

FÖRSÖK MED GEMENSAMT BUSS- OCH CYKELKÖRFÄLT.

CYKLISTER OCH FÖRARE AV BUSS 1

BEDÖMER TRAFIKSITUATIONEN PÅ FLEMINGGATAN

ENKÄTUNDERSÖKNING BLAND CYKLISTER OCH BUSSFÖRARE FÖRE OCH EFTER FÖRÄNDRINGEN



Förändring av cykelfält och busskörfält på Fleminggatan

Som ett led i ambitionen att underlätta framkomligheten för de busslinjer som ingår i stornätet genomförs olika åtgärder i staden för att underlätta framkomlighet och säkerhet.

På Fleminggatans norra sida mellan Scheelegatan och Inedalsgatan togs under hösten 2015 de cykelfält som fanns där bort till förmån för ett 4,5 meter brett körfält för både buss och cykel. I samband med det flyttades taxistationen vid ögonsjukhuset till Polhemsgatan och ett antal platser för gatuparkering försvann.



Cyklister och förare av buss 1 bedömer trafiksituationen på Fleminggatan i september 2015 och maj 2016

Vad förändringen betyder för cyklister och bussförare har kartlagts av Sweco genom att webbenkäter har samlats in från både cyklister och bussförare. Enkätundersökningar genomfördes såväl före som efter förändringen.

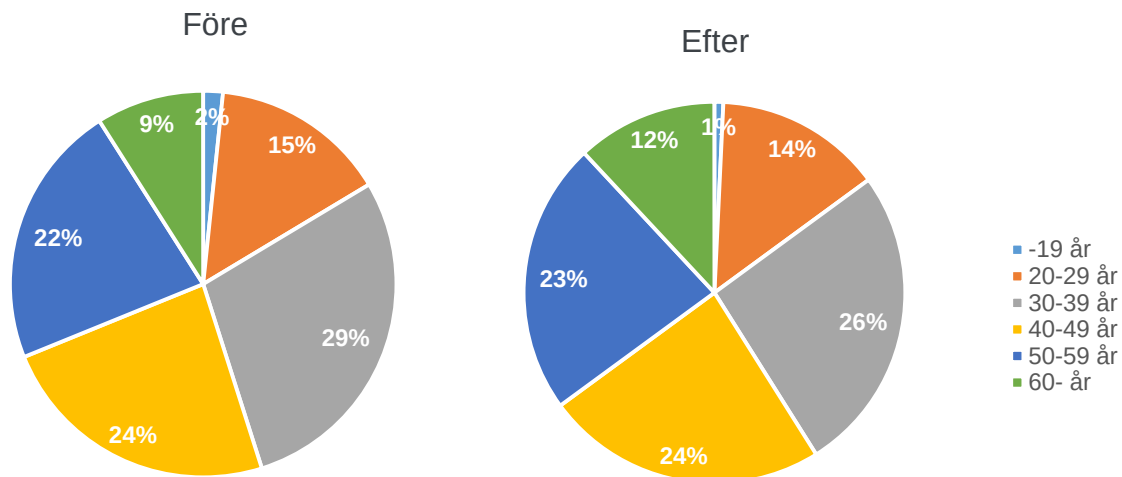
Cyklister rekryterades till undersökningen genom att en intervjuare från Sweco frågade ett antal cyklister på den aktuella sträckan om de ville svara på en enkät om hur de upplevde att det var att cykla på Fleminggatan. De cyklister som rekryterades till föremätningen i augusti 2015 ombads även att delta i eftermätningen som samlades in i maj-juni 2016. För att nå motsvarande mängd svar även vid eftermätningen behövde ytterligare cyklister rekryteras under maj 2016. Antalet svarande var 129 st vid föremätningen och 134 st vid eftermätningen.

Bussförarnas svar samlades in av Keolis vid föremätningen. 36 förare av buss 1 lämnade då svar. Det var lägre än önskat. Till eftermätningen ändrades insamlingsmetoden så att en intervjuare från Sweco vid åtta tillfällen besökte bussförarnas rastlokal vid Fridhemsplan. Där samlades pappersenkäter in från de förare som var där. De som inte hade tid att fylla i enkäten på plats fick ett portofritt svarskuvert så att de kunde posta den ifyllda enkäten senare. Antalet svar vid eftermätningen blev 87 st.

Enkäternas frågor var av i huvudsak av sådan karaktär att de kunde ställas både före och efter förändringen av cykel/bussfälten. Formuleringarna var så långt det var möjligt samma till cyklister och bussförare. Enkäten innehöll även goda möjligheter för de svarande att med egna ord fördjupa sina svar. Exempel på dessa öppna svar finns i enkäten. I sin helhet finns de listade i en bilaga.

De svarandes ålder

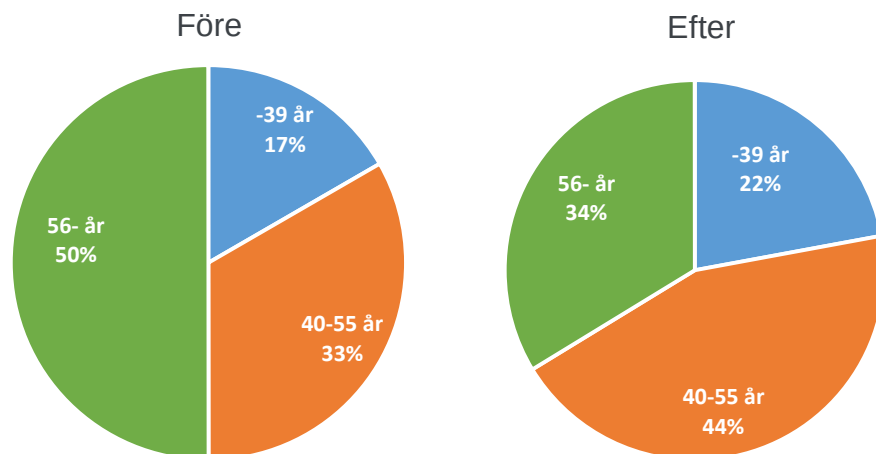
Cyklister



De svarande cyklisterna återfinns i alla ålderskategorier utom de allra yngsta. Drygt varannan är mellan 30 och 50 år.

Bussförarna är något äldre. En av tre vid eftermätningen var 56 år eller äldre.

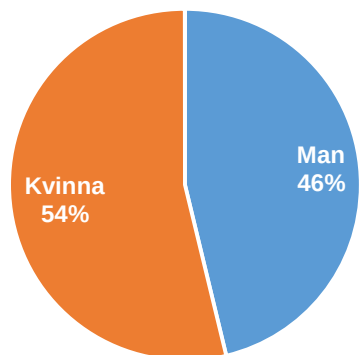
Bussförare



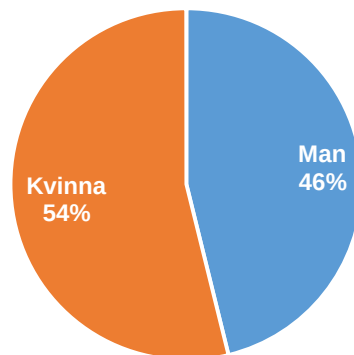
De svarandes kön

Cyklister

Före



Efter

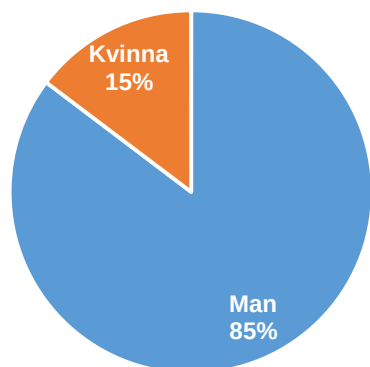


Män och kvinnor är representerade i ungefär samma utsträckning bland de cyklister som har svarat på enkäten. Det är heller ingen påtaglig skillnad i ålder mellan de män och kvinnor som har svarat på enkäten.

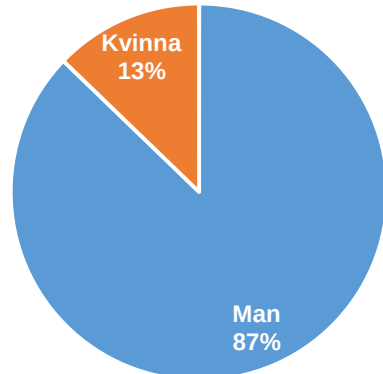
Bland de svarande förarna är män däremot i påtaglig majoritet.

Bussförare

Före



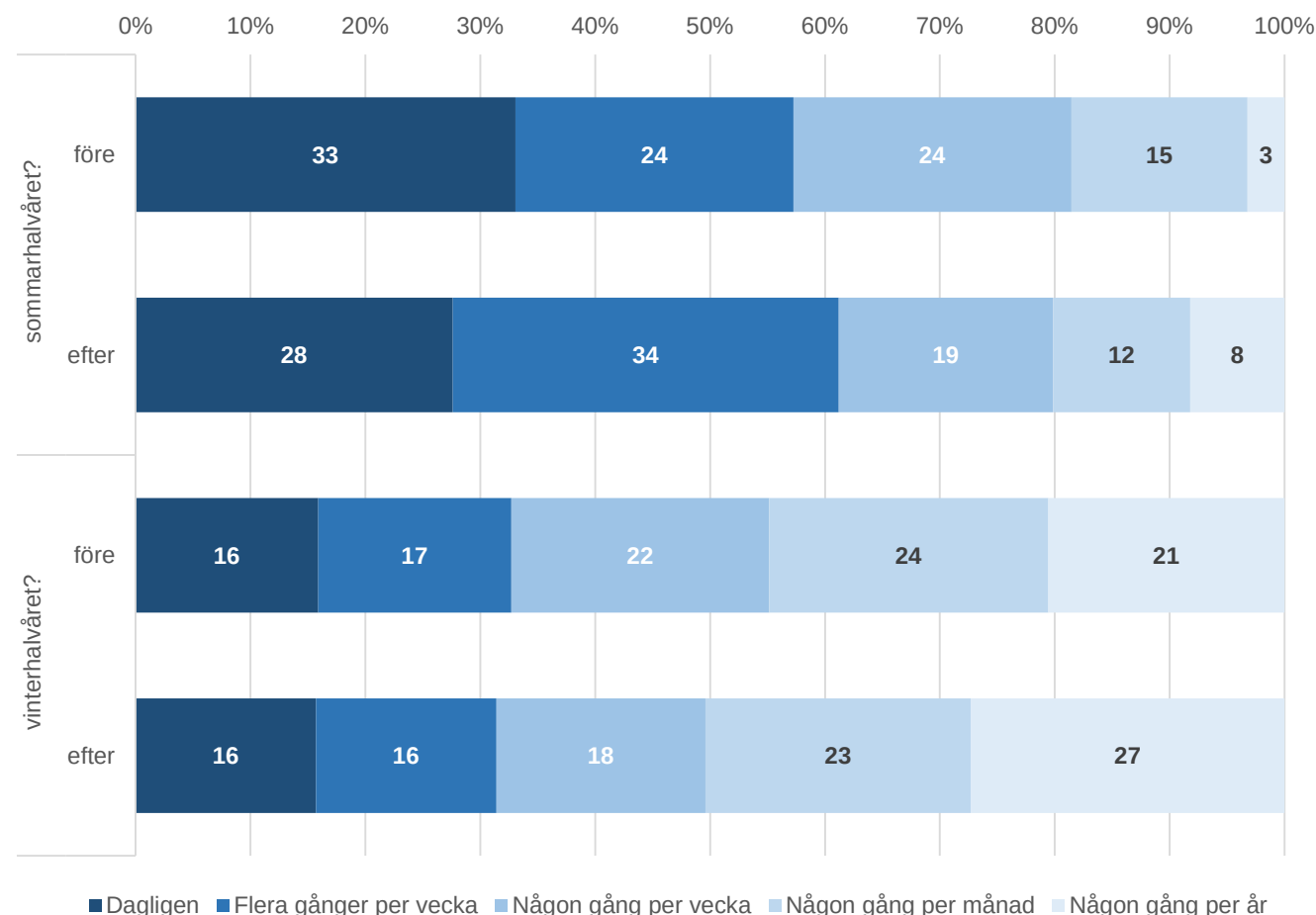
Efter





Stor erfarenhet av att cykla på Fleminggatan

Hur ofta cyklar du på Fleminggatan ...



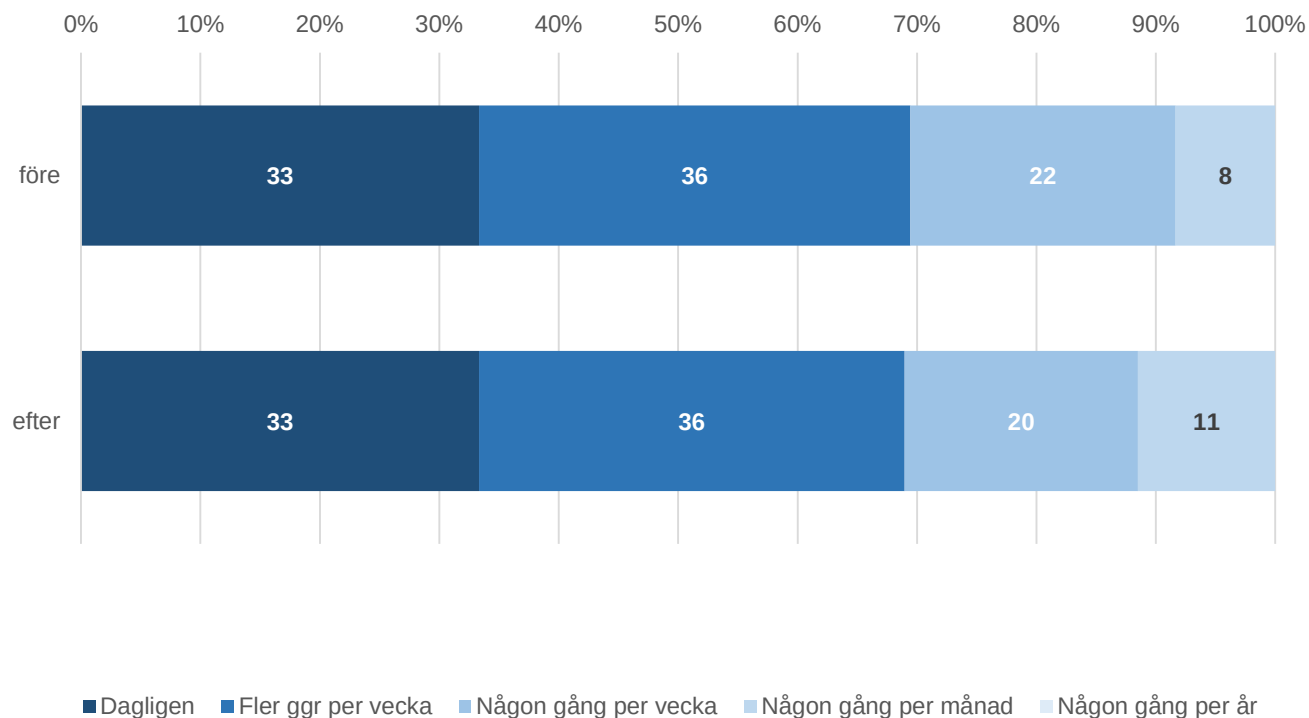
De svarande cyklisterna står tillsammans för en massiv erfarenhet av att vara cyklist på Fleminggatan. Åtta av tio cyklar på sträckan minst en gång i veckan under sommarhalvåret och många cyklar här dagligen. Även under vinterhalvåret cyklar omkring hälften på Fleminggatan minst en gång per vecka.

Fler män än kvinnor och fler äldre än yngre cyklar dagligen denna sträcka.

Nio av tio kör buss på Fleminggatan minst en gång per vecka



Hur ofta kör du buss på Fleminggatan?

