



Uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka

Delrapport 1 av 2



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg

Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2021-10413

Författare Christopher Patten, Eva-Lis Thors, Lars Hammar, Niclas Nilsson,
Kristofer Elo, Jonas Malmstig, Karin Edvardsson, Magnus Berg

Månad År Maj, 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Uppdraget innehåller en delrapportering i maj 2022 och en huvudrapportering i oktober 2022. Denna rapportering innehåller endast de delar som ingått i regeringsbeslut I2021/02731 samt I2022/00409 för maj 2022 och som berör *enkelriktat, omkörning av cykel* samt *cykling i bredd*. Syftet med uppdraget är att bidra till att andelen som reser med cykel kan öka.

Denna rapport utgör myndighetens delredovisning av uppdraget.

Uppdragsledare har varit utredare Christopher Patten. Experter i uppdraget har varit utredare Lars Hammar, Niclas Nilsson, Kristofer Elo, Karin Edvardsson, Eva-Lis Thors, Magnus Berg och samhällsekonom Heba Kurdi, samtliga från avdelning Väg och järnväg, verksjurist Jonas Malmstig från avdelning Juridik och språkvårdare Lena Poggi från avdelning Kommunikation.

Vi vill rikta ett stort tack till alla de myndigheter, kommuner, branschorganisationer, företag och andra intressenter som bidragit med kunskap och synpunkter i arbetet.

Norrköping, maj 2022

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Sammanfattning

Transportstyrelsen redovisar i detta dokument den första av två delrapporter rörande *Uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka* enligt regeringsbeslut I2021/02731 och I2022/00409.

Rapporten svarar på uppdragets frågor om enkelriktad trafik, omkörning av cyklande samt cykling i bredd i enlighet med regeringsbeslutet.

Transportstyrelsen har genomfört sex stycken seminarier med olika intressenter. Det rör sig om både rättsvårdande myndigheter (Polisen och Åklagarmyndigheten), organisationer (bland annat Riksförbundet M Sverige, Sveriges Åkeriföretag, Cykelfrämjandet, SKR och ett försäkringsbolag), väghållare (kommuner och Trafikverket) samt andra berörda myndigheter såsom regioner, Länsstyrelserna och Boverket.

Enkelriktad trafik

Transportstyrelsen föreslår ingen ändring av reglerna om enkelriktad trafik utan anser att dagens regelverk är tillräckliga för att lösa den problematik som förekommer samt att det sannolikt inte påverkar andelen som reser med cykel. Transportstyrelsens bedömning är att ett tillåtande av cyklande mot enkelriktad trafik skulle innebära att Sverige frångår systematiken i FN:s konvention om vägtrafik. Samtidigt finns det redan alternativa regleringsmöjligheter som möjliggör motorfordonstrafik i en riktning och cykeltrafik i både riktningarna. I denna rapport utgår Transportstyrelsen från det som myndigheten redan prövat i ärende om överklagande (TSV 2019-3566) avseende reglering och utmärkning kopplat till enkelriktad trafik. Transportstyrelsen har i denna rapport utrett hur funktionen enkelriktad trafik där cyklande får färdas i båda riktningar och motorfordon endast får föras i en riktning lämpligen kan åstadkommas.

Omkörning av cyklande

Transportstyrelsen bedömer att det inte är lämpligt att ändra de nuvarande bestämmelserna för omkörning av cyklande enligt förslaget att cyklande aldrig skulle få köras om av motorfordon inom samma körfält.

Vidare bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt med ytterligare regler för omkörning av cyklande samt att det sannolikt inte påverkar andelen som reser med cykel. Däremot finns det ett generellt behov av ökad information till kommuner, myndigheter och trafikanterna om de regler som gäller vid omkörning av cyklande och andra oskyddade trafikanter samt de trafiksäkerhetsrisker som en omkörning innebär.

Cykling i bredd

Dagens regler innebär att cyklande ska färdas efter varandra men när det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de dock färdas i bredd (se 6 kap.

1 § trafikförordningen (1998:1276)). Transportstyrelsen menar att nuvarande bestämmelse i tillräcklig mån möjliggör cyklande i bredd och är en lämplig avvägning beträffande trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Transportstyrelsen bedömer vidare att det inte är lämpligt att ändra reglerna om cykling i bredd bland annat eftersom andelen som reser med cykel sannolikt inte kommer att öka.

Synpunkter från rättsvårdande myndigheter

Sverige har en rättslig tradition med flera olika rättsprinciper som alla regler – från grundlag till myndigheters föreskrifter – är baserade på. Regler ska bland annat vara proportionerliga, rimliga, tillämpbara och förutsägbara.

Företrädare för de rättsvårdande myndigheterna påtalar att om det görs många små ändringar i trafikregelverken – dessutom över tid – skapas en otydlighet och viss förvirring i den *kollektiva kunskapen* om vad som gäller och hur man ska bete sig i trafiken vilket kan motverka principen – *det ska vara lätt att göra rätt*.

Begrepp och förkortningar

Nedan förklaras de begrepp och förkortningar som förekommer i rapporten. Orden och begreppens definitioner kommer från gällande lagstiftning, Språkrådets Rikstermbank samt myndighetspublikationer.

Begrepp	Förklaring
C1 	Vägmärke: Förbud mot infart med fordon ¹
C2 	Vägmärke: Förbud mot trafik med fordon
C3 	Vägmärke: Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II – Avser förbudet även moped klass II anges detta på en tilläggstavla. ²
C4 	Vägmärke: Förbud mot trafik med motordrivet fordon med fler än två hjul
E16 	Vägmärke: Enkelriktad trafik – Märket anger att fordonstrafiken på vägen är enkelriktad i pilens riktning. Uppåtriktad pil anger att trafiken är enkelriktad i riktningen rakt fram. ²
Cykel	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon. 2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn

¹ 2 kap 8 §. vägmärkesförordningen (2007:90)

² 2 kap. 12 § vägmärkesförordningen

	a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. 3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person, b. inrättat för att föras av den åkande, och c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen. 4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller b. är självbalanserande.
Cykelbana	En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.
Cykelfält	Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II
Cykelgata	En väg eller vägsträcka som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara cykelgata och som är utmärkt med vägmärke för cykelgata. På en cykelgata gäller följande särskilda bestämmelser: • Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. • Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. • En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.

	• En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. • En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata. • Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke.
Gata	Väg med kommunalt huvudmannaskap som enligt plan- och bygglagen (2010:900) är upplåten till allmänt begagnande som gata
Körbana	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller en vägren
Körfält	Ett sådant längsgående fält av en körbana som anges med vägmarkering eller, om någon vägmarkering inte finns, är tillräckligt brett för trafik i en fil med fyrhjuliga fordon.
Lokala trafikföreskrifter	Lokala trafikföreskrifter innehåller särskilda trafikregler för en viss plats, väg eller vägnät och som avviker från en trafikregel eller kompletterar en generell trafikregel i trafikförordningen.
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Motorfordon	Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller 2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap eller terrängmotorfordon. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.
Särskild trafikregel	Särskilda trafikregler meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område.

Väg	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.
Vägelement vid avskild gång-, cykel- och mopedväg.	Denna illustration används istället för en verbalbeskrivning. Den kommer från Trafikverkets dokument Krav – VGU, Begrepp och grundvärden (Trafikverket, 2022). Observera skillnaden mellan vägbana, körbana och körfält och sidovägren i illustrationen.
Vägren	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte körbana eller cykelbana (ovan kallad sidovägren).

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR.....	6
INNEHÅLL	10
1 INLEDNING	13
1.1 Bakgrund.....	13
1.2 Transportpolitiska mål.....	14
1.2.1 Övergripande mål	14
1.2.2 Funktionsmål	14
1.2.3 Hänsynsmål	14
1.3 Konventionen om vägtrafik	14
1.3.1 Signatur, ratificering, acceptans eller godkännande	15
1.3.2 Signatur och ratificering – konvention om vägtrafik	16
1.4 Konvention om vägmärken och signaler	17
1.4.1 Signatur och ratificering – konvention om vägmärken och signaler	17
1.5 Syfte och frågeställningar	18
1.6 Metod	18
1.7 Idéer versus pragmatism versus rättslig formalism	20
1.8 Avgränsningar.....	21
1.9 Disposition	21
2 ENKELRIKTAD TRAFIK	22
2.1 Bakgrund – enkelriktad trafik	22
2.1.1 Reglering av enkelriktad trafik	22
2.1.2 Tidigare utredningar	24
2.1.3 Transportstyrelsens beslut (TSV 2019-3566) om enkelriktad trafik och förbud mot infart med fordon	26
2.1.4 Synpunkter från olika aktörer	27
2.1.5 Utblick mot andra länder	32
2.2 Diskussion – Enkelriktning	36
2.2.1 Finns det förvirring kring begreppet enkelriktad trafik?	37
2.2.2 Lokala trafikföreskrifter	37
2.2.3 Vilka problem med hänseende på trafiksäkerhet finns med särskilda trafikregler om enkelriktad trafik som inte omfattar den som cyklar om sådana vore möjliga?	38
2.2.4 Finns det behov av tydligare begrepp i vägmärkesförordningen?.....	41
2.2.5 Alternativ till "enkelriktning" för motorfordon men inte för cyklande	42
2.2.6 Kommer andelen som reser med cykel att öka?	46

2.2.7	Andra länder	46
2.3	Rekommendationer – Enkelriktning.....	47
2.3.1	Alternativ till enkelriktning.....	47
3	OMKÖRNING OCH PLACERING AV CYKEL.....	49
3.1	Bakgrund – omkörning och placering	49
3.1.1	Konventionen om vägtrafik.....	49
3.1.2	Trafikregler för omkörning i Sverige	50
3.1.3	Tidigare utredningar	54
3.1.4	Synpunkter från olika aktörer	55
3.1.5	Förslaget från Cykelcentrum – omkörning av cyklande	59
3.1.6	Utblick mot andra länder	61
3.1.7	Rättsfall och ordningsböter för omkörning av cykel	64
3.2	Diskussion – Omkörning och placering på vägen	65
3.2.1	Vad är för- och nackdelarna med ett exakt minsta avstånd vid omkörning?	66
3.2.2	Gäller frågan om omkörning av cykel även omkörning av moped klass II?	67
3.2.3	Olika omkörningsavstånd för olika vägtyper	67
3.2.4	Kan man titta på omkörningsreglerna utan att titta på andra regler?	67
3.2.5	Ska cyklande köras om som om de vore bilar?	69
3.2.6	När förslag på ändringar kan få oväntade konsekvenser – en efterfrågan på enklare regler	70
3.2.7	Kommer andelen som reser med cykel att öka?	70
3.2.8	Andra länder	71
3.2.9	Behov av tydlig information	71
3.3	Rekommendationer – Omkörning och placering	71
4	CYKLING I BREDD	73
4.1	Bakgrund – cykling i bredd	73
4.1.1	Konventionen om vägtrafik.....	73
4.1.2	Trafikregeln i Sverige.....	74
4.1.3	Tidigare utredningar	74
4.1.4	Utblick mot andra länder	74
4.2	Diskussion – Cykling i bredd.....	75
4.2.1	Hur blir det på en cykelgata?.....	77
4.2.2	Kommer andelen som reser med cykel att öka?	77
4.3	Rekommendationer – Cykling i bredd	78
5	REDOVISNING AV OLYCKOR.....	79
5.1	Omkomna och skadade cyklister.....	80
5.1.1	Vägomständigheter är en bidragande orsak till olyckor	82
5.2	Enkelriktad trafik och cykelolyckor.....	83
5.3	Cykelolyckor vid omkörning	83
5.4	Olyckor vid cykling i bredd	84

5.5	Diskussion – Cykelolyckor i trafiken	85
6	DISKUSSION	86
6.1	Synpunkter från rättsvårdande myndigheter	88
6.1.1	Synpunkter från Polisen och Åklagarmyndigheten	88
	REFERENSER.....	90

1 Inledning

Regeringen gav i oktober 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka (I2021/02731 samt I2022/00409). Uppdraget innehåller ett antal specifika förslag på regler som ska analyseras. Hela uppdraget har delats upp i fem delar:

- del 1 *enkelriktat*
- del 2 *cykling mot röd signal vid högersväng*
- del 3 *allgrönt (att alla cyklande i en korsning med trafiksinaler får grönt samtidigt)*
- del 4 *omkörning och cykling i bredd*
- del 5 behov av *andra ändringar* av trafikregler som kan medföra att andelen trafikanter som reser med cykel kan öka.

Del 1 *enkelriktat* och del 4 *omkörning och cykling i bredd* delredovisas i maj 2022 medan övriga delar redovisas i oktober 2022.

Transportstyrelsen fick i uppdrag:

- Att analysera och lämna förslag till hur reglerna kring enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det är enkelriktat för motortrafik. Utgångspunkten var att skyltningen ska vara trafiksäker och lätt för alla trafikanter att förstå.
- Att analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade trafikregler kan främja säker omkörning av cyklande. Denna analys skulle ske med beaktande av VTI:s litteratursammanställning *Omkörning av cyklister – alternativ till 1,5-metersregeln* (Kircher, 2021).
- Att se över om det finns behov av förtydliganden eller regeländringar avseende cykling i bredd.

1.1 Bakgrund

Regeringen vill att andelen trafikanter som reser med cykel, det vill säga använder cykeln som sitt vardagliga fortskaffningsmedel, ska öka. En överflyttning av resor från bil till cykel är önskvärd. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan, stärka folkhälsan och bidra till bättre stadsmiljö och minskad trängsel i trafiken³ inom tätorter.

³ En ökad cykling kommer sannolikt att bidra till ökad trängsel i cykelinfrastrukturen i städer men därigenom kan bidra till minskad motorfordonstrafik i städer.

För att andelen trafikanter som reser med cykel ska öka krävs bland annat att potentialen för ökad cykling i och kring tätorter tas tillvara och att kommunerna har de verktyg som krävs för att kunna planera effektiva cykelstråk med god framkomlighet.

Cykeln som fordon kan variera i funktion, konstruktion och med vilken hastighet den förs, och de cyklande är en heterogen grupp. En cyklist kan vara barn, vuxen, äldre, personer med funktionsnedsättning, erfaren eller oerfaren. Detta ställer extra höga krav på samspelet mellan olika cyklande, men också på relationen till andra trafikanter. Samspelet måste beaktas för att cyklingen ska kunna öka och bli säkrare.

1.2 Transportpolitiska mål

Regeringen har beslutat om målen med transportsystemet. De transportpolitiska målen delas in i övergripande mål, funktionsmål och hänsynsmål.⁴ Transportstyrelsen ska utgå ifrån målen för transportsystemet.

1.2.1 Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

1.2.2 Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

1.2.3 Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

1.3 Konventionen om vägtrafik

Sverige har, liksom de flesta länder i Europa, ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, given i Wien den 8 november 1968, även kallad

Wienkonventionen.⁵ Genom ratificeringen har Sverige folkrättsligt åtagit sig att följa konventionen och denna är därmed att betrakta som juridiskt bindande för staten. Konventionen gäller emellertid inte direkt som svensk

⁴ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁵ Wienkonventionen har sitt ursprung i Genevekonventionen från 1949
Convention_on_Road_Traffic_of_1949.pdf (unece.org)

lag, utan konventionen är inarbetad i nationell lagstiftning. Det är riksdagen och regeringen som ansvarar för att Sverige uppfyller sina folkrättsliga förpliktelser. Sverige har valt att anpassa lagstiftningen genom så kallad transformeringsmetod, främst genom att föra över bestämmelser i konventionen till i huvudsak trafikförordningen (1998:1276). Sverige har även ratificerat FN:s konvention om vägmärken och signaler, given i Wien den 8 november 1968 och genomfört den i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och föreskrifter med stöd av denna.

Konventionerna beskriver olika internationella system för trafikregler, vägmärken och anvisningar för trafik. Syftet med båda konventionerna är att underlätta för trafikanter som rör sig över landsgränser, genom att de deltagande länderna i princip tillämpar samma regler, utmärkning och anvisningar för trafik. Genom konventionerna har således Sverige anslutit sig till det internationella system som finns för trafikregler och som tillämpas i de flesta länder.

Inom områden där vägtrafik konventionen är allmänt skriven, finns vissa möjligheter att besluta om avvikande regler. Vid framtagande av nya trafikregler måste konventionernas bestämmelser och de eventuella begränsningar de sätter för nationell lagstiftning beaktas. I samband med sådana beslut om avvikande regler, krävs också en bedömning av om den tänkta ändringen är förenlig med Sveriges internationella åtaganden. Flera andra europeiska stater har också ratificerat konventionerna om vägtrafik och vägmärken men vissa har endast undertecknat utan att ratificera dem.

Olika länder har skrivit på konventionerna i varierande utsträckning. Det medför att olika länder har olika möjligheter till egna anpassningar, vilket gör det komplicerat att jämföra Sveriges och andra länders reglering av vägtrafik. Sverige har genom åren varit noga med att följa sina åtaganden i de aktuella konventionerna. En sammanfattning av några länders signering (signatur betraktas som preliminär) och ratificering (gör en preliminär internationell överenskommelse giltig) av konventionerna samt viktiga reservationer ges i avsnitt 1.3.1 nedan.

1.3.1 Signatur, ratificering, acceptans eller godkännande

I detta avsnitt kommer vi att gå igenom centrala begrepp för hur länder tillämpar konventionen om vägmärken och signaler.

Signatur

Signatur definieras som att en stat förpliktar sig att följa ett internationellt fördrag men den betraktas i konventionssammanhanget som preliminär. Om signaturen är föremål för ratificering, acceptans eller godkännande, betraktas underskriften inte som att samtycket är bindande. Det är dock ett medel för autentisering och uttrycker den undertecknande statens vilja att

fortsätta fördragsskapandet. Underskriften kvalificerar den undertecknande staten att gå vidare till ratificering, acceptans eller godkännande. Det skapar också en skyldighet att i god tro avstå från handlingar som skulle motverka syftet och målet med fördraget.⁶

Ratifikation

Ratifikation eller ratificering definierar den internationella handling genom vilken en stat anger sitt samtycke till att vara bunden till ett fördrag. När det gäller bilaterala fördrag åstadkoms ratificeringen vanligtvis genom utbyte av de nödvändiga instrumenten, medan det vid multilaterala fördrag är det vanliga förfarandet att förvaltaren samlar in alla staters ratifikationer och håller alla parter informerade om situationen. Institutionen för ratificeringsbidrag anger den nödvändiga tidsramen för att söka det erforderliga godkännandet för fördraget på nationell nivå och för att anta den nödvändiga lagstiftningen för att ge fördraget inhemsk verkan.⁷

Acceptans/Accession/Anslutning

Anslutning är den handling genom vilken en stat accepterar erbjudandet eller möjligheten att bli part i ett fördrag som redan har förhandlats fram och undertecknats av andra stater. Den har samma rättsverkan som ratificering. Anslutning sker vanligtvis efter det att fördraget har trätt i kraft. Förutsättningarna för anslutning och förfarandet beror på bestämmelserna i fördraget. Ett fördrag kan föreskriva anslutning för alla andra stater eller för ett begränsat och definierat antal stater. I avsaknad av en sådan bestämmelse kan anslutning endast ske om förhandlingsstaterna kommit överens om eller senare kommer överens om det i fråga om den aktuella staten.⁸

1.3.2 Signatur och ratificering – konvention om vägtrafik

Konventionen om vägtrafik undertecknades av Sverige den 8 november 1968. Sveriges regering beslöt den 2 maj 1985 att ratificera konventionen med ett fåtal reservationer. Den trädde i kraft den 21 maj 1977 och för Sverige den 26 juli 1986 (Sveriges internationella överenskommelser från Utrikesdepartementet (SÖ) 1989:1). I Tabell 1 nedan redovisas några länders förhållande till konventionen.

⁶ Artikel 10 samt 18 Wienkonventionen om traktaträtten 1969

⁷ Artikel 2, 1 §, punkt b, artikel 14, 1 § samt artikel 16 Wienkonventionen om traktaträtten 1969

⁸ Artikel 2 1 §, punkt b och 15 §, konventionen om traktaträtten 1969

Tabell 1: Redovisning av datum för undertecknandet och ratificeringen av konventioner om vägtrafik, Wien 1968.

Land	Signatur	Ratificering	Accession
Danmark	8 nov 1968	3 nov 1986	
Finland	16 dec 1969	1 apr 1985	
Nederländerna	Ej signerad	Ej ratificerad	8 nov 2007
Norge	23 dec 1969	1 apr 1985	
Sverige	8 nov 1968	25 jul 1985	

Not: Accession endast är möjlig i efterhand och därför inte är aktuell för redan anslutna.

Att jämföra vägtrafiklagstiftningen i olika länder är inte alldeles enkelt, bland annat på grund av att länderna har förbundit sig till konventionerna i olika grad.

1.4 Konvention om vägmärken och signaler

Trafikregler, som ska tillämpas generellt, finns i trafikförordningen. I förordningen har regeringen också gett länsstyrelserna, Trafikverket, Polismyndigheten, Tullverket, kommuner och den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen olika bemyndiganden att lokalt meddela vissa andra regler. Dessa ersätter då de generella reglerna. De lokala reglerna märks oftast ut med vägmärken. På enskild väg märks förbudet ut med vägmärken eller på annat tydligt sätt. Regler kring vägmärken återfinns i vägmärkesförordningen och i föreskrifter med stöd av denna.

Det kan tilläggas att det i 1951 års vägmärkeskungörelse (1951:744) inte fanns något märke för enkelriktad trafik, så det bör vara ett resultat av 1968 års konventioner (märket är alltså inte med i den äldre Genevekonventionen).⁹ Däremot fanns det bestämmelser i 1951 års vägtrafikförordning (1951:648), där man talade om väg med enkelriktad fordonstrafik.

1.4.1 Signatur och ratificering – konvention om vägmärken och signaler

Konventionen om vägmärken och signaler färdigställdes den 8 november 1968. I Tabell 2 redovisas några länders förhållande till konventionen.

⁹ http://www.mrw1.se/pdf_filer/SFS1951.pdf samt <https://lagen.nu/prop/1951:30>

Tabell 2: Redovisning av datum för undertecknandet och ratificeringen av konventionen om vägmärken och signaler, Wien 1968.

