

Handläggare
Per-Åke Tjärnberg
08-508 26 686

Till
Trafiknämnden
2018-06-14

Tillåta dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till omskyltning av 250-300 kvarter för att tillåta dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.

Jonas Eliasson
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Elenore Bjelke
Tf. Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret föreslår att de tidigare enkelriktade gator som anpassats för dubbelriktad cykling återfår sin ursprungliga reglering med enkelriktat och skyltning med vägmärket ”förbud mot infart med fordon”, men med tilläggstavlor som undantar cykling.

Bakgrund

Cyklisters framkomlighet är en viktig del i stadens arbete med att prioritera yteffektiva och miljövänliga transportmedel i linje med stadens Framkomlighetsstrategi. Det ska vara lätt att starta och avsluta cykelresan, och genheten ska vara så god som möjligt, dels för att korta ned resan, dels för att kunna undvika mindre tillgänglig topografi.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 686
Växel 08-508 27 200
per-ake.tjarnberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

År 2015 började kontoret utreda möjligheten att tillåta cykling i motsatt riktning på enkelriktade gator. För att cykling skulle kunna ske åt båda håll på dessa gator ersattes enkelriktningsregleringen med förbud att i ena riktningen framföra annat motorfordon än moped klass II.

Efter att kontoret genomfört tillfredställande försök togs enkelriktningsregleringen under 2016 därför bort på ca 250 kvarter, främst i innerstaden men även några gator i ytterstaden fick förändrad reglering. Vägmärket C1 (Förbud mot infart med fordon) byttes på dessa gator ut mot vägmärket C3 (Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II). Vägmärket E16 (Enkelriktad trafik) togs bort.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Gällande bestämmelser

Hur trafiken ska regleras har under lång tid varit föremål för internationella överenskommelser. Det finns framförallt två konventioner som syftar till att underlätta internationell trafik genom att göra trafikreglerna så lika som möjligt mellan olika länder. Sverige har ratificerat båda dessa konventioner. Den ena handlar om vägmärken och signaler¹, och beskriver hur vägmärken, trafiksignaler och vägmärkingar ska vara utformade för att passa en internationell standard. Dessa bestämmelser har införlivats i svensk rätt främst genom trafikförordningen (1998:1276) respektive vägmärkesförordningen (2007:90).

Av 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen följer att vägmärken och andra anordningar tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ska ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik.

Såväl de svenska reglerna som konventionen delar in skyltningen i olika typer av kategorier såsom förbudsmärken, påbudsmärken och lokaliseringsmärken för vägvisning. Denna indelning återfinns i 2 kap 1 § vägmärkesförordningen och förbudsmärken har tilldelats

¹ Convention on Road Signs and Signals utgiven av UNECE, FN:s ekonomiska kommission för Europa, i Wien den 8 november 1968. Konventionen trädde i kraft 21 maj 1977 och efterträdde en tidigare konvention från 19 september 1949.

kategori C. I 2 kap 8 § anges vidare de olika typer av förbudsmärken som kan användas. Förbud mot infart heter C1, förbud mot trafik med fordon i båda riktningarna C2. Därefter följer en rad förbud att framföra olika typer av fordon i ena körriktningen såsom förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass 2, C3.

I såväl konventionen som vägmärkesförordningen finns bestämmelser om att vägmärken kan ges en utökad betydelse genom att kombineras med tilläggstavlor som anger exempelvis avstånd eller vikt, eller pekar ut särskilda fordonsslag med hjälp av en symbol. Ett förbudsmärke med en tilläggstavla innehållande en symbol för ett visst fordonsslag innebär att förbudet gäller just det fordonsslaget. I konventionen ges även en generell möjlighet att undanta fordonsslag genom tilläggstavlor och texten ”gäller ej”. Denna möjlighet återfinns i bilagan till konventionen.²

Uppföljning och utvärdering av omskyllningen

Trafikkontoret har utvärderat omskyllningen från C1 (Förbud mot infart med fordon) till C3 (Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II). Uppföljningen (inkomna synpunkter till kontoret, se bild 1, samt egna studier och mätningar av en rad platser) visar att efterlevnaden inte är tillräckligt hög med de förändrade vägmärkena.

