

För- och efterstudie av alternativ cykellösning på Kungsholms Strand

Oktober 2015

Uppdrag För- och efterstudie av alternativ cykellösning på Kungsholms Strand, 261120

Titel på rapport: För- och efterstudie av alternativ cykellösning på Kungsholms Strand
Datum: 2015-10-01

Medverkande

Beställare: Stockholms stad, Trafikkontoret
Kontaktperson: Alla Bäck

Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Per Francke
Handläggare: Ali Esmaili och Per Francke
Kvalitetsgranskare: Kristina Glitterstam

Revideringar

Revideringsdatum: 2015-10-01
Version: 2.0
Initialer: PF, AE

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
-----------------------------	----------

1 Inledning	6
--------------------------	----------

1.1 Syfte.....	6
----------------	---

1.2 Metod.....	6
----------------	---

2 Förstudie	10
--------------------------	-----------

2.1 Trafikantdata	10
-------------------------	----

2.2 Observation av trafikantbeteenden	11
---	----

3 Samlad bedömning kring förstudie	13
---	-----------

4 Efterstudie.....	16
---------------------------	-----------

4.1 Trafikantdata	16
-------------------------	----

4.2 Observation av trafikantbeteenden	17
---	----

4.3 Intervjuer	19
----------------------	----

4.4 Synpunkter från allmänheten	20
---------------------------------------	----

5 Utvärdering och analys	22
---------------------------------------	-----------

5.1 Trafikantdata	22
-------------------------	----

5.2 Observation av trafikantbeteenden	22
---	----

5.3 Samlad bedömning	22
----------------------------	----

Sammanfattning

Kungsholms Strand är ett utpekat pendlingsstråk i stadens cykelplan. Idag sker cykling på sträckan mellan Inedalsgatan och Igeldammsgatan i blandtrafik. Tidigare utredningar har visat att konventionella cykelbanor eller cykelfält är svåra att anlägga eftersom de kräver stora ingrep i närmiljön och blir väldigt dyra. Med anledning av detta har Stockholm stads beslut att på prov införa en alternativ cykellösning på sträckan. Lösningen är "alternativ" eftersom den inte kan betraktas som konventionell, då den förutsätter att endast ett körfält finns för dubbelriktad biltrafik.

Syftet med föreliggande rapport har varit att genomföra en för- och efterstudie där den alternativa cykellösningens effekter på främst cykel men även bil- och busstrafik studeras.

Förstudien visar att cykeltrafikens framkomlighet på sträckan är god och inga större trafiksäkerhetsbrister finns identifierade. Till stor del anpassar sig biltrafiken efter cykeltrafiken och ytterst få, farliga omkörningar förekommer. I korsningen med Igeldammsgatan är dock framkomligheten och trafiksäkerheten något lägre. Gång- och cykelbanan norr om Kungsholms Strand och rörelsen till och från denna tvingar cyklister ibland att stanna helt eller på ett icke trafiksäkert sätt köra ut på vägen.

I början av juli 2015 infördes den nya, alternativa cykellösningen på sträckan. Försöket har pågått till och med sista september.



Figur 1. Informationsskylt.

Antalet cyklister på sträckan var i princip oförändrad innan och under försöket, däremot ökade biltrafiken med 1000 fordon per dygn. Biltrafikens ökning beror sannolikt på faktorer utanför den aktuella sträckan. Cyklisternas framkomlighet bedöms vara oförändrad. Störst skillnad är det för cyklister vid korsningen med Igeldammsgatan där rödmålat cykelfält gjort att fler cyklister tar för sig i korsningen.

Vid efterstudierna gjordes även intervjuer med främst cyklister och busschaufförer. Hela 85 % av cyklisterna är nöjda med försöket och tycker att cykellösningen är en förbättring jämfört med innan. Många påtalar dock att det finns förbättringsmöjligheter, som exempelvis att rusta upp dagens något gropiga och ojämna beläggning. Både cyklister och bilister anser att lösningen är otydlig för bilister och menar att detta kan åtgärdas genom bland annat röd asfalt på cykelytor.

1 Inledning

Kungsholms Strand har i Stockholms cykelplan pekats ut som ett pendlingsstråk för cyklister, vilket innebär att cyklisternas framkomlighet ska prioriteras på sträckan. Idag saknas cykellösning mellan Inedalsgatan och Igeldammsgatan, vilket gör att cykling sker i blandtrafik.

Efter tidigare genomförda utredningar har staden beslutat att pröva en alternativ cykellösning på sträckan mellan Fridhemsgatan och Igeldammsgatan. Lösningen är "alternativ" eftersom den inte kan betraktas som konventionell, då den förutsätter att endast ett körfält finns för dubbelriktad biltrafik, se trafikeringsprincip i figur 2. Utformningen är inspirerad av cykelgator som finns bland annat i Holland och Tyskland.

Syftet med lösningen är att tydligare prioritera cykeltrafiken på denna del av pendlingscykelstråket.

Försöket med den alternativa cykellösningen påbörjades vid månadsskiftet juni/juli 2015 och pågår fram till och med september. Under hösten 2015 sammanställs utvärdering av försöket.