Land	Signatur	Ratificering	Accession
Danmark	8 nov 1968	3 nov 1986	
Finland	16 dec 1969	1 apr 1985	
Nederländerna	Ej signerad	Ej ratificerad	
Norge	23 dec 1969	1 apr 1985	
Sverige	8 nov 1968	25 jul 1985	

Länder som skriver på och i viss mån ratificera konventionen kan även reservera sig för vissa skrivningar. Länderna har vissa reservationer till konventionen om vägmärken och signaler vilket kan leda till olika tillämpningar i respektive land. En av reservationerna medför att Sverige använder grön bakgrundsfärg istället för blå på vägmärkena E1, *motorväg*, och E2, *motortrafikled*, och på märken för vägvisning på dessa vägar.

1.5 Syfte och frågeställningar

I denna delredovisning kommer Transportstyrelsens att utreda frågor inom följande områden.

Enkelriktning

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och lämna förslag till hur reglerna kring enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det för motortrafik är enkelriktat. Utgångspunkten är att utmärkningen ska vara trafiksäker och lätt för alla trafikanter att förstå.

Omkörning

Transportstyrelsen ska analysera och vid behov lämna förslag till hur ändrade trafikregler kan främja säker omkörning av cyklande. Denna analys ska ske med beaktande av VTI:s litteratursammanställning *Omkörning av cyklisterna – alternativ till 1,5-metersregeln* [sic]. Analysen bör innefatta såväl frågor om hastighet som avstånd, ibland kallat *respektavstånd*.

Cykling i bredd

Transportstyrelsen ska också se över om behov finns av förtydliganden eller regeländringar avseende cykling i bredd.

1.6 Metod

Uppdraget har föregåtts av andra vägledande utredningar så som *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU, 2012), Promemoria Cykelregler (Regeringskansliet, 2017) och RättsPM (Åklagarmyndigheten, 2020). Transportstyrelsen har hittills hållit sex stycken seminarier med aktörer som kan vara berörda eller ha ett intresse i

någon eller några av delarna som ingått i analysen av detta uppdrag. Företrädare från organisationer som deltagit är följande:

Borlänge kommun	Norrtälje kommun
Boverket	Polismyndighetens Nationella operativa avdelning
Cykelcentrum på VTI	Region Skåne
Cykelfrämjandets styrelse	Region Stockholm
Danderyds kommun	Region Stockholm
Eskilstuna kommun	Riksförbundet M Sverige
Finspång kommun	Skellefteå kommun
Folksam	Solna kommun
Göteborg kommun	Stockholms stad
Huddinge kommun	Sundbyberg kommun
Lidingö kommun	Sundsvall kommun
Linköping kommun	Svensk cykling
Luleå kommun	Svenska cykelstäder
Länsstyrelsen Dalarna	Sveriges kommuner och regioner
Länsstyrelsen Gävleborg	Sveriges Motorcyklister
Länsstyrelsen Norrbotten	Sveriges Åkeriföretag
Länsstyrelsen Skåne	Trafikverket
Länsstyrelsen Stockholm	Uppsala kommun
Länsstyrelsen Örebro	Åklagarmyndigheten
Länsstyrelsen Östergötland	Örebro kommun
Malmö kommun	

Analysen av omkörning av cyklande har skett med beaktande av Cykelcentrums vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) litteratursammanställning, det så kallade Cykelcentrumförslaget *Omkörning av cyklister – alternativ till 1,5-metersregeln* [sic].¹⁰

Litteratursammanställningen utgör inte VTI:s officiella ställningstagande i frågan om omkörning av cyklande utan representerar endast författarens egna sådana.¹¹ Cykelcentrumförslaget refereras fortsättningsvis till som Kircher (2021).

I syfte att samla in hela det kommunala perspektivet, skickade Transportstyrelsen ut en enkät till alla Sveriges 290 kommuner den 2 februari 2022. De 19 frågorna (varav 12 huvudfrågor och 7 fritextfrågor)

¹⁰ Förslaget från Cykelcentrum på VTI har följande rubrik "Omkörning av cyklister - Ett vetenskapligt motiverat förslag som alternativ till 1,5-metersregeln" och är bekräftad av Infrastrukturdepartementets representant att vara "VTI:s litteratursammanställning" i regeringsbeslutet I2021-02731.

¹¹ Detta bekräftades av VTI:s generaldirektör, Tomas Svensson 2022-02-11 kl. 10:47 via epost.

handlade om cyklande och enkelriktade gator samt omkörningar. 193 kommuner svarade på enkäten.

1.7 Idéer versus pragmatism versus rättslig formalism

Det finns en mer eller mindre känd process som det är nödvändigt att följa för att introducera nya regler eller göra regeländringar på ett framgångsrikt sätt. Processen beskrivs med tre stadier och bygger på delvis ett PM av Walker Smith (2020) och illustreras i Figur 1. De tre stadierna är idéstadiet, pragmatismstadiet och det som betecknas som det rättsliga formalismstadiet.



Figur 1: Processen från idéstadiet till att ta fram regler

Att ta fram nya regler kan givetvis göras med olika tillvägagångssätt men utgångspunkten för ett framgångsrikt införlivande av nya regler, generellt sett, behöver ha stöd i alla tre processbeskrivningsdelar. Processen kan ibland vara rörlig på grund av att man inte förstår varandras ståndpunkter eller vilka begränsningar som finns eller att samspelet mellan stadierna kan ha varit bristfälligt. Idéer som exempelvis saknar förankring i praktiskt tillämpning av lagen eller på annat sätt avviker från konventioner eller förordningar, kan bli svåra att framgångsrikt införliva.

Det som menas med pragmatism i detta sammanhang är det semantiska uttrycket – det vill säga, *benägenhet att låta beslut om (politiska) handlingar vägledas av deras praktiska följder* (Svensk ordbok), och inte de filosofiska teorierna av exempelvis Charles S. Peirce eller William James.

Rättslig formalism, från engelska *legal formalism*, betraktar konventioner, direktiv, lagar, förordningar och föreskrifter som en vetenskap. En domare eller jurist identifierar relevanta axiom och rättsliga principer för att kunna applicera dem på rättsliga data. Därmed kan man logiskt härleda hur en ny regel kommer att styra utgången i verkligheten.

Transportstyrelsens huvudsakliga roll i processen för framtagandet av nya eller ändrade trafikregler är att vara en garant för rättslig formalism. Myndigheten ska beakta regeringsformen, nationella rättsprinciper,

internationella konventioner, EU-direktiv och -förfordningar, lagar, förfordningar och föreskrifter samt ta hänsyn till ett helhetsperspektiv för alla relevanta delar av transportsystem.

1.8 Avgränsningar

Endast trafikregler och regelverk som berör vägtrafik ingår i analyserna i denna redovisning.

1.9 Disposition

Uppdraget ska redovisas i två delrapporter, i enlighet med regeringsbeslutet (I2021/02731 samt I2022/00409). Detta är delrapport 1.

Rapporten inleds med en generell bakgrundsbeskrivning av uppdraget (avsnitt 1) och ger en kortfattad överblick av internationella konventioner. Uppdraget innehåller flera delar som redovisas, analyseras, diskuteras och rekommendationer lämnas, var och en för sig i avsnitt 2–4. Olyckor med cykel redovisas i avsnitt 5 och generella frågor diskuteras i avsnitt 6.

2 Enkelriktad trafik

Transportstyrelsen har fått i uppdrag att analysera och lämna förslag till hur reglerna kring enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det för motortrafik är enkelriktat. Utgångspunkten är att utmärkningen ska vara trafiksäker och lätt för alla trafikanter att förstå.

För att rapporten ska kunna läsas utifrån de frågeställningar som ska besvaras görs först en genomgång av de regleringsvarianter som, ibland helt korrekt och ibland tyvärr felaktigt, används för att beskriva *enkelriktad trafik*. Utgångspunkten är att kartlägga vilka regleringar som finns och bör nyttjas för att beskriva de trafiksituationer som åsyftas.

2.1 Bakgrund – enkelriktad trafik

I grunden är vägar och gator öppna för allmän samfärdsel med fordon i båda riktningar. Detta är grunden till den systematik av regler och vägmärken som följer av 1968 års FN:s konventioner för vägtrafik respektive vägmärken och signaler.

Vägmärken och andra anordningar enligt vägmärkesförordningen får inte sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar. Sådana åtgärder får inte heller utföras på något annat sätt än som anges i förordningen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av denna. Inte heller får någon sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller har samma innebörd som en anordning enligt denna förordning.

2.1.1 Reglering av enkelriktad trafik

I avsnitt 2.1.3 redovisas slutsatserna från Transportstyrelsens beslut (TSV 2019-3566) avseende reglering och utmärkning kopplat till enkelriktad trafik. I denna rapport utgår Transportstyrelsen från det som myndigheten redan prövat. Transportstyrelsen har i denna rapport utrett hur funktionen enkelriktad trafik där cyklande får färdas i båda riktningar och motorfordon endast får föras i en riktning lämpligen kan åstadkommas.

I övrigt används begreppet ”enkelriktad trafik” i många sammanhang och av många olika intressenter såsom myndigheter, kommuner, cykelorganisationer, motororganisationer, forskare, och allmänheten. Det verkar dock finnas en viss okunskap kring dess korrekta definition och vilka implikationer det har att trafiken på en körbana är ”enkelriktad”. Detta diskuteras vidare i avsnitt 2.1.2 nedan. Transportstyrelsen avser att i denna rapport förklara de begrepp som används i olika sammanhang för att diskutera ”enkelriktad trafik”.

När termen enkelriktad trafik (utan citationstecken) används i denna rapport avses enbart det som i konventioner, lagstiftning och även i ordens direkta betydelse handlar om platser där **all** trafik är förbjuden i alla andra riktningar än en.

Enkelriktad trafik kan enklast beskrivas genom den direkta ordalydelsen, all fordonstrafik är samlad till att gå i en (1) riktning. Regeln meddelas genom att all fordonstrafik förbjuds i alla andra riktningar. Utmärkningen av denna regel sker genom att vägmärke E16, *enkelriktad trafik*, sätts upp i den ände av gatan som trafiken fortfarande tillåts färdas i. I samtliga korsningar där det förekommer anslutande trafik sätts vägmärke C1, *förbud mot infart med fordon*, upp för att ge anvisning att infart inte är tillåten i denna riktning.



Figur 2: Enkelriktad trafik (E16)



Figur 3: Förbud mot infart med fordon (C1)

När regleringen enkelriktad trafik används innebär det – förutom en enkelriktning av all fordonstrafik (utmärkt med E16 och C1) – att parkering tillåts i trafikens färdriktning på vänster sida av gatan och att fordon som avser att svänga vänster vid utfart från den enkelriktade gatan ska hålla till vänster på den enkelriktade gatan.

Ett annat begrepp som används för att beskriva ”enkelriktad trafik” är förbud mot trafik med motordrivet fordon vilket innefattar alla motorfordon utom moped klass II. Detta är dock ingen regel som enkelriktar trafiken på en körbana utan regeln förbjuder endast viss motorfordonstrafik. För att reglera även moped klass II med sådant förbud behöver det anges särskilt och märks då ut med tilläggstavla. Förbud mot trafik med motordrivet fordon omfattar inte fordon som definieras som cykel.



Figur 4: Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II (C3)



Figur 5: Förbud mot trafik med motordrivet fordon med fler än två hjul (C4)

Förbud mot trafik med motordrivet fordon med fler hjul än två kan aldrig avse fordon med två hjul eller färre eller cykel oavsett antal hjul.

Bestämmelsen i 3 kap. 26 § trafikförordningen om fordons placering vid vänstersväng på körbana med enkelriktad trafik motsvarar artikel 16 punkt 1 i konventionen. Bestämmelsen i 3 kap. 52 § om stannande och parkering på vänster sida på vägar med enkelriktad trafik motsvarar artikel 23 punkt 2 i konventionen om vägtrafik. Bestämmelsen i 3 kap. 7 § om placering i körfält längst till höger och bestämmelsen att vissa fordon ska föras så nära den högra kanten som möjligt motsvaras av artikel 10 punkt 1, 3 och art 11 punkt 11.¹²

2.1.2 Tidigare utredningar

I del 2 av *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU, 2012), den så kallade Cykelutredningen, konstaterades det att tecken på viss okunskap har setts bland väghållare och beslutsfattare, både när det gäller hur lokala trafikföreskrifter ska utformas och kring tillåten användning av vägmärkena C1, *förbud mot infart med fordon*, C2, *förbud mot trafik med fordon* respektive, C3, *förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II*.

I Cykelutredningen konstaterades att trafikförordningen ger möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter förbjuda eller påbjuda att fordon ska föras i en viss riktning (se 10 kap. 1 § andra stycket 10). Förbudet eller påbudet kan, men behöver ej, begränsas till att avse en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag, eller fordon med last av viss beskaffenhet (10 kap. 2 §). Om det genom en lokal trafikföreskrift på detta sätt beslutas att fordonstrafik är förbjuden i en viss riktning utmärks det med vägmärket E16, *enkelriktad trafik*, och från motsatt håll med C1, *förbud mot infart med fordon*. Den innebär att all fordonstrafik är förbjuden, även cykeltrafik.

¹² <https://unece.org/road-traffic-and-road-signs-and-signals-agreements-and-conventions>

Vidare om det genom lokala trafikföreskrifter meddelas förbud mot trafik med fordon (10 kap. 1 § andra stycket 9 trafikförordningen) och möjligheten utnyttjas att begränsa den särskilda trafikregeln till att gälla vissa fordonsslag (10 kap. 2 §) blir trafiken inte enkelriktad eftersom det förutsätter att **all** trafik bara färdas i en riktning. Ett sådant beslut utmärks med till exempel vägmärket C3, *förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II*, i det fallet som den lokala trafikföreskriften innebär att det är motordrivna fordon förutom moped klass II som inte ska få köra i den aktuella riktningen. Cykel – som inte är ett motordrivet fordon – omfattas inte av förbudet och de som cyklar får då färdas in på den aktuella gatan även i denna riktning. Eftersom trafiken inte är enkelriktad i detta fall är regler kopplade till enkelriktad trafik inte tillämpliga.

Vägmärket C1 ska sättas upp vid korsningar med vägar med anslutande trafik om fordon på en väg eller en körbana får föras endast i en riktning. På motsvarande sätt föreskrivs att märket enkelriktad trafik får sättas upp på väg där trafik med fordon i motsatt riktning inte är tillåten. Vägmärket kan endast sättas upp om trafik med fordon i motsatt riktning är förbjuden.

Cykling kan dock möjliggöras i båda riktningarna även när trafiken är enkelriktad till följd av att det genom en lokal trafikföreskrift införts ett förbud att köra i en viss riktning och märket C3 satts upp. Detta kan uppnås genom att det på gatan anläggs en separat cykelbana i motsatt riktning. En motriktad cykelbana ska vara upphöjd eller markerad med vit heldragen linje. En cykelbana är inte en del av körbanan. Ett cykelfält kan däremot inte användas enligt ovan eftersom ett cykelfält är en del av körbanan.

I sitt övervägande skriver den särskilde utredaren i Cykelutredningen följande om tolkningen av konventionerna om vägtrafik respektive vägmärken och signaler.

Som jag tolkar konventionen om vägmärken och signaler bygger konventionens systematik på att märket förbud mot infart [sic] ska användas när infart är förbjuden med alla fordon och i de fall som infart är förbjuden för endast vissa fordon ska ett antal märken med silhuetten av det eller de fordon som förbudet avser användas. Detta innebär enligt min uppfattning att det är dessa märken och inte märket förbud mot infart i kombination med en tilläggstavla som undantar cykel som ska användas och innebär också att märket förbud mot infart inte kan kombineras med en tilläggstavla. Detta är också Transportstyrelsens ståndpunkt och jag delar som sagt denna. Svensk nationell lagstiftning kan därför inte ändras på detta sätt. Nationell lagstiftning och de beslut om trafikregler och utmärkning som fattas ska stå i överensstämmelse med Sveriges internationella åtaganden och

jag lägger därför inte heller något sådant förslag. Det förtjänar dock återigen med hänsyn till de fördelar som finns med att möjliggöra cykling i båda riktningarna genom utformning och genom att använda vägmärket förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II att lyfta fram denna möjlighet. De argument som anförts om att dessa möjligheter inte är tillfredsställande på grund av brist på yta och önskan om att bevara parkeringsplatser väger enligt min uppfattning inte så tungt. På de ytor där det är mest aktuellt att möjliggöra cykling mot enkelriktat torde ofta de fördelar som vinnas för cyklister väga tyngre än de nackdelar det kan innebära för bilister. Det bör också betonas att det sällan är så, vilket ibland kan anas i argumentationen, att det är tillräckligt att sätta upp ett vägmärke cykel undantagen för en gata som är enkelriktad för att göra den tillräckligt trafiksäker för cykling i båda riktningarna. För att detta ska kunna genomföras på ett säkert sätt krävs oftast andra åtgärder. Om ytan inte räcker till för att utforma gatan så att cyklister kan ta sig fram i båda riktningarna kan det troligen i många situationer vara bättre att avstå från att möjliggöra cykling mot enkelriktat. Mot bakgrund härav saknas också skäl att argumentera för en ändring av Wienkonventionen.(s.492, SOU, 2012)

2.1.3 Transportstyrelsens beslut (TSV 2019-3566) om enkelriktad trafik och förbud mot infart med fordon

En myndighet måste enligt regeringsformen ha författningsstöd för det beslut som ska fattas.

Trafikförordningen innehåller bestämmelser om trafik på väg och i terräng. I anslutning till de generella bestämmelserna finns också bemyndigande för bland annat kommunen att i vissa angivna avseenden meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter. Enligt Transportstyrelsens mening ska det alltid finnas väl motiverade skäl som har stöd i rättsordningen för de särskilda trafikregler som meddelas. Sådana skäl bör i fråga om trafikföreskrifter normalt vara hänförliga till trafiksäkerheten, framkomligheten, hälsan och miljön samt tillgängligheten.

När kommuner eller länsstyrelser överväger att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler av olika slag, är de skyldiga att följa och lojalt tillämpa Transportstyrelsens beslut.¹³ Transportstyrelsens beslut i överklagade ärenden utgör således gällande rätt.

¹³ Se beslut från JO med diarienummer 5811-2008.

Enkelriktad trafik

Att trafiken på en körbana är enkelriktad innebär att trafik med fordon endast förekommer i en riktning. Cyklar och andra fordon får då inte föras i den andra riktningen. En särskild trafikregel som meddelas genom lokala trafikföreskrifter om att fordon endast får föras i en riktning (enkelriktad trafik) märks ut med märke E16, *enkelriktad trafik*. Märke C1, *förbud mot infart med fordon*, ska då också sättas upp vid korsningar med vägar med anslutande trafik för trafik i motsatt färdriktning.

Om något slag av fordon, några trafikantgrupper eller något fordon med last av viss beskaffenhet ändå får föras i bägge riktningarna är trafiken på körbanan inte längre enkelriktad. Vad Stockholms kommun har anfört om begreppet ”enkelriktning” i överklagandet förändrar inte den bedömning som gjordes i Transportstyrelsens beslut (TSV 2019-3566). Det innebär att det inte genom lokala trafikföreskrifter går att meddela särskilda trafikregler om att trafiken på en gata ska vara enkelriktad med undantag. Därför går det inte heller att kombinera märket E16 med tilläggstavla som anger att enkelriktningen inte gäller cykel eller något annat fordonsslag.

Förbud mot infart med fordon

I fråga om förbud mot infart med fordon som meddelas genom lokala trafikföreskrifter innebär det inte att trafiken är enkelriktad utan endast att fordon inte får föras in på den plats eller de platser som anges i föreskrifterna. Det finns därför – i motsats till vad som gäller för enkelriktad trafik – inget som hindrar att en sådan regel begränsas till att gälla vissa trafikantgrupper, cykel eller andra fordonsslag, eller fordon med last av viss beskaffenhet. Syftet med en sådan regel bör då vara att det inte är lämpligt att viss eller all fordonstrafik förs in på körbanan på just det stället. Särskilda trafikregler om förbud mot infart med fordon märks ut med märke C1, *förbud mot infart med fordon*.

2.1.4 Synpunkter från olika aktörer**Samverkan med olika aktörer**

Följande synpunkter har samlats in genom samverkan med vissa kommuner, Sveriges Kommuner och Regioner, Polisen, Åklagarmyndigheten, intresseorganisationer och branschorganisationer.

Det har framkommit att det nödvändigtvis inte behöver vara frågan om att gator behöver vara reglerade som enkelriktade. Att ha dubbelriktad trafik för cyklande och endast en färdriktning för förare av motordrivna fordon är den funktion som efterfrågas i flera fall.

Grundproblematiken som berör frågan om enkelriktad är en upplevd brist på regelefterlevnad av bestämmelser om förbjuden trafik med motordrivna fordon (vägmärke C3). Värt att lyfta fram är att vissa kommuner inte

upplevde att det var ett särskilt problem med regelefterlevnad i deras kommun. Det var 9 kommuner av 193 som upplevde att respekten för C3 var 1 på en femgradig skala, där 1 är ingen respekt och 5 största möjliga respekt (se även avsnitt Enkätundersökning ställd till kommunerna). En fråga som väcktes var om andra regler skulle lösa en eventuell problematik med dålig regelefterlevnad på längre sikt. En annan fråga som väcktes var om en förändring till att reglera enkelriktat kommer att bidra till öka cyklandet i samhället. Inga synpunkter inkom för att svara på dessa frågor.

Vissa kommuner påtalade att det inte var något problem med regelefterlevnad över huvud taget i och med att det kunde motverkas genom en utformning med separata cykelbanor bredvid en enkelriktad gata. Det spelade även in att tanken med enkelriktat från början var att det endast skulle omfatta motortrafiken och inte cyklande, men att de ”följde med på köpet”. Vissa förde dock fram att det kan vara nödvändigt att reglera, då det inte finns möjligheter till att ändra infrastrukturen.

Kommuner och myndigheter under regeringen framförde önskan om ökad kommunikation och information om trafikregler och önskat trafikantbeteende i trafiken.

