



UPPFÖLJNING - CYKELÅTGÄRDER PÅ KUNGSBRON

2016-12-15

UPPFÖLJNING - CYKELÅTGÄRDER PÅ KUNGSBRON

KUND

Trafikkontoret

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

Tel: +46 10 7225000

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

<http://www.wspgroup.se>

KONTAKTPERSONER

PROJEKT

Michael Wärnhjelm

Karin Hassner

UPPDRAGSNAMN

Konfliktstudier Vasagatan Kungsgatan

UPPDRAGSNUMMER

10238481

FÖRFATTARE

Michael Wärnhjelm

DATUM

2016-12-15

ÄNDRINGSDATUM

GRANSKAD AV

GODKÄND AV

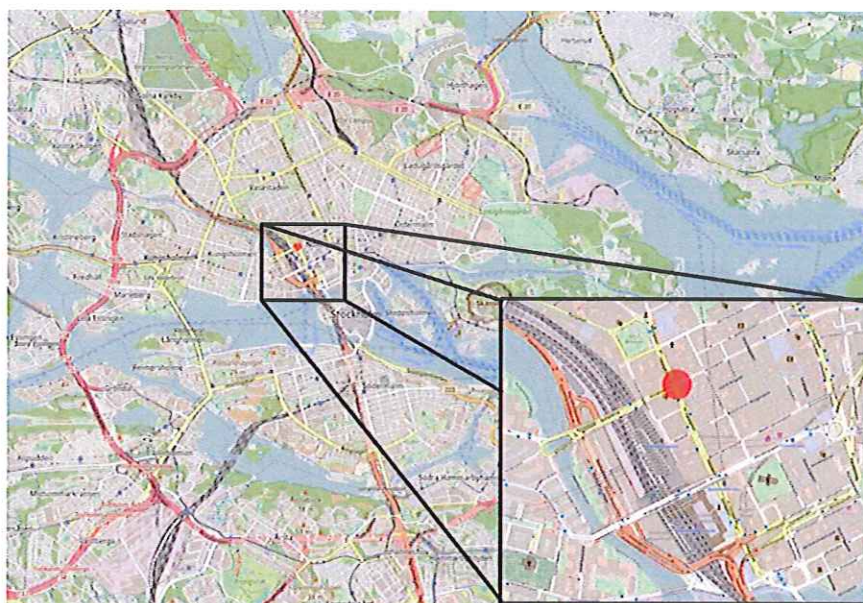
INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
1.1	SYFTE	4
2	BEFINTLIGA TRAFIKFÖRHÅLLANDEN	5
2.1	TIDIGARE UTFORMNING AV KORSNING	6
2.2	NUVARANDE UTFORMNING AV KORSNINGEN	7
2.3	TRAFIKFLÖDEN	8
2.3.1	Fordonstrafik	8
2.3.2	Cyklister och gångtrafik	9
2.4	OLYCKSSTATISTIK	10
3	KONFLIKTOBSERVATIONSSTUDIE	12
3.1	METOD	12
3.2	GENOMFÖRANDE	12
4	RESULTAT	14
4.1	KONFLIKTDIAGRAM OCH ALLVARLIGHETSGRAD BLAND KONFLIKTER	14
4.2	KONFLIKTOBSERVATIONER	15
4.2.1	Övriga konfliktobservationer	16
4.2.2	Blockeringar och framkomlighet	17
5	SLUTSATSER	18

1 INLEDNING

Hösten 2013 gjordes en konfliktobservationsstudie med syfte att klarlägga den befintliga trafiksäkerhetssituationen i korsningen Kungsgatan/Vasagatan, se Figur 1 nedan. Utredningen ledde till att ett antal åtgärder utfördes i korsningen.

Hösten 2016 gjordes en ny konfliktobservationsstudie som uppföljning på den tidigare som gjorts i korsningen. Denna rapport redovisar resultatet från den nya konfliktobservationsstudien.



Figur 1 översikts bild på den studerade korsningen mellan Vasagatan/Kungsgatan, markerad med röd prick. © OpenStreetMaps bidragsgivare.

1.1 SYFTE

Syftet med denna rapport är att utföra en ny konfliktobservationsstudie samt jämföra resultatet av denna med den tidigare som gjorts 2013 för att om möjligt påvisa vilken effekt de nya åtgärderna i korsningen medfört på den aktuella trafiksituationen.

2 BEFINTLIGA TRAFIKFÖRHÅLLANDEN

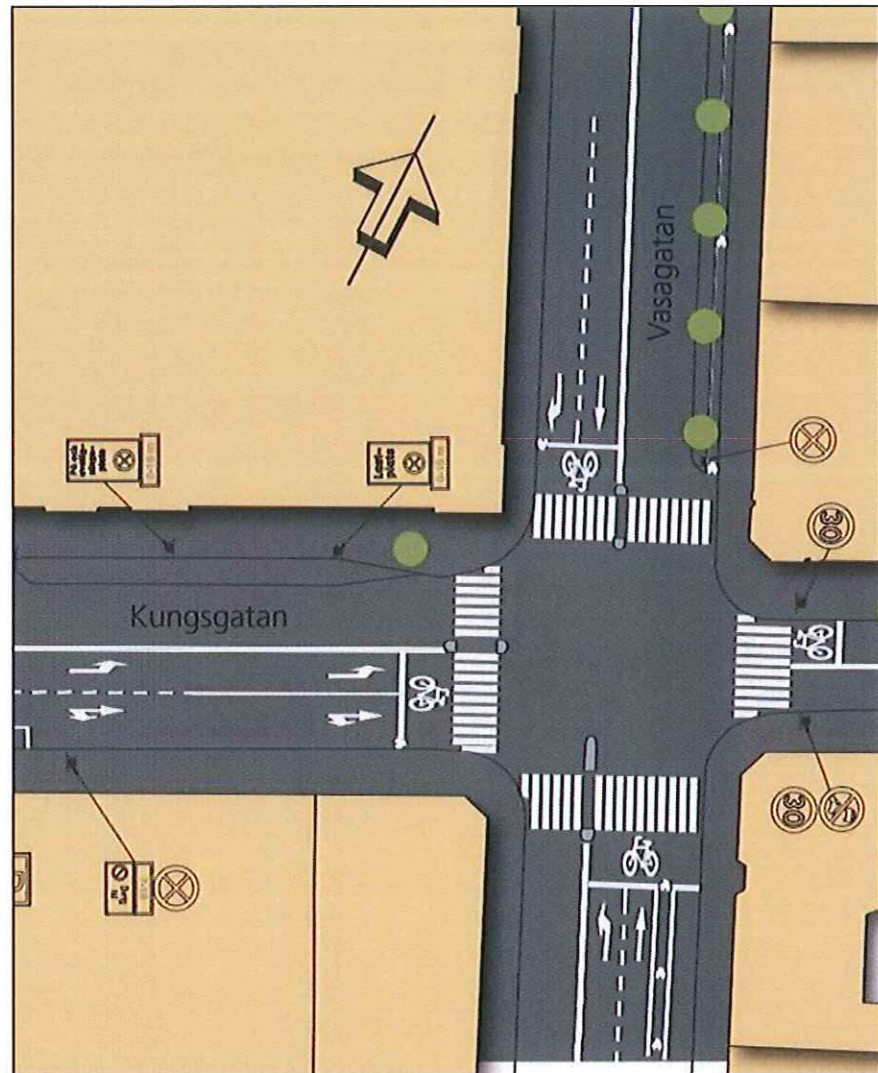
Korsningen Kungsgatan/Vasagatan är en viktig knutpunkt för resor mellan stadsdelarna Norrmalm, Kungsholmen och Vasastaden. Genom korsningen passerar många cyklister utmed viktiga pendlingstråk och även stombusslinje 1 mellan Stora Essingen och Frihamnen passerar här.