1.1 Syfte

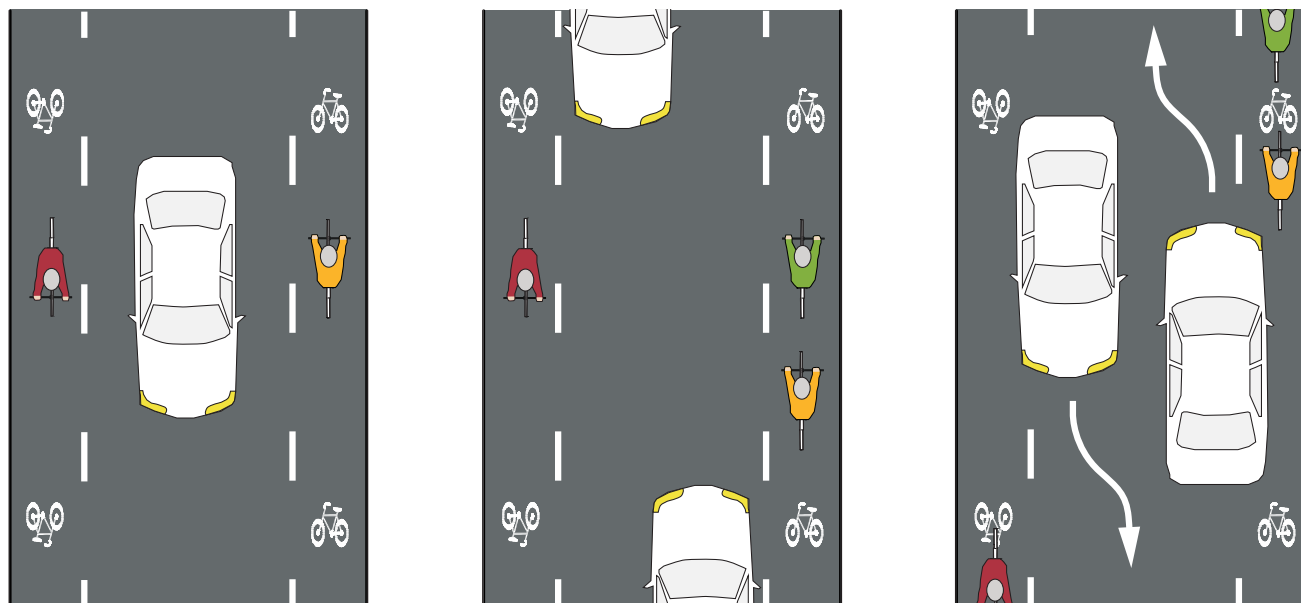
Syftet med denna utredning är att genomföra en för- och efterstudie i samband med försöket av den alternativa cykellösningen. Genom studien kan åtgärdens effekter och konsekvenser följas upp och eventuella brister kan identifieras. I slutet av rapporten lämnas ett antal rekommendationer till fortsatt arbete med den alternativa cykellösningen på sträckan.

Studien genomförs i två delar. En förstudie genomförs innan försöket startat och en utvärderande efterstudie görs under och efter försöket.

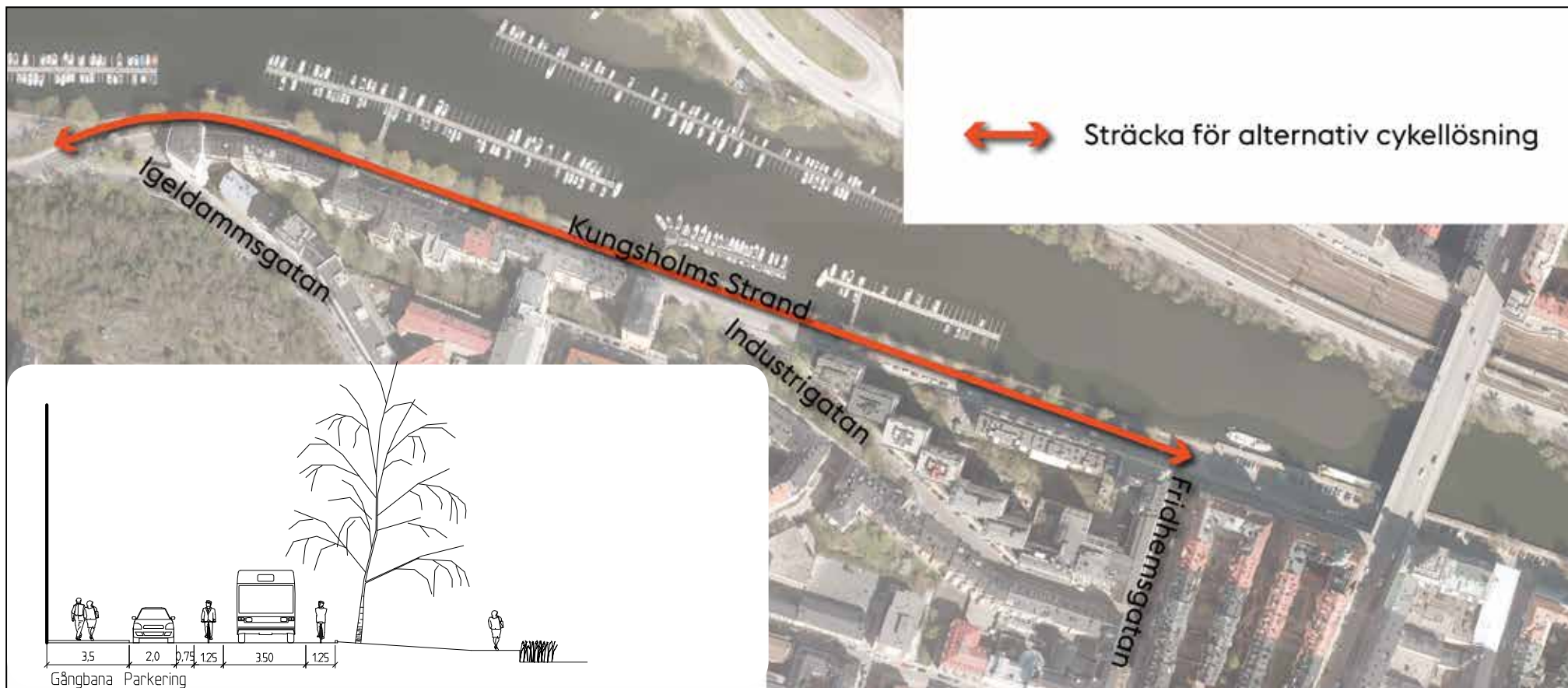
1.2 Metod

Innan den alternativa cykellösningen anläggs görs fältstudier med hjälp av ett formulär. Efter ombyggnad av sträckan görs motsvarande fältstudier med hjälp av samma formulär. Syftet med fältstudierna och formuläret är att samla in fakta och dokumentera trafikantbeteendet på sträckan med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Studierna genomförs på plats genom observationer, väggkantsintervjuer, "cykelförföljning" och genom att samla in information från hastighets- och trafikflödesmätningar. Studierna genomförs med fokus på cyklister. Övriga trafikslag hanteras mer översiktligt.

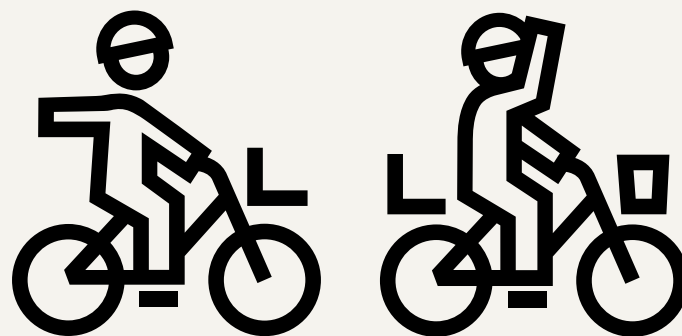


Figur 2. Trafikeringsprincip för den alternativa cykellösningen.