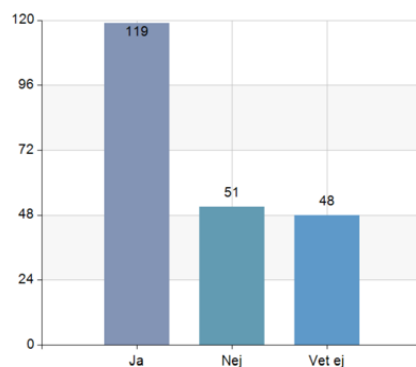
Enkätundersökning ställd till kommunerna

Transportstyrelsen skickade ut en enkät till alla landets 290 kommuner. 193 kommuner svarade på frågorna men i vissa kommuner svarade flera personer så totalt inkom 218 svar.

I fråga 3 i enkäten efterfrågas kommunernas upplevda behov av att kunna reglera så att bilar endast får köra i en riktning samtidigt som cykeltrafiken är dubbelriktad.

Vill din kommun ha möjlighet att reglera cykeltrafik i båda riktningar på en gata medan motorfordonstrafik endast får åka i en riktning på samma gata?

Svar	Antal	%
Ja	119	54,6
Nej	51	23,4
Vet ej	48	22
Total	218	100



Figur 6: Fråga 3 i enkätundersökningen om kommunernas behov av att kunna reglera så att motorfordonstrafik endast får åka i en riktning medan cykeltrafiken är dubbelriktad på samma gata (antal och procent redovisas).

Som Figur 6 visar så anger lite drygt hälften av de svarande att de ser ett behov av denna regleringsmöjlighet. Den resterande halvan delas lika mellan att inte ha ett behov och inte ha en åsikt i frågan.

Enkätresultaten kan också grupperas baserat på invånarantal. Kategorierna är storstadskommuner >300 000, mellanstora kommuner 299 999–100 000, samt mindre kommuner med <100 000 invånare.¹⁴

Tabell 3: Fråga 4 i enkätundersökningen om nuvarande möjligheter att reglera cykeltrafik i både riktningar medan motorfordonstrafik endast får åka i en riktning på samma gata (antal redovisas).

		Kommunstorlek (storstad >300 000, mellan 299 999–100 000, mindre <100 000 befolkning)			Total
		Storstads-kommuner	Mellanstora kommuner	Mindre kommuner	
4. Anser ni att nuvarande möjligheter att reglera cykel trafik i både riktningar medan motorfordonstrafik endast får åka i en riktning på samma gata är tillräckliga?	Ja	1	4	46	51
	Nej	2	4	69	75
	Vet ej	0	2	65	67
Total		3	10	180	193

I Tabell 3 redovisas svaren på fråga 4. Svaren är uppdelade på kommunstorlek samt totalantal svar. Totalt ansåg 39 procent att nuvarande regelverken inte är tillräckliga, medan övriga ansåg att regelverken var tillräckliga eller svarar *vet ej* på frågan.

¹⁴ För ytterligare information om enkäten, se Bilaga 1.

Tabell 4: Fråga 5 i enkäten om regleringar som reglerar enkelriktade körbanor med vägmärken E16 enkelriktad trafik + C1 förbud mot infart (antal redovisas).

		Kommunstorlek (storstad >300 000, mellan 299 999–100 000, mindre <100 000 befolkning)			Total
		Storstadskommuner	Mellanstora kommuner	Mindre kommuner	
5. Har din kommun regleringar som reglerar enkelriktade körbanor med vägmärken E16 enkelriktad trafik + C1 förbud mot infart?	Ja	3	8	125	136
	Nej	0	2	48	50
	Vet ej	0	0	7	7
Total		3	10	180	193

I Tabell 4 redovisas svaren på fråga 5 i enkäten. Totalt ansåg de flesta kommunerna, 70 procent, att standard reglering av enkelriktade gator (med vägmärken E16 och C1) används. I Tabell 5, ser man dock att 23 procent av kommunerna inklusive två av de tre storstadskommunerna, har vidtagit åtgärder som gör det möjligt att cykla i både riktningar på dessa gator.

Tabell 5: Fråga 6 i enkäten om vidtagna åtgärder som gör det möjligt att cykla i både riktningarna (antal redovisas).

		Kommunstorlek (storstad >300 000, mellan 299 999–100 000, mindre <100 000 befolkning)			Total
		Storstadskommuner	Mellanstora kommuner	Mindre kommuner	
6. Har ni på dessa gator vidtagit åtgärder som gör det möjligt att cykla i både riktningarna?	Ja	2	4	39	45
	Nej	1	6	141	148
Total		3	10	180	193

I enkäten gavs möjlighet att skriva fritextsvar. Några av kommentarerna på denna fråga:

Det finns ingen laglig möjlighet till detta som jag ser det.

Vi har byggt en upphöjd gc-väg vid sidan av gatan, där det är möjligt att cykla i båda riktningarna.

Tilläggstavla med "Gäller ej cykel".

Påbjuden cykelbana förbi C1.

Låtit en del av den enkelriktade vägen vara ett cykelfält avskilt med heldragen linje och med en målad cykelsymbol och skylt visar att det i detta fält tillåts att cykla mot färdriktningen.

Vi hade tidigare tilläggstavla med "Gäller ej cykel" men detta tog vi bort då vi fick meddelande att detta inte var tillåtet.

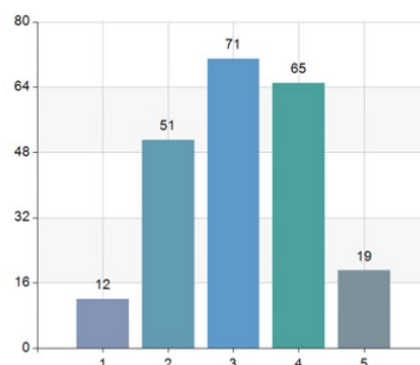
Ja på ett ställe så vi bytte ut vägmärket till C3.

I Figur 7 redovisas svaren på fråga 7 i enkäten till kommunerna, hur de ser på respekten för vägmärke C3 med tilläggstavla.

Svaren tyder på en spridning i kunskapen kring reglering av enkelriktade trafik.

Hur upplever ni respekten för följande vägmärken hos personbilsförare, på en skala från 0 till 5, där 0 är ingen respekt och 5 bästa möjliga respekt. C3 motorfordonstrafik förbjuden med tilläggstavla

Svar:	Antal	%
1	12	5,5
2	51	23,4
3	71	32,6
4	65	29,8
5	19	8,7
Total	218	100



Figur 7: Fråga 7 i enkäten om upplevelse av respekt för vägmärke C3.

Av tabellen kan man utläsa att 71 procent av de inkomna svaren anger en trea eller högre på en femgradig skala där 1 är ingen respekt och 5 är största möjliga respekt.

Även här gavs möjlighet till fritextsvar. Några av kommentarerna på denna fråga var:

Många struntar tyvärr i vägmärket och tar den närmaste vägen.

Saknas respekt när de lärt sig att Polisen inte övervakar.

Nja, många uppfattar det nog som en rekommendation och bryter mot regeln.

Finns egentligen ingen underbyggd statistik utan mer en magkänsla.

Jag anser att problemet med att inte respektera en skylt beror många gånger på tilläggstavlan. Endera ska ingen köra där eller så får alla köra där. Tilläggstavlor blir ofta flummiga.

Efterlevnaden är bristande då gamla vanor styr samt otillräcklig polisnärvaro.

Beror lite på vart märket sitter och hur omgivningen stödjer skyltningen.

Svaren tyder på en viss förståelse för dels betydelsen av vägutformningen och hur det kan styra beteende, och dels problematiken med regleringar.

2.1.5 Utblick mot andra länder

Olika länder har ratificerat och reserverat sig mot olika delar av konventionen om vägtrafik samt vägmärken och signaler. Länderna har därmed förbundit sig i olika stor omfattning att följa konventionerna och har således olika möjligheter till nationellt självbestämmande inom trafikregleringsområdet. Att göra internationella jämförelser är därför mycket svårt, även mellan konventionsanslutna länder.

Sverige tar främst intryck av de andra nordiska länderna eftersom de har liknande förutsättningar och det är mellan våra länder som trafiken rör sig mest. Utgångspunkten är därutöver att titta på andra länder som skrivit på samma delar av konventionen som Sverige och som vi därmed har en gemensam inriktning med. Transportstyrelsen tittar också på länder som införlivat nytillkomna ändringar i konventionen i sin nationella lagstiftning, eftersom det är ändringar som alla länder efterhand förväntas anta.

I många länder finns vägutformningar som lätt kan ge intryck av att det är tillåtet att cykla mot enkelriktat. Det är dock, i de fall som i denna utredning kunnat studera, åtgärder inom infrastrukturutformningen och genom andra regleringsalternativ som det kunnat göras tillåtet för cyklande att färdas i både riktningar medan motorfordon endast får färdas i en riktning.

Vilka regler har Danmark om enkelriktad trafik?

Trafikreglerna på körbanor med enkelriktad trafik återfinns i den danska motsvarigheten till trafikförordningen¹⁵ (Bekendtgørelse af færdselsloven).

Bestämmelser om vägmärken finns i den danska vägmärkesförordningen¹⁶ (Bekendtgørelse om vejafmærkning). Dessa förordningar beslutas av det danska Transportministeriet.¹⁷ En inofficiell översättning på utvalda paragrafer redovisas nedan.

¹⁵ Færdselsloven (retsinformation.dk)

¹⁶ Bekendtgørelse om vejafmærkning (retsinformation.dk).

¹⁷ <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2021/2511>

Placering på vägen

§ 15. Förare ska, med hänsyn till övrig trafik och förhållandena i övrigt, hålla sig så långt till höger som möjligt.

Stycke 2. Om körbanan har tre körfält får ett fordon inte använda det körfält som är beläget längst till vänster i trafikriktningen, om inte trafiken på körbanan är enkelriktad.

Stycke 4. Förare ska hålla till höger om refuger, trafikljus och liknande som läggs eller placeras på vägbanan. Men förare kan också svänga vänster om detta indikeras av en markering, eller enheten är placerad på körfält med enkelriktad trafik.

Svängning med mera

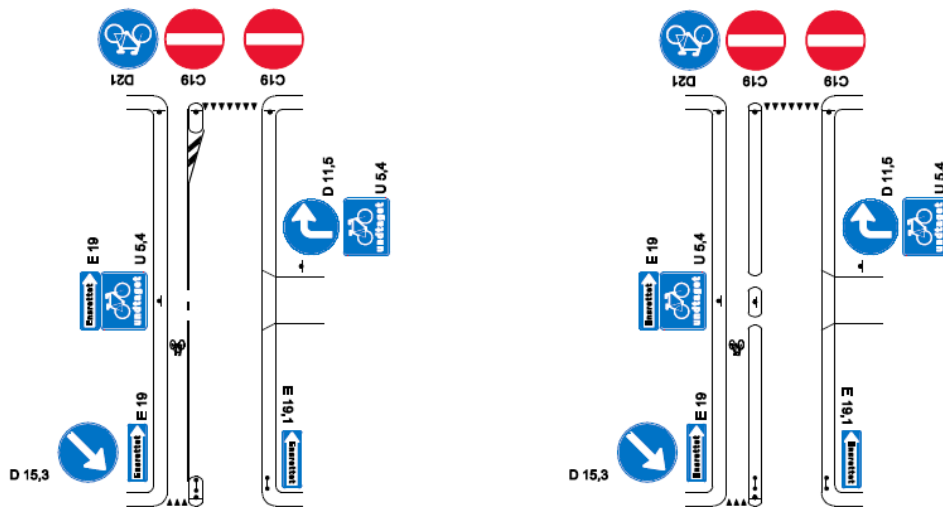
§ 16.

Stycke 3. När du svänger höger, ska fordonet så långt ut mot körbanans högra kant som möjligt. Svängen måste göras så liten som möjligt. Vid vänstersväng ska fordonet köras så långt som möjligt mot mitten av körbanan eller, om körbanan har enkelriktad trafik, mot körbanans vänstra kant. Svängen ska göras så att när fordonet lämnar korsningen är det till höger på vägbanan som det svänger in på.

Stanna och parkera

§ 28. Stopp eller parkering får inte ske på sådan plats eller på ett sådant sätt att det föreligger fara eller olägenhet för trafiken.

Stycke 2. Stopp eller parkering får endast ske på höger sida av vägen i färdriktningen. På mindre trafikerade vägar och vägar med enkelriktad trafik kan dock stopp eller parkering ske på vänster sida. Vid stopp eller parkering ska fordonet placeras i vägens längdriktning i körbanans ytterkant eller om möjligt utanför denna. Vid stopp eller parkering på en parkering som är belägen utanför tätt bebyggt område i omedelbar närhet av vägen ska föraren så långt det är möjligt använda parkeringen, som är belägen till höger i riktning med trafik.



Figur 8: Dubbelriktad cykelbana på en enkelriktad gata (s. 27, Vejdirektoratet, 2020)

I Danmark har man de regleringsmöjligheter som beskrivs i Figur 8.

E 19 enkelriktad trafik (som motsvarar det svenska vägmärket E16)

§ 120. *E 19 ska sättas upp i alla korsningar på enkelriktade vägar, där det kan finnas mötande trafik på vägen.*

Stycke 2. Där vägen inte är enkelriktad för vissa trafikslag, till exempel cyklister, ska E 19 sättas upp med en tilläggstavla som anger undantag, jfr. U 5.

Stycke 3. Det körfält som är reserverat för enkelriktad trafik ska separeras med en dubbel heldragenlinje från resten av körfältet. Om undantaget endast omfattar cyklar och lätta mopeder får dubbelheldragenlinje undantagsvis utelämnas utom vid vägkorsningar.

Stycke 4. Det körfält som är reserverat för enkelriktad trafik ska separeras med en 30 cm bred kant från resten av körfältet.¹⁸

C 19 Förbud mot infart (som motsvarar det svenska vägmärket C1)

§ 84. *C 19 får endast användas där trafik i motsatt riktning är tillåten.*

¹⁸ <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/2510>

Stycke 2. Inga andra tilläggstavlor får användas än "Dragkraft med cykel och moped på väg är förbjuden".

Stycke 3. Om tillträde med cykel och liten moped tillåts mot färdriktningen får C 19 inte användas.¹⁹

Vilka regler har Finland om enkelriktad trafik?

Finland har för vägar med enbart viss trafik i en riktning liknande vägmärken som Sverige.

Det finns ett vägmärke som anger en väg med enkelriktad trafik och ett märke som anger förbjuden färdriktning. Det senare märket anger att det är förbjudet för fordon och spårvagnar att passera märket. Cyklar kan tillåtas passera märket med tillägsskylt och texten "Gäller inte".

Trafikregler

Plats på körbanan

Vid vänstersväg med ett fordon ska körfältet eller en plats strax till höger om körbanans mittlinje eller, om någon mittlinje inte finns, strax till höger om körbanans mitt användas, eller, på en enkelriktad körbana, körbanans vänstra kant. 3 kap. 21 §

Svängning

Vid vänstersväg i en korsning ska fordonet föras så att det lämnar korsningen strax till höger om den korsande körbanans mittlinje, eller om någon mittlinje inte finns, till höger om den korsande körbanans mitt, eller, på en enkelriktad körbana, nära körbanans vänstra kant.

Stannande och parkering

Ett fordon får stannas eller parkeras endast på vägens högra sida. På en enkelriktad väg är det tillåtet att stanna och parkera även på vänstra sidan av vägen. På en dubbelriktad väg i tätort är det tillåtet att stanna och parkera också på vänstra sidan av vägen, om detta inte medför fara eller olägenhet för trafiken.²⁰

Vilka regler har Nederländerna om enkelriktad trafik?

Transportstyrelsen har översiktligt gått igenom de nederländska trafikreglerna²¹ som avser enkelriktning och de vägmärken som används för att enkelrikta trafiken på en gata.

¹⁹ Ibid.

²⁰ <https://www.finlex.fi/sv/laki/smur/2020/20200360>

²¹ wetten.nl - Regeling - Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) - BWBR0004825 (overheid.nl)

Nederländerna har i stort sett samma utseende och utformning på dessa vägmärken som i konventionen och som de svenska vägmärkena men i ett avseende skiljer sig ett av vägmärkenas betydelse från konventionens och den svenska.

Märket C2 i den nederländska vägmärkeslagstiftningen (i Sverige märke C1 *förbud mot infart med fordon*) har en annorlunda definition än den svenska. Av den nederländska definitionen framgår – vid en inofficiell översättning – att märket betyder enkelriktad väg, stängd i den här riktningen för fordon, ridande och den som leder eller driver kreatur.

Vad gäller generella trafikregler på en gata som enkelriktats, har Transportstyrelsen inte kunna finna att de nederländska trafikreglerna innehåller konventionens trafikregler avseende trafik på en enkelriktad gata.

2.2 Diskussion – Enkelriktning

Regelverket för en enkelriktad gata har sitt ursprung i konventionen om vägtrafik samt i konventionen om vägmärken och signaler som säger att på en enkelriktad gata omfattar regeln alla fordon som färdas på den avsedda gatan. Det finns inga möjligheter till undantag enligt konventionerna som Sverige har ratificerat. Det betyder att om reglerna ändras så att cyklar tillåts i båda riktningar på en enkelriktad gata så bedömer Transportstyrelsen att Sverige frångår den överenskomna systematiken i konventionerna. Om regeringen ändå vill kunna tillåta detta är Transportstyrelsens bedömning att Sverige får överväga om det finns möjligheter till att ändra i konventionerna.

En vägghållare behöver tänka igenom vad det är för problem som ska lösas innan det bestäms vilket regleringsalternativ som ska användas. Om en kommun har problem med motorfordonstrafik på en gata eller i en viss riktning, ska inte all trafik förbjudas på gatan eller i en riktning utan bara trafik med motordrivna fordon. Det är också viktigt att påtala att det inte är vägmärket som utgör regleringen, utan att vägmärket speglar den särskilda trafikregeln i den lokala trafikföreskriften. Samma resonemang gäller om problemet är dålig regelefterlevnad av den regel som vägmärket markerar. Om regeln som representeras av ett vägmärke inte följs, bör inte första åtgärden vara att ändra regeln eller att märka ut med ett vägmärke som representerar en annan regel, utan vägghållaren bör istället påtala för Polisen att det finns ett behov av att övervaka trafiken. Exempelvis, om många fordonsförare inte håller den högsta tillåtna hastigheten på 90 kilometer i timmen, är inte detta något som i sig motiverar en höjning av den högsta tillåtna hastigheten.

2.2.1 Finns det förvirring kring begreppet enkelriktad trafik?

Transportstyrelsen anser att det råder en viss förvirring kring begreppet enkelriktad trafik. Under utredningens gång har det framkommit att många väghållare vill ha möjlighet att reglera en gata så att motorfordonstrafik endast färdas i en riktning, medan cykel och moped klass II kan färdas på denna gata i både riktningar. Det finns i dag många regleringsmöjligheter för väghållare för att uppnå denna funktion men det är inte och kan aldrig kallas för enkelriktad gata.

Regleringen enkelriktad gata tillåter färd med fordon i endast en riktning och ska visas med vägmärken för enkelriktning (E16) och förbud mot infart med fordon (C1) i slutet på gatan. På den vägbanan får fordon endast färdas i en riktning. En väghållare kan dock anlägga en cykelbana längs med körbanan och markera med en refug eller liknande anordning i slutändan av gatan. Ytterligare regleringsmöjligheter finns att tillgå inom redan gällande regelverk (se avsnitt 2.2.5).

2.2.2 Lokala trafikföreskrifter

Förslag

Transportstyrelsen anser att gällande regelverk ger kommunerna tillräckliga förutsättningar att reglera enkelriktad eller dubbelriktad trafik på väg för alla fordonsslag. Transportstyrelsen föreslår därför ingen ändring av trafikreglerna om enkelriktad trafik utan anser att dagens regelverk är tillräckliga för att lösa den problematik som förekommer.

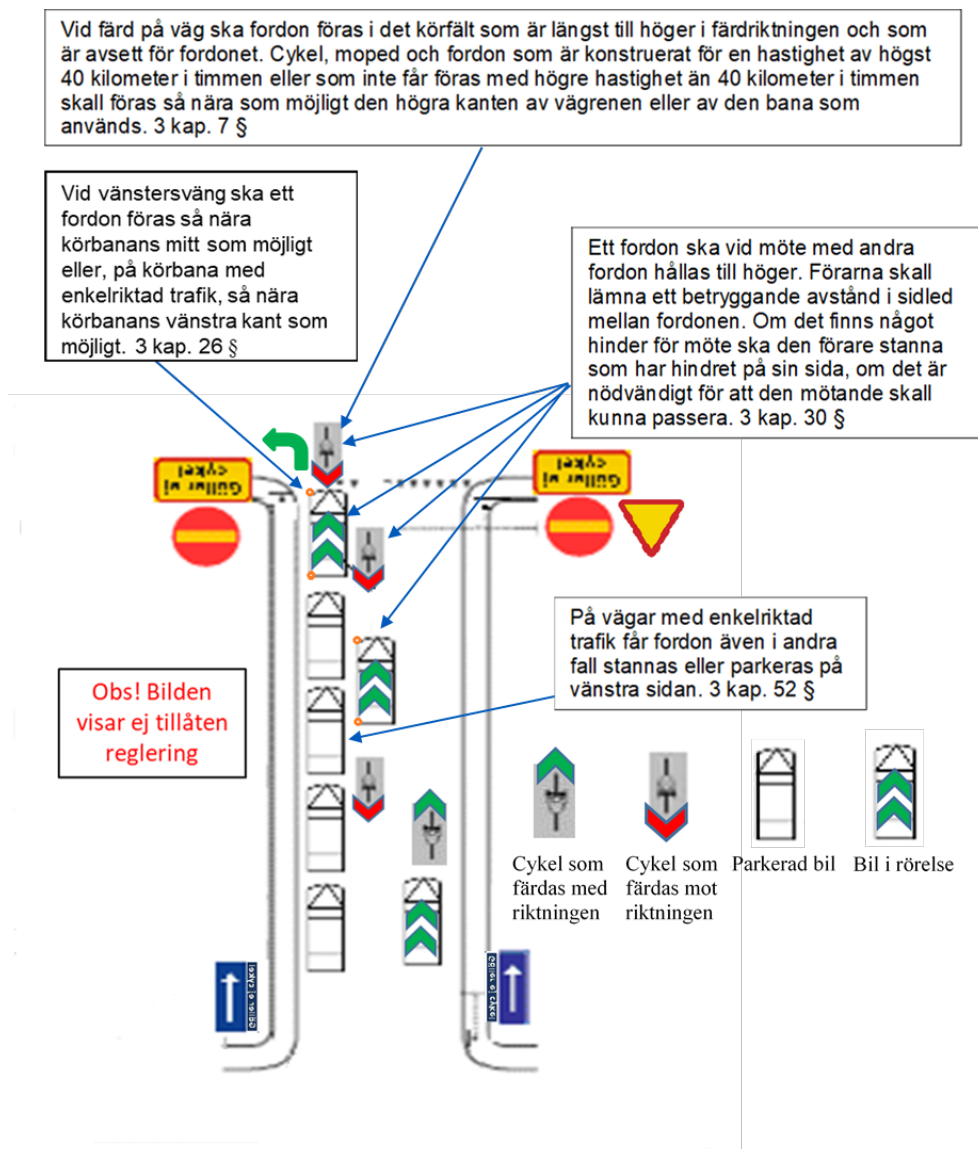
Alla vägar och gator är i grunden öppna för trafik i båda riktningar, i vart fall när bredden tillåter mötande trafik. För att ändra på denna grundförutsättning kan en myndighet meddela särskilda trafikregler. Väghållningsmyndigheten (oftast en kommun) väljer då en lämplig reglering för det problem som finns att lösa. Det är viktigt att den regel som väljs är proportionerlig till det problem som ska lösas. Om det förekommer problem med motorfordon som kör in på en viss gata, ska reglerna endast omfatta motorfordonstrafik och inte utestänga all trafik genom att enkelrikta gatan. En väghållare som inför regleringen enkelriktad ska vara medveten om att detta automatiskt utesluter **all** fordonstrafik i den ena riktningen. Om detta inte är syftet, ska inte enkelriktning införas. Andra regleringsmöjligheter finns då att tillgå.

