



Handläggare: Krister Isaksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 262 25
krister.isaksson@gfk.stockholm.se

2004-10-11

Dnr 02-322-3505:3

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Att cykla i Stockholms innerstad. Redovisning av undersökning

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetskontoret har på nämndens uppdrag låtit Utrednings- och statistikkontoret (USK) genomföra en undersökning för att inhämta kunskap om hur cyklister upplever det är att cykla i innerstaden, se dnr 02-322-3505:1. Syftet med undersökningen, som är riktad till de som cyklar i innerstaden, är att fånga in attityder och bedömningar av olika cykellösningar. Undersökningen syftar också till att få kunskap om vilka faktorer som har betydelse för att det ska fungera bra att cykla i innerstaden samt hur väl dessa faktorer tillgodoses idag. Tanken är att denna form av undersökning skall återkomma i framtiden för att följa hur situationen för cyklister i innerstaden förändras.

Sammanfattning av rapporten

Genomförande

Cyklister stoppades vid det sk innerstadssnittet under vardag mellan klockan 0700 till 0915 då de fick fylla i en talong med namn och adress. Nio av innerstadssnittets 10 passager ingick i undersökningen. Sammanlagt skickades 512 enkäter ut. Av nettourvalet på 509 personer besvarade 89% enkäten, vilket är en mycket god svarsfrekvens. Även ”på platsen intervjuer” genomfördes i centrala delarna av innerstaden. Platserna var Stureplan, Nybroplan, Stadshuset, Slussen och Sveavägen. Där intervjuades sammanlagt 240 cyklister.

Enkäten

Cyklisterna i undersökningen har även trafikvana som bilister. Nästan samtliga har körkort (92%). Vid intervjutillfället var i stort sett alla på väg till sitt arbete, som ligger i innerstaden. Hjälm användandet är högt, tre av fyra bar hjälm när de stoppades. Det är lika många män som kvinnor och två av tre är mellan 30-49 år. Få är under 30 år eller över 60 år.

Majoriteten eller tre av fem bor i Söder- eller Västerort. Utöver Stockholms ytterstad är Solna, Sundbyberg, Lidingö och Nacka vanliga bostadsadresser. Start- och målpunkter för cyklisterna visar att var tredje cyklist har längre än 10 km, enkel resa. Medelavståndet mellan hemmet och målpunkten var 8,8 km, enkel resa.

Vana cyklister, som cyklar en stor del av året. En av tre använder sin cykel som färdmedel minst någon gång i veckan året runt. Under sommarhalvåret (april - november) cyklar nästan alla minst någon gång i veckan.

Cykeln används framför allt vid arbetspendling. Hälften använder också alltid eller ofta cykeln för att handla och utträta ärenden. Nästan lika vanligt är det att använda cykeln på fritiden.

Cykeln är ett snabbt sätt att ta sig fram i innerstaden. Sex av tio cyklister instämmer helt i att cykeln är det snabbaste sättet att förflytta sig i innerstaden. Men det är få som instämmer helt att det är gott om utrymme på cykelbanor och ännu färre att det är gott om utrymme i cykelfälten.

Cyklisterna känner sig säkrare på cykelbana jämfört med cykelfält. Fyra av tio instämmer helt i påståendet att det känns säkrare att cykla på cykelbanor medan var tionde cyklist instämmer när det gäller cykelfält. Tre av fyra föredrar cykelbanor framför cykelfält.

Cyklister föredrar cykelbana helt separerad från gångbana. Tre av fyra föredrar cykelbanor helt separerade från gångbanor. Cykelbana åtskild från gångbana med träd, belysning eller cykelparkering, så kallad möbleringszon, föredras av två av fem.

Få cyklister känner sig osäkra när de cyklar på cykelbana. Det finns en skillnad i bedömningen av säkerhet i förhållande till hur väl separerad

cykelbanan är från gångbanan. Cykelbana i nivå med gångbana, endast separerad från gångbana med olika beläggningar, målad linje eller rader av gatsten, upplevs som mindre säkert. Hälften av cyklisterna upplever att fotgängare ofta går på cykelbanan.

