.

Som exempel på denna typ av fordon kan främst elsparkcyklar lyftas fram. Skulle en elsparkcykel vara konstruerad för att gå fortare än 20 km/tim eller ha en högre effekt än 250 watt är den inte längre en cykel. Vilket fordon den då är beror på effekt och hastighet enligt lagen om vägtrafikdefinitioner.

- **Självbalanserande fordon** räknas som cyklar. Dessa får gå max 20 km/tim men har inte någon effektbegränsning. Självbalanserande fordon är t.ex. airwheels och segways. Självbalanserande fordon som är konstruerade för att gå fortare än 20 km/tim är inte längre att räkna som cykel. Troligen är det då en moped (om fordonet har två eller fler hjul) eller ett övrigt fordon (om det har ett hjul) 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 transportera någon ytterligare person samt dessutom inte går fortare än 20 km/tim. Någon effekt-

¹ Med effekt avses i hela avsnittet kontinuerlig märkeffekt, se vidare avsnitt 3.

begränsning finns inte på dessa fordon. Som exempel på dessa fordon kan elektriska rullstolar nämnas.

Gränsdragningsproblem kan uppstå i förhållande till lekfordon. Trafiksäkerhetsverket klassificerade år 1980 enhjulingar som lekfordon. Enligt Transportstyrelsen är ett lekfordon ett fordon som inte kan eller får föras fortare än 6 km/tim.² Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner är ett lekfordon ett fordon som ska anses som leksak enligt lagen (2011:579) om leksakers säkerhet. Enligt 4 § 1 i denna senare lag är en leksak ”en vara som helt eller delvis är utformad eller avsedd för barn under 14 år att leka med”.

Eldrivna enhjulingar som inte är att bedöma som lekfordon och som inte är självbalanserade definieras troligen som övriga fordon. Transportstyrelsen har inte utnyttjat sin möjlighet enligt 3 § LDEF att definiera dem på annat sätt. En sådan enhjuling kan sannolikt inte godkännas enligt fordonslagen och får därmed inte användas i trafik men någon straffbestämmelse kopplat till detta finns inte.³ Trafikförordningens regler gäller sannolikt även dessa fordon då ansvarsbestämmelsen i 14:6 TraF får förutsättas omfatta dem.

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 (1:4 TraF). Däremot får en elsparkcykel aldrig framföras på gångbanor efter en ändring av trafikförordningen den 1 september 2022.⁴

2.1 Utrustningskrav på cyklar

Transportstyrelsen har med stöd av bemyndigande i fordonsförordningen meddelat föreskrifter om bl.a. cyklar; Transportstyrelsens föreskrifter om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar (TSFS 2009:31). I föreskrifterna finns de utrustningskrav och 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. Vilka dessa är framgår av ordningsbetskatalogen.

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 (6:4a TraF). För den vuxne är detta ansvar straffsanktionerat (14:6a TraF). Vad som är ett lämpligt huvudskydd

² Transportstyrelsens hemsida 2023-03-15, jfr även prop. 2009/10:198 s. 20.

³ ”Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken” Ds 2022:27, s 62.

⁴ SFS 2022:1369.

framgår av Vägverkets föreskrifter om användning av cykelhjälm, VVFS 2004:174.⁵

Hjälmkravet omfattar även barn som åker i cykelkärra.⁶ En sådan kärra är inte ett eget fordon utan en del av cykeln enligt 2 § LDEF. Därmed kommer också kravet på hjälmanvändning att omfatta de barn under 15 år som färdas i cykelkärra.

⁵ Här kan ifrågasättas om inte Vägverket överskridit sitt bemyndigande enligt 13:7 TraF då detta enbart gav Vägverket rätt att meddela föreskrifter om vilken utrustning som ska användas, inte hur den ska användas, jfr resonemangen kring mopedhjälm i den rättsliga vägledningen Mopeder, RåV 2023:20, avsnitt 3.2.

