



Handläggare: Jan Björck
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 27822
jan.bjorck@gfk.stockholm.se

2003-02-17

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Den dubbelröda fasen hindrar säkerhet och framkomlighet.
Skrivelse från Kurt Hultgren (sp) och Svante Linusson (sp).**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta utlåtande som svar på skrivelsen.

Göran Gahm

Jan Björck

SAMMANFATTNING

I skrivelsen föreslås det att Stockholm, på grund av den nya signalväxlingen, bör föregå med gott exempel genom att vid växling från grönt i en trafiksignal näst intill slopa den efterföljande s.k. "dubbelröda" fasen och på detta sätt uppnå en ökad trafiksäkerhet.

Kontoret delar inte denna uppfattning utan hävdar istället att effekten skulle bli den motsatta. De nuvarande reglerna bygger på lång erfarenhet och det finns ingen anledning att frångå dessa.

UTLÅTANDE

Bakgrund

I september månad år 1999 infördes en ny signalväxlingssekvens i Sverige, som innebär att den gröngula fasen vid växling till rött ljus ersattes av en fas med ensamt gult ljus. Innebörden av den gula signalbilden enligt vägmärkesförordningen är:

- Stopp. Fordonet får inte passera stopplinje eller, om sådan saknas, signalen i annat fall än då det hunnit så långt fram när ljuset växlar från grönt till gult att det inte kan stanna utan fara.

De förväntade fördelarna med denna nya signalväxlingsföljd (NYS) var framför allt att harmoniseringen med övriga Europa samt dessutom eventuellt något färre rödkörningar och därmed en bättre trafiksäkerhet samt i någon mån snabbare växlingar i korsningar med cyklisterna på vägbanan.

I en skrivelse till Gatu- och fastighetsnämnden 2002-12-16 (bilaga 1) anser nu Kurt Hultgren (sp) och Svante Linusson (sp) att Stockholm, på grund av den nya signalväxlingen, bör föregå med gott exempel genom att näst intill slopa den efterföljande s.k. ”dubbelröda” fasen, och tydligt berätta om varför man måste respektera rött, så kan både ökad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet uppnås.

Analys

Den vedertagna benämningen på den ovan nämnda s.k. ”dubbelröda” fasen är säkerhetstid eller utrymningstid. Säkerhetstiden regleras av TSVFF (Trafiksäkerhetsverkets författningssamling)

Med SÄKERHETSTID menas den tid som av säkerhetsskäl medger att en utrymmande trafikant hinner passera konfliktpunkten innan en framryckande trafikant når denna.

Säkerhetstiden för gående är den tid som medger att dessa hinner passera den längsta delsträckan som signalen avser.

Beräkningen av säkerhetstiderna sker enligt formler med parametervärden som bygger på erfarenhet. De svenska reglerna överensstämmer väl med de regler som finns i t. ex. övriga skandinaviska länder, Tyskland, Holland etc. I Sverige skall säkerhetstiderna beräknas enligt den av Trafiksäkerhetsverket utgivna ”Regler om vägmärken och trafik (RVT 9.0)”

I innerstaden dimensioneras nästan alltid säkerhetstiden av utrymmande cyklar och/eller gående. I samband med införandet av den nya signalväxlingen har dock säkerhetstiden reducerats i korsningar där cyklar varit den dimensionerade faktorn. Man har helt enkelt sagt att en cyklist alltid stannar tidigare vid gult ljus än en bilist. Dessutom har en översyn och justering gjorts av rödtider, som tidigare varit överdimensionerade.

Kontorets synpunkter

Kontoret delar inte åsikten om att en radikal minskning av säkerhetstiderna skulle innebära ökad trafiksäkerhet utan anser istället att det skulle medföra att olycksfrekvensen skulle öka, eftersom de nuvarande reglerna bygger på lång erfarenhet. Det är t.ex. inte särskilt välbetänkt att ge grönt åt biltrafiken innan de gående har hunnit passera ett övergångsställe. Dimensioneringen av tiderna bygger för övrigt på det värsta scenariot i samband med signalväxlingen, varför dessa ibland kan tyckas något överdimensionerade. Kontoret hävdar bestämt att det inte finns någon som helst anledning att frångå gällande lagstiftning och regler för att börja experimentera med att minska de vedertagna säkerhetstiderna.

SLUT