Korsningen är signalreglerad med två körfält i samtliga tillfarter förutom den östra som har ett körfält. Skyltad hastighet är 50 km/h på Vasagatan och Kungsgatans västra del, på Kungsgatans östra del gäller istället 30 km/h. Hållplatser för bussar finns i den östra och södra frånfarten. Genomfartstrafik mellan Sveavägen och Vasagatan är förbjuden på Kungsgatan, gäller dock ej för taxi och buss. Vänstersväng från Vasagatans norra tillfart till Kungsgatans östra frånfart är förbjuden.

Fysiska åtgärder för främst cyklister har gjorts i korsningen efter den tidigare studien. Nedan, se del 2.1, beskrivs hur korsningen var utformad under den tidigare studien (2013) och sedan i del 2.2 redovisas den nya utformningen som gällde under denna konfliktobservationsstudie (2016).

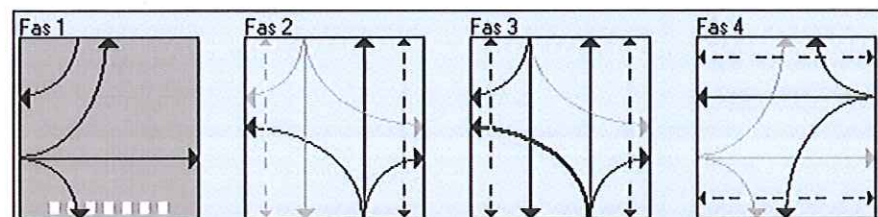
2.1 TIDIGARE UTFORMNING AV KORSNING

I Figur 2, nedan, visas den utformning som korsningen hade under den första konfliktobservationsstudien hösten 2013.



Figur 2 Illustration över korsningens tidigare utformning.

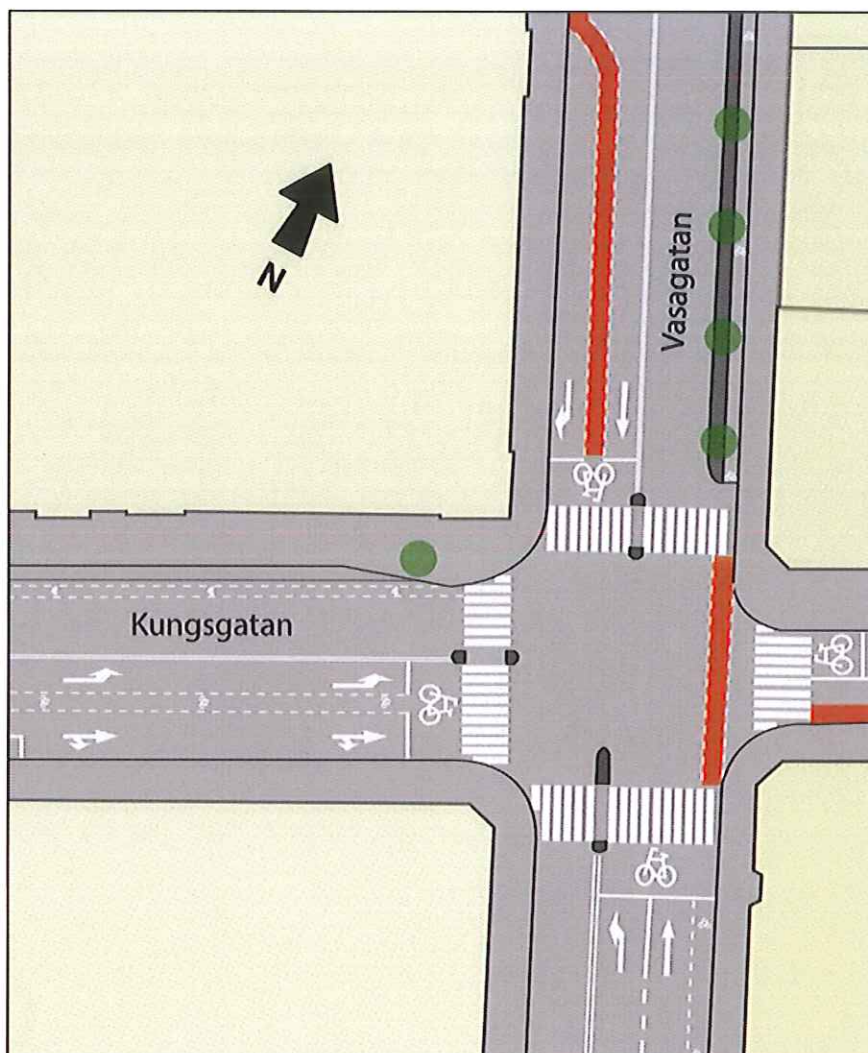
Trafiksignalschemat som gällde i korsningen under den tidigare studien (2013) är illustrerad nedan, Figur 3. Trafiksignalen har bussprioritering för stombusslinje 1 som passerar genom korsningen längs med Kungsgatan. Fas 2 representerar funktionen förgrönt för den södra tillfarten.



Figur 3 skiss över faser i trafiksignalen under 2013. Fas 1 är Kungsgatans västra tillfart osv.