Figur 3. Illustration över sträckan där försök med alternativ cykellösning genomförs. Typsektion till vänster i bild visar indelningen av gaturummet.

Förstudie



Juni 2015



2 Förstudie

Idag sker cykling på sträckan i blandtrafik med bilar och bussar och högsta tillåtna hastighet är 30 km/h. På den södra sidan av gatan finns längsgående kantstensparkering dag- och nattetid. Längs den norra sidan finns endast nattparkering.

2.1 Trafikantdata

Vid sidan av att studera trafikantbeteenden har olika trafikantdata hämtats in för att tydligare se effekter och konsekvenser av försöket.

2.1.1 Hastigheter

För att mäta cyklisters hastighet har så kallade förföljelsestudier gjorts. Snitthastigheten för cyklister i östlig riktning mättes till 19 km/h, i västlig riktning var snitthastigheten 20 km/h. Att snitthastigheten är lägre i östlig riktning är anmärkningsvärt då många cyklister har fart med sig från Hornsbergs Strand. En förklaring kan vara att cyklister i östlig riktning måste vara mer uppmärksamma då de cyklar intill parkerade bilar och därmed håller lägre hastighet.

Vid en trafikmätning som gjordes i februari 2014 registrerades biltrafikens hastigheter. I östlig riktning uppmättes den genomsnittliga hastigheten till 32 km/h och i västlig riktning 33 km/h. Statistik över bussarnas hastighet har tillhandahållits från Trafikförvaltningen. Över hela dygnet och båda riktningar var medelhastigheten 28,9 km/h.

2.1.2 Trafikflöden

Sträckan är ett utpekat pendlingsstråk för cyklister, av den anledningen varierar cykelflödet över dygnet med tydliga maxtider. En mätning som gjordes i maj 2013 visar att det totala cykelflödet är cirka 2 500 cyklister per dygn. I en mätning som gjordes i juni 2014 syns att maxtimmarna infaller mellan 07:30-08:30 och 16:30-17:30. Den mätningen registrerade de sex mest trafikintensiva timmarna för cyklister. Totalt passerade 1 000 cyklister under sex timmar.

I mätningen noterades också cykeltrafikens riktning. På morgonen cyklar 60% mot City och 40% mot Hornsbergs Strand. Under eftermiddagen är riktningsfördelningen tvärtom, 60% mot Hornsbergs Strand och 40% mot City.

Bilflödet mättes i februari 2014 till cirka 3 000 fordon per dygn.

Busslinje 59 trafikerar gatan (linjen bytte namn från 56 till 59 under sommaren). Bussen har en turtärhet på 15 minuter under maxtimmarna.

CYKEL: 19,5 KM/H



BUSS: 28,9 KM/H



BIL: 32,5 KM/H



2.1.3 Parkering

Längs sträckan, där den alternativa cykellösningen prövas, finns längsgående kantstensparkering. På den södra sidan av Kungsholms Strand finns cirka 50 platser. Dessa är reglerade med avgift mellan 09:00 - 17:00 (p-förbud, fre 0:00 - 06:00), för platserna gäller även boendeparkeringstillstånd. Längs den norra sidan av Kungsholms Strand finns cirka 50 parkeringsplatser. Där råder parkerings- och stoppförbud mellan 07:00 - 18:00. Övrig tid (förutom fredagar 0:00 - 06:00) är parkering tillåten.

Tidigare beläggningsstudie visar att parkeringen är fullbelagd stora delar av dygnet och att cirka 40% av parkerade bilar är boendeparkerare.

CYKEL: 2 500 cyklister per dygn*

BUSS: 4 bussar per timme

BIL: 3 171 fordon per dygn

* En 6-timmarsräkning täcker normalt 40% av dygnstrafiken.

2.2 Observation av trafikantbeteenden

För att studera cyklisternas beteende och göra bedömningar över trafiksituationen har fältstudier genomförts. Studierna genomfördes under för- och eftermiddagens maxtimmar när cykelflödet är som högst. Inventering och observationer har genomförts vid följande tillfällen:

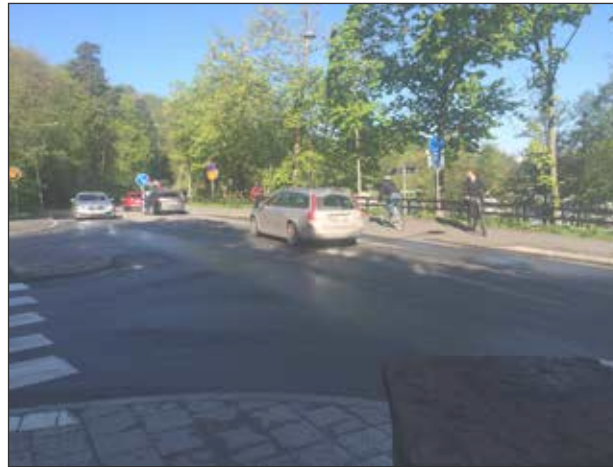
- **4/5-15** 07:00 - 09:00 & 15:30 - 17:00
- **20/5-15** 07:00 - 09:00
- **10/6-15** 07:00 - 09:00 & 15:30 - 17:00

Under inventeringarna pågick ledningsarbeten som innebar att ett körfält var avstängt på kortare sträckor. För denna studie bedöms trafikstörningen från ledningsarbetena inte ha påverkat resultatet i observationerna.

Under observationerna fanns två huvudsakliga fokusområden. Ett var att studera korsningen med Igeldammsgatan och ett var att studera sträckan mellan korsningar. För båda punkterna studerades hur cyklister placerade sig i körbanan, hur interaktionen/samspelet var med övriga trafikanter och om några störningar/konflikter kunde noteras. För att göra noteringar och skapa underlag som kan kvantifiera resultaten från de olika observationerna, användes ett formulär. I formuläret användes ett antal typfall gällande förväntade konflikter och placeringar i körbanan.

