TRANSPORT STYRELSEN



TSG 2026-998

Regelutveckling för cykeltrafik

- omkörning av cykel och moped

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING 6

1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG 8

1.1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) 8

2 INLEDNING 11

2.1 Bakgrund 11
2.2 Transportstyrelsens uppdrag 11
2.3 Syfte 12
2.4 Utmaningar i uppdraget 12
2.5 Avgränsningar 13
2.6 Rapportens fortsatta disposition 14

DEL 1 – FAKTA OCH UNDERLAG 15

3 GÄLLANDE RÄTT 15

3.1 Konventionen om vägtrafik och konventionen om vägmärken och signaler 15
3.2 Lagen (2001:559) respektive förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner 17
3.3 Trafikförordningen (1998:1276) 17
3.4 Vägmärkesförordningen (2007:90) 21
3.5 Transportstyrelsens möjlighet att meddela föreskrifter och allmänna råd 27
3.6 Informationsskyltar 27
3.7 Trafikverkets uppdrag 28
3.8 Väginfrastruktur 28
3.9 Krav på automatiserade fordon 31

4 AKTUELL FORSKNING – EN LITTERATURSTUDIE 33

4.1 Metod 33
4.2 Resultat 34
4.3 Slutsatser 42

5 TIDIGARE UPPDRAG 43

5.1 Förenkla regler för eldrivna enpersonsfordon 43
5.2 Uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka 44

6 STATISTIK 45

6.1 Metod 46
6.2 Resultat 48
6.3 Slutsatser 50

7 ERFARENHETER FRÅN ANDRA LÄNDER 51

7.1 Metod 51
7.2 Danmark 51
7.3 Nederländerna 53
7.4 Storbritannien 54
7.5 Spanien 55
7.6 Belgien 57
7.7 Tyskland 58

8 SAMRÅD 60

8.1 Intresseorganisationer 60

DEL 2 – ANALYS, FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR 68

9 ANALYS 68

9.1 Trafikregler och samspel mellan trafikanter 68
9.2 Inom eller utom tättbebyggt område: skillnader 69
9.3 Skillnader i hur lämpligt det är att köra om 70
9.4 Hastighetsanpassning 70

10 TYDLIGARE RIKTLINJE 71

10.1 Cykel, moped klass II och moped klass I 71
10.2 Förslag på ytterligare undantag från trafikförordningens förbud att föra fordon över heldragen linje 72
10.3 Förslag på kompletterande trafikregel vid omkörning i trafikförordningen 78
10.4 Förslag på ny regel om skyldighet att hålla en tillräckligt låg hastighet 84
10.5 Allmänna råd till bestämmelser i trafikförordningen 87

11 MINIMIAVSTÅNDSREGEL 88

12 UTMÄRKNING 93

12.1 Utmärkning med vägmärken 93
12.2 Användning av befintliga vägmärken 96
12.3 Utmärkning med vägmarkeringar 98

13 INFORMATIONSINSATSER OM TRAFIKREGLER 100

14 TRAFIKBUDSKAP PÅ INFORMATIONSSKYLTAR 102

DEL 3 – AVSLUTADE AVSNITT 104

15 KONSEKVENSER 104

15.1 Bakgrund 104
15.2 Vilka är berörda? 106
15.3 Vilka konsekvenser uppstår om inga åtgärder vidtas? 106

15.4 Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap eller andra internationella åtaganden 107
15.5 Konsekvenser för staten, kommuner och regioner 107
15.6 Konsekvenser för företag 107
15.7 Konsekvenser för enskilda 108
15.8 Förslagets proportionalitet 110
15.9 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? 111
15.10 Uppföljning och utvärdering 112

16 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR 112

16.1 Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276) 112

17 REFERENSER 114

Sammanfattning

Transportstyrelsen fick i januari 2026 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för en minimiavståndsregel, tydligare riktlinjer eller särskild utmärkning vid omkörning av cykel. I uppdraget ingick att analysera hur sådana åtgärder skulle kunna utformas utan att trafiksäkerheten i övrigt försämras och framkomligheten för motorfordon påtagligt minskar. De föreslagna åtgärderna skulle även fungera tillsammans med övriga regler för cykling.

Utredningen har inriktats på att öka de cyklandes trygghet vid omkörningar, då allvarliga olyckor till följd av omkörning av cyklande är ovanliga. Internationellt hanteras detta på olika sätt, och kunskapen om effekterna av olika regler, informationsinsatser och kontroller är begränsad. Förslag och bedömningar i denna utredning bygger därför på en samlad bild av forskning, internationella erfarenheter samt intervjuer och dialog med berörda myndigheter och intresseorganisationer.

Förslag
Vi anser att tydligare riktlinjer är det bästa sättet att påverka bilförares beteende vid omkörning av cykel och moped. Detta kan göra det tydligare vad ”ett betryggande avstånd” innebär och hur omkörningen bör genomföras, utan att reglerna blir mer detaljerade.

Vi föreslår att trafikreglerna förtydligas på följande sätt:

- Vid omkörning av cykel och moped på vägar med högsta tillåtna hastighet på 70 kilometer i timmen eller högre, bör bilföraren placera fordonet till vänster om mittlinjen eller om körbanans mitt. Om det finns ett annat körfält i samma färdriktning bör föraren byta körfält.
- Vid omkörning av cykel och moped klass II ska hastigheten vara tillräckligt låg med hänsyn till omständigheterna.
- Vid omkörning av cykel eller moped klass II ska det vara tillåtet att tillfälligt korsa en heldragen mittlinje, när det kan göras på ett säkert sätt.

Bedömningar
Vår bedömning är att ett fast minimiavstånd, exempelvis 1,5 meter, kan införas men är lämpligast utformat som allmänt råd till trafikanter. Transportstyrelsen kan och ser positivt på att ta fram allmänna råd. Detta bör dock ske samlat för trafikregelområdet för att stödja trafikanter på bästa sätt.

Vi ser inte något större behov av ytterligare regler om utmärkning med vägmärken eller vägmarkeringar. Allmänna trafikregler behöver normalt

inte märkas ut, och det finns redan vägmärken och vägmarkeringar som kan vägleda trafikanter vid omkörning av cyklar och mopeder.

Kunskapen om trafikregler behöver stärkas, bland annat i fråga om vad som gäller när man kör om en cykel. Bedömningen är att det finns behov av förtydliganden av myndigheters mandat att informera inom trafikregelområdet.

1 Författningsförslag

Detta kapitel innehåller förslag till regelförändringar i trafikförordningen (1998:1276).

1.1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)
dels att 3 kap. 11 och 15 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas en ny paragraf, 3 kap. 33 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 kap.	
11 §[1] Ett fordon får inte med något hjul föras på ett spärrområde eller över en heldragen linje.	11 § Ett fordon får inte med något hjul föras på ett spärrområde 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, 2. utrymmet i en vägkorsning annars inte är tillräckligt för fordonet, 3. en heldragen linje behöver korsas för färd till eller från en fastighet eller motsvarande, eller 4. det i fordonets färdriktning löper en streckad linje omedelbart till höger om den heldragna linjen.	Om särskild försiktighet iakttas får dock undantag göras från detta om 1. det behövs för att fordonet *ska* kunna passera ett hinder på vägen, 2. utrymmet i en vägkorsning annars inte är tillräckligt för fordonet, 3. en heldragen linje behöver korsas för färd till eller från en fastighet eller motsvarande, eller 4. det i fordonets färdriktning löper en streckad linje omedelbart till höger om den heldragna linjen. *5. ett fordon vid omkörning av cykel eller moped klass II tillfälligt behöver föras över en heldragen linje som är en mittlinje.*
Trots vad som anges i första stycket får ett fordon föras över en heldragen kantlinje om det behövs för att fordonet *skall* kunna framföras på vägrenen enligt vad som anges i 12 § första stycket.	Trots vad som anges i första stycket får ett fordon föras över en heldragen kantlinje om det behövs för att fordonet *ska* kunna framföras på vägrenen enligt vad som anges i 12 § första stycket.

[1] Senaste lydelse 2007:101

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
15 § Utöver andra fall som anges särskilt *skall* förare hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet 1. inom tättbebyggt område, 2. när sikten är nedsatt på grund av ljus- eller väderleksförhållandena, 3. vid övergångsställen eller andra platser där gående korsar vägen, 4. där korsande fordonstrafik kan förekomma, 5. i skarpa kurvor, 6. vid backkrön och andra ställen där sikten är skymd, 7. vid risk för bländning, 8. vid möte med andra fordon på smala vägar, 9. vid halt väglag, 10. när fordonet närmar sig en spårvagn, en buss eller en skolskjuts som stannats för passagerarnas på- eller avstigning, 11. när fordonet närmar sig barn som uppehåller sig på eller bredvid vägen, 12. när fordonet närmar sig kreatur på vägen, 13. där vägarbete pågår, 14. förbi en olycksplats, samt 15. vid smutsigt väglag där det finns risk för att någon annan trafikant utsätts för smutsstänk.	15 § Utöver andra fall som anges särskilt *ska* förare hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet 1. inom tättbebyggt område, 2. när sikten är nedsatt på grund av ljus- eller väderleksförhållandena, 3. vid övergångsställen eller andra platser där gående korsar vägen, 4. där korsande fordonstrafik kan förekomma, 5. i skarpa kurvor, 6. vid backkrön och andra ställen där sikten är skymd, 7. vid risk för bländning, 8. vid möte med andra fordon på smala vägar, 9. vid halt väglag, 10. när fordonet närmar sig en spårvagn, en buss eller en skolskjuts som stannats för passagerarnas på- eller avstigning, 11. när fordonet närmar sig barn som uppehåller sig på eller bredvid vägen, 12. när fordonet närmar sig kreatur på vägen, 13. där vägarbete pågår, 14. förbi en olycksplats, 15. vid smutsigt väglag där det finns risk för att någon annan trafikant utsätts för smutsstänk, *samt* *16. vid omkörning av cykel och moped klass II.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	33 a § På vägar där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre bör en förare av bil vid omkörning av en cykel eller moped, för att lämna ett betryggande avstånd i sidled till cykeln eller mopeden, föra bilen till vänster om mittlinjen eller körbanans mitt. Har körbanan minst två körfält för färd i samma riktning, bör föraren av bilen använda ett annat körfält än det som ligger längst till höger.

Denna förordning träder i kraft den 1 juni 2027.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Arbetet med trafikregler styrs av de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Det så kallade funktionsmålet avser tillgänglighet och användbarhet för alla, medan hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska utformas så att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till miljökvalitetsmålen samt främja hälsa.

Nollvisionen är grundläggande för det svenska transportsystemet och innebär att systemet ska utformas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Cykling utgör en viktig del av transportsystemet och bidrar till ett mer hållbart resande. Samtidigt är cyklande oskyddade trafikanter och särskilt sårbara i blandad trafik med motorfordon. Trafiksäkerheten för cyklande är därför en central fråga inom det svenska trafiksäkerhetsarbetet.

En situation som lyfts fram i trafiksäkerhetsdiskussionen är när ett motordrivet fordon kör om en cykel i samma körfält. I en sådan situation anses avståndet mellan det motordrivna fordonet och cykeln vara en av de viktigaste säkerhetsfaktorerna. För små marginaler innebär en ökad risk för olyckor och för otrygghet hos cyklande.

Enligt gällande svenska trafikregler ska omkörning ske med tillräckliga säkerhetsmarginaler och med hänsyn till andra trafikanter. Regelverket anger inte något specifikt sidavstånd vid omkörning av cyklar. Den bedömningen förväntas istället den enskilda trafikanten kunna göra utifrån den aktuella trafiksituationen.

Några länder har särskilda regler om minimiavstånd vid omkörning av cyklar. Frågan om hur sådana regler påverkar trafiksäkerhet, beteenden i trafiken och framkomlighet har därför aktualiserats även i Sverige.

Vad Transportstyrelsen förstår är det mot denna bakgrund vi har fått i uppdrag att analysera möjliga åtgärder för att förbättra förutsättningarna för cyklande som körs om. Förslaget om en minimiavståndsregel har tidigare utretts av oss och resulterade i att vi inte rekommenderade att införa en sådan regel. (Transportstyrelsen, 2022)

2.2 Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsen fick i januari 2026 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för en minimiavståndsregel, tydligare riktlinjer eller särskild utmärkning vid omkörning av cyklande. Transportstyrelsen ska

analysera hur sådana åtgärder skulle kunna utformas utan att trafiksäkerheten i andra delar av trafiken försämras och framkomligheten för motorfordon påtagligt minskar. Den åtgärd som föreslås ska även samspela med övriga regler för cykling.

Inom ramen för uppdraget ska Transportstyrelsen genomföra en analys av trafiksäkerhetseffekter, inklusive konsekvenser för andra trafikanter, samt inhämta internationella erfarenheter från länder som har arbetat med liknande frågor. Arbetet ska även belysa skillnader mellan tätort och landsväg, i syfte att bedöma hur olika trafikmiljöer kan påverkas.

Uppdraget ska redovisas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 30 augusti 2026.

2.3 Syfte

Transportstyrelsen uppfattar att syftet med uppdraget är att skapa förutsättningar för ökad trygghet för cyklande som körs om i trafikmiljöer där cyklar delar körbana med motorfordon.

2.4 Utmaningar i uppdraget

Transportstyrelsen har inom ramen för uppdraget analyserat tillgänglig svensk och internationell forskning samt erfarenheter från andra länder. Genomgången visar att det saknas ett tillräckligt svenskt kunskapsunderlag om hur omkörningar av cyklar faktiskt genomförs i olika trafikmiljöer. Det saknas bland annat studier som beskriver vilka sidavstånd och hastigheter som normalt används vid omkörningar samt hur dessa varierar beroende på vägutformning, hastighetsgräns och trafikförhållanden.

Det saknas även svenska studier som möjliggör en bedömning av vilka trafiksäkerhetseffekter olika regleringsalternativ, såsom en minimiavståndsregel, krav på hastighetsanpassning eller andra åtgärder, skulle få i svenska förhållanden. Därmed är det inte möjligt att med tillräcklig säkerhet kvantifiera effekterna på antalet olyckor eller konflikter mellan motorfordon och cyklar.

Analysen bygger därför i stället på gällande trafiksäkerhetsprinciper, internationella erfarenheter, synpunkter från berörda aktörer samt en bedömning av hur olika regleringsalternativ förhåller sig till det svenska trafiksystemet. De slutsatser som redovisas är således huvudsakligen kvalitativa och baseras på en samlad bedömning av tillgängligt underlag.

Mot denna bakgrund bör de bedömda konsekvenserna tolkas med viss försiktighet. Det finns ett behov av ytterligare svenska studier om omkörningar av cyklar, särskilt avseende faktiska sidavstånd, hastigheter, förarnas beteende i skilda trafikmiljöer.

2.5 Avgränsningar

Transportstyrelsen har tolkat och avgränsat uppdraget på följande sätt.

2.5.1 Minimiavståndsregel eller tydligare riktlinjer

Av uppdraget framgår att Transportstyrelsen ska utreda hur en minimiavståndsregel eller tydligare riktlinjer för motorfordon vid omkörning av cyklar kan införas. *Minimiavståndsregel* tolkar vi som en trafikregel med ett måttsatt minsta sidoavstånd som förare av motorfordon ska hålla till cykeln som körs om.

Vi har valt att tolka *riktlinje* brett, så att det som avses är beskrivningar av ett önskat trafikbeteende vid omkörning. Beskrivningarna kan fastställas i förordningar, myndighetsföreskrifter, allmänna råd, kompletterande upplysningar, handböcker, information eller rekommendationer. Idag förekommer ingen tradition av användning av riktlinjer inom trafikreglering. Det som främst förekommer är allmänna råd till förordning eller myndighetsföreskrifter samt kompletterande upplysningar och handböcker. Allmänna råd, kompletterade upplysningar och handböcker är inga rättsregler, men starka rekommendationer. De allmänna råd som Transportstyrelsen idag meddelar inom trafikreglering och vägmärkesreglering vänder sig ofta till myndigheter, företag, kommuner eller andra aktörer som utfärdar regler, sköter utmärkning med vägmärken eller bygger väginfrastruktur.

Transportstyrelsen har också valt att inte dela upp fordonen i grupperna ”motorfordon”[2] och ”cykel”. Vi har i stället utgått ifrån att cykel och moped klass II vanligen har liknande förutsättningar – till exempel när de körs om av en bil – och omfattas av samma krav i Trafikförordningen.

2.5.2 Utmärkning

Av uppdraget framgår att Transportstyrelsen ska utreda hur utmärkning för motorfordon vid omkörning av cyklar kan införas. Eftersom det inte framgår närmare i uppdragsbeskrivningen vad som ska avses med *utmärkning*, och eftersom uttrycken ”utmärkning” och ”skyltning” används i olika situationer och ibland med olika betydelser, så vill vi vara tydliga med vad vi avser inom ramen för den här utredningen. Med *utmärkning* avser vi, vägmarkeringar eller andra väganordningar som ger anvisningar eller vägledning, styrning m.m. samt annan information till trafikanter via informationsskyltar med trafikbudskap.

[2] 2 § lag om vägtrafikdefinitioner (2001:559)

2.5.3 Tätort och landsväg

Transportstyrelsens analys ska enligt uppdraget bland annat utgå från skillnader mellan tätort och landsbygd. Benämningen *tätort* används om orter med samlad bebyggelse och någorlunda talrik befolkning. Statistikmyndigheten SCB använder en gräns på 200 invånare för vad de anser är en tätort, men det finns ingen fastställd definition av vad som avses med *tätort och benämningen används inte inom trafikregleringen*. Benämningen *landsväg* används generellt för att beskriva en allmän väg utanför tätortsområden, men förekommer inte inom trafikregleringen.

Eftersom *tätort* och *landsväg* inte används i trafikregleringen och Transportstyrelsen har i uppdrag att utveckla trafikregler, så använder vi istället den etablerade benämningen *tättbebyggt område*. De vägar som avses förekommer då *inom* eller *utom* tättbebyggt område.

Eftersom trafikregleringen inte går in i detalj på hur vägar ska vara utformade – utan snarare pekar på att trafikreglering, utmärkning och vägutformning tillsammans ska vägleda trafikanten – så har vi valt att fokusera på ändringar av trafikregler som kan påverka hur trafikanter agerar på vägen.

2.5.4 Definitioner

Termer och uttryck som används i denna rapport har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner och vägmärkesförordningen (2007:90).

2.6 Rapportens fortsatta disposition

Rapporten består av tre delar:

- Del 1 omfattar den data och fakta som analysen och resultatet bygger på.
- Del 2 omfattar Transportstyrelsens analys, de slutsatser vi drar av den samt våra förslag och bedömningar med bakgrund mot detta.
- Del 3 omfattar de konsekvenser som de författningsförslagen kan komma att leda till vid ett införande, samt förklarande kommentarer till författningsförslagen.

Del 1 – Fakta och underlag

Den här delen av rapporten omfattar den fakta och det underlag som ligger till grund för Transportstyrelsens analys, förslag och bedömningar inom ramen för utredningen.

3 Gällande rätt

Detta kapitel beskriver på ett övergripande sätt systematiken i regelverket, och hur omkörningsreglerna är uppbyggda.

3.1 Konventionen om vägtrafik och konventionen om vägmärken och signaler

Sverige har liksom de flesta länder i Europa ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, även kallad Wienkonventionen, och har därmed åtagit sig att folkrättsligt följa den. Konventionen om vägtrafik är därför att betrakta som juridiskt bindande för staten, men gäller inte direkt som lag, utan 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 transformering, vilket innebär att konventionsbestämmelser införs genom ändring och anpassning av nationell lagstiftning, i detta fall i huvudsak trafikförordningen (1998:1276).

Sverige har också ratificerat FN:s konvention om vägmärken och signaler och genomfört den i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och i föreskrifter med stöd av denna förordning.

Konventionerna innehåller bestämmelser om olika internationella system för trafikregler, vägmärken, vägmarkeringar och anvisningar för trafik. Syftet med båda konventionerna är att underlätta för trafikanter som rör sig över landsgränser. Detta ska uppnås genom att de deltagande länderna har i princip har samma regler, utmärkning och anvisningar för trafik. Genom konventionerna har således Sverige anslutit sig till det internationella trafikregelsystem som tillämpas i många länder.

3.1.1 Viss möjlighet att avvika från konventionerna

När nya trafikregler och vägmärken m.m. tas fram, måste man beakta konventionernas bestämmelser och de eventuella begränsningar de sätter för nationell lagstiftning. För områden som inte regleras i konventionerna finns det i vissa fall möjlighet att besluta om nationella regler. I samband med sådana beslut behöver det också bedömas om den föreslagna ändringen är förenlig med Sveriges internationella åtaganden.

3.1.2 Jämförelse med andra länder

Flera andra europeiska länder har också ratificerat konventionerna om vägtrafik respektive vägmärken och signaler, medan andra bara har undertecknat, utan att ratificera dem. Länderna har därmed åtagit sig att genomföra konventionernas bestämmelser i olika utsträckning, och har olika möjligheter att göra nationella anpassningar. Länder som bara har undertecknat har större utrymme att göra nationella anpassningar, och det är framför allt dessa nationella anpassningar som gör det svårt att jämföra andra länders trafikregler direkt med den svenska regleringen. Vår bedömning är dock att de länder som bara har undertecknat konventionerna i huvudsak följer konventionernas grundläggande reglering.

3.1.3 Relevanta regler från konventionen om vägtrafik

De mest relevanta reglerna om omkörning finns i konventionen om vägtrafik. Av dessa framgår bland annat följande.

- Vägtrafikanter ska undvika varje beteende som är ägnat att vålla fara eller hinder i trafiken eller fara för personer eller skada på allmän eller enskild egendom (artikel 7).[3]
- Varje fordonsförare ska, så långt omständigheterna medger, hålla sitt fordon nära körbanans kant på den sida som motsvarar trafikriktningen (artikel 10).
- En förare som kör om ska ge den eller de vägtrafikanter som körs om tillräckligt svängrum (artikel 11, första stycket punkt 4).
- En förare som märker att en bakomvarande förare önskar köra om ska 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 köras om 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 honom (artikel 11, andra stycket punkt 10).

3.1.4 Relevanta regler från konventionen om vägmärken och signaler

FN:s konvention om vägmärken och signaler innehåller bestämmelser om hur vägmärken, vägmarkeringar och trafiksignaler ska vara utformade i de länder som ansluter sig till konventionen. I kapitel 4 i konventionen fastställs bland annat hur vägmarkeringar ska se ut och vad de ska betyda.

[3] Observera att regeln får en något annan innebörd i den svenska översättningen än i den engelska förlagan, där den lyder så här: “Road-users shall avoid any behaviour likely to endanger or obstruct traffic, to endanger persons, or to cause damage to public or private property.”

Av artikel 26 framgår att en heldragen linje har betydelsen att fordon inte får korsa eller gränsla linjen. Används linjen för att separera två körfält i motsatt riktning till varandra är det inte tillåtet för förare att färdas i körfältet för trafiken i motsatt körriktning. Dubbla heldragna linjer har samma betydelse som en enkel heldragen linje.

3.2 Lagen (2001:559) respektive förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Innebörden av centrala beteckningar inom vägtrafikområdet, såsom fordonsslag och viss utformning av väg, definieras i lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner. Beteckningarna används i flera förordningar, exempelvis fordonsförordningen (2009:211), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90). Lagen innehåller bland annat definitioner av beteckningarna *bil*, *motorfordon*, *motordrivet fordon*, *moped* och *cykel*. Exempelvis inkluderar ordet *bil* fordon som personbil, lastbil eller buss. Förordningen innehåller de definitioner som är kopplade till särskilda trafikregler meddelade genom lokala trafikföreskrifter och definitioner kopplat till utformning, exempelvis *körbana*, *körfält*, *vägren* m.m. Definitionerna från lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner har stor betydelse för myndigheters regelgivning och avgränsningen av rättigheter och skyldigheter inom vägtrafiken.

3.3 Trafikförordningen (1998:1276)

3.3.1 Bakgrund, struktur och regleringsprinciper

Trafikförordningen är den centrala författningen för trafikregler på väg och i terräng i Sverige. Den innehåller allmänna trafikregler som gäller för samtliga trafikanter samt särskilda bestämmelser för olika trafikantkategorier, såsom förare av motordrivna fordon, cyklande och gående. Förordningen reglerar även myndigheters och kommuners befogenheter att meddela trafikföreskrifter. Många av bestämmelserna har funnits under lång tid och bygger på internationella överenskommelser och rekommendationer, exempelvis FN:s konvention om vägtrafik. Reglerna är därmed väl förankrade både i nationell praxis och i internationella trafikstandarder.

Huvudsakligen funktionsbaserade regler

Förordningen är i huvudsak utformad på ett funktionsbaserat sätt. Detta innebär att bestämmelserna anger övergripande krav på trafikanters handlande i olika trafiksituationer, medan bedömningen av hur dessa krav ska uppfyllas i det enskilda fallet i stor utsträckning överlämnas till den enskilda trafikanten med hänsyn till rådande förhållanden. Den funktionsbaserade regleringen syftar till att främja aktsamhet, samspel och ömsesidig hänsyn mellan trafikanter, snarare än att i detalj reglera varje

moment i trafiken. Trafikanterna behöver därför själva bedöma hur de ska agera på ett säkert sätt utifrån aktuella omständigheter, såsom trafikintensitet, sikt och väglag. Förordningen förutsätter därmed i stor utsträckning att trafikanterna gör egna riskbedömningar i den aktuella situationen.

Ett exempel på den funktionsbaserade regleringen är bestämmelserna om omkörning. Trafikförordningen föreskriver bland annat att en förare endast får köra om ifall det kan ske utan fara, och att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled till det fordon som körs om. Bedömningen av om dessa förutsättningar är uppfyllda ligger emellertid på föraren i den konkreta trafiksituationen. Bestämmelsen är inte kopplad till om det rör sig om väg eller terräng eller en viss trafiksituation.

Detaljreglering inom trafikregleringen

Vid sidan av den funktionsbaserade regleringen innehåller trafikförordningen även detaljerade regler där fasta värden används. Flera detaljerade regler handlar om stannande och parkering eller högsta tillåtna hastighet. Vad det gäller regler om stannande och parkering används fasta referenspunkter i vägmiljön, till exempel

- 10 meter från övergångsställe eller korsning[4]
- 3 meter från heldragen linje[5]
- 20 meter före och 5 meter efter en busshållplats[6]
- 30 meter från en plankorsning[7]

Föraren kan relativt enkelt bedöma sitt fordons placering i förhållande till fasta objekt som skyltar, övergångsställen, vägmarkeringar, korsningar och vissa fall även vägutformningen. Det gör det möjligt att mäta eller visuellt kontrollera avståndet i efterhand eller innan man stannar eller parkerar.

Ansvarsbestämmelser

Trafikförordningen innehåller även ansvarsbestämmelser. I 14 kap. anges vilka bestämmelser i trafikförordningen samt lokala trafikföreskrifter som det är straffbart att bryta mot – till exempel omkörningsreglerna – och att överträdelser av dessa ska leda till penningböter. Dessa bestämmelser kompletteras av Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot (2024:1084), som fastställer standardiserade bötesbelopp för olika typer av överträdelser. Ansvar enligt trafikförordningen är däremot subsidiärt och aktualiseras inte om gärningen istället omfattas av straff enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller bestämmelser i brottsbalken, till exempel vid

[4] 3 kap. 53 § 1 trafikförordningen (1998:1276)
[5] 3 kap. 53 § 6 trafikförordningen (1998:1276)
[6] 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276)
[7] 3 kap. 55 § trafikförordningen (1998:1276)

vårdslöshet i trafik, grov vårdslöshet eller trafikolyckor som leder till personskador.

3.3.2 Relevanta bestämmelser om omkörning

De mest relevanta bestämmelserna om omkörning finns i 3 kap. trafikförordningen. Av dessa framgår bland annat följande:

- Omkörning ska som huvudregel ske till vänster[8].
- En förare får köra om endast om det kan ske utan fara[9].
- Den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det som körs om[10].
- Omkörning får endast ske om det körfält som används är fritt från mötande trafik eller annat hinder på en tillräckligt lång sträcka[11].
- Den som blir omkörd ska hålla så långt till höger som möjligt och får inte öka hastigheten eller på annat sätt försvåra omkörningen[12].

När det är förbjudet att köra om

För att öka trafiksäkerheten finns det även ett antal regler som anger när omkörning inte får ske[13]. Det är exempelvis förbjudet att köra om under vissa omständigheter i vägkorsningar och plankorsningar. Omkörning är heller inte tillåten vid ett backkrön eller i en kurva där sikten är skymd. Undantag gäller om körbanan i färdriktningen har minst två körfält utan mötande trafik, eller om omkörningen kan genomföras utan att ett körfält för mötande trafik behöver användas. Trots dessa begränsningar är det alltid tillåtet att köra om tvåhjuliga fordon utan sidovagn. Omkörningen ska dock ske i enlighet med de regler som i övrigt gäller för omkörning.

Andra bestämmelser av betydelse för omkörning

Av betydelse i sammanhanget är även bestämmelserna i 3 kap. 11 §. Enligt dessa får ett fordon som huvudregel inte föras över en heldragen linje eller på ett spärrområde. Bestämmelserna kan därmed begränsa möjligheterna att genomföra en omkörning. I vissa särskilt angivna undantagsfall får man dock föra ett fordon över heldragen linje eller på ett spärrområde, om man iakttar särskild försiktighet. Till exempel för att det ska gå att passera hinder som finns på vägen eller för att kunna köra in till en fastighet eller motsvarande.

I 3 kap. finns även generella bestämmelser om hastighetsanpassning som har betydelse vid omkörning. Av 3 kap. 14 § framgår bland annat att hastigheten ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver med hänsyn till

[8] 3 kap 31 § trafikförordningen (1998:1276)
[9] 3 kap 32 § trafikförordningen (1998:1276)
[10] 3 kap 33 § trafikförordningen (1998:1276)
[11] 3 kap 36 § trafikförordningen (1998:1276)
[12] 3 kap 38 § trafikförordningen (1998:1276)
[13] 3 kap 39 § trafikförordningen (1998:1276)

rådande förhållanden. I 3 kap. 15 § finns dessutom en uppräkning av situationer där förare ska hålla en tillräckligt låg hastighet med hänsyn till omständigheterna.

Utöver dessa bestämmelser finns i 2 kap. vissa grundläggande regler av mer allmän karaktär som syftar till att säkerställa säkerhet och framkomlighet i trafiken. Bestämmelserna är generellt utformade och gäller för alla trafikanter. Exempelvis ska trafikanter uppträda med omsorg och varsamhet, visa hänsyn mot andra trafikanter samt anpassa sitt beteende efter rådande förhållanden.

Omkörning av cykel regleras inte särskilt

Som framgår av redogörelsen ovan finns det i dag ingen särskild reglering som specifikt avser omkörning av cykel. I stället tillämpas de allmänna bestämmelserna om omkörning, som också är aktuella mellan förare av motordrivna fordon och cyklande eller förare av moped klass II.

3.3.3 Särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter

Trafikförordningen innehåller även bemyndiganden till kommuner och länsstyrelser att besluta om särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter (10 kap.1–3 §§). De trafikföreskrifterna kompletterar den nationella trafikregleringen genom att möjliggöra anpassningar till lokala förhållanden. Lokala trafikföreskrifter får dock inte strida mot överordnade författningar och ska hålla sig inom ramen för det aktuella bemyndigandet. Kommuner och länsstyrelser kan exempelvis meddela lokala trafikföreskrifter om förbud mot omkörning på en viss väg eller vägsträcka, eller på samtliga vägar inom ett visst område. En sådan särskild trafikregel kan även avse en viss trafikantgrupp eller ett visst eller vissa fordonsslag.

Lokala trafikföreskrifter ska publiceras i Svensk trafikföreskriftssamling (STFS). Publiceringen utgör ett led i kungörandet och är en förutsättning för att föreskriften ska bli gällande.

Tättbebyggt område

En kommun kan genom en särskild trafikregel i en lokal trafikföreskrift besluta att ett område med stads- eller bykaraktär, eller med ett därmed jämförbart vägnät och en jämförbar bebyggelse, ska vara tättbebyggt område. Genom ett sådant beslut övertar kommunen ansvaret från staten för merparten av den lokala trafikregleringen på vägar inom området. Trafikregleringen på vägar utanför tättbebyggt område ansvarar staten för. Viss trafikreglering på enskilda vägar både inom och utom tättbebyggt område ansvarar den enskilda vägens ägare för.[14]

[14] 10 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276)

En av flera praktiska följder av detta gäller bestämmelser om högsta tillåtna hastighet. Vägar utom tättbebyggt område är i grunden generellt reglerade med en högsta tillåtna hastighet av 70 kilometer i timmen (bashastighet) och vägar inom tättbebyggt område regleras i grunden med en högsta tillåtna hastighet av 50 kilometer i timmen. Avvikelser från dessa hastighetsgränser – både högre och lägre – kan inom tättbebyggt område meddelas av kommunen. Utom tättbebyggt område är det Trafikverket som genom föreskrifter kan höja hastighetsgränsen och Länsstyrelsen som via lokala trafikföreskrifter kan besluta om en lägre hastighetsgräns än bashastigheten eller en lägre hastighetsgräns än den som Trafikverket föreskrivit.

