

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 26 392**Till**
Trafiknämnden
2018-11-15

Högersväng mot rött och allgrönt för cykeltrafik. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av budgetuppdraget gällande Högersväng mot rött och allgrönt för cykeltrafik.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra försök med allgrönt och högersväng mot röd signal för cykeltrafik.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefMikael Ranhagen
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har utrett möjligheten för cyklister att göra högersväng mot röd signal vid trafiksignal och allgrönt för cyklister. I utredningen har undersökts om detta kan ge ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för cykeltrafiken och därigenom bidra till cykelplanens mål om en ökad andel cykeltrafik och att göra det enklare och säkrare att cykla.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 392
Växel 08-508 27 200
joakim.boberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

En omvärldsbeskrivning har gjorts av tillämpning av lösningarna i andra länder, liksom en bedömning av rättsläget i Sverige och internationellt.

Allgrönt innebär att en eller flera faser i trafikljusens omloppstid är grönt i alla riktningar samtidigt för cyklister, medan övriga trafikanter har rött. Erfarenheter från ett flertal städer i Nederländerna visar att den största potentiella vinsten med allgrönt är ökad trafiksäkerhet för cyklister. Cyklisternas upplevelse av framkomlighet kan öka genom att cykeln som trafikslag prioriteras i korsningen.

Den juridiska bedömning som trafikkontoret låtit göra visar att allgrön reglering är fullt möjlig att genomföra i korsningar där det i samtliga tillfarter finns separata cykelbanor och cyklande passerar korsande körbanor på en cykelpassage/cykelöverfart. En inventering pågår av lämpliga korsningar för ett försök.

Högersväng mot rött innebär att cyklisten tillåts svänga höger i en korsning trots att det är röd signal. Regleringen förekommer idag i bland annat Danmark, Belgien, Frankrike, Tyskland och Nederländerna. Trafikkontoret har funnit det särskilt intressant att studera det danska exemplet, där lösningen lagstodgades 2016 efter ett landsomfattande statligt försök.

Den genomförda omvärldsstudien visar att regleringen bedöms ha stor potential vad gäller cykeltrafikens framkomlighet, utan negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Ytterligare kunskap om påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet bör inhämtas genom ett fysiskt försök i Stockholms trafikmiljö, vilket dessutom kan ge ett viktigt underlag till en av regeringen aviserad utredning.

Trafikkontoret bedömer att ett sådant försök kan möjliggöras genom en lokal trafikföreskrift som reglerar påbud för cykeltrafik att köra i en viss riktning vid röd signalbild.

Försöket, som i övrigt bör ha det danska exemplet som utgångspunkt vad gäller utformningskriterier, bör undersöka effekter på såväl framkomlighet och trafiksäkerhet, och vara såväl tidsbegränsat som geografiskt avgränsat till vissa platser.

Bakgrund

Trafiknämnden fick i budget för 2016 i uppdrag att utreda om det är möjligt att genomföra ett försök där cyklister tillåts att svänga höger vid röd trafiksignal i utvalda korsningar (så kallad holländsk

högersväng), när trafiksäkerheten medger. Trafiknämnden fick också i uppdrag att utreda, föreslå och pröva allgrönt i lämpliga korsningar.

Den lösning som innebär att cyklar leds till höger om trafiksignalen tillämpas redan idag på olika ställen i Stockholm och har därför inte studerats. Inte heller lösningen att med särskild cykelsignal möjliggöra högersväng för cyklister behandlas i detta tjänsteutlåtande, eftersom den inte kan sägas innebära att högersvängen sker mot röd signal.

Trafikkontoret har utifrån uppdraget låtit studera huruvida allgröntfas för cykeltrafik och möjligheten för cyklister att göra högersväng mot rött kan ge ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för cykeltrafiken och därigenom bidra till cykelplanens mål om en ökad andel cykeltrafik och att göra det enklare och säkrare att cykla.

En omvärldsbeskrivning har gjorts av tillämpning av lösningarna i andra länder, liksom en bedömning av rättsläget i Sverige och internationellt och hur olika varianter av högersväng vid rött och allgröntfas för cyklister förhåller sig till svensk trafiklagstiftning och internationella konventioner. Särskilt har det försök studerats som danska statliga Vejdirektoratet genomfört, utvärderat och därefter infört i föreskrifter.