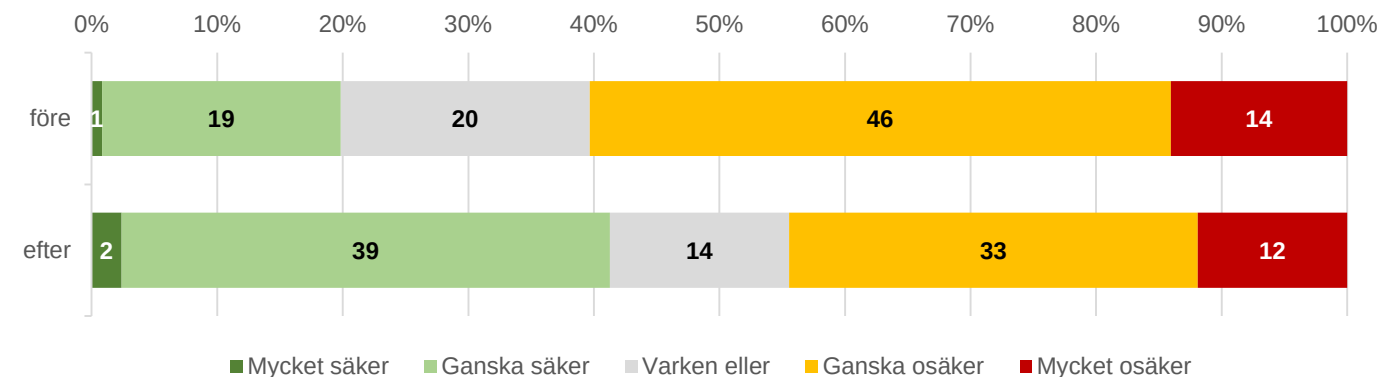


Även förarnas svar rymmer en stor erfarenhet av att vara trafikant på sträckan. Var tredje trafikerar Fleminggatan dagligen och nio av tio minst en gång per vecka.

Säkerhet och framkomlighet för cyklister

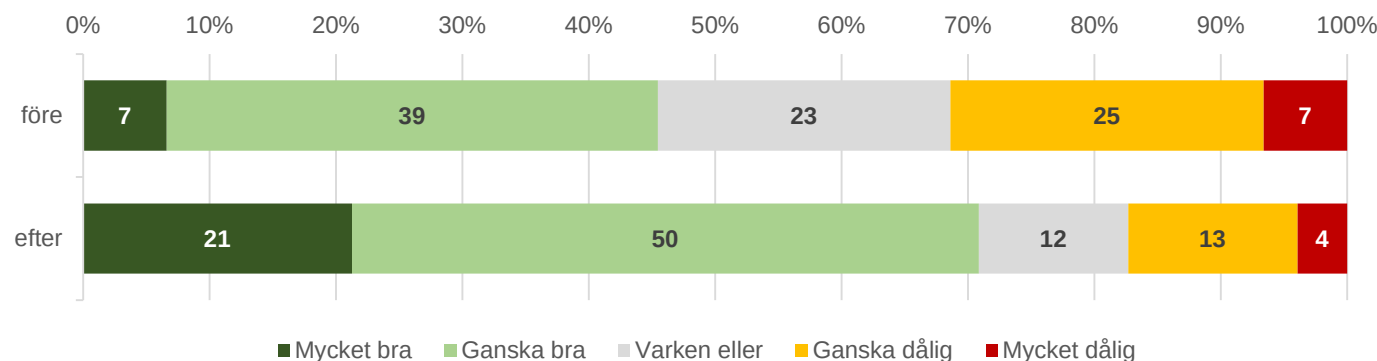


Hur upplever du säkerheten när du cyklar i cykelfältet/det kombinerade cykel- och busskörfältet på Fleminggatan?*



För cyklister upplevs säkerheten vara ett större problem än framkomligheten. Innan omläggningen upplevde sex av tio att det var ganska eller mycket osäkert att cykla i cykelfältet på Fleminggatan. Andelen som inte känner sig säkra i det gemensamma cykel/busskörfältet är tydligt lägre, men fortfarande hög (45 %).

Hur upplever du framkomligheten när du cyklar i cykelfältet/det kombinerade cykel- och busskörfältet på Fleminggatan?*



Framkomligheten bedöms vara god än dålig. Det gäller både före och efter omläggningen. Även här har andelen som är kritiska minskat mellan före- och eftermätningen.

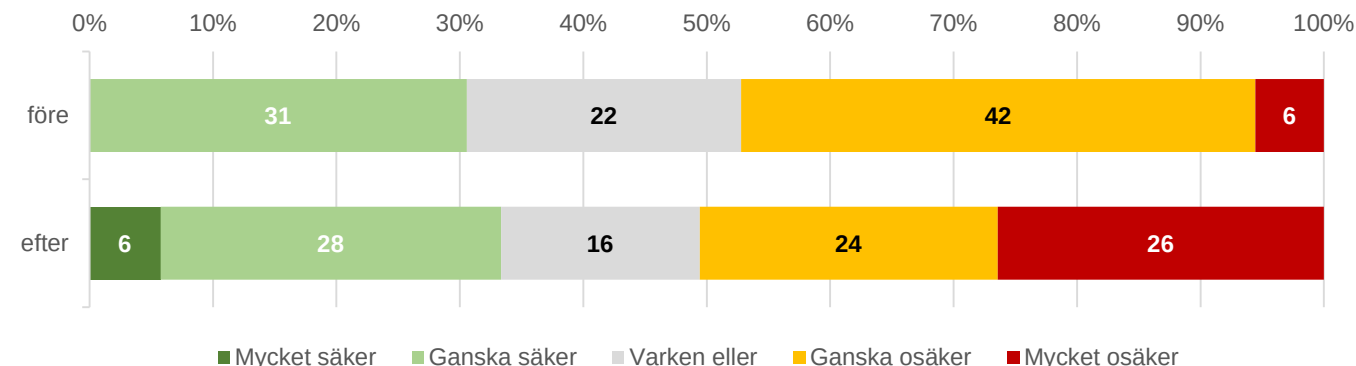
Äldre är något mer kritiska än yngre. Det gäller såväl säkerhet som framkomlighet och både före och efter omläggningen.

*Olika formulering i före- respektive eftermätning.

Säkerhet och framkomlighet för buss

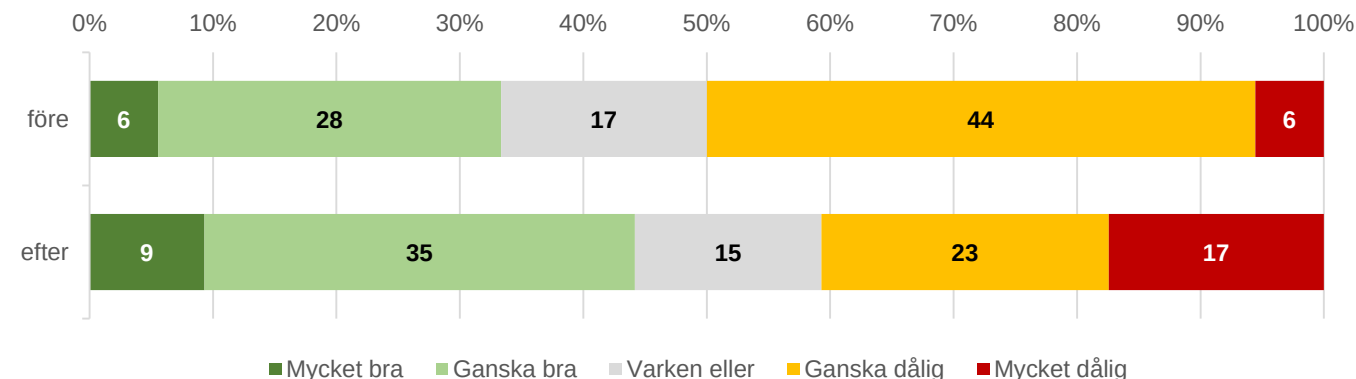


Hur upplever du säkerheten när du kör buss på Fleminggatan/i det gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan?*



Vid föremätningen liknade bussförarnas bedömning av säkerheten till stor del cyklisternas. Bland bussförarna märks dock ingen förbättring av säkerheten när det gemensamma cykel- och bussfältet bedöms. Varannan anser att säkerheten på sträckan är mycket osäker eller ganska osäker.

Hur upplever du framkomligheten när du kör buss på Fleminggatan/i det gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan?*



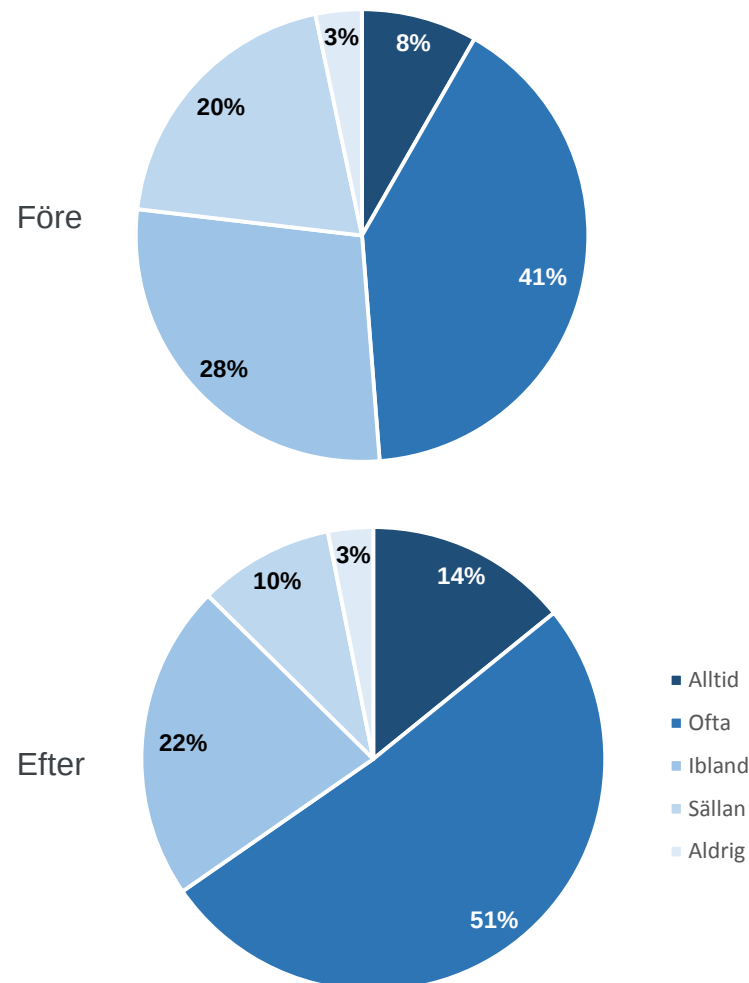
Bussförarna var vid föremätningen mer kritiska än cyklisterna till framkomligheten. Så är det även vid eftermätningen.

*Olika formulering i före- respektive eftermätning.

Möjlighet för cyklister att hålla önskad hastighet



Tycker du att du kan hålla den hastighet du vill när du cyklar på Fleminggatan?



Både före och efter omläggningen råder delade meningar bland cyklisterna om möjligheten att hålla den hastighet man önskar på Fleminggatan. Hela svarsskalan från "alltid" till "aldrig" utnyttjas. Andelen som alltid eller ofta kan hålla önskad hastighet har dock ökat när det gemensamma cykel- och busskörfältet bedöms vid eftermätningen.

Orsakerna till att cyklisterna inte kan hålla den fart de vill är i första hand att det är mycket trafik. Både bussar, bilar och andra cyklister nämns. Några lyfter fram att de som cyklister måste vara försiktiga och hålla koll på trafiken. Trafiksignaler är en annan orsak till att inte kunna hålla den hastighet som man vill.

De orsaker som nämns skiljer sig inte noterbart mellan före- och eftermätning. På nästa sida ges några exempel på hinder för att hålla önskad hastighet. Samtliga svar finns i en separat bilaga.

Orsaker till att cyklister inte kan hålla önskad hastighet



Främsta orsak till att cyklisterna inte kan hålla den hastighet man vill

Före

- Parkerade bilar i cykelbanan
- Andra trafikanter, främst cyklister.
- Uppmärksamma andra fordon samt fotgängare
- Trafik & dåligt parkerade bilar
- Rödljus, övergångsställen
- Måste se upp å ibland väja för bilar!
- Det är väldigt mycket biltrafik att hålla koll på. Även om de nya cykelbanorna är bra är känslan av gatan att det är rörigt, stökigt. Biltrafiken borde begränsas om möjligt
- Stort antal övergångsställen på Flemminggatan. Flera utfarter till Flemminggatan. Mycket trafik.
- Bussar eller bilar har parkerat på cykelvägen.
- Bilar står parkerade på fel ställen. Trafiken lämnar inte hänsyn till cyklisterna.
- Bussar som är i vägen.
- Bilar som parkerat i cykelfältet
- Parkerade bilar som lastar av.
- Mycket bilar som kör förbi, osäkerhet avseende säkerheten. Men det är ändå helt ok.
- Många rödlysen. Flera fordon parkerade/stillastående mitt i cykelbanan
- Långsamma cyklister framför i kombination med hård trafik som gör omkörning svårt

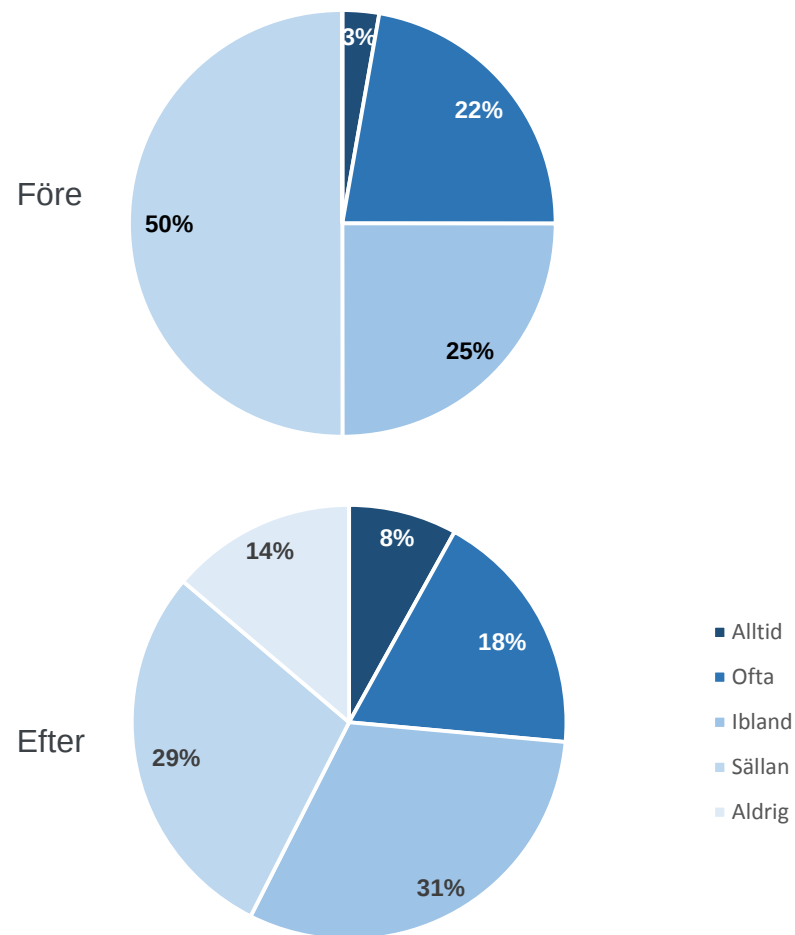
Efter

- Buss som står still vid busshållplats
- Bussar i vägen
- Felparkerade bilar, snö och is
- För att det är en buss framför mig som åker eller bilar som står parkerade längst vägen.
- För många "ovälkomna" fordon utöver bussar och cyklister.
- För många korsningar med trafikljus samt att man hela tiden måste vara observant för bussar som kommer i hög hastighet.
- Mycket trafik eller någon långsam cyklist, som jag inte kommer förbi.
- Mycket trafik och jag vill inte riskera varken min eller andras säkerhet
- Måste ha koll på bussar, bilar och andra cyklister.
- När bussarna kommer farande
- När man hamnar bakom en buss som tvingas köra sakta för att cyklister framför inte håller till höger. Vanligare sommartid då det är fler cyklister ute och vinglar
- Oftast kan jag det, men ibland är det bussar/taxi/cyklister som ska samsas om utrymmet. Inget konstigt, så är det i trafiken.
- Om en buss ligger bakom och ska köra om.
- Osynkade rödljus
- Stanna för buss som kör in till station
- Trafik Bussar Andra cyklister

Möjlighet för buss att hålla önskad hastighet



Tycker du att du kan hålla den hastighet du vill när du kör buss på Fleminggatan?