3.3.4 Utmärkning av trafikregler

Vilka trafikregler som kräver utmärkning och vilka som inte behöver märkas ut framgår av 10 kap. 13 och 13 a §§ trafikförordningen (1998:1276) samt i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:74) om vägmärken och andra anordningar. I Transportstyrelsen föreskrifter finns också reglerat att vissa trafikregler inte behöver meddelas för att ett vägmärke ska få sättas upp. Exempelvis märket för begränsad fordonshöjd.

En grundläggande princip är att allmänna trafikregler enligt trafikförordningen gäller utan särskild utmärkning. När en regel däremot innebär en avvikelse från sådana eller grundar sig på en lokal trafikföreskrift, krävs i regel utmärkning för att den avvikande regeln från den allmänna regeln ska kunna förstås av trafikanterna. Därför är det inte så att alla regler som i det enskilda fallet begränsar möjligheten att köra om, kräver utmärkning för att bli gällande. Att exempelvis ha utmärkning av det generella omkörningsförbudet, i form av vägmärken i varje vägkorsning, plankorsning, backkrön eller kurva där sikten är skymd, skulle innebära mycket omfattande kostnader och praktiska svårigheter. Omkörningsförbudet är i dessa fall en allmän trafikregel som alla förare förutsätts känna till genom körkortsutbildningen eller lära sig med tiden.

I trafikförordningen finns även bestämmelser om utmärkning genom vägmarkeringar, vilka har betydelse för bland annat omkörning, passerande av fordon och byte av körfält. Se exempelvis 3 kap. 9, 11 och 12 §§ trafikförordningen.

3.4 Vägmärkesförordningen (2007:90)

Vägmärkesförordningen (2007:90) innehåller bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning vid väg och i terräng genom vägmärken och tilläggstavlor, vägmarkeringar m.m. Här framgår bland annat vilka olika typer av vägmärken och vägmarkeringar som finns, vad de betyder och hur de får användas. Förordningen innehåller även bestämmelser om ansvars-

fördelning mellan olika väghållare och myndigheter, när det gäller bland annat uppsättning, underhåll och borttagande av vägmärken.

Den tredje paragrafen i förordningens första kapitel är något av en portalparagraf och beskriver syftet med utmärkning.

> *Vägmärken och andra anordningar skall tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik. Vägmärken och andra anordningar skall vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för. De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter. Särskild hänsyn skall tas till barn, äldre och funktionshindrade.*[15]

3.4.1 Vägmärken

Varning för cyklande och mopedförare

Varningsmärken används för att varna för en fara. De ska upplysa om farans art och vara uppsatta på ett så stort avstånd från faran att trafikanten hinner agera så ändamålsenligt som möjligt, både i dagsljus och mörker. Om det finns en fara utmed en längre vägsträcka, kan varningsmärket kompletteras med en tilläggstavla som talar om hur lång denna sträcka är. Man kan också placera flera varningsmärken av samma slag på lämpliga avstånd längs denna sträcka.

Varningsmärke A16, *varning för cyklande och mopedförare*, varnar för att cyklande eller mopedförare ofta korsar eller kör in på den aktuella vägsträckan.



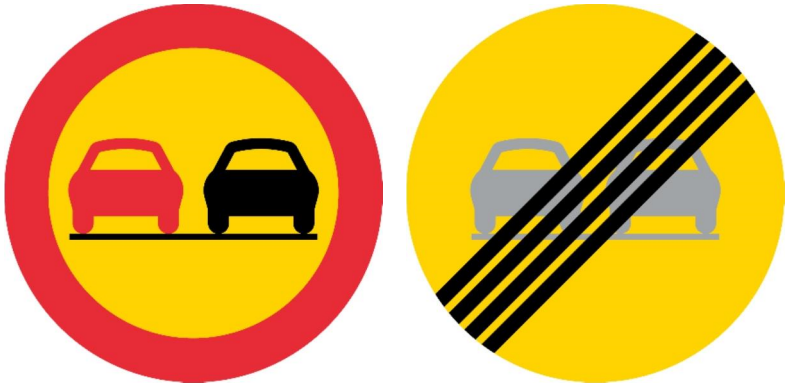
Figur 1. A16, varning för cyklande och mopedförare. Vägmärkesförordningen (2007:90)

[15] 1 kap.3 § vägmärkesförordningen (2007:90)

Förbud mot omkörning

Ett förbudsmärke gäller generellt från den plats där märket är uppsatt till nästa korsning med en annan väg som är huvudled, motorväg, motortrafikled eller annan väg där väjningsplikt ska tillämpas. Ett förbud kan även gälla fram till ett förbudsmärke som till exempel C28, *slut på förbud mot omkörning*.

Förbudsmärke C27, *förbud mot omkörning*, talar om att det är förbjudet att köra om andra motordrivna fordon förutom tvåhjuliga mopeder och tvåhjuliga motorcyklar utan sidovagn. Förbudet gäller på de vägar där C27 har satts upp fram till den plats där C28, *slut på förbud mot omkörning*, är uppsatt.

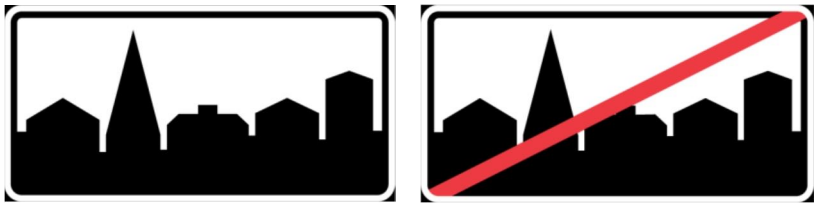


Figur 2. C27, förbud mot omkörning, och C28, slut på förbud mot omkörning. 2 kap. 8 § vägmärkesförordningen (2007:90)

För att vägmärke C27 ska få sättas upp måste en särskild trafikregel för platsen eller vägsträckan ha meddelats enligt 10 kap. 1 § andra stycket 11 trafikförordningen och kungjorts enligt 2 § förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

Anvisningsmärke tättbebyggt område

Anvisningsmärken talar om vad som gäller för en viss plats, väg eller vägsträcka. Där anvisningsmärken finns uppsatta gäller oftast särskilda trafikregler som man måste följa.



Figur 3. E5 tättbebyggt område, och E6 tättbebyggt område upphör. 2 kap. 12 § vägmärkesförordningen (2007:90)

Anvisningsmärkena E5, *tättbebyggt område*, och E6, *tättbebyggt område upphör*, anger att ett tättbebyggt område börjar respektive upphör. För att vägmärke E5 och E6 ska få sättas upp måste en särskild trafikregel för området ha meddelats enligt 10 kap. 1 § andra stycket 11 trafikförordningen och kungjorts enligt 2 § förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Det finns dock inget krav i trafikförordningen (1998:1276) på att märket måste sättas upp. Vissa kommuner har satt upp märket medan andra inte gjort det. Transportstyrelsen har inte kunnat hitta någon uppgift om fördelningen.

3.4.2 Vägmarkeringar

Vägmarkeringar används för att reglera trafiken eller för att varna eller vägleda trafikanter. Markeringar kan användas separat eller tillsammans med vägmärken eller andra anordningar. Markeringarna delas upp i längsgående, tvärgående och övriga markeringar. De är generellt vita men kan vara gula om det behövs tillfällig utmärkning i samband med vägarbeten eller motsvarande.

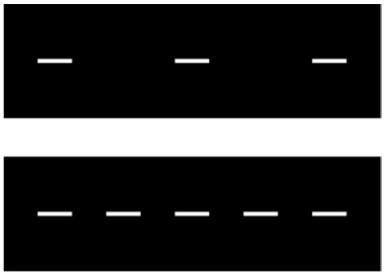
Mittlinje och körfältslinje

M1, *mittlinje*, anger gränsen mellan körfält avsedda för färd i motsatta färdriktningar. En mittlinje kan även användas på en cykelbana för att ange dess mitt.[16] Det ska finnas mittlinje på vägar utom tättbebyggt område som inte är enskilda vägar, där körbanan är mer än 6 meter bred och där den högsta tillåtna hastigheten är 60 kilometer i timmen eller högre. En väg inom tättbebyggt område som är avsedd för genomfartstrafik ska också ha mittlinje. Vägar vars körbanebredd är mindre än 5,5 meter bör inte ha mittlinje.[17]

M1, *körfältslinje*, anger gränsen mellan körfält för färd i samma riktning. Linjen bör utföras på vägar som inte är enskilda och som har flera körfält i samma färdriktning.[18]

Utom tättbebyggt område bör förhållandet mellan mittlinjer och körfältslinjer vara 1:3, och inom tättbebyggt område bör förhållandet vara 1:1.[19]

[16] 4 kap. 4 § vägmärkesförordningen (2007:90)
[17] 2 kap. 1 § TSFS (2010:171)
[18] 2 kap. 2 § TSFS (2010:171)
[19] 2 kap. 3 § TSFS (2010:171)



Figur 4. M1, mittlinje eller körfältslinje. 4 kap. 4 § vägmärkesförordningen

Kantlinje

En kantlinje används för att markera körbanans yttre gräns och ska ha förhållandet 1:2 mellan dellinjer och mellanrum.[16]



Figur 5. M2, kantlinje. 4 kap. 4 § vägmärkesförordningen

Varningslinje

M3, *varningslinje,* används för att informera trafikanterna om att linjen är olämplig att överskrida på grund av trafikförhållandena. Varningslinjen anger på samma sätt som mittlinjen gränsen mellan körfält i motsatta färdriktningar och kan användas som en förberedande upplysning om en kommande heldragen linje. Längdförhållandet mellan dellinjerna och mellanrummen ska vara 3:1.[16]



Figur 6. M3, varningslinje. 4 kap. 4 § vägmärkesförordningen

Heldragen linje

M8, *heldragen linje*, används istället för brutna linjer när det av trafiksäkerhetsskäl är förbjudet att färdas över till körfält för mötande trafik, byta körfält eller färdas ut på vägren eller motsvarande.[20] Linjen ska utföras som mittlinje på väg där omkörning inte får ske enligt 3 kap. 39 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) eller där vägmärke C27, *omkörning förbjuden*, satts upp. Markeringen bör dock inte utföras där körbanans bredd är mindre än 6,5 meter. Markeringen behöver inom tättbebyggt område inte utföras på vägar där förhållandena är sådana som avses i 3 kap. 39 § tredje stycket trafikförordningen, om den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen eller lägre. Om ett förbud mot omkörning inte gäller

[20] 4 kap. 5 och 6 §§ vägmärkesförordningen (2007:90)

omkörning av traktor och motorredskap klass II, bör M3, *varningslinje*, utföras i stället för markering M8, heldragen mittlinje.[21]



Figur 7. M8, heldragen linje. 4 kap. 6 § vägmärkesförordningen

Heldragna linjer och brutna linjer i kombination

Heldragna linjer och brutna linjer i kombination anger också gränsen mellan körfält, och används för att markera att det inte är tillåtet att byta körfält från den sida där den heldragna linjen är dragen. Linjekombinationerna är M10, *mittlinje* eller *körfältslinje* och *heldragen linje*, och M11, *varningslinje* och *heldragen linje*.[22]



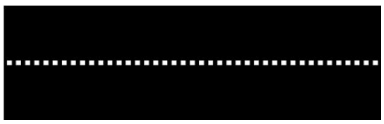
Figur 8. M10, mittlinje eller körfältslinje och *heldragen linje*. 4 kap. 7 § vägmärkesförordningen (2007:90)



Figur 9. M11, varningslinje och heldragen *linje*. 4 kap. 7 § vägmärkesförordningen (2007:90)

Cykelfältslinje

M5, *cykelfältslinje*, används för att markera gränsen mellan ett cykelfält och ett annat körfält.[16] Ett cykelfält är ett särskilt körfält för färd med cykel eller moped klass II.[23]



Figur 10. M5, cykelfältslinje. 4 kap. 4 § vägmärkesförordningen (2007:90)

[21] 2 kap. 14 och 15 §§ TSFS (2010:171)
[22] 4 kap. 7 § vägmärkesförordningen (2007:90)
[23] 2 § förordning om vägtrafikdefinitioner (2001:651)

3.5 Transportstyrelsens möjlighet att meddela föreskrifter och allmänna råd

Den grundläggande rätten att meddela föreskrifter på trafikområdet regleras i lagen (1975:88) med bemyndiganden att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Lagen ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om bland annat trafikregler och trafik på väg eller i terräng (1 § 6 och 8) och möjlighet att överlåta normgivningsrätt till förvaltningsmyndigheter och kommuner (2 §). En sådan överlåtelse innebär att regeringen genom förordning kan delegera rätten att meddela föreskrifter i mer avgränsade frågor, inom de ramar som anges i lag. De mer konkreta bemyndigandena till förvaltningsmyndigheter framgår av förordningar, främst trafikförordningen, där regeringen har delegerat rätten att meddela föreskrifter i vissa frågor.

Transportstyrelsen får alltså meddela föreskrifter inom områden där myndigheten har ett uttryckligt bemyndigande. Föreskrifter är rättsligt bindande regler som ska följas av den som omfattas av regleringen. Myndigheten kan dessutom meddela allmänna råd inom ramen för sitt verksamhetsområde, och för detta krävs inget särskilt bemyndigande.

Allmänna råd är till skillnad från föreskrifter inte bindande utan utgör sådana generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende, se 1 § författningssamlingsförordningen (1976:725). Ett allmänt råd beskriver ett lämpligt tillvägagångssätt eller en möjlig lösning för att uppfylla ett bindande krav i en lag, förordning eller föreskrift. Den som väljer att avvika från ett allmänt råd måste kunna visa att de bindande bestämmelserna ändå uppfylls.

När det gäller trafikregler har Transportstyrelsen endast fått bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter om hastighet. Sådana föreskrifter får även innehålla riktlinjer om hur olika värden får användas. Beträffande bestämmelserna om omkörning i trafikförordningen har Transportstyrelsen inget uttryckligt bemyndigande att meddela föreskrifter som kompletterar eller preciserar reglerna.

3.6 Informationsskyltar

En informationsskylt är en informationsbärare som inte är ett vägmärke, utan någon form av skylt, plakat eller motsvarande. I grunden är det inte tillåtet att sätta upp skyltar eller liknande anordningar med reklam, propaganda eller liknande inom 50 meter från ett vägområde om man inte har tillstånd från länsstyrelsen eller i de övriga fall som nämns i lagen, se 46 § väglagen (1971:948). I samband med att länsstyrelsen utfärdar ett

tillstånd, ska länsstyrelsen höra väghållningsmyndigheten, i många fall är det Trafikverket väghållningsmyndighet.[24]

När det gäller uppsättning utanför ett vägområde, får en tavla, skylt, inskrift eller annan anordning för reklam, propaganda eller liknande inte vara varaktigt uppsatt utomhus utan tillstånd. En tillfällig uppsättning får förekomma, men i högst fyra veckor. Oavsett om anordningen är tillfällig eller ej, får den inte vara uppenbart vanprydande. Se bestämmelserna i sin helhet i 5–10 §§ lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning. Av förordningen (1998:929) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning framgår det att det är länsstyrelsen som får meddela tillstånd enligt 6, 7 och 9 §§ lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning.

Informationsskyltar omfattas även av bygglov, rivningslov och marklov på detaljplanelagt område. Detta framgår av plan- och bygglagen (2010:900) samt plan- och byggförordningen (2011:338). Beslut om bygglov fattas av den kommunala byggnadsnämnden. Utanför detaljplanelagt område krävs tillåtelse från markägaren.

Den som vill sätta upp informationsskyltar behöver också säkerställa att skyltarna uppfyller tillämpliga krav i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 305/2011 av den 9 mars 2011 om fastställande av harmoniserade villkor för saluföring av byggprodukter och om upphävande av rådets direktiv 89/106/EG (Byggproduktförordningen).

3.7 Trafikverkets uppdrag

Trafikverket har sedan 2016 haft i uppdrag att leda samverkan i trafiksäkerhetsarbetet med syfte att uppnå nollvisionen inom vägtrafik-området. I uppdraget ingår även att sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi. (Regeringen, 2016)

Trafikverket har sedan 2019 i uppdrag från regeringen att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. (Regeringen, 2019) Enligt Trafikverkets bedömning ingår det inte i uppdraget och inte heller i deras instruktion att informera om vilka trafikregler som gäller cyklande.

3.8 Väginfrastruktur

Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela tekniska krav för vägar, gator, järnvägar, spårvägar och tunnelbanor. Bemyndigandet enligt plan- och byggförordningen omfattar den fysiska infrastrukturen, inklusive broar,

[24] 6 kap. 5 § vägförordningen (2012:707)

tunnlar samt utrustning och andra anordningar som är kopplade till järnvägar, tunnelbanor, spårvägar, vägar och gator. Föreskrifterna gäller vid nybyggnad, ombyggnad och annan ändring, i enlighet med 8 kap. plan- och bygglagen.

3.8.1 Transportstyrelsens byggregler

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler), omfattar bland annat egenskapskrav med avseende på säkerhet vid användning. Vägars och gång- och cykelbanors utformning ska enligt byggreglerna stödja och bidra till trafikantens förståelse för de regler som gäller på vägen, och för den utmärkning som visar var reglerna gäller. På så sätt får trafikanten vägledning för en effektiv och säker trafik. Vägarna och gång- och cykelbanorna ska utformas så att sannolikheten för att olyckor inträffar är låg, och så att de olyckor som ändå inträffar får begränsade konsekvenser. Till föreskrifterna finns allmänna råd om att vägar med en vägren till höger i färdriktningen bör vara så breda så att vägrenen är minst 0,75 meter bred.

Vidare ska vägar enligt Transportstyrelsens byggregler utformas så att trafikanterna kan upptäcka andra trafikanter eller hinder på vägen, så att de kan anpassa hastigheten och – åtminstone vid barmarksförhållanden – stanna för att undvika en olycka. När vägen utformas bör man ta hänsyn till bland annat siktförhållanden, visuell ledning eller utmärkning och trafikmiljöns komplexitet. Vägar med referenshastighet[25] över 70 kilometer i timmen ska utformas på ett sådant sätt att risken begränsas för plötsliga, kraftiga inbromsningar och oförutsedd köbildning som kan orsaka upphinnandeolyckor (när ett fordon kör in i ett annat fordon bakifrån).

3.8.2 Trafikverkets infrastrukturregelverk

Trafikverkets regelverk *Vägars och gators utformning* (VGU) har i grunden karaktären av ett internt tekniskt regelverk och inte av lag eller förordning. Det är alltså inte en författning i formell mening och inte direkt bindande för allmänheten på samma sätt som exempelvis trafikförordningen eller Transportstyrelsens föreskrifter. För Trafikverkets egna projekt på statliga vägar är VGU i praktiken bindande genom interna styrdokument och genom att reglerna åberopas i upphandlingar och kontrakt.

Av Trafikverkets dokument Krav och grundvärden för vägars och gators utformning framgår vilka bredder och avstånd som väginfrastrukturen i dag utformas efter. I avsnitt 3.4.1 specificeras bland annat utrymmesbehovet i

[25] Referenshastighet - fordonshastighet som ligger till grund för en vägs utformning,
1 kap. 5 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler)

bredd för en cykel (0,75 m), tvåhjulig lastcykel (0,75 m) och trehjulig lastcykel (1,1 m). I avsnitt 3.2.2 specificeras vilket utrymme olika trafikanter ska ha mellan varandra för bland annat omkörning beroende på trafikantslag, referenshastighet och utrymmesklassificering av vägar. I tabellen nedan visas de avstånd som ska finnas mellan cyklist och personbil i rörelse eller lastbil i rörelse. (Trafikverket, 2024)

Tabell 1. Trafikverkets krav för cykelfordon i VGU

Referenshastighet	80 km/tim		60 km/tim		30/40 km/tim		
Utrymmesklass	**A (m)**	**B (m)**	**A (m)**	**B (m)**	**A (m)**	**B (m)**	**C (m)**
Avstånd mellan cyklande och personbil	0,80	0,60	0,50	0,40	0,40	0,20	0,20
Avstånd mellan cyklande och lastbil	1,30	1,00	1,00	0,70	0,70	0,50	0,40

Av avsnitt 12.2.1.3.8 i dokumentet Krav med rådstext från Trafikverket framgår att om en väg har tre körfält varav två i samma riktning ska dubbel heldragen linje eller heldragen linje i kombination med intermittent linje mellan körriktningarna utföras. Där omkörning inte får ske i båda riktningar ska mittlinje utföras som dubbel heldragen mittlinje. Understiger frisiktsvärden det värde som framgår i Tabell 2 (kolumn Frisikt, se nedan) ska heldragen mittlinje markeras. Om körbanans bredd är mindre än 6,5 meter ska varningslinje utföras istället för dubbel heldragen linje. Det framgår också att understiger sträckan mellan två heldragna linjer vissa angivna värden ska linjerna sammanbindas. (Trafikverket, 2024b)

Tabell 2. Trafikverkets krav i VGU för frisikt

Tillåten hastighet (km/h)	Frisikt (m)	Grundvärde (m)
60	200	100
70	250	125
80	300	150
90	350	200
100	400	250

Av avsnitt 4.5.6.2 i dokumentet Bygg om eller bygg nytt från Trafikverket framgår att det inom Trafikverket pågår ett utvecklingsprojekt för säkrare framkomlighet på vanliga tvåfältsvägar med bredd under 12 meter. En av utformningarna som provas är räfflad mittlinje med en ny målningsstrategi, som innebär att en heldragen mittlinje målas där sikten inte uppfyller kraven på omkörningsbar längd. För vägar med 9–12 meters bredd kan både räfflad heldragen mittlinje och mitträcke väljas, men för vägar med 6,7–9 meters

bredd är räfflad heldragen mittlinje den enda möjligheten. (Trafikverket, 2021)

Av avsnitt 4.5.15.5 i dokument Bygg om eller bygg nytt framgår också att omkörningsförbud genom föreskrifter om förbud mot omkörning eller i form av heldragen mittlinje på ett par hundra meter inte kan påstås medföra några effekter på restiden för tvåfältsvägar. För längre sträckor av minst 500 meter som är förenade med omkörningsförbud eller dubbel spärrlinje kan effekterna på framkomlighet med de 1+1 vägar. (Trafikverket, 2021)

3.9 Krav på automatiserade fordon

Texten i avsnittet är en sammanfattning och översatt från följande dokument, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2026/3

3.9.1 Typgodkännande inom UNECE WP.29

FN:s typgodkännande för automatiserade fordon utvecklas inom UNECE[26] WP.29[27] och bygger på funktionskrav, scenariobaserad testning och ett dokumenterat säkerhetsfall. Detta kompletteras av särskilda regelverk för automatiserad körning som ställer krav på hur ett ADS-system (*automated driving system*, automatiserat körsystem) ska uppträda i trafik. Här kopplas också trafikregler, tekniska krav och scenarier samman med konkreta trafiksituationer för att säkerställa att ADS-systemen kan hantera verkliga trafikförhållanden på ett säkert sätt.

Ett exempel är ett förväntat trafikscenario där ett automatiserat fordon kör i samma körfält som en cykel. Fordonet kör i 30–50 kilometer i timmen medan den cyklande färdas i samma riktning i 10–20 kilometer i timmen och befinner sig nära körfältets kant. Situationen analyseras utifrån flera nivåer, där både trafikregler och tekniska krav integreras i ADS-systemets beteende.

3.9.2 Trafikreglerna och ADS-systemet

Trafikreglerna utgör en central del av bedömningen. I exemplet omkörning av cykel ska ADS-systemet hålla ett avstånd i sidled till cykeln på cirka 1,5 meter i tätort och cirka 2 meter utanför tätort. Samtidigt gäller alltid de nationella trafikreglerna i det land där fordonet används, så om ett ADS-system används i Sverige är det svenska trafikregler som gäller för ADS-systemets beteende inom den avsedda driftsmiljön (ODD).

[26] UNECE – The United Nations Economic Commission for Europe
[27] WP29 – World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations

3.9.3 Systemkrav och beteendemässiga kompetenser

På systemnivå ställs krav på att ADS-system ska kunna anpassa körningen efter säkerhetsrisker, följa tillämpliga trafikregler, undvika onödig störning av trafikflödet och interagera säkert med andra trafikanter. För att uppfylla dessa krav måste systemet utveckla vissa beteendemässiga kompetenser. Det handlar bland annat om att kunna genomföra säkra omkörningar av cyklar med korrekt avstånd till cykeln, bedöma omkörningar i relation till körfältslinjer, vid behov tillfälligt använda motsatt körfält, använda blinkers vid sidoförflyttning och anpassa den relativa hastigheten så att hastighetsskillnaden vid omkörning inte blir för stor.

3.9.4 Scenariobaserad testning

Dessa kompetenser verifieras genom scenariobaserad testning. I test-scenariot kör den cyklande nära körfältets kant medan fordonet med ADS-systemet närmar sig bakifrån. Systemet ska då initiera en säker omkörning med tillräckligt avstånd i sidled, vid behov korsa mittlinjen, aktivera blinkers vid körfältsförflyttning samt säkerställa att säkerhetsavståndet hålls under hela passagen.

3.9.5 Trafikreglerna kombineras med systemkrav och scenarion

Det centrala i metoden är att trafikregler inte enbart betraktas som juridiska krav utan också som en del av den beteendemässiga kompetens som ADS-systemet måste kunna uppvisa. Eftersom trafikregler inte alltid är tillräckligt detaljerade för alla situationer kombineras de med tekniska säkerhetskrav och analys baserad på trafikscenarier. Trafikreglerna anger grundkraven, exempelvis avstånd i sidled vid omkörning av cykel, medan de tekniska kraven på det ADS-systemet definierar hur systemet ska uppnå säker funktion. Scenariobaserad testning används därefter för att verifiera att systemet klarar variationer och komplexitet i verklig trafik.

3.9.6 Nationella trafikregler avgör hur fordonen får användas

Trots denna internationella tekniska harmonisering kvarstår principen att det alltid är nationell trafiklagstiftning som styr hur fordon får framföras i faktisk trafik. Ett typgodkännande enligt UNECE:s reglementen säkerställer att fordonet är tekniskt säkert inom sin planerade driftsmiljö (ODD), men det ersätter inte efterlevnad av nationella trafikregler. I praktiken innebär detta att UNECE:s reglemente styr fordonets konstruktion och funktion medan de nationella trafikreglerna styr hur fordonet får användas på vägarna.

Sammanfattningsvis skapar UNECE en gemensam teknisk säkerhetsstandard för automatiserade fordon genom att kombinera juridiska krav, tekniska säkerhetskrav och verifiering baserat på scenarier. Samtidigt

är det fortfarande nationella trafikregler som ytterst avgör hur ADS-system får användas i verklig trafik. Moderna automatiserade körsystem (ADS) utvecklas för att kunna agera som kompetenta och aktsamma förare och anpassa körningen kontinuerligt efter trafiksituation, hastighet och omgivande förhållanden. En internationellt harmoniserad trafikregel är inte nödvändig ur teknisk synpunkt, eftersom ADS kan anpassa sitt beteende efter de trafikregler som gäller i det land där fordonet framförs. ADS förväntas kunna genomföra säkra och förutsägbara omkörningar oavsett om regleringen bygger på ett fast avståndsmått eller ett mer generellt krav på betryggande avstånd. ADS bedöms därmed inte vara den drivande faktorn bakom behovet av en minimiavståndsregel.

4 Aktuell forskning – en litteraturstudie

Syftet med litteratursammanställningen i detta kapitel är att ge en bild av vad forskningslitteraturen säger om effekterna, i olika länder, av olika rättsliga krav på exempelvis ett minimiavstånd när motorfordon kör om cyklar. För att kunna analysera och beskriva situationen med omkörning av cyklar och kunna undersöka området ordentligt, behöver man kartlägga och även kvantifiera trafiksäkerhetsproblemet för cyklande.

4.1 Metod

Vi har gjort en litteratursökning i de vetenskapliga tidskrifter som är tillgängliga för Transportstyrelsen. Vetenskapliga artiklar som kräver förskottsbetalningar ingår inte i analysen.

4.1.1 Databaser

Vi sökte i följande databaser:

- Science Direct
- PubMed.

Vi sökte på fraserna

- “passing distance laws for cyclist”
- “1.5 m metre distance bicycle”
- “bicycle passing distances”.

Sökningen gav träff på 29 vetenskapligt publicerade artiklar. Analyserna bygger på dessa artiklar, se referenslistan längst bak i denna rapport. En bedömning av relevans för rapportens syfte gjordes. Endast publicerade vetenskapliga artiklar ingår i analysen.

4.1.2 Centrala teman

För att strukturera de vetenskapliga artiklarnas fokus och resultat har vi delat in dem i fem teman:

1 Effekter eller utvärderingar av lagstiftning
2 Utvärderingar av regelefterlevnad.
3 Kvantifiering av omkörningsbeteende (vid omkörning, t.ex. avstånd)
4 Effekter av infrastruktur
5 Olyckor

4.2 Resultat

4.2.1 Effekter eller utvärderingar av lagstiftning

Feizi et al. (2021) genomförde en observationsstudie i stadsmiljöer i USA, där det finns olika regler för omkörningsavstånd: 3 fot (cirka 0,9 meter), 5 fot (cirka 1,5 meter) eller ingen regel alls. Där det fanns fasta avståndsregler för omkörning svarade 70 % av de tillfrågade förarna att de inte kände till detta. Det rörde sig om relativt breda vägar, med cykelfält eller vägren på cirka 1,5 meter. Det genomsnittliga omkörningsavståndet var 5,95 fot (cirka 1,8 meter). Sämst avståndshållning mellan bil och cykel vid omkörning var i genomsnitt 5,62 fot (1,7 meter), och det var på vägar med delad trafik och så kallade ”sharrows”[28].

Lamb et al. (2020) testade och utvärderade ett fast omkörningsavstånd med funktionsbaserad lagstiftning liknande betryggande avstånd som finns i Sverige idag. Lamb et al. använde signaldetektionsteori för att utvärdera detta. Studien genomfördes i Skottland, med trafikpolis och 65 studiedeltagare. Författarnas bedömning var att en funktionsbaserad lagstiftning är att föredra ur effektivitetsperspektiv och polisiärt perspektiv, jämfört med fasta avstånd. Dessutom bedömde författarna att det fanns en risk för nettoförluster för cyklisternas säkerhet vid ett rättsligt krav på ett fast avstånd eftersom det blir svårare att lagföra bilister jämfört med en polisiär bedömning på ett betryggande avståndet.

Schramm et al. (2016) genomförde en utvärdering av Queenslands minimiavståndsregel för omkörning av cyklande. I Queensland gällde ett minimiavstånd på 1 meter vid omkörningar av cyklande på vägar med en hastighetsgräns på högst 60 kilometer i timmen. På vägar med en hastighetsgräns över 60 kilometer i timmen var minimiavståndet 1,5 meter. Undersökningen omfattade:

[28] Sharrows - Vägmarkeringar som visar var cyklande rekommenderas placera sig på vägen eller att flera trafikanter ska dela på körbanan.

- korrespondenser mellan allmänheten och delstatsmyndigheten
- intervjuer med delstatens poliser
- en webbaserad enkät som trafikanter fick svara på
- en observationsstudie
- en analys av olyckor och regelefterlevnad.

Korrespondenserna mellan allmänheten och delstatsmyndigheten visade att de flesta var missnöjda med den nya regleringen. Under de arton månaderna som underlaget samlades in var det endast hälften som förstod regleringen korrekt.

Intervjuerna med delstatspoliser visade att polisens rättsliga uppföljning och prioritering av den nya regleringen var begränsad. Man hänvisade till svårigheter med bevis som kunde hålla i rätten.

Schramm et al. redovisade även resultaten från två enkätundersökningar, dels en som gjordes med cyklister (3 013 cyklister), dels en som gjordes med personbilsförare (4 332 förare). Enkätundersökningarna visade att en stor del av respondenterna (cyklister och bilister) kände till minimiavståndsreglerna. Men samtidigt var det en stor andel som inte kände till att det – efter att tidigare ha varit förbjudet – nu återigen var tillåtet att med bil korsa en heldragen mittlinje vid omkörning av cyklande, om det kunde ske på ett säkert sätt.

Cirka 80 % av cyklisterna och 50 % av bilisterna ansåg att polisen kontrollerade efterlevnaden av den nya regleringen ganska sällan eller väldigt sällan. Detta stämmer även med polisens egna redovisningar.