2.2.1 Placering i korsning vid Igeldammsgatan

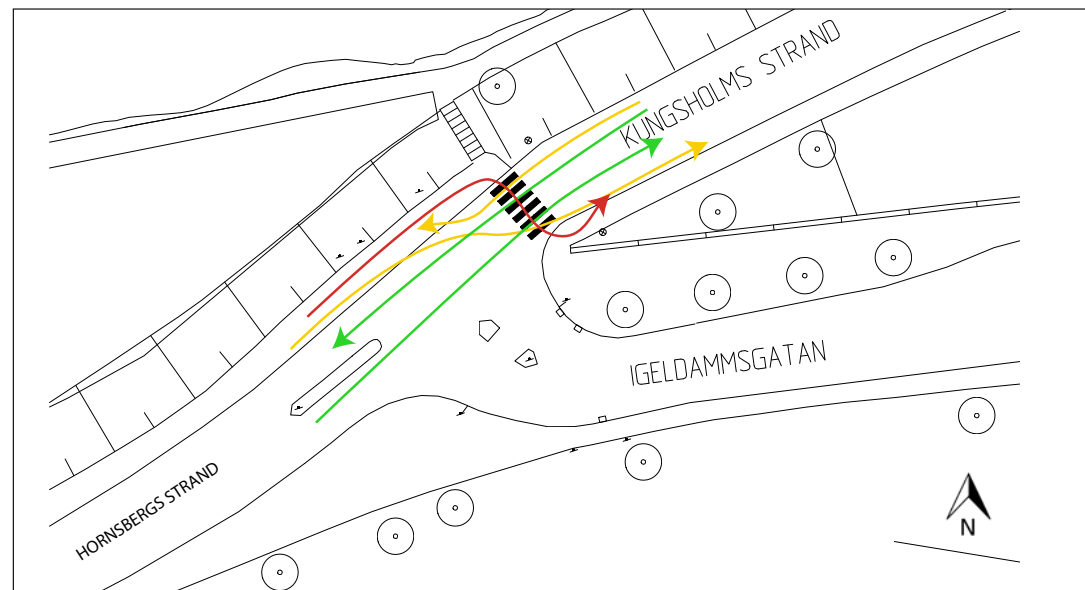
Två olika beteenden över hur cyklisten placerar sig i och innan korsningen har urskiljts. För cyklister i östlig riktning är det antingen i blandtrafik på Hornsbergs Strand eller på den dubbelrik-



Figur 4. Cyklist tvingas stanna till för att vänta in passerande bilar innan passage genom korsningen.



Figur 5. Cyklist färdades i blandtrafik som kommer med högre fart och som slipper väja för övriga trafikanter i korsningen.



Figur 6. Illustration över cyklisternas rörelser i korsningen med Igeldammsgatan.

tade gång- och cykelbanan norr om Hornsbergs strand. Majoriteten cyklar i blandtrafik. En räkning gjordes under 15 minuter där fördelningen mellan blandtrafik och gång- och cykelbanan var 70% respektive 30%.

Beroende på hur placeringen är innan korsningen, varierar placeringen i korsningen. De som cyklar i blandtrafik på Hornsbergs Strand placerar sig ofta mitt i körbanan. Placeringen i blandtrafik innebär företräde gentemot cyklister som lämnar gång- och cykelbanan.

Cyklister i västlig riktning mot Hornsberg cyklar också i blandtrafik eller på den dubbelriktade gång- och cykelbanan. I denna riktning cyklar majoriteten på gång- och cykelbanan vilket gör att placeringen i korsningen naturligt blir till höger.

2.2.2 Placering på sträcka

På sträckan placerar sig majoriteten av cyklister i mitten av respektive körfält. Dock cyklar något fler närmare kantstenen på norra sidan. Många cyklister håller ofta samma tempo som biltrafiken och kan därför placera sig där utan större problem. I östlig riktning finns en tendens till att cyklister placerar sig till höger nära kantstensparkeringen. I de flesta fall accepteras placeringen av bilister som ligger bakom och väntar utan att göra pressade omkörningar.

2.2.3 Omkörningar

De omkörningar som görs idag sker i de flesta fall genom ett trafiksäkert förfarande. Vid enstaka tillfällen sker stressade omkörningar där bilar snabbt accelererar för att undvika mötande trafik som de ser längre fram på sträckan. Innan fältstu-

dierna genomfördes togs några typförfaranden för omkörningar fram. En utav dem innebar att cyklisten låg kvar i sin aktuella position medan bilen gick ut för att köra om. Vid fältstudierna visade det sig att alla noterade omkörningar var av denna typ. Idag sker alltså omkörningarna på cyklistens villkor.

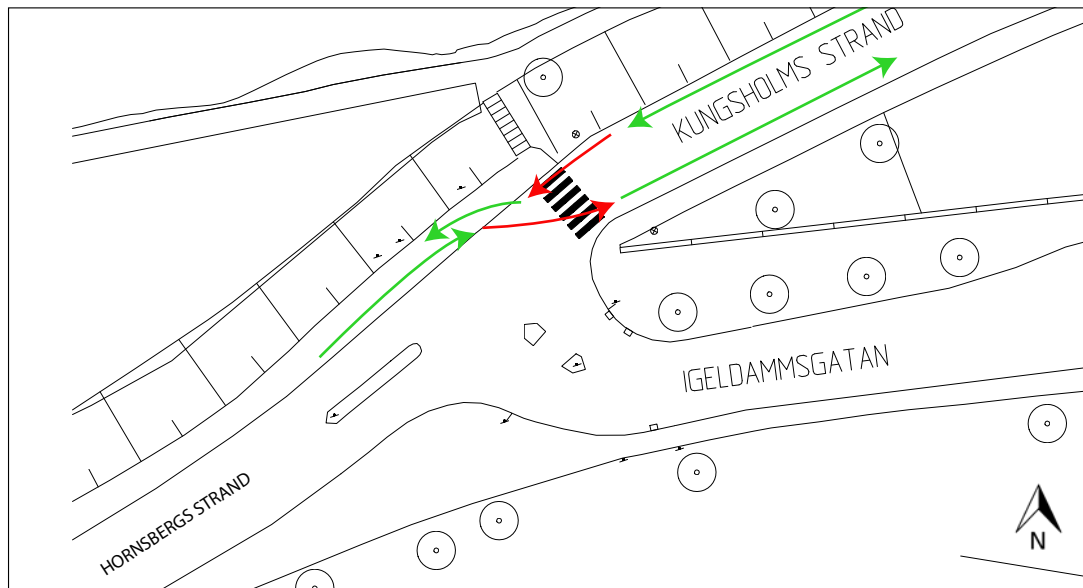
2.2.4 Interaktioner, störningar och konflikter

Cykling kan idag ske relativt ostört på sträckan och framkomligheten anses vara god. Vid mätningen av cyklisters hastighet framkom att hastigheten i östlig riktning är något lägre än i västlig riktning. Detta beror troligvis på mer långsam cykling i östlig riktning på grund av kantstensparkeringen som är ett störningsmoment.