Om väghållarmyndigheten har uppmärksammat att en reglering på en gata har träffat för brett – att regleringen omfattar flera fordonsslag än avsett – ska regeln ersättas med ett lämpligare alternativ. Att börja göra undantag eller särreglering i regleringen för vissa fordonsslag försvårar förståelsen för regleringen samt riskerar också att urholka respekten för

regleringsinstrumenten som sådana och respekten för de vägmärken som sätts upp.

2.2.3 Vilka problem med hänseende på trafiksäkerhet finns med särskilda trafikregler om enkelriktad trafik som inte omfattar den som cyklar om sådana vore möjliga?

I och med att Sverige skrev under både FNs konvention om vägtrafik och den tillhörande europeiska resolutionen redan 1968 ska Sverige förhålla sig till dessa. Transportstyrelsen bedömer att avsteg från dessa inte bör göras. I Figur 9 nedan beskrivs ett exempel där det – felaktigt – tillåts att cykla i två riktningar på gatan samtidigt som motordrivna fordon endast får föras i en riktning.



Figur 9: Exempel på hur man inte får reglera trafiken i Sverige och varför. (Illustration: Niclas Nilsson).

Om det vore möjligt att tillåta cykeltrafik mot den enkelriktade trafiken på en gata får man trafikregler som leder förarna av cyklar och motorfordon på direkt kollisionkurs med varandra. Trafikreglerna är då tvingande för respektive förare. Vid en översiktlig genomgång av övriga trafikregler i trafikförordningen som gäller i olika situationer skulle detta vara den enda trafikregel som direkt säger att fordonsförare ska placera fordonet på direkt kollisionkurs med varandra. Dessutom skulle detta ske mot oskyddade trafikanter, nämligen cyklande. Skulle reglerna ändras hamnar också den cyklande i trångmål, eftersom de generella mötesreglerna säger att den som har hindret på sin sida har högre krav på sig att väja än den andra.

Om reglerna ändras så skapas en regelsituation som lägger alla skyldigheter, ansvar och konsekvenser på de enskilda trafikanterna. Dåligt utformade regler som utsätter trafikanter för farliga och osäkra situation är, precis som dåligt utformade vägar, inte någonting som ska lastas över på trafikanter. Det är en fråga för systemutformare och väghållare i enlighet med Nollvisionen.²²

Genom konventionerna om trafikregler respektive vägmärken och signaler har länderna enats om att välja en systematik med trafikregler och vägmärken som på motsvarande sätt ska genomföra medlemsländernas nationella lagstiftning, vilket även inkluderar regional och lokal reglering.

Länder som ställt sig utanför konventionerna väljer inte sällan en annan systematik för sina trafikregler, vägmärken och signaler. Det är en systematik som trafikanterna från medlemsländerna till konventionerna har svårt att förstå. Tyvärr har även medlemsländer i vissa fall frångått konventionerna och skapat trafikregler och vägmärken som ligger utanför konventionernas systematik. Dessa avsteg medför att bestämmelserna om vägtrafik skiljer sig mer mellan länder och bidrar till att det blir svårare för trafikanter att röra sig mellan länder. Det påverkar även vägtransporter av olika varor och tjänster som sker över landsgränserna och där igenom den gränsöverskridande handeln samt försvårar på längre sikt samarbeten mellan länder.

Ändring av bestämmelserna i 3 kap. 26 § trafikförordningen

Förslag

Transportstyrelsen anser att de generella reglerna om fordons placering vid vänstersväg på en körbana med enkelriktad trafik inte ska ändras. Det är olämpligt och farligt att de cyklade ska komma i direkt kollisionsskud med mötande fordon som följer bestämmelser om enkelriktad trafik i 3 kap. 26 §.

Något som har nämnts under samverkansmöten har varit problematiken med trafikanter som tvingas placera sig på en gata så att risken för kollision blir stor när en förare tillämpar 3 kap. 26 § tredje stycket trafikförordningen.²³ Bestämmelser med undantag eller ytterligare detaljreglering för de fall då det förekommer trafik med cykel mot färdriktningen för den enkelriktade trafiken med motorfordon, skulle då få exakt samma funktion som dagens bestämmelser men med en annan utmärkning. Lösningen skulle också medföra två olika sätt att märka ut två olika bestämmelser som skulle reglera ett och samma beteende hos trafikanterna i vissa fall. Dessutom behöver trafikanterna känna till när undantagen eller de specifika reglerna

²² 1997 tog Sveriges riksdag beslutet att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

²³ 3 kap. 26 § 3 stycke trafikförordningen (1998:1276) *Vid vänstersväg skall ett fordon föras så nära körbanans mitt som möjligt eller, på körbana med enkelriktad trafik, så nära körbanans vänstra kant som möjligt.*

ska tillämpas, något som ses som väldigt problematiskt i och med att erfarenheter visar på att dagens trafikregler redan är komplexa och svåra för trafikanter att ta till sig. I dialog med aktörer under uppdraget har Transportstyrelsen fått kännedom att flera aktörer har uppfattningen att trafikreglerna behöver förenklas och bli färre, det är en uppfattning som myndigheten kan ansluta sig till.

Av de orsaker som nämns ovan anser Transportstyrelsen att det inte är finns anledning att ändra gällande bestämmelser om enkelriktad trafik, bland annat på grund av kollisionsproblematiken mellan cyklande och motorfordon om cykeltrafik mot enkelriktad trafik skulle tillåtas.

2.2.4 Finns det behov av tydligare begrepp i vägmärkesförordningen?

De bestämmelser som gäller enkelriktad trafik i trafikförordningen avser fordon som färdas på en körbana och inte fordon som färdas på en väg. I de närmare föreskrifterna till märke E16, *enkelriktad trafik*, som finns beskrivet i vägmärkesförordningen anges *vägen* istället för *körbanan*. Det innebär att betydelsen av märket inte harmoniserar med de regler som det ska märka ut. I sin tur kan det innebära en otydlighet för väghållarnas och trafikanternas förståelse för regeln och dess förhållande till utformningen. Ett förslag till författningsändring utvecklas i Delrapport 2 av denna utredning.

Begreppet *vägen* avser hela vägen och inkluderar, *vägren*, *körbana* och kan även inkludera *cykelbana*. En körbana är en del av en väg och omfattar långsgående *körfält*.²⁴ Detta medför att begreppet körbana omfattar en betydligt mindre del av väginfrastrukturen än vad begreppet väg gör.

I trafikförordningen avser de bestämmelser som gäller enkelriktad trafik fordon som färdas på en körbana och inte fordon som färdas på en väg. Med det föreslagna förtydligandet kommer föreskrifterna till märket att överensstämma med trafikförordningens bestämmelser. Det innebär att när en cykelbana ingår i en väg kommer vägmärket inte att ge information om att bestämmelserna om enkelriktad trafik också gäller den som färdas på den del av vägen som är cykelbana.

Genom ändringen i de närmare föreskrifterna till E16 kommer de också att stämma överens med de närmare föreskrifterna till A25, *varning för mötande trafik*. Detta bedöms vara av vikt att bestämmelserna i vägmärkesförordningen är enhetliga.

²⁴ Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

2.2.5 Alternativ till "enkelriktning" för motorfordon men inte för cyklande

Det finns ett antal olika alternativa sätt att reglera cykeltrafik i två riktningar och motorfordonstrafik i endast en riktning längs en gata eller väg. Dessa beskrivs genom olika exempel nedan. Grundproblemet som ska hanteras med särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter, är att de inte ska användas för att hantera något annat problem än vad som själva trafikregeln avser. Reglerna ska utgå från den befintliga eller planerade nya miljön samt vilket problem som behöver hanteras. Reglerna ska dessutom gå hand i hand med infrastrukturen och märkas ut på ett sådant sätt att utmärkningen vägleder, styr och informerar trafikanterna på ett effektivt och trafiksäkert sätt.

Generella råd om hur lokala trafikföreskrifter bör utformas finns i Transportstyrelsens (TSFS 2015:60)²⁵ föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter m.m.

Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II i en riktning genom lokala trafikföreskrifter

Om en väghållningsmyndighet anser att det på en väg finns problem med framkomligheten, trafiksäkerheten eller med att styra trafiken, kan väghållaren välja att reglera riktningen av trafiken som får färdas längs en väg med tillhörande cykelbana som inte är åtskild.

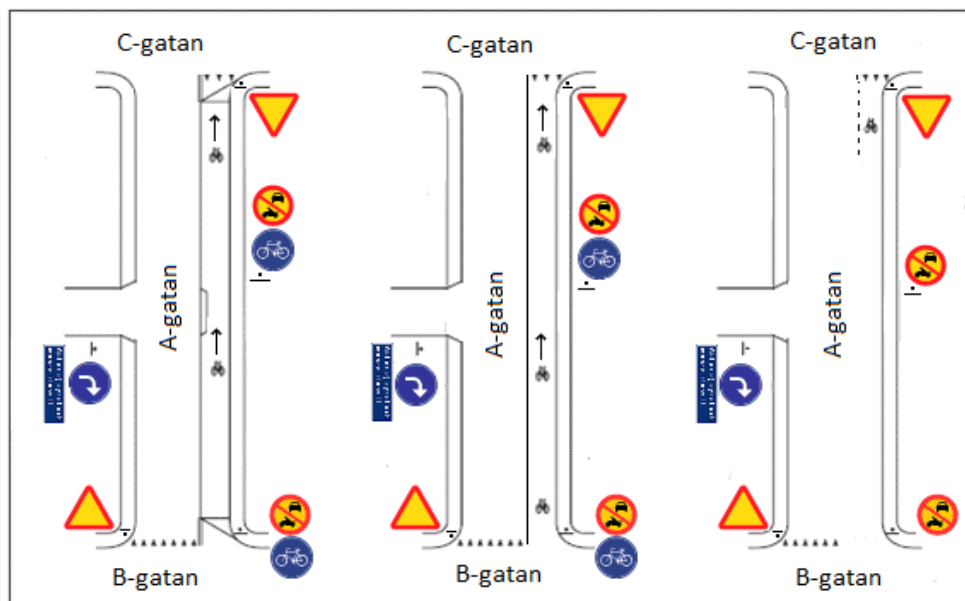
I exemplet nedan förekom det initialt en gata med dubbelriktad trafik och ingen specifik cykelbana eller cykelkörfält. Problemet var en bristande framkomlighet för cyklande i både nordlig och sydlig riktning, framför allt i nordlig riktning. Detta gjorde att det var ett problem att bilar och motorcyklar körde in på gatan i sydlig riktning.

För att lösa problemet kan väghållaren meddela lokala trafikföreskrifter med följande lydelse:

På A-gatan mellan B-gatan och 20 meter norr om B-gatan får andra motordrivna fordon än moped klass II inte föras (i nordlig riktning). Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276)

I exemplet i Figur 10 visas tre olika utformningsmöjligheter av en gata för att kunna få motorfordonstrafik i en riktning och cykeltrafik i både riktningar.

²⁵ https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202015_60.pdf



Figur 10: Tre olika regleringsmöjligheter för utmärkning. (Illustration: Niclas Nilsson)

Trafikregeln i Figur 10 märks ut med vägmärke C3, *förbud mot trafik med annat motordrivet fordon*, som framförallt vänder sig till förare av bilar och motorcyklar. För att märka ut väjningsplikten i både sydlig och nordliga delen av gatan används B1, *väjningsplikt*, som vänder sig till bilister, motorcyklister och cyklisterna. För att informera cyklande om cykelbanan i nordlig riktning används D4, *påbjuden cykelbana*. De bilister och motorcyklister som ansluter till gatan från gatan i väster informeras med D1, *påbuden körriktning*, med tillhörande tilläggstavla. På tilläggstavlan står ”Gäller ej cykel och moped klass II”.

För att ytterligare ge trafikanterna ledning, styrning och information kan väghållningsmyndigheten, som i Figur 10, använda vägmarkeringar för att märka ut M8, *heldragen linje*, som markerar gränsen mellan körbanan och en cykelbana. Cykelbanan kan även kompletterats med vägmarkeringarna M25, *gång- och cykelpil*, och M26, *cykel*, som tillsammans visar bana eller lämplig färdväg för cykel. Utöver det har myndigheten av olika skäl valt att informera främst bilförare genom lokaliseringsmärket F18, *körfältsindelning på sträcka*, om att det endast förekommer cyklande och förare av moped klass II i motgående körriktning.

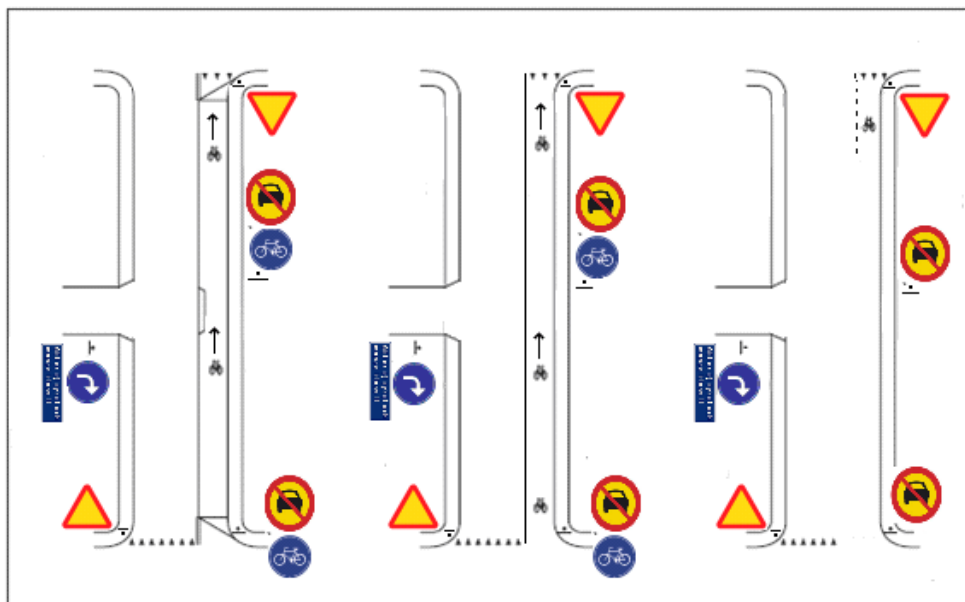
Figur 10 illustrerar reglering och utmärkning av en väg där cykeltrafiken i en riktning sker på cykelbana avgränsad från körbanan med heldragen linje respektive fysisk kant. Figuren visar också ett alternativ där cykeltrafik med hjälp av cykelfält styrs mot den högra delen av körbanan innan väjningsplikten.

Förbud mot trafik med motordrivet fordon med fler än två hjul genom lokala trafikföreskrifter

I ett annat exempel förekommer ett problem för väghållningsmyndigheten med att främst bilar kör i en viss riktning på en gata, vilket bidrar till minskad framkomlighet för cyklande och motverkar planerade trafikflöden. Infrastrukturen i detta exempel är en del av en gata med dubbelriktad trafik och utan cykelbana eller cykelkörfält.

I Figur 11 visas ytterligare en utformningsmöjlighet som meddelas genom en lokal trafikföreskrift som lyder enligt följande.

På A-gatan mellan B-gatan och C-gatan får motordrivet fordon med fler än två hjul enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner inte föras. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).



Figur 11: Flera regleringsmöjligheter för utmärkning. (Illustration: Niclas Nilsson).

Även i detta exempel behöver trafikregeln märkas ut, se utmärkning och användning av vägmarkering i Figur 11. Skillnaden här i detta exempel är att C4, *förbud mot trafik med motordrivet fordon med fler än två hjul*, används istället för vägmärke C3, *förbud mot trafik med annat motordrivet fordon*.

Förbud mot all fordonstrafik i en riktning (enkelriktning) genom lokal trafikföreskrift

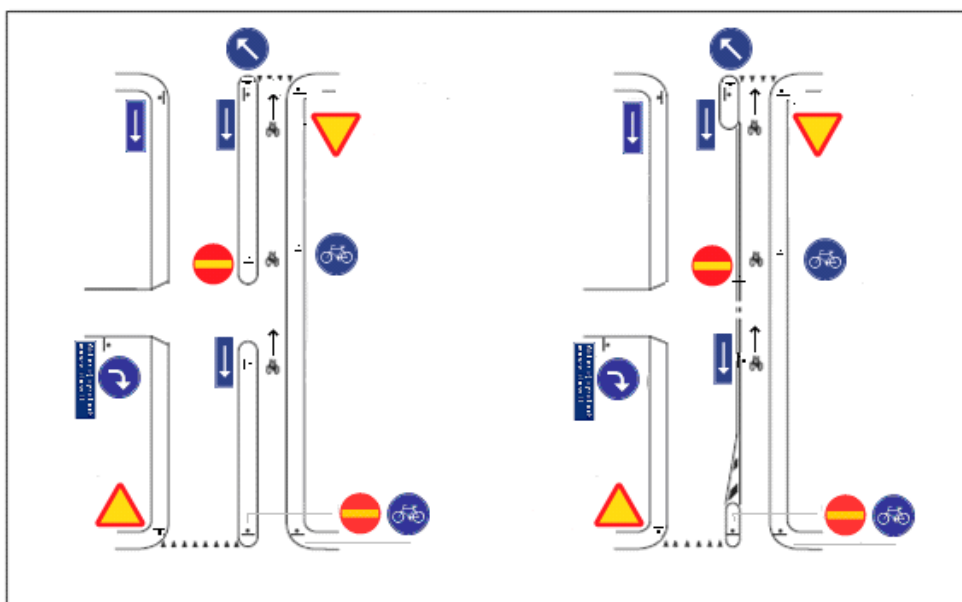
I detta exempel behöver väghållningsmyndigheten hantera ett problem med att fordon färdas i båda riktningarna på en gata och att det utrymmesmässigt inte är lämpligt att parkera på båda sidorna i trafikens färdriktning.

Väghållningsmyndigheten väljer den regleringen genom en särskild trafikregel som meddelas genom en lokal trafikföreskrift om förbuden infart och enkelriktad gata på följande sätt.

I Figur 12 visas ytterligare en regleringsmöjlighet. Väghållaren väljer den regleringen genom en särskild trafikregel som meddelas genom en lokal trafikföreskrift om förbuden infart och enkelriktad gata.

Väghållaren väljer även att skapa en cykelbana i nordlig riktning av gatan med följande trafikregel:

På cykelbanan på A-gatans norra sida mellan B-gatan och C-gatan får cykel och moped klass II föras endast i västlig färdriktning.



Figur 12. Regleringsmöjligheter för utmärkning. (Illustration: Niclas Nilsson).

I det exempel som illustreras i Figur 12 förekommer det ett utförligare användande av vägmärken och behov av ändringar i väginfrastrukturen än i tidigare exempel i detta avsnitt. Utmärkningen av cykelbanan sker på samma sätt som i tidigare exempel.

För att möjliggöra säker och tillgänglig cykling på gatan i båda riktningarna har en cykelbana anordnats på en sida. Cykelbanan är dock inte tillräckligt bred för att dubbelriktad cykling ska vara möjlig på ett tillräckligt säkert sätt. Av det skälet ska cykeltrafiken gå i endast en färdriktning på banan. Istället för att meddela föreskrifter om detta används vägmärken med pil och symbol för cykel på cykelbanan för att markera ut den lämpliga färdriktningen. Cyklande som färdas i samma riktning som biltrafiken är

tänkta att använda samma körbana som biltrafiken. Med detta tillvägagångssätt är det dock sannolikt inte möjligt att bötfälla cyklande som av någon anledning skulle missta sig och cykla mot färdriktningen på cykelbanan.

De vägmärken som användas för att märka ut den lokala trafikföreskriften är C1, *förbud mot infart med fordon*, som vänder sig till förare av motordrivna fordon. Förbudsmärket kompletteras även med E16, *enkelriktad trafik*, vid de tillåtna infarterna till delen gatan som regleras. För att vägleda förare av motordrivna fordon ytterligare används även D2, *påbjuden körbana*, i den norra anslutningen till delen av gatan. Vägmärken för cyklande och de förare som ansluter från gatan i väster är samma som i tidigare exempel.

Kan man markera ett cykelfält på en körbana där trafiken är enkelriktad i motsatt riktning?

Bedömning

Det är enligt Transportstyrelsens bedömning inte möjligt att reglera en gata med förbud mot fordonstrafik i en riktning och samtidigt markera ut ett cykelfält²⁶ med trafik i motsatt körriktning.

