

---

## PM

---

Oskar Malmberg  
Louise Bergström  
Krister Isaksson

2013-11-08

# Cykelfält längs Värmdövägen

## Bakgrund

Nacka kommun har uppdragit åt Sweco att utreda konsekvenserna för ett anläggande av cykelfält längs Värmdövägen på sträckan mellan Sickla bro och Nacka Forum. Den föreslagna utformningen innebär en anpassning av nuvarande vägmarkering där cykelfält, ca 1 m breda, målas på befintlig väg. Inga övriga framkomlighets- eller trafiksäkerhetsåtgärder föreslås och de befintliga gång- och cykelbanorna behålls. Förslaget grundar sig i att många cyklister använder körbanan istället för cykelbanan vid några problematiska platser längs sträckan.

## Generellt

Cykelfält innebär att en yta i körbanan avgränsas för cyklister genom målad linje. Cykelfält är enkelriktade och bör alltid anläggas i båda riktningarna så att de inte misstolkas som dubbelriktade av cyklisterna. Cykelfält ska vara minst 1,25 meter breda (där bredden mäts från mitten av vägmarkeringslinjen), smalare fält innebär negativa säkerhetseffekter. Cykelfält är en bra lösning i tätbebyggda områden där det av ekonomiska eller utrymmesmässiga skäl inte går att anlägga säkra och väl utformade lösningar med cykelbana. Alternativet i de fallen är att cykla i blandtrafik och där fyller cykelfälten en funktion som säkrare och mer framkomliga för cyklister. Trafikmängden bör vara mindre än 10 000 fordon/dygn och cykeltrafik uppgå till minst 50 cyklister/timme. Vid 50 km/h rekommenderas inte cykelfält om bilflödet är större än 600 bilar i maxtimmen<sup>1</sup>.

Det som avgör om cykelfält eller cykelbana är bäst beror i första hand på vilka cyklister som färdas på sträckan. Cykelfält är lämpliga för vuxna cyklister och primärt för arbetsresor. Äldre och barn använder sällan cykelfält eftersom de känner otrygghet och osäkerhet då de färdas nära biltrafiken.

Studier av trafiksäkerhetseffekter vid införande av cykelfält visar motstridiga resultat. En del studier visar positiva effekter för alla trafikanter såväl på sträcka som i korsning, medan andra studier visar det motsatta<sup>2</sup>. Cykelfält kan vara fördelaktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt jämfört med cykelbanor om antalet korsningar är stort. Ett problem med cykelfält är att de syns dåligt på vintern och det kan vara svårt att snöröja cykelfältens fulla bredd, vilket påverkar cyklisternas framkomlighet och trafiksäkerhet negativt.

---

<sup>1</sup> GCM-handboken, Trafikverket och SKL, 2010

<sup>2</sup> Effektsamband för gående och cyklisters säkerhet - litteraturstudie, Jonsson T et al., 2011.

## Gällande trafikregler

I Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner<sup>3</sup> anges följande definitioner för väg, bana och fält:

Väg	<i>"1. En sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon, 2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och 3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2"</i>
Körbana	<i>"En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller en vägren"</i>
Körfält	<i>"Ett sådant längsgående fält av en körbana som anges med vägmarkering eller, om någon vägmarkering inte finns, är tillräckligt brett för trafik i en fil med fyrehjuliga fordon"</i>
Cykelfält	<i>"Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande eller förare av moped klass II"</i>
Cykelbana	<i>"En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II"</i>

I Trafikförordning (1998:1276) 3 kap 6 §<sup>4</sup> anges fordons plats på väg:

*"Vid färd på väg skall fordon föras på körbana... ..Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II skall vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns. Om särskild försiktighet iakttas får dock 1. cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II använda körbanan även om det finns en cykelbana när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge..."*

De juridiska aspekterna i trafikförordningen ger ingen entydig vägledning om hur en eventuell utformning med parallell infrastruktur med både cykelfält och cykelbana ska användas av trafikanterna. Vår tolkning är dock att cykelbana ska användas om sådan finns och att ett parallellt cykelfält skulle bli obrukbart. Expertis hos Transportstyrelsen som rådfrågats i ärendet gör en liknande bedömning. I ett tidigare skede har även Nackapolisen uttryckt osäkerhet i frågan eftersom det saknas lagstöd.

Inom ramarna för denna utredning har det inte gått att hitta något exempel på utformning med parallell cykelinfrastruktur med både cykelbana och cykelfält. Troligtvis förekommer det inte i Sverige idag.

<sup>3</sup> Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2001651-om-vagtr\\_sfs-2001-651/](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2001651-om-vagtr_sfs-2001-651/)

<sup>4</sup> Trafikförordningen (1998:1276), [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276/](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/)

## Konsekvenser av cykelfält längs Värmdövägen

Bortsett från de juridiska aspekterna som kan innebära problem vid ett anläggande av cykelfält finns ett flertal svårigheter och problem som gör att cykelfält bedöms vara en olämplig lösning på den aktuella sträckan.

### Vägens bredd

På en sträcka av ca 400 m mellan Nacka station och Finntorp trafikplats är körbanan omkring 8,5 m bred vilket innebär att utrymmet för cykelfält är för litet. Cykelfält på 1,0 m jämte körfält på 3,25 m som trafikeras av bussar och annan tung trafik är inte lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Breddmåttan understiger kraftigt rekommendationer i GCM-handboken och VGU. Förutom trafiksäkerhetsaspekten innebär 1,0 m breda cykelfält även att det blir svårt för snabba cyklister att passera långsamma cyklister utan att cykla i angränsande körfält vilket påverkar framkomligheten negativt om många cyklister väljer cykelfälten istället för cykelbanan.