I korsningspunkten vid Igeldammsgatan finns dock en tydlig och återkommande störning. Detta påverkar framför allt de som cyklar i östlig riktning mot City då cyklister från Hornsbergs Strand går över från gång- och cykelbana till blandtrafik genom korsningen. Vid flera tillfällen måste cyklisterna stanna för att släppa fram fordon och andra cyklister som ligger i blandtrafik.

En annan störning sker när cyklister i västlig riktning blir trängda av bilar och bussar vid övergångsstället innan de cyklar upp på gång- och cykelbanan.

Interaktionerna och beteenden som studerats på plats beror ofta på vilken typ av cyklist som trafikerar sträckan. Ett grovt sätt att dela in cyklist-



Figur 7. Illustration över konfliktpunkter för cyklister i korsningen med Igeldammsgatan.

terna är som passiv och aktiv cyklist. Den aktiva cyklisten har ett högre tempo och tar plats på gatan likt en bilist. Framkomligheten för den aktiva cyklisten bedöms idag som god då de undviker de två tidigare nämnda störningarna genom att nogsamt välja sin placering i korsningen. Den passiva cyklisten har idag sämre framkomlighet på sträckan då de uppträder mer försiktigt. Den passiva cyklisten väjer i högre grad när hen lämnar gång- och cykelbanan och råkar oftare ut för trängning av bilister.

2.2.5 Trafiksäkerhet

På sträckan anses trafiksäkerheten vara god och under observationerna noterades inga konflikter eller incidenter som kan anses vara trafikfarliga.

I korsningen med Igeldammsgatan bedöms trafiksäkerheten vara något lägre än på sträckan. Det gäller framför allt för cyklister som cyklar österut som måste väja för samtliga trafikströmmar och passera diagonalt genom korsningen.



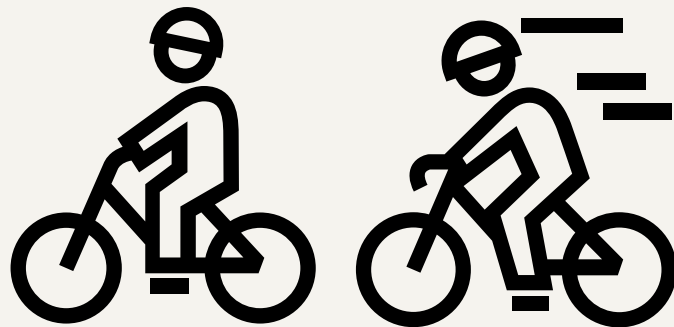
Figur 8. Cyklist i blandtrafik kan passera genom korsningen utan att tappa fart. Cyklist på gång- och cykelbana måste väja för flera trafikströmmar innan korsningen passeras diagonalt.

3 Samlad bedömning kring förstudie

Genom förstudien kan det konstateras att cykeltrafikens framkomlighet är god och inga större trafiksäkerhetsbrister finns identifierade. Bedömningen bygger på observationerna som genomförts. Under observationerna kunde det konstateras att biltrafiken till stor del anpassar sig efter cykeltrafikens tempo och gör, med ytterst få undantag, inga trafikfarliga omkörningar.

I korsningen med Igeldammsgatan är dock framkomligheten och trafiksäkerheten något lägre. Där finns brister i hur cyklister kan ta sig till och från den smala gång- och cykelbanan. I den förflyttningen tvingas cyklister ibland stanna helt och kan ibland bli trängda av passerande bussar och bilar.

Efterstudie



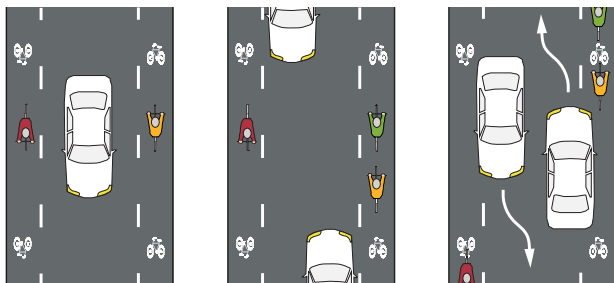
September 2015

Vi vill förbättra framkomligheten för cyklister
Försök med markerad yta för cykel under juli-september 2015.
Ta hänsyn till cyklisterna



4 Efterstudie

I juli 2015 infördes den alternativa cykellösningen på Kungsholms Strand. Under september har trafikantdata, intervjuer och observationer gjorts. Resultaten från dessa vägs samman för att utvärdera den alternativa cykellösningen.



Figur 9. Trafikeringsprincip för den alternativa cykellösningen.

4.1 Trafikantdata

Under vecka 38 har mätning av hastigheter och trafikflöden genomförts med slangmätning. Mätpunkten är samma i för- och efterstudie.

4.1.1 Hastigheter

Slangmätningar av bil och cykeltrafik genomfördes mellan 5:e - 13:e september. Mätpunkten är samma som för tidigare års mätningar.

Medelhastigheten för bilar i västlig riktning uppmättes till 31,7 km/h och i östlig riktning 30,3 km/h. Jämfört med tidigare mätning i februari 2014 har hastigheterna sjunkit marginellt, som mest 1,7 km/h i östlig riktning.

Placeringen av slang för räkning av bilar och hastighetsmätning bedöms inte vara helt optimal eftersom den ligger på en sträcka där bilarna sannolikt inte når sin högsta hastighet. För att få jämförbara data användes dock samma plats som tidigare.

Även i efterstudien har busstrafikens hastighet tillhandahållits från Trafikförvaltningen. Medelhastigheten över hela dygnet och båda riktningarna var 28,6 km/h och har sjunkit med 0,3 km/h.

Bland cyklisterna har ingen skillnad i hastighet noterats.

CYKEL: 19,5 KM/H



BUSS: 28,6 KM/H



BIL: 31 KM/H



4.1.2 Trafikflöden

Cyklisterna räknades intill korsningen med Inedalsgatan och bilisterna strax öster om korsningen med Igeldammsgatan.