Få bussförare menar att de alltid eller ofta kan hålla den hastighet de vill på Fleminggatan. Det gäller både när det tidigare buskörfältet och det gemensamma och bredare cykel- och buskörfältet bedöms.

Orsaken till att inte kunna hålla den hastighet man vill är för de flesta just cyklister, men även felparkerade fordon, köer och trafikljus.

Orsaker till att inte kunna hålla önskad hastighet



Främsta orsak till att bussförarna inte kan hålla den hastighet man vill (exempel på svar)

Före

- Alla från cyklister till budbilar
- Att bussar och cyklister kör parallellt med varandra, en del cyklister kör väldigt fort och hänsynslöst
- Bilister, cyklister, parker, taxi mm
- Cyklar som delar körfält med buss. Cyklar som cyklar i bredd. Bilar som accelererar om bussen för att det går för långsamt när de ska svänga höger på Inedalsgatan. Detta är ett nytt scenario, då de upptäcker cyklar väldigt sent som ligger framför bussen.
- Cyklister och taxibilar vid hållplatserna. Parkerade bilar, som man måste väja för. Många obebakade övergångsställen som innebär många fartsänkningar och stopp
- Cyklister som tror att cykelfilen finns kvar på västra sidan om bussfilen, Essingeleden
- Cyklister cyklar mitt i eller till vänster mot bilkörfält där cykelbanan gick förut
- Cyklister, som nu tyvärr har givits möjligheten att använda bussfil/bushållsplats. Är helt hopplöst på många ställen i stan, gör en annan rutt för bussen
- Cyklister, trängsel, felparkerade bilar trafikljus
- Galna cyklister och folk som går rakt ut i gatan
- Köerna mellan Polhemsgatan och S:t:Eriksgatan

Efter

- Bilar ska till höger och vänster
- Cyklister cyklar i bredd.
- Cyklister följer sällan trafikregler.
- Cyklister mitt på vägen eller att de kör om varandra i sista stund.
- Cyklister och parkerade bilar.
- Cyklister som åker i mitten av körbanan.
- Felparkerade bilar
- Felparkerade bilar, cyklister.
- Finns parkeringsplatser "insprängda" i den gemensamma buss/cykelfilen. Detta innebär att man måste ut i bilfil och likadant för cyklarna = väjningar och invänta luckor.
- Folk kör som idioter och det finns ingen polis.
- Ibland måste man ta hänsyn till både cyklister och bilister
- Mycket trafik och många cyklister. Parkerade bilar och lastbilar.
- när det är cyklister i bussfilen
- ofta cyklister och budbilar
- Parkerade bilar, cyklister, övergångsställen
- Vinglande cyklister och lastbilar i det smala körfältet.
- Vårdslösa cyklister

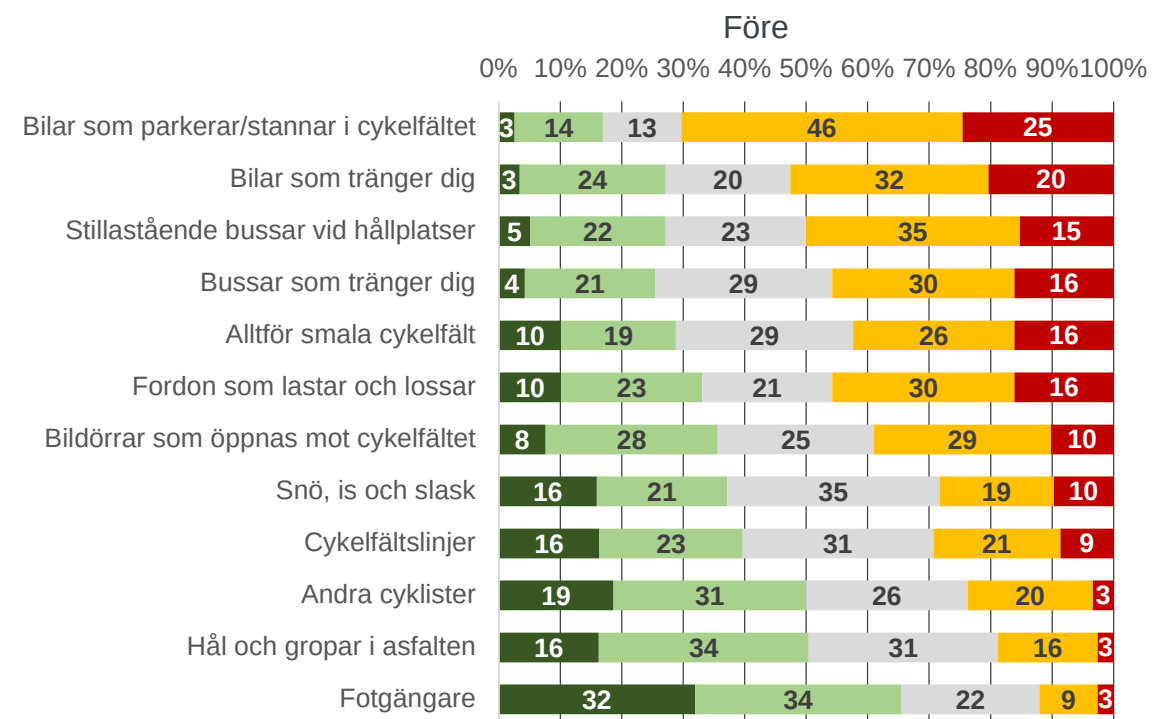


Störst problem för cyklister idag

När Du cyklar i cykelfältet/det gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan, upplever du problem med följande eller inte?*

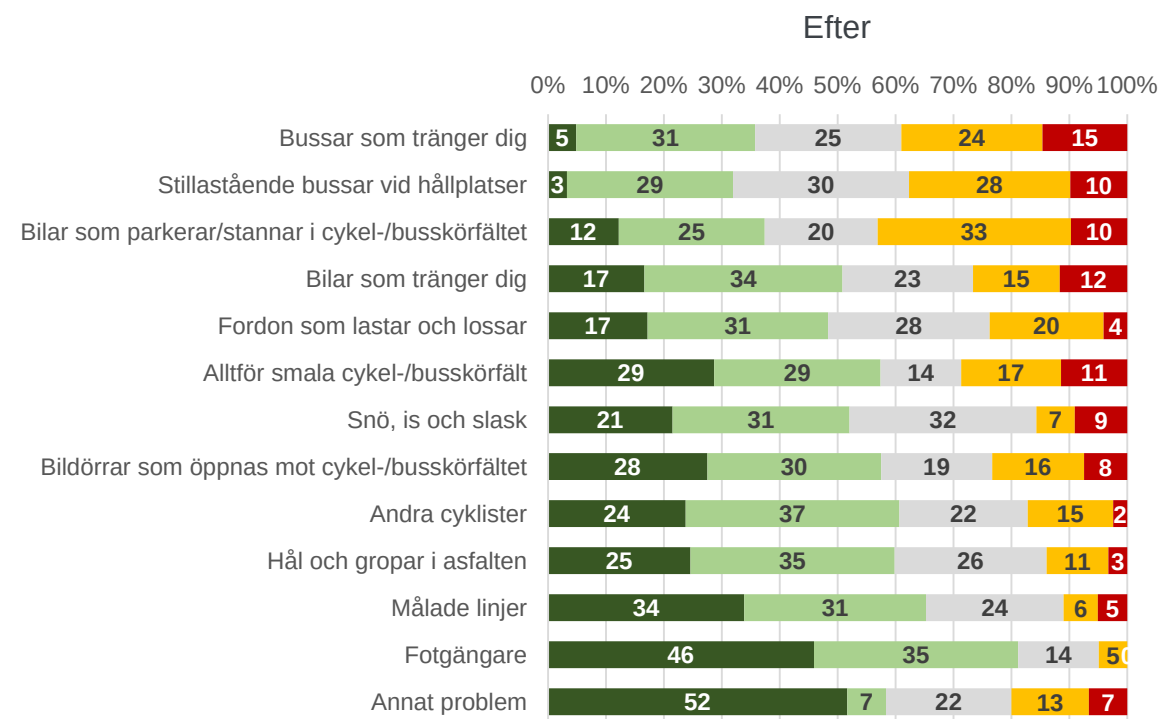
Innan omläggningen var bilar som parkerat eller av annan orsak stannat i cykelfälten det som flest cyklister såg som ett problem följt av bilar som tränger cyklister

Dessa problem finns fortfarande efter förändringen, men nämns av färre. Rent generellt är det färre vid eftermätningen som kryssar för alternativen ganska stort, eller mycket stort problem.



■ Mycket litet/inget problem ■ Ganska litet problem ■ Varken litet eller stort problem
■ Ganska stort problem ■ Mycket stort problem

* Olika formulering i före- respektive eftermätning.



■ Mycket litet/inget problem ■ Ganska litet problem ■ Varken litet eller stort problem
■ Ganska stort problem ■ Mycket stort problem

Störst problem för bussförare idag

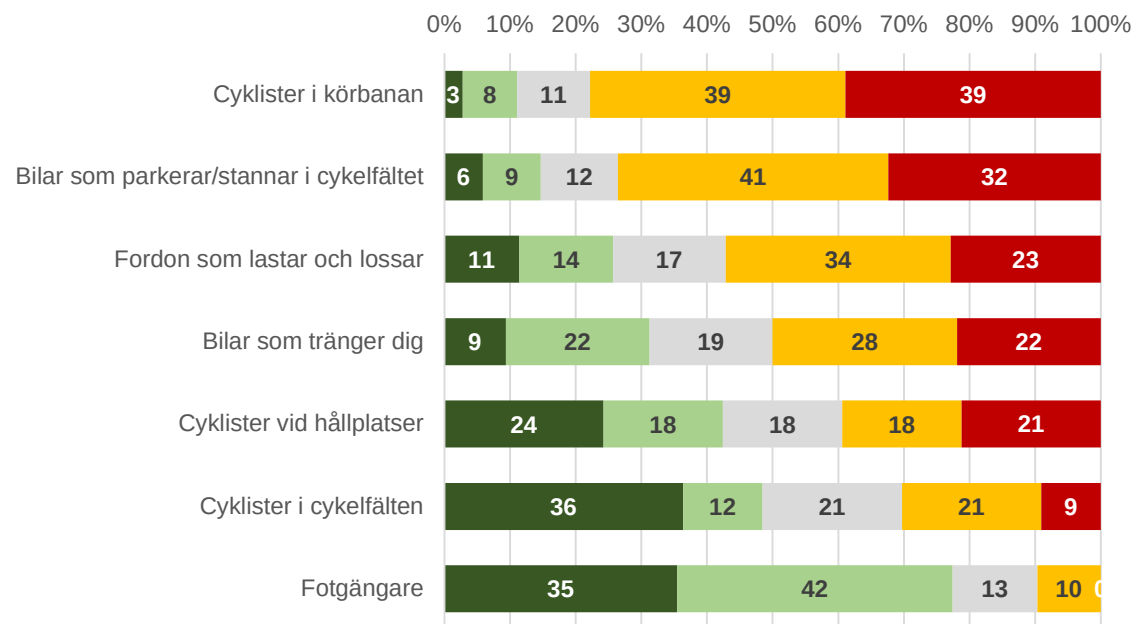


När Du kör buss på Fleminggatan/det gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan, upplever du problem med följande eller inte?*

Förarnas svar speglar tydligt att cyklister i körbanan är det största problemet för dem på Fleminggatan. Så är det både före och efter omläggningen.

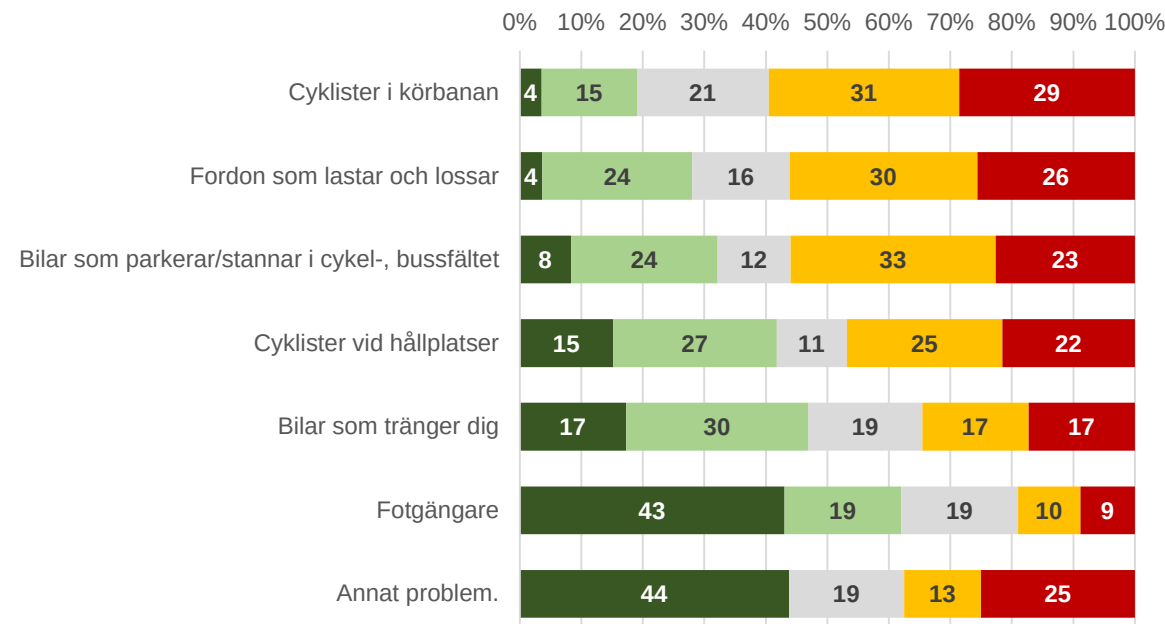
Bilar som parkerar/stannar i cykel-/busskörfältet och fordon som lastar och lossar upplevs fortfarande vara ett vara ett problem på sträckan.