⁶ Se bl.a. Svedberg, Trafikförordningen (1998:1276) 6 kap. 4 a §, Karnov 2023-03-01(JUNO).

3 Elsparkcyklar m.m.

En elsparkcykel är i de flesta fall en cykel.

Om en elsparkcykel rättsligt sett är att bedöma som en cykel så gäller samma regler som för alla andra cyklar.

3.1 När är en elsparkcykel en cykel?

För att en elsparkcykel ska vara en cykel krävs att den är konstruerad för en hastighet om högst 20 km/tim och har en elmotor med en kontinuerlig märkeffekt om max 250 watt. Som framgått ovan är de flesta elsparkcyklar definitionsmässigt cyklar. Detta innebär att alla de utrustningskrav och regler som gäller för en cykel också gäller för en elsparkcykel, exempelvis att de ska vara utrustade med ringklocka eller liknande, att lyktor fram och bak ska vara tända vid färd under mörker, att de som huvudregel ska framföras på cykelbana och att barn under 15 år ska använda hjälm.

Om det behöver utredas vilket fordonsslag som en elsparkcykel tillhör kan motorns effekt behöva bestämmas. Det uttryck som används i lagtexten, kontinuerlig märkeffekt, innebär att effekten måste mätas i en särskild mätcykel.⁷ Det handlar alltså *inte* om den effekt som finns angiven på motorn med dekaler, märkningar eller annat. Märkningen som finns kan emellertid ge vägledning.

En annan väg att bestämma effekten är att leta upp dokumentation eller liknande via försäljare. Kan det säkert fastställas vilken modell en viss elsparkcykel är och det kan konstateras att den marknadsförs med argumentet att den har en effekt om exempelvis 1 000 watt bör detta kunna användas som en del av bevisningen om att det inte rör sig om en cykel.

Det lagtekniska kravet på hastighet när det gäller en elsparkcykel är som nämnts ovan att den inte får vara konstruerad för en högre hastighet än 20 km/tim. I praktisk mening måste klassificeringen av en elsparkcykel som en cykel ifrågasättas om den går betydligt fortare än 20 km/tim. Den får då antas inte vara konstruerad för en hastighet om högst 20 km/tim och det är enligt Utvecklingscentrums uppfattning rimligt att utgå från att det då istället rör sig om en moped. För att bevisa att det rör sig om en moped bör det enligt Utvecklingscentrums uppfattning räcka med en hastighetsmätning med exempelvis laser och en noggrann dokumentation av mätningen. Det

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

bör framgå vem som framfört fordonet, vilket underlaget var, eventuell med- eller motvind och att mätningen gjorts på plan mark. Mätningen bör också fotodokumenteras. Mäts en elsparkcykel upp till över 45 km/tim på plan mark så bör den definieras som en motorcykel. Även andra metoder för att bestämma hastigheten kan användas, exempelvis har mätning på hastighetsrulle godtagits i underrättspraxis.

3.2 När en elsparkcykel inte är en cykel m.m.

Om en elsparkcykel definieras som en moped ställs en rad krav i form av utrustning, förarbevis eller körkort, försäkring och registrering. Det kan då alltså bli fråga om olovlig körning enligt 3 § TBL samt en lång rad andra brott mot bl.a. föreskrifter om utrustningskrav för mopeder som meddelats med stöd av fordonsförordningen.⁸ Naturligtvis kan det vara problematiskt att bevisa det subjektiva rekvisit som krävs för att ansvar för olovlig körning ska komma ifråga. För ytterligare frågor kring mopeder, se vidare den rättsliga vägledningen Mopeder, Räv 2023:20.

Om elsparkcykeln är att definiera som en moped kan särskilt noteras att den effekt som används i lagen om vägtrafikdefinitioner för att definiera mopeder ska användas, dvs. nettoeffekten istället för den kontinuerliga märkeffekten som endast används i definitionen av cyklar.