Cykelmätningarna i förstudien genomfördes under tre perioder under ett dygn, 07:00 - 09:00, 12:00 - 14:00 och 16:00 - 18:00. Även om efterstudiens mätning innefattar alla dygnets timmar används samma mättider för att kunna jämföra. Maxdygnet under mätningen var måndag 7:e september då 1 024 cyklisterna passerade i torrt väderlag under ovan nämnda timmar. Under samma timmar i juni 2014 passerade 1 000 cyklisterna och i maj 2013 1 243. Således kan det inte sägas att försöket påverkat mängden cyklisterna på sträckan.

CYKEL: 2 500 cyklisterna per dygn*

BUSS: 4 bussar per timme

BIL: 4 200 fordon per dygn

* En 6-timmarsräkning täcker normalt 40% av dygnstrafiken.

Cirka 1 000 fler bilar passerar på sträckan under en normal dag under försöket vilket är anmärkningsvärt. Det är svårt att förklara denna ökning eftersom det sannolikt blivit sämre framkomlighet för bilarna på sträckan. Dessutom pågår byggnation av nytt bostadskvarter i anslutning till området, vilket tidvis gör att framkomligheten minskar ytterligare. En möjlig förklaring till ökningen av biltrafiken är att korsningen Flemmingatan - St:Eriksgatan byggts om och vänstersvängande biltrafik har prioriterats ner. Kungsholms Strand har därmed blivit en attraktiv smitväg.

4.1.3 Parkering

I och med införandet av den alternativa cykellösningen har möjlighet till kvälls- och nattparkeringen på den norra sidan av Kungsholms Strand tagits bort. Detta eftersom de annars skulle blockera cykelytan i västlig riktning. Flertalet boende i området har reagerat och önskar få tillbaka de cirka 50 borttagna parkeringsplatserna.

4.2 Observation av trafikantbeteenden

Vid efterstudierna har beteenden, interaktioner och samspel studerats likt förstudien. Inventering och observationer har genomförts vid följande tillfällen:

- **9/9-15** 07:00 - 09:00
- **16/9-15** 15:30 - 17:00
- **21/9-15** 07:00 - 09:00
- **23/9-15** 07:00 - 09:00



Figur 10. Det diagonala cykelfältet i korsningen med Igeldammsgatan.

4.2.1 Placering i korsning vid Igeldammsgatan

Precis som i förstudien kan den konstateras att cyklister placerar sig olika beroende på vilken riktning de ska. Detta beror på den smala kombinerade gång- och cykelbanan samt att cyklister i körbanan kan undvika en fördröjande konflikt i östlig riktning. Den ändrade utformningen har inte ändrat på det.

Denna korsning har skyltats och reglerats om för att tydliggöra övergången mellan den alternativa cykellösningen och gång- och cykelbanan. Ett rött cykelfält kopplar samman dessa och ska tydliggöra konfliktytan så att spelet mellan cyklister och bilister blir bättre vid passage. I planeringen av försöket ingick att väjningsplikt skulle skyltats för bilister som skulle korsa cykelfältet. Detta ströks dock i bygghandlingen.



Figur 11. Bilist i östlig riktning placerar sig i cykelytan eftersom vägrenen av vissa uppfattas som mittlinje.

Att väjningsplikten inte finns för bilister gör att det finns en viss osäkerhet kring vem som ska väja för vem i korsningen. Under observationerna och genom intervjuer framkommer detta också. Generellt kan korsningen sägas fungera som tidigare. Dock syns det att vissa cyklister tar för sig mer eftersom de upplever att de har företräde. Den otydlighet som råder bidrar till att fler konfliktsituationer uppstår i form av hastiga inbromsningar och sena väjningar.

I stora drag är det samma andel som väljer att cykla i blandtrafik som på den kombinerade gång- och cykelbanan i östlig riktning.

4.2.2 Placering i korsning vid Fridhemsgatan

Vid försökets östra entré har två flyttbara refuger placerats ut. Syftet är att endast medge ett passerande fordon och att skapa yta för cyklister att färdas utanför refugerna. Tanken är att bilarnas hastigheter ska sänkas och cyklister ska kunna passera relativt obehindrat förbi. På platsen är det inte skyltat vem som ska lämna företräde utan bilister ska vid passage samspela.

Utformningen med refuger gör att hastigheten i denna punkt sänks. Cyklister i östlig riktning kan passera utanför refugen obehindrat. Det är dock sämre för cyklister i västlig riktning där passagen är smalare och där planerad målning uteblivit. Vid vissa tillfällen uppstår konflikter, i form av sena inbromsningar och väjningar, då bilister och cyklister ska passera mellan refugerna.

4.2.3 Placering på sträcka

För majoriteten av cyklister på sträckan är lösningen tydlig. I båda riktningar väljer samtliga att placera sig i cykelytorna, vid undantagsfall så som vid omkörningar eller lugn trafikmiljö väljer cyklister att gå ut i bilkörfältet.

För fordonstrafiken och framför allt biltrafiken är lösningen mindre tydlig. Om möjlighet finns väljer många bilister att köra till höger på gatan i cykelytan. Detta gäller framför allt i östlig riktning där cykelytan är bredare för att rymma cykelmöjlighet och möjlighet att öppna bildörr. En annan orsak vid sidan av otydligheten är troligtvis även obehagskänslan av att endast ett körfält finns på en dubbelriktad gata.

4.2.4 Omkörningar

Vid körning på sträckan, möten eller vid omkörningar, är det viktigt att bilister håller ett lugnt och jämnt trafiktempo. Precis som innan försöket kör de flesta lugnt och tar hänsyn till cyklister. En tendens till fler stressade accelerationer och omkörningar har dock kunnat urskiljas.

I den östra änden där refuger placerats ut sker många accelerationer för att undvika möten eller otydliga situationer.

När bilist vid möte kör ut i cykelytan och sedan ska tillbaka till körbanan är det ofta som detta görs med en kraftig acceleration. En anledning till förändringen av körbeteende vid omkörningar antas vara den ovana situationen och den försämrade framkomligheten som gör att bilister vill göra omkörningen snabbt.

4.2.5 Interaktioner, störningar och konflikter

Även efter omdaning av gatan fungerar cykling på sträckan relativt störningsfritt. Under försöket har inga nya trafiksituationer på sträckan mellan korsningar tillkommit som kan anses bidra till ökade störningar eller konflikter för cyklister. Endast enstaka fall finns observerades då cyklister tvingas stanna vid övergångsstället vid Fridhemsgatan där avsmalning för bilarna finns.



Figur 12. Vattensamlingar på gatans norra sida skapar irritation bland cyklister eftersom de tvingas ut i vägbanan.