Utifrån rättsläget och de erfarenheter som finns i andra länder har en bedömning gjorts av möjligheten och lämpligheten att pröva allgrönt och högersväng i Stockholms trafikmiljö.

Bakgrund, tidigare utredningar

Utredningen Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70) behandlade översiktligt frågan om möjligheten att låta cyklister svänga höger vid röd signal.

Utredningen konstaterade att en sådan regel skulle öka cyklisters framkomlighet och minska deras väntetid i signalreglerade korsningar, men drog slutsatsen att *”Framkomlighetsproblemen för cyklister i signalreglerade korsningar samt i korsningar med stopplikt bör lösas på annat sätt än genom lagändring. Det är inte förenligt med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och trafiksignaler att införa möjligheter att förse trafiksignaler eller vägmärket stopplikt med en tilläggstavla innebärande att de i vissa fall inte gäller cyklister”*.

Högersväng mot rött i nationella cykelstrategin

I regeringens nationella cykelstrategi - En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling - föreslås att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplikht vid röd signal när fordonet gör en högersväng.

Något beslut om ett sådant utredningsuppdrag har ännu inte fattats, efter vad trafikkontoret erfar.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Analys och konsekvenser

Allgrönt, definition

Allgrönt är en korsningsutformning där en eller flera faser i trafikljusens omloppstid är grönt i alla riktningar samtidigt för cyklister, men där övriga trafikanter har rött. Detta innebär att cyklisten kan cykla i alla riktningar i korsningen utan att behöva stanna två gånger som annars är brukligt vid en ”stor” vänstersväng, eller förhålla sig till motorfordonstrafik vid en ”liten” vänstersväng. I de studerade exemplen gör alla vänstersvängande cyklister den så kallade ”lilla” svängen diagonalt genom korsningen.

Allgrönt, förutsättningar och utformning

I den omvärldsstudie som trafikkontoret låtit göra framgår att flera städer i Nederländerna använder allgrönt i korsningar. I den studerade litteraturen förekommer framförallt exempel från Groningen och Enschede, företrädesvis i ytterstadsmiljöer.



Utformningen av allgröntkorsningar varierar något, men flera detaljer återkommer. Cykelinfrastruktur finns i alla anslutande riktningar. Refuger används ofta för att separera cyklister från motorfordon vid korsningen. Cyklisterna får grönt enligt en egen signal, som kompletteras med en tillägsskylt som visar för cyklisterna att allgrönt gäller vid korsningen. I vissa korsningar med stora flöden i en riktning har företräde för dessa flöden förtydligats med markeringar i asfalten i form av röd asfalt och väjningsmarkeringar.



Erfarenheter från och utvärderingar av allgröntkorsningar i Nederländerna visar att för att en korsning ska vara lämplig för allgrönt för cyklister behövs ett stort flöde av cyklister som rör sig i flera olika riktningar, liksom en relativt hög andel vänstersvägande cyklister och inte alltför höga biltrafikflöden.

En annan typ av lösning med allgröntreglering som är intressant utifrån ur ett framkomlighetsperspektiv förekommer i Malmö stad där cykelbanan byter sida om bilvägen diagonalt i en korsning, och där cyklisten får grönt i egen signalfas.



Allgrönt, effekter

Framkomlighet för cykel

De studier som har genomförts i Nederländerna visar att effekten på framkomligheten för cykeltrafiken beror på riktning, faser och fart, och hur korsningen utformas.

Vänstersvägande cyklister får förbättrad framkomlighet eftersom de inte behöver stanna två gånger, förutsatt att fasan blir tillräckligt lång. Till viss del kan lösningen upplevas som en större framkomlighetsåtgärd än vad det faktiskt är i tidsvinst räknat, bland annat genom att cykeln som trafikslag kan sägas prioriteras i korsningen.

Framkomligheten ökar också om cyklisterna håller ungefär samma fart, då ett gemensamt tempo underlättar samspelet med andra cyklister i korsningen.

När det gäller hur regleringen av antalet faser per omlopp påverkar framkomligheten är inte resultatet entydigt, men flera undersökningar framhåller större framkomlighet med två allgröntfaser per omlopp.

