

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

2003-10-20

Dnr 03-620-2983:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Rumbleflex, skrivelse från Mats Rosén och Björn Nyström (kd)

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. GFN beslutar att inte anlägga Rumbleflex på stadens cykelfält

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

UTLÅTANDE

Bakgrund

Mats Rosén och Björn Nyström (kd) har i skrivelse till nämnden hemställt att kontoret utreder om staden skall använda sig av sk Rumbleflex där cykel- och biltrafik idag skiljs åt med målad vägmarkering.

Analys

Rumbleflex är ett av namnen för en åtgärd som innebär att man fräser ca 10 mm djupa, tvärgående räfflor i asfalten som sedan målas över med vägmarkeringsmassa.

Försök med denna typ av åtgärd har genomförts på sträckor av landets motorvägar, motortrafikleder och sk 2+1 vägar med mitträcke. Den förväntade effekten av åtgärden är att singelolyckor i form av avkörning till höger och påkörning av mitträcket skall minska. Forskning från Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) visar att det finns anledning att förvänta

sig en positiv effekt när det gäller att minska antalet olyckor och skadade (VTI-notat 18-2001 och 72-2001). Olycksmaterialet är dock mycket litet och ev. förändringar är inte statistiskt säkerställda.

I det nationella trafiksäkerhetsprojektet "På väg till nollvisionen" i Trollhättan som pågick under tiden 1999-2001 så prövades för första gången rumbleflex i anslutning till mitträcken. I projektet ingick olika trafikmiljöer, allt från gårdsgata och tätortstrafik till riksvägar med 90 km/h. Projektet omfattade också alla trafikantkategorier. Försöket med rumbleflex skedde på en 2+1 väg där cykeltrafik är tillåten (Riksväg 44). I samband med utformningen av vägen så diskuterades om det var möjligt att även fräsa räfflor även vid kantlinjen utmed vägrenen. Den samlade bedömningen av projektgruppen var att det är olämpligt att anlägga rumbleflex utmed vägren där cykeltrafik är tillåten och att risken för cyklister bedömdes större än ev trafiksäkerhetsvinst. Detta p.g.a. att fräsningen utgör en fara för cyklister då det är stor risk att köra omkull om cyklisterna kör över rumbleflexen.

Vad som är av vikt att ha i åtanke är att cykeln är ett balansredskap och därmed känslig för ojämnheter i beläggningen så som kanter, hål, gropar, grus mm. Sjukhusstatistik från Göteborg, något som vi ännu inte förfogar över i Stockholm, visar att ojämnheter i cykel- och körbanan av olika slag ofta är inblandade i cyklisters singelolyckor. Kontoret ser ingen anledning till att det skulle vara annorlunda i Stockholm.