4.2.6 Trafiksäkerhet

En av den enskilt viktigaste aspekterna för att en trafiksituation ska anses säker är att hastigheterna hålls låga. Trafikmätningen visar att bilarnas hastighet sjunkit något. Men vid observationer kan det konstateras att det på sträckan görs fler snabba omkörningar. Orsaken torde vara att bilister känner sig mer stressade att köra om eftersom de vet att de har mindre utrymme vid möte. Dessa omkörningar påverkar trafiksäkerheten negativt.

4.3 Intervjuer

Som komplement till trafikantdata och de observerade trafikantbeteenden har intervjuer genomförts. Främst har intervjuerna genomförts med cyklister och busschaufförer. På grund av otillgänglighet har inte tillfredsställande många bilister kunnat intervjuas.

4.3.1 Cyklister

Vid fyra olika tillfällen, morgon och eftermiddag, har vägkantsintervjuer gjorts. Totalt har cirka 45 cyklister fått svara på följande frågor:

- Hur upplever du, som cyklist, försöket?
- Förstår du vart du ska placera dig?
- Hur upplever du samspelet med biltrafiken?
- Tycker du den nya cykellösningen har gjort det bättre för dig att cykla här?

Av de intervjuade cyklisterna var 55% män och 45% kvinnor. Ambitionen var att få en spridning bland olika typer av cyklister.

En tydlig majoritet av de intervjuade är positiva till försöket på Kungsholms Strand. Drygt 85% av de intervjuade cyklister tycker att lösningen är en förbättring. Flera av cyklisterna tycker dock att det går att förbättra ytterligare.

Hälften av alla intervjuade cyklister upplever att sträckan är otydlig för bilister och att bilisterna inte vet hur de ska agera. Cirka 20-25% av cyklisterna menar att bilarna kör i cykelytorna. Samtidigt upplevs sträckan tydligare för cyklister. För att göra platsen tydligare för bilister önskar flera av de intervjuade rödmålade cykelytor.

Utöver otydligheten upplever samma 20-25% att hastigheten hos bilarna har ökat sedan försöket infördes. Dock är det endast 10% som uttryckt att platsen på något sätt är otryggt.

En annan tydlig förbättringsåtgärd som cirka 20% av cyklisterna nämnde var den dåliga beläggningen på sträckan, framför allt de som cyklar i västlig riktning. Många menar att det är svårt att cykla i cykelytan och när det regnat är stora delar av cykelfältet vattentäckt.

Av samtliga intervjuade cyklister uttryckte 40% tillfredsställelse över cykelprojektet i sin helhet och är glad att Stockholm stad försöker förbättra cykelinfrastrukturen.

4.3.2 Bilister

Förhoppningen och målsättningen var att intervjua lika många bilister som cyklister. På grund av bilisternas otillgänglighet kunde intervjua endast hållas med tre bilister. Vid samtalen med dessa tre personer användes följande frågor som utgångspunkt:

- Hur upplever du, som bilist, försöket?
- Förstår du hur du ska uppträda och placera dig på sträckan?
- Hur påverkades du av cykeltrafiken?
- Förstår du idén och tanken bakom varför man har valt att införa den nya utformningen?

De tre intervjuade bilisterna var negativt inställda till försöket och menar att trafiken fungerade bättre innan försöket infördes. Även bilisterna uppfattar sträckan som otydlig och menar att det är otryggt att köra bil på grund av otydligheten. Även bilisterna, som är boende i området, tycker att hastigheten ökat sedan försöket infördes. En orsak tycker bilisterna är de refuger som placerats ut i den östra ändan som frambringar kraftiga accelerationer för att hinna före andra bilar. En annan kommentar från bilisterna var missnöje över borttagna parkeringsplatser.

4.3.3 Bussförare

I dialogmöte med sex busschaufförer som kör regelbundet på Kungsholms Strand har åsikter och tankar om den alternativa cykellösningen samlats in. Vid gruppdialogen användes följande frågeställning som stöd:

- Hur upplever du, som bussförare, situationen på sträckan?
- Tycker du trafiksituationen är tydlig för dig som bussförare?
- Hur upplever du samspelet med cyklister?

Generellt har busschaufförerna en positiv inställning till den alternativa cykellösningen och upplever inte att cyklister eller möten med biltrafik hindrar deras framkomlighet.

Den mest tydliga och spontana reaktionen av cykelförsöket är att lösningen inneburit att motorfordonstrafiken (bil och busstrafik) har svårt att orientera sig på platsen. Många busschaufförer upplever att de inte vet hur de ska göra och menar att rödmålning av cykelfält är ett bra sätt att tydliggöra lösningen. Samtidigt finns åsikter om att rödmålade cykelytor gör att cyklister tror sig ha förkörsrätt och frambringar ett beteende som är trafikfarligt och svårt att hantera för busschaufförer.

Förutom otydligheten på sträckan upplevs den östra änden av sträckan som otydlig. Vid avsmalningen är det svårt att avgöra vem som har företräde, situationerna gör att två fordon kan tveka och framkomligheten för bussen försämras vid dessa tillfällen.

En annan kommentar från busschaufförerna var om cyklisternas position innan och efter hållplats. Då cyklister är placerade till höger om bussen innan och efter hållplats upplevs angöring vid hållplats vara svårare och framför allt otryggare för busschaufförerna.

Den generella uppfattningen är att det är lite trafik på sträckan vilket gör att möten med annan buss sker sällan. Av den anledningen uppfattas därför körningen på Kungsholms Strand fungera näst intill problemfritt.

Sammantaget har busschaufförerna en positiv inställning till försöket och menar att bilister och kollektivtrafik behöver inse att de inte är de högst prioriterade trafikslagen på sträckan, något som tar tid och behöver få ta tid.

4.4 Synpunkter från allmänheten

Försöket med den alternativa cykellösningen har väckt åsikter och tankar som yttrats i olika medier. Åsikterna berör dels lösningen i sig och dels hur prioriteringen mellan cyklister och bilister hanteras i stort.

4.4.1 Medborgarsynpunkter

Genom telefon, e-post och smartphone-appen "Tyck till" finns möjlighet för medborgare att lämna synpunkter på försöket.

Sammantaget har ett 30-tal synpunkter kommit in till Trafikkontoret om försöket. Många av synpunkterna från boende i området handlar om besvikelse över att parkering försvunnit vilket gjort det svårare att hitta parkering kvällstid.