Före



■ Mycket litet/inget problem ■ Ganska litet problem ■ Varken litet eller stort problem
■ Ganska stort problem ■ Mycket stort problem

Efter



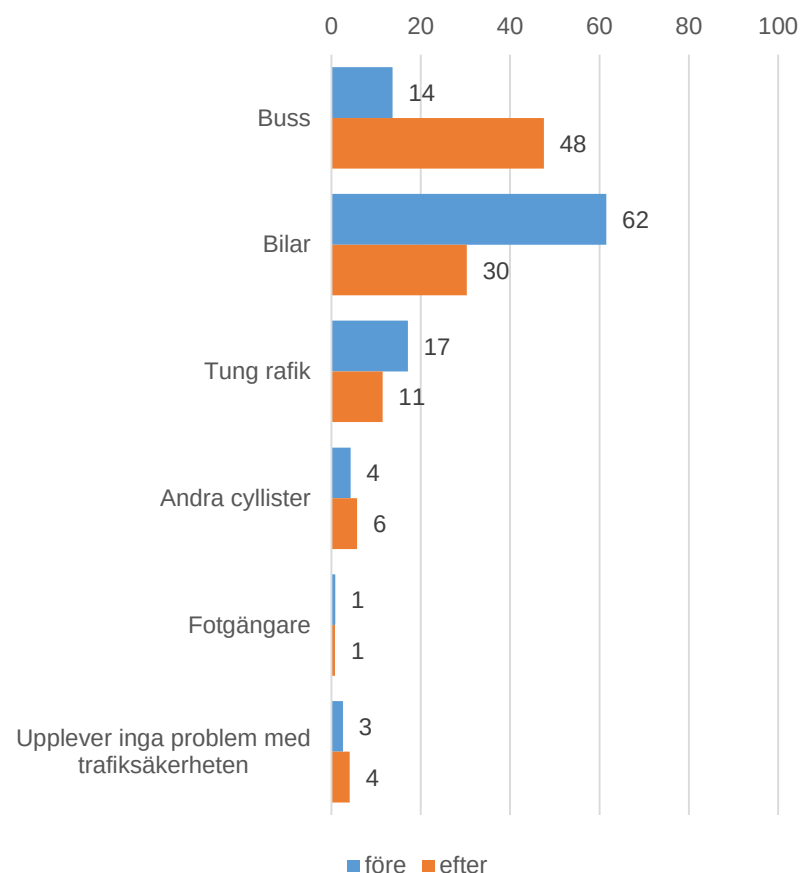
■ Mycket litet/inget problem ■ Ganska litet problem ■ Varken litet eller stort problem
■ Ganska stort problem ■ Mycket stort problem

* Olika formulering i före- respektive eftermätning.

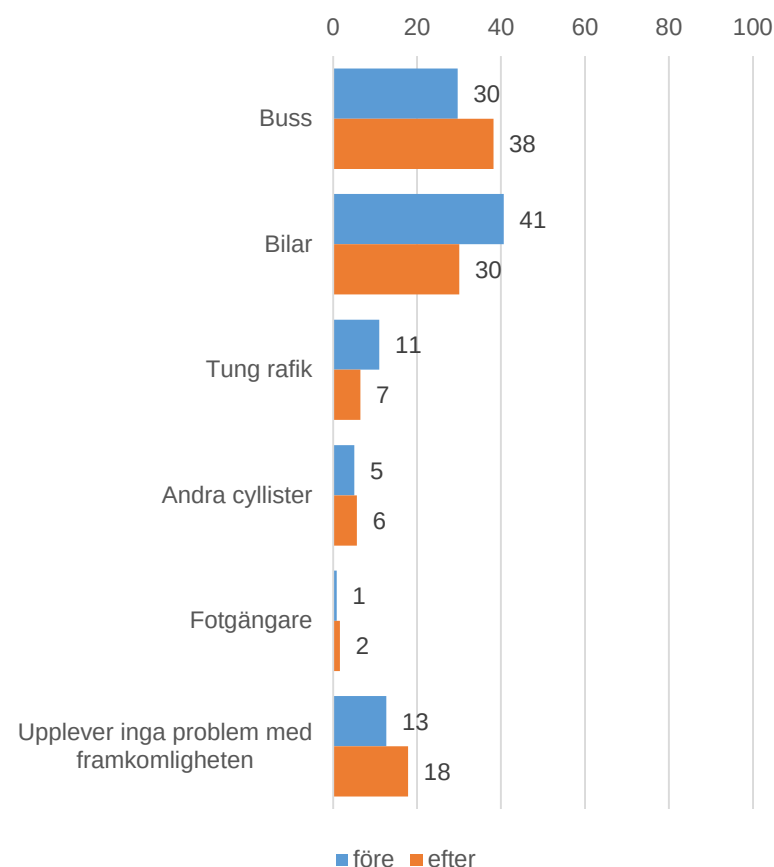
Störst problem för cyklister



När du cyklar i cykelfältet/det gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan, vilket trafikslag upplever du vara störst problem för trafiksäkerheten? (%)*



När du cyklar i cykelfältet/det gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan, vilket trafikslag upplever du vara störst problem för framkomligheten? (%)*



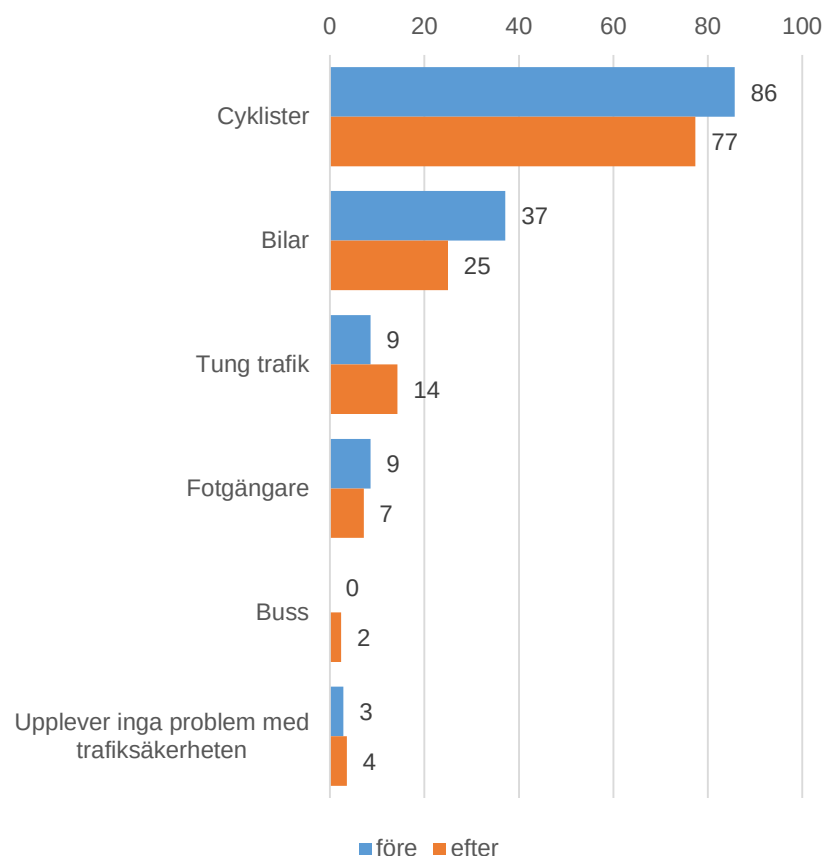
I det tidigare cykelkörfältet var bilar det trafikslag som cyklisterna såg som det största problemet – främst för trafiksäkerhet, men även som hinder för framkomlighet.

I det gemensamma cykel- och busskörfältet är det naturligt att buss blir det relativt sett största problemet. Därmed inte sagt att bussar är ett större problem idag än innan försöket. Tre av tio anser fortfarande att bilar utgör störst problem för både framkomlighet och säkerhet.

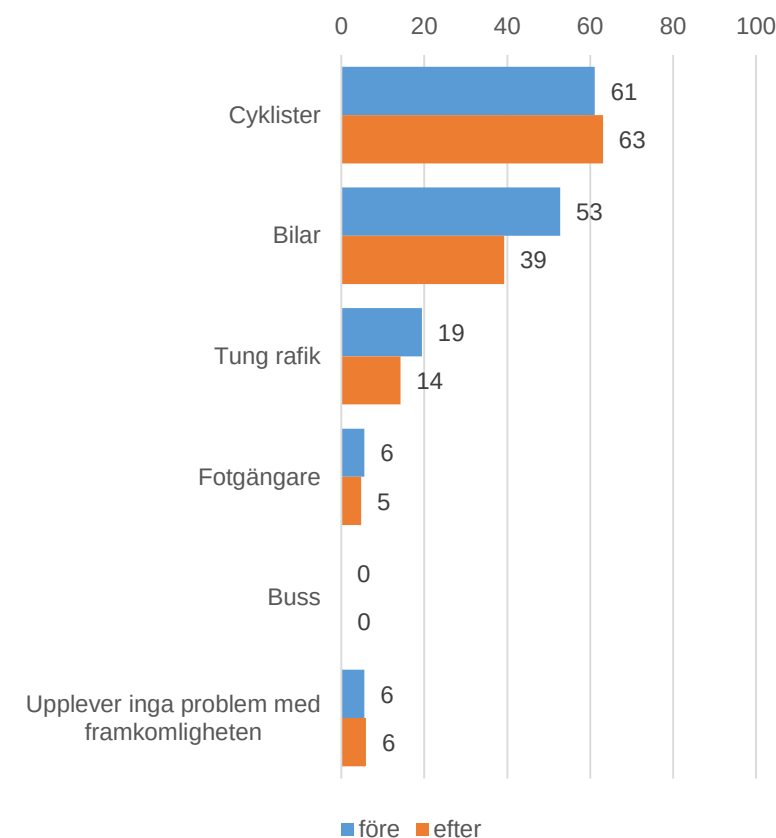
* Olika formulering i före- respektive eftermätning.

Störst problem för bussförare

När du kör buss på Fleminggatan/det gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan, vilket trafikslag upplever du vara störst problem för trafiksäkerheten? (%)*



När du kör buss på Fleminggatan/det gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan, vilket trafikslag upplever du vara störst problem för framkomligheten? (%)*



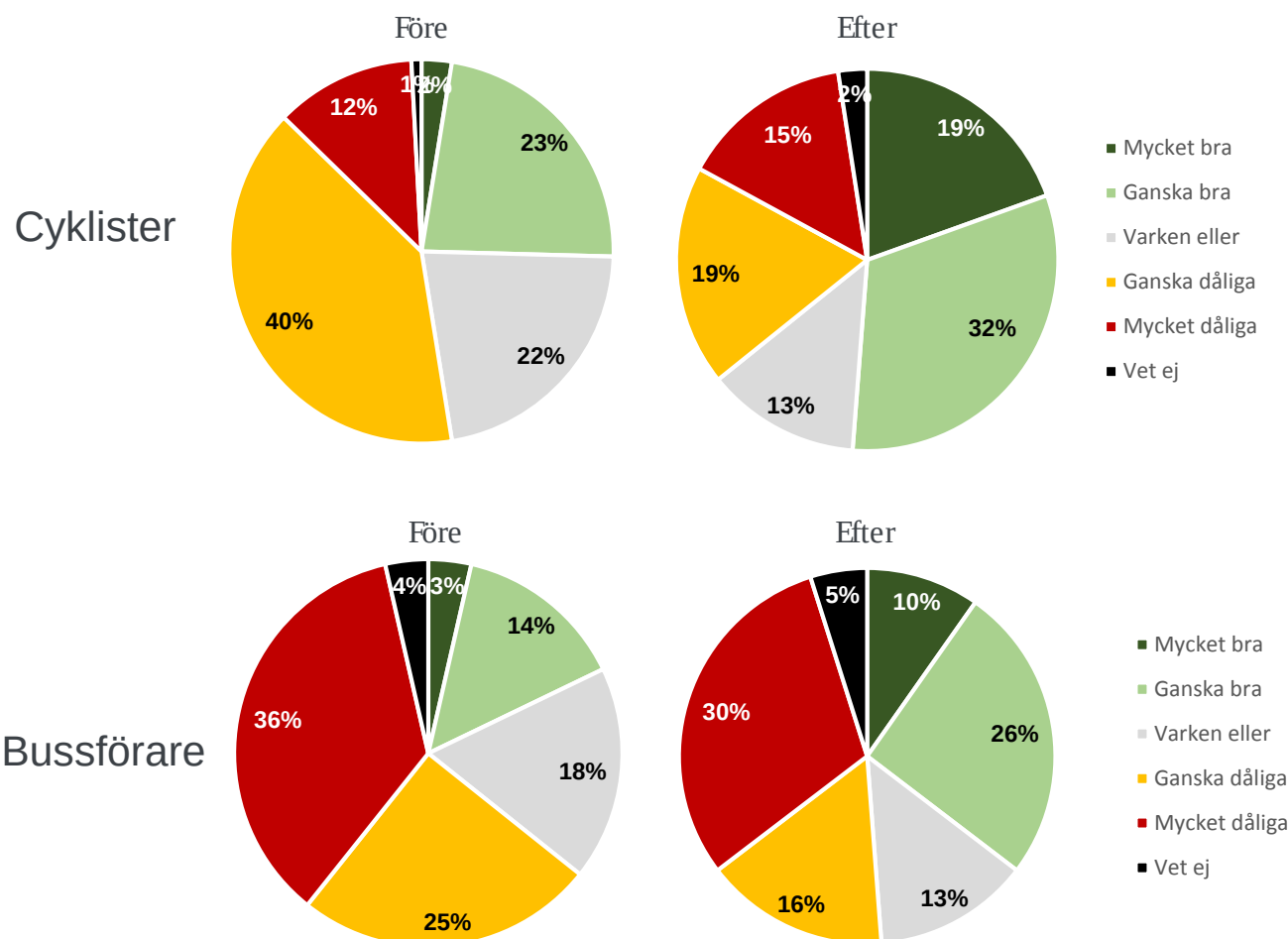
För bussförarna är cyklister det trafikslag som framhålls som mest problematiskt för trafiksäkerhet och framkomlighet. Den bilden har inte förändrats mellan före- och eftermätningen.

Många svarande har kryssat för fler än ett alternativ, vilket innebär att procentandelen för alla svarsalternativ summerar sig till mer än 100 %.

* Olika formulering i före- respektive eftermätning.

Helhetsbedömning

Vad anser du på det hela taget om utformningen av cykelfälten/de gemensamma cykel- och busskörfältet på Fleminggatan?*



Cyklisternas syn på utformningen av cykelfältet respektive det gemensamma cykel- och busskörfältet har gått från övervägande negativt till övervägande positivt. Drygt varannan cyklist menar idag att det gemensamma körfältet är ganska bra eller mycket bra.

Bussförarna är fortfarande övervägande negativa, även om svarsmönstret även för dem har förskjutits i positiv riktning.

* Olika formulering i före- respektive eftermätning.

Särskilt bra med cykelfälten/cykel och busskörfälten enligt cyklister



Före

- Att det finns över huvud taget
- Ganska breda
- Hyfsat bra markerade
- Tydligt markerade cykelbanor, relativt bra framkomlighet
- Att själva gatan är rak
- Jag tror att cykelfältet har blivit större, markeringar är ganska tydliga, asfalten är i bra skick.
- Tydliga linjer/fält
- Är det inte tung trafik, går det bra och snabbt att cykla.
- Ganska tydliga cykelfält.
- Egna körfält för cyklar
- Raksträckor med bra sikt mot annan trafik
- Det är en enkel, rak gata, där alla (tror jag) korsningar kontrolleras av ljussignaler, vilket gör att man sällan behöver oroa sig för om svängande bilar ser/respekterar en. Just nu tror jag att cykelbanorna är rätt dåligt markerade, känns som att de håller på att målas om, men det går ändå rätt bra att ta sig fram, när jag cyklar där iaf.

Efter

- Att blanda buss och cykel. Att bilkörfält har minimerats.
- Att cyklister får mer plats.
- Att det finns mkt plats, man känner sig inte trängd längre när man cyklar där
- Att det syns tydligt var man kan cykla!
- Att det är så brett och att det bara är för bussar o cyklar
- Bra framkomlighet och säkert om det inte vore för bilister som bryter mot reglerna i rusningstider!
- Distans till tung trafik!
- Framkomligheten och möjligheten att hålla sin egen hastighet är tämligen bra.
- Gott om plats och god framkomlighet. Behöver inte vara rädd för bilar.
- Klar förbättring! Tillräckligt bredd för både buss och cykel. När bussarna kör om lämnar de oftast tillräckligt avstånd i sidled.
- Man slipper trängas med bilarna men som sagt bussarna är en fara när de kör om
- När det är få bussar finns det gott om plats för mig som cyklist
- separeringen av cyklister och övrig trafik man kan nog förbättra säkerheten
- Större cykelfält :)
- Säkerheten.