### Trafikmängder

Trafikmängderna på Värmdövägen är för höga för att cykelfält ska kunna rekommenderas som en god trafiklösning. På det minst belastade avsnittet, direkt väster om Järlakrysset, uppgår trafikmängderna till omkring 600 bilar i maxtimmen. Öster om Järlakrysset är trafikmängderna betydligt högre<sup>5</sup>. Antalet cyklister är också i minsta laget för att cykelfälten ska respekteras fullt ut av fordonstrafiken. Vid en trafikräkning vid Järlakrysset i oktober 2011 noterades 204 cyklister i riktning mot Stockholm och 34 cyklister i riktning mot Nacka Forum under morgonens maxtimme<sup>6</sup>. Mitt på dagen är flödena betydligt lägre och risken är att fordonstrafiken väljer att köra i cykelfälten om de inte används.



Årsmedelsdygnstrafik 2007 (Trafikutredning Centrala Nacka – Bilaga till Fördjupad Översiktsplan för centrala Nacka)

### Korsningspunkter

Cykelfält rekommenderas på sträckor med många korsningar med litet avstånd mellan varandra eftersom cykelbanor då får låg kontinuitet och bristande trafiksäkerhet i korsningspunkterna. Längs Värmdövägen ligger korsningarna, tvärt om, långt från varandra och befintliga cykelbanor har god kontinuitet. På sträckan finns ett 10-tal korsningspunkter som skulle bli problematiska

<sup>5</sup> Trafikutredning Centrala Nacka – Bilaga till Fördjupad Översiktsplan för centrala Nacka, Sweco, 2010.

<sup>6</sup> Trafikutredning Järlaleden, Sweco, 2011.

för trafiksäkerheten om cykelfält skulle anläggas. Då vägen har en tydlig karaktär av genomfartsled och inbjuder till höga hastigheter finns risken att samspelet mellan fordonstrafik och cyklister skulle fungera dåligt. Följande platser är extra problematiska:

#### *Alphydevägen*

Ett överdimensionerat trafikrum med svängfält och busshållplatser i anslutning till korsningen gör trafikplatsen olämplig att utformas med cykelfält.

#### *Finntorp trafikplats*

Ett överdimensionerat trafikrum med svängfält och busshållplatser i anslutning till korsningen gör trafikplatsen olämplig att utformas med cykelfält.

#### *Järlakrysset*

Ett överdimensionerat trafikrum med av- och påfartsramper och busshållplatser i anslutning till korsningen gör trafikplatsen olämplig att utformas för cykelfält. I riktning österut är cykelfält mycket olämpligt då det skulle behöva korsa accelerationsfältet vid påfartsrampen från Järlaleden.

### **Busshållplatser**

På sträckan mellan Sicka och Nacka Forum finns 11 busshållplatser. Vid busshållplatserna skulle bussarna behöva korsa cykelfältet för att ta sig in till hållplatslägena. Detta skulle innebära försämrad framkomlighet för busstrafiken samt risk för konflikter mellan cyklister och bussar.

### **Framkomlighet**

Längs sträckan finns två signalreglerade övergångsställen som skulle ge negativa konsekvenser för cykeltrafikens framkomlighet vid anläggande av cykelfält. Detta gäller övergångställena vid Sickla station och Finntorp trafikplats. Nuvarande cykelbanor omfattas inte av trafiksignalerna.

På sträckan i övrigt skulle framkomligheten för cyklister förbättras med cykelfält. Störst potential för förbättrad framkomlighet finns i anslutning till Järlakrysset. Det är också här som flest cyklister väljer att cykla i körbanan. Förutsättningarna på platsen är dock sådana att cykelfält inte är att rekommendera ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Med relativt enkla åtgärder skulle framkomligheten vid Järlakrysset kunna förbättras med bibehållen trafiklösning med gång- och cykelbana. En uträtning av gång- och cykelbanan, hastighetssäkring av på- och avfartsramperna samt breddning vid busshållplatserna skulle sannolikt leda till att de cyklister som idag väljer körbanan istället skulle cykla på cykelbanan.

## Regionalt cykelstråk

Värmdövägen är ett utpekad regionalt cykelstråk i Stockholms regionala cykelplan<sup>7</sup>. Inom ramen för den regionala cykelplanen har riktlinjer för utformning av de regionala cykelstråken tagits fram. Cykelfält finns inte med som rekommenderat utformningsalternativ.

## Sammanfattning

Cykelfält längs Värmdövägen rekommenderas inte som god trafiklösning med vägens nuvarande utformning. Följande aspekter talar emot att anlägga cykelfält på den aktuella sträckan:

- Nuvarande lagstiftning ger inte stöd till en parallell utformning med cykelfält och cykelbana
- Breddutrymmet längs vägen är på vissa avsnitt begränsat vilket äventyrar trafiksäkerheten och framkomligheten
- Fordonstrafiken är för intensiv och cykeltrafiken för liten för att samspelet mellan fordonstrafik och cyklister ska fungera på ett önskvärt sätt
- Ett flertal korsningspunkter är olämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt att utformas med cykelfält
- Framkomligheten för busstrafiken skulle försämrats vid anläggande av cykelfält
- Värmdövägen är ett utpekad regionalt cykelstråk och bör därför inte utformas med cykelfält
- Den eventuella förbättringen av framkomligheten för cykeltrafiken är inte tillräcklig för att överväga ovanstående aspekter

---

<sup>7</sup> <http://www.tmr.sll.se/satsa/Delprojekten/Delprojekt/Cykelstrategi/Dokumentation/Remiss-Regional-cykelplan/>