

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Højresving for rødt for cyklister

Carsten Krogh (ckje@arteliagroup.dk), Artelia A/S

Annette Lyngholm (anly@arteliagroup.dk), Artelia A/S

Marianne Worm (mwo@vd.dk), Vejdirektoratet

Abstrakt

I 2016 blev det – efter en treårig forsøgsordning – muligt for cyklister at svinge til højre for rødt, hvis skiltningen i form af en U7-tavle tillader det. Forud for opsætning af U7-tavlen skal kommunen vurdere, om de nødvendige geometriske forudsætninger er opfyldt og indhente tilladelse hos politiet. Betingelserne fremgår af afmærkningsbekendtgørelsen. Her 10 år efter ændringen i afmærkningsbekendtgørelsen, som muliggjorde tiltaget, har Artelia A/S på opdrag af Vejdirektoratet udarbejdet en videns- og dokumentationsrapport: "Højresving for rødt for cyklister" i 2026. Rapporten viser, at kommunerne generelt har gode erfaringer med tiltaget, og at mange kommuner gerne vil udbrede tiltaget, hvis geometrien tillader det. Rapporten påpeger, at der ligger et paradoks i, at kravene til geometri gør, tiltaget kun kan etableres i de mest komplekse og mest trafikerede kryds. Rapporten peger også på, at der kan være behov for nogle præciseringer og ændringer i de gældende anbefalinger og foreslår blandt andet, at trafikmængder og trafikantflows lægges til grund for etablering af tiltaget. Endelig understreger rapporten vigtigheden af at sikre genkendelighed og ensartet afmærkning, der tydeliggør vigepligtsforhold.

Baggrund og formål

En ændring i afmærkningsbekendtgørelsen gjorde det i 2016 muligt for vejmyndighederne at etablere højresving for rødt i signalregulerede kryds. Tiltaget forudsætter, at særlige krav til geometri er opfyldt, og at politiet giver tilladelse til den konkrete løsning. Ændringens primære formål var at forbedre cyklisternes fremkommelighed i signalregulerede kryds samt at fremme cyklisme som transportform i byerne. Her 10 år efter tiltagets indførelse har Vejdirektoratets vejregelgruppe for trafiksikkerhed, som har bred deltagelse af trafiksikkerhedsinteressenter fra hele vejsektoren, ønsket et overblik over tiltagets udbredelse i Danmark. På denne baggrund har Artelia A/S udarbejdet en erfaringsopsamling i form af en videns- og dokumentationsrapport. Hovedformålet med rapporten har været at belyse, om tiltaget fungerer efter hensigten, og om de gældende krav og anbefalinger til højresving for rødt for cyklister er hensigtsmæssige.

Metoder og analyse

Undersøgelsen, der ligger til grund for videns- og dokumentationsrapporten ”Højresving for rødt for cyklister” (Lyngholm, Krogh 2026) er baseret på en kombination af tre metoder: 1) skrivebordsundersøgelse, 2) spørgeskema med opfølgende interviews og 3) besigtigelser.

Skrivebordsundersøgelsen bestod blandt andet af en geografisk kortlægning af U-7-tavler ud fra et digitalt kort. Dette gav et første overblik over tiltagets udredelse i Danmark, som siden blev elaboreret med de data, der kom ind fra spørgeskemaundersøgelsen og de opfølgende interviews. Skrivebordsundersøgelsen bestod desuden af et studie af gældende regler og krav i en række europæiske lande, der ligesom Danmark har gjort det muligt at etablere højresving for rødt for cyklister forudsat særlige betingelser er opfyldt (Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz, Østrig og Frankrig). Hensigten med denne del af skrivebordsundersøgelsen var at belyse muligheder for eventuelle ændringer i de danske krav og anbefalinger.