Trafiksäkerhet för cykel

Den största vinsten med allgrönt är sannolikt att lösningen ökar trafiksäkerheten för cyklister. Interaktioner och konflikter med motorfordon i korsningen uteblir helt, då alla motorfordon har rött när cyklisterna har grönt. Kollisioner mellan cykel och motorfordon i korsningar skulle teoretiskt helt utebli om alla trafikanter följer utformningen och trafikreglerna i en allgröntkorsning. Högersvägande motorfordonsförare behöver inte heller ta hänsyn till cyklister i ”döda vinkeln”.

Utvärderingar i Nederländerna visar att cyklister som kör mot rött har minskat, liksom en ökning av allmän regelefterlevnad vid införande av allgrönt. De tillbud som uppstår blir sällan allvarliga incidenter då de sker med låga hastigheter och endast mellan cyklister. Generellt bedöms den upplevda trafiksäkerheten bli bättre, även om ovana cyklister kan uppleva viss otrygghet när cykeltrafik från alla håll möts i korsningen. Erfarenheterna visar att det är viktigt med fysiska åtgärder som visar hur vänstersvängen ska utföras och vem som väjer för vem.

Övriga effekter

Allgrönt innebär enligt CROW, den nederländska transport-, infrastruktur- och stadsplaneringsplattformen, längre väntetider för motorfordonstrafik och gångtrafikanter, och dessa effekter bör tas i beaktande vid planeringen av ett försök.

Högersväng mot rött, definition

Högersväng mot rött innebär att cyklisten kan svänga höger i en korsning trots att det är röd signal. Detta kan regleras genom att skyltning visar att cyklister undantas signalen. Cykeltrafiken har däremot i de studerade exemplen nedan fortfarande väjningsplikt mot andra korsande fordon och korsande fotgängare på ett övergångsställe.

Högersväng mot rött, utbredning

Möjlighet för cyklister att undantas från röd signal förekommer i bland annat Danmark, Belgien, Frankrike, Tyskland och Nederländerna.

I såväl Nederländerna som Tyskland har det varit möjligt att cykla höger mot rött sedan början av 1990-talet, och regleringen förekommer i ett stort antal korsningar. I Frankrike och Belgien har möjligheten att cykla höger vid rött funnits sedan 2012.

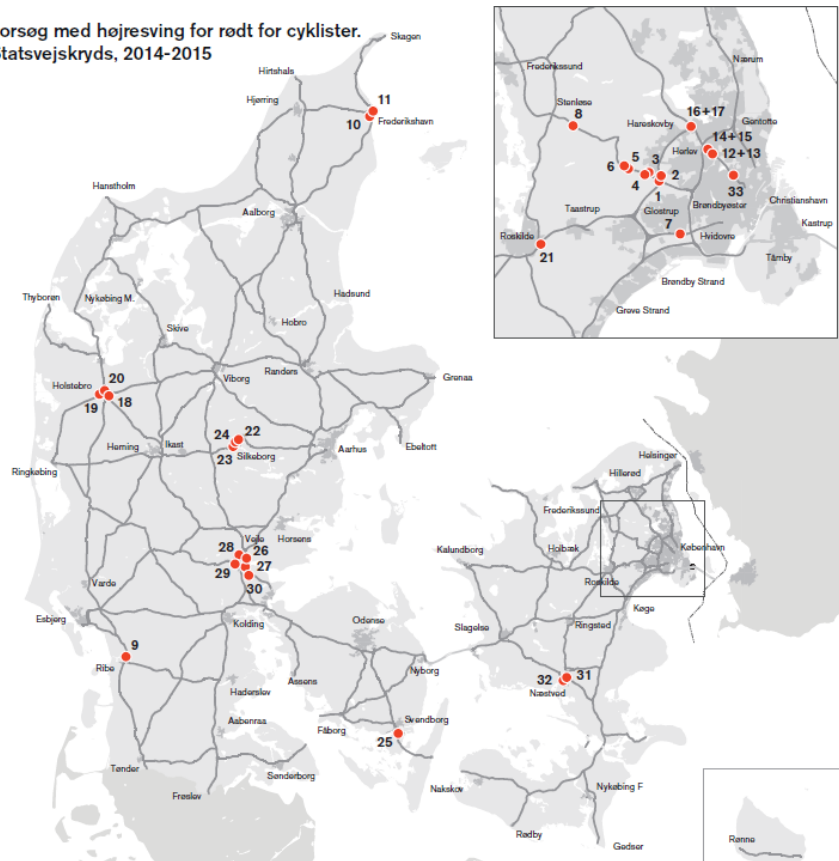
I Danmark genomförde det statliga Vejdirektoratet åren 2014-2015 ett landsomfattande försök med att tillåta cyklister svänga till höger vid röd signal i utvalda korsningar på statliga vägar. Försöket kom till på förslag från dåvarande transportministern och återfinns även som förslag i Transport- og bygningsministeriets nationella cykelstrategi 2014, som ett av flera förslag för att öka cyklisternas framkomlighet.