2.2 NUVARANDE UTFORMNING AV KORSNINGEN.

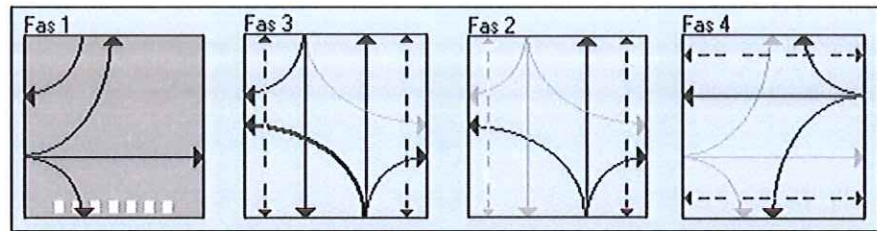
I Figur 4, nedan, visas den nuvarande utformningen som gällde under uppföljningsstudien 2016.



Figur 4 Illustration över korsningens utformning under studien hösten 2016. Vasagatans södra tillfart nederst i bild.

De förändringar som skett i korsningen rör främst cykelfälten. Ett nytt cykelfält från Norra Bantorget har dragits in mellan körfälten i tillfarten norrifrån och beläggningsen har målats röd. Cykelfältet på den södra tillfarten har flyttats ut till den högra kanten och det har målats genom korsningen rakt fram med röd beläggning. Den västra tillfarten har fått ett nytt cykelfält, en förlängning på cykelfältet som kommer från Kungsholmen. Denna har dragits mellan de två körfälten i tillfarten fram till cykelboxen.

En fasändring har gjorts i korsningens trafiksignalschema. Förgrönt för vänstersvängar från Vasagatan mot Kungsgatan i riktning mot Kungsholmen är borttagen och flyttad till förlängd gröntid för vänstersvängande. Detta innebär att omloppstiden i signalen inte förändrats utan endast att gröntiden för den beskrivna vänstersvängen förskjutits i faserna. Detta beskrivs med en skiss i Figur 5 nedan. Fas 2 representerade tidigare förgrönt för den södra tillfarten men nu istället eftergrönt för samma tillfart.



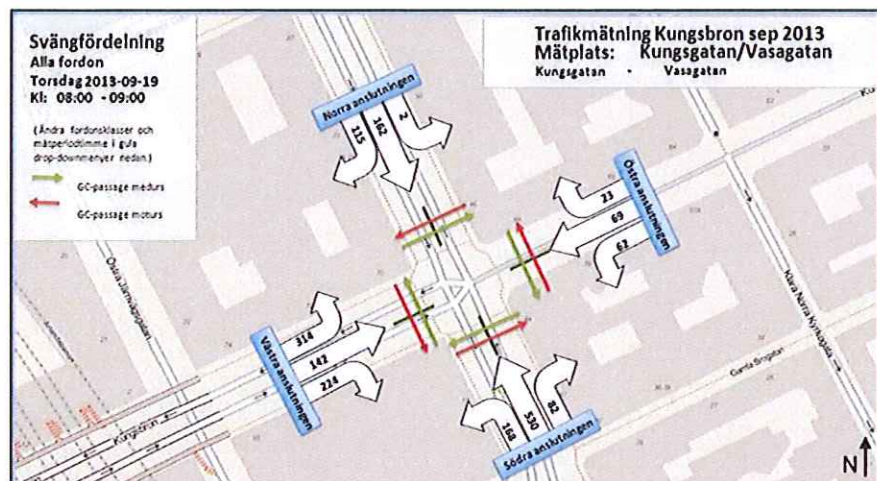
Figur 5 Skiss över faser i trafiksignalen som gällde under uppföljningsstudien 2016. Fas 1 är Kungsgatans västra tillfart osv.

2.3 TRAFIKFLÖDEN

En trafikmätning gjordes i september 2013. Trafikflödena i korsningen antas inte ha förändrats nämnvärt sedan dess. I Figur 6 och Figur 7 visas de trafikflöden som uppmättes under september 2013 för fordonstrafik. Figur 8 och Figur 9 visar flödena för gång och cykel.

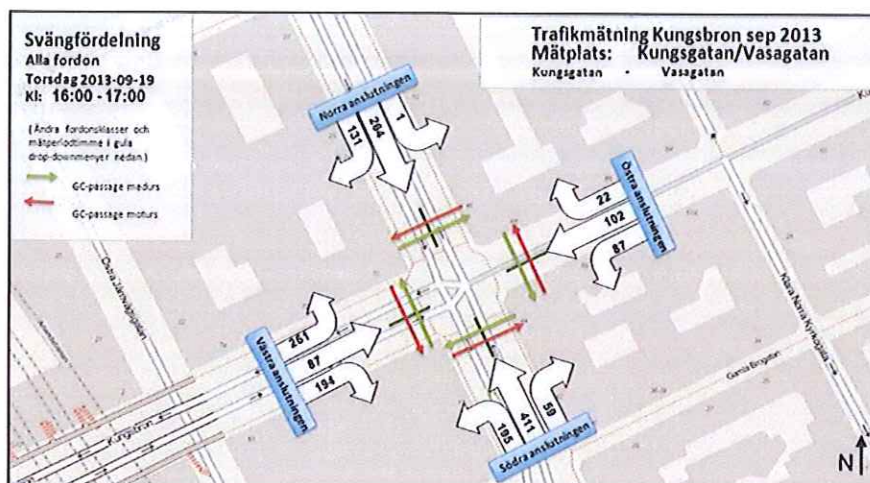
Mätningarna gjordes under förmiddagens- och eftermiddagens maxtrafik. Den omfattade cyklister, gående, personbilar och tung trafik. Resultatet är sammanställt med videoanalys av videofilmer. Resultaten är hämtade från rapporten *Cykelåtgärder på Kungsbron, Bilaga 1 (2014)*.

2.3.1 Fordonstrafik



Figur 6 Trafikflöden under förmiddagens maxtimme. Siffrorna representerar det totala flödet vid tillfarterna av både personbil och tung trafik. Källa: Roadinfo Europe AB.