En annan fordonstyp som blivit vanlig är s.k. fatscooters eller fatgliders. Samma regler för gränsdragningen mellan cykel och moped gäller för dessa fordon. Vid en undersökning på olika näthandelssidor kan konstateras att en överväldigande majoritet säljs med uppgivande av en effekt (märk väl inte kontinuerlig märkeffekt) om långt över 250 watt. De är därför regelmässigt att bedöma som mopeder med allt vad det innebär i fråga om krav på försäkring etc., se vidare den rättsliga vägledningen Mopeder, Räv 2023:20.

Som nämnts ovan ska en cykel som är eldriven och inte har några trampor eller någon vevanordning enligt definitionen i lagen om vägtrafikdefinitioner vara byggd för att huvudsakligen transportera *en* person. Många s.k. fatscooters har ett passagerarsäte bakom förarsätet och faller enligt Utvecklingscentrums uppfattning redan på den grunden utanför definitionen av en cykel och är att betrakta som en moped. Många näthandelssidor informerar också om att fordonet som de säljer endast får användas på inhägnat område.

⁸ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om mopeder som tagits i bruk och släpvagnar till dessa (TSFS 2019:132).

3.3 Trafikregler för elsparkcyklar som är cyklar

De trafikregler som gäller för traditionella cyklar gäller också för elsparkcyklar.

Det ska särskilt understrykas att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanor, annat än för att korsa dem, efter en ändring i 1:4 TraF.⁹ Detta oavsett med vilken hastighet de framförs.

För att en elsparkcykel ska vara en cykel, ska den huvudsakligen vara inrättad för att transportera *en* person. Inte sällan färdas dock två eller flera personer på en elsparkcykel. Enligt Utvecklingscentrums uppfattning innebär det ett brott mot trafikförordningens förbud mot att skjutsa andra än barn (6:3 TraF).

Det kan också noteras att elsparkcyklar särregleras vad gäller parkering. En elsparkcykel får enligt 3:48 TraF inte parkeras på en gång- eller cykelbana om det inte sker på en uppställningsplats för elsparkcyklar eller på en cykelparkering.¹⁰

3.4 Lagen om vägtrafikdefinitioner och unionsrätten

Förordningen (EU) 168/2013 – Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar – definierar bl.a. mopeder på unionsnivå. Artikel 2.2 j) i förordningen undantar alla fordon som inte är utrustade med sittplats från tillämpningsområdet. Det innebär att den absoluta majoriteten av elsparkcyklar inte omfattas av förordningen. Det påverkar dock inte tillämpligheten av svenska bestämmelser om elsparkcyklar. Den svenska definitionen av mopeder i lagen om vägtrafikdefinitioner, som delvis implementerar förordning (EU) 168/2013, innehåller inte något generellt krav på sittplats. Det finns inte heller något specifikt krav på antal sittplatser som en moped får eller ska vara utrustad med. En moped behöver alltså inte ha någon sittplats men kan också ha flera. En elsparkcykel med en motor kraftigare än 250 watt faller därför in under den definition av en moped som ges i lagen om vägtrafikdefinitioner trots att den troligen aldrig skulle kunna godkännas fordonstekniskt som en sådan.

Av 2 § LDEF framgår att motorn på en elsparkcykel ska leverera en kontinuerlig märkeffekt om max 250 watt för att den ska definieras som en cykel. Kontinuerlig märkeffekt finns definierad i förordningen (EU) nr 168/2013 som hänvisar vidare till FN/ECE:s föreskrift nr 85. Ett fordon som inte är utrustat med minst en sittplats, dvs. de flesta elsparkcyklar, faller som

⁹ SFS 2022:1369.