4.2.2 Utvärderingar av regelefterlevnad

I samband med ny lagstiftning – med tillhörande informationskampanj – om minimiomkörning vid omkörning av cyklande utförde Sinclair och Nolan (2026) en observationsstudie med före- och eftermätningar på vägar i den australiensiska delstaten Western Australia. I Western Australia är minimiavståndet när motorfordon kör om cyklande 1 meter på vägar med en hastighetsgräns på högst 60 kilometer i timmen, och 1,5 meter på vägar med en hastighetsgräns över 60 kilometer i timmen.

Sinclair och Nolan mätte avståndet mellan 70 stycken cyklande och motorfordon med kameror. När de nya reglerna tillämpades och informationskampanjen hade genomförts visade sig följande:

- De fem procent av förarna (95-procentilen) som körde närmast om cyklande på vägar med högst 60 kilometer i timmen ökade avståndet till de cyklande med endast 10 centimeter jämfört med innan lagstiftningen.
- På vägar med högre hastighetsgränser än 70 km/h, saknades en effekt helt i denna grupp.

- Det genomsnittliga avståndet mellan passerande motorfordon och cyklande var oförändrat på vägar med en hastighet med högst 60 kilometer i timmen; på vägar med högre hastighetsgräns än 60 kilometer i timmen var avståndet 165 centimeter, att jämföra med 179 centimeter innan reglerna trädde i kraft. Analyserna var justerade för olika vägtyper och bredd.

I observationsstudien från Queensland i Australien som ingick i sammanställningen av Schramm et al. (2016) försökte man, i den mån det var möjligt, göra före- och eftermätningar, dels av efterlevnaden, dels av omkörningsavstånden:

- Efterlevnad: på vägar med högst 60 kilometer i timmen var det cirka 12 % som inte följde de nya omkörningsreglerna; på vägar med högre hastighetsgräns än 60 kilometer i timmen var motsvarande siffra 21 %.
- Omkörningsavstånd: före- och eftermätningar av omkörningsavstånd i sidled fanns bara för ett av de sex observationsområdena (på grund av bland annat infrastrukturändringar) men resultaten visade ingen tydlig skillnad. Medianavståndet var över 2 meter.

Debnath et al. (2018) studerade faktorer som påverkade efterlevnaden av minimiavståndsregler för omkörning av cyklande i Queensland i Australien. Författarna fann i sin observationsstudie att regelefterlevnaden var sämst på vägar med högre hastighetsgränser (70–80 kilometer i timmen) och lägre hastighetsgränser (40 kilometer i timmen), i jämförelse med vägar med 60 kilometer i timmen. Författarnas slutsatser var att om man vill öka de cyklandes säkerhet vid exempelvis omkörningar, är det lämpligare att fokusera på faktorer som väginfrastruktur.

Mackenzie och Ponte (2024) genomförde en observationsstudie på cirka ett år i Adelaide i Australien. Syftet med studien var främst att verifiera och utveckla den metod som tillämpades. I studien ingick 58 cyklister som samlade naturalistiska[29] data från cykling i stadstrafik. I delstaten South Australia är avståndet för omkörning minst 1,0 meter på vägar med en hastighetsgräns på högst 60 kilometer i timmen och 1,5 meter på övriga vägar. Det genomsnittliga avståndet vid omkörning på vägar med högst 60 kilometer i timmen var 1,85 meter varav 3,8 % var olagliga omkörningar (mindre än 1,0 meter). Det genomsnittliga avståndet vid omkörning på vägar med en högsta tillåtna hastighet över 60 kilometer i timmen var 1,97 meter varav 8,2 % var olagliga (mindre än 1,5 meter) omkörningar.

[29] En naturalistisk metod för datainsamling är en undersökningsmetod som används inom bl.a. beteende- och samhällsvetenskaper. Metodiken innebär att man väljer att studera ett visst fenomen under de naturliga omständigheter där det inträffar i stället för att observera det under mer kontrollerade betingelser, t.ex. i ett laboratorium.

Haworth et al. (2018a) genomförde en webbenkätundersökning i Queensland, Australien (3 769 stycken deltagare). Enkäten skickades ut ett år efter den nya lagstiftningen om minimiavstånd vid omkörning av cyklande. Den självrapporterade regelefterlevnaden var låg. Cirka en tredjedel ansåg själva att de inte följde lagen. Deltagarna upplevde att det var svårt att bedöma avstånd i sidled.

Rubie et al. (2023) genomförde en webbaserad enkätundersökning med videoinspelningar. Figur 11 illustrerar hur Rubie et al. visade det avstånd mellan en cyklande och en personbil som skulle ligga till grund för deltagarens (alltså bilförarens) bedömningar. Cyklisten cyklar alltså längst till vänster på vägrenen, precis vid vägmarkeringen intill körbanan. Det är oklart varför författarna valt den här placeringen och vilka effekter det har på respondenternas svar och attityd, jämfört med om cyklisten hade befunnit sig i mitten av vägrenen eller längst till höger.



Figur 11: Fotot har vänts för att motsvara högertrafik och kommer från figur 1 i Rubie et al. (2023). Fotot återges med författarnas tillstånd. Foto: Rubie, E., Haworth, N. & Yamamoto, N.

Rubie et al. sammanfattar att deltagarnas upplevelse av riskerna för cyklisten vid omkörning inte berodde på deltagarnas attityder till cyklande. Författarna menar att det snarare var avståndet (upplevt och verkligt) och trafikförhållandena som påverkade deltagarnas upplevelse av risk för cyklande. Fordonens hastighet påverkade också upplevelsen av risk.

Love et al. (2012) genomförde en fältstudie med fem cyklister som samlade data. Syftet var att utvärdera effekten av lagstiftning om minimiavstånd vid omkörning på 0,9 meter vid omkörning av cyklande i delstaten Maryland i

USA. I ”vanliga” körfält genomfördes 17 % av omkörningarna med ett mindre avstånd än 0,9 meter. I körfält med ”sharrows”[28] genomfördes 23 % av omkörningarna mindre avstånd än 0,9 meter.

Fruhen et al. (2021) studerade personbilsförarens attityder till och beteende gentemot cyklande efter en lagändring (fast avstånd vid omkörning) i Western Australia. Det var en enkätstudie med mätningar före (302 deltagare) och efter (426 deltagare). lagändringen Författarna rapporterade att fastän lagändringen inte fick fler att börja cykla mellan åren 2016 och 2020, så fanns det en självrapporterad ökning av aggressivt beteende och negativa attityder till cyklandet efter lagändringen.

4.2.3 Kvantifiering av omkörningsbeteende

Rasch et al. (2023) och Rasch (2023) har skapat en datamodell med en Bayesiansk multivariat ansats. En Bayesiansk modell tolkar olika sannolikheter, som uttrycks som olika grader av trovärdighet, att en viss händelse kan uppstå i teorin. Informationen till modellen samlades in genom sensorer på fordonen och information om siktlinjer bland annat. Modellen antydde att när en förares siktlinje minskade så reducerades avståndet mellan fordonet och cykel vid omkörningen. En liknande men starkare effekt uppstod när föraren fick mötande. Rasch et al (2023) och Rasch (2023) var metodologiskt inriktade studier.

Beck et al. (2021) genomförde en observationsstudie i delstaten Victoria, Australien. Deltagarna cyklade och hade en knapp som de skulle trycka på om de upplevde att omkörningen var för nära. Vid 1,2 % av omkörningarna tryckte någon av de 60 deltagarna på knappen. Vid 10,4 % av alla omkörningar var avståndet mellan bilen och den cyklande mindre än 1,0 meter från deltagarna. Samtliga omkörningar med ett avstånd på mindre än 1,0 meter upplevdes alltså inte vara ”oroande”, eftersom deltagarna inte tryckte på knappen under cirka 9 % av dessa omkörningar.

Walker et al. (2014) har i en fältstudie låtit en cyklist klä sig på olika sätt som byggde på sju olika stereotyper av cyklister. En typisk pendlare, en vardagsklädd, en varselklädd, en sportcyklist, en nybörjare, en med kläder med trycket ”polis/videoinspelning pågår” på, och en utstyrsel som liknade en polis men på vilken det stod ”polite” istället för polis. Endast utstyrseln ”polis/videoinspelning pågår” hade en signifikant effekt på omkörningsavstånd.

I en studie av Kircher och Lindman (2024) undersöktes sportcyklisters upplevelser av bland annat omkörningar på vägar utanför tättbebyggt områden i Sverige. Undersökningen gjordes genom enkäter. Studien rapporterar statistiskt signifikanta strategier eller beteenden hos respondenterna (alltså sportcyklisterna) vid omkörningar. Dessa var att

cykla i mitten på körfältet eller att cykla flera i bredd. Inget av dessa beteenden är tillåtna i Sverige. Andra strategier vid omkörningar som anges av respondenterna i Kircher och Lindmans (2024) studie är bland annat att cykla så långt till höger som möjligt, cykla efter varandra, bära av varselkläder, samt att undvika vägar med högre hastighetsgränser och mycket fordonstrafik. Det framgår inte om respondenterna eller författarna av studien var medvetna om trafikreglerna när dessa beteenden beskrevs som strategier. I viss utsträckning rör det sig till och med om lagkrav på cyklande på allmänna vägar.

Haworth et al. (2018b) undersökte omkörningsbeteende i Queensland i Australien utifrån cyklistens kön och klädstil. Vid analysen av 1113 videoinspelade omkörningstillfällen (865 män och 248 kvinnor), inspelade efter införandet av en regional lagstiftning om ett minsta avstånd vid omkörning av cyklande, kunde författarna inte finna någon skillnad mellan könen. Avståndet till de cyklande vid omkörning påverkades däremot av den cyklandes klädsel. Större avstånd lämnades till cyklande med vardagskläder, jämfört med till cyklister i lycra (kläder i sportig stil) som fick de kortaste avstånden.

Kircher et al. (2025) genomförde en testbanestudie i ett tält på 700 meter, där tunga lastbilar med en längd på upp till 34,5 meter körde om stillastående cyklande som ”åkte” på så kallade cykelrullar. Testerna utfördes med olika sidledsavstånd (1, 1,5 och 2 meter) och olika hastigheter (50, respektive 80 kilometer i timmen). De cyklande skulle skatta sin nivå av obehag vid omkörningen. Kircher et al. hade 23 erfarna sportcyklister som deltagare. Den högsta obehagsnivån orsakades av det minsta avståndet i sidled och den högsta fordonshastigheten.

4.2.4 Effekter av infrastruktur

Nolan et al. (2021) har gjort en observationsstudie på vägar i Australien, där cyklister (162 deltagare) utrustades med avståndsmätare och kameror. Motorfordonsförare lämnade större utrymme på vägar med cykelfält (i genomsnitt 1,7 meter) än till cyklande på vägar utan cykelfält (i genomsnitt 1,68 meter). Avståndet var störst på vägar med ett spärrområde mellan cykelfältet och körbanan (i genomsnitt 2,07 meter) eller med ett fysiskt skydd emellan (i genomsnitt 2,18 meter).

Kay et al. (2014) genomförde en fältstudie längs en landsväg (3,4 meter bred) med vägren med heldragen linjemarkering på 1,2 meters avstånd från gräskanten. Genom studien kunde man se att omkörningsavståndet till cyklande inte förändrades när en skylt med ”Share the road” sattes upp. Däremot sjönk medelhastigheten på sträckan med 4 kilometer i timmen. Avståndslagstiftning fanns inte då studien genomfördes. Andra faktorer, utöver lagstiftning och skylten ”Share the road,” såsom fordonstyp,

cyklistens placering på vägren och förekomsten av mötande trafik påverkade dock både fordonens placering i sidled och hastighet vid omkörning. Studien visade också på tre olika placeringar cyklisterna kunde ha på vägen:

1 i mitten på vägrenen,
2 så långt till vänster som möjligt på vägrenen
3 vid körbanans högra kant.

Shackel och Parkin (2014) utredde effekter av olika vägbredd och vägmarkeringar av cykelfält, hastighetsgränser (30 och 50 kilometer i timmen), samt olika fordonstyper, fordonskolonn och mötande trafik i Liverpool. Författarnas slutsatser var att i blandad trafik gynnades cyklister av ett bredare cykelfält, lägre hastighetsgränser och borttagande av vägens mittlinje.

Feng et al. (2018) analyserade data från en stor naturalistisk körstudie[30] i Michigan i USA vars huvudsakliga syfte var att studera så kallade uppkopplade fordonsteknologier. Av underlaget framgick även information om förardistraktion. I cirka 8 % av omkörningar av var fordonsföraren distraherad i längre än fem sekunder. Ur den Michigan-cyklisternas perspektiv innebär det att var trettonde gång man blir omkörd av ett motorfordon, kan föraren vara distraherad i längre än fem sekunder. Andra slutsatser var att cykelfält eller asfalterade vägrenar var förknippade med mindre avstånd till cyklister och färre motorfordon som lämnade sina körfält (för att ger plats åt de cyklande).

Frings et al. (2014) studerade cykelfälts effekt på cyklandes upplevelse av risker i trafiken, och hur eller var de lägger sin visuella (ögonrörelser) uppmärksamhet. Ganska okontroversiellt visade studien att majoriteten av cyklisternas visuella uppmärksamhet läggs på sidan av det motorfordon som befinner sig närmast cyklisten. Detsamma bedömde cyklisterna utgjorde störst risk för dem. Förekomsten av cykelfält ledde inte till att cyklisternas visuella uppmärksamhet förändrades. Däremot uppfattade de att risken med förbipasserande motorfordon som lägre.

Beck et al. (2019) genomförde en observationsstudie på vägar i delstaten Victoria i Australien, med fokus på att mäta avståndet som motorfordonsförare håller vid omkörning av cyklande. Sextio cyklister genomförde över 422 resor, vilka inkluderade18 527 omkörningshändelser. Vid datainsamlingen verkar inte delstaten Victoria har haft lagstiftning för minimiavstånd. Beck et al. mätte ett medianavstånd på 1,73 meter mellan

[30] En naturalistisk metod för datainsamling är en undersökningsmetod som används inom bl.a. beteende- och samhällsvetenskaper. Metodiken innebär att man väljer att studera ett visst fenomen under de naturliga omständigheter där det inträffar i stället för att observera det under mer kontrollerade betingelser, t.ex. i ett laboratorium.

cyklande och motorfordon. 5,9 % av omkörningarna skedde på ett avstånd under 1 meter. Jämfört med ”vanliga” personbilar höll förare av SUV-bilar 15 centimeter mindre avstånd. Bussförare höll ett ännu mindre avstånd, 28 centimeter närmare än ”vanliga” personbilar. Beck et al. fann också att cykelfält och gatuparkeringar reducerade avståndet till cyklande vid omkörningar.

Mackenzie et al. (2021) studerade i Canberra i Australien hur omkörningsavstånden påverkades av vägmiljön, motorfordonen och hastighetsgränserna. Studien var en observationsstudie (med regressionsanalyser) med 23 cyklande deltagare som gjorde 465 resor. På de vägar med högre hastighet (högsta tillåta hastighet över 60 kilometer i timmen) var andelen som inte följde lagen om avstånd vid omkörning 12,3 %. På vägarna med lägre hastigheter (högsta tillåta hastighet högst 60 kilometer i timmen) var motsvarande andel 2,8%. Studieresultaten var blandade, men generellt var omkörningsavstånden mellan motorfordon och cyklande större på vägar med lägre klassificering samt på motorvägar. De hade sex olika vägklassificeringar från den högsta som var motorväg, till huvudvägnät, primärvägnät, sekundärt vägnät, tertialvägnät, bostadsområden och enskilda vägar.

Haworth (2024) har studerat ytterligare utvärderingsdata från tidigare nämnda tvååriga försöksverksamhet för minimiomkörningsavstånd i Queensland i Australien. Videoobservationer från 2 000 omkörningar som analyserades. En slutsats var att det var mer effektivt att ändra infrastrukturen för att göra den säkrare för cyklande, än det var att ändra förares attityder till cyklande.

4.2.5 Olyckor

Haworth (2024) har studerat ytterligare utvärderingsdata från den tvååriga försöksverksamheten för minimiomkörningsavstånd i Queensland i Australien. Haworth (2024) kunde inte svara på forskningsfrågan om minimiomkörningsregeln i Queensland hade reducerat antalet olyckor vid omkörning av cyklande. Detta berodde delvis på bristen på detaljerade olycksutredningar i Queensland, i vilka också omständigheter och olycksorsaker vanligen undersöks.

Schramm et al. (2016) analyserade antalet omkomna i trafiken i delstaten Queensland och rapporterade en minskning dels av antalet omkomna cyklister, men också en generell minskning av antalet omkomna trafikanter i delstaten. I delstatens olycksstatistik för cyklande kan man dock inte urskilja olika olyckstyper (utan endast alla aggregerade). Därmed kan man heller inte ge information om minimiavståndsregleringen haft effekt eller inte på de cyklandes trafiksäkerhet.

4.3 Slutsatser

Transportstyrelsen har en begränsad tillgång till vetenskapliga tidskrifter och därmed en begränsad möjlighet att införskaffa ett heltäckande underlag på cykelforskning som är relevant för denna rapport. Inom avgränsningen för denna rapport har 25 vetenskapliga artiklar granskats vidare. Fem områden har ringats in och tolkats. Områdena är

1 effekter av lagstiftning om trafiksäkerhet
2 utvärderingar av regelefterlevnad
3 kartläggningar av omkörningsbeteende i regioner med specifika regler för omkörning av cyklar
4 hur infrastrukturutformningen påverkar omkörningar av cyklar
5 olycksstatistik för cykelomkörningsolyckor.

Värt att notera är att flera av de 25 studier som presenteras i den här rapporten är analyser av effekter av och omständigheter kring införandet av en minimiavståndsregel i Australien.

Effekter av lagstiftning och regelefterlevnad?

Man kan konstatera två huvudsakliga resultat från olika studier. Dels att effekten av lagstiftningen om ett minimiomkörningsavstånd saknar betydelse för cyklande mätt i objektiva data. Dels att mätningar både före och efter lagstiftning tyder på en redan nu god avståndshållning på cirka 1,7 meter i genomsnitt enligt vissa studier, och upp emot 2 meter enligt andra (Sinclair & Nolan, 2026; Mackenzie & Ponte, 2024; och Schramm et al., 2016).

Lamb et al. (2020) föreslår funktionsbaserad lagstiftning, och inte ett fast avstånd för omkörning av cyklande. Förslaget baseras på effektivitets- och polisiära perspektiv. Underlaget från delstatspoliser i Australien tyder på liknande nackdelar med fasta avstånd, där polisen hänvisar till svårigheter att få fram bevis som håller i rätten (Schramm et al., 2016). Ett annat problem, som uppstod i Australien, var svårigheter för allmänheten att förstå de nya regelverken (Schramm et al., 2016). Många trafikanter, både bilister och cyklister, var av olika orsaker missnöjda med den nya regleringen.

Är det ett trafiksäkerhetsproblem?

I vissa delar av Australien och i Sverige finns inget uttalat trafiksäkerhetsproblem i form av dödsolyckor i samband med omkörning. Det är istället andra typer av cykelolyckor, som singelcykelolyckor och korsningsolyckor, som sticker ut.

Effekter av infrastruktur?

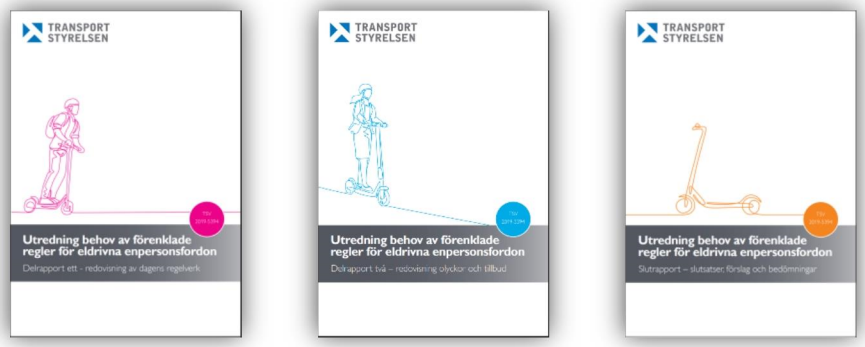
Forskningsresultaten som rör effekter på omkörningsavstånden på grund av förändrad infrastruktur är väldigt varierande. Generellt ser man dock att de cyklande är betjänta av bland annat bredare cykelfält, lägre hastighetsgränser och egen infrastruktur.

5 Tidigare uppdrag

Nedan redovisas rapporter som Transportstyrelsen har tagit fram och som är närliggande till det uppdrag som redovisas i detta uppdrag.

5.1 Förenkla regler för eldrivna enpersonsfordon

Den 3 oktober 2019 fick Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva regelverket för eldrivna enpersonsfordon. Delrapport 1 redovisades den 1 juni 2020, delrapport två redovisades den 17 november 2020 och slutrapporten redovisades den 2 juli 2021. (Transportstyrelsen, 2020, Transportstyrelsen, 2020b, Transportstyrelsen 2021)



Figur 12. Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon.

Den första rapporten omfattade en redovisning av bestämmelser som omfattade vilken fordonstyp ett eldrivet enpersonsfordon kan vara, hur de olika fordonstyperna är definierade, hur fordonstyperna ska användas i trafik, hur fordonstyperna ska parkeras samt vilka andra bestämmelser som kan tillämpas för att till exempel reglera hur uthyrning och nyttjande av allmän plats av näringsidkare kan regleras eller hur flyttande av fordon kan tillämpas. (Transportstyrelsen, 2020)

Den andra rapporten omfattade en redovisning av vilka arbeten som dittills gjorts för att öka säkerheten för cyklande, redovisning av en användarstudie med olyckor och tillbud vid användning av trampcyklar, elcyklar och elsparkcyklar, samt en olycksfallsstudie med underlag från Transportstyrelsens olycksdatabas (STRADA). Redovisningen omfattade

även en omvärldsstudie över hur försäljningen av eldrivna enpersonsfordon förändrats i Sverige och över hur användning och försäljning har förändrats i andra länder. (Transportstyrelsen, 2020b)

I den tredje och sista rapporten redovisades myndighetens slutsatser från uppdraget och även förslag och bedömningar i form av regeländringar. Vi föreslog bland annat att effektgränsen på 250 watt bör tas bort och att en viktbegränsning på fordonet införas. Vi föreslog även att eldrivna fordon utan tramp- och vevanordning, som är att anse som cykel, inte ska få framföras på gångbana. Undantaget är om fordonet är avsett för och användas av personer med fysisk funktionsnedsättning. Transportstyrelsen konstaterade även att det fanns ett behov av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel. Mer information riktad till användare skulle öka kunskapen om hur fordonen används säkert, vilket i sin tur förhoppningsvis skulle öka hjälmanvändning och nykter cykling, samt motverka trafikolyckor. Informationsinsatserna skulle också öka kunnandet om fordon- och trafikregler. (Transportstyrelsen, 2021)

I rapporten framgår att Trafikverket inte ansåg att det inom ramen för deras uppdrag eller instruktion ingår att informera om vilka trafikregler som ska tillämpas av cyklande. Det fastslogs att inte heller Transportstyrelsen har fått motsvarande instruktion att informera trafikanter om de trafikregler som finns och som de omfattas av. I rapporten slog vi däremot fast att det finns ett informations- och kunskapsbehov hos medborgare – att känna till hur trafikregler för cyklande ser ut eller ska tillämpas. (Transportstyrelsen, 2021)

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

Regeringen gav i oktober 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Myndigheten redovisade uppdraget i två delar. Den första rapporten (Transportstyrelsen, 2022b) redovisades i maj 2022 och den andra (Transportstyrelsen, 2022c) i oktober 2022.



Figur 13. Analys av regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka.

I den första rapporten ingick regleringar som handlade om enkelriktat, omkörning av cykel samt cykling i bredd. I det andra uppdraget ingick regleringar som handlade om att cykla mot röd signal vid högersväng, allgrönt[31] för cyklande och översyn av andra ändringar. I uppdraget ingick att analysera och vid behov lämna förslag på 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). Transportstyrelsen gjorde bland annat följande bedömningar till förslagen om olika omkörningsavstånd för olika vägtyper och om att cyklande aldrig får köras om av motorfordon inom samma körfält.

Vi ansåg det inte lämpligt att ha olika regler beroende på typ av väg då vi bedömde att trafikanterna inte får tillräckliga förutsättningar att kunna uppfatta och förstå vilken typ av väg det är. Trafikförordningen innehåller generellt motsvarande trafikregler för cykel och moped klass II och numera kan vissa mopeder utseendemässigt likna cyklar och därmed ansågs det inte lämpligt att i det här fallet ha olika reglerna vid omkörning av dessa fordonsslag.

6 Statistik

I kommande kapitel presenteras den statistik som har tagits fram inom ramen för uppdraget. Under metodavsnitt 6.1 beskrivs hur skade- och dödsolyckor kan identifieras i olycksregistret Strada. Tillvägagångssätten för att identifiera skadeolyckor respektive dödsolyckor där motorfordon kört

[31] Samtliga trafikanter med ett fordonsslag får under en kort tid grön signalbild i samband med att de ska köra in i en signalreglerad korsning, detta gäller alla från alla riktningar i korsningen samtidigt.

om cykel är delvis olika. Därför redovisas resultaten även uppdelat på just skadeolyckor (6.2.1) och dödsolyckor (6.2.2). I avsnittet 6.3 presenteras samlade slutsatser för både skade- och dödsolyckor.

6.1 Metod

6.1.1 Skadeolyckor

Statistik om trafikolyckor hämtas från olycksregistret Strada[32]. Statistiken innefattar trafikolyckor med personskada som polis eller sjukvård rapporterat. Strada innehåller alltså inte trafikolyckor där ingen person skadas och inte heller incidenter som nästan ledde fram till en allvarlig olycka, även om incidenten rapporterats till polis.

För varje olycka i Strada rapporteras information om vilka trafikelement som varit delaktiga i olyckan, hur allvarlig olyckan var, en beskrivning av olycksförloppet och en mängd andra parametrar som rör omständigheterna kring olyckan. Hur allvarlig olyckan är benämns som olyckans svårhetsgrad i Strada. Svårighetsgraden avgörs av hur skadad den mest skadade personen i olyckan blivit. Om sjukvården rapporterat olyckan ges detaljerad information om personens skador och hur allvarliga dessa är. Om endast polisen rapporterat olyckan görs en bedömning av skadorna på olycksplatsen. Polisen tenderar att sätta en högre svårhetsgrad på olyckan än vad sjukvården gör.

I Strada beskrivs olyckans händelseförlopp utan att ta hänsyn till om någon trafikant varit vållande till att olyckan uppstod. Det går till exempel inte välja ut kollisioner mellan cykel och motorfordon där motorfordonet körts vårdslöst, eller vice versa. Det kan framgå av beskrivningen av olyckan vem som varit vållande, men det går inte att göra selektioner i stora mängder olycksdata.

Om en personbil kör om en lastbil och de båda motorfordonen kolliderar i samband med omkörningen kommer olyckan i Strada klassas som en omkörningsolycka med olyckstyp O. Någon sådan klassificering finns inte för olyckor där personbil (eller annat motorfordon) kör om en cykel och kollision uppstår. Olyckstypen blir Cc i alla olyckor där motorfordon och cykel krockat, oavsett hur krocken gått till. Det finns därför inget entydigt och enkelt sätt att välja ut just olyckor där personbil kört om cykel och detta lett till en olycka, varken för skadeolyckor eller för dödsolyckor. För att identifiera denna typ av olyckor behöver man därför först välja olyckor där en cykel och ett motorfordon varit inblandade i olyckan (olyckstyp Cc). För att sedan identifiera just omkörningsolyckor får man manuellt söka på nyckelord i olycksbeskrivningen, såsom ”omkörning” och ”kört om”.

[32] Swedish Traffic Accident Data Acquisition

Olycksbeskrivningen är den text som polisen och sjukvården skrivit i Strada för att beskriva vad som hänt vid olyckstillfället.

Utöver omkörningsolyckor kan olyckor där motorfordon kört på en cykel bakifrån vara av intresse. En sådan olycka brukar kallas *upphinnande-olycka,* och är närbesläktad med omkörningsolyckan. En upphinnande-olycka kan handla om att bilisten inte sett cyklisten vid vägrenen, men kan till exempel också vara en dåligt avvägd omkörning av cykeln.

Att manuellt söka fram olyckor via fritexten i olycksbeskrivningen har sina brister då de sökord som används också kan finnas i andra typer av olyckor. För att försöka komma tillrätta med detta problem gjordes en snabbare genomgång av olyckornas beskrivningar, och för uppdraget irrelevanta olyckor kunde sållas bort. Det kan förstås också förekomma cykelolyckor som orsakats av omkörning eller påkörning bakifrån som missas i statistiken på grund av att rapportören inte angett något av de sökord vi letar efter. Väldigt enkla olycksbeskrivningar såsom ”Cykel och bil har krockat” förekommer i Strada och ger väldigt lite detaljer kring vad som faktiskt hänt.

Det är svårt att få en uppfattning om hur många olyckor som missas på detta sätt, men troligen är det *inte* ett försumbart antal. Därför ska inte antalet skadeolyckor som redovisas under kommande resultatavsnitt ses som exakta, men utvecklingen över tid och förhållandet mellan olika delmängder bör fortfarande vara korrekta.

6.1.2 Dödsolyckor

De flesta dödsolyckor återfinns i olycksregistret Strada, men det finns ett bortfall i polisens och sjukvårdens rapportering. Därför används även andra källor för att identifiera omkomna med anknytning till vägtrafiken, såsom Rättsmedicinalverket och Socialstyrelsen. Kvalitén i statistiken över antal omkomna i vägtrafiken får anses vara mycket god.

Varje år omkommer knappt 30 cyklister i trafiken i Sverige, varav ungefär hälften är singelolyckor och ungefär 40 % är påkörningsolyckor mellan cykel och motorfordon. Det begränsade antalet gör det möjligt att i detalj gå igenom händelseförloppet i samtliga av dessa dödsolyckor och identifiera omkörningsolyckor och upphinnandeolyckor där motorfordon krockat med cyklist. Fördelen med att studera dödsolyckor är att vi kan vara säkra på att antalet dödsolyckor är exakt det rätta. Nackdelen är att det (lyckligtvis) är väldigt få dödsolyckor av den här typen och vi därför har ett väldigt litet material att dra slutsatser av.

6.2 Resultat

6.2.1 Skadeolyckor

Antalet skadade cyklister efter skadegrad och olyckstyp har sammanställts för de senaste fem åren (2021–2025[33]). Under denna period rapporterades totalt cirka 79 000 cykelolyckor med personskada, av dessa är cirka 14 %, eller drygt 11 000, kollisionsolyckor mellan motorfordon och cyklist, se Tabell 3 nedan. Den övervägande majoriteten av cykelolyckor är singelolyckor. Enligt sökkriterierna som beskrivs i metodavsnittet ovan rapporteras ungefär 30 omkörningsolyckor årligen och ungefär 50 upphinnandeolyckor årligen.

Tabell 3. Personskadeolyckor 2021–2025, Strada

Personskadeolyckor	2021	2022	2023	2024	2025	Totalt
Cykelolyckor, totalt	12 690	15 999	15 415	16 990	18 219	79 313
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, totalt	1 873	2 290	2 071	2 323	2 493	11 050
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, omkörning	31	33	28	45	26	163
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, upphinnande	39	45	48	53	61	246

Av de 11 050 kollisionsolyckor med personskada mellan cykel och motorfordon som skett sedan 2021 har mer än 90 % skett inom tättbebyggt område. Typiskt sker denna typ av kollisionsolyckor inom tättbebyggt område i olika korsningar som vid till exempel cykelpassager eller cykelöverfarter.

Av de 409 omkörnings- eller upphinnandeolyckor där cykel och motorfordon varit inblandade skedde en majoritet inom tättbebyggt område, men skillnaderna är betydligt mindre. Tre av fyra olyckor av denna typ sker inom tättbebyggt område. Se mer ingående information i Tabell 4 nedan.

Tabell 4. Antal kollisionsolyckor mellan cykel och motorfordon, uppdelat på bebyggelsetyp. Strada

Personskadeolyckor	Utom tättbebyggt område	Inom tättbebyggt område	Totalsumma
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, totalt	946	10 104	11 050
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, omkörning eller upphinnande	106	303	409

[33] Statistik för året 2025 är preliminär.