Särskilt dåligt med cykelfälten/cykel och busskörfälten enligt cyklister



Före

- Att behöva samåka med bilar vissa avsnitt
- Parkerade bilar innanför cykelbanan.
- Cykelbana mitt i vägen , ofta bredvid parkerade bilar, mycket farligt
- Trångt och bland bilarna
- Att det är en cykelbana på bilvägen och att buss måste cykla in/över i cykelbanan när de ska köra in mot en busshållplats.
- Osäkerheten med bilförare som inte ser sig för
- Som cyklist är du utsatt av bilar mm från både vänster o höger
- Helt enkelt livsfarligt.
- Att de ligger mitt i vägen
- Som cyklist är du utsatt av bilar mm från både vänster o höger
- Det saknas cykelfält Polhemsgatan till Fleminggatan västlig riktning
- Bilarna tar dålig hänsyn till oss cyklister, separat bil och cykelbana hade bättre separerat oss åt
- Ligger nära trafiken
- Trångt, framkomligheten
- Bilar som kör ut i cykelbanan när de ska svänga.
- Cykelbanan är allt för anonym den är inte så väl markerad som den borde vara. Om det bara är en rak sträcka med inga av- och påfarter så duger den men just vid korsningar är markeringen undermålig.

Efter

- Alltför smalt. Dålig "vingelmån".
- Att blanda cyklister med stora bussar och tvingas ut i bilkörfältet
- att det inte finns cykelbanor.
- Borde finnas en separat cykelbana
- Bussarna måste fram i rätt tid därav blir det stökigt.
- Busschaufförernas inställning till cyklister.
- Jag cyklar inte lika fort som bussen åker, därmed känner jag mig ofta i vägen när bussen vill köra om.
- Jag känner mig inte trygg eftersom bussarna tar väldigt lite hänsyn till cyklisterna
- Kombinationen med bussarnas sätt att nonchalera oss cyklister och cykelbanans markeringar
- Känns inte säker att cykla i bussfilen. Ifall man inte cyklat där innan så vet man heller inte att man får cykla där
- Med ett så brett körfält borde det gå att dela så att cyklister har ett eget fält och bussarna har ett.
- otäckt att cykla den sträckan, med svängande högerbilar, andra cyklister o bussarna o taxi
- Störst går först
- Vissa bussförare ogillar cyklister. Och vissa cyklister kan inte trafikreglerna... Det blir trångt!!

Särskilt bra med cykelfälten/cykel och busskörfälten enligt förarna



Före

- Att det gjorts cykelfält
- Att det är cykelbana
- Bredden
- Cyklisterna vet nu att dom får cykla i bussfilen, och kommer naturligtvis att cykla mitt i filen, eftersom dom får det.
- De tider när cyklisterna inte är där
- De är breddare bussfält där vi samsas med cyklister är i alla fall bättre än de separerade cykelfältet i körbanan
- Det kan inte bli sämre
- Fleminggatan känns rätt bred
- Fråga de som har gjort det
- Om man ska ha cykelfält på vanlig gata ska de vara mycket breddare
- Perfekt när parkerade bilar har försvunnit
- Ta bort dom

Efter

- Att åtminstone bussen har egen fil.
- Bra att parkerade bilar försvann.
- Bra, att den är avsedd för cykel/buss
- Bredd räcker till
- Bredden på körfältet
- Det gemensamma fältet är brett i förhållande till de andra fälten
- Framkomlighet
- Mer plats åt oss
- Mer poliser, mer kontroll
- Mer utrymme, men cyklisterna för i mitten av körfältet, vilket är dåligt
- När cyklister kollar sig till höger så går det bra att köra förbi med försiktighet
- Om cyklisterna inte pratade i mobilen
- P-platserna borttagna
- Stort spelutrymme
- Separerade körfält
- Vi har fått ett större körfält
- Vill ha staket mellan bussarna och cyklisterna.
- Vägen är lite bredare

Särskilt dåligt med cykelfälten/cykel och busskörfälten enligt förarna



Före

- Att cyklar får köra i bussfilen
- Att cykelbanan leds in på hållplatserna, att cykelbanan tagits bort i riktning Stora Essingen
- Att cykelsymbolen är markerad i mitten av körfältet
- Att man överhuvudtaget har cyklister i bussfältet, då försvinner ju vår möjlighet att komma fram i tid. Det finns inget samspel från cyklisternas sida
- Att vi måste samsas med cyklisterna speciellt på väg in och ut från hållplatserna
- att cyklisterna får cykla genom hållplatserna
- Cykelbanorna ute på körbanan (infällda) är farligt. Cyklisterna överskattar hur väl de är skyddade och syns
- Cykelfält går in på hållplats
- Cyklisterna cyklar ofta i mitten av körfältet
- Cyklister ser det kombinerande buss/cykelkörfälten om cykelbana. De kör i bredd och på vänster sida om körfältet
- Det finns inga cykelfält mot Fridhemsplan
- Dom brukar parkera i bussfilen polhem-st:erik
- Felparkerade bilar, tunga lastbilar samt cyklar
- För nära bussarna
- Gatan leds in på hållplatserna

Efter

- Att cyklister inte följer trafikregler, de kör för det mesta långsammare än övrig trafik.
- Att cyklisterna ofta använder hela körfältet som cykelbana.
- Att det är utan staket mellan oss.
- Cyklister cyklar hejvilt.
- Cyklister ligger mitt i körfältet.
- Cyklister och bussar är en dålig kombination.
- Cyklister ska inte vara på vägen alls. Borde ha en egen inhägnad cykelbana.
- Cyklister har inga trafikregler alls och vissa cyklar väldigt långsamt
- Cyklister ska ha egna körbanor
- Cyklister som ligger i mitten och blockerar
- Cyklister tar inte hänsyn till oss busschaufförer
- Cyklisterna stör trafikrytmen och tungtrafik gör att man måste köra ut i vanlig trafikfil
- Många som cyklar är för långt ut från trottoarkanten.
- Osäkerhet vid omkörning, mobilpratande
- Poliser (finns ingen)
- P-platser finns kvar = skär ut i trottoaren så de inte är i vägen i filen. Mycket lite gångtrafikanter finns.
- Stor risk för olycka
- Separata körfält för buss och cykel, kan bli farligt att ha massa cyklister på tungt trafikerade gator.

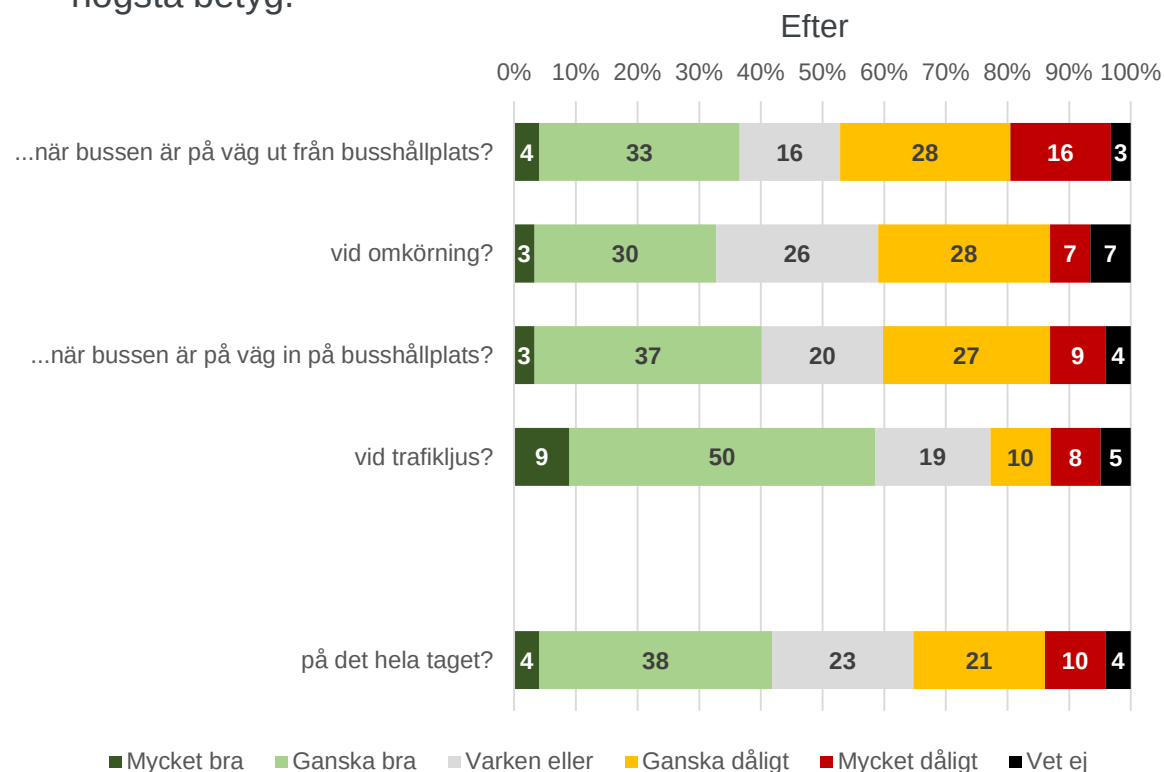
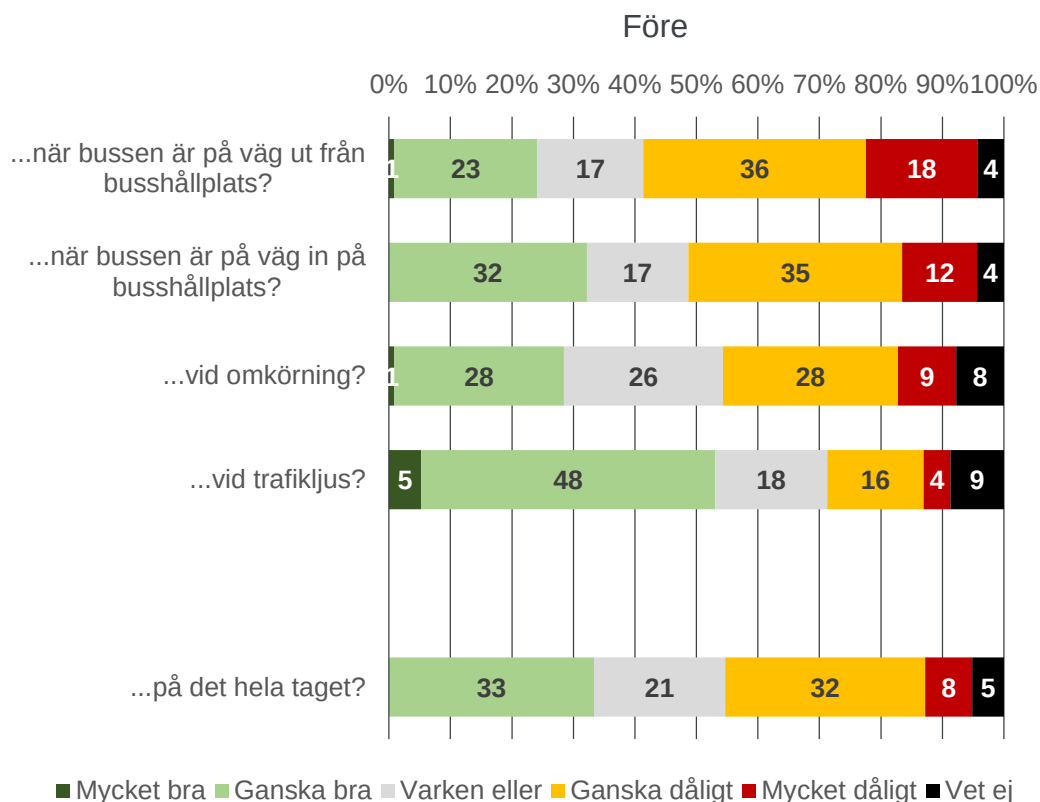


Cyklisters syn på samspel mellan cyklister och bussförare

Hur fungerar samspelet idag mellan cyklist och bussförare på Fleminggatan...

Det råder delade meningar bland de svarande cyklisterna om hur väl samspelet mellan cyklister och bussförare fungerar. I den meningen har inget ändrats mellan före- och eftermätningen. Problem uppstår i samband med att bussen är

på väg in till, eller ut, från busshållplatserna, men även vid omkörning. Samspelet har inte på något betydande sätt förbättrats i cyklisternas ögon. Det är ungefär lika många som anser att det fungerar bra som att det fungerar dåligt och det är få som ger högsta betyg.



Cyklisters kommentarer kring samspelet mellan cykel och buss



Före

- Tror inte bussföraren förstår så stor, lång och farligt fordon hen framför. "Med den starkes rätt..."
- Det verkar som att busschaufförerna skiter i oskyddade trafikanter. För dem gäller att hålla sina tider känns det som.
- Det är aldrig optimalt att behöva cykla i närheten av/runt bussar
- Bussar och cyklister ska inte behöva dela. Det blir inte säkert i trafiken.
- Det är illa när cykelfältet plötsligt tar slut utan förvarning
- Har vid flera tillfällen blivit omkörd av bussen som sedan stoppar upp och täpper igen all möjlighet att komma fram pga annan trafik.
- Bussarna verkar ha bra koll, men att köra om buss på hållplats som eventuellt kan tänkas ha svårt att se en är inte kul. Bussar som lämnar hållplats är ett problem, bussar som ska till hållplats verka alltid ha koll på en. Jag tror varken cyklister eller bussar vill samsas om samma yta.
- Bussförare generellt mer uppmärksamma och försiktiga i trafiken än bilister. De framstår inte som lika stressade i rusningstrafiken heller.
- Varierar väldigt mkt från chaufför till chaufför... Vissa kör nästan in i en medan andra visar extrem hänsyn.
- "Funkar bra med SL-bussar. De visar hänsyn, stressar sällan och man ger gärna tillbaks:
- T ex strax före hållplats kör man om på höger sida och svänger sen ut fullt till vänster för att släppa in bussen mot hållplatsen.

Efter

- Busschaufförer är oftast så coola och har tålamod och uppsikt över var cyklister befinner sig. Har aldrig blivit negativt bemött av busschaufförer när jag cyklat. En eloge till dem! Verkliga trafikproffs.
- Busschaufförer är tidspressade och måste hålla tidtabellen.
- Busschaufförerna har ingen respekt för några andra trafikanter, överhuvudtaget.
- Cyklister stannar ALDRIG vid trafikljusen och betar sig på ett sätt som är oförutsägbart. Bussarna är aldrig ett märkbart problem, endast andra cyklister
- Det fungerar mycket bättre med det nya breda körfältet men ibland är det svårt med bussar som ska ut från hållplatsen.
- Det här "testet" av att ha en bred gemensam buss- och cykelfil är hittills det bästa sättet för cyklister, tycker jag.
- Det är läskigt när bussar kör om
- Har hittills inte haft så stora problem med bussar men man känner sig ofta otrygg när man kör om dem vid hållplats och när man har dem omkring sig.
- Jag tycker det är upp till cyklisterna att anpassa sig efter bussen och inte tvärtom.
- Många förare nonchalerar cyklister å det kan få förödande konsekvenser.
- Om det vore mindre biltrafik skulle alla andra få det bättre i trafiken
- SL:s förare är oftast väldigt omdömesgilla, funkar oftast bra!
- som jag har redan satt, den ignoreras oss helt enkel. Inte respekteras , kanske några undantagen.