¹⁰ SFS 2022:905.

nämnts ovan emellertid utanför tillämpningen av den förordningen. En elsparkcykel utan säte faller istället in under maskindirektivet.¹¹ Maskindirektivet har införlivats i svensk rätt genom Arbetsmiljöverkets föreskrifter om maskiner samt allmänna råd om tillämpningen av föreskrifterna (AFS 2008:3). Av bilaga 1 punkt 3.6.2 framgår att märkeffekten – alltså inte den *kontinuerliga* märkeffekten – ska finnas angiven, uttryckt i kilowatt, fullt läsbart och varaktigt. De olika effektbegreppen gör att det blir svårt att bestämma vilket fordonsslag en elsparkcykel faller in under enbart utifrån effekten.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG.

4 Är TBL:s bestämmelser tillämpliga?

Följande regler i trafikbrottslagen är tillämpliga då aktuellt fordon är en cykel:

- vårdslöshet i trafik av normalgraden (1 § första stycket),
- hindrande eller störande av trafik (2 §) och
- smitning (5 §)
- förverkande (7 §).

Följande regler i trafikbrottslagen är *inte* tillämpliga då aktuellt fordon är en cykel:

- grov vårdslöshet i trafik (1 § andra stycket) och
- rattfylleri resp. grovt rattfylleri (4 och 4 a §§).

Det är möjligt att tillämpa bestämmelsen om vårdslöshet i trafik i 1 § första stycket TBL på en cyklist eftersom den gäller alla vägtrafikanter. Däremot kan ansvar för grov vårdslöshet i trafik enligt andra stycket inte komma ifråga eftersom en förutsättning är att det sker vid förande av ett motordrivet fordon (eller spårvagn). Om en elsparkcykel är att bedöma som en moped kan bestämmelsen om grov vårdslöshet i trafik alltså komma ifråga.

Rattfylleribestämmelserna i trafikbrottslagen är inte tillämpliga vid färd med 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). Däremot kan vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL tillämpas vid s.k. styrstångsfylla.

RH 1988:45: En förare av en eldriven rullstol (vilken är att bedöma som en cykel) var kraftigt alkoholpåverkad under framförandet. Föraren ansågs genom sin alkoholförtäring medvetet ha infört ett faromoment av så allvarligt slag att åtalet för vårdslöshet i trafik bifölls. Påföljden bestämdes till 30 dagsböter.

Skulle en elsparkcykel vara att bedöma som en moped så är rattfylleri-bestämmelserna tillämpliga. I dessa fall kan naturligtvis uppsåtskravet komma att ha stor betydelse i förhållande till vilket fordonsslag det rör sig om. Alla vägtrafikanter kan göra sig skyldiga till brott mot 2 § TBL genom att hindra eller störa trafiken samt till smitning från trafikolycksplats enl. 5 § TBL, dvs. även cyklisterna.

Reglerna om förverkande i 7 § TBL är tillämpliga på alla fordon som använts vid brott enligt TBL. Förverkandebestämmelsen kan alltså tillämpas även på cyklar och mopeder. Bestämmelsen aktualiseras sannolikt främst när en elsparkcykel är att bedöma som en moped. Det kan argumenteras för att en sådan elsparkcykel inte har något legalt användningsområde utanför inhägnat område och att den därför skulle kunna förverkas, även utan att föraren gjort sig skyldig till tidigare trafikbrott. Ett förverkande skulle då behövas för att förebygga fortsatt brottslighet om det kan förutses att elsparkcykeln inte endast kommer att användas på legalt sätt, dvs. inom inhägnat område. I praktiken kan det dock uppstå olika tillämpningsproblem eftersom det faktum att elsparkcyklar inte är registrerade kan medföra svårigheter att utreda vem som är ägare. En invändning om att elsparkcykeln tillhör annan person kan vara svår att motbevisa. Av samma anledning blir det också svårt att vid behov visa att samma elsparkcykel har använts vid upprepade brott då det inte finns någon registreringsskylt eller annan individualiserande märkning.

5 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 oavsett vilken typ av cykel de framför.