Även om tre fjärdedelar av de 409 omkörning- och upphinnandeolyckorna sker inom tättbebyggt område så är dessa olyckor generellt mindre allvarliga, sett till skadan på cyklisten. 5 % av olyckorna inom tättbebyggt område är allvarliga olyckor medan motsvarande siffra för olyckor utanför tättbebyggt område är 17 %. En anledning till att andelen allvarliga olyckor är högre utom tättbebyggt område kan vara att hastigheterna generellt är högre. Se en sammanställning olyckornas svårighetsgrad inom respektive utom tättbebyggt områden i Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Samtliga skadeolyckor där motorfordon kört om eller kört på cykel bakifrån sedan 2021 fördelat på bebyggelsetyp och olyckans svårhetsgrad. Strada

Svårhetsgrad	Utom tättbebyggt område	Inom tättbebyggt område
Allvarlig olycka (ISS 9-)	17 %	5 %
Måttlig (ISS 4–8)	25 %	11 %
Lindrig (ISS 1–3)	57 %	83 %
Osäker skada	1 %	2 %

Om man gör en liknande sammanställning på samtliga kollisionsolyckor som årligen sker mellan cykel och motorfordon utanför tättbebyggt område, så är 10 % allvarliga olyckor och 19 % måttliga. Det är 7 respektive 6 procentenheter färre än för omkörnings- och upphinnandeolyckor. Detta tyder på att omkörnings- och upphinnandeolyckorna generellt är något mer allvarliga än en genomsnittlig kollision mellan cykel och motorfordon utanför tättbebyggt område.

Antalet omkörningsolyckor mellan cykel och motorfordon har varierat en hel del över tid. Vid en sökning från 2010 och framåt är det högsta antalet ett enskilt år 53 olyckor (2016), och det lägsta 20 olyckor (2019). Det är svårt att se någon tydlig uppåt- eller nedåtgående trend över tid, de årliga variationerna verkar istället slumpmässiga både inom och utanför tättbebyggt område. I genomsnitt sker drygt 30 omkörningsolyckor årligen.

6.2.2 Dödsolyckor

Under perioden 2021–2025 omkom totalt 131 personer vid cykling i Sverige. Det är i genomsnitt 26 omkomna per år. Av de 131 omkomna cyklisterna var 61 i singelolyckor och 51 i kollision med motorfordon.

Vid en detaljerad analys av de 51 dödsolyckor där cykel och motorfordon kolliderat framgår att 59 % (30 stycken) av dessa olyckor är så kallade avsvängandeolyckor eller korsandeolyckor, det vill säga att cykel och motorfordon haft olika körriktningar. Cirka 14 % (7 olyckor) av dödsolyckorna var upphinnandeolyckor och endast 2 % (1 olycka) var omkörningsolyckor. Se Tabell 6 nedan.

Precis som för skadeolyckorna är det en liten del av dödsolyckorna med cykel som är omkörnings- eller upphinnandeolyckor. Vid en mer detaljerad genomgång av de 8 omkörnings- och upphinnandeolyckorna där någon omkommit blir det tydligt att det är svårt av beskrivningen att få en fullständig bild av orsaken till olyckorna samt att hitta gemensamma nämnare till varför dessa dödsolyckor sker. Det verkar som att olycksförloppen varit olika till sin natur.

Tabell 6. Omkomna under perioden 2021–2025. Strada

Omkomna	Totalt
Cykel, totalt	131
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, totalt	51
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, avsväng/korsande	30
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, omkörning	1
Kollisionsolyckor cykel och motorfordon, upphinnande	7

6.3 Slutsatser

Skadeolyckorna i underlaget från olycksdatabasen Strada där motorfordon kör om eller kör på cykel bakifrån var ganska svåra att identifiera vilket gör att statistiken och slutsatserna blir något trubbiga. En grundläggande slutsats är dock att denna typ av skadeolyckor är ett begränsat problem om man jämför med det totala antalet cykelolyckor. De verkar inte heller öka över tid.

Vid jämförelse av skadeolyckornas svårhetsgrad ser man att omkörnings- och upphinnandeolyckorna är mer allvarliga än andra cykelolyckor. Dessutom är omkörnings- och upphinnandeolyckorna mer allvarliga utom tättbebyggt område än inom tättbebyggt område. Detta kan bero på att hastigheterna i trafiken generellt är högre där.

Den allvarligaste och mest tragiska olyckorna är dödsolyckorna. De senaste fem åren har totalt 8 cyklister omkommit efter att ha blivit omkörda eller påkörda bakifrån av ett motorfordon. Efter en detaljerad genomgång av dessa olyckor går det inte att identifiera tydliga orsaksfaktorer eller förloppsbeskrivningar som återkommer, inte heller vem som bär ansvar för att olyckan överhuvudtaget uppstår.

7 Erfarenheter från andra länder

Detta kapitel omfattar Transportstyrelsen insamling av internationella erfarenheter som är relaterade till uppdraget.

7.1 Metod

För att få en bättre bild av hur olika lösningar fungerar i praktiken har Transportstyrelsen tagit del av erfarenheter från ett antal europeiska länder. Fokus har särskilt lagts på länder som har infört en uttrycklig regel om minsta avstånd vid omkörning av cyklister, men även på länder som i stället tillämpar mer generella regler.

Underlaget från Danmark, Nederländerna och Tyskland bygger på intervjuer med kontakter på ansvariga myndigheter/departement i respektive land samt tillgänglig information. Kontakterna med Storbritannien, Spanien och Belgien har skett via mejl och dokumentstudier.

Underlag är också insamlat genom en litteraturstudie av den lagstiftning som förkommer i respektive land. Översättningar har gjorts via elektroniska verktyg[34], tolk eller översättare har inte kunnat nyttjas under utredningen. Det kan därför eventuellt finnas felaktigheter eller tvetydigheter i översättningarna – de har ibland gjorts alltför bokstavligt. *Tättbebyggt område* är en sådan term som inte alltid går att översätta rakt av, eftersom det kan finnas skillnader mellan olika länders juridiska definition av betydelsen. Vi har här valt att behålla *tätort*, som det ofta översatts till.

7.2 Danmark

Danmark har genomfört omfattande analyser av reglering av motorfordons omkörning av cyklister, men har – likt Sverige – inte valt att införa en lagstadgad minimiavståndsregel i form av ett specifikt antal meter. I stället tillämpas principen om *”behørigt afstand”* (behörigt avstånd), i linje med FN:s konvention om vägtrafik, där bedömningen görs utifrån den specifika trafiksituationen, hastigheten, fordonstypen och vägens utformning.

Danmark har efter politiska initiativ utrett frågan. En central del av det danska underlaget är rapporten *Erfaringsopsamling med love om minimumsafstand mellem cykler og overhalende motorkøretøjer* från år 2022, där erfarenheter från andra länder analyserats. (Trafitec, 2022) Slutsatsen är att en fast avståndsregel (t.ex. 1,5 meter) medför flera utmaningar. Framför allt bedöms det vara svårt att kontrollera och bevisa överträdelser i praktiken, eftersom exakta avstånd är svåra att mäta utan teknisk utrustning eller bildbevis. Detta väcker även rättssäkerhetsfrågor, då

[34] Google translate och DeepL

regler som inte kan upprätthållas konsekvent riskerar att få begränsad faktisk betydelse.

Vidare lyfts att en fast siffra kan vara svår att tillämpa i komplexa trafikmiljöer, särskilt i tätorter med smala gator, där det i vissa situationer kan vara praktiskt svårt att uppfylla ett generellt avståndskrav. Danmark har därför valt situationsanpassade bedömningar.

Danska analyser av dödsolyckor, bland annat i rapporten *Ulykker med cyklister påkørt bagfra* från år 2018, visar att en betydande andel av olyckorna där cyklister blir påkörda bakifrån inte primärt beror på för små omkörningsavstånd, utan på att bilisten inte uppfattat cyklisten i tid på grund av bristfälliga siktförhållanden (skymning, mörker etc.). Över 70 % av påkörningsolyckorna bakifrån sker under bristande siktförhållanden och cyklar utan fungerande lampor drabbas tre gånger så ofta. Detta har bidragit till bedömningen att en avståndsregel i sig inte löser problemen. På landsväg (med hastighetsbegränsning på 80–90 kilometer i timmen) är tidsfönstret för reaktion så litet att en avståndsregel inte hjälper om upptäckten sker för sent. Åtgärder riktas därför mot kampanjer för cykelbelysning och reflexer. (Vejdirektoratet, 2018)

Detta har bidragit till bedömningen att en avståndsregel i sig inte nödvändigtvis adresserar den huvudsakliga olycksorsaken.

Mot denna bakgrund har Danmark, i stället för att införa en minimiavståndsregel med liten inverkan, valt att fokusera på andra åtgärder för att förbättra cyklisters säkerhet:

- investeringar i cykelinfrastruktur, inklusive cykelbanor, vägrenar och så kallade ”2 minus 1-vägar” - i Sverige så kallade bygdevägar[35] -, bedöms ge en mer direkt och varaktig trafiksäkerhetseffekt genom att skapa fysisk eller visuell separation mellan trafikslag
- åtgärder för att öka cyklisters synbarhet, exempelvis genom krav på och kampanjer för belysning och reflexer
- genom informationsinsatser, såsom kampanjen ”Vi deler vejen” arbetar man för att öka medvetenhet och främja ömsesidig hänsyn i trafiken.

Intressant nog använder man i danska kampanjer 1,5 meter som ett pedagogiskt riktmärke i sociala medier och filmer. Man undviker dock att skriva ut måttet på vägmärken för att där hålla budskapet enkelt och visuellt. Utvärderingar i Danmark visar att kampanjen har hög trovärdighet och har ökat trafikanternas vilja att ge varandra plats. Kampanjen är ett samarbete

[35] Bygdeväg består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och en vägren på varje sida, Trafikverket, Bygdeväg - www.trafikverket.se, besökt 2026-08-07

mellan bland annat Transportministeriet, Vejdirektoratet, Rådet for sikker trafik, Cyklistforbundet och Danmarks cykle union. (Vejdirektoratet, 2024)



Figur 14. Vi deler vejen, Transportministeriet, Danmark, https://www.vejdirektoratet.dk/trafikant/vi-deler-vejen

Sammanfattningsvis bygger den danska modellen på en pragmatisk inställning, där bedömningen görs utifrån den specifika trafiksituationen, hastigheten, fordonstypen, vägens utformning och riktade informationsinsatser, snarare än en fastlagd minimiavståndsregel.

7.3 Nederländerna

Nederländerna har, likt Danmark och Sverige, inte någon minimiavstånds-regel vid omkörning av cyklister utan istället allmänna trafikregler vid omkörning.

I intervjun med det nederländska ministeriet för infrastruktur och vattenförvaltning framkom att en fast minimiavstånds regel inte varit en aktuell fråga att utreda. Deras bedömning, redan innan en utredning, är att en sådan regel har begränsad betydelse för trafiksäkerheten. En fast regel riskerar att adressera ett symptom snarare än grundproblemet, menar de. I stället betonar de att åtgärder inom infrastruktur och vägutformning är betydligt mer verkningsfulla.

Den nederländska tillvägagångssättet bygger på principen om ”Sustainable Safety”, där vägsystemet utformas så att trafikanterna intuitivt beter sig säkert. Centralt är att cyklister och motorfordon separeras vid högre hastigheter. Enligt nationella riktlinjer (CROW) bör

- cyklister och motorfordon separeras vid hastigheter över cirka 50 kilometer i timmen
- blandtrafik endast förekomma vid låga hastigheter, 30-40kilometer i timmen
- situationer där cyklister och motorfordon delar väg och hastighetsbegränsningen är 70–90 kilometer i timmen undvikas.

I intervjun framhålls att om väginfrastrukturen är korrekt utformad enligt riktlinjerna, uppstår inte behovet av en specifik avståndsregel. Forskning från Nederländerna visar att vägutformning påverkar beteende direkt. Studier indikerar att bredare markerade cykelfält leder till att bilister håller större avstånd vid omkörning, och att en visuell utformning har större effekt än lagregler i sig (Fietsberaad/CROW).

Vidare finns en tydligare koppling mellan vägutformning och ansvar i Nederländerna. Om en olycka inträffar kan väghållaren behöva motivera varför etablerade riktlinjer för utformning av vägen inte har följts, vilket stärker incitamenten att bygga säkra miljöer från början.

Representanterna från Nederländerna lyfte fram att internationell forskning visar att både cyklister och bilister uppfattar omkörningsavstånd olika, och att upplevelsen av säkerhet påverkas av flera faktorer såsom hastighet, avstånd och vägbredd. Vilket stärker bilden av att en enkel metrisk regel inte nödvändigtvis fångar komplexiteten i verkliga trafiksituationer.

Sammanfattningsvis kännetecknas den nederländska tillvägagångssättet av fokus på infrastruktur och hur trafiksystemet ska vara konstruerat framför vissa trafikbestämmelser. Infrastruktur och trafiksystemets konstruktion innebär i praktiken bland annat tydlig separering mellan trafikslag vid högre hastigheter och användning av andra åtgärder för att styra beteende. Man har också valt att se på trafiksäkerhet som något som i första hand skapas genom ett självförklarande vägsystem.

Regler får effekt först när trafikanter känner till dem och upplever att de efterlevs. I Nederländerna används informationskampanjer rutinmässigt tillsammans med infrastruktur, hastighetsbegränsningar och övervakning för att skapa ett medvetande hos bilister kring säkra omkörningar. I informationskampanjerna används 1,5 m som riktmärke för bilister vid omkörning trots att det inte är ett reglerat avstånd.

7.4 Storbritannien

I Storbritannien är "The Highway Code" (Department for Transport, 2015) (vägtrafikförordningen) den officiella samlingen av regler, bestämmelser och råd för alla trafikanter. Det finns inget lagkrav i Storbritannien om ett minsta avstånd mellan ett omkörande motorfordon och en cykel. Men år

2022 trädde ett råd i kraft i form av ett vägledande minimiavstånd som anger följande: håll ett avstånd i sidled om minst 1,5 meter vid omkörning av cyklister i hastigheter upp till 30 miles per hour (cirka 50 kilometer i timmen), och mer utrymme vid omkörning i högre hastigheter.



Figur 15. Rule 163: Give vulnerable road users at least as much space as you would a car. The Highway Code. https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/using-the-road-159-to-203. Besökt 2026-06-11

Minimiavståndet är inte en tvingande lag, men även om en överträdelse inte i sig automatiskt leder till åtal kan brott mot de rådgivande reglerna användas som bevis i domstol för att fastställa ansvar vid ett trafikbrott eller en olycka.

En central del av den brittiska tillvägagångssättet är införandet av en ”trafikant-hierarki” (Hierarchy of Road Users) år 2022. Principen bygger på att de trafikanter som kan orsaka störst skada vid en kollision bär det största ansvaret för att minska risken för andra. Syftet är att skapa en mer respektfull och hänsynsfull kultur för alla.

7.5 Spanien

I Spanien finns en etablerad lagstiftning rörande omkörning av cyklister, där ett fast minimiavstånd kombineras med specifika krav på körfältsbyte. Sedan 2003 föreskriver Spanien ett sidoavstånd på minst 1,5 meter vid omkörning av cyklister på allmänna vägar.[36]

[36] Articulo 35. Ejecución. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE num 261. 31/10/2015.

Vid omkörning på vägar med mer än ett körfält i färdriktningen är det obligatoriskt att utföra ett fullständigt körfältsbyte. För att möjliggöra säkra omkörningar är det i Spanien tillåtet att korsa en heldragen mittlinje, förutsatt att det kan ske utan fara för mötande trafik. Det är uttryckligen förbjudet att genomföra en omkörning om det äventyrar säkerheten för cyklister i mötande körfält.

För en förare som utanför tättbebyggt område kör om *fotgängare, djur, tvåhjuliga eller djurdragna fordon, fordon som stannats på vägen eller utryckningsfordon som utför räddningsinsatser*, gäller i Spanien bestämmelsen att omkörningen ska göras helt eller delvis i det intilliggande körfältet, förutsatt att nödvändiga förutsättningar som bland annat fri sikt och inga mötande fordon föreligger. Vid en sådan omkörning får avståndet i sidled inte vara mindre än 1,5 meter. Det förbjudet att genomföra en omkörning som på något sätt äventyrar eller hindrar cyklande som färdas i motsatt färdriktning. I samband med omkörning av andra trafikanter än de som räknas upp ovan, eller vid omkörning inom tättbebyggt område, ska den omkörande föraren lämna en säkerhetsmarginal i sidled som är står i proportion till hastigheten samt till vägens bredd och egenskaper.[37]

Som ett komplement finns även en bestämmelse som medför att förare av tvåhjuliga fordon vid en omkörning av ett annat fordon, utanför tättbebyggt område, ska hålla ett avstånd om minst 1,5 meter. Avståndet mäts mellan föraren och den mest utskjutande delen av det fordon som körs om.[38]

Bestämmelsen om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklande är välkänd i Spanien tack vare omfattande informationskampanjer och ett särskilt vägmärke längs populära cykelstråk. Trots detta visar studier på bristande efterlevnad: en undersökning av omkörningar på sju landsvägar visade att 36 % av omkörningarna skedde med mindre än 1,5 meters avstånd.

Det finns betydande kunskapsluckor om bestämmelsens faktiska effekt. Den spanska trafikmyndigheten Dirección Generel de Tráfico har via sitt nationella centrum för trafiksäkerhet (Observatorio Nacional de Seguridad Vial) meddelat att det saknas specifika utvärderingar av hur 1,5-metersregleln har påverkat säkerheten eller om den har lett till faktiska beteendeförändringar. Detta bekräftas av internationella sammanställningar som visar att Spanien, i likhet med många andra länder med liknande lagkrav, inte har genomfört systematiska vetenskapliga effektstudier.

[37] Sección 3.ª Ejecución del adelantamiento, Artículo 85. Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra. 4
[38] Sección 3.ª Ejecución del adelantamiento, Artículo 85. Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra. 5

7.5.1 Utmärkning

Vägmärke

Till bestämmelserna om att cyklande ska köras om med ett minsta avstånd om 1,5 meter finns även ett kompletterande vägmärke som illustrerar regeln.



Figur 16. Paneles complemenarios S-891 Distancia lateral en adelantamiento a ciclo o ciclomotor. I. Disposiciones generales, Minesterio de le precesidencia, Justicia y relaciones conlas cortes, Num. 145, martes 17 de junio de 2025.

I bestämmelserna till märket framgår det minsta avståndet till en cyklande eller mopedförare vid omkörning. I texten framgår också att tillvägagångsättet även ska tillämpas då en grupp cyklister ska köras om. Avståndet ska då hållas från den cyklande som är längst till vänster i gruppen.[39]

Vägmarkering

I Spanien förekommer både enkel och dubbel heldragen linje. En förare ska vid kurvor, krön och liknande som skymmer sikten köra så långt till höger som möjligt, dock ej på vägrenen.

I katalogen med vägmarkeringar från ministeriet för transport, rörlighet och stadsliv finns flera varianter av heldragen mittlinje, vilka beroende på funktion är enkla eller dubbla samt har olika tjocklek.[40]

7.6 Belgien

Trafikreglerna i Belgien medför bland annat att den förare som ska köra om en cyklande på allmän väg inte får utsätta den cyklande eller mopedföraren för fara. Förare ska iaktta extra försiktighet då cyklande barn och äldre ska köras om. Förare måsta lämna ett avstånd på minst 1 meter i sidled till den cyklande eller mopedföraren som körs om, och sker omkörning utanför tätbebyggelse ska sidoavståndet vara minst 1,5 meter.[41] Något vägmärke relaterat till avståndet som ska hållas mellan den som kör om den cyklande och den cyklande förekommer inte i Belgien.

[39] Paneles complemenarios S-891 Distancia lateral en adelantamiento a ciclo o ciclomotor, I. Disposiciones generales, Minesterio de le precesidencia, Justicia y relaciones conlas cortes, Num 145, martes 17 de junio de 2025. Pág. 79207.
[40] Catálogo de Marcas Viales, marzo 2022, Ministerio del Interior, Ministerio de Transportes, Movilidadd y Agenda urbana,
[41] Art. 40ter. Gedrag tegenover de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Nr. 1975120109. https://justitie.belgium.be/nl

I Belgien är det förbjudet att köra om till vänster om föraren inte kan upptäcka mötande trafik på ett tillräckligt långt avstånd för att kunna göra en omkörning utan risk för olycka.[42] Det är även förbjudet att korsa en heldragen linje, och att köra till vänster om en heldragen linje. Detta gäller för alla förare.[43]

7.7 Tyskland

Tyskland är ett av de länder som har infört en minimiavståndsregel i vägtrafikförordningen[44] Regeln innebär ett avstånd på minst

- 1,5 meter inom tättbebyggt område
- 2 meter utanför tättbebyggt område.

Enligt företrädare för det tyska transportministeriet infördes regeln genom ett politiskt initiativ. Det huvudsakliga syftet var inte nödvändigtvis att minska antalet olyckor, utan att dels förbättra cyklisternas trygghet och signalera att cyklister har lika rätt till vägbanan, dels för att ge cyklister ett verktyg för att kunna kräva sitt utrymme i trafiken.

Regelinförandet föregicks inte av någon omfattande analys. Beslutet fattades baserat på behovet av snabba åtgärder för att främja cykling. Juridiskt sett innebär regeln snarare ett förtydligande av existerande förhållanden, än en helt ny princip. Tyska domstolar hade redan innan 2020 etablerat en rättspraxis där ”tillräckligt avstånd” vid omkörning av cyklister tolkades som cirka 1,5 meter. Genom att lagfästa specifika metermått skapades en mer lättförståelig regel för allmänheten, vilket bedömdes underlätta för cyklister att hävda sin rätt till utrymme på vägen.

Regeln i Tyskland fyller i praktiken två huvudfunktioner. Dels fungerar den normgivande och förebyggande, och polisen kan bötfälla förare. Dels har den en central funktion vid ansvarsbedömning efter olyckor. Vid en inträffad olycka används minimiavståndet som ett objektivt mått för att bedöma skuldfrågan, skadeståndsansvar och eventuella straffrättsliga påföljder.

Samtidigt understryks att en sifferstyrd regel inte är en universallösning. Utanför tätort, där hastighetsskillnaderna är stora, kan även två meter upplevas som otillräckligt vid mycket hög fart eller dåligt väder. Tysklands rekommendation är att regeln bör ses som en del av en bredare strategi där information och tydlig infrastruktur kompletterar lagstiftningen.

[42] 17.1, Artikel 17. Inhaalverbod, Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg,
[43] 72.2, Artikel 72. Overlangse markeringen die de rijstroken aanduiden, Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
[44] § 5 Überholen, Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/__5.html.

Den främsta utmaningen i Tyskland är bristen på typgodkända tekniska mätinstrument som kan användas för att bevisa överträdelser på ett rättssäkert sätt. Representanterna beskrev en studie där man mätte över 8 000 omkörningar av cyklister. Resultaten visade att mer än hälften av bilisterna inte höll 1,5 meters avstånd eller mer.

Det har inte gjorts någon utvärdering som visar att regeln lett till färre olyckor. De tyska företrädarna betonar dock att regeln har ett värde bortom olycksstatistiken. Den har lett till en ökad medial uppmärksamhet kring cykelsäkerhet, gjort cyklister mer medvetna om sina rättigheter och bidragit till att göra cykling mer attraktivt genom en ökad känsla av trygghet.

7.7.1 Utmärkning

Vägmärke

I Tyskland förekommer ingen utmärkning av de allmänna trafikreglerna om att cyklande ska köras om med ett avstånd om 1,5 meter inom tätorter och med ett avstånd om 2 meter utanför tätorter.

Utöver regler för hur omkörning av cyklande ska ske i Tyskland, finns möjlighet att lokalt reglera förbud mot omkörning av enkelspåriga fordon av flerspåriga motorfordon och motorcyklar med sidovagn. Förbud av detta slag märks ut med vägmärke.[45]



Figur 17. Zeichen 277.1. Teil 3, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001

Vägmärket bör endast användas där det på grund av lokala förhållanden som smal väg, krön eller nedförsbackar inte går att garantera en säker omkörning av enkelspåriga fordon, eller vid trafiksituationer som är svåra att överblicka.[45]

[45] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001

8 Samråd

Kapitlet omfattar den dialog som Transportstyrelsen har haft med intresseorganisationer, myndigheter och institut för att inhämta synpunkter och få veta hur dessa organisationer ser på olika problem och hur dessa kan lösas.

8.1 Intresseorganisationer

Transportstyrelsen har haft samråd med relevanta intresseorganisationer för att få deras perspektiv på trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet vid omkörningar.

8.1.1 Cykelfrämjandet

Vid samråd med Cykelfrämjandet betonades att den upplevda otryggheten på landsvägar är en av de största barriärerna för att öka cyklandet i Sverige. Organisationen lyfte fram att dagens reglering inte tillräckligt adresserar de risker som uppstår vid stora hastighetsskillnader och nära omkörningar och framför allt då en bilförare kör om cyklande vid möte med annat motorfordon.

Problem med otrygghet relaterat till omkörning inom tättbebyggt område bedöms inte vara lika relevant som omkörning av cyklande på landsbygd.

Organisationen förespråkar en regel om obligatoriskt körfältsbyte vid omkörning framför ett fast avståndsmått (t.ex. 1,5 meter), även om ett sådant avståndsmått skulle vara en förbättring gentemot dagens reglering. Argumentet är att för att det blir tydligt för samtliga inblandade och ger marginal. Ett fast mått riskerar också att bli ett "tak" snarare än ett lägsta avstånd samt svårbedömt för både bilförare och cyklist. Det är heller inte klarlagt med evidens att t ex 1,5 meter är ett tillräckligt avstånd. Framför allt menar Cykelfrämjandet att en regel om körfältsbyte, och att bilen ska placeras vid vänstra vägkanten om mittlinje saknas, för att ge så mycket utrymme som möjligt, blir tydligt för alla inblandade, och även för att ev. brott ska kunna beivras. Körfältsbyte bör också kunna förhindra omkörning vid möte.

Ett krav på sänkt hastighet vid själva omkörningsögonblicket anses avgörande för att minska obehag och olycksrisk.

Cykelfrämjandet ser ett behov av att se över reglerna för att cykla två i bredd samt kravet på att hålla till höger, i syfte att öka cyklisters synlighet och säkerhetsmarginaler.

Organisationen betonade att cyklisters säkerhet och trygghet bör prioriteras högre än motortrafikens framkomlighet i de fall dessa intressen står i konflikt. I direktivet till utredningen står att en minimiavståndsregel ska

utredas och även hur en sådan kan införas utan att "påtagligt minska framkomligheten för motorfordon". Cykelfrämjandet betonar att "påtagligt minska framkomligheten" hade behövts definieras och vara tydligare.

8.1.2 Sveriges åkeriföretag

I dialogen med företrädare från branschorganisationen Sveriges åkeriföretag framkommer en övergripande oro mot införandet av en lagstadgad minimiavståndsregel vid omkörning av cyklister, exempelvis 1,5 meter. organisationen lyfter framför allt praktiska och systemrelaterade utmaningar kopplade till vägutformning, trafiksäkerhet och regelns genomförbarhet. Organisationen menar att det är svårt för förare att visuellt bedöma exakta avstånd i trafiksituationer, vilket riskerar att skapa en regel som är svår att efterleva och kontrollera.

Vidare lyfts beteende- och kunskapsaspekter. Företrädarna menar att cyklister i många fall saknar tillräcklig trafikutbildning och förståelse för tunga fordons begränsningar, såsom döda vinklar. Även distraktion, exempelvis användning av hörlurar, pekas ut som en riskfaktor. Samtidigt framförs uppfattningen att samspelet i trafiken i stor utsträckning redan fungerar genom yrkesförares omdöme, där förare anpassar sin körning, exempelvis genom att byta körfält när det är möjligt för att skapa ett säkert avstånd.

Mot denna bakgrund förespråkar branschorganisationen i första hand andra åtgärder än lagstiftning. Särskilt betonas behovet av ökad fysisk separering mellan trafikslag, exempelvis genom cykelinfrastruktur i stadsmiljöer och vid konfliktpunkter som korsningar. Även tekniska och kommunikativa lösningar lyfts fram som alternativ till reglering som åtgärder som kan öka cyklisters medvetenhet om omgivande trafik. Ett bra exempel som lyfts fram är kampanjen för användning av varningsdekaler för döda vinklar på lastbilar och bussar som genomförts i Frankrike.

Sverige åkeriföretag förordar även så kallade ”mjuka” styrmedel, såsom rekommendationer och informationskampanjer. Ett alternativ som nämns är att arbeta med riktvärden för säkert avstånd, snarare än bindande krav, samt att främja ett gemensamt ansvarstagande, respekt för varandra och omtänksamhet i trafiken genom kommunikation kring exempelvis anpassad hastighet och ömsesidig hänsyn.

En särskild problematik som lyfts rör samspelet mellan ett eventuellt avståndskrav och befintliga regler om vägmarkeringar. Om ett fast avstånd ska hållas samtidigt som det råder förbud mot att korsa en heldragen mittlinje kan det leda till situationer där omkörning i praktiken inte är möjlig under längre sträckor. Detta bedöms kunna få konsekvenser för framkomligheten, men även innebära risker om förare i frustration eller

tidspress kommer bryta mot trafikregler. Mot denna bakgrund efterfrågas i stället ett mer ”möjliggörande” regelverk, där det exempelvis kan vara tillåtet att korsa heldragen mittlinje i syfte att genomföra en säker omkörning.

Sammanfattningsvis efterfrågar Sveriges åkeriföretag ett regelverk som möjliggör säkra omkörningar genom flexibilitet och situationsanpassning, snarare än fasta avståndskrav. De betonar vikten av att kombinera detta med infrastrukturella åtgärder, informationsinsatser och ett fortsatt fokus på trafikanternas beteende och respekt för varandra.

8.1.3 M Sverige

M Sverige menar att cyklisters beteende påverkas av deras kunskap om trafikregler och att cyklister med körkort generellt följer regler bättre. De anser att cyklister ofta prioriterar smidighet och framkomlighet, vilket tillsammans med olika ”fordonskulturer” kan skapa konflikter mellan trafikanter. Skillnader i riskbenägenhet mellan exempelvis bilister, träningscyklister och pendlingscyklister lyfts också fram.

Organisationen betonar att bilister känner ett stort ansvar när de kör bil, vilket också förklarar varför irritation kan uppstå i trafiken. Enligt M Sverige har cyklister ofta en mer flexibel syn på regler, och hårda regler som exempelvis ett fast krav på 1,5 meters avstånd riskerar att skapa konflikter, ”revirtänk” och försämrat samspel mellan trafikanter.

M Sverige förespråkar därför en öppen och flexibel lagstiftning där trafikanternas eget omdöme och ansvar står i fokus, snarare än detaljerade och mätbara regler. De hänvisar till tidigare slutsatser från Transportstyrelsen om att behålla mjukare formuleringar i trafikreglerna och stödjer även en fortsatt flexibel syn på exempelvis cykling i bredd.

Organisationen framhåller också att det svenska vägnätet ofta inte är anpassat för cykling på samma sätt som i exempelvis Danmark. Många svenska landsvägar lämpar sig dåligt för cykling, och M Sverige menar därför att separata cykelvägar är en viktig lösning, särskilt på landsbygden.

Vidare uttrycker M Sverige oro för krav på körfältsbyte vid omkörning av cyklister. De menar att sådana regler kan leda till ökad trängsel, längre restider, fler upphinnandeolyckor och försämrad framkomlighet, även för kollektivtrafik. De pekar också på praktiska problem eftersom många vägar saknar mittlinje, vilket gör regler svåra att tillämpa tydligt.

Istället för skärpt lagstiftning anser M Sverige att fokus bör ligga på information, lokala informationsinsatser från kommuner och utbyggnad av separata cykelvägar. De menar också att trafiksäkerhetsarbetet bör fokusera mer på stadstrafik, där många olyckor med cyklar och elsparkcyklar sker.

Sammanfattningsvis vill M Sverige behålla dagens mjukare regler i trafikförordningen och undvika hårda, detaljerade krav som styr trafikbeteende.

8.1.4 Sveriges motorcyklister

Sveriges motorcyklister (SMC) är generellt positiva till åtgärder som ökar säkerheten för cyklister och betonar vikten av hänsyn, respekt, anpassad hastighet och tillräckligt avstånd vid omkörningar. Organisationen ser motorcyklister och cyklister som liknande grupper eftersom båda är oskyddade trafikanter, vilket bidrar till ett relativt gott samspel, särskilt på landsväg.

SMC uppfattar idag inte att konflikter mellan motorcyklister och cyklister utgör ett omfattande trafiksäkerhetsproblem jämfört med andra riskområden i trafiken. De ifrågasätter också om motorcyklar och mopeder behöver omfattas av samma regler som bilar, särskilt eftersom moped klass II framförs i liknande hastigheter som cyklar.

När det gäller ett krav på 1,5 meters sidledsavstånd är SMC positiva till principen eftersom den är enkel att kommunicera, men de föredrar att den används som en rekommendation snarare än som en strikt lagregel. De menar att trafiksituationer varierar beroende på exempelvis vägtyp, sikt, hastighet, krön, vind och trafikmiljö, och att en alltför detaljerad reglering kan skapa nya risker och minska fokus på den faktiska trafiksituationen.

