



Handläggare: Staffan Eriksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 50826140
staffan.eriksson@gfk.stockholm.se

2002-08-20

Dnr 02-322-3242

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Utvärdering av cykelbanor och cykelfält i Stockholms innerstad

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner den lämnade redovisningen.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Kontoret har gjort en sammanställning av fakta beträffande de cykelbanor, cykelfält och övriga åtgärder för cyklismen i form av vägvisning och cykelparkeringar som gjorts de senaste åren på innerstadens huvudgator.

Cyklister har fått mycket tydligare utrymmen i gaturummet. Vi närmar oss ett sammanhängande cykeltrafiknät i innerstaden enligt Cykelplan 1998. Cykelresandet har ökat kontinuerligt vilket naturligtvis också andra orsaker än bättre infrastruktur kan ha bidragit till.

När cykelreservaten infördes på huvudgatorna befarades stora störningar för biltrafiken. Det kan nu konstateras att dessa problem blivit mycket mindre än befarat. Framkomligheten för bussar och bilar har bara påverkats negativt på några få platser där ett körfält tagits bort i tillfarten till en hårt belastad signalkorsning som på delar av Hornsgatan och Fleminggatan. I övrigt har framkomlighetseffekterna varit marginella.

Det är ännu inte möjligt att yttra sig om trafiksäkerhetseffekterna i stort eller eventuella skillnader mellan cykelbanor och fält. Vissa detaljlösningar som tillbakadragen stopplinje för biltrafiken i signalkorsningar har dock visat sig bra för trafiksäkerheten.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Under de senaste åren har en stor satsning ägt rum vad gäller utbyggnad av nya cykelbanor och cykelfält i Stockholms innerstad. Detta har orsakat stor uppmärksamhet i media och många positiva och negativa synpunkter har framförts. Framförallt har diskussionen gällt påverkan på framkomligheten för motorfordonstrafik och åtgärdernas effekt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även om det naturligtvis har byggts cykelbanor i innerstadsmiljö även tidigare har det inte funnits någon fullständig kunskap i dessa frågor, särskilt när det gäller cykelbanor och -fält på huvudgator. För att få ytterligare kunskap inför den fortsatta utbyggnaden av cykelbanor i innerstaden har vi i bifogat dokument samlat fakta om de åtgärder som genomförts under de senaste åren och gjort sammanfattningar av de undersökningar och uppföljningar som hittills vidtagits. Tanken är att dokumentet efter hand ska kunna kompletteras med nya fakta och nya projekt.

I sammanställningen finns alla större cykelbanor/fält i innerstaden färdigställda 1998 och senare med undantag av friliggande cykelvägar (Söder Mälarstrand och Husarviken). Utbyggnaderna bygger på 1998 års cykelplan för innerstaden med de tillägg som kommunfullmäktige gjorde i slutet av 1998. Först redovisas cykelbanorna och därefter cykelfälten. Projekten redovisas i bokstavsordning. Sist redovisas några fakta om den nya cykelvägvisningen och ny cykelparkeringsplan.

Sammanfattning och slutsatser

Allmänt

Totalt har ca 3,8 km dubbelriktade cykelbanor och cykelvägar, ca 8 km enkelriktade cykelbanor och ca 7,7 km cykelfält tagits i drift i innerstaden under perioden 1998-2002 (inklusive årets projekt). Knappt 2 km dubbelriktad cykelbana/väg har rustats upp och breddats längs demonstrationscykelstråket. Vi närmar oss ett sammanhängande cykeltrafiknät enligt Cykelplan 1998. Ett helt nytt sammanhängande vägvisningssystem för cyklister omfattande ett tusental skyltar har installerats. I City har ca 400 nya cykelparkeringsplatser lagts ut och komplettering av cykelparkering har påbörjats även på malmarna. De genomförda åtgärderna har medfört att cyklisterna har fått mycket tydligare utrymmen i gaturummet. Förutsättningarna för en ytterligare ökning av cykeltrafiken i innerstaden har förbättrats väsentligt vilket är positivt för trafikmiljön i innerstaden.

Gatumiljön på de huvudgator som fått cykelbanor har förbättrats eftersom cykelprojekten också ofta omfattat åtgärder som upprustning av intilliggande ytor, omläggning av gångbanan, komplettering av belysning och tillgänglighetsåtgärder.

Framkomlighet

Framkomligheten på huvudgatorna har inte försämrats i den utsträckning som kontoret och andra antog innan cykelåtgärderna genomfördes. Genom att minska på bredderna för både cykelbanor och bilkörfält samt anpassa korsningsutformningen har cykelåtgärderna kunnat genomföras utan någon större påverkan på framkomligheten. Körtidsstudier på Sveavägen visar till och med att fordonshastigheterna ökat efter det att (delar av) cykelbanorna utförts. Detta kan dock naturligtvis bero på andra orsaker än att cyklisterna försvunnit från körbanan.