Förarnas syn på samspel mellan cyklister och bussförare

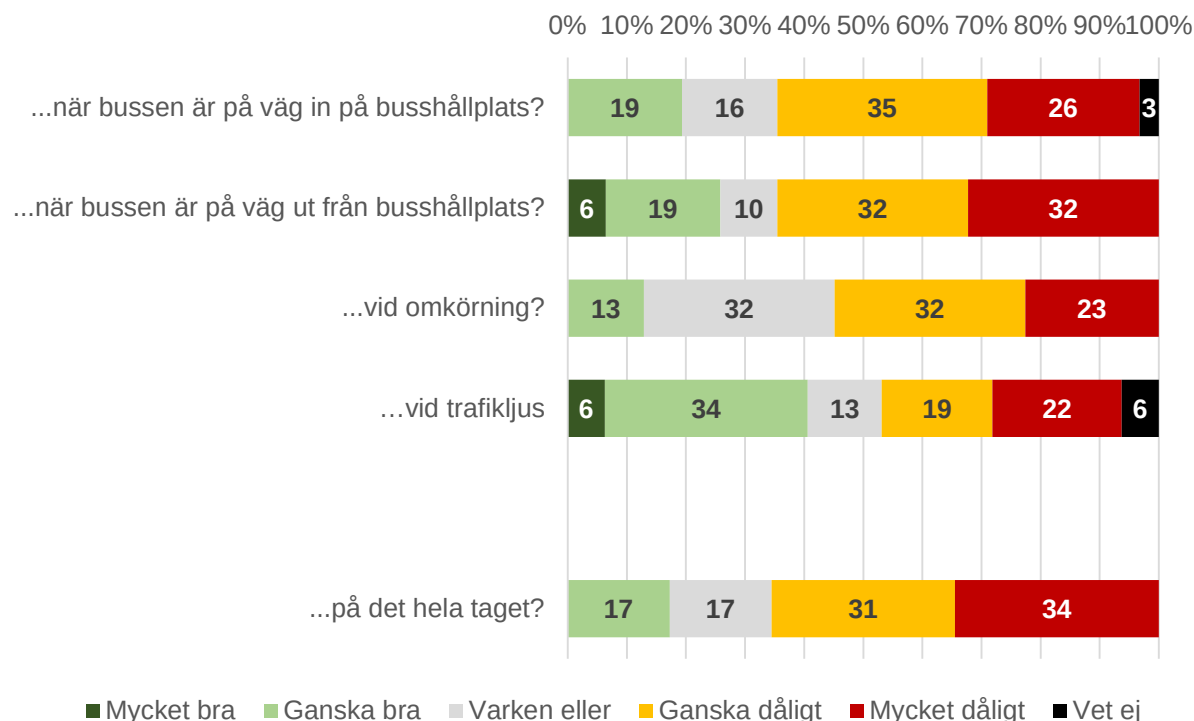


Hur fungerar samspelet idag mellan cyklist och bussförare på Fleminggatan...

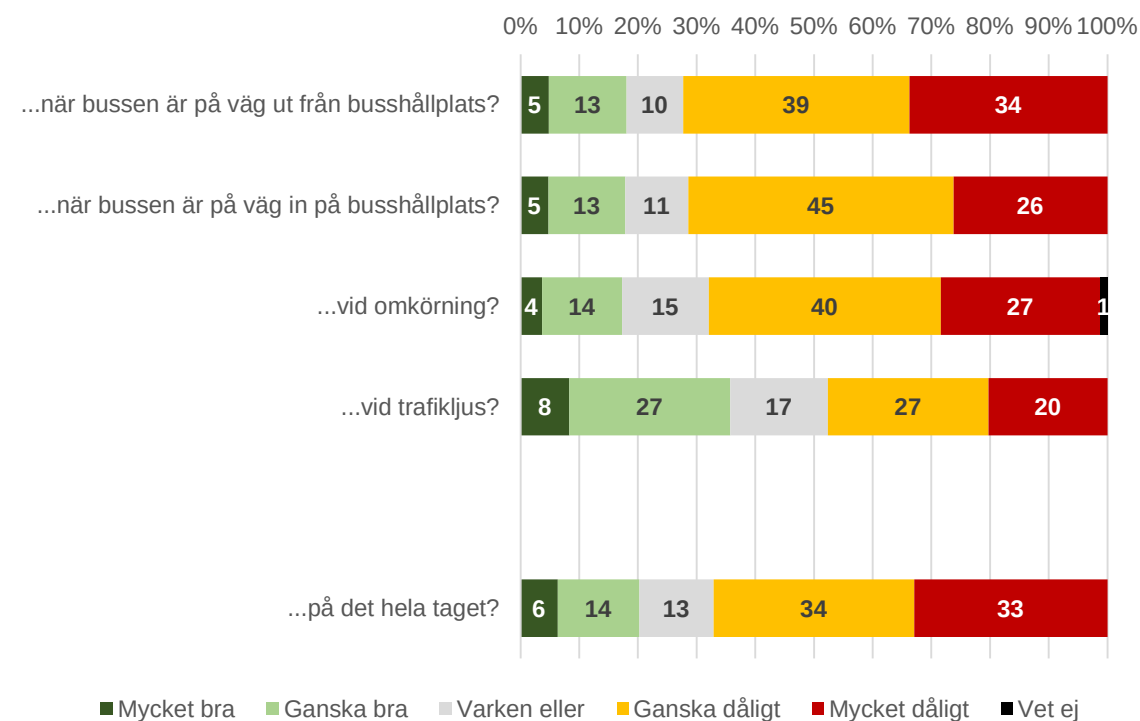
Förarna av buss 1 är påtagligt kritiska till hur samspelet mellan cyklister och bussförare fungerar. De är överens med cyklisterna om att problemen är störst vid hållplatser och i samband med omkörning och mindre vid trafikljus.

Förarna är snarast mer kritiska i sina svar när de bedömer det gemensamma körfältet än innan omläggningen.

Före



Efter



Förarnas kommentarer kring samspelet mellan cykel och buss



Före

- Blanda inte buss och cykelbana, farligt
- Cyklar i bredd framför bussen. Bilar som kör om bussen i hög fart för att köra in på Inedalsvägen
- Cyklister följer inte reglerna
- Cyklister försöker cykla före bussen, och ibland cyklar de snett framför
- Cyklister kör tyvärr ofta mot rött
- Cyklisterna samspekar dåligt med övriga trafikanter. Struntar i trafikregler och missbedömer faror
- Fick fingret av en cyklist förra veckan då jag skulle svänga in till en hållplats. Satte upp blinkers väldigt tidigt för att göra cyklisten uppmärksam
- Måste ofta krypköra intill hållplatserna pga cyklisterna. De ska fram mellan fordonen innan och efter korsning, hur trångt det än är- Rädd för att cyklisterna ska komma yll skada, spec vid sväng
- om man kan fixa bussfil mot frihamnen så skulle det underlätta mycket för framkomligheten

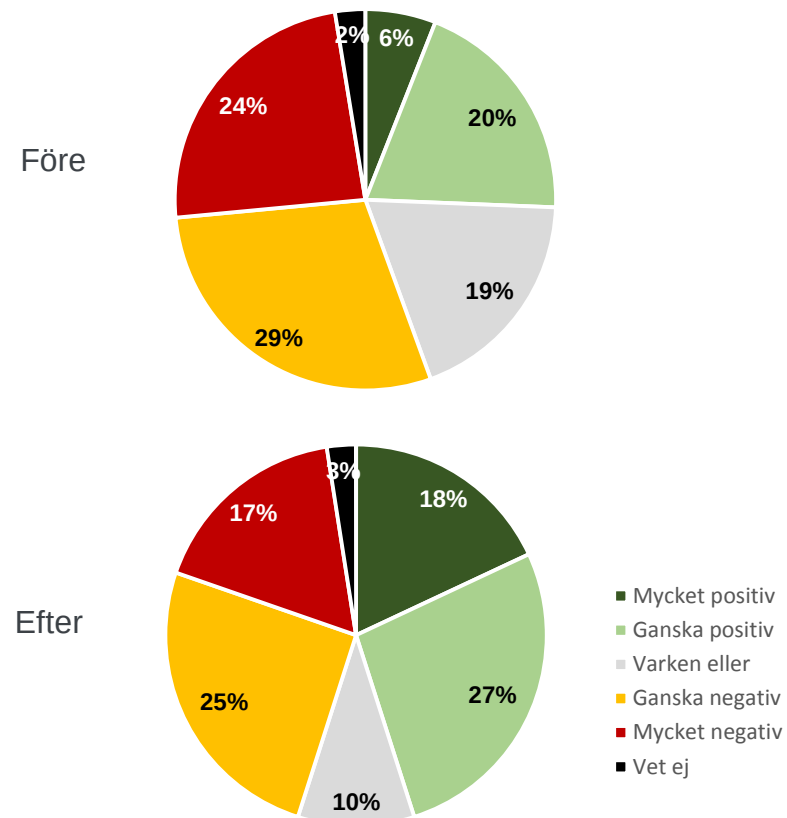
Efter

- Cyklister är en stor fara för trafiksäkerheten.
- Cyklisterna har ingen uppsikt och kör om varandra oavsett lämpligt tillfälle.
- Cyklisterna är oskyddade, men de upplever sig extra trygga i det gemensamma fältet, vilket gör att de ofta kör mot rött och utsätter sig för fara.
- Cyklisternas nonchalans vad gäller trafikregler och uppsikt.
- cyklister förstår inte att bussen ska ha företräde
- cyklister ska före bussen och bromsar dess framfart till varje pris
- det finns inga regler för cyklister
- dålig lösning
- Fin körning, bra hastighet. Inga hinder. Fler bussar kör på gatan
- man har bättre förståelse för varandra är man delar banor
- måla cykellogo på höger i körfältet
- Ögonkontakt

Cyklisters inställning till att dela körfält med buss



Är du positiv eller negativ till att på detta sätt dela körfält med bussar?



I enkäten till föremätningen introducerades kortfattat den kommande omläggningen. Cyklisterna fick sedan ta ställning till om de var positiva eller negativa till att på detta sätt dela körfält med bussar. Då var det tydligt att fler var negativa än positiva.

I eftermätningen – när cyklisterna i praktiken fått prova på hur det fungerar – har andelen positiva ökat. Nu är lika många positiva som negativa.

De fördelar som cyklisterna lyfter fram i eftermätningen rör både framkomlighet och säkerhet. Många uppskattar att körfältet är så pass brett och att cyklisterna har kommit längre bort från biltrafiken.

De synpunkter som helt dominerar på den negativa sidan har med säkerhet att göra. En hel del konkretiserar sina svar med detaljer kring samspelet mellan cykel och buss, bussens storlek, olika hastigheter, hänsyn etc.

Ingress vid föremätningen: I dag finns inget busskörfält på aktuell sträcka på Fleminggatan. På försök ska under hösten ett fyra och en halv meter brett busskörfält anläggas mellan Scheelegatan och Inedalsgatan. För att bereda plats kommer parkeringsplatser längs med gatan att tas bort. Även cykelfälten på sträckan kommer att tas bort. På det nya körfältet är det meningen att bussar och cyklar ska samsas.

Fördelar med att på detta sätt dela körfält med buss



Före

- Bussen kommer fram säkert ett par sekunder snabbare, om ingen cyklist är i vägen
- Man slipper köra mellan bilar o parkerade bilar o slippa oron att dörrar öppnas i någon ska helt plötsligt ut ur sin parkeringsficka
- Mer plats där bilar inte befinner sig.
- Slippa vara långt ute bland bilarna mitt i gatan
- Bussförarna är ofta vettiga, samspelar och kör lagom fort, till skillnad från bilister som trängs och ofta kör för fort.
- Mindre trafik precis i närheten av mig som cyklist.
- Verkar ok men hoppas att det markeras upp körbana i busskuren så att chaufförerna förstår att cyklister också får vistas där.
- Att bussen får ett ensamt körfält. Buss nr 1 kan sällan följa tidtabellen pga kraftig trafik på Fleminggatan.
- Bättre avgränsning för cyklister, kommer bort från bilarna
- Slipper bilar som parkerar med varningsblinkers i cykelfältet
- Bra att kollektivtrafiken kommer fram.
- Inga parkerade bilar som är i vägen (förhoppningsvis)
- Ett inte lika trafikerat fält som mitt i vägen
- Om det på sikt leder till bättre bussfält så är det väl värt att offra cykelbanan ett tag. Men då ska det verkligen leda till något bättre sedan!
- Bättre framkomlighet för cyklisterna när bussen inte är i närheten
- Bredare "cykelbana", lättare att köra om osv.

Efter

- Antar att det är en billig lösning för staden.
- Att bilar inte är ett problem
- Att det är brett så lätt att cykla om andra cyklister
- Bredare körfält vilket underlättar när det är mycket cyklister
- Bredden
- Buss och cykel borde premieras eftersom att de är miljövänliga.
- Bättre än att behöva vara ute bland bilarna
- Då bussförare är respektfulla i trafiken så ser jag inget bekymmer med det.
- Endast för Stockholms stad som slipper göra en särskild cykelfil.
- Färre fordon att trängas med
- Gott om plats när inga bussar kör
- Känns som om bussarna är ett skydd för cyklisterna emellanåt.
- Känns säkrare med gott om plats för oss båda.
- Lättare att köra om andra cyklister
- Man blir inte inklämd mellan bussar och bilar som tidigare. Man får mycket utrymme när bussarna inte är i filen.
- Mer plats för cyklister. Framkomligheten blir bättre för cyklisterna och kollektivtrafiken.
- Om övriga trafikanter håller sig i sitt körfält funkar det mycket bra. Upplevs som tryggare än tidigare lösning.
- Slipper åka i bilkörfält

Nackdelar med att på detta sätt dela körfält med buss



Före

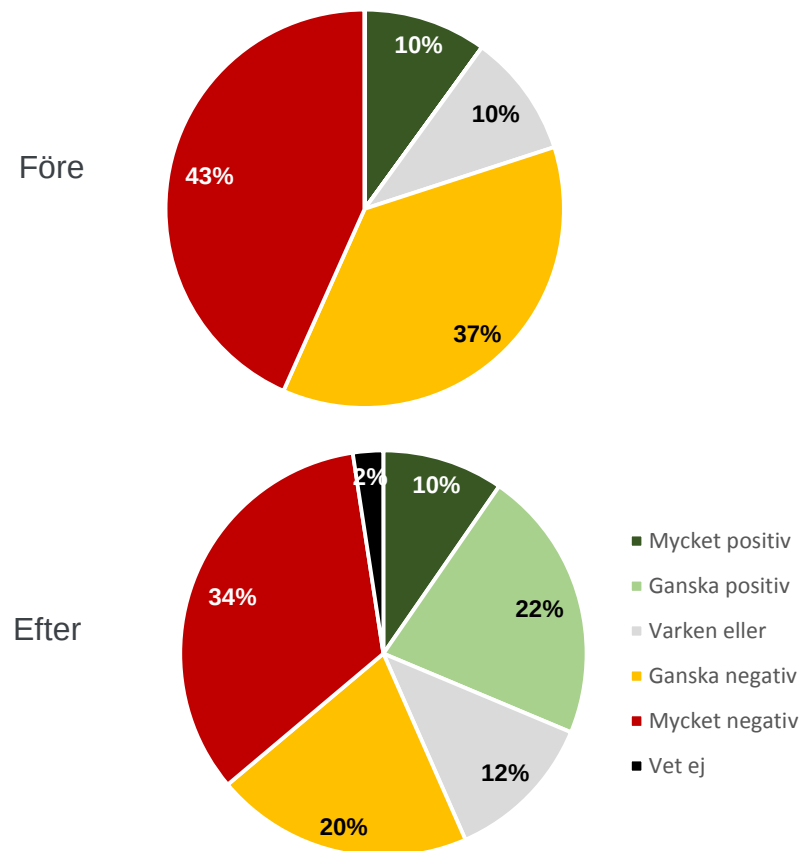
- Bättre än det var förut men man skulle kunna göra en "cykelbana" i höger del av vägen som är upphöjt
- Omkörning är obehagligt, både när bussen kör om mig som cyklist och när jag ska köra om och ut i bilarnas körfält vid hållplatser.
- Cyklisten svår att se förbusschauffören
- Att behöva samsas med. Skulle mycket hellre se separat skyddad cykelbana som i exempelbild B i tidigare fråga
- Otryggt
- Oklart kring vem som har företräde.
- Risk att bussarna kör väldigt fort och man som cyklist blir trängd av dem.
- Nackdelarna är att vissa ändå kommer att snabbparkera sin bil där, vilket medföra för cyklist som då måste väja ut i bussfältet..
- Alla andra gator som har den lösningen är problematiska
- Kräver möjligen samförstånd mellan busschaufförer och cyklist. Vid tät trafik med bussar är sikten ofta dålig för cyklist.
- En cyklist är liten jämfört med en buss, svårt för buss att se cyklisten
- Med pressade tidtabeller börjar även bussförare att köra mer aggressivt vilket leder till högre osäkerhet för cyklist.
- Att man är i vägen för bussarna som måste komma fram. Man blir jagad av bussarna.
- "Störst går först" det är bara att maka sig undan när bussen kommer!