Det är inte möjligt att genom lokala trafikföreskrifter reglera en gata med förbud mot fordonstrafik i en riktning och samtidigt markera ut ett cykelfält med trafik i motsatt riktning. Orsaken är att ett cykelfält definitionsmässigt alltid är en del av en körbana. Med hänvisning till vad som anförs i avsnitt 2.2.3 och att bedömningen är att det rent författningsmässigt inte går att skriva en särskild trafikregel på sådant sätt. Det framgår även av konventionen om vägtrafik.

2.2.6 Kommer andelen som reser med cykel att öka?

Andelen som reser med cykel lär sannolikt varken öka eller minska om bestämmelser som möjliggör cyklande mot enkelriktat införs. Däremot visar studier att en bättre vägutformning är en faktor som påverkar cykelanvändning positivt (Eriksson, 2009; Bengtsson, et al., 2021; Dahlstrand, Liljehov och Hällgren, 2021).

2.2.7 Andra länder

Att analysera hur och varför olika länder tillämpar reglerna – och framförallt hur länder väljer att utforma sin cykelinfrastruktur – är invecklat. Dels för att länder väljer att skriva på eller ratificera olika delar av konventioner, dels för att länder väljer olika infrastrukturlösningar och tillämpningar av regler. De alternativa lösningar i avsnitt 2.1.5 som används i andra länder ligger oftast så nära i sin utformning att det kan uppfattas att man tillåter cykling

²⁶ Det är dock möjligt att använda en cykelbana istället såsom det illustreras i Figur 9.

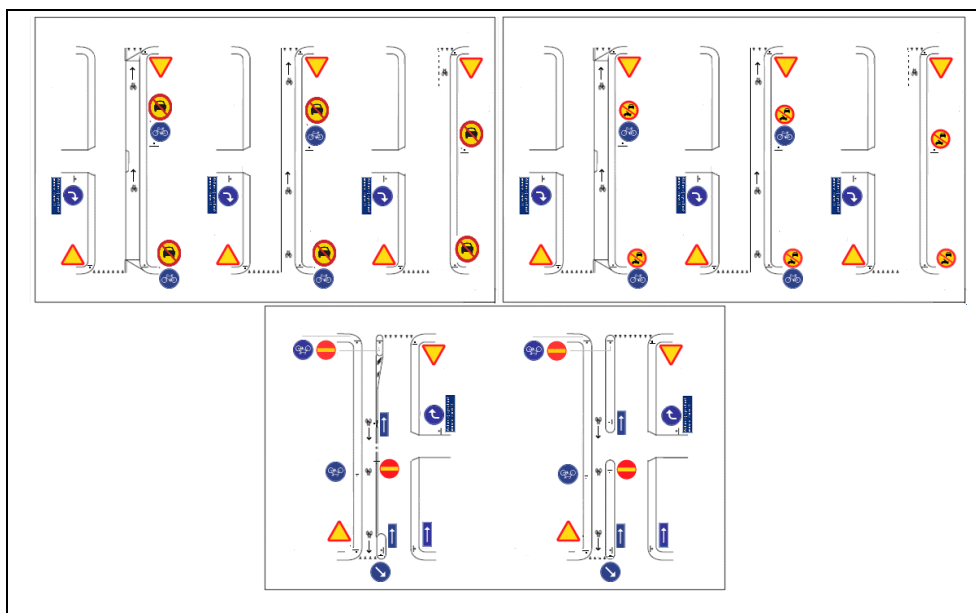
mot enkelriktad trafik. Oftast är lösningar från andra länder exempel på hur det kan vara tillåtet för cyklande att färdas i både riktningar, medan motorfordon endast får färdas i en riktning.

2.3 Rekommendationer – Enkelriktning

2.3.1 Alternativ till enkelriktning

Kommer andelen som reser med cykel att öka om reglerna kring enkelriktad trafik på lämpligt sätt kan ändras för att möjliggöra cykeltrafik i båda riktningarna där det för trafik med motordrivna fordon är enkelriktat? Transportstyrelsens bedömning är att det sannolikt inte påverkar andelen som reser med cykel.

Transportstyrelsen föreslår ingen regeländring av förutsättningarna för kommuner att reglera enkel- eller dubbelriktad trafik utan anser att dagens regelverk är tillräckliga för de ändamål som finns. Nedan beskrivs i korthet åtta olika möjligheter med det regelverk som gäller i dag.



Figur 13: Åtta olika exempel på regleringsmöjligheter och vägutformning för en gata med enkelriktad trafik för motorfordon och cykeltrafik i båda riktningar från avsnitt 2.2.5.

Det finns ett antal olika alternativa sätt att reglera cyklande i två riktningar och motorfordonstrafik i endast en riktning längs en gata eller väg, vilka utvecklas i avsnitt 2.2.5. Figur 13 ger endast förslag på möjliga lösningar med dagens regelverk.

Det är enligt Transportstyrelsens bedömning inte möjligt att reglera en gata med förbud mot fordonstrafik i en riktning och samtidigt markera ut ett cykelfält med trafik i motsatt köriktning. Regelverket för en enkelriktad

gata har sitt ursprung i konventionen om vägtrafik samt konventionen om vägmärken och signaler som säger att på en enkelriktad gata omfattar regeln alla fordon som färdas på den avsedda gatan.

3 Omkörning och placering av cykel

3.1 Bakgrund – omkörning och placering

I enlighet med regeringsbeslutet ska Transportstyrelsen beakta Cykelcentrums förslag *Omkörning av cyklister – alternativ till 1,5-metersregeln* (Kircher, 2021).

På många vägar samsas cyklande med andra fordonsslag på körbanan. I dag får en omkörning bara ske om det kan ske utan fara. Det ska även lämnas ett betryggande avstånd i sidled till fordonet som körs om. Nuvarande bestämmelser i 3 kap. 33 § trafikförordningen som avser hänsyn till de fordon som körs om motsvarar den bestämmelsen som fanns i 47 § vägtrafikkungörelsen (1972:603). Bestämmelsen om att lämna plats för omkörning har funnits länge i svensk lagstiftning och en av anledningarna till regleringen var att förhindra att fordonsförare av okynne stänger vägen för bakomvarande fordon (SOU, 1944).

Vad gäller regler om placering av fordon till höger så ändrades den regeln i dåvarande vägtrafikkungörelsen genom SFS 1985:380 så att andra fordon än cyklar och andra långsamtgående fordon inte behövde föras längst till höger på den körbana som användes. I motivet till ändringen angavs att förordningsändringen gjordes för att möjliggöra att fordonsförare skulle kunna välja den placering på körbanan som med hänsyn till omständigheterna är bäst och säkrast. Bland annat angavs att det i mörker och på vägar där vilt ofta förekommer kan det vara mer trafiksäkert att föra fordonet en bit in på körbanan än längs med högerkanten. Vidare framgick att synbarheten hos motorcyklar också borde kunna öka om dessa fördes mitt i vägbanan.²⁷

3.1.1 Konventionen om vägtrafik

Följande regler är hämtade från konventionen om vägtrafik.²⁸

Omkörningsavstånd

Artikel 11 punkt 4 innehåller en uttrycklig regel om avstånd mellan föraren som kör om och den som blir omkörd. I SÖ 1989:1 gjordes följande översättning: *Vid omkörning ska en förare ge den eller de vägtrafikanter som körs om tillräckligt svängrum.*²⁹

²⁷ Regeringens förordningsmotiv 1985:4

²⁸ Följande regler är hämtade från konventionen om vägtrafik och i första hand från den översättning som framgår av SÖ 1989:1. Över tid har regeltexterna utvecklats till dem som man idag ser i trafikförordningen (1998:1276). Vad gäller omkörningssituationer finns ytterligare regler men de som tas upp här är de som närmast handlar om avstånd och placering som har koppling till cyklande och förare av moped klass II m.fl.
<https://www.regeringen.se/496bc9/contentassets/044df808ff95426fa8636f718cd756dd/europeisk-overenskommelse-som-utgor-tillagg-till-konventionen-om-vagtrafik-oppnad-for-undertecknande-i-wien-den-8-november-1968-geneve-den-1-maj-1971.pdf>

²⁹ SÖ 1989:1 konvention-om-vagtrafik-wien-den-8-november-1968.pdf (regeringen.se)

Omkörning

Enligt artikel 11 punkt 10 ska förare som märker att en bakomvarande förare önskar köra om, hålla sig tätt intill körbanans kant på den sida som motsvarar trafikriktningen och avhålla sig från att öka hastigheten. Om ett fordon, som är långsamtgående eller utrymmeskrävande eller för vilket viss hastighetsbegränsning gäller, inte kan omköras lätt och säkert därför att körbanan är smal, ska fordonets förare sakta farten och om nödvändigt hålla åt sidan så snart som möjligt för att tillåta bakomvarande fordon att köra om.

Plats på körbanan

Enligt artikel 10 punkt 3 ska varje fordonsförare i princip så långt omständigheterna medger hålla sitt fordon nära körbanans kant på den sida som motsvarar trafikriktningen.

3.1.2 Trafikregler för omkörning i Sverige

Trafikförordningen innehåller flera trafikregler kopplade till placering av fordon på väg samt vilka regler som ska följas vid omkörning av fordon. I nedanstående uppräknings finns de mest relevanta reglerna kopplat till omkörning av fordon, som också är aktuella mellan förare av motordrivna fordon och cyklande och förare av moped klass II. De trafikregler för omkörning som inte återges är bland annat regler mot omkörning i vägkorsning, plankorsning, vid övergångsställe och cykelpassage eller cykelöverfart eller då trafik passerar. Dessutom återges inte heller reglerna vid omkörning av fordon som förs i ett körfält som är förbehållet för viss trafik, exempelvis körfält för fordon i linjetrafik.

3 kap. trafikförordningen**Fordons plats på väg**

6 § Vid färd på väg ska fordon föras på körbana. Detta gäller dock inte fordon för vilka bestämmelserna för gående ska tillämpas, se 1 kap. 4 § andra stycket. Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II ska vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns.

Placering av fordon

7 § Vid färd på väg ska fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet.

Cykel, moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen ska föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används.

Om körbanan är indelad i körfält som anvisats för olika vägvisningsmål genom körfältsvägvisare, får fordon föras i det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden.

På en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller lägre och körbanan har minst två körfält för trafik i samma riktning som anges med vägmarkering, får förare använda det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden.

Fordons plats på vägren

12 § På väg ska vägrenen användas

- 1. vid färd med cykel eller moped klass II när cykelbana saknas,*
- 2. vid färd med moped klass I,*
- 3. vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, eller*
- 4. av dem som för ett fordon förspänt med dragdjur, rider samt leder eller driver kreatur.*

Skyldigheten att använda vägrenen enligt första stycket 1–4 gäller endast om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt är lämplig att använda.

Om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik, får vägrenen användas tillfälligt även vid färd med andra fordon.

Har körbanan avgränsats med en heldragen kantlinje får vägrenen användas endast i de fall som anges i första stycket.

Regler för den som kör om

3 kap. trafikförordningen

30 § Ett fordon ska vid möte med andra fordon hållas till höger. Förarna ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan fordonen.

Om det finns något hinder för möte skall den förare stanna som har hindret på sin sida, om det är nödvändigt för att den mötande ska kunna passera.

31 § Omkörning ska ske till vänster utom i de fall som avses i 3 kap. 7 § fjärde stycket³⁰. Omkörning ska dock ske till höger när föraren av det framförvarande fordonet svänger till vänster eller tydligt förbereder en sådan sväng.

Cyklande och mopedförare får köra om andra fordon än cykel och moped till höger.

32 § En förare får köra om endast om det kan ske utan fara.

Omkörning får inte ske om föraren av bakomvarande fordon har påbörjat en omkörning.

Omkörning får inte ske till vänster om föraren av framförvarande fordon givit tecken som visar att han eller hon har för avsikt att köra om ett annat fordon eller av andra skäl föra sitt fordon åt vänster.

33 § Den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

36 § Omkörning får ske endast om det körfält som ska användas vid omkörningen på en tillräckligt lång sträcka är fritt från mötande trafik eller annat hinder mot omkörning.

En förare får inte köra om, om det inte finns möjlighet att efter omkörningen föra fordonet tillbaka till högra delen av körbanan utan fara för övriga trafikanter. Detta gäller dock inte när omkörningen skall ske i ett körfält där mötande trafik inte får förekomma.

37 § När en omkörning på väg sker till vänster ska den som kör om hålla till höger så snart det kan ske utan fara eller olägenhet. Detta gäller dock inte på sådan väg som avses i 7 § fjärde stycket.

Om körbanan har minst två körfält för färd i samma riktning, behöver den omkörande inte köra tillbaka till det högra körfältet, om han eller hon strax efter omkörningen avser att köra om ytterligare fordon eller svänga till vänster och om det inte uppstår någon påtaglig olägenhet för upphinnande trafik.

³⁰ 3 kap. 7 § På en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller lägre och körbanan har minst två körfält för trafik i samma riktning som anges med vägmarkering, får förare använda det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden.

39 § Omkörning får inte ske strax före eller i en vägkorsning, utom när

- 1. omkörningen ska ske till höger,*
- 2. trafiken i vägkorsningen är reglerad av en polisman eller genom trafiksignaler, eller*
- 3. det framgår av vägmärken eller något annat förhållande att förarna på den korsande vägen har väjningsplikt eller stopplikt.*

Omkörning får inte heller ske strax före eller i en plankorsning, utom när

- 1. korsningen har bommar, eller*
- 2. trafiken i korsningen är reglerad genom sådana trafiksignaler som används i vägkorsningar.*

Där sikten är skymd vid ett backkrön eller i en kurva får omkörning ske endast om körbanan i färdriktningen har minst två körfält i vilka mötande trafik inte får förekomma eller i andra fall där omkörningen kan ske utan att ett körfält avsett för fordon i mötande färdriktning behöver tas i anspråk.

Tvåhjuliga fordon utan sidvagn får dock köras om.

Regler för den som blir omkörd

3 kap. trafikförordningen

38 § När en förare som färdas på väg uppmärksammar att någon avser att köra om till vänster, ska föraren med iakttagande av bestämmelserna i 7 § hålla så långt till höger som möjligt.

Föraren får inte öka hastigheten eller på något annat sätt försvåra omkörningen.

Om ett fordon förs sakta eller upptar stort utrymme och körbanan är smal, krokig eller har en icke obetydlig mötande trafik, ska föraren för att underlätta omkörning minska farten och om det behövs föra fordonet åt sidan så snart detta är möjligt.

Vissa grundregler finns också för att säkerhetsställa säkerhet och underlätta trafiken

2 kap. trafikförordningen

1 § För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till

omständigheterna. Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken.

En trafikant skall uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

3 kap. trafikförordningen

2 § Avståndet till ett framförvarande fordon skall anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet skall också anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas.

16 § En förare får inte utan giltigt skäl köra med överdrivet låg hastighet, plötsligt bromsa eller på något annat sätt hindra andra förares körning.

3.1.3 Tidigare utredningar

I regeringskansliets promemoria (2017) förklaras problematiken mellan ett exakt avstånd och ett lämpligt avstånd.

På samma sätt som när en bilförare kör om en annan bil ska en bilförare, när han eller hon kör om en cyklande, enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan det egna fordonet och det fordon som körs om. Det kan vara svårt att säga hur långt ett betryggande avstånd kan vara. Det är just av den anledningen som det inte går att bestämma ett visst mått. Vissa fordon kan passeras med mindre avstånd medan till exempel passage av barn som cyklar kräver ett större avstånd. Det är därför upp till den som gör en omkörning, att avgöra vilket avstånd som är lämpligt vid varje situation. (s. 26, Regeringskansliet, 2017).

I promemorian föreslog regeringen ett antal regeländringar i syfte att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar, särskilt inom kollektivtrafik, gång och cykel. Regeländringarna sågs som ett av flera led för att cykling ska kunna bidra till olika samhällsmål, exempelvis att minska resandets miljöpåverkan och bidra till en bättre folkhälsa.

3.1.4 Synpunkter från olika aktörer

Samverkan med olika aktörer

Följande synpunkter har samlats in genom samverkan med olika kommuner, SKR, Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, intresseorganisationer och branschorganisationer.

Flera kommuner ser omkörning av cyklande som ett problem främst på landsväg och att det därmed inte berör kommunerna, som ju ansvarar för vägar och gator inom tätbebyggt område, sällan landsvägar eller större vägar. Trafikverket som väghållare för statliga landsvägar bör vara de som påverkas mest. En annan synpunkt var att problematiken handlar om en upplevd otrygghet som kan bidra till att personer väljer att inte cykla längs vägar och därför väljer andra transportmedel. Även om flera kommuner anser att de inte berörs i någon större omfattning, lyftes det fram att det förekommer vissa cykelstråk i kommuner där detta trots allt kan vara ett problem.

Cykelorganisationerna menade att Kirchers (2021) förslag om omkörning skulle kunna göra att fler vågar cykla på landsvägar, i de fall alternativ saknas, vilket skulle kunna bidra till ökad cykling.

Flera samverkanspartner lyfte fram att det råder en osäkerhet kring vad som avses med formuleringen ”betryggande avstånd” i bestämmelsen för hur en omkörning ska göras. Vissa förespråkar att ett fast mått skulle vara enklare både att förstå och att lära ut. Men flera myndigheter påtalade att ett fast mått skulle öka bevisbördan på polisen, eftersom det behöver ställas utom rimligt tvivel istället för att det som i dag är en bedömningsmöjlighet för polisen på plats.

Alternativet att omkörning av en cyklande ska göras i annat körfält kan vara problematisk i de fall det inte förekommer mittlinje. Detta skulle medföra behov av ytterligare specialregler. Det är även problematiskt med olika regler för olika platser, till exempel viss lagstiftning på vägar där bashastigheten (70 kilometer i timmen) gäller andra regler i tätorter med hastighetsbegränsning 50 kilometer i timmen eller lägre. Att ha olika bestämmelser mot olika trafikantgrupper är ett problem, till exempel vissa regler som vänder sig mot cyklande och andra regler som vänder sig mot bilförare.

Även här lyfts behovet av kommunikation och information om trafikregler och önskat beteende i trafiken upp av både myndigheter och kommuner.

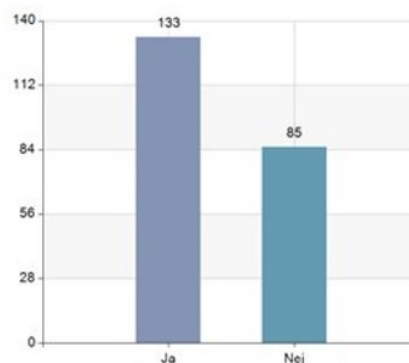
Enkätundersökning ställd till kommunerna

Transportstyrelsen skickade ut en enkät till landets alla 290 kommuner. 193 kommuner svarade på frågorna men i vissa kommuner svarade flera

personer så totalt inkom 218 svar. Enkätresultaten kan också grupperas baserat på invånarantal. Kategorierna är storstadskommuner >300 000, mellanstora kommuner 299 999–100 000 och samt mindre kommuner med <100 000 invånare.³¹

På det kommunala vägnätet, skulle en generell regel om att cyklande alltid måste köras om så att det omkörande motorfordonet, med hela fordonet, ska färdas i det mötande körfältet, innebära några problem?

Svar	Antal	%
Ja	133	61
Nej	85	39
Total	218	100



Figur 14: visar Fråga 3 i enkätundersökningen, om kommunerna anser att det skulle innebära problem med en generell regel som säger att ett fordon som kör om en cyklande måste över med hela fordonet i mötande körfält.

Figur 14 visar att drygt 60 % av de svarande anser att det skulle innebära problem på det kommunala vägnätet om fordon som kör om en cyklande helt måste över i mötande körfält.

Till vissa frågor i enkäten gavs möjlighet att skriva fritextsvar. Några av kommentarerna på denna fråga:

En del smala gator med förhållandevis mycket trafik gör att detta skulle innebära risker.

I vår kommun skulle det vara onödigt och ingen skippar att cykla pga. att folk kör om utan att byta fil helt och hållet.

Risken för tvära inbromsningar och mötesolyckor skulle troligen öka.

Det blir troligen många gator där bilisten tvingas åka bakom cyklisten hela gatan ut, skulle tro detta skapar mycket irritation vilket ju kan leda till mindre respekt för oskyddade trafikanter.

Mittlinje finns ej så ofta på kommunala och enskilda vägar.

Det vore bra för cyklisterna.

³¹ För ytterligare information om enkäten, se Bilaga 1.

Här krävs nog mer eftertanke och genomlysning av möjliga konsekvenser...så svaret är just nu egentligen "vet ej". Är överlag positiv till regler och förhållningssätt som innebär att förare av motorfordon behöver ta och visa större hänsyn till oskyddade trafikanter.

Köer skulle uppstå samt risktagande vid omkörning – chickenrace där mötande får bromsa.

Tabell 6: Fråga 18 i enkäten om respektive kommun upplever ett generellt problem med hur motorfordonsförare kör om cyklande (antal redovisas).

		Kommunstorlek (storstad >300 000, mellan 299 999–100 000, mindre <100 000 befolkning)			Total
		Storstads-kommuner	Mellanstora kommuner	Mindre kommuner	
18. Upplever du ett generellt problem med hur motorfordonsförare kör om cyklande i din kommun?	Ja	3	1	53	57
	Nej	0	9	127	136
Total		3	10	180	193

Tabell 6 redovisar en uppskattning av förekomsten av ett generellt problem med omkörning av cyklande från de 193 kommuner som svarade på enkäten. Totalt ansåg 70 procent att kommunerna att de inte hade ett generellt problem. Alla tre storstadskommuner ansåg dock att de hade ett problem.

Denna fråga innehöll möjlighet att skriva fritextsvar. Några av kommentarerna på denna fråga:

Respekten för cyklister är generellt sett låg. Detta är en bilburen kommun.

Vi får sällan klagomål på detta, att de kör för nära. Undantaget är från busstrafiken i stadskärnan, men det är trånga gator och blandtrafik där.

Generellt visas låg respekt mot cyklister vid omkörning. Förare av motorfordon tänker inte på risken att cyklister kan vingla till med hänsyn till vind, väglag eller generell obalans.