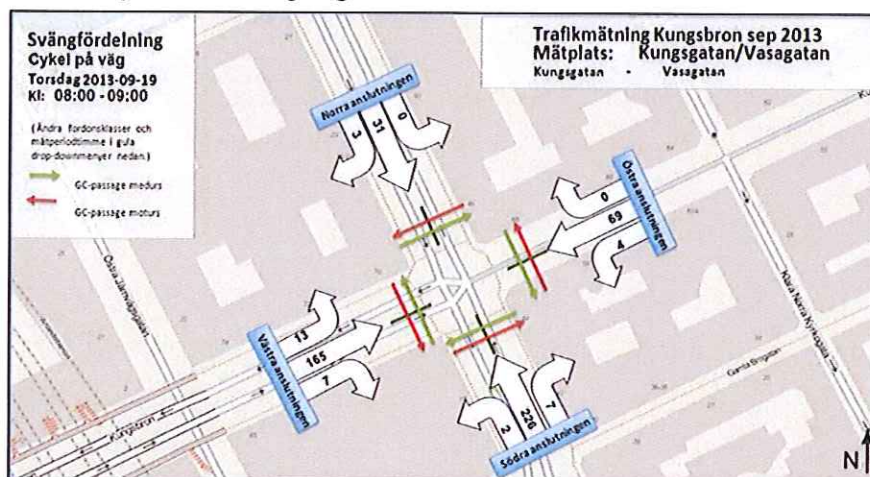
Under förmiddagen är det främst mycket trafik från västra och södra tillfarten.



Figur 7 Trafikflöden under eftermiddagens maxtimme. Siffrorna representerar det totala flödet vid tillfarterna av både personbil och tung trafik. Källa: Roadinfo Europe AB.

Eftermiddagens maxtimme innehåller något mindre trafik än förmiddagens. Skillnaden är ett ökat flöde från norra och östra tillfarten.

2.3.2 Cyklister och gångtrafik

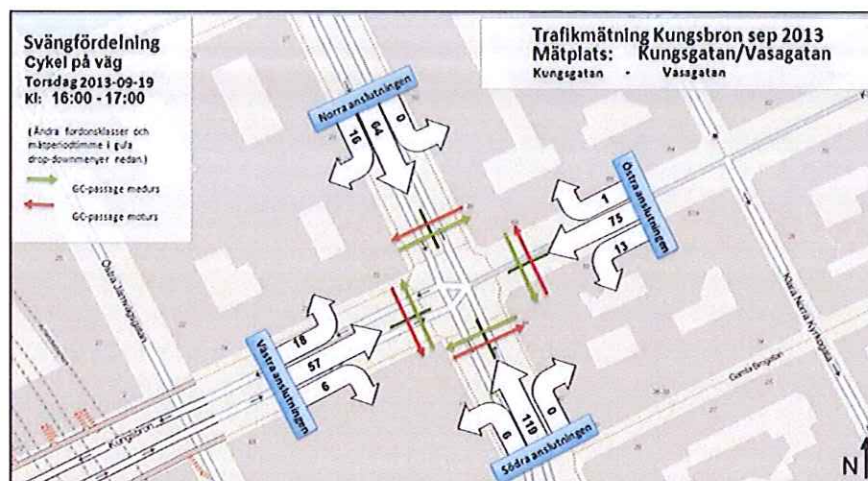


Figur 8 Flöden för cykeltrafik under förmiddagens maxtimme. Källa: Roadinfo Europe AB.

De tydligaste pendlingsströmmarna för cyklister under förmiddagen är norrut på Vasagatan och Österut på Kungsgatan. Flest gående noteras tvärs den östra anslutningen. Dock är flödena relativt jämna. De stora flödena skapar tidvis trängsel vid anslutning till övergångsställen och tvingar ut fotgängare exempelvis på cykelbanan på Vasagatan norr om korsningen.

Tabell 1 Fotgängarflöden under förmiddag maxtimme. Riktning "moturs" och "medurs" redovisas i Figur 8 ovan.

Norra anslutningen			Östra anslutningen			Södra anslutningen			Västra anslutningen		
Moturs	Medurs	Tot	Moturs	Medurs	Tot	Moturs	Medurs	Tot	Moturs	Medurs	Tot
126	506	632	491	218	709	485	194	679	231	465	696



Figur 9 Flöden för cykeltrafik under eftermiddagens maxtimme. Källa: Roadinfo Europe AB.

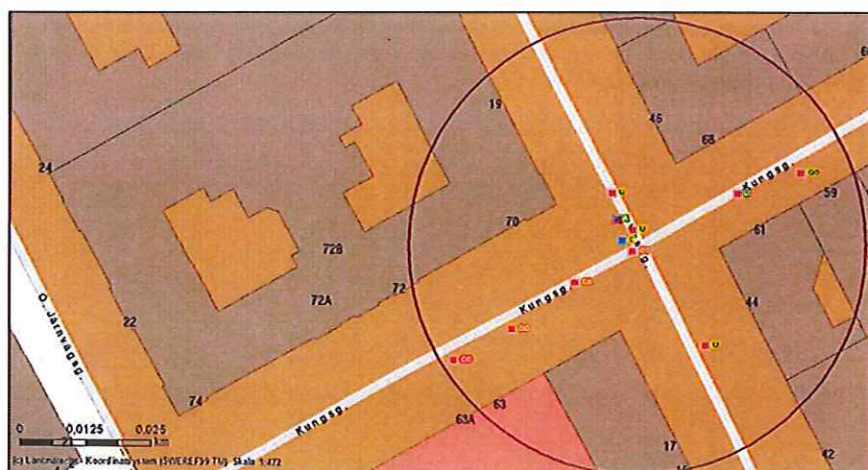
Under eftermiddagen cyklar färre genom korsningen och södra tillfarten har precis som under förmiddagen flest cyklister. Fler gående passerar över övergångställena på eftermiddagen. Störst flöde är uppmätt tvärs över södra anslutningen, se Tabell 2 nedan.

Tabell 2 Fotgängarflöden under eftermiddagens maxtimme. Riktning "moturs" och "medurs" redovisas i Figur 9 ovan.

Norra anslutningen			Östra anslutningen			Södra anslutningen			Västra anslutningen		
Moturs	Medurs	Tot	Moturs	Medurs	Tot	Moturs	Medurs	Tot	Moturs	Medurs	Tot
443	405	848	397	487	884	527	634	1161	428	480	908

2.4 OLYCKSSTATISTIK

Sedan ombyggnationen av korsningen Kungsgatan/Vasagatan har det totalt rapporterats in 11 trafikolyckor till Strada. Av dessa har en klassats som allvarig (fallolycka), tre som måttliga, fem som lindriga och två som olyckor utan personskador. Majoriteten (6 av 11) anges ha inträffat i direkt anslutning till korsningen, se Figur 10 nedan.