Utvärderingen av försöket, som omfattade 33 korsningar, resulterade i att möjligheten att svänga höger mot rött givet vissa villkor sedan 1 oktober 2016 regleras i föreskrifter (Bekendtgørelse

om vejafmaerkning). För att införa lösningen ansöker kommunerna om tillstånd hos polisen, liksom för vägmärken i övrigt enligt det danska regelverket.

Forsøg med højresving for rødt for cyklister.
Statsvejskryds, 2014-2015



Högersväng mot rött, förutsättningar och utformning

Vid reglering för möjligheten för cyklister att undantas från rött signal vid högersväng är utformningen viktig, bland annat för regelfosterlevnad och igenkänningsfaktorer.

Danmark

I Vejdirektoratets försök konstaterades att lösningen lämpligast används i enklare korsningar med ett fåtal möjliga konflikter och mindre mängd gående. Det ingick ett antal utformningskrav, som sedan i stort kom att ingå i den reglering som nu gäller sedan 2016.

- Det ska finnas ett cykelfält eller cykelbana fram till korsningen och på den väg cyklisterna svänger in på.
- Före korsningen bör cykelfältet/cykelbanan delas upp i ett fält för cykeltrafik rakt fram och ett högersvängskörfält för cyklister.



- Fältet ska vara minst 1,85 meter brett med ett skyddsavstånd till gatumöblering på 0,3 meter.
- Högersväng mot rött ska tydliggöras med vägs skyltar.



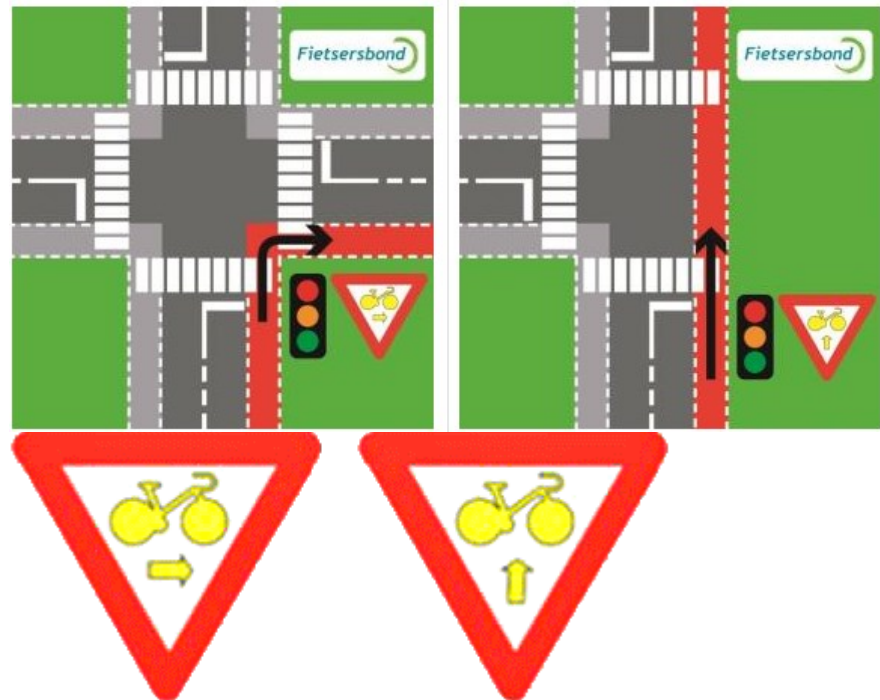
Nederländerna

Den danska utformningen överensstämmer i stort med de regleringar som är vanligt förekommande i Nederländerna. Här rekommenderas högersväng vid rött signal när det förekommer trafiksignaler som bidrar till försämrade framkomlighet för cyklister. I CROW:s designhandbok för cykel understryks vikten av att leda högersvängande cyklister genom signalen utan att de hindras av cyklister som ska rakt fram i korsningen, och betonas vikten av extra omtanke vid utformningen där cyklister ska möta annan trafik.