Spørgeskemaundersøgelsen, som blev sendt til alle landets kommuner (61 ud af 98 besvarelser), indsamlede data om konkrete kommunale erfaringer og kvalificere den viden om tiltagets udredelse, som skrivebordsundersøgelsen af det digitale kort kastede af sig. Spørgeskemaundersøgelsen bestod desuden af en række uddybende interviews med 8 kommuner (Ballerup, Esbjerg, København, Odense, Randers, Roskilde, Silkeborg, Aalborg), som har indført tiltaget, og to kommune (Frederiksberg og Aabenraa), som ikke har indført tiltaget, gav viden om kommunernes erfaringer med tiltaget, herunder erfaringer med ikke at få tilladelse til at implementere tiltaget.

Besigtigelserne, som bestod af besøg på 3 lokaliteter og observationer af i alt 7 krydsene skulle indsamle viden om den generelle adfærd i krydsene. Der blev valgt kryds med forskellige udformninger. Observationerne skulle danne grundlag for en vurdering af, om de gældende geometriske krav er hensigtsmæssige samt en vurdering af, om cyklisterne forstår, hvordan de skal agere i krydset.

Alt i alt er det vurderingen, at metoderne kastede valide data af sig, og at analyserne af de indsamlede data kan give en samlet vurdering af, om tiltaget fungerer efter hensigten, og om der er behov for at justere i de gældende krav og anbefalinger.

Resultater

Rapporten viser, at tiltaget generelt giver en god hensigtsmæssig adfærd i de kryds, hvor løsningen implementeres. Tiltaget medfører en forbedret fremkommelighed uden oplevet negativ effekt på trafikikkerheden. 95 % af de adspurgte kommuner vurderer således, at der ikke er sket ændringer i antallet af registrerede uheld efter implementeringen. Samtidig peger rapporten på, at de geometriske krav til etablering begrænser de kommunale muligheder for at udrulle tiltaget og medfører det paradoks, at kommunerne kun kan etablere tiltaget i det mest komplekse og mest trafikerede signalregulerede kryds. Rapporten viser også, at tiltaget er implementeret med forskellig udformning på tværs af alle undersøgte kryds og på tværs af kommuner/vejbestyrelser til trods for at loven er specifik. I 32% af i alt 312 undersøgte løsninger, hvor tiltaget er implementeret, er implementeringen ikke implementeret i fuld overensstemmelse med kravene. Oftest drejer det sig om manglende vigelinje eller forkert placering af U7-tavlen i forbindelse med signalstanderen. Dette skyldes dog i flere tilfælde, at den konkrete løsning blev implementeret under forsøgsordningen i 2013-2016 og siden ikke er tilpasset bekendtgørelsesteksten. Rapporten peger således også på den særlige udfordring, at de fysiske rammer i mange kryds reelt ikke muliggør fuld efterlevelse af de nuværende bekendtgørelseskrav, der således i nogle tilfælde kan fremstå restriktive.

Selvom løsningen overordnet set vurderes at fungere efter hensigten og er bredt accepteret blandt cyklisterne, er der enkelte opmærksomhedspunkter, der bør tages med i den videre dialog om udformning af tiltaget. Erfaringerne indikerer, at der kan være behov for præcisering og vejledning i forhold til, hvornår det kan være hensigtsmæssigt at implementere tiltaget, bl.a. i forhold til:

- hvilke trafikmængder, der bør lægges til grund
- hvilke trafikantflows, der bør tages hensyn til og lægges til grund for til- og fravalg
- vigtigheden af at sikre genkendelighed og en ensartet afmærkning, der tydeliggør vigepligtsforhold

De indsamlede erfaringer peger samtidig på et potentiale for at udvikle en vejledning, der i højere grad understøtter beslutningsstøtte til at fravælge tiltaget. Der kan fremhæves, at tiltaget er u hensigtsmæssigt i:

- vejgrene med mange ligeudkørende cyklister og få højresvingende cyklister
- kryds med mange venstresvingende cyklister i vejgrene til venstre for tiltaget
- cykelstier uden et friareal på 30 cm til højre for cykelstien for at sikre passage

Billedtekst - eksempel

Tabel 1 – eksempel