SMC lyfter även fram flera problem med hårda regler:

- Det kan bli svårt att bevisa exakta avstånd i praktiken.
- Det finns också en risk att ett fast mått uppfattas som tillräckligt oavsett övriga trafikomständigheter
- Tvingande regler om filbyte eller stora avstånd kan skapa irritation och sämre samspel mellan trafikgrupper.
- Krav på kraftig hastighetssänkning vid omkörning kan bli opraktiska, exempelvis vid omkörning av moped klass II.
- För många detaljerade regler riskerar att ta förarens uppmärksamhet från trafiken.

SMC anser att kombinationen av hastighet och avstånd är viktigare än ett exakt mått. Ju större hastighetsskillnad mellan fordonen, desto större avstånd behövs. De menar också att låga hastighetsgränser i tättbebyggda områden redan minskar behovet av stora omkörningsavstånd.

Organisationen är positiva till informationsinsatser och kan bidra med att sprida rekommendationer till sina medlemmar. De betonar även att ökad trafiksäkerhet kräver ömsesidig hänsyn mellan alla trafikanter och lyfter särskilt fram mobilanvändning i trafiken som ett stort problem. Vidare anser

SMC att alla trafikanter har rätt till en trygg trafikmiljö och att trafiksäkerhetsåtgärder bör utformas så att de är begripliga, proportionerliga och praktiskt tillämpbara. Det vill säga regler som fungerar i verkligheten och stärker trafiksäkerheten för alla.

8.1.5 Trafikverket

Under samrådet framhölls att en central fråga är att många vägtyper gör säkra omkörningar svåra. Mötesfria 2+1-vägar med mitträcke lyftes fram som särskilt problematiska eftersom smala vägrenar innebär att ett krav på exempelvis 1,5 meters avstånd i praktiken skulle medföra omkörningsförbud på långa sträckor. Även 9-metersvägar beskrivs som problematiska då de är för smala för mitträcke men samtidigt osäkra vid möten och omkörningar. På smalare landsvägar tvingas dessutom cyklister ofta ut i körfältet på grund av dåligt underhållna vägrenar med grus och skräp. Det konstaterades också att vägrenar många gånger är olämpliga för cykling trots att cyklister enligt reglerna förväntas använda dem, samt att vägunderhållet varierar kraftigt mellan olika delar av landet.

Det finns en tydlig tveksamhet mot fasta regler om minimiavstånd, exempelvis 1,5 meter. Sådana regler bedöms bli svåra att kontrollera och riskerar att göra omkörningar omöjliga på stora delar av det statliga vägnätet, särskilt där det finns heldragna linjer eller mitträcken. Istället diskuterades alternativa lösningar, såsom anpassad hastighet vid omkörning där lägre fart ska kompensera för begränsat utrymme, samt förtydliganden av dagens krav på att hålla ”betryggande avstånd” istället för att införa ett exakt mått.

Omkörning av cyklande och möjlighet att korsa heldragen linje diskuterades som en möjlig lösning, under förutsättning att särskild hänsyn tas och att hastigheten sänks. Resonemanget bygger dock på att den cyklande upptäcks i god tid av föraren och att övriga omkörningsregler gäller.

Frågor om användningen av heldragen mittlinje diskuterades och att situationer där fordon tvingas bromsa kraftigt bakom cyklande kan skapa risk för upphinnandeolyckor. Heldragna mittlinjer och mittseparering bedöms dock ha gett stora trafiksäkerhetsvinster för motorfordon. Vidare fördes diskussioner om hastighetskrav, exempelvis en begränsning till 30 km/tim vid passage av cyklande. Det framhölls att konsekvenserna av allvarliga olyckor är mycket stora, men att det samtidigt finns samhällsekonomiska utmaningar om alla omkörningar av cyklande skulle begränsas till denna hastighet.

Under samrådet diskuterades internationella erfarenheter av regler och åtgärder för säkrare omkörning mellan motorfordon och cyklande. Det efterfrågades mer kunskap om allvarligt skadade i upphinnandeolyckor.

Det framhölls att många lösningar bygger på att cyklisten upptäcks i tid, vilket ledde till diskussioner om förbättrad synbarhet och möjliga tekniska lösningar i fordon som kan anpassa sidopositionen vid omkörning av cyklister.

Behovet av alternativa lågfartsvägar och sammanhängande cykelvägnät med alternativa färdvägar vid vissa vägar där cykling är olämpligt lyftes också som viktiga förutsättningar för trafiksäkerheten. Avslutningsvis diskuterades om eventuella regler om minimiavstånd även ska gälla cyklister och mopeder klass I och II, samt vilka konsekvenser detta skulle få på gång-, cykel- och mopedbanor. Trafikverkets ambition är att så långt som möjligt bygga bort problematiken med vägsträckor som är olämpliga för cyklande samt att undersöka möjligheterna att nyttja andra väghållares vägar för att förbättra framkomligheten för cyklister.

8.1.6 Statens väg och transportforskningsinstitut

Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI) anger att den största utmaningen för ökad cykling på landsväg inte främst är den faktiska olycksrisken, utan cyklisters upplevda otrygghet. När det gäller avstånd och hastighet så hänger ju olycksrisk och otrygghet ganska nära ihop. Men otrygghet kan också uppstå av att man inte vet vad som kommer att hända, av att en bil kanske är stor och har breda däck och därför låter mer, etc. Om cyklister känner sig hotade av nära omkörningar väljer många att sluta cykla på vägen, vilket motverkar målet om ökad cykling. Därför ses ökad trygghet som en central fråga.

När det gäller 1,5 meter så känner inte VTI till någon studie som säger att en regel om 1,5 m minimiavstånd minskar olyckor (eller känns tryggt för cyklisten i alla fall för hastigheter som är vanliga på landsväg). Det finns dock studier som visar att ganska många kör om närmare även om en sådan regel finns. Det finns också viss forskning (förvånansvärt lite) som visar att man som bilförare har svårt att skatta avståndet i sidled. Den australiensiska studien visar att det var en minimal effekt (något färre väldigt nära omkörningar) för hastigheter upp till 60 kilometer i timmen (där 1.0 m avstånd gäller) och ingen effekt vid högre hastigheter (där 1,5 m gäller).

VTI pekar på tre viktiga åtgärder för att förbättra samspelet mellan bilister och cyklister:

- Att bilister byter körfält eller passerar mittlinjen vid omkörning för att skapa verkligt utrymme.
- Att hastigheten sänks vid passage för att minska obehag från vinddrag och ljud samt ge bättre reaktionstid.
- Att regler bör skilja mellan tätort och landsväg – i tätort fungerar hastighetsåtgärder bättre medan landsväg kräver större fokus på utrymme och körfältsbyte.

VTI lyfter också fram alternativ till hårda lagkrav. Då menas att "betryggande" behöver förtydligas i enlighet med de tre åtgärderna, så att det inte finns någon tvekan kring hur det ska tolkas. Danmark och Norge arbetar främst med informationskampanjer och budskap om att ”dela vägen” snarare än fasta avståndsregler. Möjligheten att införa omkörningsförbud av cyklar på särskilt farliga vägsträckor skulle också kunna vara ett sätt att minska stress och osäkerhet för både bilister och cyklister.

Avslutningsvis betonar VTI behovet av mer svensk forskning och bättre underlag kring vilka åtgärder som faktiskt fungerar. Det efterfrågas särskilt före- och eftermätningar för att kunna utvärdera effekterna av framtida regler och åtgärder, framför allt när det gäller cyklisters upplevda trygghet.

8.1.7 Åklagarmyndigheten

Åklagarmyndigheten är skeptiska till att införa en fast minimiavståndsregel, exempelvis 1,5 meter, eftersom de bedömer att det skulle bli mycket svårt att kontrollera och lagföra överträdelser. Man menar också att särskilda regler för olika vägtyper eller situationer skulle göra lagstiftningen onödigt komplex och svår att förstå. De betonar därför vikten av enkla och tydliga regler.

Istället förespråkar Åklagarmyndigheten att dagens formulering om ”betryggande avstånd” behålls och eventuellt förtydligas. De anser att denna skrivning fungerar bättre juridiskt eftersom polisen då kan beskriva sin bedömning av situationen i domstol, där rätten sedan avgör om avståndet varit tillräckligt. Det ses som en enklare och mer praktiskt fungerande process än att försöka bevisa exakta avståndsmått. Förslag om krav på omkörning i annat körfält bedöms också som problematiska eftersom de kan påverka framkomligheten och skapa intressekonflikter i trafiken. Åklagarmyndigheten konstaterar att frågor om ”betryggande avstånd” hittills främst blivit aktuella i samband med allvarligare trafikbrott eller olyckor där personskador uppstått. I sådana fall har det ofta varit tydligt att avståndet inte varit tillräckligt.

Slutligen framhålls att utvecklingen inom rättstillämpning går mot större fokus på situationsbedömningar snarare än helt svartvita regler. Man lägger större ansvar på polisens professionella bedömning på plats och uttrycker förtroende för att polisen kan göra sådana bedömningar.

8.1.8 Polismyndigheten

Polismyndigheten bedömer att en regel om ett specifikt minimiavstånd, exempelvis 1,5 meter vid omkörning, skulle ha ett direkt motverkande syfte för trafiksäkerheten. Det skulle dels vara svårt att övervaka och tillämpa i praktiken, dels står en sådan regel i motsats till en del övriga regler. För att kunna lagföra en överträdelse behöver Polismyndigheten kunna bevisa att avståndet varit mindre än den fastställda gränsen, vilket anses tekniskt och praktiskt svårt. Polismyndigheten ser inte heller att det är rimligt att utveckla särskilda mätsystem för detta eftersom nyttan bedöms vara liten i förhållande till kostnaden. Utifrån Polismyndighetens perspektiv riskerar en sådan regel därför att bli ineffektiv eftersom få eller inga överträdelser skulle kunna leda till påföljd. Detta skulle i sin tur kunna försämra situationen kring omkörningar, då regler utan faktisk möjlighet till kontroll och lagföring, riskerar att minska respekten för regelverket. En sådan regel skulle även få följdverkningar som t. ex. att du inte har möjlighet att köra om på en smal väg utan att riskera mötande trafik.

Polismyndigheten anser istället att dagens formulering om *betryggande avstånd* fungerar bra ur övervakningssynpunkt. Den möjliggör en mer situationsanpassad bedömning, något som redan används vid flera andra trafikregler inom trafikförordningen. Den regel om betryggande avstånd som finns i 3 kap 33 § trafikförordningen (1998:1276) har en utvecklad praxis och det finns därför en kod för ordningsföreläggande. Ordningsföreläggande kod 057A används frekvent i hela landet vid erkända förseelser.

Polismyndigheten framhåller vikten av att trafikregler är begripliga och accepterade av trafikanterna. För att regler ska följas krävs att det finns en förståelse för varför de införs och hur de ska tillämpas.

Det skapar rättssäkerhet och tydlighet både för polis och trafikanter. Polismyndigheten är tveksam till alltför detaljerade regler, exempelvis regler som endast gäller på vägar med hastighetsgräns 70 kilometer i timmen eller högre. Sådana regler uppfattas som onödigt komplicerade och riskerar att göra trafikregelverket svårare att förstå och efterleva. Polismyndighetens uppfattning är att regler bör hållas så enkla och tydliga som möjligt.
Polismyndigheten lyfter att användningen av vägmärken eller skyltar med regler eller olika budskap bör ske med återhållsamhet och varnar för en

"tivolisering" av trafikmiljön, där för många vägmärken eller skyltar kan minska tydligheten och respekten för viktig information.

Utbyggnad av heldragen mittlinje över längre sträckor uppfattas generellt som genomtänkt, men Polismyndigheten ser samtidigt problem kopplade till framkomlighet. Trafikanter kan hindras från att köra om långsamma fordon eftersom det är förbjudet att korsa heldragen linje. För att sådana lösningar ska fungera krävs att trafikanterna accepterar och respekterar regleringen.

Del 2 – Analys, förslag och bedömningar

Denna del av rapporten omfattar en analys av fakta och underlag som redovisas i del 1. I kapitel 9 finns en mer övergripande analys som sedan tillämpas i kapitel 10–14, som innehåller förslag och bedömningar.

9 Analys

I detta kapitel beskrivs de mer generella analyser av det underlag som presenterats i del 1. Dessa analyser återkommer sedan i flera av de kommande kapitlen i del 2.

9.1 Trafikregler och samspel mellan trafikanter

En aspekt som bör lyftas fram är att införandet av en trafikregel som riktar sig till en viss trafikantkategori inte automatiskt innebär att andra trafikanter upplever situationen som trygg eller acceptabel. Att en regel formellt ger någon rätt – exempelvis en anvisning, eller tillåtelse att färdas i en viss hastighet eller använda ett visst utrymme – behöver inte innebära att övriga trafikanter kommer känna sig säkra i mötet med denna rättighetsutövning. Juridisk klarhet är inte detsamma som upplevd trygghet.

Detta är särskilt tydligt i situationer där trafikanter med olika hastighet, skyddsnivå och fysisk utsatthet möts i samma trafikmiljö. En regel kan exempelvis ålägga bilförare att hålla ett visst minimiavstånd eller anpassa hastigheten, men för en oskyddad trafikant kan den faktiska upplevelsen ändå vara otrygg. Även om bilföraren följer regelverket, kan hastighetsskillnader, bristande sikt eller trafikens intensitet skapa en situation som upplevs som riskfylld. Regeln uppfyller då sin formella funktion men når inte nödvändigtvis ett trygghetsskapande syfte.

Det är därför viktigt att skilja mellan normativ säkerhet och upplevd säkerhet. En trafikmiljö kan vara korrekt reglerad enligt gällande bestämmelser och ändå framstå som oattraktiv eller skrämmande för vissa trafikanter. Om en cyklist formellt har rätt att vistas på en viss plats, men avstår från att göra det på grund av otrygghet, har regelverket i praktiken inte skapat en inkluderande och fungerande trafikmiljö. På samma sätt kan en förare som måste förlita sig på att andra förare fullgör sina skyldigheter, uppleva osäkerhet därför att andras beteenden är svårförutsägbara, även om beteendena formellt överensstämmer med reglerna.

Detta visar på begränsningen i att betrakta trafiksäkerhet enbart som en fråga om regelöverträdelser och sanktioner. Ett fullständigt regelverk kan i sig inte garantera att alla trafikanter känner sig trygga eller vill vistas i miljön oftare. Därför måste lagstiftning och rättstillämpning kompletteras med ett systemperspektiv, där fysisk utformning, hastighetsanpassning och separation av trafikslag används för att minska beroendet av enskilda individers ständiga riskbedömningar.

9.2 Inom eller utom tättbebyggt område: skillnader

De största skillnaderna mellan trafikmiljöer inom respektive utom tättbebyggt område handlar om hastigheter, vägutformning, trafikflöden, siktförhållanden och vilka typer av trafikanter som förekommer. Dessa faktorer påverkar både när omkörning är lämplig och hur regler och vägutformning behöver anpassas.

9.2.1 Inom tättbebyggt område

Inom tättbebyggda områden är den högsta tillåtna hastigheten normalt lägre, ofta 30–50 kilometer i timmen, och trafikmiljön mer komplex. Det finns fler korsningar, övergångsställen, cykelpassager, parkerade fordon, busshållplatser och oskyddade trafikanter. Trafiken präglas ofta av tätare flöden och fler oväntade rörelser. Detta innebär att omkörningar ofta sker i lägre hastighet och skillnaderna i hastighet mellan motorfordon, cyklister och mopedförare är mindre. Föraren behöver här ta större hänsyn till korsande trafik och fotgängare, och ibland är omkörning direkt olämpligt på grund av begränsat utrymme eller många konfliktpunkter. Utformningen av tättbebyggda områden innebär ofta separerad cykelinfrastruktur, smalare körfält och hastighetsdämpade åtgärder. Det finns även fler reglerade korsningar, trafiksignaler och cirkulationsplatser. De lägre hastighetsgränserna ger också förutsättningar för samspel mellan olika trafikanter.

9.2.2 Utom tättbebyggt område

På vägar utanför tättbebyggda områden är den högsta tillåtna hastigheten högre, ofta 70–100 kilometer i timmen eller mer, och vägarna är i större

utsträckning utformade för framkomlighet och jämnt trafikflöde. Det finns färre korsningar och mindre sidotrafik, men samtidigt större hastighetsskillnader mellan bilar, mopeder och cyklar. Det innebär att omkörningar kräver längre siktsträckor och större säkerhetsmarginaler mot den som körs om, men även mot mötande trafik. Konsekvenserna av felbedömningar blir allvarligare på grund av högre hastigheter, och förare behöver korsa mittlinjen eller byta körfält helt för att uppnå ett säkert sidavstånd.

Vägutformningen utanför tättbebyggda områden kännetecknas därför ofta av bredare körfält, mitträcken eller mittlinjer, längre raka vägsträckningar och färre korsningar, samtidig som det ställer högre krav på sikt och planering vid omkörning.

9.3 Skillnader i hur lämpligt det är att köra om

Hur lämpligt det är att köra om inom tättbebyggda områden avgörs främst av komplexiteten i trafikmiljön och närheten till andra trafikanter och korsningar. Utanför tättbebyggda områden avgörs detta i stället främst av hastighet, sikt och om det går att köra om utan konflikt med mötande trafik. Det gör också att regler om sidavstånd och körfältsbyte ofta får större praktisk betydelse utanför tättbebyggt område, där högre hastigheter kräver större marginaler och där omkörningar på ett tydligare sätt kan påverka trafikrytmen.

9.4 Hastighetsanpassning

I de samråd som vi genomfört har frågor om lämplig hastighet kopplat till lämpligt avstånd vid omkörning varit återkommande. Om avståndet i sidled är litet mellan det omkörande och det omkörda fordonet, bör hastigheten hos det omkörande fordonet också vara mycket låg. Är avståndet i sidled större, kan det omkörande fordonets hastighet också vara högre.

Vi har därför valt att se över reglerna för hastighetsanpassning endast i vissa situationer.

De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. 1 § trafikförordningen är breda och principiella till sin karaktär och gäller alla trafiksituationer. Men även om hänsynsreglerna innebär ett ansvar att visa omsorg och varsamhet ger de begränsad vägledning om vilka krav som gäller i just situationer där motorfordon passerar oskyddade trafikanter som cyklister. På motsvarande sätt innehåller 3 kap. 14 § generella krav på hastighetsanpassning men utan att särskilt tydliggöra hur hastigheten ska anpassas i relation till cyklande.

En ny allmänbestämmelse skulle därför ge ökad tydlighet och förutsebarhet för både förare och rättstillämpande myndigheter. Regler som uttryckligen tar sikte på en specifik trafiksituation är generellt lättare att kommunicera,

förstå och efterleva än allmänt hållna aktsamhetskrav. Detta gäller särskilt i situationer där riskerna är stora och bedömningen av vad som är ett tillräckligt säkert beteende annars kan variera mellan olika förare.

En uttrycklig regel kan också bidra till ökad trafiksäkerhet genom att markera vikten av låg och anpassad hastighet vid passage av oskyddade trafikanter. Cyklande och förare av moped klass II är särskilt utsatta vid omkörning på vägar med begränsat utrymme, och hur allvarliga skadorna blir vid en olycka påverkas i hög grad av motorfordonets hastighet. Med tydlig reglering av hastigheten vid omkörning av cyklande och förare av moped klass II, kan förare i större utsträckning styras mot ett mer riskmedvetet körsätt.

Sammantaget talar därför både trafiksäkerhets-, tydlighets- och tillämpningsskäl för en bestämmelse om anpassad hastighet vid omkörning av cyklande och förare av moped klass II, snarare än enbart generella hänsyns- och omkörningsregler – som ju redan finns i trafikförordningen.

10 Tydligare riktlinje

Det här kapitlet innehåller förslag till ändringar i 3 kap. 11 och 15 §§ och en ny trafikregel i 3 kap. 33 a § samt bedömning avseende allmänna råd.

10.1 Cykel, moped klass II och moped klass I

Moped klass II motsvarar i många avseenden cykeln, både juridiskt och i fråga om funktion. Moped klass II får till exempel framföras på cykelbanor och har generellt lägre konstruktiv hastighet (den högsta hastighet ett fordon är byggt för). Moped klass I har högre konstruktiv hastighet och är i större utsträckning integrerad i trafiken med bilar och de hastighetsgränser som gäller inom tättbebyggt område.

10.1.1 Olika utbildningskrav

Det finns skillnader i utbildnings- och behörighetskrav. För moped klass I krävs utbildning och godkänt kunskapsprov, medan förare av moped klass II, trots krav på förarbevis, och cyklister i större utsträckning kan antas ha varierande trafikerfarenhet och riskmedvetenhet. Detta förstärker behovet av att omgivande trafikanter tar särskild hänsyn vid omkörning.

10.1.2 Hastighetsskillnaden avgörande

Behovet av hastighetsanpassning är särskilt uttalat i förhållande till cyklar och moped klass II jämfört med moped klass I. Hastighetsskillnaden är stor mellan å ena sidan bilar och å andra sidan cyklar och mopeder klass II, både inom och utom tättbebyggda områden. Stor hastighetsskillnad minskar den omkörda trafikantens utrymme att reagera på plötsliga händelser.

Hastighetsskillnaden mellan bilar och moped klass I är större främst på vägar där hastighetsbegränsningen är 70 kilometer i timmen eller högre.

När en bilförare kör om en cykel eller en moped klass II är det i de flesta fall lämpligt att bilföraren sänker hastigheten på grund av den stora hastighetsskillnaden. Behovet av att sänka hastigheten när man kör om en moped klass I är inte lika stort på grund av att hastighetsskillnaden normalt är mindre, framför allt inom tättbebyggda områden.

På vägar med högre hastighetsgränser och därmed större hastighetsskillnad, är det lämpligt att den omkörande placerar sitt fordon längre från cykeln eller mopeden, oavsett om det är en moped klass I eller II.

10.1.3 Överskrida heldragen linje?

För den som kör om en cykel eller moped är sikten framåt relativt god jämfört med då en bil körs om, eftersom en ordinarie vanlig tvåhjulig eller trehjulig cykel eller moped klass II är inte särskilt bred. Detta talar för att man skulle kunna öppna för möjlighet till ytterligare undantag från trafikförordningens förbud mot att överskrida heldragen linje. Detsamma gäller egentligen även moped klass I, men med skillnaden att moped klass I även förekommer som fyrhjulig moped med karosseri. Den mopeden skymmer alltså sikten mer för den som vill köra om.

Transportstyrelsen har dock landat i att det är lämpligare med en uppdelning mellan moped klass I och moped klass II än en uppdelning baserad på antal hjul. Färdhastigheten kan antas vara högre med moped klass I än med cykel och moped klass II. Det innebär längre omkörningssträcka, vilket gör att ett omkörande fordon som överskrider heldragen linje behöver befinna sig längre tid i eller närmare mötande körfält. Det innebär i sin tur ökad risk för konflikter med mötande trafik. Därför skiljer sig våra förslag åt beroende på om det är en moped klass II eller moped klass I som körs om.

10.2 Förslag på ytterligare undantag från trafikförordningens förbud att föra fordon över heldragen linje

Förslag
Det ska införas ytterligare ett undantag från trafikregeln i 3 kap. 11 § om att ett fordons hjul inte får föras över en heldragen linje. Undantaget ska innebära att om särskild försiktighet iakttas får föraren vid omkörning av cykel eller moped klass II tillfälligt föra fordonets hjul över en heldragen linje som är en mittlinje.

Skäl till förslagen

Ökad användning av heldragna mittlinjer: bakgrund

De senaste 15–20 åren har Trafikverket och dessförinnan Vägverket arbetat med att minska risken för mötesolyckor mellan motorfordon på statliga vägar där det inte finns tillräckliga förutsättningar att bygga om vägen till exempelvis en 2+1-väg med fysisk separering mellan körriktningarna.

En metod som Transportstyrelsen har noterat används är att man på vissa vägsträckor använder dubbla heldragna mittlinjer (M8) i syfte att begränsa möjligheten till omkörning mellan motorfordon och därigenom minska risken för mötesolyckor. På dessa sträckor använder väghållaren heldragen mittlinje på grund av att sikten, med hänsyn till den högsta tillåtna hastigheten på den aktuella vägsträckan, är begränsad.

I en äldre publikation från Vägverket (2006) framgår att användningen av heldragna linjer i vägens mitt utgick från Vägverkets promemoria *Siktkrav för ny vägmarkeringsstrategi* från 2005. Där definierades de minimiavstånd för olika hastigheter, så kallade frisiktslängder, som man bedömde var nödvändiga för att förare skulle kunna genomföra tillräckligt säkra omkörningar.

I Trafikverkets nu gällande infrastrukturregelverk TRVINFRA-00396 anges att heldragen mittlinje ska användas om den fria sikten understiger angivna värden för olika hastighetsbegränsningar. Om körbanans bredd understiger 6,5 meter ska mittlinjen i stället utföras som varningslinje. Det anges även att korta sträckor mellan två heldragna linjer ska sammanbindas om avstånden understiger vissa angivna värden.

Heldragen mittlinje och förhållandet till trafikregler

Transportstyrelsen har tidigare – i promemorian TSV 2010-8640 (Transportstyrelsen, 2010) – behandlat hur vägmärken och vägmarkeringar förhåller sig till trafikregler. I promemorian konstateras att trafikregler ska beslutas genom lag, förordning eller föreskrifter som meddelats med stöd av lag. Vägmärken och vägmarkeringar har däremot inte någon självständig normgivande funktion utan används för att utmärka eller förstärka trafikregler som redan gäller. En heldragen mittlinje kan därför inte i sig skapa ett nytt förbud mot att använda mötande körfält. Ett sådant förbud måste ha stöd i trafikförordningen eller i lokala trafikföreskrifter.

I samma promemoria konstateras att det inte är förenligt med regeringsformens bestämmelser om normgivning att låta en myndighet eller enskild införa generellt gällande trafikregler genom vägmarkeringar. Heldragna mittlinjer markerar alltså ett förbud som redan följer av gällande rätt, och kan inte användas för att skapa nya förbud.

Transportstyrelsen konstaterar samtidigt att Trafikverket under senare år i ökad utsträckning har använt heldragna mittlinjer som ett trafiksäkerhetsinstrument på vägavsnitt där fysisk mittseparering saknas. Denna utveckling har varit motiverad av ambitionen att minska antalet mötesolyckor mellan motorfordon. Samtidigt aktualiseras förhållandet mellan vägmarkeringens funktion och de trafikregler som följer av trafikförordningen. Den ökade användningen av heldragna mittlinjer innebär dessutom att frågan får en större praktisk betydelse – vid omkörning av cykel och moped klass II – än när Transportstyrelsen analyserade den i promemorian TSV 2010-8640.

Transportstyrelsen har försökt få information från den nationella vägdatabasen (NVDB) om hur många vägsträckor och hur långa sträckor som är markerade med heldragna mittlinjer. Någon sammanställd information om detta har vi dock inte kunnat hitta.

Konflikten mellan mötesrisk och säkra omkörningar av cykel eller moped klass II

Utvecklingen med fler och längre sträckor med heldragen mittlinje innebär att det kan uppstå en konflikt mellan olika trafiksäkerhetsintressen. Å ena sidan finns behovet av att minska risken för mötesolyckor mellan motorfordon. Å andra sidan finns behovet av att möjliggöra säkra omkörningar av cykel och moped klass II.

På vägsträckor med heldragen mittlinje, där övriga förutsättningar för omkörning enligt trafikförordningen inte är uppfyllda, kan det uppstå en praktisk och juridisk konflikt mellan kravet på ett säkert sidavstånd till cyklar och förbudet mot att korsa mittlinjen.

En heldragen linje är en statisk reglering som gäller oavsett de förhållanden som råder vid det enskilda tillfället. Markeringen förändras inte beroende på väderlek, trafikmängd, faktisk sikt eller vilket fordon som ska köras om. Samma bestämmelse gäller därför oavsett om en förare avser att köra om en personbil, en lastbil eller en cykel.

Samtidigt är trafiksituationen dynamisk och varierar från ögonblick till ögonblick. En omkörning av en cykel skiljer sig dessutom från en omkörning av ett motorfordon, som till exempel en lastbil. Hastighets-skillnaden mellan bil och cykel är normalt betydligt större än mellan två motorfordon, vilket innebär att omkörningen ofta kan genomföras under kortare tid. Föraren behöver vanligtvis endast använda en begränsad del av det mötande körfältet, och exponeringstiden mot mötande trafik blir därför kort. Vid omkörning av en cykel har förare generellt även bättre sikt än vid omkörning av stora motorfordon, då motorfordonet skymmer sikten framåt.

Det innebär att en vägsträcka som är olämplig för omkörning av motorfordon i vissa situationer ändå kan ha tillräckliga säkerhetsmarginaler för omkörning av en cykel eller moped klass II.

När en heldragen linje finns på en sådan vägsträcka kan bilföraren ställas inför flera problematiska alternativ. Föraren kan välja att ligga kvar bakom cykeln under en längre sträcka, genomföra en omkörning, utan att byta körfält och med otillräckligt sidavstånd, eller korsa den heldragna linjen i strid med trafikregeln. Samtliga alternativ kan innebära nackdelar ur trafiksäkerhets- och trygghetssynpunkt.

Internationella erfarenheter

I länder där regler om minsta sidoavstånd kombineras med förbud mot att korsa heldragen linje kan det uppstå en målkonflikt mellan framkomlighet och skyddet för oskyddade trafikanter. Spanien har valt att hantera detta genom att tillåta korsning av heldragen linje vid omkörning av cyklar.

Inom eller utom tättbebyggt område: skillnader

Skillnaderna mellan att tillåta korsande av heldragen linje vid omkörning av en cykel inom respektive utom tättbebyggt område handlar främst om hastighetsnivåer, trafikmiljö och behovet av omkörning.

Utanför tättbebyggt område förekommer heldragna linjer ofta där sikten är begränsad eller där vägens utformning motiverar en restriktion mot att använda mötande körfält. På sådana vägar kan ett absolut förbud mot att korsa heldragen linje innebära att motorfordon blir kvar bakom en cykel under långa sträckor eller kör om med otillräckligt sidavstånd. En möjlighet att under särskilda förutsättningar korsa linjen kan därför bidra till säkrare omkörningar genom att ge föraren möjlighet att skapa större avstånd till cykeln.

Inom tättbebyggt område används heldragna linjer ofta i en mer komplex trafikmiljö, med fler och tätare förekommande konfliktpunkter, exempelvis gångpassager, övergångsställen, cykelpassager, cykelöverfarter och korsningar. Att tillåta korsande av heldragen linje kan därför innebära att fordon kommer in i ytor där andra trafikanter inte förväntar sig mötande trafik.

Även utanför tättbebyggt område förekommer konfliktpunkter och begränsad sikt. Skillnaden är därför inte att sådana förhållanden saknas där, utan att trafikmiljön utanför tättbebyggt område oftare är mindre komplex och att den heldragna linjen i större utsträckning är kopplad till exempelvis begränsad sikt på grund av vägens utformning, vägens bredd eller annat behov av att förhindra omkörning.

Sammantaget kan nyttan av ett undantag därför vara större utanför tättbebyggt område, medan skälen för att upprätthålla förbudet kan vara starkare inom tättbebyggt område. Skillnaden bör dock främst kopplas till trafikmiljöns komplexitet och antalet konfliktpunkter, snarare än enbart till om platsen ligger inom eller utanför tättbebyggt område.

Vår bedömning är dock att det kan bli svårt för trafikanterna att tillämpa en regel som är beroende av om den heldragna linjen finns inom eller utom tättbebyggt område. Ett alternativ är att koppla regleringen till den högsta tillåtna hastigheten på vägen. En sådan lösning skulle dock skilja sig från motsvarande regler om möjlighet att köra om tvåhjuliga fordon i vissa situationer (se 3 kap. 11 § trafikförordningen där möjlighet till omkörning av tvåhjuliga fordon gäller oavsett den högsta tillåtna hastigheten på vägen).

Risk för minskad regelefterlevnad och otrygghet

En reglering som uppfattas som svår att förstå eller tillämpa kan även påverka trafikreglernas legitimitet. Om förare upplever att en omkörning objektivt sett kan genomföras säkert men ändå förbjuds av en statisk vägmarkering finns en risk att respekten för heldragna linjer minskar. Förare kan då i större utsträckning börja göra egna bedömningar av när en överträdelse anses motiverad, vilket på sikt kan påverka efterlevnaden även i mer riskfyllda situationer. Flera av de aktörer vi haft samverkan med inom ramen för uppdraget har påtalat att eventuella nya bestämmelser behöver vara proportionerliga och ska kunna tillämpas på ett rimligt sätt. Annars riskerar de nya reglerna inte accepteras eller ses som illegitima. Accepteras inte en regel kommer även regelefterlevnaden bli låg.