Var och hur fordon ska framföras, däribland cyklar, regleras i 3 kap. trafikförordningen. I 6 kap. trafikförordningen 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 (3:6 1 st. TraF). Det kan noteras att om det rör sig om en gemensam gång- och cykelbana ska gående hålla längst till vänster i färdriktningen (7:1 TraF).

Om det inte finns någon cykelbana ska **vägrenen** användas (3:12 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/tim eller lägre får cyklister över 15 år som iakttar särskild försiktighet använda körbanan även om det inte är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge (3:6 2 st. TraF).

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

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

Vid **omkörning** av ett annat fordon får cyklisten köra om till höger om det andra fordonet, alltså på insidan av det andra fordonet (3:31 2 st. TraF).

Innan 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 (8:1a 1 och 14:3 1f resp. 14:6 1d TraF). Denna hastighetsgräns är straffsanktionerad. Förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken, denna regel är dock inte straffsanktionerad (8:1a 4 TraF).

På en **gånggata** eller i ett **gångfartsområde** får en cykel framföras men inte fortare än gångfart och cyklister har väjningsplikt mot gående (8:1 1 st. och 14:6 1d TraF). Det finns inte någon legaldefinition av vad gånghastighet är men ofta används 6 km/tim.

Cyklar får inte framföras på **motorväg** eller **motortrafikled** (9:1 1 st. 1 och 14:6 1e TraF). Däremot finns inte något generellt förbud mot att framföra en cykel på en s.k. **2+1 väg** som inte är en motortrafikled.

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

När det gäller självbalanserande cyklar utan trampor, exempelvis segways, så får dessa fordon färdas **på trottoarer** (gångbana) men endast under förutsättning att de inte framförs över gånghastighet (1:4 TraF). Det finns inte någon legaldefinition av vad gånghastighet är men ofta används 6 km/tim. Det ska här särskilt påpekas att elsparkcyklar tidigare omfattades av detta undantag men efter den 1 september 2022 gäller samma regler för dem som för alla andra cyklar, nämligen att de inte får framföras på trottoar eller gångbana oavsett hastighet.¹²

I de fall trafikförordningens regler är straffsanktionerade framgår i de flesta fall bötesbeloppen av ordningsbetskatalogen.

5.1 Närmare om cykelbana

En cykelbana är en väg eller en del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och även trafik med moped klass II (2 § FDEF).

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 vägmärken beroende på om eller hur cykelbanan är kombinerad med en gångbana eller ej (D4, D6, D7 enligt 2:9 VMF).



D4

D6

D7

¹² SFS 2022:1369.



För att visa var en cykelbana finns eller var det är lämpligt att färdas med cykel kan vägmärkning användas. Denna märkning visar alltså inte nödvändigtvis att det rör sig om en cykelbana (M26 enligt 4:10 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 7.5). 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.¹³ 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 översiktsbild (<https://nvdb.se>).

Trafiken på en cykelbana är normalt dubbelriktad. För att trafiken ska vara enkelriktad krävs en lokal trafikföreskrift som också måste märkas ut.

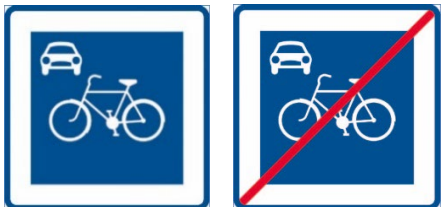


Denna vägmärkning visar *inte* att cykelbanan är enkelriktad utan endast att detta är en lämplig färdväg för cyklande (M25 enligt 4:10 VMF).

¹³ "Policy för cykelöverfarter och cykelpassager", Fastighets- och gatukontoret, Malmö stad.

5.2 Närmare om cykelgata

En cykelgata märks ut med följande vägmärken där den börjar och slutar (E33 och E34 enligt 2:12 VMF):



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

En väg eller gata blir en cykelgata genom lokala trafikföreskrifter. Högsta tillåtna hastighet, 30 km/tim, ska också märkas ut särskilt. För att underlätta för cykeltrafiken får fordon inte heller parkeras på en cykelgata utom i uppmärkta parkeringsplatser.