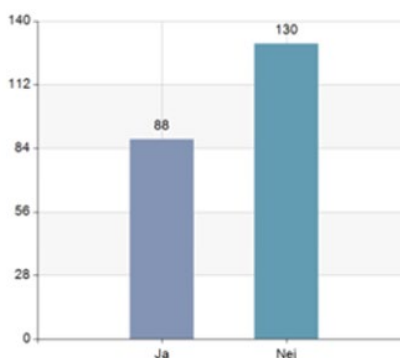
Många klagomål inkommer om att det körs för fort på våra gator/vägar oavsett vilka oskyddade trafikanter det gäller. Små

kommuner har oftast ett delat gaturum utan indelade celler, såsom exempelvis trottoar eller GC-banor, samt liten polisiär närvaro vilket ger ett lite ”laglöst land.

Jag upplever att respekten för cyklisterna är generellt hög. [...]

På det kommunala vägnätet, skulle en generell omkörningsregel om 1,5 meters avstånd mellan bil och cykel vid omkörning innebära några problem?

Svar:	Antal	%
Ja	88	40,4
Nej	130	59,6
Total	218	100



Figur 15: Fråga 16 i enkäten till kommunerna, om de, på det kommunala vägnätet, kan se att det skulle innebära problem med en generell omkörningsregel om 1,5 meter. (Antal samt procent redovisas).

Även till denna fråga gavs möjlighet att skriva fritextsvar. Några av kommentarerna:

Många kommunala gator är för smala för att en sådan regel skulle kunna efterlevas

Inga problem så men det känns som 1,5 m inte är tillräckligt avstånd för en cyklist.

Svårt att övervaka.

Risker som vi ser är att acceptansen för regeln kommer bli låg[...].

Minst 2,0 meter.

Många gator har inte sådan bredd. Parkerade fordon + cykel + 1,5 meter + omkörande fordon.

Att ge cyklister särskilda privilegier tror jag möter allmänt motstånd.

[...]Generellt så gäller att hålla ett betryggande avstånd till det fordon, vilket inkluderar cykel, som du kör om. Lämpligt avstånd kan variera beroende på hastighet, fordonsflöde, fordonstyp, topografi mm.

Svaren kan sammanfattas som om många kommuner tyckte att deras vägar generellt var för smala.

3.1.5 Förslaget från Cykelcentrum – omkörning av cyklande

I regeringsbeslutet (I2021-02731) hänvisas Transportstyrelsen till ett förslag för beaktande, från Cykelcentrum *Omkörning av cyklister – alternativ till 1,5-metersregeln* (Kircher, 2021). Som redan nämnts utgör inte VTI:s officiella ställningstagande i frågan om omkörning av cyklande utan det representerar endast författarens egna sådana.

Kirchers sammanställning föreslår att

cyklande aldrig får köras om av motorfordon inom samma fil (körfält) enligt förutsättningen att cyklande "ska köras om som om de vore en bil" (s. 5, Kircher, 2021).

Författaren beskriver hur förslaget kan tillämpas på vissa typer av vägar och även innehåller också ett antal andra förslag till ändringar i trafikförordningen.

På landvägar med mittlinje är Kirchers (2021) förslag att:

- alla motorfordon³² under omkörning av cyklande ska korsa mittlinjen med båda hjulparen
- inga omkörningar av cyklande ska ske vid mötande trafik
- undersöka om undantag kan ges vid heldragen linje, enligt 3 kap. 2 § andra stycket 1 trafikförordningen³³

På landsväg utan mittlinje är Kirchers (2021) förslag att:

- motorfordon ska ligga så långt ut till vänster som möjligt vid omkörning av cyklande.
- det omkörande motorfordonet dessutom ska anpassa hastigheten så att hastigheten under omkörning är maximalt *skyltad hastighet minus 20 kilometer i timmen, alternativt högst 50 kilometer i timmen.*

³² Motorfordon delas in i bilar (bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar), motorcyklar och mopeder enligt lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

³³ *Ett fordon får inte med något hjul föras på ett spårrområde eller över en heldragen linje. Om särskild försiktighet iakttas får dock undantag göras från detta om 1. det behövs för att fordonet skall kunna passera ett hinder på vägen,*

- om vägen är en smal väg med mötesplatser (vägmärke E18), så ska omkörning ske vid mötesficka, eftersom vägen är att betrakta som att den har *en* körbana.

På 2+1 vägar är Kirchers (2021) förslag att:

- alla motorfordon ska under omkörning av cyklande på 2+1 vägar – som inte är motortrafikled – ska inte ske i samma körfält
- bakomvarande trafik behöver invänta ett avsnitt där vägen erbjuder två körfält i den egna riktningen för att kunna göra en säker omkörning
- cyklisten kan vara placerad på ett sätt som omöjliggör en omkörning
- alternativet är att cyklisten håller sig till höger kant i vägrenen ifall sådan finns, men att omkörningen då utförs enligt principen för smala landsvägar utan mittlinje, men med en föreskriven maximal hastighet av till exempel 50 kilometer i timmen.

I stadstrafik är Kirchers (2021) förslag att:

- principen att motorfordonens omkörning av cyklande aldrig får ske inom samma körfält även gäller i stadstrafik. Vid exempelvis en körbana med körfält i vardera riktningen med mötande trafik får bakomvarande motorfordon antingen göra omkörningen i mötande körfält eller vänta bakom cyklisten.

Förslag till regeländringar i Kirchers sammanställning (2021) inkluderar att

- 3 kap. 7 § trafikförordningen (*Vid färd på väg skall fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet. Cykel, moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen skall föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används*) bör ses över eller helst tas bort helt.
- 6 kap. § 1 trafikförordningen (*Cyklande skall färdas efter varandra. När det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de dock färdas i bredd*) bör tas bort så att cyklister som grundregel kan färdas i bredd på alla vägar.
- om man behåller regeln i 3 kap. 38 § trafikförordningen (*När en förare som färdas på väg uppmärksammar att någon avser att köra om till vänster, skall föraren med iakttagande av bestämmelserna i 7 § hålla så långt till höger som möjligt*), blir 3 kap. 7 § (*vid färd på väg skall fordon föras i det körfält som är längst till höger i*

färdriktningen och som är avsett för fordonet) onödig att ha kvar och kan således tas bort.

3.1.6 Utblick mot andra länder

Vilka regler har Danmark?

Följande översättning ska inte betraktas som en ordagrann översättning.

Omkörning

Regler för all trafik

Grundregler

3 §. Trafikanter ska agera hänsynsfullt och iaktta försiktighet så att ingen fara eller skada eller olägenhet orsakas andra och att trafiken inte i onödan hindras eller störs. Hänsyn ska också tas till dem som bor eller vistas vid vägen.

21 §. Omkörning ska göras till vänster. Omkörning ska dock ske till höger om ett fordon vars förare svänger vänster eller tydligt förbereder sig för en sådan sväng. Cyklist och förare av liten moped kan köra om fordon av andra typer till höger.

Stycke 2. Oavsett stycke 1 kan omkörning, med särskild försiktighet, ske till höger om spårfordonet [spårvagn], om spårfordonet inte hindrar sikten mot körbanan i sådan utsträckning att omkörning inte kan ske utan fara eller olägenhet för annan.

Stycke 3. Förare som vill köra om ska se till att detta kan ske utan fara, inklusive i synnerhet:

1) att körfältet där omkörningen ska ske är fri från mötande trafik på tillräckligt lång sträcka och att det inte finns något annat hinder för omkörningen,

2) att föraren framför inte visar tecken på att köra om ett annat fordon,

3) om fordon som kommer bakifrån inte har börjat köra om, och

4) att det, utom i de fall då omkörning sker i ett körfält där mötande trafik inte får förekomma, efter omkörningen otvivelaktigt är möjligt att föra tillbaka fordonet i trafikflödet utan att vara till skada för det.

Stycke 4. Den omkörande ska hålla tillräckligt avstånd åt sidan mellan sitt fordon och fordonet eller spårvägsfordonet

som omkörts. Om en omkörning sker till vänster ska den omkörande hålla sig till höger så snart detta kan ske utan fara eller olägenhet. Fordonet behöver dock inte återföras till körfältet till höger om den omkörande efter omkörningen avser att omedelbart köra om ett annat fordon, och förutsättningarna för omkörning i övrigt är uppfyllda.

22 §. När en framförvarande förare får kännedom om att en person som kommer bakifrån kommer att köra om till vänster ska personen i fråga hålla så långt till höger som möjligt och får inte öka hastigheten.

Stycke 2. Om ett fordon framförs i låg hastighet eller tar mycket plats, och körbanan är smal eller slingrande, eller det finns mötande trafik, ska föraren vara särskilt uppmärksam på trafik som kommer bakifrån. Om det kan underlätta omkörningen ska föraren sakta ner och vid behov snarast föra fordonet åt sidan och eventuellt stanna helt.

49 §.

Stycke 2. Cyklisten ska alltid hålla till höger på körfältet som ligger längst till höger i trafikriktningen. Filen bredvid kan dock användas till omkörning vid behov, om detta inte kan göras till höger.

Placering

15 §. Förare ska, med hänsyn till övrig trafik och förhållandena i övrigt, hålla sig så långt till höger som möjligt.

Vilka regler har Finland?

Finland har nyligen sett över sin trafik- och vägmärkeslagstiftning.³⁴

Omkörning

33 §

Den omkörandes och den omkördes ömsesidiga skyldigheter

Ett omkörande fordon ska hålla ett betryggande avstånd till det fordon eller den gående som körs om och även i övrigt se till att omkörningen inte äventyrar säkerheten.

Det fordon som blir omkört till vänster på den mötande trafikens sida ska hålla så långt till höger som möjligt med beaktande av

³⁴ Vägtrafiklagen moderniseras - Kommunikationsministeriet (lvm.fi) – Vägtrafiklag 729/2018 - Uppdaterad lagstiftning - FINLEX ®

den övriga trafiken och förhållandena i övrigt. Fordonets hastighet får inte ökas och omkörningen får inte heller på annat sätt försvåras.

Den som färdas avsevärt långsammare än andra fordon ska, för att underlätta omkörning på en smal eller krokig körbana eller när den mötande trafiken är livlig, vid behov minska farten och i möjligaste mån lämna väg. Fordonet får då tillfälligt föras på vägrenen, om det inte äventyrar säkerheten eller i onödan hindrar den övriga trafiken.

Placering

18 §

Användning av vägens olika delar

Fordon ska föras på körbanan.

En cykel eller ett annat icke motordrivet fordon ska dock föras på den högra vägrenen, om det vid vägens högra sida finns en vägren där körning är möjlig utan olägenhet.

Utanför tätort ska en moped föras på vägrenen eller körbanans kant, om detta är möjligt utan olägenhet.

Barn under 12 år får cykla på gångbanan, om detta inte medför avsevärd olägenhet för gångtrafiken.

Ett fordon får tillfälligt föras även på en annan än för fordonet avsedd del av vägen, om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet.

Ett fordon som korsar körbanan på ett övergångsställe inte får medföra fara eller olägenhet för de gående.

Vilka regler har Norge?

Följande översättning ska inte betraktas som en ordagrann översättning.

Omkörning

12 § Omkörning

3 § Den som har kört förbi till vänster ska placera sig till höger igen när omkörningen avslutats utan att orsaka fara eller försvåra eller onödigtvis störa den förbipasserande.

4 § När någon vill köra förbi till vänster ska den framför hålla så långt till höger som möjligt, och inte öka hastigheten. När fordonet rör sig långsamt eller tar mycket plats, och vägen är

rörig eller har mötande trafik, ska föraren vid behov placera sig till höger och sakta ner eller stanna.

Placering

5 §. Fordonets placering på vägen

1. Så långt förhållandena tillåter ska fordon köras på höger sida av vägen. På körbana med två eller flera körfält i färdriktningen ska höger körfält användas när trafikreglerna inte kräver eller tillåter användning av körfält till vänster.

Fordon ska hållas väl inom körfältet.

En cykel eller annat fordon som inte är ett motorfordon kan köras på höger vägren.³⁵

3.1.7 Rättsfall och ordningsböter för omkörning av cykel

I Sverige beivras överträdelser mot 3 kap. 33 § trafikförordningen om omkörning av cykel genom penningböter med stöd av 14 kap. 3 § 1 b samma förordning. Åklagarmyndighetens statistik avseende beslut om ordningsbot redovisas i Tabell 7.

Tabell 7: Ordningsbot vid omkörning av cykel i Sverige

År	Förseelsekod	Totalt antal beslut om ordningsbot
2017	057A	9
2018	057A	32
2019	057A	40
2020	057A	23
	057B	1
2021	057A	20
Summa		125

Not: 057A motordrivet fordon och 057B ej motordrivet fordon och moped kl. 2. Källa: Åklagarmyndigheten

Transportstyrelsen har läst igenom 17 relevanta domar i rättsfall från tingsrätt och hovrätt. Det förekommer att förare blir dömda för fler trafikbrott i en och samma dom. Bestämmelsen i 3 kap. 33 § tas ibland

³⁵ 1 §. Definition av vägren: Den del av vägen som ligger utanför kantlinjen.

också upp som andrahandsyrkande i samband med allvarligare brottsrubriceringar som vårdslöshet i trafik, obehörigt avvikande från trafikolycksplats eller vållande till kroppsskada.

3.2 Diskussion – Omkörning och placering på vägen

Förslag

Transportstyrelsen delar Kirchers (2021) bedömning att det inte är lämpligt att införa särskilt angivet minsta avstånd vid omkörning av cyklande.

Transportstyrelsen bedömer

- att det finns behov av ökad information till trafikanterna om de regler som gäller vid omkörning av cyklande och andra oskyddade trafikanter samt de trafiksäkerhetsrisker som en omkörning innebär.
- 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.
- att det inte är lämpligt att förorda Kirchers (2021) förslag om specifika regler för omkörning av cyklande.

Situationen när ett fordon kör om ett annat fordon har sedan lång tid ansetts vara förenad med stora risker och beroende på omkörningssituation kan risken för att en olycka inträffar öka. I Cykelutredningen (SOU, 2012) beskrivs bland annat de tillämpliga reglerna vid omkörning:

Ett av de skäl som angetts som argument för att reglerna som gäller vid omkörning inte är tillräckligt bra är att ordet "betryggande" inte klart talar om hur den enskilde trafikanten i varje given situation ska bete sig. Det är dock vanligt förekommande att det i författningar införs begrepp och företeelser utan att dessa närmare definieras. Begreppen får då i första hand tolkas utifrån den allmänna ordalydelsen och det specifika sammanhanget. I de fall bestämmelser blir föremål för domstolsprövning, till exempel vid överträdelse av olika bestämmelser, blir den rättspraxis som bildas där vägledande för den fortsatta tolkningen. Möjlighet finns också för den centrala förvaltningsmyndigheten att besluta om allmänna råd³⁶ för tillämpningen av den aktuella författningsbestämmelsen. Genom informationsinsatser kan också trafikanter informeras om risker och lämpligt beteende i samband med omkörning av

³⁶ Se 1 § författningssamlingsförrordningen (1976:603).

fordon eller fordon tillhörande ett visst fordonsslag (SOU, 2012).

Nuvarande regel om avstånd i sidled täcker in samtliga fall med fordon, platser, trafiksituationer och hastigheter för omkörning. Vad som är ett betryggande avstånd i alla olika möjliga kombinationer med fall varierar. Detta gör att det är svårt, och riskerar att bli kontraproduktivt, att fastslå ett specifikt avstånd.

3.2.1 Vad är för- och nackdelarna med ett exakt minsta avstånd vid omkörning?

Transportstyrelsen anser att en regel för omkörning av cykel och moped klass II med ett fast avstånd, exempelvis minst 1,5 meter, har fler nackdelar än fördelar. Myndigheten har identifierat följande fördelar:

- Ett fast mått på minst 1,5 meter kan vara enklare att informera om.
- Det blir tydligare för förare vilket avstånd som alltid ska användas vid omkörning av cyklande.
- Ett fast avstånd på minst 1,5 meter skulle kunna medföra en ökad upplevd trygghet hos de cyklande som färdas på en väg med annan motordriven trafik.

Myndigheten har identifierat följande nackdelar:

- Det är svårt för den som ska köra om att bedöma ett exakt avstånd på 1,5 meter till den som ska köras om på längre avstånd inför omkörningen och i dynamiska situationer.
- 1,5 meter kan i vissa situationer vara alldeles för nära, exempelvis en tung lastbil med släp som kör om barn som cyklar.
- 1,5 meter kan hindra omkörning på smala vägar och cykelbanor.
- En regel med ett fast mått försvårar bevisbördan för de rättsvårdande myndigheterna, vilket gör att man går från en bedömning av ett beteende till att det genom teknisk bevisning ska bevisas att avståndet var mindre än 1,5 meter vid omkörningen och att föraren det förelåg uppsåt eller oaktsamhet till detta.
- Ett fast mått på 1,5 meter går ifrån den generellt funktionsbaserade trafikregleringen, där reglerna försöker förespråka sunt förnuft och ett samspel och försiktighet mellan trafikanter.
- Detaljreglering medför i många fall ett behov av ytterligare detaljreglering på sikt.

- Det kan ibland vara svårt att identifiera vilka fordon som är cyklar och vilka som är moped klass II respektive klass I. Detta gör att förare som tänker köra om kan ha svårt att följa ett sådant regelverk.

3.2.2 Gäller frågan om omkörning av cykel även omkörning av moped klass II?

Det är inte klarlagt om Kirchers förslag (2021) även avser omkörning av moped klass II eftersom Kircher endast nämner *cykel*. Fler och fler mopeder av klass II liknar utseendemässigt cyklar men definieras som moped klass II på grund av att elmotorn som förstärker trampningen har motsvarande effekt som en mer traditionell moped med förbränningsmotor. Det är oklart varför motsvarade synpunkter inte skulle tillräknas även dessa fordon, lagstiftaren generellt har motsvarande trafikregler för förare av cykel som förare av moped klass II. Detta skapar ett svårbedömt läge för den som vill köra om en *cykel* just därför att det kan vara svårt att veta om ekipaget är en cykel per se.

Dessutom kan det vara olämpligt med förslaget enligt Kircher (2021) där en moped klass I tvingas köra om en cykel eller moped klass II som om den vore en personbil. Skillnaden i hastighet vid omkörning av en cyklande eller förare av moped klass II är olika beroende på vilket fordon man pratar om. Hastighetsskillnaden vid omkörning av en moped klass II med en moped klass I är 20 kilometer i timmen att jämföra med en hastighetsskillnad på 45 kilometer i timmen när en personbil eller lastbil kör om en moped klass II på en 70-väg.

3.2.3 Olika omkörningsavstånd för olika vägtyper

I några länder, exempelvis i Tyskland, har man valt att koppla ett specifikt avstånd vid omkörning baserat på om den sker i stadsmiljö (eller tätbebyggt område) och ett annat avstånd utanför ett sådant område. Exempel på en annan modell är det som används i Australien som kopplar omkörningsavståndet till högsta tillåtna hastigheten på vägen.

Transportstyrelsen anser inte att det är lämpligt att ha olika regler beroende på typ av väg, eftersom det kan vara svårt för trafikanter att avgöra vilken regel man ska tillämpa där vägarna inte är synligt utmärkta. Utgångspunkten är att den reglering som Transportstyrelsen föreslår ska vara lätt för alla trafikanter att förstå. Därför bedöms det vara svårt med särregleringar baserade på exempelvis vägtyp.

3.2.4 Kan man titta på omkörningsreglerna utan att titta på andra regler?

Transportstyrelsen uppfattar att Kircher (2021) vill att 3 kap. 7 § andra stycket trafikförordningen ska ändras så att cykel generellt inte måste föras

så nära den högra kanten som möjligt av vägrenen, eller den bana som används. Förslaget skulle innebära att mopeder och fordon med en konstruerad hastighet av högst 40 kilometer i timmen fortsättningsvis inte ska omfattas av regeln.

Förutom att Kirchers (2021) förslag ska tillämpas på körbanor för motordriven trafik så innebär förslaget även att cyklande fritt kan placera sig över hela den gemensamma gång- och cykelbanan eller cykelbanan som används. Det innebär i praktiken, enligt Transportstyrelsens bedömning, att placering till höger upphör att gälla för cyklande på dessa banor. Förutom att Sverige skulle ställa sig utanför Wienkonventionens regler om hur fordon ska placera sig, skulle det förmodligen också innebära att Sverige med en frånvaro av en sådan regel skapar en helt egen lösning för cykeltrafik olik andra länders.

Konflikterna mellan cyklande och förare av moped klass II kan också bli allvarliga om mopedförare ska föra fordonet i högertrafik på cykelbanan medan cyklande inte behöver göra det. Det blir mycket svårt för förarna att förutsäga hur förare ska förhålla sig till varandra vid möte och det går inte heller att utesluta att cyklande kommer att köras om på båda sidorna av bakomvarande trafik, om de väljer att placera sig i mitten eller till vänster på banan.

Genom en ändring av trafikförordningen 2017 infördes en regel om att gående på en gemensam gång- och cykelbana om möjligt ska gå längst till vänster i färdriktningen. Ett av skälen till den förändringen var att framkomligheten för de cyklande skulle underlättas av att gående i större utsträckning placerade sig på samma sätt som på en körbana eller på en vägren och att det skulle skapas plats i mitten på banan för cyklande att färdas i. Utgångspunkten för det förhållande var ju då att det i grunden var högertrafik som gällde mellan cyklande.

Ett ställningstagande avseende en regeländring måste beakta de allvarliga olyckor som trots reglerna ändå sker med påkörningar av cyklande. I många fall har bilföraren inte upptäckt den cyklande alls innan kollisionen trots att den cyklande hållit till höger. Det är olyckor där reglerna om lämpligt avstånd i sidled inte motverkar risken för olycka. Dessa sker främst på olika typer av landsbygdsvägar och det kan i vart fall inte uteslutas att den typen av olyckor skulle öka om cyklande fritt får placera sig över hela körfältets bredd i körriktningen.

Ytterligare en aspekt som lyfts fram av Kircher (2021) är att det idag sker upphinnandeolyckor och att det sker olyckor vid omkörning av cyklande, men hur förslaget till regeländring kommer att påverka detta är något som inte belysts av Kircher (2021). Förslaget ökar sannolikt risken för

upphinnandeolyckor, eftersom det finns risk för köbildning då förare av motordrivna fordon väntar på ett lämpligt tillfälle för att köra om cyklande.

Risken för olyckor borde även öka vid själva omkörningstillfället i och med att cyklande, enligt förslagen, inte skulle behöva hålla sig till höger samt att det är tillåtet att cykla i bredd.