Figur 10 Olycksmarkering över samtliga inrapporterade trafikolyckor för korsningen Kungsgatan/Vasagatan från augusti 2014 till augusti 2016.

Den vanligaste olyckstypen är upphinnandeolyckor (4 stycken), dvs. när motorfordon kört in i varandra bakifrån, därefter är fallolyckor bland gående (3 stycken) näst mest förekommande olyckstypen. Utöver dessa har två cykelolyckor skett, varav en singelolycka där en cyklist blivit knuffad av en

flygbuss då bussens mittparti kommit in i cykelfältet när bussen svängde höger in mot Kungsgatan.

	Singel	Djur	Fotgångare	Cykel	Moped	MC	Personbil	Lastbil	Buss
Fotgångare	3 (0,0,1,1,1,0)								
Cykel	1 (0,0,0,1,0,0)								
Moped			1 (0,0,0,1,0,0)						
MC									
Personbil						1 (0,0,0,0,1,1)	2 (0,0,0,0,1,1)		
Lastbil									
Buss				1 (0,0,0,0,1,0)		1 (0,0,0,0,0,1)	1 (0,0,0,0,1,0)		

Figur 11 Konflikttabell, samtliga olyckor i korsningen Kungsgatan/Vasagatan, från augusti 2014 till augusti 2016.

I fem av elva fall har olyckorna inträffat vid lunch eller tidig eftermiddag (11:45-14:10) och i lika många fall har olyckorna inträffat en måndag. Det är svårt att tillskriva en viss sorts olyckstyp en särskild tid, dock kan man se att tre av fyra upphinnandeolyckor har inträffat på en måndag och att två av tre fallolyckor skett under helgen.

Vid en avgränsning av olyckstyperna, där urvalet av olycksdrabbade trafikanter varit cyklister eller fotgångare som varit i kollision med andra trafikanter, kvarstod enbart två av elva olyckor.

3 KONFLIKTOBSERVATIONSSSTUDIE

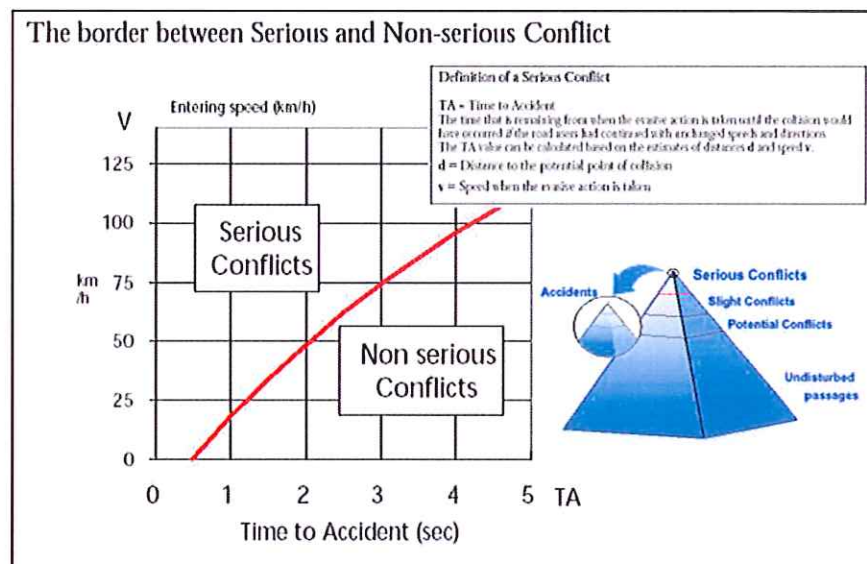
En konfliktobservationsstudie gjordes i korsningen Kungsgatan/Vasagatan under hösten 2016. Denna utfördes enligt den metod som utvecklats vid Lunds Tekniska Högskola. Syftet med denna typ av studie är att ge möjlighet till att kartlägga trafiksäkerheten i framförallt tätort.

3.1 METOD

Den svenska konflikttekniken bygger på det faktum att det sker betydligt fler konflikter i trafiken jämfört med antalet olyckor. Ofta är det svårt att säga något konkret om trafiksäkerheten utifrån statistik från olyckor då de är få och kan bero på enskilda tillfälligheter. Eftersom det sker fler konflikter än olyckor är det lättare att upptäcka mönster när man tittar på konflikter istället för olyckor.

Ju allvarigare en konflikt är, desto närmare är den en faktisk olycka. Värdet "tid till olycka" används för att bedöma allvarligheten hos en konflikt. Denna fås när en observatör registrerar konflikter. Konflikter definieras som händelser där trafikanterna ofrivilligt utsätts för farliga trafiksituationer. Observatören uppskattar hastigheten hos de inblandade trafikanterna samt det avstånd som är kvar mellan dem från den punkt den avvärande manövern startat. Utifrån det går det att ta fram värdet "tid till olycka".

Allvarligheten i en konflikt beror på hur kort tid det är kvar till olyckan samt vilken hastighet trafikanten har på väg in i olyckan. Konflikter delas upp i allvarliga och icke-allvarliga enligt Figur 12 nedan.



Figur 12 Grafen beskriver uppdelningen mellan allvarliga och icke-allvarliga konflikter.

3.2 GENOMFÖRANDE

Två observatörer genomförde studien under hösten 2016. Totalt observerades korsningen i 18 timmar från två olika håll för att täcka hela ytan med bra sikt. Varje person observerade endast halva korsningen för att säkerställa att inga konflikter dubbelräknades.