Cykelfält utanför parkerade bilar upplevs som osäkert av många. Sju av tio cyklister känner sig osäkra när de cyklar i cykelfält utanför parkerade bilar. När de cyklar i cykelfält utmed kantsten är det däremot få som känner sig osäkra. Åtta av tio cyklister använder cykelfälten ofta.

En majoritet av cyklisterna är nöjda med skötseln av cykelbanor och cykelfält. Missnöjet med skötseln av cykelbanor handlar till största delen om att banorna är gropiga och dåligt asfalterade samt att grenar och buskar hänger ut i cykelbanan. När det gäller missnöjet med cykelfält är det oftast målningen och markeringen i gatan som är otydlig eller inte alls syns. Vanliga hinder på cykelbanan är parkerade fordon, fordon som lastar och lossar samt gatuarbeten. I cykelfälten upplevs de vanligaste hindren vara bilar som stannar eller parkerar.

Vanligt att cyklister cyklar mot rött. Två tredjedelar uppger att de någon gång cyklar mot rött ljus och var fjärde gör det alltid eller ofta. Den vanligaste orsaken till rödljuscykling anges vara att trafiksituationen är sådan att det går bra.

Störst riskbeteende hos dem som ofta cyklar mot rött. Cyklister som ofta cyklar mot rött använder i lägre utsträckning hjälm, cyklar oftare fortare och väljer i lägre utsträckning cykelväg på grund av att den upplevs trafiksäker. De väljer därmed i högre utsträckning en väg som snabbt tar dem dit de ska.

De flesta upplever att signaler i cykelbanan sällan eller aldrig slår om automatiskt. En av tre upplever alltid eller ofta köbildning. De gemensamma signalerna upplevs oftare slå om till grönt automatiskt.

Tre av tio hinner inte med bilisters ”gröna våg”. Hälften av cyklisterna upplever att de alltid eller ofta fastnar vid rött ljus på ”gröna vågen”, vilket naturligtvis beror på att trafiksignalen är anpassad för biltrafiken.

Kvinnliga cyklister använder vägvisning för cyklister oftare än manliga. Det stora flertalet tycker att det är bra med vägvisning för cyklister och hälften använder den ofta eller ibland.

Svårt att hitta cykelparkering och plats i cykelstället. Endast en av fem svarar att de ofta eller alltid hittar cykelparkering och plats i cykelstället i innerstaden. Populärast är cykelställen City cykelpollare och Bågen.

Cyklisterna är positiva till försök med kantstensparkering i anslutning till gatuhörn. Då det råder brist på utrymme för att sätta upp cykelställ i innerstaden genomför gatu- och fastighetskontoret försök med cykelställ placerade på en del av körbanan invid trottoarkanten på gator med lite biltrafik. Fyra av fem tycker att det är ett bra förslag.

Många tycker att sk cykelboxar är bra. Mer än hälften tycker att tillbakadragen stopplinje med cykelbox är en bra lösning, få tycker den är dålig.

Cyklister vill ha cykelbana dragen förbi trafiksignal. Nio av tio cyklister bedömer cykelbana dragen förbi trafiksignal som en bra lösning medan färre, fyra av tio, bedömer cykelbana utdragen mot trafiksignal som en bra lösning.

Cyklisterna föredrar cykelbana bakom busshållplats med staket. Åtta av tio cyklister bedömer cykelbana dragen bakom busshållplats med staket som säkrast i jämförelse med andra lösningar. Även när det gäller framkomligheten anser tre av fyra cyklister att cykelbana bakom busshållplats är att föredra. Det är dock viktigt med fri sikt så att gående och cyklister ges möjlighet att se varandra i god tid innan gående ska korsa cykelbanan för att komma till hållplatsen.