Synpunkter har inkommit från ett antal medborgare som menar att det ofta förekommer att bilar kör i fel körriktning på de omskyllade gatorna, vilket lett till en upplevelse av minskad trygghet och försämrade trafiksäkerhet. Utöver dessa synpunkter har det även kommit in önskemål om gator som borde regleras på liknande sätt.

Kontoret har genomfört trafikmätningar på ett antal platser där vägmärke C3 (Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II) ersatt tidigare enkelriktning och infartsförbud (C1). Mätningarna bekräftar de inkomna synpunkterna om bilkörning mot förbudet. Dock verkar ett stort antal cyklister förstått skyltningen och valt den nu tillgängliga vägen, se bild 2. Trafikkontoret gjorde mot bakgrund av detta ett försök med att skylta om ett par gator från C3 till C1 (Förbud mot infart med fordon) med tilläggstavla (Gäller

² Av annex 1, section H, additional panels, punkt 4 andra stycket följer In cases where the regulatory sign is to be regarded as not applying to a certain category of road users this is indicated by the symbol for their category and by the term "except" in the language of the particular country. For example: H, 6. If necessary the symbol may be replaced by an inscription in that language.

ej cykel). Mätningarna visade en omedelbart förbättrad regelefterlevnad från bilisternas sida, se bild 3.

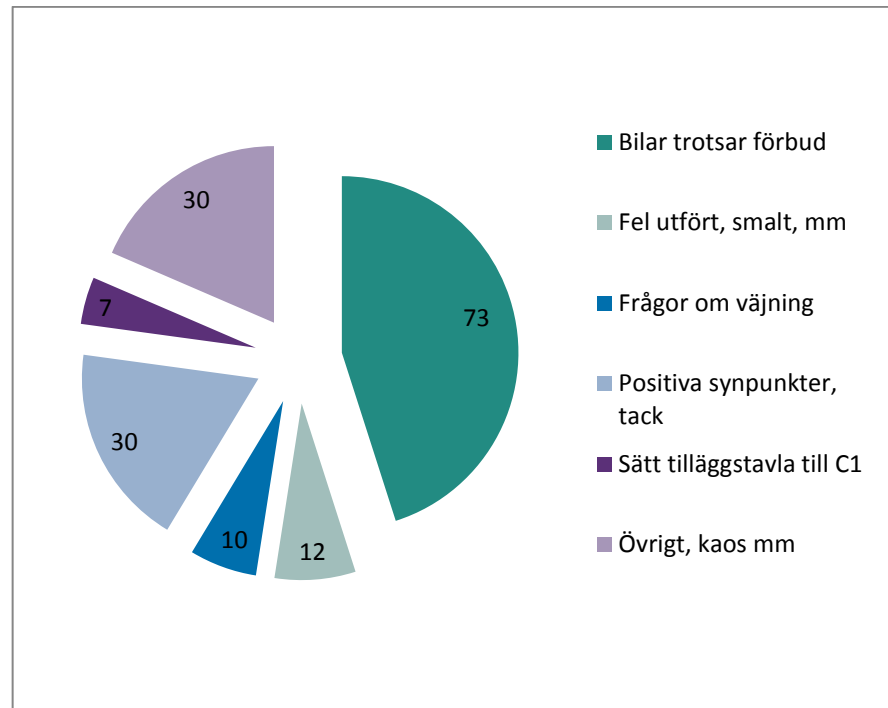


Bild 1. Gruppering och fördelning av inkomna synpunkter.