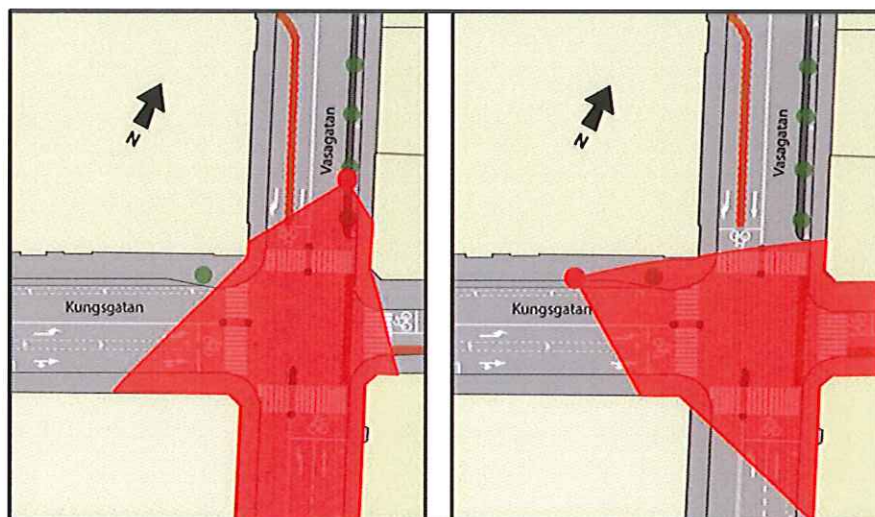
Observationstillfällena var vid förmiddagsrusningen, lunchtid och eftermiddagsrusningen. Varje tidsperiod på dagen fick 2 timmars observationstid och 30 minuters paus mellan de två timmarna. Tidsperioden på dagen var inte fast utan några gånger började tiden 30 min innan standardtiden och några gånger 30 min efter standardtiden. Nedan visar Tabell 3 vilka datum som de olika tidsperioderna observerades.

Tabell 3 visar vilka datum som de tre olika standardtiderna observerades.

Observationer	05-sep	07-sep	09-sep	12-sep	13-sep	15-sep	16-sep	05-okt
Förmiddag 07:00-09:30								
Lunch 11:00-13:30								
Eftermiddag 16:00-18:30								

Anledningen till att det blev fler tillfällen på förmiddag och lunch var att det mot slutet av observationerna endast var en person som hade möjlighet att utföra studierna och därför gjordes halva korsningen en gång och andra halvan en annan gång.

Videokameran sattes upp på två olika ställen beroende på vilken halva av korsningen som önskade filmas. De två olika alternativen visas i Figur 13 nedan.



Figur 13 visar de två olika placeringarna av videokameran som användes under observationerna. Den rödmarkerade ytan visar kamerans räckvidd.

Väderleken under observationerna pendlade från ca 5 till 15 grader med växlande molnighet men mycket sol. Vägbanan var torr, det regnade aldrig under eller nära inpå något av observationstillfällena.

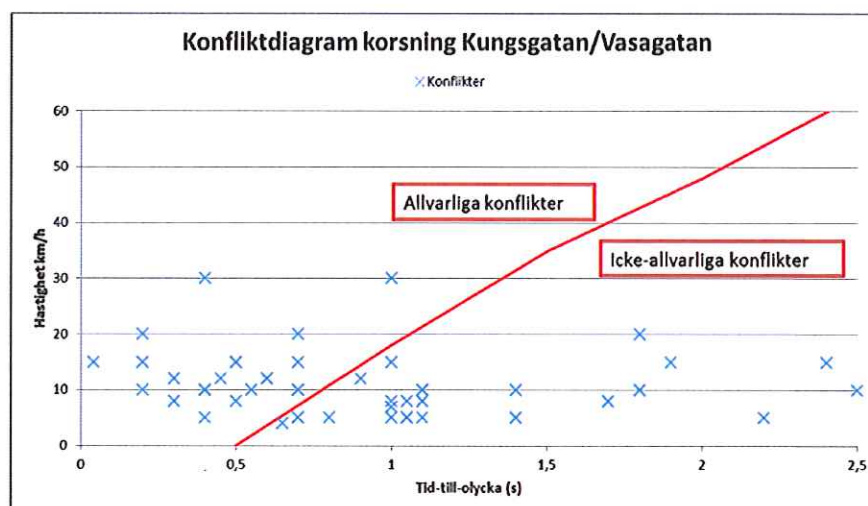
Under observationen har bl.a. hastighet och avstånd till konflikt, fordonstyp och väderlek osv. antecknats på papper. Därefter har all information matats in i Excel för vidare analys.

4 RESULTAT

Under de 18 timmar som hela korsningen observerades antecknades totalt 78 konflikter. Därefter har de konflikter med ett värde över 2,5 för tid-till-olycka sorterats bort, på samma sätt som i den tidigare studien. Därefter återstår det totalt 71 konflikter där 35 var allvarliga och 36 icke-allvarliga.

4.1 KONFLIKTDIAGRAM OCH ALLVARLIGHETSGRAD BLAND KONFLIKTER

Samtliga 71 observerade konflikter har lagts in i ett konfliktdiagram, se Figur 14 nedan. Diagrammet visar varje konflikt, dess tid-till-olycka-värde och dess dimensionerande hastighet. Den röda linjen visar gränsen mellan allvarliga och icke-allvarliga konflikter. 50 % av alla konflikter i diagrammet bedöms som allvarliga.



Figur 14 Konfliktdiagram. Konflikternas tid-till-olycka-värde och dess dimensionerande hastighet redovisas på diagrammets axlar. Den röda linjen motsvarar gränsen mellan allvarliga och icke-allvarliga konflikter.

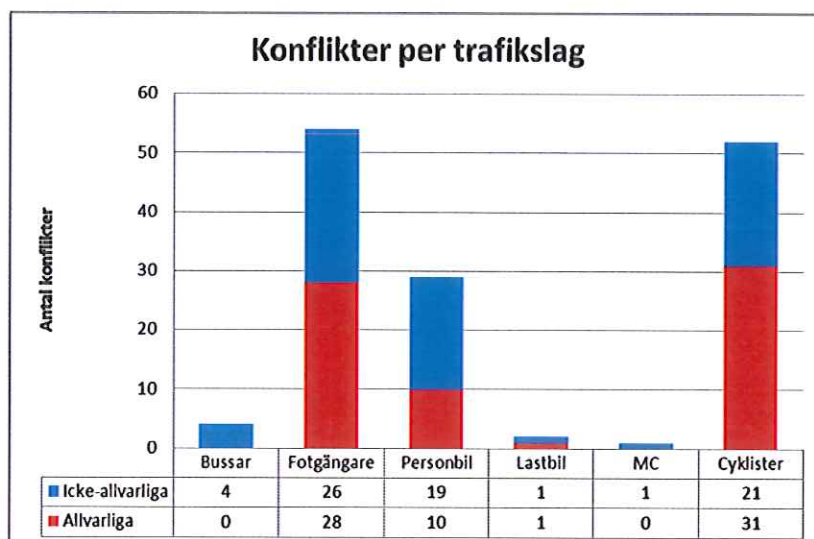
Delas konflikterna upp med hänsyn till när de observerades visas en jämn fördelning mellan förmiddag och eftermiddag. Under lunchen sker tydligt färre konflikter dock beror detta att det är ett kortare tidsspänn än de andra två tidsperioderna.