CROW beskriver ett antal möjliga utformningar av lösningen vid trafiksignaler där cykelfält leder fram till korsningen, vilka skiljer sig åt framför allt utifrån villkor för, flöden av och reglering för korsande fotgängare.

Belgien

I Belgien har cykeltrafiken liksom i den danska lösningen en exklusiv högersvängfil och skyltning som visar att cyklisten undantas från signalen. I Belgien förekommer även undantag för cyklister som ska cykla rakt i en T-korsning, enligt bilden nedan.



Högersväng mot rött, effekter

Eftersom lösningen är vanligt förekommande i Nederländerna och Tyskland sedan många år finns det få aktuella studier och utvärderingar från dessa länder att ta del av. Därför har trafikkontoret tittat närmare på det nyligen genomförda försöket i Danmark för att få underlag vad gäller bedömning av effekter.

Inom ramen för försöket i Danmark studerades konflikter i korsningar där högersväng mot rött var tillåten, vilket jämfördes med korsningar där det inte var tillåtet. De situationer som studerades var sådana där minst en cyklist var inblandad och där konflikten uppstod till följd av en högersväng.

Utvärderingen visade att antalet konflikter i de studerade korsningarna inte ökade till följd av införandet av högersväng mot rött, och de konflikter som berodde på regelförändringen var få.

Det danska försöket visade att många cyklister använde möjligheten att svänga höger mot rött, vilket betyder att framkomligheten för dem har ökat.

När det gäller trafiksäkerhet kräver lösningen enligt både CROW och utifrån erfarenheterna från det danska försöket särskild omtanke och lämplighetsbedömning vid planering och genomförande. Detta för att cyklisterna lätt ska förstå regleringen och kunna ansluta till

övrig trafik efter högersväng. Det är också viktigt för att minska risken för konflikter med andra trafikanter.

Rättsliga förutsättningar

Nedan redogörs i tur och ordning för de rättsliga möjligheterna att införa allgrönt och högersväng mot rött.

Allgrönt

Den juridiska bedömning som trafikkontoret låtit göra visar att allgrön reglering inte innebär några formella problem i korsningar där det i samtliga tillfarter finns separata cykelbanor och cyklande passerar korsande körbanor på en cykelpassage/cykelöverfart. Cykelsignalen gäller endast cykelpassagen och eventuella konflikter med korsande cyklande eller gångtrafikanter efter att körbanan passerats omfattas inte av signalregleringen.

I de studerade nederländska städerna cyklar cyklisterna inte vinkelrätt genom korsningen i cykelbanornas förlängning, utan diagonalt. Gående är enligt trafikförordningen skyldiga att korsa en kör- eller cykelbana på ett övergångsställe, undantaget om det inte finns något sådant. Någon motsvarande bestämmelse finns inte för cyklande som skall korsa en körbana. Av detta kan konstateras att det inte finns något specifikt formellt hinder för att cykla tvärs över en korsning istället för att använda cykelpassage. Där särskilda cykelbanor saknas och därmed även cykelöverfarter/passager gäller enligt trafikförordningen högerregeln för väjning och möjligheten för två vänstersvägande fordon att mötas till vänster.

Om en lösning däremot skulle utföras med en signalbild som samtidigt visar grönt för cyklande i samtliga tillfarter i en korsning där cyklande blandas med övrig fordonstrafik – och där det alltså inte finns cykelöverfarter/passager, gäller enligt transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler att visning av grön signalbild i trafiksignaler som reglerar trafik vars kurser korsar varandra vid färd rakt fram ska separeras i tid. Med andra ord går det idag inte att använda allgrönt för cyklister när dessa cyklar i blandtrafik. Det finns emellertid möjlighet att söka dispens hos transportstyrelsen om undantag.

Högersväng mot rött

Trafikkontoret har undersökt huruvida det av svensk trafiklagstiftning, och de internationella konventioner som dessa bygger på, är möjligt att undanta högersvägande cykeltrafik från kravet att stanna vid röd signalbild i trafiksignal.

