

2016-08-24

**Handläggare**  
Susanna Lennström  
08-508 231 95**Till**  
Trafiknämnden  
2016-10-20

## Utvärdering av pilotplats cykel på Götgatan. Slutredovisning

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets avrapportering avseende utvärdering av pilotplats cykel på Götgatan

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefCamilla Byström  
Enhetschef

### Sammanfattning

Götgatan är ett viktigt stråk för pendlingscykling och även gångtrafik. Gatan har sedan färdigställandet av Söderleden varit föremål för diskussioner om omvandling. Det har varit önskvärt med mer utrymme för cykel och gång men inte helt klart hur kapaciteten för bilar och andra fordon kommer att klaras.

**[Företag]**  
[Avdelning][Besöksadress]  
[Postadress]  
[Postnr och Ort]  
Telefon [telefon dir]  
Växel [telefon]  
Fax [fax dir]  
[E-post dir]  
[E-post]  
Org nr [nr]  
[Hemsida]

I en Vinnovafinansierad förstudie, Pilotplats cykel, samarbetade Trafikkontoret, Uppsala STS/Uppsala universitet, TUB Trafikutredningsbyrån och Stockholms stadsledningskontor kring ett upplägg av ett försök med omdisponering av gatuutrymme på Götgatan för att ge cykel mer plats. Under förstudien diskuterades också vilka utvärderingar som borde genomföras och vad de skulle

svara på. Pilotplats cykel realiserades sedan året därpå, 2014, genom ett uppdrag i Kommunfullmäktiges budget. Själva ombyggnaden av gaturummet skedde i juni 2014. Ombyggnaden gick ut på att två körfält i varje riktning blev ett körfält i varje riktning. Den genomförda gatuomvandlingen innebär att de tidigare körfälten nu används för parkering och leverans, och att utrymmet som användes för parkering har blivit cykelbana. Det är sträckan mellan Folkungagatan och Ölandsgatan som är ombyggd. Vidare har signalsamordningen ändrats i syfte att skapa en grön våg för cykeltrafiken. Dessutom har nya cykelparkeringar anlagts och utrymmet för lastplatser utökats. Hastighetsbegränsningen sänktes från 50 till 30 km/h.

Åtgärderna har utvärderats, bland annat genom intervjuer och samtal med intressenter, studier av beläggingsgrader på cykelparkeringar och analyser av lastplatsernas användning. En del av utvärderingsarbetet har ingått i projektet Pilotplats cykel, medan övriga delar har genomförts och finansierats av Stockholms stad. Utvärderingarna sammanfattas i rapporten *Försök med ny utformning av Götgatan med mer kapacitet för cyklister och gående*.

Åtgärderna har haft en mycket liten påverkan på biltrafikens trafikflöden, medan medelhastigheten har minskat något. Utvärderingarna visar att gång- och cykeltrafikanter var mycket positiva till de åtgärder som genomförts. Näringsidkare, leverantörer och taxichaufförer hade en mer delad syn. Fler var nöjda än missnöjda. De missnöjda uppger sämre framkomlighet, för sig själva eller kunder, som skäl.

Utvärderingen visar också att majoriteten av cyklisterna är positivt inställda till införandet av grön våg, men att visualiseringen av den är svår att förstå. Konflikterna mellan olika trafikslag har minskat, bland annat till följd av bättre regelefterlevnad hos cyklister och fotgängare.

Som avslutning på utvärderingen har en teknisk analys genomförts på sträckan för att komma med förslag på enkla förbättringsåtgärder som kan genomföras på kort sikt. Mest angeläget var att ge sträckan ny beläggning men även att rätta upp cykelbanan på de ställen där det fortfarande fanns refugöron och att förtydliga för fotgängarna att de gamla cykelbanorna nu är gång- och vistelseområde. Även justeringar i trafiksignalerna gjordes. Vidare rekommenderar analysen att visualiseringen av den gröna vågen tas bort och ersätts

av information om grön våg istället. Anledningen är att få cyklister förstår visualiseringens budskap.

Sammantaget visar utvärderingen att lösningen med mer utrymme för cyklister och gående på bekostnad av ett körfält i varje riktning kan permanentas.