Tabell 4 Antalet noterade konflikter uppdelat per tidsperiod på dagen.

	Tid	Allvarliga	Icke-allvarliga
Förmiddag	06:00-11:00	14	14
Lunch	11:00-13:00	6	7
Eftermiddag	13:00-19:00	15	15

Om konflikterna delas upp per trafikantslag, se Figur 15 nedan, syns det tydligt att cyklister och fotgängare är de som är de klart mest utsatta grupperna. De har 38 % samt 37 % vardera av det totala antalet konflikter.

Även personbilar är inblandade i ett antal konflikter med 20 % av totalen. Bussar, Lastbilar och MC var inblandade i ytterst få konflikter.



Figur 15 visar antalet konflikter uppdelat på trafikantslag.

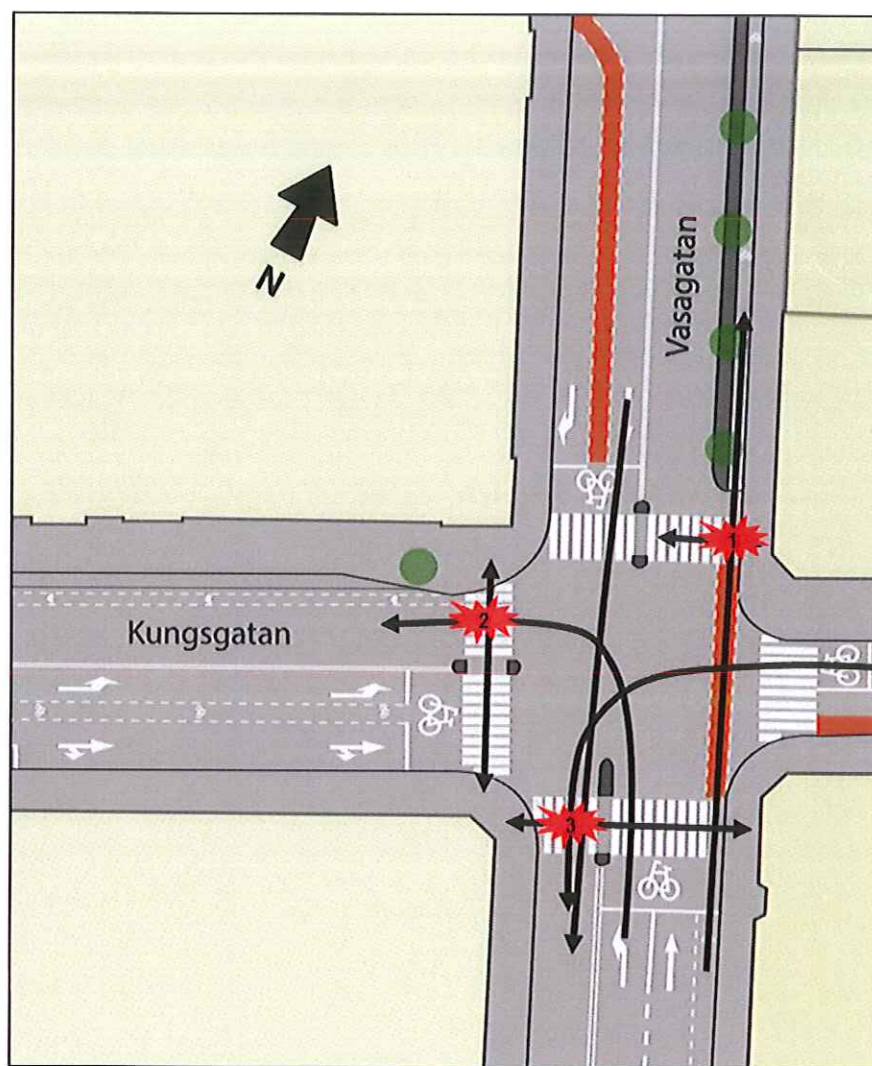
4.2 KONFLIKTOBSERVATIONER

Många konflikter berodde på att rödlys inte alltid respekterades, särskilt av gångtrafikanter som då plötsligt kunde hamna i en oförutsedd situation om de inte varit tillräckligt uppmärksamma. Denna typ av konflikt var vanlig men inte alltid allvarliga då fordonen som körde oftast var mer uppmärksamma än gångtrafikanterna. Resultatet blev ofta att ett fordon fick stanna och gångtrafikanterna började skynda sig över eller backa.

Bland de allvarliga konflikterna skedde 50 % i korsningens nordöstra hörn mellan cyklister och fotgängare, se markering 1 i Figur 16 nedan. Dessa konflikter berodde främst på att gångtrafikanter inte var uppmärksamma på att det gick ett cykelfält framför trottoarkanten eller att det var för lite utrymme för att undvika att stå eller gå på cyklisternas yta i kombination med att cyklisterna förmodligen drog ut på sin egen gröntid.

30 % av de allvarliga olyckorna skedde då cyklister som kom söderifrån och åkte rakt fram i korsningen inte hann passera det nordliga övergångsstället innan gångtrafiken fått grönt. Ofta fick de grönt när cyklisterna var mycket nära övergångsstället och gångtrafiken kollade på signalerna rakt fram och såg inte cyklisterna som kom från vänster. Totalt observerades 15 st. konflikter av denna karaktär där 10 var allvarliga.

Orsaken till konflikten kan bero på flera anledningar. Ibland gick enstaka gångtrafikanter innan de fått grönt, dock var det vanligast att en konflikt uppstod när alla gångtrafikanter började gå samtidigt och totalt blockerade vägen vilket endast skedde när deras signal slagit om till grönt. Om cyklisterna ofta körde precis efter att deras signal slagit om till rött är okänt. Denna typ av konflikt observerades aldrig mellan gångtrafikanter och motorfordon vilket tyder på att säkerhetstiden förmodligen inte är för kort utan snarare att cyklisterna åker strax efter att signalen slagit om till rött då de ser en tom korsning och tror de skall hinna över.



Figur 16 Illustration över de tre vanligaste konflikterna.

20 % av de allvarliga konflikterna, som också skedde i det nordöstra hörnet, bestod av gångtrafikanter som antingen stod eller gick på cykelbanan utan att vara medveten om att cyklister kunde komma i hög hastighet bakifrån. Detta gällde speciellt gångtrafikanter som gick norrut på trottoaren mot Norra bantorget. Detta berodde delvis på en uteservering som tog upp ca halva trottoaren vilket gjorde att gångtrafikanter trycktes ut på cykelbanan. En mildare krock observerades på plats då handtaget från ett cykelstyre slog in i sidan på en gångtrafikanter.