Vägmärken och andra anordningar ska, 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 ska vara utformade och placerade så att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för, se 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen (2007:90). En trafikant är skyldig att följa de anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmarkering, en trafiksignal eller ett tecken från en vakt, se 2 kap. 2 § trafikförordningen (1998:1276).

Kravet att stanna vid trafiksignal regleras i 3 kap. 19 § trafikförordningen och innebörden av en röd signalbild framgår av 3 kap. 6 § vägmärkesförordningen. Röd signalbild innebär att fordon inte får passera stopplinjen, eller om sådan saknas, signalen. Tilläggstavlor för cykeltrafik vid trafiksignal är inte direkt reglerade i vägmärkesförordningen. Däremot finns det föreskrivet i 3 kap. 2 § att det på en tilläggstavla kan vara angivet att en fordonssignal eller cykelsignal gäller även för gående. En förare som ska svänga i vägkorsning får göra det endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra som färdas i samma riktning. Särskild uppmärksamhet ska riktas på den bakomvarande trafiken, se 3 kap. 26 § trafikförordningen. En förare som ska svänga i en vägkorsning ska förvissa sig om att det kan ske utan hinder för mötande trafik eller för trafikanterna på den körbana som föraren avser att köra in på, se 3 kap. 24 § trafikförordningen. Det finns därmed en lagstadgad skyldighet för fordonsförare att oaktat trafiksignal säkerställa att sväng i korsning kan ske utan fara.

Som framgår ovan har vissa länder infört ett undantag för cykeltrafik vilket innebär att de tillåts svänga höger mot röd signal genom att det under trafiksignalen sitter en tilläggstavla som undantar cyklister från signalen. Dessa länder är, liksom Sverige, bundna av Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler.

Danmark synes exempelvis ha bedömt att Wienkonventionen inte utgör ett hinder för möjligheten att undanta cyklister från röd signal vid högersväng genom tilläggstavla, och inte heller finns det information om att konventionslandet mottagit några anmärkningar från United Nations Economic Commission for Europe vid införandet av föreskrifterna om vägskyltar som antogs 1 oktober 2016.

Det råder en viss osäkerhet vad som kan anses tillåtet att reglera och ibland har bedömningen gjorts att det saknas rättslig grund för att

undanta cyklande vid högersväng från kravet på att stanna vid röd signal, till exempel i cyklingsutredningen som det redogörs för i bakgrunden till detta ärende. Trafikkontoret delar dock inte den slutsatsen.

Trafikkontorets bedömning är att en sådan reglering kan göras enligt följande. I såväl trafikförordningen som Wienkonventionen finns bestämmelser om att vägmärken kan ges en utökad betydelse genom att kombineras med tilläggstavlor. För att möjliggöra cykeltrafik att svänga höger vid röd signalbild i trafiksignal bör en lokal trafikföreskrift kunna inrättas i den aktuella korsningen. Ett inrättande av lokal trafikföreskrift är ett beslut som regleras i 10 kap. 1 § samt 3 § trafikförordningen. Den lokala trafikföreskrift som blir aktuell i detta fall är 10 kap. 1 § 10 trafikförordningen som reglerar påbud att köra i en viss riktning.

Enligt 10 kap. 2 § trafikförordningen får en sådan föreskrift omfatta ett visst fordonsslag vilket innebär att påbudet att svänga i en viss riktning endast skulle omfattar cykeltrafik. Föreskrifter som inrättas ska märkas ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen, se 10 kap. 13 § trafikförordningen. Det vägmärke som är aktuellt i detta fall är D1 ”påbjuden körriktning”, se 2 kap. 10 § 1 vägmärkesförordningen. Av 2 kap. 9 § vägmärkesförordningen framgår att påbudsmärken gäller från den plats där märket satts upp och påbudsmärken som anger att ett visst slag av trafik är påbjuden anger även förbud mot annan trafik, om inte annat är föreskrivet.

Det bör därför framgå av den lokala trafikföreskriften i den aktuella korsningen, att påbudet gäller cykeltrafik endast vid röd signal i trafik. Informationen till cykeltrafiken bör framgå av vägmärke T22 som är en tilläggstavla, se 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen. Det finns enligt kontorets bedömning stöd i såväl Wienkonventionen som trafikförordningen för att inrätta en sådan ändring som beskrivs ovan genom lokal trafikföreskrift.