Efter att pilotplats cykel avslutats har förbättringsåtgärder, inklusive ny beläggning, genomförts i juli 2016. De har tagits emot väl av dem som vistas och färdas på gatan.

## **Bakgrund**

### **Parter i projektet**

Projektet Pilotplats cykel började med en Vinnovafinansierad förstudie 2013 och konkretiserades och realiserades 2014 genom att pilotförsöket med tillhörande utvärdering formulerades som ett projekt i kommunfullmäktiges budget för år 2014. Utvärderingen av pilotplats cykel genomfördes i samarbete mellan trafikkontoret i Stockholms stad, Uppsala STS/Uppsala universitet, TUB Trafikutredningsbyrån och Stockholms stadsledningskontor.

### **Syftet med en pilotplats**

Ökad cykling svarar idag mot mål inom flera olika policyområden, inte minst ökad folkhälsa och attraktivare städer. Ökad cykling innebär också reella och upplevda problem som ofta bottnar i konflikter kring hur städers begränsade utrymme bör fördelas och utnyttjas. Projektet Pilotplats cykels syfte var att bidra till att cykelåtgärder utformas på ett sätt som gör cykling mer attraktivt och samtidigt minimerar negativa konsekvenser för andra. Dessutom var det tänkt att Pilotplats cykel skulle kunna fungera som en så kallad testbädd för företag och organisationer som ville pröva sina cykelrelaterade produkter och tjänster i verklig gatumiljö och under cyklisters och andra medborgares aktiva medverkan.

Syftet med projekt Pilotplats cykel var dels att omfördela delar av trafikrummet från biltrafik till gång och cykel, dels att prova ett arbetssätt med tillfälliga ombyggnationer som utvärderas innan permanenta förändringar genomförs. På detta sätt finns möjlighet att samla in synpunkter från olika intressenter innan beslut fattas om den slutliga utformningen.

### **Götgatan som pilotplats**

Att just Götgatan blev föremål för testerna inom Pilotplats cykel beror på att det ända sedan Söderledstunneln färdigställdes har

funnits planer på att minska biltrafikens utrymme till förmån för gång- och cykeltrafiken här. Genom åren har Götgatans funktion alltså förändrats, från genomfartsgata till stadsgata med stor potential som socialt och kommersiellt stråk. I många år har trafikflödena på Götgatan för cykeltrafik varit högre än biltrafikflödena, med upp emot 1000 passerande cyklister under maxtimmen jämfört med omkring 500-600 motorfordon. Antalet fotgängare under maxtimmen är 3000 personer. Att det inte heller finns någon busstrafik i större utsträckning bidrog också till att Götgatan var en god kandidat för ett försök att fördela om gatuutrymme.

### Genomförda åtgärder

För att öka möjligheterna att gå och cykla samt förbättra förutsättningarna för ett levande stadsliv längs med Götgatan, genomfördes under 2014 ett försök där gaturummet på sträckan mellan Folkungagatan och Ölandsgatan byggdes om.

Följande åtgärder genomfördes:

- Ett körfält i vardera riktningen omfördelades till nya, bredare cykelbanor
- De gamla cykelbanorna tillgängliggjordes för gångtrafik samt yta för placering av sittmöbler och cykelparkeringar
- Signalsamordningen ändrades i syfte att skapa en grön våg i cykelhastighet, 18 km/h, i rusningsriktningen
- Skyltar med nedräkningslyktor monterades för att underlätta cyklister att följa den gröna vågen
- Cykelparkeringar med totalt 50 platser anlades och fick ersätta parkeringsplatser för bilar
- Mer utrymme gavs till lastplatser
- Hastighetsbegränsningen sänktes från 50 till 30 km/h

### Metodbeskrivning

Arbetsättet med en provisorisk ombyggnation gav möjlighet till en omfattande utvärdering innan den slutliga utformningen ska beslutas.

Utvärderingen har bestått av trafikflödesanalyser, attitydstudier, studier av beläggningsgrader på cykelparkeringar, analys av lastplatser, interaktionsstudier, samtal och workshops.