5.3 Cykelfält



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

5.4 Praxis

Svea hovrätt, 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/tim. 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 (3:14 TraF). GL dömdes för vållande till kroppsskada. Påföljden bestämdes till 50 dagsböter.

6 Cykelöverfart – cykelpassage

6.1 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 2:6 VMF).



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



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

Trafikmiljön ska vara utformad så att ett fordon inte kan köra förbi överfarten i en högre hastighet än 30 km/tim, 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.

6.2 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 4:8 VMF). Den ena sidan av markeringarna kan vara – och är ofta – ett övergångsställe.

7 Väjningsplikt i olika korsningspunkter

I avsnittet används genomgående bilist och cyklist som exempel. Naturligtvis gäller reglerna även för andra fordonsslag.

Oreglerad korsning:

Högerregeln gäller.

Cykelöverfart:

Bilist ska iaktta väjningsplikt.

Cykelpassage utan eller före korsning:

Cyklist ska iaktta väjningsplikt.

Cykelpassage efter korsning:

Bilist som svängt ska ge cyklist möjlighet att passera.

Cyklist ska iaktta väjningsplikt.

Cykelpassage efter cirkulationsplats:

Bilist ska ge cyklist möjlighet att passera.

Cyklist ska iaktta väjningsplikt.

Bevakad cykelpassage efter korsning:

Bilist som svängt ska iaktta väjningsplikt i förhållande till cyklist.

Cykelbana:

Bilist som kör in på cykelbana ska iaktta väjningsplikt.

Cykelgata:

Den som kör in på en cykelgata ska iaktta väjningsplikt.

Den som lämnar en cykelgata ska iaktta väjningsplikt i förhållande till 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.¹⁴ Bara för att en trafikant har väjningsplikt enligt trafikförordningen så kan inte denna regel alltid ovillkorligt upprätthållas. Ofta modereras dessutom den väjningsplikt som exempelvis en bilist har genom att även cyklisten har skyldigheter.

¹⁴ Se t.ex. SOU 2012:70 s. 509ö och NJA 2011 s. 349 p. 6.

Vad väjningsplikten innebär framgår av 3:5 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.”

När 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.

I de fall trafikförordningens regler är straffsanktionerade framgår i de flesta fall bötesbeloppen av ordningsbotskatalogen.

7.1 Högerregeln

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

7.2 Cykelöverfart

På en cykelöverfart ska bilist iaktta väjningsplikt i förhållande till en cyklist om denna är ute på eller just ska ut på överfarten (3:61a 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 (6:6 2 st. TraF). Denna regel är inte straffsanktionerad.

7.3 Cykelpassager

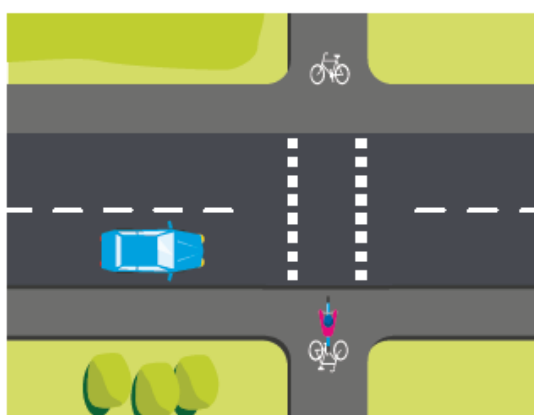
Oavsett vilka närmare regler som gäller för olika varianter av cykelpassager enligt nedan så har cyklisten alltid ett visst ansvar. Cyklister som är på väg ut på en cykelpassage ska sänka farten och ta hänsyn till fordon som närmar sig. Cyklisten får korsa vägen endast om det kan ske utan fara (6:6 1 st. TraF). Detta innebär alltså att cyklister har en generell väjningsplikt vid cykelpassager. Denna väjningsplikt är inte straffsanktionerad.