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, medan kvinnor utgör 58 % i kollektivtrafiken. 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 genomsnitten.

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. Genom att öka framkomligheten och trafiksäkerheten stärker de föreslagna åtgärderna både kvinnors och mäns möjlighet att välja cykeln.

Trafikkontorets slutsatser

Trafikkontoret arbetar för att göra det enklare och säkrare att cykla, främst genom att bygga om och bygga ut infrastrukturen till ett väl underhållet cykelvägnät som är sammanhängande, kapacitetsstarkt, framkomligt, tryggt och säkert för alla cyklister.

Utöver det ovan beskrivna vill trafikkontoret framhålla regelfrågornas betydelse för ökad och säker cykling. Trafikförordningen och vägmärkesförordningen är i många fall utformad i syfte att främst ordna motorfordonstrafiken. Kontoret kan konstatera att regelverket i många fall skulle tjäna på att i större utsträckning utvecklas för att bättre tillgodose även andra trafikantgruppers behov.

I trafikkontorets remissvar till det regel-PM som näringsdepartementet remitterade under 2017 poängterades att ju fler verktyg vägghållaren har, desto större möjligheter finns det att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar i syfte att nå mål om ökad och säker cykling. Särskilt framhölls möjligheten för kommuner och andra vägghållare att genom tilläggsskylt till trafiksignal ge cykeltrafik möjlighet att svänga höger vid röd signal.

Allgrönt

Införande av allgrönt för cykeltrafik i lämpliga korsningar har förutsättning att ge förbättrad framkomlighet för vänstersvängande cyklister, samt ökad upplevd framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för alla cyklister som passerar genom korsningen. Det senare beror främst på uteblivna konflikter mellan bil- och cykeltrafik. Framkomligheten bedöms kunna bli störst med två allgröntfaser per

omlopp i signalregleringen. Framkomligheten för övriga fordon bedöms minska.

Utformningen förutsätter mindre fysiska förändringar, såsom flytt av signalstolpar och ändring av radier. Tydliga markeringar i vägbanan kan underlätta möten mellan cyklister som färdas i olika riktningar.

I de städer där allgrönt förekommer används lösningen främst i trafikmiljöer som i Stockholm motsvarar ytterstad eller närförort, med anslutande cykelbanor till korsningen i samtliga tillfarter.

Hänsyn till framkomligheten för andra prioriterade trafikslag som kollektivtrafik och gående behöver tas, vilket gör att platser med stombusslinjer eller stora gångflöden kan vara mindre lämpliga.

De rättsliga förutsättningarna för att införa allgrönt är som redovisats ovan också något begränsade. En signalbild som samtidigt visar grönt för cyklande i samtliga tillfarter i korsningen där cyklande blandas med övrig fordonstrafik – och där det alltså inte finns cykelöverfarter/passager är inte möjligt utan att ansöka om dispens från transportstyrelsens föreskrifter. Kontoret kommer mot bakgrund av detta i första hand att inrikta försöket till korsningar där det i samtliga tillfarter finns separata cykelbanor och där de cyklande passerar den korsande körbanan på en cykelpassage eller cykelöverfart. Trafikkontoret har inlett ett arbete med att identifiera platser med liknande karaktär och förutsättningar i Stockholms stad. Ytterligare inventering av eventuellt lämpliga korsningar bör göras innan genomförande av ett försök. Både den nederländska erfarenheten och det i detta tjänsteutlåtande nämnda exemplet från Malmö stad kan vara inspiration för en tänkbar ”Stockholmslösning”.

Möjligheten för cyklister att svänga höger vid röd signal

Den genomförda omvärldsstudien visar att regleringen bedöms ha stor potential vad gäller cykeltrafikens framkomlighet, utan negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

Trafikkontoret konstaterar att regeringen i den nationella cykelstrategin föreslår att det bör utredas om det är möjligt att medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet gör en högersväng. I och med denna avrapportering har trafikkontoret beskrivit förekomst, utformning och effekter av regleringen där den förekommer. Ytterligare kunskap om påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet skulle kunna inhämtas genom

ett fysiskt försök, som dessutom kan ge viktigt underlag till exempelvis en statlig utredning av möjligheten.