Transportstyrelsens uppfattning är 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.

3.2.5 Ska cyklande köras om som om de vore bilar?

Transportstyrelsens uppfattning är att varje förare generellt bör ha som utgångspunkt att vid en omkörning hålla så långt avstånd som möjligt i sidled till det fordon som körs om. Detta gäller såväl vid omkörning i högre hastigheter som i låga hastigheter och på olika typer av vägar och i terräng samt oavsett vilket fordonsslag som körs om.

Transportstyrelsen avråder från Kirchers förslag om att cyklande *ska köras om som om de vore en bil* (s. 5, Kircher, 2021). Med hänsyn till trafikmiljön såväl som till interaktionen mellan olika trafikantgrupper kan det finnas skäl för att det inte är lämpligt att i varje enskilt fall vara tvungen att köra om en cykel som om den vore en bil. Dessutom kan tunga transporter (lastbilar och bussar) få svårt att köra om cyklande. Exempelvis i de fall föraren eller transporten är bunden av att följa en tidtabell eller bestämmelser om kör- och vilotider kan detta medföra problem.

På många vägtyper och vägsträckor kan det vara olämpligt att tvinga långa fordonskolonner att köra i cykelhastighet med hänsyn till Sveriges transportpolitiska mål samt själva syftet med transportsystemet – transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

På sikt ser Transportstyrelsen att det kommer att ställas krav på att fler vägar på landsbygd och i större utsträckning än nu kan komma att regleras med ett förbud mot cyklande om Kirchers förslag skulle införas på exempelvis 2+1-vägar eller andra högtrafikerade vägar.

En väg med fysisk separering av trafiken i olika färdriktningar, kan omöjliggöra användande av körfältet för motgående trafik för omkörning av

cykel och moped klass II. Fordonsköer kan bildas bakom en cykel vilket skulle skapa oproportionellt långa restider för alla andra fordon på vägen.

Ytterligare en konsekvens av Kirchers förslag (2021) blir att tunga fordon tvingas att bromsa in till cirka 25 kilometer i timmen bakom den som cyklar på en landsväg, för att sedan öka farten för att köra om. Detta kommer att öka bränsleförbrukningen och avgasutsläppen samt skapa en oekonomisk körning. Det framgår i vissa forum att motsättningar mellan cyklande och motorfordonsförare förekommer. En regeländring som "tvingade" motorfordonsförare att använda motgående körfältet vid alla omkörningar av cyklande skulle skapa köer och förseningar och sannolikt öka frustrationen och agg mot de som cyklar.

Ett betryggande avstånd enligt nuvarande regler kan i vissa situationer vara större än 1,5 meter (eller ett annat fast mått), exempelvis förbi cyklande som är äldre eller barn. Begreppet "ett betryggande avstånd" innebär en kombination av skyldigheter, vilket förutsätter att även den som blir omkörd följer reglerna.

3.2.6 När förslag på ändringar kan få oväntade konsekvenser – en efterfrågan på enklare regler

I diskussioner med aktörerna har önskemål framförts om en förenkling av trafikreglerna. Detta är någonting som myndigheten är lyhörd för givet de rättsligt formalistiska ramarna (exempelvis regeringsformen, internationella konventioner, EU-direktiv, lagar, förordningar, föreskrifter) som råder.

Att ändra trafikregler kan ibland få andra konsekvenser än vad som från början avsetts. Ett exempel skulle kunna vara förslaget om ändring av 3 kap. 7 § andra stycket trafikförordningen. I praktiken skulle ändringen upphäva högertrafik för cyklande på cykelbana och gemensam bana för gående och cyklande. Men vid möten på cykelbana och gemensam bana för gående och cyklande ska fordon enligt 3 kap. 30 § ändå hålla till höger.

3.2.7 Kommer andelen som reser med cykel att öka?

Kommer andelen som reser med cykel att öka om reglerna för omkörning av cyklande ändras enligt Kirchers förslag (2021) att cyklande *ska köras om som om de vore en bil*? Transportstyrelsen har sökt i forskningslitteratur och rapporter utan att hitta något samband som tyder på att ändrade regler för omkörning av cyklande skulle påverka andelen som reser med cykel utan att det är andra faktorer som påverkar ökad cyklande (Stewart, Anokye och Pokhrel, 2015).

3.2.8 Andra länder

I Cykelutredningen beskrev utredaren att skillnaderna i trafiklagstiftningen inte är så stora om Sverige jämförs med Finland, Norge, Danmark, Tyskland och Nederländerna. Självklart finns det vissa skillnader mellan ländernas lagstiftning som kopplas till skillnader i ländernas vägutformning och cykelinfrastruktur.

3.2.9 Behov av tydlig information

Under denna utredning och även tidigare utredningar samt arbeten som myndigheten har genomfört, har det framkommit information och synpunkter som påvisar brister i kunskapen om trafikregler och hur trafikregler fungerar i praktiken. Kommuner och andra myndigheter har efterfrågat information och kommunikation om vilka trafikregler som finns och hur man som trafikant förväntas bete sig i trafiken. Flera har framfört att klimatet i trafiken upplevs som hårdare, med mindre tolerans och hänsyn till varandra. Trafikanter inom flera olika trafikantgrupper upplever att andra trafikanter visar dålig hänsyn men att man själv oftast visar en god hänsyn. Oavsett hur trafikregler är utformade så finns det ett klart behov av information och dialog kring de trafikregler som finns och hur man som trafikant ska bete sig i trafiken.

3.3 Rekommendationer – Omkörning och placering

Kommer andelen som reser med cykel att öka om reglerna kring omkörning av cyklande ändras med beaktandet av Kirchers (2021) förslag där *cyklande aldrig får köras om av motorfordon inom samma körfält?*

Transportstyrelsens bedömning är att det sannolikt inte påverkar andelen som reser med cykel.

Transportstyrelsens ställningstagande är att ett större hänsynstagande till oskyddade trafikanter från den omkörande är välmotiverat. Det kan både vara till gagn för trafiksäkerheten och göra upplevelsen av att cykla tryggare.

Att införa en trafikregel som tvingar en omkörande att oavsett omkörningssituationer placera hela fordonet i körfältet för motgående trafik till vänster om mittlinjen i färdriktningen kommer att leda till att fordonsföraren utsätter sig och förare i körfältet för mötande trafik för större risker. Det kan också leda till att motorcykelförare och mopedförare vid omkörning av cyklande utsätts för större risker än i dag. Jämför exempelvis om en femtonåring förare av moped klass I skulle vara tvingad att passera en cyklande i det mötande körfältet för att kunna passera på en relativt trafikerad landsväg jämfört med att den med relativt låg hastighetsskillnad mellan fordonen kan passera eller köra om i samma körfält. Samma

jämförelse går också att göra mellan bilförare och cyklande eller förare av moped klass II.

4 Cykling i bredd

4.1 Bakgrund – cykling i bredd

Regelverket kring att cykla i bredd säger att cykling efter varandra är huvudregeln. Bestämmelserna i 6 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276)³⁷ anger cykling efter varandra som huvudregel och cykling i bredd när det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken. Bestämmelserna motsvarades i vägtrafikkungörelsen av 124 § i lydelsen enligt SFS 1985:380.

I äldre förarbeten går det att följa de olika resonemang som fördes om reglerna. Det framgår bland annat i förarbetena i prop. 1951:30 av departementschefen, som anförde att cykling i bredd kan godtas *då cykeltrafiken har en sådan intensitet, att det för dess avveckling på ett smidigt sätt cykling i bredd är nödvändig, eller att körbanan är så bred, att cykling i bredd uppenbarligen kan äga rum utan olägenhet för annan trafik*. En annan avvägning som gjordes var att det med hänsyn till såväl säkerheten som framkomligheten på vägen var av stor vikt att cyklande inte tog onödigt stor del av vägens bredd i anspråk.

4.1.1 Konventionen om vägtrafik

Följande regler är hämtade från konventionen om vägtrafik.³⁸ De regler som tas upp här är de som närmast är av vikt att belysa när det gäller frågan om att cykla i bredd, placering och möte och som har koppling till cyklande och förare av moped klass II.

Med hänsyn till bestämmelserna i artikel 10 punkt 3, som nämnts i 3.1.1, står det medlemsländerna fritt att inte förbjuda cyklande att färdas två eller flera i bredd.

Vid möte ska föraren lämna tillräcklig plats i sidled och, om nödvändigt, köra nära körbanans kant på den sida som motsvarar trafikriktningen. Om föraren därvid finner att färden försvåras av hinder eller genom närvaron av andra vägtrafikanter, ska förare sakta ned och om nödvändigt stanna för att tillåta mötande vägtrafikanter eller vägtrafikanter att passera (art. 12 punkt 1).

³⁷ Motsvarades i vägtrafikkungörelsen av 124 § som ändrade lydelse genom SFS 1985:380. Till den större ändringen av VTK finns det förordningsmotiv 1985:4. Det finns även uttalande i förarbetena prop. 1951:30 av departementschefen som anförde att cykling i bredd kan godtas *då cykeltrafiken har en sådan intensitet, att det för dess avveckling på ett smidigt sätt cykling i bredd är nödvändig, eller att körbanan är så bred, att cykling i bredd uppenbarligen kan äga rum utan olägenhet för annan trafik*

³⁸ Följande regler är hämtade från konventionen om vägtrafik och i första hand från den översättning som framgår av SÖ 1989:1. Över tid har regeltexterna utvecklats till de som vi idag ser i trafikförordningen (1998:1276). Vad gäller omkörningssituationer finns ytterligare regler men de som tas upp här är de som närmast handlar om avstånd och placering som har koppling till cyklande och förare av moped klass II m.fl.
<https://www.regeringen.se/496bc9/contentassets/044df808ff95426fa8636f718cd756dd/europeisk-overenskommelse-som-utgor-tillagg-till-konventionen-om-vagtrafik-oppnad-for-undertecknande-i-wien-den-8-november-1968-geneve-den-1-maj-1971.pdf>

4.1.2 Trafikregeln i Sverige

Cyklande och mopedförare och då särskilt förare av moped klass II delar flera gemensamma bestämmelser i trafikförordningen. Det skiljer sig dock vad gäller hur cyklande får placera sig till andra cyklande jämfört med hur förare av moped klass II får placera sig förhållande till andra mopedförare. Sverige har valt att använda möjligheten som konventionen ger genom att undanta cyklande från det generella förbud som annars gäller för hur fordon ska placera sig på vägen. Det finns i Sverige inte heller någon begränsning av antalet som får färdas i bredd. Regeln i 6 kap. 1 § trafikförordningen säger följande:

Cyklande skall färdas efter varandra. När det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de dock färdas i bredd.

4.1.3 Tidigare utredningar

I betänkandet *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU, 2012) gjordes en genomgång av de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Utgångspunkten var främst de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön samt trafikreglerna för cykeltrafik. I utredningen gjordes bedömningen att reglerna om cykling i bredd inte skulle ändras.

4.1.4 Utblick mot andra länder

Flera av Sveriges grannländer har regler som liknar Sveriges för cykling i bredd. I Danmark får cyklar med tre eller flera hjul aldrig färdas i bredd med annan cykel. Den danska regeln är alltså mer omfattande än den svenska och restriktivare. I Nederländerna får cykling i bredd endast omfatta två cyklar.

Vilka regler för cykling i bredd har Danmark?

Följande översättning ska inte betraktas som en ordagrann översättning.

49 § Cykeln får inte köras bredvid ett annat fordon. Där det finns tillräckligt med utrymme för detta får dock två cyklister cykla sida vid sida om detta kan ske utan fara eller onödiga olägenheter. Om omkörningssignal ges ska cyklister inte köra sida vid sida om inte trafikförhållandena tillåter eller gör det nödvändigt. En cykel med tre eller fler hjul får dock aldrig köras bredvid en annan cykel.

Vilka regler för cykling i bredd har Finland?

Finland har nyligen sett över sin trafik- och vägmärkeslagstiftning och meddelat en ny vägtrafiklag. Finland har följande trafikregel om avstånd i sidled vid omkörning:

Ett omkörande fordon ska hålla ett betryggande avstånd till det fordon eller den gående som körs om och även i övrigt se till att omkörningen inte äventyrar säkerheten. (3 kap 33 § vägtrafiklag (729/2018)).³⁹

Vilka regler för cykling i bredd har Nederländerna?

Förare ska hålla så långt till höger som möjligt. Cyklister får färdas två i bredd (s. 413 SOU).

Vad Transportstyrelsen kan se gäller dessa regler fortfarande.

Vilka regler för cykling i bredd har Norge?

Följande översättning ska inte betraktas som en ordagrann översättning.

Särskilda regler för cyklande

18 § Särskilda bestämmelser för cyklister

3. Cykling på gångvägar, trottoarer eller på ett övergångsställe är tillåten när gångtrafiken är liten och cykling inte utgör en fara eller hindrar fotgängare. Vid cykling ska fotgängare ta plats på bra avstånd, ungefär i gånghastighet och i vart fall med en hastighet som inte överstiger 6 kilometer i timmen.

4.2 Diskussion – Cykling i bredd

Förslag

Transportstyrelsen bedömer att det inte är lämpligt att ändra reglerna om cykling i bredd.

Transportstyrelsen menar att nuvarande bestämmelse i tillräcklig mån möjliggör cyklande i bredd samt även en lämplig avvägning beträffande trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Dagens regler säger att cyklande ska färdas efter varandra men när det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de dock färdas i bredd enligt 6 kap. 1 § trafikförordningen. Förslaget som diskuteras i Kircher (2021) handlar om att ta bort den bestämmelsen.

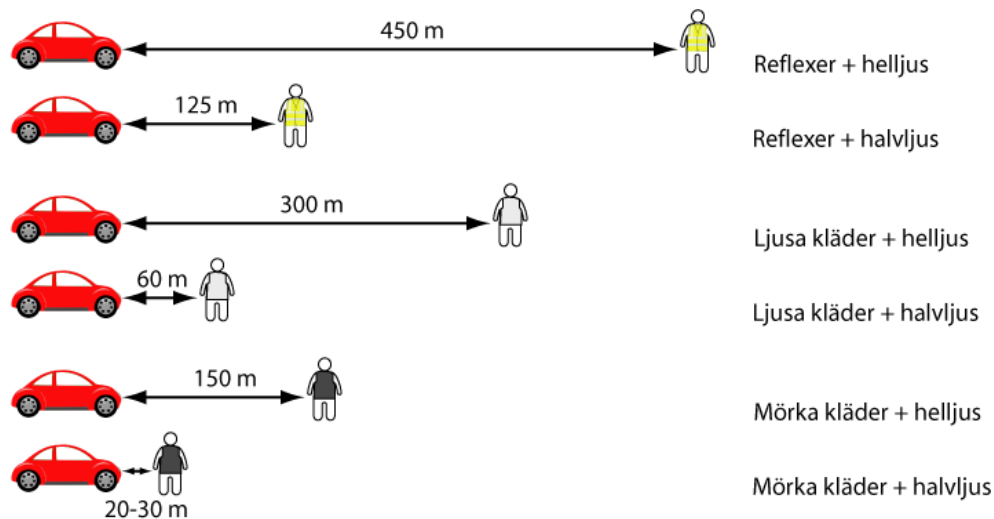
Denna regel bör tas bort så att cyklister som grundregel kan färdas i bredd (s. 9 Kircher, 2021).

Kirchers (2021) argument är att synbarheten ökar och att omkörningssträckan blir kortare men dessa påståenden saknar referenser i Kirchers artikel. Det är i artikeln inte heller tydligt om man avser endast

³⁹ Vägtrafiklagen moderniseras - Kommunikationsministeriet (lvm.fi) – Vägtrafiklag 729/2018 - Uppdaterad lagstiftning - FINLEX ®

tvåhjuliga cyklar eller om föreslaget omfattar bredare cykelfordon med flera hjul, enpersonsfordon eller moped klass II.

Transportstyrelsen har övervägt om 6 kap. 1 § trafikförordningen bör ändras och konstaterar att det saknas tillräckligt underlag som stödjer en förändring. Nuvarande bestämmelse möjliggör i tillräcklig mån cyklande i bredd och beaktar därutöver trafiksäkerhetssynpunkten för samtliga trafikanter.



Figur 16: Illustration av siktavstånd vid olika klädsel. Källa NTF och Folksam (Illustration Eva-Lis Thors)

Ett resonemang som ger stöd för att behålla nuvarande reglering – att som grundregel inte cykla i bredd – är ett scenario där ett motorfordon färdas i mörker på en landsväg utan vägbelysning och har mötande trafik. Mötande trafik medför att föraren inte kan köra med helljus utan måste köra med halvljusen på. En svårighet för en bilist som ser två röda baklykter på vägen framför sig är att avgöra om det är en bil, två motorcyklister i bredd, eller det kanske mindre vanliga, två cyklande i bredd. Det tar cirka 2–3 sekunder för en bil som kör i 80 kilometer i timmen att färdas de 50 meter som ljuskäglan täcker. Det är den stora hastighetsskillnaden mellan bilen och cyklande som gör det farligt, om de som cyklar dessutom är mitt på vägen.⁴⁰

En följd av att cyklande skulle ges möjlighet att cykla mitt i körbanan eller cykla i bredd, blir att fordonsföraren måste sänka sin hastighet till cykelfart (cirka 20 kilometer i timmen) vid halvljuskörning för att sedan kunna öka hastighet vid helljuskörning. Att fordonsförare i sådana fall skulle behöva

⁴⁰ Nedvinkling: För bilar med en strålkastarhöjd upp till 1 m ska halvljusets nedvinkling anses för stor om nedvinklingen är > 25 cm/10 m samt för bilar med strålkastarhöjd högre än 1 m ska halvljusets nedvinkling anses för stor om nedvinklingen är > 30 cm/10 m. För bilar med en strålkastarhöjd från 0,8 m och upp till 1 m där grundinställningen enligt tillverkarens uppgift är mellan 1,5 – 2,0 % ska halvljusets nedvinkling anses vara för stor om nedvinklingen är > 30 cm/10 m (s. 78, TSFS 2017:54, Bilaga 1).

variera sin hastighet mellan 20 och 80 kilometer i timmen vid mörkerkörning i det beskrivna scenariot där den cyklande får färdas mitt i körfältet eller cykla i bredd, har en orimlig och oproportionell inverkan på transportförsörjning för alla medborgare, inklusive cyklande och näringslivet.

Huvudregeln är att de som cyklar ska färdas efter varandra. Regeln är dock inte utan undantag: de som cyklar får färdas i bredd om det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken. Undantaget är inte såsom i Danmark begränsat till att cyklande endast får färdas två i bredd. Det innehåller inte heller något uttryckligt förbud för cyklar med tre eller flera hjul att färdas i bredd.

4.2.1 Hur blir det på en cykelgata?

I de möten med intressenter som Transportstyrelsen genomfört har förslag lämnats om att införa en uttrycklig regel om att cyklande får färdas i bredd på en gånggata, i ett gångfartsområde eller på en cykelgata. Men det torde finnas mycket få tillfällen då förare av ett motordrivet fordon, annat än i nödfall, skulle tänkas vara hindrad av cyklande i bredd på en gånggata eller i ett gångfartsområde. Detta eftersom fordon ska föras i gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

Exakt hur och var en cykelgata kan anläggas av en kommun är inte reglerat. På en cykelgata skulle man därför i vissa situationer inte kunna utesluta att cyklande i bredd kan komma att utgöra fara beroende på vilka förutsättningar som gäller på den gata som reglerats som cykelgata. Om en cykelgata anläggs på gator med ringa motorfordonstrafik, är de tillfällen då annan trafik hindras sannolikt mycket få. Om en kommun däremot vill reglera en gata med kollektivtrafik eller med genomfartstrafik som cykelgata, kan cykling i bredd utgöra fara eller hinder. Det handlar därför främst om vilka förutsättningar som gäller på den gata kommunen väljer att reglera som cykelgata.

4.2.2 Kommer andelen som reser med cykel att öka?

Det har diskuterats bland annat i dialog med de olika aktörerna huruvida andelen som reser med cykel kommer att öka om reglerna för att kunna cykla i bredd ändras enligt förslaget från Kircher, (2021).

Transportstyrelsens bedömning är att det sannolikt inte påverkar andelen som reser med cykel. Transportstyrelsen har sökt i forskningslitteratur och rapporter utan att hitta något samband som tyder på att ändrade regler för att cykla i bredd skulle öka andelen som reser med cykel. Det är andra faktorer som motiverar flera att börja cykla, bland annat soligt väder och bra vinterunderhåll av cykelbanor (Eriksson, 2009; Stewart, Anokye och Pokhrel, 2015).

4.3 Rekommendationer – Cykling i bredd

Kommer andelen som reser med cykel att öka om reglerna för cykling i bredd (6 kap. 1 § trafikförordningen) ändras? Transportstyrelsens bedömning är att det sannolikt inte påverkar andelen som reser med cykel.

Transportstyrelsen bedömer att det inte är lämpligt att ändra dagens regler för att cykla i bredd. Dagens regler ger redan möjlighet att cykla i bredd när det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken. Annars ska cyklande färdas efter varandra, enligt 6 kap. 1 § trafikförordningen.

5 Redovisning av olyckor

För att ta fram underlag för redovisning av olyckor användes Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada. Databasen är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom bland annat vägtransportsystemet och bygger på uppgifter som rapporteras in från polis och vårdgivare (akutsjukvård). Polisen rapporterar in vägtrafikolyckor med personskada och sjukvården rapporterar in uppgifter om personer som sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö. I vår redovisning av olyckor har inte trafikarbete vägts in, eftersom vi inte har tillgång till den typen av data.