7.3.1 Obevakad cykelpassage

Utan korsning

En bilist ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för den cyklist som är ute *på* passagen (3:61 2 st. 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 (3:21 2 st. TraF). Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.



Källa: Transportstyrelsen

Vid korsning/cirkulationsplats

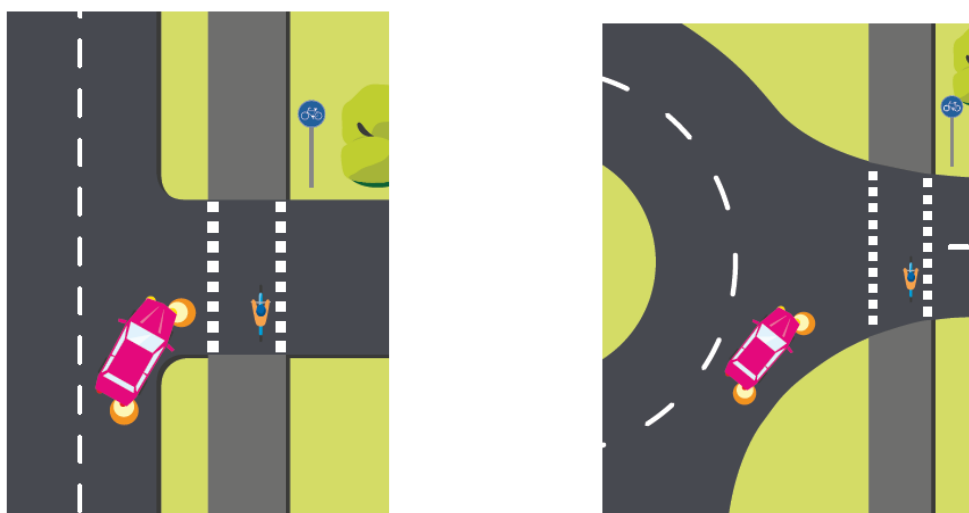
Om cykelpassagen ligger direkt efter en korsning så att bilisten svänger och då kommer att korsa en cykelpassage ska bilisten köra med låg hastighet och ge cyklisten möjlighet att passera. Detsamma gäller när bilisten kör ut ur en cirkulationsplats (3:61 3 st. TraF). Anledningen till att regeln gäller 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 (3:24 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 (3:21 2 st. 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 3:61 3 st. 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 förordningstexten endast ställer upp ett krav på att bilisten ska ge cyklisten möjlighet att passera. Cyklisten däremot har en klart uttalad väjningsplikt.



Källa: Transportstyrelsen

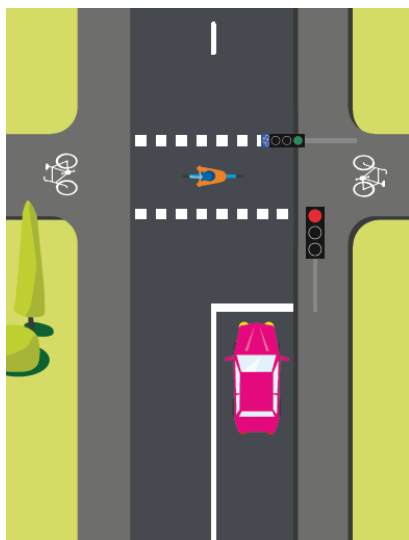
Om cykelpassagen ligger före en korsning eller en cirkulationsplats är det samma regler som gäller som på en raksträcka. Detta innebär att då cyklisten cyklar ut på cykelpassagen lämnar denne sin cykelbana och har då väjningsplikt mot varje fordon som skär den egna kursen (3:21 2 st. TraF). Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.