Efter

- Aggressiva bussförare
- Att ibland kan det vara ett problem med bussar framför en, men det brukar aldrig vara ett problem att köra om vid hållplatser
- Att ingen respekterar detta. Jag menar bilisterna.
- Blanda stora tunga fordon med utsatta cyklist
- Bussar (tung trafik) som kör om i samma fält utan avgränsande markering
- Bussar är stora och hårda + ibland bussförare som ej verkar gilla cyklist
- Bussarna prejas
- Bussarna samsas inte med cyklisterna på samma sätt som cyklist blir tvungna att samsas med bussarna
- Bussarna ser det som sitt körfält, de håller i detta fält hög hastighet, om det smäller med en buss så är konsekvensen troligen högre än om det smäller med en bil.
- Busschaufförerna måste bli bättre på att titta efter innan de kör ut från busshållplatserna.
- Farligt när man hamnar i bussens döda vinkel, risk för kross/mos skador
- Händer en olycka mellan buss och cykel blir konsekvenserna riktigt stora. Helst har cyklist ett eget körfält.
- Lite osäkert när en del bilar kör eller parkerar.
- Lite trångt när bussen kör förbi, men inga större problem.
- Om bussen kör om en så kan de ligga ganska nära ibland.

Förarnas inställning till att dela körfält med cyklister

Är du positiv eller negativ till att på detta sätt dela körfält med cyklister?



Även bland förarna var inställningen till att dela körfält med cyklister påfallande negativ innan försöket inleddes. Åtta av tio var negativa och de flesta av dem var mycket negativa.

I maj 2016 – när även förarna i praktiken fått prova på hur allt fungerar – är de flesta fortsatt negativa. Emellertid har inställningen förskjutits något i positiv riktning.

Ingress vid föremätningen: I dag finns inget busskörfält på aktuell sträcka på Fleminggatan. På försök ska under hösten ett fyra och en halv meter brett busskörfält anläggas mellan Scheelegatan och Inedalsgatan. För att bereda plats kommer parkeringsplatser längs med gatan att tas bort. Även cykelfälten på sträckan kommer att tas bort. På det nya körfältet är det meningen att bussar och cyklar ska samsas.

Fördelar med att på detta sätt dela körfält med cyklister



Före

- Absolut inga, cyklisterna har ju alltid företräde, så var lämnar detta oss
- Cyklisterna måste ha egna fält
- Det blir säkrare för cyklisterna och det blir bättre att se dem
- Det är bättre att cyklisterna har egna cykelfält
- Inga
- Inga, rita ut en cykelfil tack!
- Kan flyta på bättre i trafiken
- När inga cyklister är på vägbanan
- Om man har tydlig fil
- Tar mindre gatuplats
- Vi tvingas hålla samma hastighet som cyklisterna

Efter

- Att man kan ha koll på cyklisterna tack vare utrymmet
- Att parkerade bilar är borta.
- Bredden
- Cyklister också måste komma fram.
- Det rullar
- Framkomlighet
- Jag ser inga fördelar med att buss och cykel delar körfält
- Jag tycker inte om att det är delat cykel och bussfält, för att det blir stora problem. Blir svårt för cyklister och bussar att samsas
- Jag är positiv till att körfältet är gemensamt, men det ska markeras om cyklar ska hålla till höger eller vänster.
- Jag kan komma i tid
- Kan hålla tidtabeller på bättre sätt.
- Om cyklisterna cyklade närmare trottoaren
- Stort spelutrymme
- Samspel vid hållplatser
- Större körfält
- Säkrare för medtrafikanter
- Utrymme på gatan
- Underlättar för övriga trafikanter

Nackdelar med att på detta sätt dela körfält med cyklister



Före

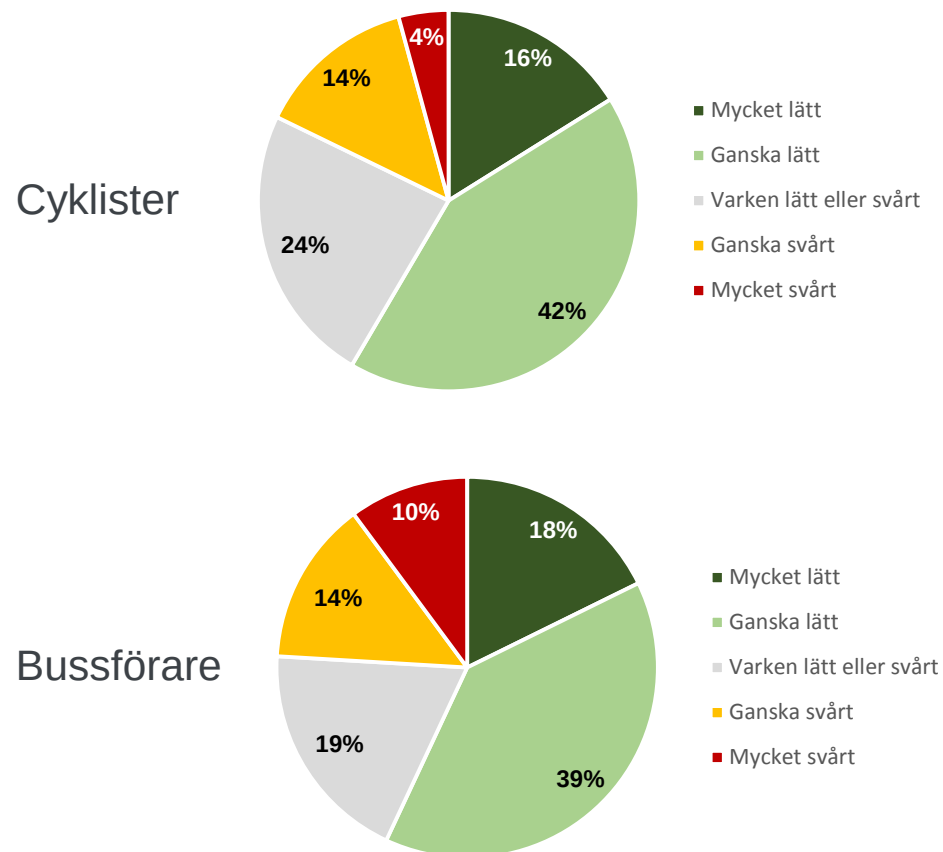
- Att man gjort bussfiler genom hela stan och därefter tillåter cyklister att ta över, vilket dom redan gjort. Bussarna får aldrig vara ifred
- Att man samspelar i trafiken på rätt sätt
- Bäst vore om cyklisterna kunde få en egen körbana där
- Cyklar ligger på vänster sida i bussfilen vilket gör att man inte kan använda bussfilen
- Cyklister kommer att köra om varandra eller köra samtidigt i sidled
- Cyklister tar hela körfältet. En felparkerad bil stör hela körningen
- Det har skapats ett nytt alvarligt säkerhetsscenario som jag inte upplevde tidigare
- Framkomligheten, cyklister i mitten av fält
- inga
- ingen
- Mycket låg säkerhet för cyklister
- Risken att köra på en cyklist
- Rädd att cyklisterna ska vingla till, blir ganska trångt. Får se upp med cyklisterna vid hållplats
- Samspelet mellan buss och cykel
- Vem har kommit på detta? Nu tror en del cyklister att detta är fri fart. Jag bävar för detta förslag

Efter

- Att jag ligger bakom cyklister som ej kan trafikregler som tex stopp
- Bussar tvingas köra i cykelfart och dessutom blir man omkörd av cyklister som tycker att det går för sakta
- Bussar kan köra på cyklister
- Cyklister respekterar ej trafikregler
- Cyklister respekterar inte oss.
- Cyklister har egna regler. Dom tänker inte på farorna
- Cyklister kan bli förvirrade
- Cyklister tar upp mer plats än vad de behöver
- Det rullar sakta
- Hög risk för incidenter.
- Minskad framkomlighet för busstrafiken. Ökad fara för säkerheten för cyklisterna.
- Många cyklister är okoncentrerade
- Nackdelen är att det inte är bra att ha 2 körfält och en cykelväg för då kommer bussfilen att bli för smal
- Om cyklister ligger i döda vinkeln kan resultatet bli dåligt
- Risk främst för cyklister
- Störa busstrafik.
- Säkerheten, cyklisternas kunskap om trafikregler.

Skyltning

Tycker du att det är lätt eller svårt att se var det gemensamma cykel- och busskörfältet börjar och slutar?

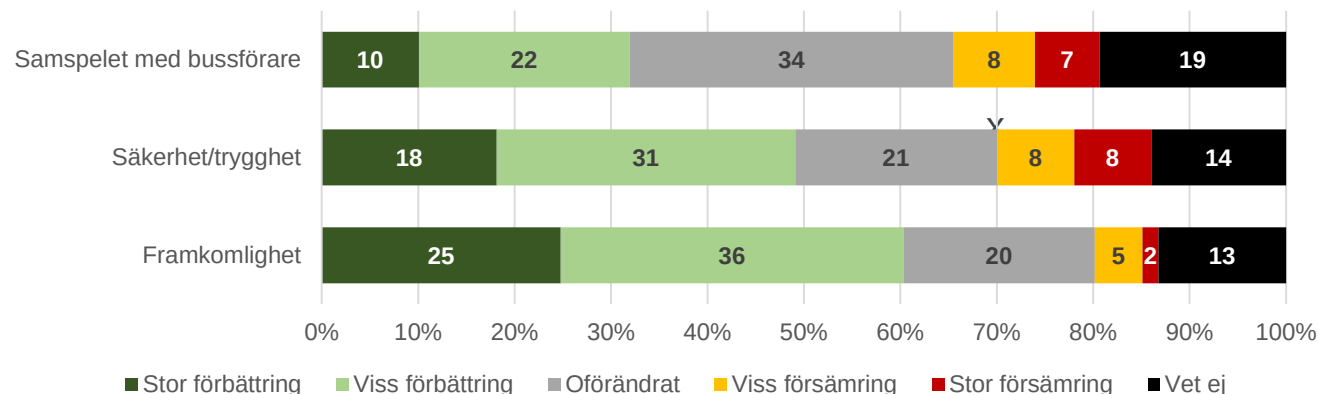


Var det gemensamma cykel- och busskörfältet börjar och slutar markeras av skyltar, målade linjer och text i gatan. Majoriteten – både bland cyklister och förare – ser inga större problem med skyltning/markering.

Cyklister och bussförarens syn på förändringen

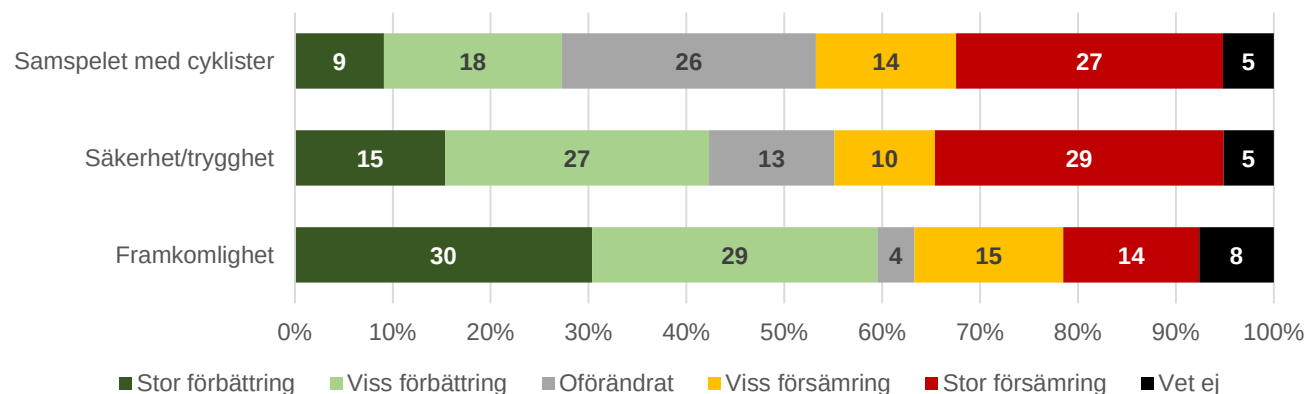
Vi ber dig nu jämföra hur det är att vara cyklist/köra buss på denna del av Fleminggatan idag med hur det var innan det gemensamma cykel- och busskörfältet infördes. Upplever du att följande har förbättrats, försämrats för dig som cyklist/bussförare eller är det oförändrat?

Cyklister



När cyklister och förare själva får bedöma om olika aspekter har förbättrats eller försämrats i samband med omläggningen av cykel- och busskörfälten till ett gemensamt körfält framträder samma bild som redovisats för tidigare frågor. Cyklister ser förbättringar för såväl framkomlighet, trygghet som samspel med bussförare. Bussförarnas bild av omläggningen är inte alls lika positiv.

Bussförare

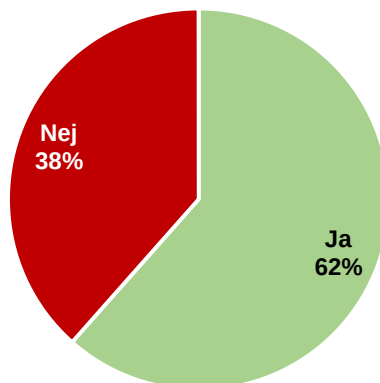


Framkomlighet är en aspekt, och en viktig sådan, som både en majoritet av cyklister och förare anser har förbättrats.

En lösning för andra platser i innerstaden?

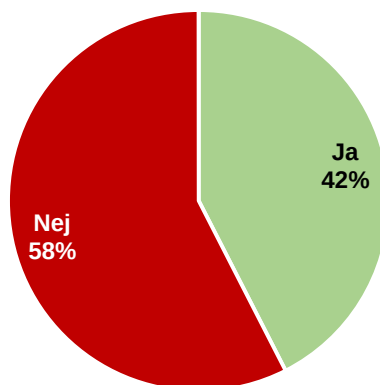
Tycker du att denna lösning för cykel- och busstrafik ska införas på andra platser i innerstaden?

Cyklister



Sex av tio cyklister tycker att denna lösning för cykel- och busstrafik även kan införas på andra platser i innerstaden. Sex av tio bussförare är av motsatt uppfattning.