Konsulter och andra sakkunniga inom olika trafikfrågor, Räddningstjänst, trafikanter, näringsidkare och yrkestrafik, har deltagit i utvärderingsarbetet. Resultaten sammanfattas i rapporten

*Försök med ny utformning av Götgatan med mer kapacitet för cyklister och gående (bilaga 1).*

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

### **Utvärdering inom ramen för projektet Pilotplats cykel**

#### **Trafikflöde**

Flera studier har genomförts för att ta reda på hur fordonstrafiken påverkats av ombyggnationen av Götgatan och trafikflöden, hastigheter, andel tung trafik samt svängrörelser i korsningar har analyserats. Trafikmätningar med slangar samt optisk registrering av motorfordon, fotgängare och cyklister i korsningar och vid övergångsställen har legat till grund för analyserna.

Resultaten från dessa studier visar att trafikflödena har sjunkit med några få procent och så även medelhastigheten i rusningstrafik. Att förändringen var så liten beror på att Götgatan tidigare hade relativt stor överkapacitet med två körfält i varje riktning och att dubbelparkering i de inre körfälterna ledde till att gatan ofta i praktiken var enkelfilig. Även den gröna cykelvågen i rusningstimmarna i rusningsriktningen leder till att ett relativt högt fordonflöde kan hållas.

Andelen tung trafik har inte påverkats i större utsträckning och dygnsfördelningen av trafiken är i princip oförändrad. Enligt videomätningarna har däremot cykeltrafiken ökat betydligt, vilket tyder på att Götgatan blivit mer attraktiv för cykling.

#### **Attitydstudie**

En attitydstudie genomfördes med syftet att undersöka hur olika trafikantgrupper upplevde förändringarna i gatumiljön. Attitydstudien grundade sig på intervjuer med fotgängare, cyklister, taxiförare, varuleverantörer och näringsidkare. Dessutom genomfördes nummerskrivningar och därefter telefonintervjuer med bilister. Frågorna rörde bland annat trafikanternas kännedom om och attityd till förändringarna samt deras syn på effekten av dessa. Resultatet visade att de flesta visste att ett körfält i vardera riktningen försvunnit, men få kände till övriga åtgärder. Majoriteten av gång- och cykeltrafikanterna var odelat positiva till den nya utformningen, medan bilister, näringsidkare och taxiförare hade en mer delad syn på gatans omvandling. Drygt hälften av bilisterna, näringsidkarna och taxiförarna var positivt inställda och övriga var

negativt inställda. En relativt stor andel av bilisterna var alltså positiva trots att de getts mindre utrymme.

### Interaktionsstudier

Före ombyggnationen lyftes frågan om den nya utformningen kunde leda till fler konflikter med cyklister vid lastning och lossning av varor, eftersom cykelbanan måste korsas för att ta sig mellan lastplatser och fastigheter. Detta undersöktes genom studier av filmmaterial samt platsbesök vid lastplatser på Götgatan. Resultatet visade att antalet konflikter mellan cykel- och leveranstrafik är få och att leverantörer i studien aldrig fördröjdes mer än 30 sekunder vid passage av cykelbanan. Under största delen av tiden används lastplatserna emellertid inte för leveranser och ett sätt att underlätta för leveranstrafiken är att arbeta för att minska felparkering av fordon på lastplatserna.

På Götgatan rör sig stora volymer fotgängare och cyklister. För att ytterligare utreda konflikter mellan trafikanter och andra beteendemässiga aspekter genomfördes en interaktionsstudie, med tonvikt på gång- och cykeltrafiken. Filmmaterial från ett övergångsställe vid Gotlandsgatan analyserades och antalet konflikter beräknades. Sammanfattningsvis visar resultatet att konflikterna mellan olika trafikslag har minskat, liksom antalet gångtrafikanter som använder cykelbanan. Regelefterlevnaden hos cyklister har förbättrats.

### Cykelparkering

Inom ramen för projektet utvärderades de nyinstallerade cykelparkeringarnas beläggningsgrader i syfte att undersöka hur användningen skiljer sig åt mellan olika parkeringar. Studierna visade att ett kort avstånd och rak väg från cykelparkeringar till större entréer samt placering till höger i färdriktningen är betydelsefullt för en hög beläggningsgrad. Vanor verkar också spela en stor roll, vilket gör god synlighet och kommunikation vid anläggning av nya parkeringar viktigt.

### Ytjämnhet

Cykelbanornas ytjämnhet jämfördes för att ta reda på om cykelbanans utflyttning till det tidigare parkerings- och lastningsfältet påverkade körkomforten. Resultatet visade att ytjämnheten var oförändrad.