Tabell 8: Urvalskriterier

Kriterier	Beskrivning
Datakälla	Hela databasen
Urvalstyp	Polis och eller sjukvård
Nivå	Personer
Uttagsspår	Trafik
Uttag utfört	2022-04-14 kl. 10:34
Datum	2017-01-01 – 2021-12-31
Platstyp	Gång- och cykelbana (-väg), trafikplats; övrig platstyp i trafik; separat p-plats; gatu-/vägsträcka; gatu-/vägkorsning; cirkulationsplats/rondell; gångbana/trottoar; torg; hållplats; okänd.
Trafikantkategori	Cykel
Trafikantkategori - villkor	Trafikant – färd sätt
Svårighetsgrad	Död, Allvarligt skadad (ISS 9-), Måttligt skadad (ISS 4-8), Lindrigt skadad (ISS 1-3)

Inom ramen för uppdraget har Transportstyrelsen gjort ett uttag enligt urvalet i Tabell 8, vilket ligger till grund för tabellerna i delrapport 1. Resultatet för uttaget visade på 54 247 cyklister som omkommit eller skadats vid en olyckshändelse i vägtrafik. Nästa steg i urvalsprocessen var att exkludera döda ej officiell statistik⁴¹ och göra en selektering på de olyckstyper där cykel finns med; Cc (cykel–motorfordon), G1 (cykel

⁴¹ Exempelvis ingår suicid inte i den officiella trafikolycksstatistiken.

singel), G3 (fotgängare–cyklist), G4 (cykel–cykel), G5 (cykel–moped), J (spårvagn), J (tåg) och V0 (övrigt). Efter denna selektering är det 54 226 cyklister som omkommit eller skadats i en vägtrafikolycka.

De personer som redovisas i tabellerna gällande enkelriktad trafik, omkörning samt cykling i bredd har tagits fram genom en så kallad fritextsökning och baseras på den information en polis eller patienten framfört om olyckans händelseförlopp. Det innebär att någon av källorna måste ha beskrivit de förutsättningar som eftersöks i tabellerna för att de ska kunna finnas med i det redovisade materialet. Utifrån dessa förutsättningar klargörs att bortfall förekommer i olika omfattningar vilket gör det svårt att dra några slutsatser med hjälp av olycksstatistiken i de redovisade tabellerna. Men det betyder också att man inte kan dra slutsatser kring att det skulle vara ofarligt att framföra cykeln enligt de förutsättningar som ges i tabellerna, eftersom förslagen i uppdraget är nya som inte kan utvärderas med hjälp av olycksstatistik. Oavhängigt detta har vi lyft in tabeller med de skadade personer som ändå funnit i vår olycksstatistik med hjälp av fritextsökning utifrån aktuella områden. Det kan även finnas ett behov av att genomföra riskanalyser för att vidare kunna identifiera riskfyllda situationer och samband om man vill gå vidare med förändringsförslagen.

Bortfall i materialet kan förekomma då pandemin påverkat framförallt sjukvårdens inrapportering, samt att en del olyckor med cykel kan ha felregistrerats eller fått fel olyckstyp. I de fall identifiering av olyckor skett med hjälp av fritextsökning kan även olyckor missas eftersom det som eftersöks av någon anledning inte har beskrivits i olyckans händelseförlopp.

5.1 Omkomna och skadade cyklister

Under åren 2017–2021 har i genomsnitt 21 personer omkommit och 10 824 personer skadats årligen i cykelolyckor runt om i Sverige. Antalet cyklister som omkommit har under den valda tidsperioden minskat medan antalet skadade, efter några års minskning, nu istället har ökat. Värt att notera är att under tidsperioden 2019–2021 hade pandemin stor påverkan på samhället och då framförallt på sjukvården, vilket naturligtvis även i stor utsträckning påverkat deras inrapportering till Strada. Utifrån detta kan minskningen av skadade under perioden 2018–2020 delvis förklaras och när man återigen började få igång rapporteringen under 2021 ökade även antalet inrapporterade skadade personer i olycksdatabasen.

Tabell 9: Antal personer efter skadegrad och år (död ej officiell statistik exkluderad).

År	Död	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Totalsumma
2017	26	411	3 512	7 059	11 008
2018	23	376	3 424	6 694	10 517
2019	17	408	3 321	6 658	10 404
2020	18	356	3 451	6 203	10 028
2021	22	499	3 851	7 897	12 269
Totalsumma	106	2 050	17 559	34 511	54 226

I Tabell 10 ser man att flest cyklister skadas i singelolyckor och motsvarar sju av tio personer. Det näst vanligaste är att cyklister skadas i kollision med motorfordon och det motsvarar två av tio personer. Den tredje vanligaste olyckan där cyklister skadas är när cyklister kolliderar med varandra, vilket motsvarar knappt en av tio personer. Övriga skadade cyklister skadas i olyckor med spårvagn, tåg eller övriga olyckor. Den största andelen av olyckorna, hela 77 procent, inträffar i tätbebyggt område.

Tabell 10: Antal personer efter olyckstyp och skadegrad (död ej officiell statistik exkluderad).

Olyckstyp	Död	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Totalsumma
Cc (cykel–motorfordon)	55	309	1 587	8 535	10 486
G1 (cykel singel)	45	1 530	14 342	22 657	38 574
G3 (fotgängare–cyklist)	1	25	151	296	473
G4 (cykel–cykel)	4	152	1 371	2 572	4 099
G5 (cykel–moped)	0	15	56	342	413
J (spårvagn)	0	4	2	12	18
J (tåg)	1	1	0	1	3
V0 (övrigt)	0	14	50	96	160
Totalsumma	106	2 050	17 559	34 511	54 226

5.1.1 Vägomständigheter är en bidragande orsak till olyckor

Den information som urvalet vägomständigheter ger grundar sig på patientens utsaga när det gäller om dessa har haft inverkan på olyckan eller inte. Det förklarar även varför det inte finns några döda i tabellen.

Indelningen i olyckstyper för cykel i Tabell 10 är ganska grova och ger ingen större förståelse för vad de bakomliggande orsakerna till olyckorna kan vara. För att kunna utröna en del av orsakerna behöver man gå igenom händelseförloppen och vägomständigheterna som angetts för olyckan. Där kan det finnas information om brister i drift och underhåll, vägutformning, handhavandefel eller annat. Det har inte funnits möjlighet att genomföra den typen av mer djupgående analyser. Tabell 11 ger en viss insyn i vad orsakerna kan vara: tabellen redovisar antalet personer som angett att vägomständigheterna påverkat eller haft inverkan på olycksförloppet. Exempel på sådana vägomständigheter är halt på grund av is/snö, rullgrus eller håligheter i vägbanan. Den olyckstyp i Tabell 11 där flest av de skadade cyklisterna angett att omständigheter hänförliga till vägen påverkat är singelolyckorna som motsvarar 94 procent av personerna i tabellen.

Av alla cyklister som skadats i singelolyckor anger närmare hälften att vägomständigheterna varit en bidragande orsak till olyckan. Utifrån det sambandet kan man troligen även utgå från att vägomständigheterna kan ha påverkat olycksförloppet i en betydande del av de 45 singelolyckorna med dödlig utgång.

Tabell 11: Antal personer efter olyckstyp och skadegrad, där vägomständigheter har påverkat/haft inverkan på olyckan (exkluderat "inget som påverkade olycksförloppet", "okänt" och "tomt").

Olyckstyp	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Totalsumma
Cc (cykel–motorfordon)	25	120	357	502
G1 (cykel singel)	624	6 592	10 527	17 743
G3 (fotgängare–cyklist)	2	20	32	54
G4 (cykel–cykel)	25	189	361	575
G5 (cykel–moped)	1	6	18	25
J (spårvagn)	1	1	7	9
J (tåg)	1		1	2
V0 (övrigt)	2	7	9	18
Totalsumma	681	6 935	11 312	18 928

5.2 Enkelriktad trafik och cykelolyckor

Det saknas ett tillförlitligt underlag för cykelolyckor på enkelriktade gator eftersom talen är väldigt låga och exaktheten och kvaliteten av platsbestämningen av olyckorna är ojämna. Det som registrerades i Strada utgjorde cirka 0,1 procent av cykelolyckorna över fem år.

5.3 Cykelolyckor vid omkörning

Underlaget för omkomna eller skadade cyklister vid omkörning i Tabell 12 har tagits fram med hjälp av fritextsökning, vilket innebär att begreppet omkörning i någon form har funnits med i beskrivningen av händelseförloppet. Åren 2017–2021 omkom eller skadades 480 cyklister i någon form av omkörningsolycka. Det motsvarar knappt 1 procent av det totala antalet skadade cyklister i Tabell 9 under motsvarande tidsperiod.

Vid en granskning av olyckorna kan man se att närmare sju av tio omkörningsolyckor inträffade i ett tätbebyggt område och att nästan nio av tio olyckor inträffade mellan klockan 06.00 och 18.00. Drygt hälften av omkörningsolyckorna inträffade på det kommunala vägnätet, 21 procent på det statliga, 2 procent på enskilda vägar och vid 20 procent av olyckorna finns ingen väghållare angiven.

Genomgången av händelseförloppen visar att omkörningsolyckorna involverar allt ifrån tunga lastbilar och tunga bussar till att cyklister kör om

fotgängare. Man kan även skönja att bidragande orsaker till olyckorna varierar: de kan bestå av allt från dålig kommunikation mellan trafikanterna, missförstånd, ouppmärksamhet till bristande kunskaper om eller åsidosättande av trafikregler.

Tabell 12: Antal personer efter år och skadegrad, fritextsökning omkörningsolyckor (död ej officiell statistik exkluderad).

År	Död	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Totalsumma
2017	1	6	20	45	72
2018	0	5	29	72	106
2019	1	3	29	74	107
2020	0	7	35	68	110
2021	0	7	18	60	85
Totalsumma	2	28	131	319	480

5.4 Olyckor vid cykling i bredd

Underlaget för omkomna eller skadade personer vid cykling i bredd eller grupp har tagits fram med hjälp av fritextsökning. Det innebär att begreppet cykling i bredd i någon form har funnits med i beskrivningen av händelseförloppet. Mellan åren 2017–2021 identifierades 168 skadade personer vid cykling i bredd eller i grupp (Tabell 13). Av dessa var 5 personer allvarligt skadade, 63 måttligt skadade och 100 lindrigt skadade. Det motsvarar 0,3 procent av det totala antalet omkomna eller skadade cyklister under motsvarande period.

I händelseförloppen kan man vid en snabb granskning se att det vid den här typen av olyckor inte är helt ovanligt att cyklisterna hakar i varandra eller att någon vid cykling i grupp gör en oväntad rörelse eller förflyttning som påverkar de övriga cyklisterna och att det därav uppstår en olycka. Man kan även se att de inblandade är allt ifrån föräldrar som cyklar med sina barn till cyklister som är ute och tränar tillsammans.

Tabell 13: Antal personer efter år och skadegrad, fritextsökning cykling i bredd (död ej officiell statistik exkluderad).

År	Död	Allvarligt skadad	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Totalsumma
2017		1	11	18	30
2018		1	13	20	34
2019		0	14	18	32
2020		3	13	14	30
2021		0	12	30	42
Totalsumma		5	63	100	168

5.5 Diskussion – Cykelolyckor i trafiken

Det finns cykelolyckor registrerade i Strada men det är relativt få som kan relateras till olyckor vid cykling i bredd, omkörning av cyklande eller cyklande vid enkelriktat. Myndigheten har svårt att dra några slutsatser från detta underlag. Det förekommer olyckor som är svåra att identifiera, vilket gör att det är svårt att dra slutsatser baserade på enbart olycksstatistiken. Det underlag som myndigheten har tagit fram kan ändå nyttjas för att beskriva ett nuläge och för eventuella kommande förändringar.

6 Diskussion

Utgångspunkter för detta uppdrag är att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Således ska alla rekommendationer och förslag i denna analys av regeländringar svara på denna följande fråga – *kommer andelen som reser med cykel att öka?*

Frågan om huruvida regeländringar kan få andelen som reser med cykel att öka diskuteras generellt nedan, medan specifika översyner av regler enligt uppdraget diskuteras under respektive avsnitt i detta kapitel.

Regeringen vill att andelen trafikanter som reser med cykel ska öka och vill främja ett ökat cyklande i hela landet. Därför har regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda ett antal cykelregler som skulle kunna bidra till detta mål.

Trafikanter har många skyldigheter mot varandra för att möjliggöra de övergripande målen att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det finns rent allmänt inga rättigheter i vägtrafiken utan endast skyldigheter, oavsett om man är gångtrafikanter, cyklande eller förare av ett motorfordon. Regeringen påpekar i sitt beslut (I2021/02731) till detta uppdrag att trafikreglerna bygger på att trafikanter, oavsett trafikantgrupp, samsas i trafiken och visar en ömsesidig hänsyn. För att undvika trafikolyckor ska en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna, vilket framgår av 2 kap. 1 § trafikförordningen.

Det är fortfarande en viktig grundsats att trafikanterna ska uppträda så att de underlättar för varandra i trafiken och författningstexter har också ändrats över tid för att betona denna grundsats.

Ett argument som läggs fram för ändrade regler är att cyklisters upplevelse av trygghet kommer att öka och därmed kommer även andelen som reser med cykel att öka. Frågan är om det stämmer eller om det är andra faktorer som i högre grad påverkar personers benägenhet att i praktiken välja cykeln framför andra transportsätt.

I en studie om faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv har Eriksson (2009) redovisat ofta förekommande hinder som

- dåligt väder (kallt och/eller regnigt)
- långa avstånd
- höjdskillnader längs cyklistens rutt

- att det inte är trafiksäkert (på grund av för mycket trafik eller mörker)
- rädsla för att cykeln ska stjälas
- avsaknad av faciliteter på arbetet (till exempel möjligheter att duscha/byta om)
- tidsbrist
- trötthet
- dålig cykelinfrastruktur
- obekvämt
- behov av att ta med packning
- att cykling uppfattas negativt
- bilanvändares negativa attityder och beteenden
- behov av att längs vägen uträtta andra ärenden som inte kan lösas med cykel.

Andra studier pekar på liknande faktorer men dessa studier har ett större fokus på förbättrad infrastruktur för ökat cyklande. Även faktorer som exempelvis vinterunderhåll av cykelbanor, ökad regional samverkan för pendling över kommungränser och cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken är viktiga för cyklister (Bengtsson, et al., 2021; Dahlstrand, Liljehov och Hällgren, 2021).

En ökad volym av cykling är inte lika positiv för miljön som en ökad andel av transporter som sker med cykel. En ökad andel fritidscyklning som inte reducerar bilresande – exempelvis om man tar cykeln lastad på bilen och kör bilen till en cykelanläggning – kommer inte att bidra till minskad miljöpåverkan men kan ändå stärka folkhälsan.

Punkten som handlar om negativa attityder och beteenden mot cyklande är oroväckande och är en faktor som återkommande lyfts fram av aktörer i dialogen med Transportstyrelsen. Att ett fåtal cyklande, oftast tränings- och tävlingscyklister på landsvägar, blir utsatta för prejning eller andra våldshandlingar skapar en allmän oro för exempelvis föräldrar att ”våga” låta sina barn cykla till skolan eller fritidsaktiviteter. Detta i sin tur riskerar att skapa en kultur hos den yngre generationen att inte se cykling som ett färdmedel. Ett möjligt förslag till att åtgärda detta kan kanske vara att genomföra någon typ av påverkanskampanj, med fördel kombinerad med ökade polisiära insatser i trafiken.

För att andelen som reser med cykel ska öka, krävs det att de resor som ska företas inte redan sker med cykel samt att bilen, bussen eller tunnelbanan och andra transportmedel ersätts med en cykelresa. Det förutsätter dessutom att cykel är en relevant transportmöjlighet för individen och uppfyller transportbehoven.

Det framgår inte i någon forskningsrapport eller annan utredning som myndigheten har kännedom om att nya regler för cykeltrafik ses som en nödvändig faktor för att andelen som reser med cykel ska öka.

Transportstyrelsens generella uppfattning är att nuvarande trafikregler inte hindrar en ökad cykling. De studier som finns tyder istället på att det främst är infrastrukturåtgärder och vägutformning som påverkar andelen cyklande, såsom möjlighet att cykla på en cykelinfrastruktur som innebär god säkerhet och komfort och inte medför någon stor omväg (Bengtsson, et al., 2021; Dahlstrand, Liljehov och Hällgren, 2021; Eriksson, 2009).

6.1 Synpunkter från rättsvårdande myndigheter

I Sverige finns en rättslig tradition med flera olika rättsprinciper som alla regler – från grundlag till myndigheters föreskrifter – är baserade på. Det handlar bland annat om att regler ska vara

- proportionerliga
- rimliga
- tillämpbara
- förutsägbara.

Detta rättsperspektiv är inget som lyfts i Kirchers (2021) förslag till alternativa bestämmelser till dagens trafikregler och det är något som Transportstyrelsen måste lyfta fram i analysen av förslagen.

Ett exempel på hur konsekvenser ur ett rättsperspektiv kan se ut från förslaget med ett fast mått för omkörning av cyklande är att förslaget skulle försvåra bevisföringen. Bevisföringen skulle ändras från att vara en bedömning av polis om ett beteende till att bli en fråga om teknisk bevisning där det skulle behöva ställas utom rimligt tvivel att brott har begåtts. En förutsättning för denna tekniska bevisning är att polis kan vara på plats och dokumentera överträdelsen när den sker.

6.1.1 Synpunkter från Polisen och Åklagarmyndigheten

I den dialog som Transportstyrelsen haft med rättsvårdande myndigheter (Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten) har en viktig princip lyfts fram från deras sida. Det är viktigt som princip att juridiska byggstenar är konstanta över tid (exempelvis att inte byta fram och tillbaka mellan höger-

och vänstertrafik vart tionde år). Det är bättre att anpassa infrastrukturen till regelverket, även om det verkar billigare att ändra på reglerna istället.

Regelverket för vägtrafik bygger på att många personer i Sveriges befolkning, i princip alla vuxna och barn från skolålder, har en *kollektiv kunskap*⁴² om hur de ska bete sig i trafiken. Den kunskapen har de antingen som fotgängare eller cyklister (som inte har formella behörighetskrav/körkort) eller som motorfordonsförare med körkort (där en del körkortsinnehavare kan ha tagit sitt körkort för sextio eller flera år sedan). Företrädarna för de rättsvårdande myndigheterna menade att om man *rycker* i trafikregelverken med många små ändringar, dessutom över tid, skapar man en otydlighet och viss förvirring om vad det är som gäller – och hur man ska bete sig i trafiken när man *gör rätt*. Dessutom kan detta motverka principen – *det ska vara lätt att göra rätt*. Även poliser och rättsväsendet kan ha svårigheter att veta vad det är som gäller, jämför exemplet från RättsPM:et (Åklagarmyndigheten, 2020).

Transportstyrelsen har i uppdraget fått hjälp av Åklagarmyndigheten med att få fram relevanta domar från tingsrätt och hovrätt från de senaste fem åren, där händelsen har sin uppkomst från en omkörning och där regeln om betryggande avstånd i sidled mellan fordon (inte enbart bil och cykel) varit föremål för prövning. Transportstyrelsen har översiktligt gått igenom de 17 domar som är avgjorda i tingsrätt eller hovrätt. Viss reservation lämnas för att något ärende eventuellt ännu inte slutligt prövats.

Vi kan se att straffbestämmelsen i 14 kap. 3 § 1 p b trafikförordningen för överträdelse av 3 kap. 33 § förekommer i domar (se även avsnitt 3.1.7). Det är den bestämmelse som säger att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om. Det förekommer också att förare blir dömda för fler trafikbrott i samma dom. Bestämmelsen tas ibland också upp som andrahandsyrkande i samband med allvarligare brottsrubriceringar som obehörigt avvika från trafikolycksplats eller vållande till kroppsskada.

Transportstyrelsen kan konstatera att antalet domar inte är särskilt stort men att bestämmelsen i 3 kap. 33 § trafikförordningen har varit föremål för prövning i domstolarna. Utifrån den tid som funnits i detta uppdrag har vi inte haft möjlighet att dra några särskilda slutsatser av dessa domar. Som det säkert är i många andra fall som prövats i domstol är skuldfrågan svår att avgöra, om det inte finns tillräckligt med vittnesuppgifter eller andra bevis för vad som faktiskt har hänt vid en olycka eller då någon upptäckts bryta mot en trafikregel.

⁴² Vi menar ungefär att kunskap om hur man ska bete sig i trafiken bygger på reglerna, hur man har själv har lärt sig och gjort över tid (heuristik), hur andra gör i din omgivning (normbildning) samt i samklang med hur infrastrukturen är utformad (över tid).

Referenser

- Bengtsson, M., Hansson, A., Lindström Olsson, A-L., Palmqvist, R., Rundcrantz, K. & Wåhlin, J. (2021). *Trimnings- och miljöåtgärder – Underlagsrapport till förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033*. Publikationsnummer: 2021:188. Borlänge: Trafikverket.
- Dahlstrand, A., Liljehov, A. & Hällgren, M. (2021). Temarapport Cykelplanering Sverige. Publikationsnummer 2021:072. Borlänge: Trafikverket.
- Eriksson, L. (2009). Tema Cykel – faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv. VTI rapport 652.
- Kircher, K. (2021). *Omkörning av cyklister – ett vetenskapligt motiverat förslag som alternativ till 1,5-metersregeln*. Promemoria utgiven av Cykelcentrum, version 4 (2021-11-10). Linköping: VTI. Nedladdat 2021-11-14 <https://cykelcentrum.vti.se/omkorning-av-cyklister-alternativ-till-15-metersregeln/>
- Regeringskansliet (2017). *Promemoria Cykelregler*. Departementsserien och promemorior, Näringsdepartementet, Diarienummer: N2017/03102/TIF Nerladdad 2022-02-01 från <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2017/04/promemoria-cykelregler/>
- SOU (2012). *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*. Statens offentliga utredningar SOU 2012:70. Stockholm: Elanders Sverige AB.
- SOU (1944). *Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m.* Statens offentliga utredningar SOU 1944:18. Stockholm.
- Stewart, G., Anokye, N. K., & Pokhrel, S. (2015). What interventions increase commuter cycling? A systematic review. *British Medical Journal Open*, 5(8).
- Trafikverket (2022). *Krav – VGU, Begrepp och grundvärden*. Publikationsnummer 2022:002. Borlänge: Trafikverket.
- Vejdirektoratet (2020). *Handbåg Færdselstavler, Oplysningstavler – Vejregler*. København: Vejdirektoratet.
- Walker Smith, B. (2020). Symposium: How will artificial intelligence affect international law? New technologies and old treaties. *American Journal of International Law*, 114, pp. 138-140. doi:10.1017/aju.2020.29

Westin, P-E. (2021). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*. Publikationsnummer 2021:186. Borlänge: Trafikverket.

Åklagarmyndigheten (2020). *Cyklar*. Utvecklingscentrum, RättsPM 2020:3.

