

Handläggare
Catarina Nilsson
08-508 262 42**Till**
Trafiknämnden
2015-12-10

Lägesrapport av kontorets arbete med säkrare högersvängar för cyklister enligt nederländsk modell. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets lägesrapport av arbetet med säkrare högersvängar för cyklister enligt nederländsk modell.

Lars Jolérus
Tf. FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefEric Tedesjö
Enhetschef

Sammanfattning

Trafik- och renhållningsnämnden fick i budget för 2014 i uppdrag att som utpekad aktivitet genomföra ett pilotprojekt för säkrare högersvängar för cyklister. Detta tjänsteutlåtande är kontorets lägesrapport av hittills utfört arbete.

Problematiken med konflikten mellan cyklister och tunga fordon är komplex och saknar en given lösning.

Trafikkontoret har för att öka sin kunskap kring frågan utfört en konflikt- och beteendestudie på fyra befintliga platser. Platserna valdes ut av olika anledningar; dödsolyckor har inträffat, de har lösningar som liknar ”Holländsk höger” eller för att de har andra lösningar som används för att minska konfliktrisen med

högersvängande fordon. Studierna kompletterades med olycksanalys samt omvärldsanalys.

Studierna och analyserna redovisas i rapporten ”Konfliktstudier för korsningar i Stockholms innerstad”, se bilaga 1. Några av rapportens slutsatser är:

- Det är framförallt cyklister som ska rakt fram som riskerar att klämmas av högersvängande bilar.
- Möjlighet att svänga höger utan att stanna för röd signal är främst en framkomlighetsåtgärd, inte trafiksäkerhetsåtgärd.
- Denna typ av olyckor kan uppträda i alla sorters korsningar där lastbilar/bussar får svänga höger och det kan förekomma cyklister. Det vill säga i ett mycket stort antal korsningar. Problemet kan därför inte enbart byggas bort. Andra generella åtgärder kan vara t ex åtgärder på fordonen eller informerande kampanjer.

Kontoret kommer under 2016 fortsätta arbetet med Holländsk höger.

Bakgrund

Tung trafik och oskyddade trafikanter är ett prioriterat problemområde i stadens trafiksäkerhetsprogram. En av de situationer där olyckor inträffar och som lyfts fram i trafiksäkerhetsprogrammet som viktig att åtgärda är högersvängande lastbil/buss i konflikt med cyklist som ska åka rakt fram.

Cyklister är särskilt utsatta i korsningar som trafikerats av högersvängande tung trafik. En av orsakerna till konflikten är problem med siktinklar, så kallade ”döda vinklar”. Döda vinklar innebär att förare av tunga fordon inte ser vad som sker på vissa ytor nära det egna fordonet. Problemet försvårar samspelet med cyklister. Om cyklister i korsningstillfarten har en placering snett till höger nära lastbilen riskerar de att befinna sig i ett område som inte täcks in av förarens synfält eller av fordonets backspeglar. Ska lastbilen svänga höger löper cyklisten risken att bli trängd. Bristerna i samspelet gör det omöjligt för cyklisten att påkalla förarens uppmärksamhet. Döda vinklar existerar även för personbilstrafiken, men då inte alls i samma utsträckning.

Under perioden 2005-juni 2015 inträffade 23 cykelolyckor med dödlig utgång i stockholmstrafiken. 5 av olyckorna skedde mellan lastbil eller buss och cyklist där båda färdades i samma riktning och

motorfordonet gjorde en högersväng. Samtliga olyckor har skett i innerstaden och 4 av 5 korsningar var signalreglerade.

Problematiken med konflikten mellan cyklister och tunga fordon är komplex och saknar en given lösning.

Trafik- och renhållningsnämnden fick i budget för 2014 i uppdrag att som utpekad aktivitet genomföra ett pilotprojekt för säkrare högersvängar för cyklister. I löptexten framgår; ”Många allvarliga cykelolyckor sker i samband med högersväng. Trafik- och renhållningsnämnden ska genomföra ett pilotprojekt med säkerhetskorsningar efter nederländsk modell, där cykelbanan går innanför korsningen, på stadens fem mest trafikerade och problematiska platser.” Detta tjänsteutlåtande är kontorets lägesrapport av hittills utfört arbete.

Nederländsk modell kallas fortsättningsvis för ”Holländsk höger”.

Ärendets beredning

Rapporten har presenterats för trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor. De framhöll vikten av genomtänkta lösningar mellan gående och cyklister för att inte skapa nya konfliktpunkter.