Trafikkontoret avser därför genomföra ett försök där cykeltrafik tillåts svänga höger vid röd signalbild i trafiksinal i en eller flera korsningar i Stockholms stad. Ett sådant försök möjliggörs genom en lokal trafikföreskrift som reglerar påbud för i det här fallet cykeltrafik att köra i en viss riktning. Av den lokala trafikföreskriften i den aktuella korsningen bör framgå att påbudet gäller cykeltrafik vid röd signalbild, och informationen till trafikanterna ges i vägmärke T22 som är en tilläggstavla som ger kompletterande anvisning som inte kan ges med någon annan tilläggstavla eller kombinationer av dessa. Möjliga anvisningar är ”Cykel vid röd signal” eller ”Cyklister får svänga höger vid röd signal”.



T22. Text

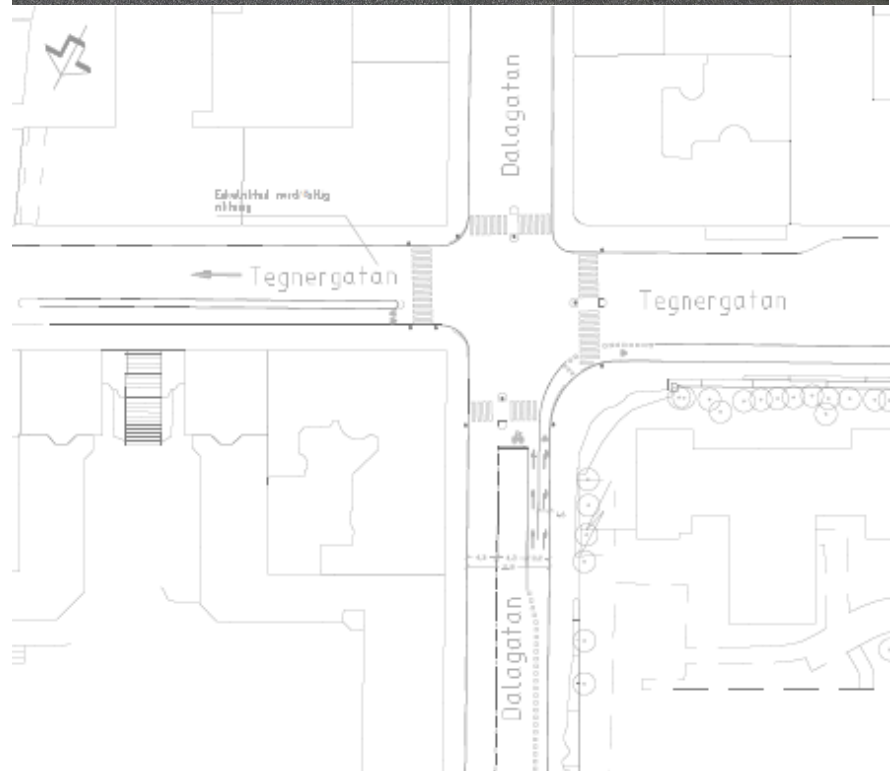


Försöket bör i övrigt ha det danska statliga försöket som utgångspunkt vad gäller utformningskriterier på de valda platserna. En fördel med den ansatsen är att det finns möjlighet att jämföra resultatet av ett försök med erfarenheterna i Danmark, som ju ledde till att möjligheten för cyklister att svänga höger vid rött är reglerad i föreskrifter sedan 1 oktober 2016.

Ett försök enligt ovan bör undersöka effekter på såväl framkomlighet och trafiksäkerhet, och vara såväl geografiskt avgränsat till vissa platser som tidsbegränsat.

Trafikkontoret har tagit fram ett första underlag som ska illustrera en tänkt tillämpning av den danska utvärderade och införda utformningen på några platser i Stockholms stad. Underlaget är tänkt att kunna ligga till grund för ett eventuellt försök på dessa eller andra identifierade platser.

Ett exempel på hur den danska utformningen skulle kunna appliceras i Stockholmsmiljö visas nedan, i korsningen Dalagatan-Tegnérsgatan.



Korsningen Dalagatan-Tegnérsgatan i Stockholm, med högersvängande cykeltrafik mot Barnhusbron.



Illustration av typreglering i Danmark.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner redovisningen av budgetuppdraget, och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra försök med allgrönt och högersväng mot röd signal för cykeltrafik.

Slut