På många gator och stråk i innerstaden saknar cyklisterna cykelbanor och upplever att trafiksituationen är dålig för cyklister. Bland de platser som cyklisterna saknar cykelbanor eller cykelfält samt anger som speciellt dåliga är många lokaliserade till cityområdet. Den gatan som oftast nämns är Birger Jarlsgatan, vidare förekommer ofta Vasagatan, Sturegatan, Stureplan, Kungsgatan, Hamngatan, Sergels Torg, Drottninggatan, Norrlandsgatan samt Sveavägen. En korsning som ofta nämns är Götgatan/Ringvägen.

På platsen intervjuer

Stureplan

Här anser många cyklister att det är dålig utformning av cykelbanor eller att det helt saknas cykelbanor. Det är vidare vanligt med konflikter mellan cyklister och bilister. Många av cyklisterna anser att framkomligheten och säkerheten är dålig vid platsen. Det positiva är att det är relativt goda parkeringsmöjligheter för cyklister.

Nybroplan

Utmärkande är att det är en dålig utformning av cykelbanor samt konflikter med fotgängare, cykelbanorna är dåligt markerade och gatsten uppskattas inte som beläggning på cykelbanan. Cyklisterna känner sig relativt säkra och att framkomligheten är god. Positivt är också att platsen är öppen med stora ytor och få bilar.

Stadshuset

Cyklisterna tycker att cykelbanorna är bra utformade och att säkerheten och framkomligheten är god. Det största problemet är konflikter med gående, vilket bland annat hänger samman med att turistbussarna parkerar i anslutning till cykelbanan.

Slussen

Många cyklister är missnöjda med utformningen av cykelbanorna och en hög andel, jämfört med övriga platser i undersökningen, upplever konflikter mellan cyklist och cyklist. Många anser också att framkomligheten är dålig

på platsen och att det är trångt och rörigt på platsen. Det som anses positivt är de separerade cykelbanorna och vissa av trafikljusen.

Sveavägen

En hög andel av cyklisterna är positiva till utformningen av cykelbanorna samt att framkomligheten och säkerheten är god på Sveavägen. Dock är konflikter med bilister och gående relativt vanliga. De negativa kommentarerna om sträckan är bilar som parkerar på cykelbanorna och avbrott i den separerade cykelbanan.

Kontorets kommentarer/förslag

Resultatet att var tredje cyklist har längre än 10 km enkel resa och att medelavståndet mellan hemmet och målpunkten var 8,8 km enkel resa gör att kontoret till viss del måste ändra arbetssätt. En tidigare uppfattning som existerat, bl.a. i Cykelplan 98 för Stockholms innerstad och den Nationella Cykelstrategin (Vägverket), är att cykling är vanligast på korta sträckor, 1-5 km. Resultaten från undersökningen visar att kontoret måste samverka än mer med kranskommuner och Vägverket då pendelcyklingen sker över längre sträckor än vad tidigare antagits och att pendlingen sker över flera kommungränser. Än större vikt måste läggas på att skapa längre, sammanhängande cykelstråk, vägvisning samt regionala cykelkartor.

Vad som tydligt framgår av undersökningen och som även bekräftas av Cykelfrämjandets Cykelvägsanalyser av innerstaden är att det saknas cykellösningar i de centrala delarna av innerstaden. Situationen kan till viss del liknas med hur det såg ut i stora delar av innerstaden innan Cykelplan 98, då det inte fanns många sammanhängande cykellösningar i de olika stadsdelarna. När nu fler cykellösningar har genomförts i stadsdelarna så blir det än mer tydligt att det brister vad gäller cykellösningar i City.

Med ovanstående rapport i beaktande samt Cykelfrämjandets Cykelvägsanalyser som genomförts i innerstaden 2003-2004 har kontoret för avsikt att under 2005 göra en översyn och revidera Cykelplan 98 för Stockholms innerstad. För att sedan vid årsskiftet 2005/2006 återkomma till nämnden med en ny cykelplan för innerstaden.

SLUT