Bussförare



Cyklister för och emot att lösningen införs på andra platser



För

- Bussförare kan man ofta lita på så att dela fil med dem är ok.
- Bättre framkomlighet för cyklister och bussar och bilar. Inte så bra kanske med färre p-platser, men jag tycker framkomlighet och säkerhet är viktigare.
- Bättre och säkrare för alla!
- Cyklister och kollektivtrafik ska premieras på gatorna i Stockholm.
- Det blir mer yta för cyklisterna. Dock måste samspelet bli bättre.
- Det bästa är helt separata cykelfält men går inte det är det bättre att samsas med bussar än med bilar.
- Det är bättre än vad det var innan, och det prioriterar miljövänliga transportmedel.
- Där alternativet är inget cykelfält
- För att få fler ytor där man slipper cykla tillsammans med bilister
- Ger mer utrymme för cyklisten och en bättre tydlighet
- Jag delar hellre vägen med bussar än bilar, för bussarna körs av yrkeschaufförer.
- jag tror att cyklister och bussar kan lära sig samsas om båda trafikslagen faktiskt gynnas på det här sättet, det blir mindre hetsigt. stor skillnad om man jämför med St Eriksgatans hets!!
- Kungsgatan, Sturegatan
- Rymligt för cyklister när bussarna inte kör där. Busschaufförerna måste se sig om mer.

Emot

- Bussar tar ingen hänsyn, dom har en tidtabell att hålla.
- Bygg hellre separata banor för de olika trafikslagen. vill staden att alla ska kunna cykla och på allvar konkurrera med andra cykelstäder så gör rätt.
- Bättre med separat cykelkörfält, avskilt från annan trafik
- Bättre med separata delar för buss och cykel
- Cyklarna bör få egna körfält på eller närmast trottoarerna
- Cyklister ska ha egna cykelbanor, allt annat är farligt
- Det blir tydligare för alla, bilister, gående, cyklister, om det alltid finns självklara cykelfält.
- Finns ändå en risk med bussarna
- Fungerar inte nämnvärt bättre, känns otryggt att cykla tillsammans med stora bussar, stressande att sinka bussen
- Fungerar utmärkt på Fleminggatans trafik nivå men kommer inte att vara lämplig vid mer trafikerade platser
- Inte tydligt nog med markeringar samt att busschaufförers (och till viss del vissa cyklisters) attityd gentemot varandra måste förändras
- Jag gillar bättre cykelbana med tydliga linjer.
- Jag tycker att cykelbanorna ska separeras från trafiken.
- Jag vill ha tydligt utmärkta cykelbanor som respekteras av alla andra fordonsslag.
- Trångt för bussarna och jag känner mig inte trygg med en buss i rumpan

Förare för och emot att lösningen införs på andra platser



För

- Bättre säkerhet och lättare framkomlighet.
- Det blir säkrare för både bussar och cyklister
- Enda sättet då det inte finns utrymme för annat
- Framkomligheten
- För att jag ser cyklisten när den cyklar framför mig, är svårare att se om cyklisten ligger till höger om bussen eller i en högersväng
- För att känna med varandra och samspelet blir bättre.
- För säkerheten
- Felparkeringarna är färre
- Jättegärna, som sagt banan blir bredare och samspelet bättre
- Kanske, känns som om man har större manöverutrymme eftersom körfältet är bredare
- lättare för framkomligheten
- Man kan undvika ev utbud
- Om cyklisterna kan trafikregler.
- Om de sköter sig så är det bra
- Sparar plats.
- Vi kan hålla tidtabellen
- Öppnar upp för säkrare framkomlighet.
- Ökar framkomligheten och körningen blir smidigare

Emot

- Absolut inte, de bör ha eget körfält.
- Alltför många cyklister saknar, eller struntar i, kunskaper om trafikregler
- Bygg en separat cykelbana.
- Cyklisterna bör ha egna fält helt skilda från bil och buss.
- Cyklisterna kan ej trafikreglerna
- Cyklisterna tar över för mycket, de tror att de äger gatan.
- Cyklister har inte busskörfältet att göra om det inte kan hålla sig på högra kanten
- Cyklister ska inte cykla på en väg över huvudtaget
- Cyklisterna vinglar, svänger oplanerat. Det blir en trafikfara för oss bussar
- Det fungerar dåligt mellan cyklister och bussar. Gör cykelbanan bland bilarna istället
- Det förorsakar mera konflikt och dispyt, förseningar
- Det räcker med Flemminggatan, vill inte ha samma problem på flera platser
- För cyklisterna "stoppas busstrafiken" (inte med flit kanske...) för de inte vet var de ska placera sig.
- Ibland cyklar tre cyklar vid varandra och då är de lika breda som en buss.
- Inför cykelbanor på parallellgator
- Jag tycker att jag har mer tjafs med cyklister där som ofta anser att de själva inte behöver ta hänsyn.
- Vissa ställen är väldigt svåra att köra både cykel och buss på

Särskilt utsatt plats på Fleminggatan

Finns det någon sträcka på Fleminggatan där du upplever att trafiksituationen för cyklister är speciellt dålig?

Mest utsatt ur säkerhetssynpunkt är enligt cyklisterna korsningen med S:t Eriksgatan. De flesta svar handlar om den korsningen. Men även korsningen vid Scheelegatan nämns av både cyklister och bussförare.

Andra framhåller korsningar generellt som de farligaste punkterna på Fleminggatan. Ytterligare andra ser problem med sträckan mellan Inedalsgatan och S:t Eriksgatan.



Några exempel på goda lösningar för cykel och buss

I föremåtningen fick cyklisterna ge exempel på platser i innerstaden där situationen för cyklister och busstrafik idag är löst på ett bra sätt. Här följer några exempel.

Norr Mälarstrand	Enskild bana som inte ligger mellan parkeringsfil och körbana
Nästan hela Birger Jarlsgatan	Cykelbana och övrig trafik är separerade. Fleminggatan har på flera ställen en mycket bred trottoar.
Odengatan vid Vasaparken, S:t Eriksplan, Delar av Torsgatan	Ofta tydlig separering och ej så mycket biltrafik. Dock ofta strul mellan cyklister/fotgängare till/från hållplatser. Som cyklist känns det oftast tryggare att cykla i cykelfält bland bilar jämfört med fält mellan p-platser och trottoar.
S:t Eriksg, N Mälarstrand	Endast för att det är en upphöjd trottoarkant. N Mälarstrand mycket bra.
S:t Eriksgatan/bron	För det är nivåskillnad på väg och cykelbana.
Skeppskajen, gamla stan (längs centralbron)	Separerade cykel- och bilfält, cykelfältet går "på trottoaren".
S:t Eriksplan där buss 4 har hållplats	Blir inte påverkat av att bussar stannar på hållplats
S:t Eriksgatan mellan Fridhemsplan och Vanadisplan.	Separat cykelbana.
Stadsgårdskajen har ett fint cykelfält på ena sidan.	Separat cykelfält
Strandvägen	Cyklister är separerade från all annan trafik i mitten av vägen, inga problem med avstigande från bussar eller med trafik. Optimalt.
Strandvägen	Säker
Sträckan S:t Eriksgatan från korsningen Odengatan och hela vägen upp till Frescati. Mycket smidigt och känns säkert varje gång.	Tydliga cykelvägar, ibland rödmärkta vilket är viktigt vid korsningar och stora gator med mycket trafik. Vid korsningen Norra Stationsgatan/Wennergren Center också tydliga cykelvägar och den går inte heller precis i trafiken när man ska runda Sveaplan ut mot Frescati. Mycket cykelyta framme vid korsningen vid Norrtull och perfekt asfaltering. Man hinner till och med titta ut mot Brunnsviken och tänka "denna stad är verkligen vacker" :)
Större delen av Ringvägen från Zinkensdamm ner mot Skanstull och motsatt riktning.	De har plats för cyklister på vägsnitt innanför den vanliga mer trafikerade körbanan. Förutsätter att det finns plats också, vilket det gör där. Inte samma utrymmen på Fleminggatan med extra gatfickor innanför och egna cykelvägsavsnitt.
Sveavägen	Säkert för cyklisterna
Text stora delar av S:t Eriksgatan	Cykelbanan är separerad från trafiken och ligger "uppe på trottoaren".
Text, på Birger Jarlsgatan från typ en bit ovan Stureplan o mot Odenplan	Man cyklar inte i trafiken utan har cykelväg delar av sträckan (som en trottoar)
Till viss del Götgatan	Det är brett, det är separerat från gång- och biltrafik. Grön våg är anpassat efter cykling inte efter bilism.
Torsgatan med eget separat körfält.	Stor trygghet och säkerhet. Enda nackdelen är att det saknas stängsel till höger i färdriktningen. Det gör att gående ibland finns i cykelkörfältet.
Valhallavägen	Ingen kontakt.
Valhallavägen	För cyklister och motordrivna farliga fordon blandas inte
Vid KTH	Cykeltrafik och bus/biltrafik är helt separerat.
Vid Tekniska Högskolan	Det är uppdelat på ett sätt som känns tryggt för cyklisterna

Några exempel på goda lösningar för cykel och buss

I föremåtningen fick bussförarna ge exempel på platser i innerstaden där situationen för cyklister och busstrafik idag är löst på ett bra sätt.



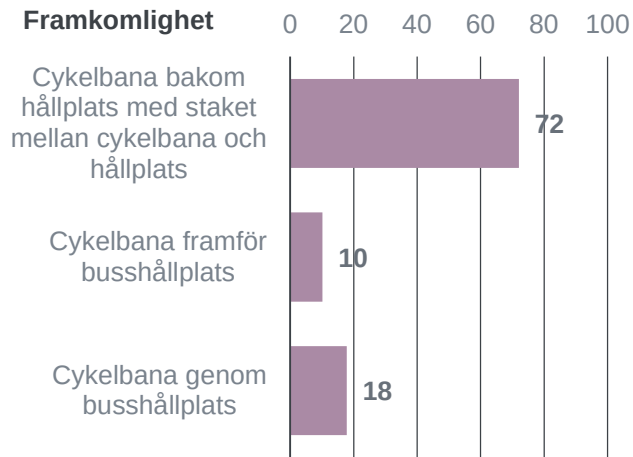
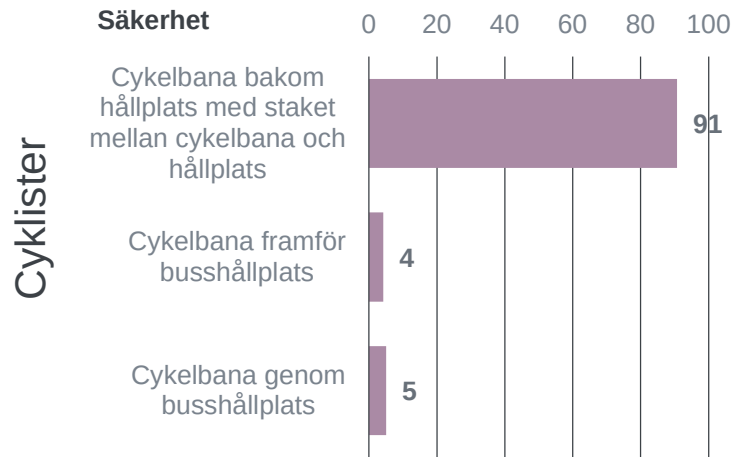
De ställen cyklister har egen körbana	Det känns inte rimligt att bunta ihop så många trafikfordon med så stora skillnader o vikt, bromsstyrka, fart etc på en och samma yta, och tro att detta bidrar till nollvisionen
Drottningholmsvägen	Det är säkert lättare att åtgärda hållplatser
Hornsgatan	Cyklisterna har egna fält
Hornsgatan mellan Zinken och Hornstull	De är separerade nästan alltid och hållplatserna ligger inte i vägen för cyklisterna
Hornstull	-
Hornstull	Det verkar som att det en mer sansad trafiksituation där
Komihåg bara att det finns ett ställe (hpl) där cykelbana går bakom hållplatsen	Mycket säker för att inte klämma cyklister när bussen kör in till hållplatser.
Mellan Scheelegatan och st:Eriks ögonsjukhus	Lindarängsvägen
Odengatan, mellan Sveavägen och Vallhallavägen	Bussfilen ligger vänster om körbanan
Odenplan	-
St:Eriksbron, Västerbron	Cyklister kommer från lokalgata vid butikerna. Sikten är dålig. De kommer med hög fart
Stora gator Norrut, ej söderut tyvärr	Separerade fält
Valhallavägen	Ätminstone har de flesta som cyklar där förstått att dom faktiskt har cykelbana i mitt-allen på Vallhallavägen
Västerbron	Cyklister helt avskilt och bakom staket. (bred cykelbana, enkelriktad)

Tre alternativ för dragning av cykelfält vid busshållplats



Tre alternativ för dragning av cykelfält vid busshållplats **SWECO**

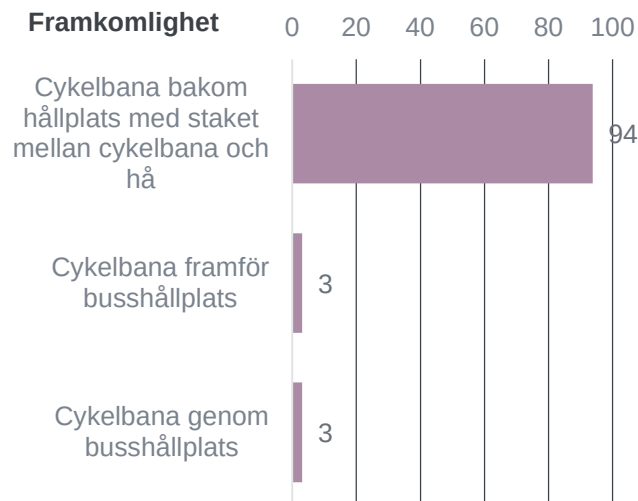
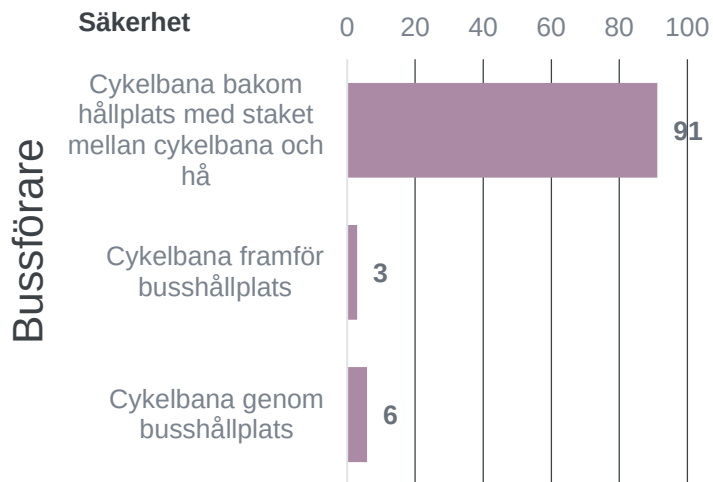
Bilderna visar tre lösningar (A-C) på dragning av cykelbana förbi busshållplats. Vilken av dessa lösningar föredrar du som cyklist när det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet? (%)



Cyklister och förare fick bedöma vilken lösning för dragning av cykelfält förbi busshållplats som var att föredra ur säkerhetssynpunkt, men även när det gäller framkomlighet.

Från båda dessa perspektiv är alternativ A – cykelbana bakom hållplats med staket mellan cykelbana och hållplats – det som cyklisterna tydligt förordar.

Så är det även för bussförarna.



Förslag på hur cykel och busstrafik ska samsas om gatuutrymmet

Cyklister och bussförare gavs möjlighet att med egna ord ge förslag och idéer om hur cykel och buss ska samsas om gatuutrymmet. Svaren från både cyklister och förare handlar ofta om att den generellt bästa lösningen är att separera buss och cykel. I flera av cyklisternas förslag nämns även att det är viktigt med markeringen, att cykelbanorna gärna får vara upphöjda i trottoarnivå eller på annat sätt tydligt avgränsade.

Bussförarna har även synpunkter på cyklisters beteende och kunskaper. Några påpekar att polisen har en övervakningsuppgift.



Sweco Society AB
Gjörwellsgatan 22, 100 26 Stockholm
Telefon 08-613 08 00
Telefax 08-613 08 08
www.sweco.se