Kontoret bedömer att framkomligheten har minskat i hårt belastade signalkorsningar där ett körfält försvunnit i någon tillfart. Detta gäller i första hand Fleminggatan öster S:t Eriksgatan och Hornsgatan väster om Ringvägen (i riktning österut). För Fleminggatan är visserligen genomförda studier något motstridiga men kontoret bedömer att trögheten ökat något. Dock kan även försök med ny signalstyrning ha påverkat framkomligheten här. I Hornsgatans tillfart väster om Ringvägen försvann ett körfält och SL:s bussar fick en ökning av restiderna med storleksordningen 20-30 sek under högtrafik. Nu har trafikmängderna på denna sträcka minskat under högtrafiktid på grund av åtgärder vid Hornstull, som innebär att fler fordon kör på Liljeholmsbron.

Säkerhet

Det är svårt att med hjälp av olycksstatistiken redan nu dra slutsatser kring ökat eller minskat antal olyckor på gator och vägar i innerstan där cykelbanor eller cykelfält har byggts. Orsakerna till detta är flera:

- ? Främst beror det på att jämförelsetiden efter utförda cykelåtgärder är för kort. Det är först om några år som rättvisa slutsatser kan dras rörande cykelolyckorna.
- ? På vissa platser (t ex Skeppsbron) har andra åtgärder vidtagits på gatan som säkerligen också har påverkat olycksutvecklingen.
- ? Olycksstatistiken är av en sådan natur att en mer ingående analys än en statistisk bearbetning bör göras.

Tendensen pekar dock på att det totala antalet cykelolyckor per år på de berörda sträckorna ligger på samma nivå som innan åtgärderna genomfördes. (Statistik till och med år 2001 har studerats.) Detta innebär en minskad risk för de cyklande eftersom det totala antalet cyklande har ökat i innerstan.

Tillbakadragna stopplinjer i signalanläggningarna har införts i samband med genomförande av cykelbanorna- och fälten. Detta är en sedan tidigare dokumenterat trafiksäkerhetshöjande åtgärd. De studier av beteendet som

utförts på Hornsgatan tyder på att säkerheten ökat. Den ökade dubbeluppställningen i cykelkörfälten borde dock vara negativ ur säkerhetssynpunkt.

Intervjuundersökningar på Hornsgatan visade att cykelfälten tydligt ökade cyklisternas trygghet. Den ökade tryggheten behöver dock inte ha något samband med verklig säkerhet.

Cykelbanor – cykelfält

Hittillsvarande erfarenheter ger inget tydligt svar på frågan vad som är säkrast, cykelbanor eller cykelfält. Förutsättningarna varierar mycket från gata till gata vad gäller kvarterslängder, angöring och parkering, busstrafik m.m. Kontoret har en mer positiv inställning till cykelfält idag jämfört med när cykelplanen togs fram. De kan ju också utföras till en tiondel av kostnaderna för cykelbanor. Trots detta anser vi att principen som framfördes i cykelplan för innerstaden 1998 med enkelriktade cykelbanor bör stå fast tills vidare.

Huvudgator – lokalgator

Räkningar på Hornsgatan och de parallella lokalgatorna Krukmakargatan och Brännkyrkagatan innan cykelfälten på Hornsgatan byggts ut visar att flertalet cyklister väljer huvudgatan. Denna andel har ökat ytterligare efter det att cykelfälten tagits i drift.

Det finns fler argument för att förlägga cykelbanor/fält till huvudgatorna (topografi, orienterbarhet, målpunkter m.m.). Huvudargumentet för att hänvisa cyklister till lokalgatorna är att åtgärder på huvudnätet försämrar framkomligheten för övrig fordonstrafik. Eftersom vi nu konstaterat att framkomligheten i de flesta fall inte försämras bör principen att cyklister ska beredas plats på huvudgatorna stå fast. Det kan naturligtvis finnas skäl att göra cykelstråk även vid sidan av huvudgatorna.

Cykeltrafikmängder

Cykeltrafiken mätt i rullande femårsvärden har ökat kontinuerligt under hela nittioåret. Den totala ökningen i innerstadssnittet är av storleksordningen 50 % och i Saltsjö-Mälarsnittet av storleksordningen 100 %. Hur mycket utbyggnaden av cykelbanor/fält har bidragit till denna ökning är inte möjligt att säga

Inverkan på parkering och angöring

Det är inte möjligt att ta bort angöringsmöjligheterna längs huvudgatorna i innerstaden. Antalet parkeringsplatser längs de mest centrala huvudgatorna är mycket begränsat. Cykelåtgärderna inkräktar därför endast marginellt på angöring och parkering. Vid korsningarna har dock ibland angöringen längs kantsten begränsats något för att inrymma tillräckliga längder i tillfarterna.

Kostnader

Kostnaderna för cykelbanorna har varierat kraftigt, från ca 2.500 kr/meter till ca 18 000 kr/meter. Den stora variationen beror på att de redovisade summorna för cykelbanorna omfattar samtliga kostnader som lagts ned i samband med cykelbaneutbyggnaden. Projekten har ofta omfattat även upprustning av intilliggande ytor, underhållsåtgärder på gångbanan, översyn och komplettering av belysning och tillgänglighetsåtgärder. Några projekt har ingått i andra ombyggnader varvid det varit svårt att särredovisa cykeldelen.

Kostnaderna för att anlägga cykelfält kan uppskattas till 10 % av kostnaderna för cykelbana. För de genomförda projekten har kostnaderna varierat från 400 kr/meter till 1750 kr/meter

SLUT