7.3.2 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 (3:60 2 och 3 st. 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 (3:21 2 st. och 6:6 1 st. 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 bilförare 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.

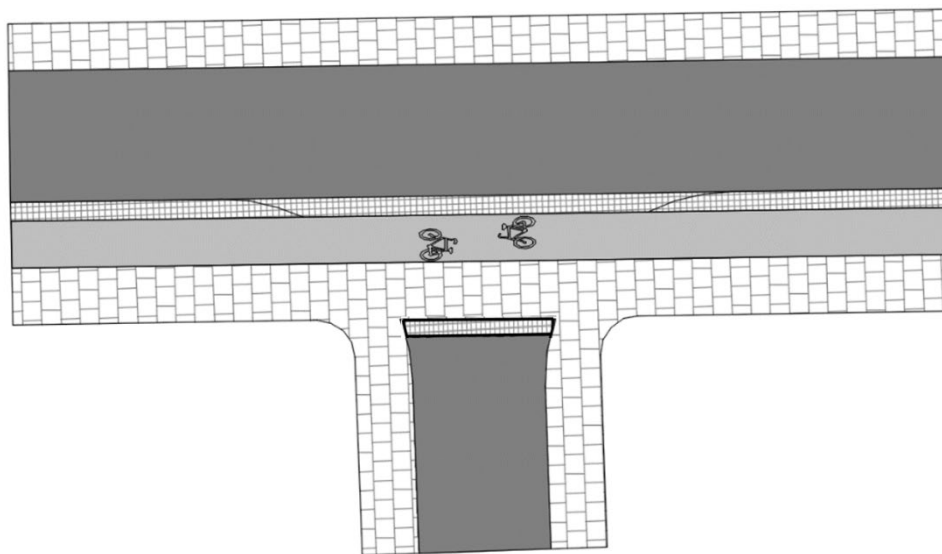
En bilist får inte heller svänga i en korsning om det inte kan ske utan hinder för den trafik som finns på den körbanan bilisten kör in på (3:24 TraF). En cyklist som cyklar från cykelbanan ut på passagen befinner sig då på körbanan. Bilisten har alltså även enligt denna regel en väjningsplikt i förhållande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

7.4 Cykelgata

Ett fordon som färdas in på en cykelgata från en annan väg har väjningsplikt i förhållande till trafiken på cykelgatan (8:1a 3 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 (3:21 2 st. 3 TraF). På detta sätt liknar regleringen den som gäller för cykelbanor. Väjningsplikten är straffsanktionerad för såväl motordrivna som icke-motordrivna fordon (14:3 1b och 1f resp. 14:6 1b och 1d TraF).

7.5 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 6). När cyklisten färdas ut i korsningen på denna cykelbana kommer cyklisten att fortsätta färdas på en cykelbana (se nedanstående bild). En bilist har då väjningsplikt mot en cyklist oavsett på vilket håll cyklisten färdas (3:59 TraF). Denna väjningsplikt är straffsanktionerad.



Källa: Malmö stad

Följande åtgärder kan då vidtas för att tydliggöra att cykelbanan är genomgående:

- Inget beläggningsskifte, nivåskillnad eller korsande kantstensradie på cykelbanan.
- Cykelbanan är upphöjd i förhållande till den korsande körbanan.
- Tvärgatans kantsten ska inte vara förlängd över den korsande cykel- och gångbanan.
- Inga vägmärken som anger cykelpassage eller cykelöverfart.
- Inga vägmarkeringar som varnar för farthinder.
- Cykel- och gångbanorna ska följa huvudgatans linjeföring oavsett hur lokalgatan ansluter.

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 (3:21 2 st. TraF).

7.6 Praxis

Svea hovrätt, mål B 2533-17: TP kom cyklande fram till en cykelpassage invid en cirkulationsplats. Hovrättens 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. Hovrättens 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."



ÅKLAGARMYNDIGHETEN