En strikt tillämpning av heldragen linje kan även innebära en ökad risk för cyklande. Förare som inte vill eller vågar korsa linjen kan i stället välja att köra om inom samma körfält. Detta kan leda till otillräckliga sidavstånd, kraftiga vinddrag och otrygghet för den cyklande. Vid sådana situationer kan en omkörning, om den omkörande får använda en begränsad del av körfältet i mötande färdriktning och omkörningen i övrigt sker på ett säkert sätt, minska dessa risker för den cyklande.

Behov av en reglerad möjlighet att korsa heldragen mittlinje

Heldragna mittlinjer har en viktig trafiksäkerhetsfunktion genom att minska risken för mötesolyckor på vägavsnitt där vägens utformning gör att omkörningar mellan motorfordon inte kan genomföras med tillräckliga säkerhetsmarginaler. Det finns därför inte skäl att generellt ändra de bestämmelser som reglerar användningen av heldragna mittlinjer eller att begränsa väghållarens möjligheter att använda vägmarkeringen där den är motiverad av trafiksäkerhetsskäl.

Samtidigt har den ökade användningen av heldragna mittlinjer, utifrån tolkningen att linjen får markera begränsad siktsträcka, gjort att markeringen i vissa situationer medfört konsekvenser som inte var lika framträdande tidigare. Detta gäller särskilt på tvåfältsvägar där cyklar och mopeder klass II framförs i blandtrafik och där ett betryggande sidavstånd vid omkörning normalt förutsätter att en del av det mötande körfältet används.

Trafikförordningen innehåller bestämmelser som i vissa avseenden behandlar omkörning av tvåhjuliga fordon annorlunda än omkörning av flerhjuliga motorfordon. Det visar att lagstiftningen sedan tidigare beaktar att dessa omkörningssituationer skiljer sig åt. Den ökade användningen av heldragna mittlinjer innebär emellertid att denna skillnad inte alltid får genomslag i praktiken. En förare som vill lämna ett betryggande sidavstånd till en cykel kan i många fall behöva använda en mindre del av det mötande körfältet. Om vägsträckan samtidigt är försedd med heldragen mittlinje kan detta inte ske, trots att omkörningen i det enskilda fallet skulle kunna genomföras utan fara för mötande trafik.

Den nuvarande regleringen kan därför leda till att förare väljer mellan tre mindre lämpliga handlingsalternativ: att avstå från omkörning under en längre sträcka, att genomföra omkörningen inom det egna körfältet med ett mindre sidavstånd än vad trafiksäkerheten motiverar, eller att korsa den heldragna mittlinjen i strid med trafikreglerna. Ingen av dessa lösningar är tillfredsställande ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Om förare upplever att en omkörning objektivt sett är säker, men att den ändå förbjuds av en statisk vägmarkering, finns en risk att respekten för heldragna linjer successivt minskar. Förare kan i större utsträckning börja göra egna bedömningar av när en överträdelse är motiverad. På sikt kan detta leda till att även mer riskfyllda överträdelser normaliseras, vilket motverkar syftet med vägmarkeringen och kan försämra den generella trafiksäkerheten.

För väghållaren innebär detta en komplex avvägning mellan olika säkerhetsintressen. Om den heldragna linjen tas bort ökar möjligheterna att genomföra säkra omkörningar av cyklar, men samtidigt kan risken öka för farliga omkörningar mellan motorfordon på vägavsnitt där vägens utformning medför begränsningar i sikt. Om den heldragna linjen däremot behålls minskar risken för mötesolyckor mellan motorfordon, men konflikterna mellan bilförare och cyklande eller förare av moped klass II kan samtidigt bli fler och risken för alltför nära omkörningar öka.

Heldragen mittlinje används på platser där man vill begränsa möjligheten till omkörning som följer direkt av trafikreglerna. Vanligen används det därför vid backkrön och kurvor, eller där det råder omkörningsförbud genom lokala trafikföreskrifter. Men heldragen mittlinje används ibland

också utöver dessa trafikregler. Sakkunniga på Transportstyrelsen bedömer att Trafikverket även fortsättningsvis kommer att använda heldragna mittlinjer för att begränsa omkörningsmöjligheterna på vägsträckor med begränsad sikt, och inte enbart vid backkrön, kurvor eller där det råder omkörningsförbud genom lokala trafikföreskrifter. Problemet ligger förstås inte i den heldragna mittlinjen som vägmarkering. Istället behöver vi se till hur man i trafikförordningen reglerar omkörning av cykel och moped klass II där heldragen mittlinje används och där god sikt och övriga förutsättningar finns för en säker omkörning av just cykel och moped klass II.

Den föreslagna regleringen innebär ett begränsat undantag från förbudet att korsa heldragen mittlinje. Undantaget gäller endast vid omkörning av cykel och moped klass II om särskild försiktighet visas och endast när omkörningen kan genomföras utan fara eller hinder för annan trafik. Förslaget påverkar inte väghållarens möjligheter att använda heldragna mittlinjer och förändrar inte heller de grundläggande reglerna om omkörning. Det innebär därför en avgränsad och proportionerlig anpassning av trafikförordningen till de särskilda trafiksituationer som behandlas i denna utredning. Om man dessutom väger in trygghetsaspekten för den cyklande som ett skäl för att för att fler ska våga börja cykla på dessa vägar, och att fler och fler vägar kommer att markeras på med heldragen mittlinje, har vi kommit fram till att det finns skäl att reglera en möjlighet att överskrida heldragen mittlinje vid omkörning av cykel och moped klass II.

10.3 Förslag på kompletterande trafikregel vid omkörning i trafikförordningen

Förslag
Transportstyrelsen föreslår att det införs en ny bestämmelse i trafikförordningen 3 kap 33 § som innebär att på vägar där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre bör en bilförare, i syfte att lämna ett betryggande avstånd i sidled, vid omkörning av cykel eller moped köra fordonet till vänster om mittlinjen eller körbanans mitt. Har körbanan minst två körfält för färd i samma riktning bör föraren använda ett annat körfält än det som ligger längst till höger.

Skäl för förslag

Det främsta skälet till förslaget är att tydligare ange vad som under vissa förutsättningar bör anses utgöra ett betryggande sidavstånd vid omkörning av cykel och moped klass II. Genom ett sådant förtydligande förväntas förare i större utsträckning lämna ett tillräckligt säkert sidavstånd vid omkörning, vilket kan medföra en ökad trygghet för den som körs om.

Trafiksäkerhetseffekter

Förslaget kan minska risken för olyckor som uppstår till följd av små säkerhetsmarginaler. Cyklande är särskilt känsliga för plötsliga lufttrycksförändringar, ojämnheter i vägbanan och mindre sidoförflyttningar. Vid höga relativa hastigheter kan även mindre misstag få allvarliga konsekvenser. Ett större avstånd i sidled ger både den omkörande och den omkörda trafikanten bättre möjlighet att reagera på oväntade händelser. På vägar med flera körfält i samma riktning kan användning av ett annat körfält dessutom minska risken för trängda omkörningar och skapa en tydligare separation mellan motortrafik och cyklar. Detta kan förbättra både den faktiska och den upplevda säkerheten för cyklande.

Sammantaget syftar förslaget till att skapa större säkerhetsmarginaler, minska risken för att omkörningar sker för nära cyklar och mopeder och till att öka tryggheten för cyklande och förare av moped på vägar där hastigheterna är höga och konsekvenserna av olyckor ofta blir allvarliga.

Ytterligare ett skäl är att dagens regler om ”betryggande avstånd” är allmänt hållna och lämnar stort utrymme för individuella bedömningar. Förslaget tydliggör hur förare praktiskt bör agera för att skapa tillräckliga säkerhetsmarginaler vid omkörning av cykel på vägar med högre hastigheter. Det kan bidra till mer enhetliga och förutsebara omkörningsbeteenden.

Förslaget har också ett normbildande syfte. Genom att uttryckligen ange att förare bör lämna det ordinarie körfältet eller passera till vänster om mittlinjen tydliggörs att omkörning av cykel kräver särskild hänsyn. Det kan bidra till ökad hänsyn till oskyddade trafikanter och stärka samspelet mellan olika trafikantgrupper.

Korsande av heldragen linje

Om en omkörning av en cyklande eller förare av tvåhjulig moped klass II förutsätter att den heldragna mittlinjen tillfälligt överskrids, bör detta inte i sig hindra omkörningen. Om omkörningen kan genomföras utan fara eller hinder för mötande trafik och med ett betryggande sidavstånd till den omkörda, kan ett sådant tillfälligt överskridande vara motiverat.

I dessa situationer bör rekommendationen om att placera hela fordonet till vänster om vägens eller körbanans mitt inte tillämpas. Om den heldragna mittlinjen behöver överskridas för att skapa ett betryggande sidavstånd bör föraren i stället kunna anpassa fordonets placering efter den aktuella trafiksituationen och endast överskrida linjen i den omfattning som behövs för att genomföra omkörningen på ett säkert sätt. Förarens handlande bör då bedömas utifrån om omkörningen har kunnat genomföras med tillräckliga säkerhetsmarginaler, utan fara eller hinder för mötande trafik och med ett betryggande sidavstånd till den omkörda.

Betryggande avstånd i sidled

Nuvarande bestämmelse om att hålla ett betryggande avstånd riktar sig till den förare som kör om. Bestämmelsen medför att när en omkörning genomförs ska föraren, med hänsyn till den som körs om, hålla ett så stort avstånd i sidled att risken för sammanstötning mellan fordonen, påverkande vinddrag eller annat minimeras. Avståndet ska också inkludera marginaler för de rörelser cyklande eller mopedförare kan tänkas göra. Utöver det behöver föraren väga in faktorer såsom fordonens hastighet, vägens bredd, mötande trafik, utrymmet den cyklande färdas på, för att avgöra om omkörningen ska genomföras eller om det är lämpligast avstå från omkörning.

Skillnader mellan inom och utom tättbebyggt område

Vid omkörning av cykel gäller samma grundläggande krav både inom och utanför tättbebyggt område. Omkörningen ska kunna genomföras på ett säkert sätt och med ett betryggande sidavstånd till cykeln. Förutsättningarna skiljer sig dock åt, framför allt genom att vägarna utanför tättbebyggt område har högre hastighetsgränser.

Inom tättbebyggt område är hastighetsgränserna normalt lägre, vilket innebär att konsekvenserna av ett misstag eller en konflikt mellan bil och cykel i regel blir mindre allvarliga. Samtidigt kan utrymmet för omkörning vara begränsat av parkerade fordon, korsningar och annan trafik, vilket ofta kräver att bilföraren anpassar hastigheten eller avvaktar med omkörningen.

Utanför tättbebyggt område är hastighetsgränserna vanligtvis betydligt högre. Den högre hastigheten ökar både risken för allvarliga skador vid en olycka och de luft- och säkerhetspåverkande effekterna när ett motorfordon passerar en cykel. Med hänsyn till skillnaderna mellan inom och utom tättbebyggt område, som anges i avsnitt 9.2, anser Transportstyrelsen att det utom tättbebyggt område är särskilt viktigt att omkörningen sker med god marginal och att föraren vid behov använder mötande körfält för att skapa ett tillräckligt sidavstånd. Kravet på ett betryggande sidavstånd får därmed större praktisk betydelse utanför tättbebyggt område, eftersom högre hastigheter och trafikmiljön ställer högre krav på säkerhetsmarginalerna vid omkörning av cykel och moped.

Bestämmelsen bör endast omfatta bilar

Vi anser att bestämmelsen bör omfatta bilar och inte hela gruppen motorfordon. Cyklande och förare av moped klass II kan uppleva omkörningssituationen som farligare och mer otrygg när de blir omkörda av en bil än när de blir omkörda av en moped eller motorcykel. En central förklaring är skillnaden i fordonsstorlek och massa. Bilar upptar ett större utrymme i trafikmiljön än tvåhjuliga motorfordon och för den som körs om innebär detta en ökad utsatthet, särskilt på vägar med begränsat utrymme

eller avsaknad av separerad cykelinfrastruktur. Vid en eventuell kollision blir skadorna dessutom generellt allvarligare när en bil är involverad.

Även de aerodynamiska effekterna skiljer sig åt mellan olika fordonstyper. Bilar genererar större lufttryck och turbulens vid omkörning, särskilt vid högre hastigheter. Detta kan påverka cykelns stabilitet och skapa osäkerhet hos den cyklande, inte minst för mindre erfarna trafikanter eller under ogynnsamma väderförhållanden. Motorcyklar och mopeder ger i regel upphov till mindre turbulens eftersom de är smalare och har mindre frontyta.

En annan betydande faktor är den relativa hastighetsskillnaden mellan fordonen. Biltrafik håller ofta mycket högre hastighet än cykeltrafik, vilket gör att omkörningssituationen uppstår snabbt och kan upplevas som abrupt. Tvåhjuliga motorfordon framförs i vissa trafikmiljöer i hastigheter som ligger närmare cykelns, vilket kan bidra till en mindre dramatisk passage.

Skillnader i förarnas perspektiv och trafikbeteende kan också ha betydelse. Bilförare befinner sig i en skyddad kupé och kan ha svårare att bedöma hur nära en cykel passeras. Förare av motorcyklar och mopeder är själva oskyddade trafikanter och delar i större utsträckning den cyklandes utsatthet i trafikmiljön. Detta kan bidra till en ökad medvetenhet om riskerna med små sidomarginaler och plötsliga rörelser i samband med omkörning.

Därtill torde det finnas ett egenintresse hos motorcykel- och mopedförare att undvika riskfyllda omkörningar. Till skillnad från bilförare saknar de ett skyddande karosseri och är därmed mer sårbara vid en eventuell incident. En alltför nära omkörning av en cykel innebär inte enbart en risk för den cyklande, utan även för den som framför motorcykeln eller mopeden. Omkörningen innebär en risk också för den som kör om exempelvis genom undanmanövrer, kontaktolyckor eller förlorad kontroll över fordonet. Detta torde innebära att förare av tvåhjuliga sådana fordon har ett mer försiktigt beteende och större säkerhetsmarginaler vid omkörning.

Sammantaget tyder dessa faktorer på att omkörningar med bil generellt har större potential att skapa otrygghet hos de cyklande än omkörningar med motorcykel eller moped. Skillnaderna handlar både om objektiva riskfaktorer, såsom fordonsmassa och luftturbulens, och om subjektiva aspekter kopplade till upplevelsen av säkerhet och kontroll i trafikmiljön. Detta talar för att regler kring omkörning av cykel kan behöva ta hänsyn till skillnader mellan olika fordonskategorier. Ett generellt krav på körfältsbyte kan vara väl motiverat för breda och tunga fordon såsom bilar, men mindre ändamålsenligt för smalare tvåhjuliga motorfordon där samma säkerhetsnytta inte skulle uppnås och där andra risker samtidigt skulle kunna uppstå.

Framkomligheten påverkas inte påtagligt

Regeln behöver inte anses hämma framkomligheten påtagligt för övrig trafik, eftersom den endast aktualiseras vid omkörning av cykel eller mopedförare och främst innebär ett förtydligande av redan lämpligt beteende för en betryggande omkörning. På vägar med hastighetsgräns om 70 kilometer i timmen eller högre bör det redan vara accepterat att förare anpassar sin placering och tillfälligt går över den brutna mittlinjen eller körbanans mitt när sikten och trafiksituationen tillåter det.

Bestämmelsen innebär inte något generellt förbud eller någon permanent begränsning för övrig trafik, utan en rekommendation om var en bilförare ska placera sitt fordon vid omkörning av cykel och moped för att det ska kunna anses vara betryggande. Om mötande trafik eller andra förhållanden gör omkörningen olämplig får föraren, enligt vanliga trafikregler, avvakta tills omkörningen kan ske säkert. Detta motsvarar redan dagens krav på omsorg och hänsyn i trafiken, och även med den nya rekommendationen fåromkörning endast ske i det mötande körfältet om det på tillräckligt lång sträcka är fritt från mötande trafik.

Regeln påverkar alltså främst hur en omkörning genomförs, inte trafikens övergripande framkomlighet. Eventuella kortvariga anpassningar i hastighet eller position bedöms vara begränsade och proportionerliga i förhållande till syftet att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. För övrig motorfordonstrafik kvarstår samma möjligheter att använda vägen, och någon påtaglig försämring av trafikflödet bedöms därför inte uppstå.

Två körfält i samma riktning

På vägar med två körfält eller fler kan man argumentera för att risken för kraftiga inbromsningar, och i vissa situationer även kökrockar, kan öka något genom rekommendationen om att byta körfält, särskilt på vägar med högre hastigheter och tät trafik. Ett mer konkret krav på hur ett betryggande sidavstånd ska uppnås kan leda till att förare avstår från omkörningar i situationer där de enligt dagens mer generella regel annars hade passerat cykeln med mindre marginal.

Om föraren behöver invänta möjlighet att byta körfält kan detta innebära plötsliga hastighetsanpassningar, särskilt på vägar med högre hastighetsgränser och där trafikrytmen är hög och där bakomvarande trafik kanske inte förväntar sig en inbromsning. I tät trafik eller vid begränsad sikt kan sådana situationer skapa risk för köbildning och i vissa fall även påkörningar bakifrån.

Samtidigt kan det framhållas att nuvarande regler redan kräver att omkörningar ska ske med betryggande sidavstånd och endast när det kan göras säkert. Förtydligandet ändrar därför främst hur regeln ska tillämpas snarare än syftar till att införa ett helt nytt beteende. Eventuella ökade risker

för inbromsningar måste också vägas mot syftet, att minska risken för allvarliga olyckor mellan bil och cykel eller moped.

Det är därför möjligt att förtydligandet av regeln på dessa vägar kan medföra vissa negativa effekter för trafikflöde och följsamhet i högre hastigheter. Dessa effekter är dock sannolikt situationsberoende och begränsade i förhållande till trafiksäkerhetsvinsten för cyklande och mopedförare. Riskerna ska också vägas mot omfattningen av cykel- och mopedtrafik på vägar med en högsta tillåten hastighet av 80 kilometer i timmen och eller högre. Transportstyrelsen har inte funnit någon uppgift, men uppskattar att andelen vägar utanför tättbebyggt området med mer än två körfält i samma riktning med mer omfattande cykeltrafik är relativt få.

Bestämmelsen harmonierar med gällande bestämmelser

Den föreslagna regeln kan i huvudsak sägas överensstämma med övriga trafikregler och grundläggande principer i trafikförordningen, men den innebär samtidigt ett mer konkret och långtgående förtydligande av hur kravet på betryggande sidavstånd ska uppfyllas vid omkörning av cykel och moped.

Regeln harmonierar med redan gällande bestämmelser om att

- omkörning endast får ske när det kan göras utan fara
- tillräckligt sidavstånd ska hållas till oskyddade trafikanter
- förare ska visa särskild hänsyn mot cyklande och mopedförare
- körfältsbyte och placering ska anpassas efter trafiksäkerheten.

Särskilt överensstämmer den med den allmänna aktsamhetsregeln i trafikförordningen, där förare ska uppträda omsorgsfullt och undvika att utsätta andra för fara eller onödiga störningar.

Samtidigt kan även en regel som anger hur föraren *bör* agera i praktiken få en normerande effekt på trafikbeteendet vid omkörning av cykel och moped på vägar med högre hastigheter. Även om regeln inte innebär ett uttryckligt krav kan den leda till att det angivna beteendet blir det förväntade och vanligaste sättet att agera. Nuvarande regler bygger i större utsträckning på situationsanpassade bedömningar av vad som är ett ”betryggande avstånd”. Den föreslagna formuleringen anger däremot att föraren bör gå över mittlinjen eller byta körfält för att uppnå detta.

Det kan skapa vissa spänningar mot andra trafikprinciper, exempelvis:

- kravet på god framkomlighet och jämnt trafikflöde
- regler om placering i körfält
- situationer där det inte är möjligt eller lämpligt att gå över mittlinjen
- behovet av förutsebarhet för bakomvarande trafik.

Trots detta innebär regeln inte någon direkt motsägelse av övriga trafikregler, eftersom den fortfarande är utformad som en bör-regel och därmed lämnar utrymme för förarens bedömning utifrån den aktuella trafiksituationen. Den fungerar därför främst som ett förtydligande av hur befintliga omsorgs- och säkerhetskrav bör tillämpas vid omkörning av cykel och mopedförare på vägar med högre hastighetsgränser.

10.4 Förslag på ny regel om skyldighet att hålla en tillräckligt låg hastighet

Förslag
Det ska införas en ny bestämmelse i 3 kap 15 § avseende i vilka situationer eller förhållanden som en förare ska hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Bestämmelsen anger att hastigheten även ska anpassas vid omkörning av cykel och moped klass II.

Skäl till förslag

I uppräkningen över situationer när fordonsförare är skyldiga att hålla en tillräckligt låg hastighet i 3 kap. 15 § föreslår vi ett tillägg, punkt 16. I alla omkörningssituationer är hastigheten en faktor som påverkar hur fordonets måste placeras för att avståndet till den som blir omkörd ska kunna anses vara betryggande. Det har också betydelse för hur föraren av det omkörda fordonet uppfattar omkörningen.

Behov av tydligare hastighetsregel vid omkörning

Transportstyrelsen bedömer att det är lämpligt att införa en uttrycklig regel om att hastigheten ska anpassas vid omkörning av cykel, på motsvarande sätt som regleringen i 3 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276), i stället för att enbart förlita sig på de generella hänsynsreglerna i 2 kap. 1 § eller bestämmelsen om omkörning i 3 kap. 14 § trafikförordningen.

En uttrycklig regel ger ett tydligare stöd för trafikanter genom att konkret ange att hastigheten ska anpassas vid omkörning av cykel. De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. 1 § är breda och principiella till sin karaktär och riktar sig till alla trafiksituationer. Även om bestämmelsen innebär ett ansvar att visa omsorg och varsamhet ger den begränsad vägledning om vilka krav som gäller i just situationer där motorfordon passerar oskyddade trafikanter, såsom cyklande. På motsvarande sätt innehåller 3 kap. 14 § generella krav hastighet kopplat till trafiksäkerheten, olika förutsättningar, kontroll och avstånd, men utan att särskilt tydliggöra hur hastigheten ska anpassas i relation till oskyddade fordonsförare.

En särskild bestämmelse skulle bidra till ökad tydlighet och förutsebarhet för både förare och rättstillämpande myndigheter. Regler som uttryckligen tar sikte på en specifik trafiksituation är generellt lättare att kommunicera, förstå och efterleva än allmänt hållna aktsamhetskrav. Detta gäller särskilt i situationer där riskerna är stora men där bedömningen av vad som är ett tillräckligt säkert beteende annars kan variera mellan olika förare.

Trafiksäkerhetseffekter

En uttrycklig regel kan ge förutsättningar för ökad trafiksäkerhet genom att markera vikten av lägre och anpassad hastighet vid passage av oskyddade trafikanter. Cyklande och förare av moped klass II är särskilt utsatta vid omkörning på vägar med begränsat utrymme, och hur allvarliga skadorna blir vid en olycka påverkas i hög grad av hastigheten hos det omkörande fordonet. Genom att tydligt reglera att hastigheten ska anpassas vid omkörning av cykel kan regelverket i större utsträckning styra beteenden mot ett mer riskmedvetet körsätt. På vägar med högre hastigheter kan även mindre felbedömningar få allvarliga konsekvenser. Genom att uttryckligen ange denna situation (omkörning av cykel och moped klass II) i uppräkningen i 15 §, blir det tydligt att föraren ska hålla en tillräckligt låg hastighet även vid omkörning av dessa trafikanter. Regeln innebär inte ett nytt grundläggande ansvar, utan är främst ett förtydligande av den allmänna omsorgs- och försiktighetsprincip som redan följer av trafikförordningen.

Sammantaget talar både trafiksäkerhets-, tydlighets- och tillämpningsskäl för att införa en särskild bestämmelse om anpassad hastighet vid omkörning av cykel och moped klass II Bestämmelsen skulle vara ett komplement till de generella hänsyns- och omkörningsregler som redan finns i trafikförordningen.

Internationella erfarenheter

Flera europeiska länder verkar i grunden bygga regleringen av omkörning av cykel eller mopedförare på generella principer om omsorg, hänsyn och försiktighet i trafiken, snarare än på uttryckliga krav om särskild hastighetsanpassning eller strikt särskild hastighet vid varje omkörning. Allmänna varsamhetsregler återfinns i många nationella trafikförordningar och innebär typiskt att förare ska anpassa hastighet och körsätt efter trafiksituationen och visa särskild hänsyn mot oskyddade trafikanter. Det verkar däremot vara mindre vanligt med uttryckliga och detaljerade regler som anger exakt hur hastigheten ska anpassas eller vilken hastighetsgräns som ska följas vid omkörning av cykel. I stället tycks hastighetsanpassning i stor utsträckning anses följa indirekt av de allmänna försiktighets- och omsorgsprinciperna samt av skyldigheten att genomföra omkörningar utan fara. I praktiken innebär detta att förare förväntas anpassa både hastighet och sidoavstånd efter situationen, även om detta inte alltid uttrycks i särskilda numeriska krav.

Skillnader mellan inom och utom tättbebyggt område

Behovet av hastighetsanpassning finns på vägar både inom och utanför tättbebyggt område. Inom tättbebyggt område präglas trafikmiljön ofta av begränsat utrymme, många konfliktpunkter och varierande trafiksituationer. Principen är även relevant i relationen mellan cyklande på cykelbana. Även om hastigheterna där normalt är lägre än i blandtrafik kan skillnaderna mellan olika cyklande vara stora. Snabbare cyklister, elcyklar och andra mikromobilitetsfordon kan hålla avsevärt högre hastighet än exempelvis barn, äldre eller ovana cyklister. Omkörningar som sker med hög fart och små marginaler kan därför skapa otrygghet och i vissa fall leda till olyckor, även på separerad cykelinfrastruktur.

På cykelbanor är dessutom utrymmet ofta begränsat, vilket gör att omkörningar sker nära den omkörda trafikanten. En anpassad hastighet minskar risken för konflikter vid exempelvis undanmanövrer, ojämnheter i vägbanan eller plötsliga riktningsförändringar. Även om skadorna generellt blir mindre allvarliga vid lägre hastigheter påverkas cyklandes trygghet, stabilitet och möjlighet att förutse trafikmiljön av hur snabbt omkörningen sker. En hos den omkörande relativt hög hastighet kan skapa stress och osäkerhet för den som blir omkörd, även i stadsmiljöer och på lokalgator.

Utom tättbebyggt område medför höga hastighetsskillnader och avsaknad av separerad infrastruktur att både den faktiska och den upplevda risken för den cyklande ökar. Även mindre och smalare fordon, såsom motorcyklar och mopeder, kan skapa betydande lufttryck, ljudpåverkan och stress vid en snabb passage. Om hastighetsskillnaden är stor minskar dessutom tiden för både den som körs om och den omkörande att reagera på exempelvis hinder, sidoförflyttningar eller vägdefekter.

En reglering som skiljer mellan olika trafikmiljöer inom och utom tättbebyggt område riskerar att göra regelverket mer komplicerat och mindre förutsebart. En generell och sammanhållen princip om att omkörning av cykel och moped klass II alltid ska ske med anpassad hastighet bedöms därför ge bättre förutsättningar för tydlighet, efterlevnad och trafiksäkerhet. Sammantaget talar detta för att hastighetsanpassning vid omkörning av cykel är relevant inte bara på vägar med höga hastigheter, utan även i lågtrafikerade stadsmiljöer och på cykelbanor. Behovet av trygghet, förutsägbarhet och säkerhetsmarginaler är grundläggande oavsett trafikmiljö, även om riskernas omfattning och karaktär varierar.

10.5 Allmänna råd till bestämmelser i trafikförordningen

Bedömning
Vår bedömning är att det inte är lämpligt att Transportstyrelsen meddelar allmänna råd i den enskilda frågan om vad som kan vara ett lämpligt betryggande avstånd i olika omkörningssituationer av cykel eller moped klass II. Vi anser istället att myndigheten, inom given ekonomisk ram och befintlig verksamhet, kan ta fram allmänna råd som ger trafikanter vägledning i hur flera olika bestämmelser ska kunna tillämpas i olika trafiksituationer. Ställningstagandet till att ge ut allmänna råd om trafikbestämmelser bör dock föregås av en kartläggning och analys utifrån ett större sammanhang än en enskild bestämmelse. Det bör även finnas rättspraxis som är vägledande.

Motivering till bedömning
Framtagande av sådana allmänna råd som avses i 1 § författningssamlings-förordningen (1976:725) om en lämplig tillämpning av trafikförordningens bestämmelser bör ske ur ett helhetsperspektiv. Vi har i samband med samverkan och genom den internationella utblicken i denna utredning kunnat visa på behovet av ökad vägledning för trafikanter. Flera av intresseorganisationerna påtalar bristen hos trafikanter vad det gäller kunskap om vilka regler som finns, regelefterlevnad och beteende i vägtrafiken. Detta talar för att det finns behov av vägledning kring fler trafikregler än omkörning av cykel utanför tättbebyggt område. Ett sätt att bemöta detta behov kan vara att Transportstyrelsen tar fram mer omfattande allmänna råd, på ett motsvarande sätt som till exempel har gjorts i Storbritannien med ”The high way code”. Även andra länder, som Danmark och Nederländerna, har arbetat med vägledning och rekommendationer om trafikanter kring olika trafikregler. Ett sådant arbete bedöms dock som omfattande och det finns inte utrymme för detta inom ramen för detta uppdrag. För att kunna ta fram allmänna råd om hur trafikanter lämpligen ska tillämpa bestämmelserna i trafikförordningen krävs också en mer detaljerad kartläggning av behoven, samt en analys av var de största trafiksäkerhetsproblemen finns. Det behövs också en kartläggning av vilka bestämmelser som kan vara lämpliga att ta fram allmänna råd för. Bestämmelser som reglerar myndigheters eller kommuners mandat bör kunna uteslutas.

I samband med framtagande av allmänna råd behöver Transportstyrelsen göra avvägningar mellan hur råden ska vara utformade, så att myndigheten inte föregår eventuella rättsprövningar, och att råden är tillräckligt vägledande. Råden får inte verka missvisande eller vara felaktiga så att medborgare rekommenderas att begå regelöverträdelser. Ledning bör även

tas av gällande rättspraxis vilket kräver en omfattande kartläggning av domar från till exempel hovrätt och högsta domstolen.

Transportstyrelsen behöver inget uppdrag för att ta fram allmänna råd så länge råden ligger inom myndighetens verksamhetsområde. Detta bör kunna ses som att det ligger inom myndighetens ordinarie verksamhet.

Inom ramen för detta uppdrag anser vi i detta fall att det är lämpligare med regler i trafikförordningen. Vi bedömer att det blir tydligare och ger större tyngd, samt underlättar i kommunikationen till dem som ska tillämpa bestämmelserna.

11 Minimiavståndsregel

Bedömning
Transportstyrelsen bedömer att det går att införa minimiavståndsregel vid omkörning av cykel, men är bättre som ett råd genom till exempel allmänna råd eller tumregel som kan fungera vägledande för trafikanter.

Motivering till bedömning

Trafikregler som anger exakta avstånd

Trafikförordningen innehåller flera regler som är knutna till exakta mått i meter. Det är viktigt att dessa mått är valda just för att de är relativt enkla för en förare att följa i praktiken, eftersom de kan kontrolleras i förväg eller kopplas till tydliga fasta och statiska situationer. Det handlar bland annat om hur nära det är tillåtet att parkera intill ett övergångställe, hur mycket last som får sticka ut från ett fordon och hur lång en fordonskombination får vara. Dessa mått behöver uppskattas i rörelse, utan kan bedömas när fordonet står stilla och är inte beroende av hur andra trafikanter agerar. Om man jämför situationerna som dessa regler gäller i med dynamiska situationer, som innebär att göra avståndsbedömningar under rörelse (till exempel att hålla minst 1,5 meter i sidled till en cykel under omkörning), blir skillnaden tydlig. Fasta mått i reglerna är kopplade till stillastående kontroll, fasta punkter eller förutbestämda fordonsdimensioner, medan dynamiska situationer i trafik kräver snabb uppskattning under föränderliga förhållanden. Därför är regelverket utformat så att det i största möjliga mån bygger på mätbara och kontrollerbara situationer som föraren kan hantera i förväg, snarare än i snabba, dynamiska och eventuellt stressade trafiksituationer. Där är istället trafikreglerna funktionsbaserade. Trafiksituationer med omkörning av andra fordon eller trafikanter varierar kraftigt beroende på vägtyp, väder, hastighet, trafikmängd, vilka trafikanter som är inblandade och hur trafikanterna interagerar med varandra.

Om trafikregeln låser fast ett specifikt avstånd kan det bli svårare att utveckla nya trafiksäkerhetslösningar, exempelvis intelligenta förarstödssystem eller vägdesign som bygger på mer dynamiska säkerhetsbedömningar.

En mycket detaljerad regel kan också leda till att förare enbart försöker uppfylla minimikravet, i stället för att göra en egen säkerhetsbedömning. En förare kan exempelvis tänka att om det exakta avståndet hålls så är omkörningen automatiskt säker, trots att väder, mörker eller hastighet egentligen kräver betydligt större marginaler.