Gator som mättes efter anpassningen 2016 (C1 till C3)	Trafik mot C3		Totalt antal Bil/MC	% Bil/MC mot C3
	cykel	bil		
Manuell mätning 07-09, 12-14, 16-18				
Drottninggatan. Kungstengsgatan - Rådmansgatan	61	1	341	0%
Döbelnsgatan. Rehngsgatan - Markvardsgatan	25	0	232	0%
Skeppargatan. Linnégatan - Storgatan	41	0	406	0%
Stagneliusvägen. Palmbladsvägen - Frödingsvägen	13	2	183	1%
Wollmar Yxkullsgatan. Timmermansgatan - Swedenborgsgatan	95	3	241	1%
Östgötagatan. Åsögatan - Kocksgatan	118	3	489	1%
Hjalmar Söderbergs väg. Nordenflychtsvägen - Bondessonsgatan	36	10	207	5%
Hjärnegatan. Wargentinsgatan - Norra Agnegatan	23	3	104	3%
Klara Norra Kyrkogata. Gamla Brogatan - Bryggargatan	108	0	148	0%
Kungstengsgatan. Sveavägen - Luntmakargatan	23	1	287	0%
Malmskillnadsgatan. Oxtorgsgatan - Jakobsbergsgatan	114	0	919	0%
Pipersgatan. Kungsholmsgatan - Fleminggatan	33	0	244	0%
Repslagargatan. Sankt Paulsgatan - Högbergsgatan	153	9	329	3%
Västmannagatan. Vanadisvägen - Frejgatan	40	3	432	1%
Sankt Paulsgatan. Swedenborgsgatan - Björngårdsgatan	103	2	847	0%

Bild 2. Mätning under sex timmar direkt efter anpassning med vägmärke C3.

	Körning mot C3		efter byte till C1 med tilläggstavla
Grevgatan: Karlavägen – Östermalmsgatan	8%	-	1%
Västmannagatan: Frejgatan – Vanadisvägen	3%	-	1%

Bild 3. Mätning före och efter omskyllning till C1 med tilläggstavla.

Trafikkontorets bedömning

Trafikkontoret anser att resultatet av utvärderingen visar att tydligheten i skyltningen med C3 (Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II) inte är tillfredsställande, med resultatet att många gör fel. Samtidigt kan konstateras att ett väsentligt antal cyklister väljer att köra på de gator som öppnats upp för dem. Detta leder sammantaget till att trafiksäkerheten blir otillfredsställande. Efter bytet till C1 (Förbud mot infart med fordon) med tilläggstavla (Gäller ej cykel) sjunker antalet otillåtna körningar dramatiskt. De inkomna synpunkterna till kontoret bekräftar bilden.

Att utmärka med tilläggstavla på sättet som beskrivs ovan finns inte uttryckligen angivet i vägmärkesförordningen men det finns en generell möjlighet att använda tilläggstavlor. Detta stöds också av konventionen. Denna möjlighet har används av andra europeiska länder som kontoret studerat, däribland Danmark.

Mot bakgrund av detta föreslår kontoret att regleringen på de gator som vid förra översynen belades med vägmärke C3 (Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II) ändras så att vägmärke C1 (Förbud mot infart med fordon) återinförs och vägmärkena C1 och E16 förses med en tilläggstavla (Gäller ej cykel), se bild 4 och 5.



Bild 4. Gata reglerad med vägmärke C1 och tilläggstavla (Gäller ej cykel).



Bild 5. Gata reglerad med vägmärke E16 och tilläggstavla (Gäller ej cykel).

Tidplan

Projektet kan sättas igång omgående och avslutas under hösten.

Jämställdhetsanalys

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. I dagsläget utgör män 59 % både i biltrafiken och i cykeltrafiken. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att hålla i minnet att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnittet. Resvanorna är heller inte statiska, utan förändras över tid, ofta med en tydlig koppling till förändrade värderingar och livsmönster i samhället i övrigt. De skillnader i resvanor som kan observeras mellan män och kvinnor har sällan uppkommit i transportsystemet, utan är snarare ett uttryck för de skillnader mellan könen som finns i det övriga samhället. Jämställdhet i transportsystemet handlar heller inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

De planerade åtgärderna på de anpassade gatorna syftar till att förbättra framkomligheten och öka tillgängligheten för cyklister. Genom att bilisters regelefterlevnad för förbud mot infart är större än för förbud för motorfordon kan trygghet och trafiksäkerhet öka.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till omskyltning av 250-300 kvarter, för att tillåta dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator.

Slut