Konflikt 2 och 3 markerade i Figur 16 ovan, bestod endast av gångtrafikanter som gick mot rött och inte uppmärksammade att det kunde komma vänstersvängande bilar. Dessa konflikter skedde främst på grund av ouppmärksamma gångtrafikanter som gick mot rött. Konflikt nummer 2 observerades totalt 9 gånger varav en konflikt var allvarlig. Konflikt nummer 3 observerades 8 gånger där 5 var vänstersväg från Kungsgatan.

4.2.1 Övriga konfliktobservationer

Cyklister har svårt att köra rakt fram från södra tillfarten då högersvängande bilar svänger över cykelfält och stannar för gångtrafik i östra tillfarten och därmed står mitt i cykelfältet. Detta hände relativt ofta. Cyklister började då krångla sig runt bilar och dyka upp oväntat, ofta nära fordon, dock med låg hastighet.

Refugen vid övergångstället i den nordliga tillfarten kunde ofta bli full och det blev svårt för alla gångtrafikanter att få plats. Detta berodde bl.a. på att gångtrafik gick österut över övergångstället mot rött då de haft rött en längre tid samtidigt som trafiken in mot korsningen också haft rött en längre tid. Fotgängare börjar gå över halva vägen till refugen eller tror de kan gå hela vägen över men upptäcker sedan att vänstersvängande trafik från Kungsgatan kan komma och backar till refugen. Under ett av observationstillfällena var det en cykel som inte fick plats på refugen och stack ut med bakhjulet i vägen när sedan trafiken bakom fick grönt in mot korsningen. Efter några kraftiga läten från signalhorn lyckades cyklisten vrida cykel bort från trafiken.

4.2.2 Blockeringar och framkomlighet

- Vid enstaka tillfällen blockeras korsningen delvis av att kön från trafiksignalen vid Norra bantorget/Olof Palmes gata växer ner in i korsningen. Detta sker främst under morgonen och under lunchen. På eftermiddagen sker detta från södra sidan, dvs. från centralstationen.
- Korsningen blockerades helt under ett par minuter vid två olika tillfällen under observationerna på grund av att personbilar parkerat där det är förbud att stanna precis efter korsningen norrut på Vasagatan. När personbilar ställer sig där kommer de så nära utfarten på korsningen att när flygbussarna som kommer västerifrån på Kungsgatan ska svänga vänster, norrut på Vasagatan, får de inte tillräckligt med svepyta för att kunna genomföra svängen och komma ut ur korsningen. De blir istället stående snett mitt i korsningen tills den uppställda bilen flyttat på sig.
- Trafikanterna i korsningen tenderar att dra ut på sina gröntider, detta gäller alla trafikslag. För bilar eller större fordon innebär det att de då och då fastnar mitt i korsningen när nästa fas får grönt eller att de flöden som fått grönt måste vänta på att korsningen töms innan de kan köra igenom.

5 SLUTSATSER

Generellt iaktogs relativt få konflikter i korsningen. Detta kan delvis bero på att när korsningen är hårt belastad rörde sig all trafik med låg hastighet genom den. Däremot iaktogs det många tillfällen där främst gångtrafikanter gick mot rött, även en viss andel av cyklisterna körde mot rött. Under rusning drog samtliga trafikanter ut på signalfaserna och korsningen tog ofta lång tid att tömma, ibland längre än säkerhetstiden mellan signalfaserna.

En klar majoritet av de iaktagna konflikterna skedde mellan gång och cykeltrafikanter i det nordöstra hörnet av korsningen. Detta på grund av att det stora gångflödet inte riktigt får plats eller inte uppmärksammar att cyklister kan komma med hög hastighet från korsningen.

Jämfört med den tidigare konfliktobservationsstudien, gjord under hösten 2013, har antalet konflikter sjunkit från 172 till 71 en minskning med ca 60 %. Fördelningen mellan allvarliga och icke-allvarliga ligger kvar med 50 % vardera.

Den tidigare studien tog upp problematiken med vänstersvängar från södra tillfarten på Vasagatan som svänger in mot Kungsgatan västerut. De hade förgrönt men fick vänta på gångtrafik innan de kunde köra ut från korsningen. När sedan trafiken från den norra tillfarten fick grönt fick det vänstersvängade flödet bråttom att köra ut från korsningen och farliga situationer vid det västra övergångsstället uppstod. En åtgärd mot detta var att flytta förgrönt till eftergrönt istället. Detta verkar ha gett önskad effekt då denna typ av problematik inte iaktogs i korsningen under denna konfliktobservationsstudie. Några konflikter vid denna punkt uppstod, men de berodde på att fotgängare gått mot rött och inte märkt att det kunde komma vänstersvängande fordon bakifrån. Det var totalt 9 sådana konflikter jämfört med totalt 73 under den tidigare konfliktobservationsstudien.

Cykelfältet från södra tillfarten till norra har målats rött genom korsningen. Dock var det ändå vanligt att högersvängande fordon ställde sig rakt över cykelfältet för att vänta på gångtrafikanter som passerar den östra tillfarten.

De nya cykelfälten på västra tillfarten på Kungsgatan och norra tillfarten på Vasagatan där cykelfält dragits mellan körfälten ända fram till en cykelbox, har generellt fungerat bra.

De utförda åtgärderna har tydliggjort cyklistens plats i korsningen och kraftigt minskat antalet konflikter med ca 60 %. De återstående utmaningarna gäller mer generellt att öka regelefterlevnad hos främst gångtrafikanterna men även cyklisterna. Fysiska åtgärder som skulle kunna övervägas för att ytterligare sänka antalet konflikter är att tydliggöra cykelfältet som går längs Vasagatan i nordlig riktning vid det nordliga övergångsstället. Här kan det även diskuteras hur mycket plats uteserveringen på östra sidan av Vasagatan vid den norra utfarten skall tillåtas ta från gångbanan. Det skulle även vara lämpligt att bredda refugen vid den nordliga tillfarten. De åtgärder som planeras på Vasagatan, breddning av gångbanor och cykelbanor, bedöms ge en ökad säkerhet i korsningen.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 34 000 medarbetare på över 500 kontor i 40 länder. I Sverige har vi omkring 3 500 medarbetare.

WSP Sverige AB
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: +46 10 7225000
<http://www.wspgroup.se>