Sammanfattningsvis finns en risk att ett lagstadgat exakt sidavstånd vid omkörning skapar ett stelbent och svårhanterligt regelverk som inte fullt ut tar hänsyn till trafikens komplexitet. Mer övergripande regler om hänsyn, försiktighet och anpassning till situationen kan därför i många fall ge bättre förutsättningar för både trafiksäkerhet och praktisk tillämpning. En trafikregel med ett fast minimiavstånd riskerar därför att bli en för rigid reglering som inte kommer fungera på ett trafiksäkert sätt och riskerar att snabbt föråldras när fordon och vägmiljöer förändras.

Regeltillämpning och övervakning

Transportstyrelsen delar Polismyndighetens och Åklagarmyndighetens bedömning att en trafikregel med ett minimiavstånd vid omkörning av cykel kommer vara svår att tillämpa, samt att det kommer vara svårt att kontrollera om den efterlevs och lagföra den som bryter mot den. För en förare är det svårt att i en omkörningssituation bedöma om omkörningen sker på ett avstånd av minst till exempel 1,5 meter. Då kan det behövas marginal för att vara säker på att omkörningen görs på ett lagligt sätt. När det gäller övervakning av efterlevnaden av en minimiavståndsbestämmelse skulle stor vikt ligga vid att polis på plats kan mäta med vilket avstånd till en cykel en omkörning görs. I dag har inte Polismyndigheten utrustning för att kunna genomföra denna mätning på ett enkelt sätt, utan videounderlag skulle behöva skickas till Nationellt forensiskt centrum för analys innan underlaget kan tas vidare till åklagare. Utan ett fastställt mått är det sannolikheten stor att åklagare inte kan väcka åtal mot föraren och ta ärenden vidare till domstol. Utfallet av regeln riskerar att bli att efterlevnaden är svår att övervaka, och eventuella regelöverträdelser inte går att bevisa och de då heller inte kan leda till fällande domar. Ett fåtal studier har tidigare belyst detta problem i andra länder, där motsvarande trafikregel tillämpas.

För att övervaka efterlevnaden av en minimiavståndsregel skulle Polismyndigheten, domstolar och myndigheter behöva lägga mer resurser på tekniska mätningar, utredningar och bevisfrågor kring några decimeters skillnad. Regeln skulle göra regelverket mer komplicerat och förmodligen

mer kostsamt att tillämpa. Den funktionsbaserade regelgivningen som finns i dag i samband med omkörning bedömer både Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten som lättare att tillämpa.

Sammanfattningsvis riskerar en trafikregel med ett minimiavstånd leda till ett regelverk där efterlevnaden är svår att övervaka och där det är svårt att lagföra den som begår överträdelser. Det skulle sannolikt leda till att rättsvårdande myndigheter behöver lägga större resurser på lagföring av överträdelser.

Trafiksäkerhetseffekter

Det är inte tydligt, varken i forskningen eller bland de internationella erfarenheterna, att ett reglerat minimiavstånd vid omkörning av cykel ger positiva trafiksäkerhetseffekter. Det kan öka avståndet till cyklarna, men vi har också sett exempel på att avståndet till cykel minskar i samband med omkörning. Vi bedömer att en trafikregel av detta slag sannolikt inte kommer ha en direkt påverkan på trafiksäkerheten.

Det finns en risk att en förare behöver fokusera mer på att uppfylla ett exakt mått än på den faktiska säkerheten i en omkörningssituation. Trafiksäkerhet bygger ofta på omdöme, anpassning och helhetsbedömning, snarare än mekanisk efterlevnad av ett specifikt antal centimeter..

På sikt kan en trafikregel om ett miniavstånd vid omkörning av cykel till och medförsämra trafiksäkerheten. Det beror på att trafikregeln bedöms svår att övervaka och lagföra överträdelser mot. En dålig regelövervakning kan leda till en låg regelefterlevnad och detta kan i sin tur leda till en sämre regelefterlevnad.

I och med att en trafikregel om ett miniavstånd vid omkörning av cykel kan komma att hindra framkomligheten i vissa trafikmiljöer, vilket kan leda till irritation och stress, kan acceptansen för en sådan regel vara låg hos allmänheten. En låg acceptans riskerar i sin tur att leda i sin tur till en låg regelefterlevnad och förlängningen försämrad trafiksäkerhet.

Sammanfattningsvis har vi svårt att påvisa att en positiv inverkan på trafiksäkerheten skulle följa av en trafikregel om minimiavstånd vid om körning av cykel. Indirekt ser vi till och med att regeln skulle kunna leda till en försämrad trafiksäkerhet på grund försämrad regelefterlevnad.

Internationella erfarenheter

Erfarenheterna från Nederländerna och Danmark visar att behovet av en specifik avståndsregel minskar när infrastrukturen är bättre anpassad för cyklande. Rekommendationen om ett avstånd på 1,5 meter används i båda länderna som ett riktvärde. Strategin är att detta avstånd ska uppnås genom utbildning och normbildning, snarare än genom polisiär övervakning av exakta mått och lagstadgade regler. I båda länderna fokuserar man på att

påverka beteendet hos både cyklande och bilföraregenom informationskampanjer och säker infrastrukturutformning.

I Nederländerna och Danmark separeras cyklande konsekvent från motorfordon på vägar med höga hastigheter. På vägar där trafikslagen blandas är hastigheterna kraftigt begränsade genom regler eller fysisk utformning. Nederländerna och Danmark visar att en avståndsregel inte behövs om antingen trafiken separeras vid hög fart eller om farten sänks vid blandad trafik. Sveriges utmaning är de vägar där vi har högre hastighetsgränser (över 70 kilometer i timmen) och blandad trafik utan cykelbana. Värt att tänka på i sammanhanget är Sveriges stora geografiska yta med glesbygd och längre avstånd mellan befolkningscentra, som inte medger samma utbyggnad som varit möjligt i tätbefolkade länder som Danmark och Nederländerna.

I Storbritannien å andra sidan har man valt en mellanväg där avståndet till omkörd cykel inte regleras av lag, men är en stark rekommendation i form av allmänt råd som anger ett specifikt avstånd på 1,5 meter. På så sätt skapas en standard för vad som anses betryggande vid omkörning. I Sverige använder vi en funktionell regel för omkörning av cykel, men det finns inget uttalat avstånd utan står endast att det ska vara betryggande.

I de övriga nordiska länderna förekommer inte någon allmän trafikregel om att omkörning av cykel ska ske på ett minsta avstånd. I Norge förekommer – som i Danmark – informationsinsatser. Dock är de inte lika specifika som i Danmark, där de informerar om att man bör köra om en cykel med ett minsta avstånd av 1,5 meter.

I länder som har infört en minimiavståndsregel, såsom Spanien, Belgien och Tyskland, framträder både fördelar och begränsningar. En tydlig fördel är att reglerna bidrar till att konkretisera vad som anses vara ett säkert avstånd och därmed stärker de cyklandes ställning i trafiken.

Samtidigt ser vi en differentiering i avståndet, det vill säga det finns inget enhetligt mått som används internationellt. De olika måtten speglar att olika trafikmiljöer kräver olika avvägningar och anpassningar. Att måtten är olika i olika länder kan dock innebära problem för bilister som reser mellan flera länder.

En gemensam utmaning för länder som har en minimiavståndsregel är att de har svårigheter att kontrollera och beivra överträdelser. Studier indikerar också att efterlevnaden ofta är begränsad. Länderna har heller inte undersökt om regeln har lett till en förbättring, och därmed är det svårt att bedöma dess effektivitet vad gäller trafiksäkerhet och trygghet för cyklande.

Erfarenheter från olika länder tyder på att informationsinsatser i kombination med olika insatser bidrar till att höja medvetenheten och tryggheten hos bilförare och cyklande för att de ska ta större hänsyn till varandra i trafiken. Det bör vara möjligt att införa allmänna råd om vilket avstånd som är lämpligt att eftersträva vid omkörning av cykel eller moped klass II även i Sverige, på ett liknande sätt som gjorts i till exempel Danmark, Nederländerna och Storbritannien. Införs även återkommande informationskampanjer eller mer information om trafikregler finns förutsättningar för att kunskapen och medvetenheten hos trafikanter kan öka.

Skillnader mellan inom och utom tättbebyggt område

Inom tättbebyggt område präglas trafikmiljön ofta av låg hastighet, högre interaktion mellan trafikanter och begränsat utrymme i körbanan. Vägarna är ofta smalare, och det förekommer fler hinder såsom parkerade fordon, korsningar, gångtrafik och cyklar i blandad trafikmiljö. I denna miljö varierar möjligheten att hålla ett visst sidomått kraftigt mellan olika gator och situationer. Ett fast minimimått riskerar därför att inte alltid kunna uppnås i praktiken, vilket kan leda till att omkörningar uteblir eller sker på ett sätt som inte motsvarar verkliga trafiksäkerhetsförutsättningar. Inom tätort är det därför särskilt viktigt med en flexibel regel som utgår från ”betryggande avstånd” och anpassning av hastigheten efter rådande förhållanden, snarare än ett exakt mått.

Utom tättbebyggt område är förutsättningarna delvis annorlunda. Här är hastigheterna generellt högre och vägarna ofta bredare, vilket i många fall ger bättre möjligheter att hålla större sidomarginaler vid omkörning. Samtidigt innebär de högre hastigheterna att konsekvenserna av otillräckligt avstånd kan bli allvarligare. Detta skulle i och för sig kunna tala för ett mer enhetligt eller ibland större krav på säkerhetsmarginal. Dock varierar även vägar utanför tätort betydligt, från smala landsvägar till mötesseparerade eller breda 2+1-vägar. Det gör att ett fast minimimått även här riskerar att vara antingen otillräckligt eller onödigt restriktivt beroende på vägtyp.

En särskild skillnad är att utom tättbebyggt område kan omkörningar ofta genomföras med större säkerhetsmarginal genom att hela körbanan utnyttjas, vilket är en av anledningarna till att förslagen innehåller ett råd om att passera mittlinjen eller körbanans mitt vid högre hastigheter. Att skillnaderna mellan utom och inom tättbebyggt område är så påtagliga, och att vägar utom tättbebyggt område kan erbjuda goda omkörningsmöjligheter med stora säkerhetsmarginaler, talar för att problemet med sidomått i viss mån kan hanteras genom beteendeförändring snarare än fasta mått.

Sammanfattningsvis skiljer sig förutsättningarna för ett fast minimimått inom och utom tättbebyggt område, och båda miljöerna präglas av en så stor variation i vägstandard, trafikintensitet och utrymme att ett enhetligt fast mått riskerar att bli trubbigt. Inom tättbebyggt område skulle det sannolikt ofta vara svårt att tillämpa, medan det utom tätort i vissa fall skulle kunna fungera men i andra bli onödigt begränsande. Detta stärker slutsatsen att en funktionsbaserad reglering och informationsinsatser, som utgår från exempel på betryggande avstånd och hastighetsanpassning efter omständigheterna, är mer ändamålsenlig än ett fast definierat minimimått.

12 Utmärkning

12.1 Utmärkning med vägmärken

Bedömning
Transportstyrelsen anser att allmänna trafikregler inte ska behöva märkas ut med vägmärken.

Motivering till bedömning
Utgångspunkten i trafiklagstiftningen är att de allmänna trafikreglerna alltid ska följas där de är tillämpliga, och att det är lokala trafikföreskrifter om avvikelser från de allmänna trafikreglerna som ska märkas ut med vägmärken. Eftersom vi inte föreslår några nya trafikregler som kan beslutas genom lokala trafikföreskrifter, ser vi heller inget behov av att införa nya vägmärken.

Utmärkning av allmänna trafikregler kan initialt ge effekt vid omkörningar av cykel, men denna effekt kommer med tiden sannolikt till stor del att avta. Utmärkningen kommer att bli dyr för statliga och kommunala väghållare. Vi anser att de små vinsterna inte väger upp de kostnaderna och trafiksäkerhetseffekter som kan bli följden av utmärkningen.

Ingen utmärkning av allmänna trafikregler
Idag används förbudsmärke eller varningsmärke när man märker ut trafikregler för omkörning av cykel eller motsvarande. Båda dessa märken sätts upp av väghållaren på platsen där en trafikregel ska tillämpas. Inget av dessa märken avser en allmän trafikregel, utan en lokal trafikföreskrift eller en lokal företeelse som behöver märkas ut.

Idag finns det inget vägmärke som representerar en allmän trafikregel och som ska sättas upp. Ett exempel är ”högerregeln” enligt 3 kap. 18 § trafikförordningen. Ansvaret för att känna till en sådan allmän trafikregel ligger på trafikanten som omfattas av regeln.

Trafiksäkerhetseffekter

Under utredningen har vi undersökt hur många personer som omkommer eller allvarligt skadas i samband med omkörningsolyckor. Notera att det inte handlar om påkörningsolyckor bakifrån utan olyckor som kan relateras till omkörning. Totalt förekommer ungefär 30 olyckor årligen som kan relateras till omkörning av cykel och det är svårt att härleda hur mång av dessa som kan motverkas av att en allmän trafikregel märks ut.

Om man sätter upp vägmärken kan det fungera som avsett till en början, när trafikanterna observerar att det kommit upp ett nytt vägmärke. Men sen vänjer de sig och risken är att de inte längre lägger märke till vägmärket. Ju fler vägmärken det finns på en plats, desto svårare är det dessutom att ta till sig all information, och urskilja den information som är viktigast. Sammantaget kan detta leda till att trafikanter agerar fel eller helt enkelt inte hinner se vilka regler de omfattas av.

Internationella erfarenheter

I FN:s konvention om vägmärken och signaler finns det inget harmoniserat vägmärke som kan användas av länder som har anslutit sig till konventionen.

Av de länder vi har undersökt är det bara Spanien som har vägmärken som märker ut allmänna trafikregler för omkörning. I Danmark används inte vägmärken för att informera trafikanter om det riktvärde för minsta avstånd vid omkörning av cykel som förespråkas av danska myndigheter. Istället används skyltar i vägmiljön och information i sociala medier, på olika aktörers webbplatser med mera.

Ekonomiska konsekvenser

Om en enskild allmän trafikregel ska märkas ut med vägmärken, kommer det att bli många fler vägmärken i trafikmiljön, eftersom en allmän trafikregel ska tillämpas på *alla* vägar, såväl inom som utom tättbebyggt område. Om regeln är tillämplig längs hela vägen bör märket dessutom återkomma med jämna mellanrum. Lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet på 110 kilometer i timmen eller lägre, ska till exempel märkas ut där hastigheten börjar gälla samt repeteras minst var 10:e kilometer, eller var 30:e kilometer om det handlar om motorväg eller motortrafikled[46].

Kostnaderna för att märka ut allmänna trafikregler med återkommande vägmärken längs vägnätet bedöms bli omfattande för både statliga och kommunala väghållare. Nedan följer en grov redovisning av hur stor kostnaden skulle kunna bli.

[46] 4 kap. 28 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:74) om vägmärken och andra anordningar

Hur många kilometer väg finns det?
Totalt finns det omkring 584 000 kilometer väg i Sverige. Av dessa är cirka 100 000 kilometer statliga, cirka 44 000 kilometer kommunala, och cirka 440 000 kilometer enskilda vägar (Trafikverket, 2026). Ska det sättas upp ett vägmärke var 30:e kilometer innebär det 19 450 vägmärken. Ska det sättas upp ett vägmärke var 10:e kilometer handlar det om 58 400 vägmärken. Eftersom den absoluta majoriteten av vägarna i Sverige är dubbelriktade, kan antalen dubbleras till 38 900 respektive 116 800 märken.

Hur mycket kostar det att sätta upp vägmärken?
Trafikverket uppger att deras kostnad för att sätta upp *ett* vägmärke motsvarande ett varningsmärke eller förbudsmärke, ligger mellan 1 650 och 13 000 kronor. Hur stor kostnaden blir beror bland annat på om det redan finns en vägmärkesbärare[47] och om det behövs någon utrustning för att säkerställa en trygg arbetsmiljö vid uppsättningen.

Den totala kostnaden för att sätta upp vägmärken var 30:e kilometer skulle då bli mellan 64,1 och 506,7 miljoner kronor. Sätter man upp vägmärken var 10:e kilometer skulle den hamna mellan 192,7 miljoner och 1,5 miljarder kronor.

Mycket talar för hög kostnad
En mindre andel av vägarna är visserligen enkelriktade, vilket innebär att vägmärken bara behövs på en sida av vägen. Många vägar är också kortare än 10 eller 30 kilometer, men även på sådana vägar skulle den allmänna trafikregeln behöva märkas ut på varje plats där en annan väg ansluter och nya trafikanter därmed kan komma in på vägen. Alltså skulle det sannolikt behövas fler vägmärken än vad som uppskattats ovan. Majoriteten av de vägar som finns i Sverige har en hastighet som är 100 eller lägre, vilket betyder att man på de flesta vägar skulle behöva sätta upp vägmärken var 10:e kilometer. Allt ovan gör att den totala kostnaden sannolikt hamnar närmare den högre kostnaden på 1,5 miljarder kronor än den lägre på 64,1 miljoner kronor.

Utöver kostnaden för att sätta upp vägmärkena, får väghållarna en ökad årlig underhållskostnad, eftersom vägmärkena kommer att behöva ersättas för att de körs ned, slits av väder och vind med mera.

Samverkan
Under samverkan inom detta regeringsuppdrag och vid tidigare utredningar, har Transportstyrelsen inte identifierat något behov av att märka ut allmänna trafikregler om omkörning. Istället har samverkansparterna lyft fram behov av ökad kunskap, förståelse, respekt och omtanke mellan trafikanter,

[47] Vägmärkesbärare: stolpe eller annan konstruktion som används för att bära, hålla uppe och fixera ett vägmärke.

liksom behov av en bättre utformad vägmiljö, för att skapa bättre förutsättningar för omkörning av cyklar och moped klass II.

12.2 Användning av befintliga vägmärken

Bedömning
Transportstyrelsen bedömer att det redan finns juridiska förutsättningar för myndigheter att meddela särskilda trafikregler om förbud mot omkörning som även omfattar omkörning av cykel och som kan märkas ut med vägmärken.

Transportstyrelsen bedömer också att det finns juridiska förutsättningar för att märka ut varning för cyklande på en vägsträcka där cyklande ofta korsar eller kör in på vägen.

Motivering till bedömning
I samband med utredningen har vi även undersökt förutsättningarna till att använda andra former av trafikreglering som är relaterad till omkörning av cykel och som kan märkas ut med vägmärken. De två märken som kan användas redan i dag är märke C27, *förbud mot omkörning*, och märke A16, *varning för cyklande och mopedförare*.

Förbud mot omkörning av cykel
På vissa vägsträckor kan det finnas skäl att inskränka eller utöka förbudet mot omkörning. Sådana föreskrifter om förbud mot omkörning får enligt 10 kap. 2 § trafikförordningen avse ett visst eller vissa fordonsslag. Kommunen eller länsstyrelsen har därmed mandat att, om det finns skäl för det, även förbjuda omkörning av cykel och moped genom en särskild trafikregel i en lokal trafikföreskrift. Utmaningen är att formulera den lokala trafikföreskriften så att man uppnår det som avses och inte något annat. Märket har redan en grundbetydelse som behöver tas hänsyn till i den särskilda trafikregeln. Den särskilda trafikregeln märks sedan ut med text på en tilläggstavla under vägmärke C27. Texten ska då överensstämma med den särskilda trafikregeln, exempelvis ett förbud som ”Gäller samtliga motordrivna fordon samt cykel” eller motsvarande.



Figur 18. Förbud mot omkörning gäller även omkörning av cykel samt tvåhjulig moped och tvåhjulig motorcykel.

Vad Transportstyrelsen känner till har det inte meddelats några sådana lokala föreskrifter eller trafikföreskrifter. En sådan överklagad trafikregel har därför inte heller prövats av oss i ett överklagningsärende.

Det finns däremot särskilda trafikregler i beslutade lokala trafikföreskrifter om omkörning, där omkörning trots förbudet har tillåtits, exempelvis omkörning av traktor och motorredskap.

Enligt FN:s konvention om vägmärken och signaler får förbudsmärken mot omkörning av motorfordon användas, men även mer specifika förbudsmärken som förbud mot omkörning med lastbil. I Tyskland förekommer det även exempel på förbudsmärken för förbud mot omkörning av cykel och moped.

Varning för cyklande

Vägmärke A16, *varning för cyklande och mopedförare*, anger en vägsträcka där cyklande eller mopedförare ofta korsar eller kör in på vägen.[48] Eftersom det är ett varningsmärke får det endast sättas upp på vägar med bashastighet (70 kilometer i timmen) om det finns omständigheter, till exempel en fara, som trafikanter inte kan förväntas förutse.

[48] 2 kap. 5 § vägmärkesförordningen (2007:90)

På andra vägar ska märket sättas upp när en fara är svår att upptäcka i tid för förare som färdas i föreskriven hastighet.[49]

Vägmärket ska fungera som en varning för att cyklande eller mopedförare kan komma att korsa eller köra in på vägen och att detta kan vara svårt att upptäcka för förare på körbanan. Även om ett varningsmärke kan gälla en vägsträcka, så är det inte syftet med A16. A16 varnar i stället mer för att cyklande och mopedförare ofta korsar eller kör ut på vägen just på den plats där varningsmärket är placerat.

Enligt FN:s konvention om vägmärken och signaler får det förekomma varningsmärken på platser där cyklande vanligen korsar eller kör ut på en väg.

Det är väghållaren, oavsett om den är statlig eller kommunal eller en enskild vägs ägare, som avgör om det finns behov att sätta upp varningsmärket.

12.3 Utmärkning med vägmarkeringar

Bedömning
Transportstyrelsen bedömer att det redan idag finns vägmarkeringar som kan användas för att vägleda trafikanter på ett effektivt och trafiksäkert sätt i samband med omkörning av cykel eller moped klass II.

Vägmarkeringar kan tillsammans med vägens utformning skapa en säker och trygg miljö för cyklande och mopedförare.

Motivering till bedömning
Under utredningen har vi identifierat flera vägmarkeringar som kan användas för att möjliggöra omkörning av cykel:

- M1, *mittlinje eller körfältslinje*,
- M2, *kantlinje*,
- M3, *varningslinje*,
- M5, *cykelfältslinje*,
- M8, *heldragen linje*,
- M10, *mittlinje* eller *körfältslinje* och *heldragen linje*, och
- M11, *varningslinje* och *heldragen linje*

Transportstyrelsen bedömer att det redan idag finns juridiska förutsättningar för att använda vägmarkeringar för att separera cykeltrafik och motorfordonstrafik vid omkörning av cykel.

[49] 2 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:74) om vägmärken och andra anordningar

Vägutformning och vägmarkeringar

För att trafikmiljön ska bli effektiv och trafiksäker krävs en avvägning mellan olika trafikanters utrymmesbehov, hastigheten på vägen med mera. För att skapa goda förutsättningar för omkörning av cykel behövs det plats både för cykeln och för det omkörande fordonet. Eftersom en cyklande ska framföra sin cykel så långt till höger som möjligt på vägrenen eller den bana som används[50], bör det finnas tillräckligt utrymme på vägrenen eller cykelbanan. En cykelbana med trafik i en riktning ska vara minst 75 centimeter bred[51], och eftersom vägar ska vara utformade så att fordon eller trafikanter inte stöter i eller fastnar i hinder vid sidan av vägen, bör även en vägren avsedd för cyklar ha minst motsvarade bredd.

Utmaningen med att anlägga bredare vägrenar är att det sker på bekostnad av en annan trafikantgrupp eller markägare, eftersom utrymme måste tas från andra trafikanters vägyta eller från marken vid sidan av vägen. Vägmiljön måste fungera här och nu, men väghållarna måste samtidigt bygga för framtida behov. Alltså krävs avvägningar och prioriteringar.

Forskare menar att förbättrad infrastruktur för cykeltrafik är viktigt för att cyklandet ska öka. Detta är något som även branschorganisationen Cykelfrämjandet har lyft fram, och väghållaren Trafikverket har som ambition att förbättra infrastrukturen. Trafikverket berättade under samrådet att de försöker bygga bort problematiska sträckor.

Trafiksäkerhetseffekter

Genom mötesseparering och användning av heldragen mittlinje har man kunnat skapa mötesfria vägar, vilket har visat sig vara effektivt för att motverka mötesolyckor, till exempel i samband med omkörning. Åtgärderna har dock skapat en vägmiljö som inte lämpar sig så bra för cyklande. Vissa vägar är rent olämpliga att cykla på, vilket Trafikverket också har framfört. Dels på grund av att vägyta har tagits från cyklande, dels på grund av användning av heldragen mittlinje. Resultatet blir en väg där den cyklande måste cykla på körbanan, samtidigt som det inte finns plats för att köra om cyklar med ett tryggt avstånd. Då skapas konflikter mellan cyklande och övriga trafikanter – eftersom båda trafikantgrupperna saknar förutsättningar för ett tryggt samspel. En sådan vägmiljö tenderar att skapa frustration hos bilförare vars framkomlighet begränsas, och stress hos cyklande som upplever att de är i vägen för andra trafikanter eftersom de inte har någon annanstans att ta sig fram.

När vägar gjorts mötesfria har man också höjt hastighetsbegränsningen till 90 och ibland 100 kilometer i timmen. Hastighetsskillnaden mellan bil och

[50] 3 kap. 7 § andra stycket, trafikförordningen (1998:1276)
[51] 54 kap. 4 b § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler)

cykel är alltså stor, det är begränsat med utrymme, och det kan vara för trångt att köra om. Detta innebär en risk för allvarliga upphinnandeolyckor, antingen mellan bil och cyklande, eller mellan bilar, när en bilförare måste bromsa för att bilen framför sänker farten för att undvika cykeln. I och med att många vägar har utformats på detta sätt så har det gjort en avvägning mellan bilisters och cyklandes framkomlighet och trafiksäkerhet och då till bilisters fördel.

Internationella erfarenheter

De vägmarkeringar som används i Sverige överensstämmer med de vägmarkeringar som finns i FN:s konvention om vägmärken och signaler, och i tilläggsprotokollet om vägmarkeringar till konventionen. I konventionen finns ingen specifik markering för omkörning av cykel. I samband med det här regeringsuppdraget har Transportstyrelsen inte gjort någon jämförelse mellan länder vad gäller vägmarkeringar.

Inom eller utom tättbebyggt område: skillnader

En vägmarkering som företrädesvis förekommer i stadsmiljö är cykelfältsmarkering, som anger körfält för cykel eller moped klass II. Denna vägmarkering är inte lika vanlig utom tättbebyggt område, men enligt Vägar och gators utformnings guiden är cykelfält något som kan användas även på landsbygd (Trafikverket, 2022). Cykelfält är med andra ord redan idag ett verktyg för att skapa en yta avsedd för cyklar på vägen. Också de andra vägmarkeringarna som listas ovan, under rubriken ”Motivering till bedömning”, kan användas oberoende av om vägen är inom eller utom tättbebyggt område. Det är snarare vägutformning, vägbredd och eventuellt hastighetsbegränsningen som påverkar väghållarens val av vägmarkering.

13 Informationsinsatser om trafikregler

Bedömning

Vår bedömning är att ansvarsfördelningen avseende information till medborgare om gällande vägtrafikregler behöver tydliggöras. Det gäller såväl vilken eller vilka myndigheter som bör ha informationsansvaret som omfattningen av ansvaret och under vilka förutsättningar information ska lämnas.

Det behöver utredas om Transportstyrelsen eller någon annan myndighet bör få ett sådant uppdrag och vilka resurser som i så fall skulle krävas.

Motivering till bedömning

Transportstyrelsen har i tidigare uppdrag sett att det behövs mer information och kunskap om hur trafikanter kan undvika trafikolyckor och allvarliga

skador. Det gäller bland annat kunskap om trafikregler, fordonsregler och trafiksäkerhet. Mer specifikt kan informationsinsatser handla om att

- bilförare ska sänka farten och hålla avstånd då en cykel ska köras om
- cyklande ska stanna och vänta tills det är fritt att passera körbanan vid en cykelpassage
- bilförare ska hålla avstånd till framförvarande bil och tillämpa 3-sekundersrekommendationen[52]
- förare av fordon inte får använda mobiltelefon under körning.

En slutsats vi dragit från andra länder är att för att kunna ta fram informationskampanjer som riktar sig till medborgare behöver det finnas någon form av riktlinjer eller råd på plats. I Nederländerna, Danmark och i framför allt Storbritannien har man tagit fram allmänna råd eller riktlinjer för att vägleda trafikanterna kring hur de förväntas agera i olika trafik-situationer. Sådana riktlinjer eller allmänna råd finns inte framtaget i Sverige.

Genom informationsspridning om trafikregler till medborgare – bland annat till trafikanter utan förarutbildning – finns potential till ett generellt ökat kunnande om trafikregler i samhället. En förutsättning för regelefterlevnad är att det finns kunskap om vilka trafikregler som finns och varför samt hur de omfattar olika trafikanter. Ökad kunskap kan bidra till en bättre regelefterlevnad samt till minskade motsättningar och ökad respekt mellan trafikantgrupper. Också information om vilka typer av vägmiljöer det är lämpligt och mindre lämpligt att färdas i är bra att förmedla.

Vid de samråd som genomförts inom ramen för uppdraget har samtliga deltagare betonat vikten av att trafikanter visar respekt, omdöme och hänsyn till varandra i trafiken. Det framhölls att detta ansvar gäller oavsett om det finns en särskild trafikregel eller detaljerade krav på hur en trafikant ska framföra sitt fordon eller förhålla sig till andra trafikanter. Ett hänsynsfullt och riskmedvetet beteende bedöms vara en grundläggande förutsättning för trafiksäkerheten och för ett väl fungerande samspel mellan olika trafikantgrupper.

I dag saknas det ett utpekande av vilken aktör som har till ansvar att informera om vilka trafikregler som finns och hur dessa förväntas tillämpas. Ett förtydligande av ansvarsfördelningen skulle kunna bidra till en mer enhetlig och effektiv informationsspridning, och minska risken för att medborgare upplever det otydligt vilka trafikregler som gäller. Det här fastslogs även i Transportstyrelsens utredning om eldrivna enpersonsfordon.

[52] Den så kallade tresekundersregeln är en enkel tumregel för en förare att bedöma om säkerhetsavståndet till framförvarande fordon är tillräckligt.

14 Trafikbudskap på informationsskyltar

Bedömning
Vi bedömer att det redan idag finns möjlighet att med informationsskyltar i trafiken ge olika budskap till trafikanter. Därför anser vi att det inte behövs några regeländringar inom området.

För att öka kunskapen om trafikregler hos allmänheten kan informationsskyltar användas i olika informationskampanjer eller motsvarande.

Motivering till bedömning
Transportstyrelsen anser att det finns visst stöd för väghållare att sätta upp informationsskyltar med budskap om önskat trafikbeteende eller information om trafikregler. Det som saknas är en aktör eller myndighet som har fått i instruktion eller uppdrag att genomföra detta arbete, helst i ett större sammanhang med en allmän informationskampanj eller informationsstrategi.

Trafiksäkerhetseffekter
Vi anser att informationsskyltar skulle kunna användas för att sprida kunskap om trafikregler och hur trafikanter bör agera i trafiken för att trafiken ska ordnas på ett effektivt och trafiksäkert sätt. Vid användningen av informationsskyltar bör man dock alltid göra en avvägning rörande var skylten placeras. Skylten ska inte ta uppmärksamhet från annan utmärkning som ska informera och vägleda trafikanter om till exempel trafikregler, eller som ska vägvisa trafikanter. Skylten bör heller inte vara uppsatt på ett sådant sätt att skyltbäraren utgör fara i samband med en avåkning. En skylt bör heller inte skymma vägens förlängning.

Informationsskyltar längs vägnätet kan bidra till att höja kunskapen hos trafikanter vad det gäller hur trafikanterna ska föra sig i trafiken. Informationsskyltar kan med fördel kombineras med andra plattformar för att sprida information. Information på myndigheters webbplatser, reklamkampanjer via traditionell media eller information via sociala medier. För att kunna förmedla korrekt och enhetlig information bör det finnas en kommunikationsstrategi och ett eller flera budskap som ska förmedlas. Någon utpekad myndighet eller aktör för att ta fram och utföra detta finns inte i dag.

Intresseorganisationerna Cykelfrämjandet, Sveriges åkeriföretag, M Sverige och Sveriges motorcyklister efterfrågar en ökad respekt, hänsyn och omtänksamhet mellan trafikanter. Flera pekar även på att trafikanter inte har tillräcklig kunskap om vilka skyldigheter de har i trafiken, och vilka trafikregler som finns. Användning av informationsskyltar tillsammans med andra åtgärder kan bidra till att motverka det.