Vid sidan av de negativa synpunkterna har även ett flertal positiva synpunkter inkommit. Dessa synpunkter uttrycker att det blivit tryggare och mer säkert att cykla. Vidare uttrycks uppskattning över att något görs för cyklister.

4.4.2 Sociala medier

I olika Facebook-grupper har försöket på Kungsholms Strand diskuterats. Flera av inläggen handlar om att lösningen uppfattas som otydlig, både cyklister och bilister har svårt att uppfatta hur de ska placera sig och tycker att försöket borde utformats bättre med t.ex. färgad asfalt. Många menar på att utvärderingen ger ett missvisande resultat då man inte tagit försöket "hela vägen" likt figur 13 nedan. Även bredden på cykelytorna har kommenterats där många menar att de är för smala, i synnerhet det norra.

Förutom utformningen och kommentarer till hur den alternativa cykellösningen fungerar i praktiken har även cykelsatsningar i sin helhet diskuterats.



Figur 13. En bild som delats i sociala medier över hur försöket kan förbättras.

” Har nu ikväll kört bil på Kungsholms Strand och kan meddela att det känns väldigt förvirrande. I synnerhet när man möter andra bilar hela tiden och befinner sig i cykelfältet konstant. västlig riktning har smalt fält, östlig har ett bredare. vill ogärna gnälla på försök att förbättra men detta kändes väldigt konstigt och otydligt ”

” De försöker något liknande nu på Kungsholms Strand i Stockholm. Men bilfältet fick så klart bli mycket bredare än på din bild och cykelfälten fick ynka 1.25m ”

” Den där är märklig. Det är fint att man gör ett försök av det, men gör det ordentligt eller inte alls. Det är ju klart att de inte kommer att få ut något användbart i en utvärdering av detta. ”

” Va? Ska man på något sätt förstå att det bara är en bilfil i mitten? ”

” Har hört av mig. Största problemet i min mening är att det är så otydligt att tanken är att bilisterna ska hålla sig i mitten, i själva verket har de nya markeringarna nästan fått det att se ut som att det är en tvåfilig väg. Hade man tex målat cykelbanorna med lämplig färg hade situationen förbättrats en hel del. ”

” Jag vill bara berätta att jag tycker det är ett mycket bra initiativ ni gjort på Kungsholms Strand, där ni använt yta som tidigare togs upp av parkeringsplatser för bilar till att skapa utrymme för cyklar. Det finns alltid detaljer som kan förbättras, men initiativet är mycket bra, förutom att det är i linje med den uttalade politiska ambitionen i staden. ”

Jag gissar att de flesta som hör av sig är negativa, för så brukar det ju vara, och tänkte därför att jag skulle höra av mig och säga att jag gillar det hela. ”

5 Utvärdering och analys

Under försöket med den alternativa cykellösningen, som pågått under juli, augusti och september, har underlag samlats in för att utvärdera försöket.

5.1 Trafikantdata

Mätningar av trafikflöden och hastigheter har visat att antalet cyklister är samma som tidigare men att antalet bilar har ökat. Ökningen är inte helt lätt att förklara eftersom det inte kan anses ha blivit mer attraktivt att köra bil på sträckan, utan tvärtom. Orsaken finns troligen utanför området där exempelvis trafikavstängningar och ombyggnaden av Flemmingatan - St:Eriksgatan har påverkat. Just i den korsningen har alla vänstersvängar förbjudits vilket gör att trafik västerifrån som ska norrut har alternativet att köra via Lindhagensgatan och Drottningsholmsvägen eller via Kungsholms Strand och Inedalsgatan.

Hastigheterna för cykel är samma som tidigare, vilket var väntat. Cyklister hade redan tidigare god framkolighet på sträckan. Bilarnas marginellt minskade hastighet i mätpunkten är försumbar. Dock har det noterats att fler snabba och stressade omkörningar görs av bilister. Orsaken är troligtvis att de vill undvika situationer där bilar ska sakta ner helt för att vid möte släppa fram cyklister.

5.2 Observation av trafikantbeteenden

Cykling på sträckan är helt jämförbar med innan försöket och få eller inga skillnader på sträckan kan urskiljas. Störst skillnad är det för cyklister i korsningspunkterna vid Igeldammsgatan och Fridhemsgatan. Det rödmålade cykelfältet har gjort att fler cyklister tar för sig i korsningen eftersom det upplever att de har företräde. I korsningen med Fridhemsgatan är tanken att cyklar ska passera utanför refugerna och bilarna innanför. Denna princip fungerar i östlig riktning men något sämre i västlig riktning. Stundtals kan cyklister tvingas stanna i korsningen då bilister blir stillastående vid möten intill avsmalningen.

5.3 Samlad bedömning

Införandet av försöket med den alternativa cykellösningen har väckt debatt. Den inte helt konventionella lösningen skapar bitvis förvirring men samtidigt ökad trygghet för cyklisterna.

En stor och övertygande andelen, 85 %, av cyklisterna är nöjda och tycker försöket är en förbättring jämfört med innan. Det tyder på att lösningen är välkommen, samtidigt som den går att förbättra och då troligtvis ökar andelen nöjda cyklister ytterligare. Exempelvis har flera av de intervjuade cyklisterna påtalat den dåliga beläggningen som är ojämn och där vatten ofta blir stående. Andelen nöjda öppnar även för att lösningen kan implementeras på andra platser i Stockholm.

Om försöket ska bli permanent måste åtgärder vidtas för sänka bilarnas hastigheter. Vid situationer där hastiga omkörningar görs finns de största trafiksäkerhetsriskerna. Vidare finns behov av att göra sträckan mindre attraktiv för bil för att få ner det ökade biltrafikflödet.

Vid ett permanentande av försöket finns ett antal åtgärder som kan avhjälpa de brister som identifierats. Åtgärderna bidrar till att öka tydligheten och tryggheten genom att:

- Ny beläggning på sträckan som får bort ojämnheter i marken och minskar risken för vattensamlingar.
- Cyklisternas ytor målas röda.
- Mindre justeringar i linjeföringen på cykelytorna.
- Måla parkeringrutor.
- Inför hastighetsdämpande åtgärder på sträckan genom att ställa ut flyttbara refuger som endas medger att en bil passerar.
- Inför väjningsplikt för bilister som ska korsa det rödmarkerade cykelfältet vid Igeldammsgatan. Eventuellt bör korsningen byggas om för att förbättra för cyklisterna.