Holländsk höger

”Holländsk höger” i detta sammanhang avser att cyklisterna, i skydd av en refug, passerar på höger sida om signalen och på så sätt kan svänga höger utan att omfattas av trafiksignalen. Cyklister som ska rakt fram får stanna för rött innan korsande väg. Då signalen slår om till grönt kommer cyklisten ut i korsningen framför motorfordonen. Cyklisten blir också mer synlig för föraren i motorfordonet.

Begreppet ”Holländsk höger” kan även innebära att cyklister som ska svänga höger kan cykla mot rött i körbanan eller cykelfältet till vänster om signalen (right-turn on red). Denna lösning är dock inte laglig i Sverige idag.



Figur 2 Holländsk högersväng till höger om signalen. Cyklister som ska rakt fram omfattas av signalen vid övergångsstället.



Figur 3 Holländsk höger till vänster om signalen (right-turn on red)

Källa: Rapporten "Konfliktstudier för korsningar i Stockholms innerstad", WSP.

Konflikt – och beteendestudie

Trafikkontoret beslutade att inleda arbetet med att göra en konflikt- och beteendestudie på ett antal befintliga platser. Utifrån olycksstatistiken beslutades att korsningarna skulle ligga i innerstaden samt vara signalreglerade. Platserna valdes ut av olika anledningar; dödsolyckor har inträffat, de har lösningar som liknar "Holländsk höger" eller för att de har andra lösningar som används för att minska konfliktrisken med högersvängande fordon. Studierna kompletterades med olycksanalys samt omvärldsanalys.

Rapportens studier utfördes i korsningarna; Ringvägen/Götgatan (Skanstull), Birger Jarlsgatan/Odengatan och Odengatan/St Eriksgatan (St Erikplan) samt beteendestudie i korsningen Hornsgatan/Långholmsgatan (Hornstull).

Studierna och analyserna redovisas i rapporten "Konfliktstudier för korsningar i Stockholms innerstad", se bilaga 1.

Rapportens slutsatser

Utifrån olycksanalysen, omvärldsanalysen samt korsningarnas beteende- och konfliktstudier har nedanstående slutsatser dragits.

- Det är framförallt cyklister som ska rakt fram som riskerar att klämmas av högersvängande bilar.
- Möjlighet att svänga höger utan att stanna för röd signal är främst en framkomlighetsåtgärd, inte trafiksäkerhetsåtgärd.
- Det finns risk för olyckor och konflikter mellan gående och cyklister vid holländsk högersväng. Hur allvarliga de blir

beror främst på cyklisternas hastighet, som är beroende av utformningen, men även vid låga hastigheter kan svåra skador uppstå.

- Då cyklister inte har en markerad färdväg rör de sig med större försiktighet och anpassar sig efter fotgängarnas rörelser.
- Bäst dokumenterad effekt har avkortad cykelbana där cyklisterna före korsningen leds ut i körbanan, antingen i ett cykelfält eller i blandtrafik. En av fördelarna med denna åtgärd är att den fungerar både i korsningar med och utan signal och oavsett om signalen är grön eller röd. Kräver dock cykelvana.
- Cykelboxar och tillbakadragen stopplinje fungerar bra i signalreglerade korsningar om cyklisterna kommer till korsningen när det är rött. Men de fungerar inte lika bra om cyklisten anländer till korsningen när det är grönt. Vilken effekt cykelboxarna har på trafiksäkerheten beror dock på hur de används, hur cykelfältet/cykelbanan fram till boxen är utformat samt om bilisterna ”fredar” dem eller inte.
- Separerad signalreglering, dvs. att högersvängande motorfordon och cyklister rakt fram inte har grönt samtidigt, är enligt studien och litteraturen en effektiv åtgärd.
- Denna typ av olyckor kan uppträda i alla sorters korsningar där lastbilar/bussar får svänga höger och det kan förekomma cyklister. Det vill säga i ett mycket stort antal korsningar. Problemet kan därför inte enbart byggas bort. Andra generella åtgärder kan vara t ex åtgärder på fordonen eller informerande kampanjer.

Utfört/Pågående arbete

Efter studien har korsningen Ringvägen/Götgatan försetts med en extra signalstolpe för att hindra bussar från att skymma sikten för fordon som ska svänga höger ut på Skanstullsbron. Dessutom har den förgröna tiden för cyklister ökats i samma hörna av korsningen.