Internationella erfarenheter

Transportstyrelsen har hittat exempel från Danmark, Nederländerna och Storbritannien på olika former av informationskampanjer. Alla tre länderna använder kompletterande riktlinjer till den trafikreglering som finns för att vägleda och förklara det förväntade beteendet hos trafikanter. Exempelvis finns i Danmark informationsinsatser som ”Vi deler vejen”, som handlar om hur man som bilförare ska hålla avstånd till cyklar i samband med en omkörning. I Nederländerna sker informationsinsatser kontinuerligt för att informera trafikanterna om trafikregler.

Det som är gemensamt för samtliga tre länder är att man har arbetat fram råd eller riktlinjer för de trafikregler som är relevanta för trafikanter i olika situationer, och för hur trafikanterna förväntas bete sig. En motsvarighet i Sverige skulle kunna var informationsinsatser som bygger på allmänna råd till trafikförordningen. Någon djupare analys av hur effekterna av dessa informationsinsatser har fallit ut har vi inte kunnat hitta.

Skillnader mellan inom och utom tättbebyggt område

Att sätta upp informationsskyltar i vägområdet utom tättbebyggt område som vänder sig till trafikanter är möjligt om det sker genom tillstånd som utfärdas av Länsstyrelsen och om Trafikverket har hörts. Detta framgår av de bestämmelser som redovisats i avsnitt 3.6. Vi anser dock att det inte är en lämplig lösning för att öka säkerheten för cyklister, av flera orsaker. Dels behöver vägområdet vara så rent som möjligt att underlätta för trafikanter att upptäcka hinder på och i närheten av vägen, till exempel vilt. Dels behöver vägområdet vara så rent som möjligt från stolpar och liknande som trafikanter kan köra kollidera med i samband med avåkning. Dessutom behöver vägområdet behöver vara så rent som möjligt för att trafikanter ska kunna ta till sig av viktig information som ges genom vägmärken, vägmarkeringar eller andra anordningar.

Det är också möjligt att sätta upp informationsskyltar utanför vägområdet, men inom planlagt område krävs då bygglov för mer permanenta skyltar. Ett sådant bygglov beslutas av den kommunala byggnadsnämnden.

Även om det är möjligt att sätta upp informationsskyltar inom och utom vägområden så har idag ingen myndighet instruerats eller fått i uppdrag att sätta upp den här formen av skyltar. Det finns heller ingen myndighet som har i instruktion eller i uppdrag att aktivt utföra informationskampanjer om trafikregler mot medborgare. I och med det finns det ingen myndighet som kan budgetera för sådana insatser. Trafikverket har dock, som nämnts i avsnitt 3.7, i uppdrag fram till 2029 att informera trafikanter om trafiksäkerhet.

Del 3 – Avslutade avsnitt

Denna del innehåller de konsekvenser som förväntas bli följden av de förslag som har presenteras i den tidigare delen av rapporten. Denna del omfattar även författningskommentarer till de förslag som presenterats i inledningen av rapporten.

15 Konsekvenser

Bedömningen av trafiksäkerhetseffekter och konsekvenser för andra trafikanter har begränsats av att det saknas ett tillräckligt svenskt empiriskt underlag om omkörningar av cyklar eller moped klass II. Uppdraget har därför besvarats genom en kvalitativ analys baserad på internationella erfarenheter, gällande regelverk, trafiksäkerhetsprinciper, dialog med branschföreträdare och myndigheter och en samlad bedömning av tillgänglig kunskap, men alltså inte genom en kvantitativ analys av förväntade effekter i svenska förhållanden.

15.1 Bakgrund

15.1.1 Problembeskrivning

Betryggande avstånd

Det saknas i dag tillräcklig forskning om på vilka avstånd och i vilka hastigheter motorfordon kör om cyklar på olika typer av vägar i Sverige. Det finns därför inga uppgifter om hur vanligt det är med omkörningar som sker med otillräckligt sidavstånd. Sådana omkörningar beskrivs ofta som ett trafiksäkerhetsproblem och en källa till otrygghet för cyklande. Att uppgifter om hur vanliga sådana omkörningar är saknas hänger samman med att det är otydligt vad som uppfattas utgöra ett betryggande sidavstånd vid omkörning.

I en enskild situation kan en omkörning på nära avstånd och i hög hastighet upplevas som osäker och otrygg för den cyklande. Upplevelsen påverkas dock av flera faktorer, såsom avståndet till det omkörande fordonet och dess hastighet.

Olycksstatistiken visar inte att omkörningar av cyklar utgör ett omfattande trafiksäkerhetsproblem. Däremot har samråden visat att samspelet mellan trafikanter ofta upplevs som bristfälligt och att detta är ett mer generellt problem.

För personer som överväger att börja cykla kan upplevd otrygghet vid omkörningar av motorfordon vara en faktor som avhåller dem från att göra det.

Reglerna om heldragen linje kan uppfattas som inkonsekventa eftersom omkörning av cykel och moped kan vara tillåten på vägavsnitt med skymd sikt där heldragen linje saknas, men förbjuden på vägavsnitt med liknande förhållanden där en heldragen linje är markerad. Om skillnaden i om omkörningar tillåts eller ej enbart beror på vägmarkeringen kan det vara svårt för trafikanter att förstå den trafiksäkerhetsmässiga logiken bakom regleringen, särskilt på platser där en säker omkörning av cykel framstår som möjlig.

15.1.2 Vad ska uppnås?

Syftet med förändringen är att skapa ett mer sammanhängande och tydligt regelverk där omkörning av cykel och moped klass II i större utsträckning styrs av den faktiska trafiksituationen. Målet är att stärka skyddet för dessa trafikanter genom att möjliggöra omkörningar med tillräckliga säkerhetsmarginaler och bättre hänsyn till deras särskilda förutsättningar som långsamma och oskyddade trafikanter.

En central del är att minska situationer där förare tvingas välja mellan att avstå från omkörning under längre sträckor eller genomföra omkörningar med otillräckliga marginaler. Genom att anpassa regelverket till de särskilda förutsättningarna vid omkörning av cykel och moped klass II kan sådana målkonflikter minska, vilket bidrar till ett mer förutsägbart och säkert trafikbeteende.

Förändringen syftar också till att öka tryggheten för oskyddade trafikanter genom att minska förekomsten av nära och snabba passager. Sammantaget eftersträvas ett mer enhetligt och riskbaserat synsätt på omkörning, med större fokus på trafiksäkerhet, trygghet och tillräckliga säkerhetsmarginaler.

15.1.3 Transportstyrelsens förslag

För att förtydliga vad som avses med omkörning av cykel eller moped på ett *betryggande avstånd* föreslår vi en ny bestämmelse som tydligare beskriver på vilket sätt en cykel eller moped ska köras om på vägar med en högsta tillåtna hastighet på 70 kilometer i timmen eller högre. På sådan väg bör bilföraren föra bilen till vänster om mittlinjen eller till vänster om körbanans mitt under omkörningen. Finns det två eller fler körfält i samma riktning bör föraren använda ett av körfälten till vänster om cykeln.

Förslaget innehåller också ett krav att förare ska med hänsyn till omständigheterna hålla tillräckligt låg hastighet vid omkörning av cykel eller moped klass II.

För att underlätta omkörning av cyklar eller mopeder av klass II så föreslår vi även att det vid omkörning av cykel eller moped klass II ska vara tillåtet att tillfälligt föra fordon över heldragen mittlinje.

15.2 Vilka är berörda?

De som berörs direkt av förslaget är som avser hastighetsanpassning och möjlighet att överskrida heldragen mittlinje berör alla fordonsförare vid omkörning av cykel och moped klass II. Förslaget om att byta körfält vid omkörning av cykel och moped berör bilförare direkt.

De som berörs indirekt av förslagen är trafikskolor och trafikutbildare, vissa gymnasieskolor, Trafikverket som väghållare och utförare av förarprov, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

15.3 Vilka konsekvenser uppstår om inga åtgärder vidtas?

Om förslagen inte införs bedöms nuvarande osäkerheter i samband med omkörning av cykel och moped klass II i stor utsträckning kvarstå. Förare kommer även fortsättningsvis behöva förhålla sig till allmänt hållna bestämmelser om betryggande avstånd och anpassad hastighet utan närmare vägledning om hur omkörningar av oskyddade trafikanter bör genomföras i praktiken.

Detta kan leda till fortsatt varierande bedömningar av olika förare av vilket sidomått och vilken hastighet som är tillräckligt säker vid omkörning. Risken kvarstår därmed för att cyklar och mopeder klass II passeras med små marginaler och höga relativa hastigheter, särskilt på vägar där körfältens bredd begränsar möjligheten att hålla tillräckligt avstånd inom det egna körfältet.

Om möjligheten att i vissa situationer korsa heldragen mittlinje inte införs kan förare i större utsträckning avstå från att ge tillräckligt avstånd i sidled vid omkörning. Detta kan medföra att oskyddade trafikanter fortsatt exponeras för trånga och otrygga omkörningssituationer. Särskilt på landsvägar med smala körfält och heldragen mittlinje kan dagens regelverk innebära att förare upplever en osäkerhet kring vilka handlingsalternativ som är tillåtna.

Om något uttryckligt krav på hastighetsanpassning vid omkörning inte införs finns en risk att det inte sker en beteende förändring av anpassningen av hastigheten i samband med en omkring av cykel eller moped klass II. Nuvarande regler innehåller redan generella aktsamhetskrav, men dessa ger begränsad vägledning i den specifika situation där motorfordon kör om cyklar och mopeder klass II.

Sammantaget bedömer vi att uteblivna regeländringar skulle innebära att nuvarande osäkerhet kring vad som utgör ett betryggande avstånd och ett tillräckligt säkert omkörningsbeteende kvarstår. Därmed riskerar också variationer i trafikbeteende, otrygghet för oskyddade trafikanter och förekomsten av omkörningar med otillräckliga säkerhetsmarginaler att bestå.

15.4 Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap eller andra internationella åtaganden

Förslag till nya nationella trafikregler mellan trafikanter ingår inte i de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Sveriges har vissa skyldigheter till följd av anslutningen till FN:s konventioner om vägtrafik respektive vägmärken och signaler, de europeiska överenskommelser som utgör tillägg till konventionerna samt tilläggsprotokollet om vägmarkeringar till den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till konventionen om vägmärken och signaler.

Transportstyrelsen bedömer att förslagen inte går utöver de skyldigheter som följer av anslutningen till konventionerna.

15.5 Konsekvenser för staten, kommuner och regioner

Förslagen riktar sig främst till enskilda trafikanter och avser hur omkörningar ska genomföras i olika trafiksituationer. Staten, kommuner och regioner berörs endast i den utsträckning som information, utbildningsmaterial eller administrativa uppgifter behöver anpassas inom den egna verksamheten.

Exempelvis kan Trafikverket behöva uppdatera informationsmaterial, föreskrifter samt frågor och bedömningsmoment i körkortsprov. Även andra myndigheter och offentliga aktörer kan behöva göra mindre justeringar i vägledningar och informationsinsatser.

Sådana anpassningar bedöms dock kunna genomföras inom ramen för ordinarie verksamhet. Offentliga aktörer bör normalt ha redan etablerade rutiner för att uppdatera information och utbildningsmaterial när ändringar sker i överordnad lagstiftning.

15.6 Konsekvenser för företag

Förslagen till ändrade trafikregler riktar sig mot enskilda trafikanter vid i olika omkörningssituationer och bedöms ge konsekvenser för företag inom förarutbildning på så sätt att de behöva göra justeringar i vägledningar och information- och undervisningsmaterial.

Transportstyrelsen har gett tillstånd till omkring 1 000 företag att bedriva någon form av förarutbildning. Det förekommer stora, medelstora och små företag, det vill säga det varierar mellan företag med hundratals anställda och verksamhet på många orter, och företag som drivs och består av en person på en plats. Hos varje företag förekommer det en utbildningsledare som ansvarar för att det underlag som används i utbildningar är uppdaterad.

Organisationen och deras medlemmar kommer i samband med införandet av vårt förslag behöva uppdatera sitt utbildningsmaterial. Detta kommer medföra administrativa kostnader för organisationen och företagen som i förlängningen förmodligen kommer påverka enskildas kostnader för de utbildningar som tillhandahålls. I samband med ett eventuellt införande av vårat förslag skulle företagens utbildningsmaterial behöva uppdateras. Detta kommer medföra administrativa kostnader för företagen som i förlängningen förmodligen kommer påverka enskildas kostnader för de utbildningar som tillhandahålls.

Uppdateringen av undervisningsmaterial sker till viss del centralt av företagens branschorganisationer som till exempel Sveriges trafikutbildare riksorganisation. Detta gör att vissa företagen kan dela på de administrativa kostandena för upprätthållande av aktuellt undervisningsmaterial.

15.7 Konsekvenser för enskilda

15.7.1 Cyklande och förare av moped klass II

Trygghet
Ett krav på hastighetsanpassning vid omkörning, en möjlighet för förare att under vissa förutsättningar passera en heldragen linje för att skapa ett betryggande avstånd samt en rekommendation att använda ett annat körfält vid omkörning kan bidra till att cyklande upplever ökad trygghet. Förslagen kan minska antalet nära och hastiga omkörningar och ge cyklande större utrymme på vägen. En ökad upplevd trygghet kan också bidra till att fler väljer att cykla.

Framkomlighet
Förslagen bedöms inte påverka cyklandes framkomlighet i någon större utsträckning. Om bilförare i större utsträckning avvaktar med omkörning tills den kan genomföras på ett säkert sätt kan det istället innebära att cyklande i mindre grad utsätts för störningar under färden.

Trafiksäkerhet
Förslagen bedöms generellt kunna förbättra trafiksäkerheten för cyklande genom att omkörningar genomförs med lägre hastighet och större sidavstånd. Risken för konflikter och allvarliga konsekvenser vid en eventuell kollision kan därmed minska.

15.7.2 Bilförare

Bilförare – det vill säga förare av personbil, lastbil och buss – kommer påverkas på följande sätt av förslagen.

Framkomlighet

Förslagen kan medföra att bilförare i vissa situationer behöver anpassa hastigheten eller avvakta med en omkörning tills det är möjligt att genomföra den på ett säkert sätt, exempelvis när annan trafik hindrar ett körfältsbyte eller ett tillfälligt överskridande av en heldragen linje. Detta kan medföra något längre restider på vissa vägsträckor, men påverkan på den samlade framkomligheten bedöms vara begränsad.

Då förslagen medför att förare av bil tillfälligt får korsa heldragen mittlinje för att köra om cykel eller moped klass II kommer framkomligheten öka jämfört med hur det ser ut idag, detta kan till exempel visa sig genom en förkortad restid.

Sammantaget så bedömer vi förslagen inte kommet påtagligt minska framkomligheten för motorfordon.

Trafiksäkerhet

För bilförare innebär förslagen tydligare bestämmelser för hur omkörningar av cykel och moped bör genomföras. Hastighetsanpassning, större sidavstånd och möjlighet att, när det kan ske utan fara, passera en heldragen linje för att skapa ett betryggande avstånd kan bidra till färre konflikter mellan motorfordon och cyklar. Möjligheten att under vissa förutsättningar överskrida en heldragen linje för att skapa ett betryggande sidavstånd vid omkörning av cykel kan bidra till säkrare omkörningar. Samtidigt innebär ett sådant undantag att ett etablerat förbud frångås, vilket kan medföra vissa trafiksäkerhetsrisker. Den heldragna linjen används normalt på vägavsnitt där siktförhållandena eller andra omständigheter innebär att omkörning eller körning över linjen bedömts vara olämplig eller förenad med risk.

Om möjligheten att överskrida en heldragen linje tillämpas i situationer där sikten är begränsad, där mötande trafik närmar sig eller där vägutformningen medför svårigheter att överblicka trafiksituationen, kan risken för konflikter med mötande fordon öka. För att motverka sådana risker behöver undantaget vara tydligt avgränsat och endast få tillämpas när föraren med god säkerhetsmarginal kan konstatera att manövern kan genomföras utan fara eller hinder för andra trafikanter.

Förslaget innebär därför att föraren i varje enskild situation måste göra en noggrann bedömning av sikt, mötande trafik, väggeometri och övriga omständigheter innan den heldragna linjen överskrids. Om dessa förutsättningar inte är uppfyllda ska omkörningen avbrytas eller skjutas upp till dess att den kan genomföras på ett trafiksäkert sätt.

Under dessa förutsättningar bedöms möjligheten att tillfälligt överskrida en heldragen linje kunna bidra till ökad säkerhet för cyklande utan att trafiksäkerheten för övriga trafikanter försämras.

15.8 Förslagets proportionalitet

Förslagen syftar till att bidra till att öka tryggheten och trafiksäkerheten för cyklande och förare av moped klass II när de blir omkörda, utan att det medför mer långtgående kostnader eller begränsningar för berörda trafikanter än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet. Bedömningen utgår från att åtgärderna är avgränsade till specifika risksituationer och i huvudsak innebär preciseringar eller förtydliganden av redan gällande aktsamhetskrav i trafiken. Möjligheten att korsa heldragen mittlinje vid omkörning av cykel och moped klass II innebär en begränsad och situationsbunden avvikelse från den generella regeln om heldragen linje. Förändringen innebär inte någon generell uppluckring av regelverket, utan är strikt knuten till en definierad trafiksituation där syftet är att möjliggöra ett betryggande sidoavstånd vid omkörning.

För bilförare medför förändringarna i praktiken en marginell anpassning av körbeteendet, utan krav på tekniska förändringar eller ökade administrativa kostnader. För övrig trafik bedöms påverkan vara begränsad, då regeln inte förändrar rättsläget i andra situationer.

För cyklande och förare av moped klass II förväntas åtgärden bidra till ökad säkerhet genom att risken för nära passager och otillräckligt sidomått minskar. Kravet på att anpassa hastigheten vid omkörning av cykel och moped klass II innebär i huvudsak ett förtydligande av redan gällande skyldigheter att visa hänsyn och anpassa hastighet efter rådande förhållanden. Någon exakt ny hastighetsgräns införs inte, vilket innebär att regeln förblir situationsanpassad och flexibel.

För trafikanter innebär detta inga direkta ekonomiska kostnader eller krav på ny utrustning, men kan i vissa situationer leda till något lägre hastighet i samband med omkörning. Samtidigt förväntas åtgärden bidra till minskad risk för olyckor genom förbättrad marginal och ökad förutsägbarhet i omkörningssituationer.

Rekommendationen att vid omkörning på vägar med en hastighetsgräns på 70 kilometer i timmen eller högre passera mittlinjen eller körbanans mitt är just en rekommendation, och inte ett krav. Åtgärden medför därmed ingen rättslig förpliktelse och inga sanktioner vid avvikelse. Syftet är att ytterligare tydliggöra ett säkert körsätt i situationer där betryggande avstånd i sidled vid omkörning är särskilt angeläget. Effekten för trafikanter bedöms därför vara begränsad till beteendepåverkan, utan att innebära direkta rättsliga eller ekonomiska konsekvenser.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att förslagen är proportionerliga i förhållande till sitt syfte. De är avgränsade till specifika risksituationer, innebär i huvudsak förtydliganden av befintliga krav samt innehåller i vissa delar endast rekommendationer. Kostnaderna för berörda trafikanter är obetydliga, medan åtgärderna förväntas bidra till en förbättring av trafiksäkerheten och tryggheten för cyklande och mopedförare.

15.9 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

När det gäller ikraftträdande bör tidpunkten väljas så att den ger goda förutsättningar för anpassning i trafiken. Eftersom förslagen innebär en kombination av en ny tillåtelse (att i vissa fall korsa heldragen mittlinje), ett förstärkt aktsamhetskrav vid omkörning samt ett normerande råd om körsätt, kan de initialt påverka etablerade körbeteenden och tolkningar av regelverket. Det talar för att ikraftträdandet bör ske vid en tidpunkt som ger trafikanter god möjlighet att tillgodogöra sig informationen innan beteendeförändringen förväntas ske i praktiken. En samordning med exempelvis början av en säsong med ökad cykeltrafik kan också övervägas, eftersom det kan förstärka den trafiksäkerhetsmässiga effekten och samtidigt öka mängden förberedande information som når allmänheten. Vidare kan det vara lämpligt att undvika ikraftträdande i samband med andra större regeländringar i vägtrafikområdet, för att minska risken för missförstånd och bristande efterlevnad under en inledande period.

Vad gäller informationsinsatser bedömer vi att det finns ett tydligt behov. Eftersom förslagen berör vissa centrala trafikregler och dessutom innehåller både en förändrad rättslig möjlighet (korsning av heldragen linje i vissa situationer) och ett mer subjektivt aktsamhetskrav (betryggande avstånd och anpassad hastighet), är det viktigt att regeländringarna kommuniceras på ett sätt som minimerar tolkningsosäkerhet. Informationsinsatser bör därför riktas brett till samtliga trafikanter, med särskilt fokus på bilförare. Insatserna bör tydliggöra i vilka situationer heldragen linje lämpligen inte bör överskridas, att omkörning av cykel och moped klass II kräver särskild hänsyn och anpassad hastighet. Man behöver också vara tydlig med att syftet är att ge tydliggörande råd om hur fordonet bör vara placerat vid omkörning, och att den generella principen om heldragen linje kvarstår. Det kan även finnas behov av kompletterande kommunikation via körkortsutbildning, förarprovsmaterial och digitala informationskanaler, för att säkerställa att regeländringarna får genomslag i trafiken.

Sammantaget talar detta för att ikraftträdandet bör kombineras med en relativt omfattande informationsinsats, där särskild vikt läggs vid tydlighet i hur de nya reglerna ska förstås och tillämpas i praktiken.

15.10 Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen tycker att det är lämpligt att någon ges i uppdrag att inom fem till sex år efter ikraftträdandet genomföra en utvärdering för att se om beteendet vid omkörningar ändrats till följd av införande av reglerna. Vad Transportstyrelsen förstår pågår nu viss forskning inom VTI avseende omkörning av cykel, som eventuellt skulle kunna utgöra en grund till en senare uppföljning och utvärdering.

16 Författningskommentar

16.1 Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276)

3 kap. 11 §

Bestämmelsen ändras genom att en ny punkt 5 införs i uppräkningen av situationer där undantag får göras från huvudregeln att ett fordon inte med något hjul får föras på ett spärrområde eller över en heldragen linje. Av den nya punkten framgår att undantag får göras, om särskild försiktighet iakttas, när ett fordon tillfälligt behöver föras över en heldragen linje som är en mittlinje för omkörning av cykel eller moped klass II.

Undantaget är begränsat till heldragen linje som utgör mittlinje och omfattar inte andra heldragna linjer eller spärrområden. Vad som avses med särskild försiktighet får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet och med beaktande av övriga bestämmelser om omkörning.

Ändringen har föranletts av behovet av att möjliggöra omkörning av cykel och moped klass II i situationer där sikt-, väg- och trafikförhållandena medger en säker omkörning med betryggande avstånd i sidled, men där heldragen mittlinje annars hindrar tillfällig användning av mötande körfält.

3 kap. 15 §

Bestämmelsen ändras på så sätt att punkten 16 tillkommer i uppräkningen. Av punkten framgår att förare ska hålla en, med hänsyn till omständigheterna, tillräckligt låg hastighet vid omkörning av cykel och moped klass II. Hög hastighet vid omkörning, särskilt i fråga om färd med tunga fordon, kan föranleda ett vinddrag som kan påverka säkerheten för den cyklande eller mopedföraren. Vad som utgör tillräckligt låg hastighet får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

3 kap. 33 a §

Bestämmelsen är ny och syftar till att ge vägledning om hur en förare av bil bör agera för att lämna ett betryggande avstånd i sidled enligt 3 kap. 33 § trafikförordningen (1998:1276),

vid omkörning av cykel eller moped som framförs på väg där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre.

Av första meningen framgår att bilen bör föras till vänster om mittlinjen eller körbanans mitt.

Av andra meningen framgår att föraren av bilen bör använda ett annat körfält än det som ligger längst till höger på vägar med minst två körfält för färd i samma riktning.

Bestämmelsen är utformad som en rekommendation. Skälet till detta är att förutsättningarna för att lämna ett betryggande avstånd i sidled varierar beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, såsom vägens utformning och det aktuella trafikläget. I vissa situationer kan ett betryggande avstånd uppnås utan att de åtgärder som anges i bestämmelsen vidtas. I andra situationer kan sådana åtgärder inte genomföras på ett trafiksäkert sätt eller utan att komma i konflikt med andra bestämmelser i trafikförordningen.

Bestämmelsen innebär därför inte någon skyldighet att föra bilen till vänster om mittlinjen eller körbanans mitt eller att byta körfält. Bedömningen av om ett betryggande avstånd i sidled har lämnats ska även fortsättningsvis göras utifrån omständigheterna i det enskilda fallet.

17 Referenser

Beck, B., Chong, D., Olivier, J., Perkins, M., Tsay, A., Rushford, A., Li, L., Cameron, P., Fry, R. & Johnson, M. (2019). How much space do drivers provide when passing cyclists? Understanding the impact of motor vehicle and infrastructure characteristics on passing distance. *Accident Analysis and Prevention, 128*, 253-260.

Beck, B., Perkins, M., Olivier, J., Chong, D. & Johnson, M. (2021). Subjective experiences of bicyclists being passed by motor vehicles. The relationship to motor vehicle passing distance. *Accident Analysis and Prevention, 155*, 106102.

Debnath, A.K., Haworth, N., Schramm, A., Heesch, K.C. & Somoray, K. (2018). Factors influencing noncompliance with bicycle passing distance laws. *Accident Analysis and Prevention, 115*, 137-142.

Department for Transport, (2015). *The Highway Code*. https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code. 2015.

Feizi, A., Mastali, M., Van Houten, R., Kwigizile, V. & Oh, J-S. (2021). *Transportation Research Part A, 145*, 1–16.

Feng, F., Boa, S., Hampshire, R.C. & Delp, M. (2018). Drivers overtaking bicyclists – An examination using naturalistic driving data. *Accident Analysis and Prevention, 115*, 98-109.

Frings, D., Parkin, J. & Ridley, A.M. (2014). The effects of cycle lanes, vehicle to kerb distance and vehicle type on cyclists' attention allocation during junction negotiation. *Accident Analysis and Prevention, 72*, 411-421.

Fruhen, L.S., Rossen, I. & Kanse, L. (2021). Changes in car drivers' attitudes and behaviours, and cyclist numbers following the introduction of a cyclist minimum passing distance law. *Accident analysis and Prevention, 156*, 106108.

Haworth, N. (2024). Learning about crash causation from countermeasure evaluation: The example of the Queensland minimum passing distance rule. *Accident Analysis and Prevention, 195*, 107401.

Haworth, N., Heesch, K.C. & Schramm, A. (2018a). Drivers who don't comply with a minimum passing distance rule when passing bicycle riders. *Journal of Safety Research, 67*, 183-188.

Haworth, N., Heesch, K.C., Schramm, A. & Kumar Debnath, A. (2018b). Do Australian drivers give female cyclists more room when passing? *Journal of Transport & Health, 9*, 203-211.

Kay, J.J., Savolainen, P.T., Gates, T.J. & Datta, T.K. (2014). Driver behaviour during bicycle passing manoeuvres in response to a Share the Road sign treatment. *Accident Analysis and Prevention, 70*, 92-99.

Kircher, K., Kharrazi, S., Cider, L., Sandin, J. & Larsson, L. (2025). Effects of heavy trucks on cyclists during overtaking manoeuvres: A controlled study. *Traffic Safety Research, 9*, e000093.

Kircher, K. & Lindman, M. (2024). Overtaking on rural roads – Cyclists' and motorists' perspectives. *Journal of Cycling and Micromobility Research, 2*, 100044.

Lamb, J.S., Walker, G.H., Fisher, V., Hulme, A. & Salmon, P.M. (2020). Should we pass on minimum passing distance laws for cyclists? Comparing a tactical enforcement option and minimum passing distance laws using signal detection theory. *Transportation Research Part F, 70*, 275-289.

Love, D.C., Breaud, A., Burns, S., Margulies, J., Romano, M. & Lawrence, R. (2012). Is the three-foot bicycle passing law working in Baltimore, Maryland? *Accident Analysis and Prevention, 48*, 451-456.

Mackenzie, J.R.R., Dutschke, J.K. & Ponte, G. (2021). An investigation of cyclist passing distances in the Australian Capital Territory. *Accident Analysis and Prevention, 154*, 106075.

Mackenzie J.R.R & Ponte, G. (2024). *Long-term monitoring of cyclist passing distances in the ACT.* Centre for Automotive Safety Research, CASR233.

Nolan, J., Sinclair, J. & Savage, J. (2021). Are bicycle lanes effective? The relationship between passing distance and road characteristics. *Accident Analysis and Prevention, 159*, 106184.

Rasch, A. (2023). *Drivers overtaking cyclist and pedestrians – Modelling road-user behaviour for traffic safety*. Doctoral thesis, Gothenburg: Chalmers University of Technology.

Rasch, A., Tarakanov, Y., Tellwe, G. & Dozza, M. (2023). Drivers passing cyclists: How does sight distance affect safety? Results from a naturalistic study. *Journal of Safety Research, 86*, 76-85.

Regeringen (2016), *Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik*. Regeringsbeslut. Diarienummer N2016/05493/TS. 2016-09-01

Regeringen (2019), *Uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom områdena Mobilitet som en tjänst respektive Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i Vägtrafiken.*

Regeringsbeslut. Diarienummer N2019/01343/TIF, N2018/04033/TIF. 2019-03-21

Rubie, E., Haworth, N. & Yamamoto, N. (2023). Passing distance, speed and perceived risks to cyclist and driver in passing events. *Journal of Safety Research, 87*, 86-95.

Shackel, S.C. & Parkin, J. (2014). Influence of road markings, lane widths and driver behaviour on proximity and speed of vehicles overtaking cyclists. *Accident Analysis and Prevention, 73*, 100-108.

Schramm, A., Haworth, N., Heesch, Watson, A. & Debnath, A. (2016). *Evaluation of the Queensland minimum passing distance road rule, CARRS- Q Final report*. Brisbane, Australia: Queensland University of Technology.

Sinclair, J. & Nolan, J. (2026). Do minimum passing distance laws for cyclists change driver behaviour? *Journal of Cycling and Micromobility Research, 7*, 100102.

Trafitec, (2022). *Erfaringsopsamling med love om minimumsafstand mellem cykler og overhalende motorkøretøjer*. www.trafitec.dk. 2022.

Transportstyrelsen, (2010). Promemoria- Framställan om ändring i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) med mera om riktningsseparerad väg. Diarienummer TSV 2010–8640.

Transportstyrelsen, (2020). *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, Delrapport ett – redovisning av dagens regelverk*. Diarienummer TSV 2019–5394. 2020.

Transportstyrelsen, (2020b). *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, Delrapport två – redovisning av olyckor och tillbud*. Diarienummer TSV 2019–5394. 2020.

Transportstyrelsen, (2021). *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar*. Diarienummer TSV 2019–5394. 2021.

Transportstyrelsen, (2022). *Analys av regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka, Delrapport 2 av 2*. Diarienummer TSG 2021–10413. Oktober 2022.

Transportstyrelsen, (2022b). *Uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka - Förslag och bedömningar, enkelriktat, omkörning av cykel samt cykling i bredd*. Diarienummer TSG 202–-10413. 2022.

Transportstyrelsen, (2022c). *Uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka - Förslag och bedömningar, cykla mot röd signal vid högersväng, allgrönt för cyklande och andra ändringar*. Diarienummer TSG 2021-10413. 2022.

Trafikverket, (2021). *Rapport Bygg om eller bygg nytt - Kapitel 4 Tillgänglighet*. 2021-04-01.

Trafikverket, (2022). VGU-guiden, Vägars och gators utformning. Publikationsnummer: 2022:006.

Trafikverket, (2026). https://faq.trafikverket.se/guide/vem-ager-vagen. Besökt 2026-03-27.

Trafikverket, (2024). *KRAV Grundvärden vägars och gators utformning.* Publikationsnummer 2024:148.

Trafikverket, (2024b). *Krav med rådstext*. Publikationsnummer TRVINFRA-00396.

Vejdirektoratet, (2018). *Ulykker med cyklister påkørt bagfra, Temaanalyse af dødsulykker i perioden 2010-2015*. Rapport 581. ISBN (NET) 978-87-93436-80-0.2018.

Vejdirektoratet, (2024). *Vi deler vejen*, https://www.vejdirektoratet.dk/trafikant/vi-deler-vejen, besökt 2024-06-04.

Vägverket, (2006). *Vägar och gators utformning – säker framkomlighet, preliminära riktlinjer för utformning, reglering och drift*. Publikationsnummer 2006:37.

Walker, I., Garrard, I. & Jowitt, F. (2014). The influence of a bicycle commuter's appearance on driver's overtaking proximities: An on-road test of bicyclist stereotypes, high-visibility clothing and safety aids in the United Kingdom. *Accident Analysis and Prevention, 64*, 69-77.

TRANSPORT STYRELSEN
transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503