Även problematiken vid Hornstull studerades vidare men då hela korsningen kommer att byggas om inom snart framtid har inga åtgärder utförts. Erfarenheter och idéer har istället lämnats till cykelprojektet längs Långholmsgatan.

Forskningsprojekt ”Gestaltning av säkrare korsningar i Stockholm”, finansierat av Trafikverket, har till syfte att illustrera en eller flera alternativ på lösningar för korsningen Birger Jarlsgatan/Odengatan.

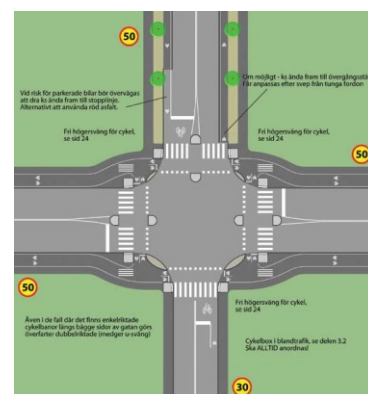
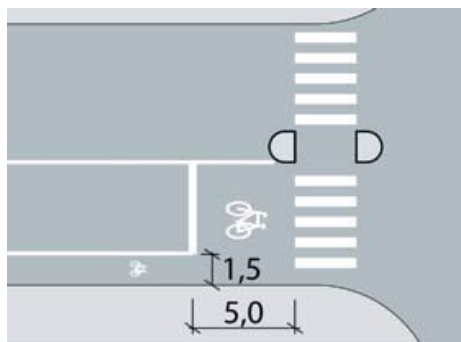
Lösningarna ska ge en säkerhetshöjande effekt för cyklisterna men lösningen får heller inte skapa en konflikt så det blir på gåendes bekostnad. Projektet har tagit del av erfarenheterna i rapporten och ett seminarium kommer att anordnas av projektet i samarbete med OpenLab¹ i december. Trafikkontoret kommer att delta med sin kompetens. Projektet ska slutredovisas i augusti 2016.

Ekonomi

Den på projektet nedlagda kostnaden är 665 000 kr.

Fortsatt arbete

De utformningsprinciper som idag generellt tillämpas för signalreglerade korsningar med cykeltrafik är cykelbox i innerstaden samt cykelbana bakom trafiksignal i kombination med cykelöverfart i ytterstaden.



Utformningen som används i ytterstaden liknar till stora delar ”Holländsk höger”. Cykelbanan dras bakom signalen och cyklisten som ska svänga höger får en fri högersväng. Cyklisten som ska rakt fram får stanna för rött innan korsande väg men kommer ut i korsningen framför motorfordonen vid grönt.

¹ OpenLab är ett kreativt centrum där studenter, lärare och forskare från Karolinska institutet, KTH, Stockholms universitet och Södertörns högskola arbetar med utmaningar som Stockholmsregionen står inför.



Ulvsundavägen – Norrbyvägen (Bild från Google)

I ytterstaden fungerar lösningen bra men i innerstaden är förutsättningarna annorlunda och ”Holländsk höger” är svårare att använda. Utrymmet i korsningarna är oftast mindre, antalet trafikanter (särskilt de gående) är fler, fler trafikantgrupper är prioriterade på samma plats osv.

I det kommande arbetet är det viktigt att lösningarna tar hänsyn till olika aspekter som exempelvis; framkomlighet för cyklister, gående och kollektivtrafik, cyklisternas linjeföring, väntytor för gående och cyklister samt säkerhet och trygghet för gående och cyklister. Det är också viktigt att komplettera fysiska åtgärder med information till alla trafikantgrupper t ex kring beteende och attityder.

Trafikkontoret har i budget för 2016 fått i uppdrag att arbeta vidare med Holländsk höger. I uppdraget kommer det att studeras både möjligheten att cyklister som ska svänga höger kan cykla mot rött i körbanan eller cykelfältet till vänster om signalen (särskilda ljus för cykel) samt att cyklister kan cykla till höger om signalen. Trafikkontoret återkommer till nämnden med förslag på fortsatt arbete.

Trafikkontoret har i budget för 2016 också fått i uppdrag att utreda allgrönt, d.v.s. att samtliga gående och/eller cyklister i en korsning får grönt samtidigt. Allgrönt är ytterligare ett sätt att åtgärda konflikten med högersvängande fordon och cyklister. Trafikkontoret återkommer till nämnden med förslag på fortsatt arbete.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets lägesrapport av arbetet med säkrare högersvängar för cyklister enligt nederländsk modell.

Slut**Bilagor**

1. ”Konfliktstudier för korsningar i Stockholms innerstad”.