### Räddningstjänst

För att få en uppfattning om hur den nya utformningen av Götgatan påverkat funktionen som utryckningsväg genomfördes intervjuer

med representanter från Räddningstjänsten. Intervjuerna visade att tidigare problem med att nå fasaderna längs med Götgatan ökat på grund av att parkeringarna flyttats längre ut i gatan. Dessutom inkom synpunkter om att framkomligheten för utryckningsfordon försämrats eftersom övrig trafik inte längre har möjligheten att väja ut i det andra körfältet. Räddningstjänsten framförde emellertid förslag om att bredda cykelbanan i södergående riktning så att den kan användas som utryckningsväg. Dessutom kan framkomligheten förbättras genom ökad övervakning för att minska dubbelparkering av fordon.

### Samtal

Inom projektet Pilotplats cykel anordnades flera samtal kring olika cykelfrågor. Teman för samtalen har exempelvis varit cykelparkering och cykelns framtida roll. Talare från bland annat trafikkontoret, Trafikförvaltningen (SLL), Uppsala universitet, arkitektbyråer och konsultföretag bjöds in. En fråga som berördes var utformning och placering av cykelparkeringar.

### Fokusgrupper för att ta fram förslag för förbättrad cykling

Fokusgrupper med yrkesutövare och privatpersoner samt intervjuer med butiksägare genomfördes med syftet att identifiera utmaningar samt få fram konkreta förslag för att förbättra möjligheterna att cykla och minska konflikter. I fokusgrupperna framförde yrkesutövarna svårigheter med korttidsangöring för lastning och lossning, trots att lastplatserna utökats. En lösning som diskuterades är bättre samordning av leveranser. Vidare inkom synpunkter om enkelriktningen av cykelbanor samt gator kring Götgatan. Dessa ger omvägar för cyklister och ett förslag som diskuterades är att göra det tillåtet att cykla i båda riktningarna även på enkelriktade gator.

### Förbättringsförslag grundade på trafikteknisk analys

Slutligen gjordes en trafikteknisk analys på uppdrag av trafikkontoret en tid efter utvärderingen. Syftet var att undersöka behovet av justeringar av den provisoriska utformningen. Problem som lyftes fram i denna analys är bland annat att informationen om den gröna vågen inte förstås av alla, att cykelbanorna inte är tillräckligt raka då vissa refugögon finns kvar samt att de gamla cykelbanorna i dagsläget inte används av vare sig fotgängare eller cyklister. Ytterligare problem som togs upp är att det under vissa tidpunkter uppstår köbildning samt att det förekommer svårigheter för kortvarig angöring.

För att åtgärda dessa problem föreslogs en rad förbättringar:

- Den gröna vågen justeras så att fler cyklister hinner med den

- Nedräkningslyktorna tas bort
- Den gröna vågen gäller även utanför rusningstid
- Antalet cyklister på Götgatan kan minskas genom att Östgötagatan öppnas upp för cykeltrafik söderut
- Biltrafiken från Skanstull minskas genom att gröntiden på förmiddagen förkortas i trafiksignalerna
- Biltrafiken söderut vid Skanstull ökas genom att gröntiden ökas på eftermiddagar och helger
- Boendeparkering längs med Götgatan tas bort
- Lastplatserna markeras tydligare och att tidsbegränsningarna för dessa görs mer enhetliga, exempelvis kl. 07.00-19.00 på vardagar
- Övervakningen och bortforslingen av kvarlämnade cyklar förbättras

I rapporten föreslås också att kantstenen mellan den gamla cykelbanan och gångbanan tas bort samt att vissa träd flyttas för att uppmuntra gångtrafikanter att använda sig av hela ytan. Det framförs också förslag om att cykelbanan breddas och rätas ut genom att kvarstående refugögon tas bort. För att öka framkomligheten för Räddningstjänst föreslås prioritet för utryckningsfordon i trafiksignalerna.

Efter att pilotplats cykel avslutats fick Götgatan sommaren 2016 ny beläggning. I samband med det gjordes en upprätning av cykelbanan genom att refugöron togs bort och den tidigare cykelbanan markerades som gång- och vistelseyta. Nya markeringar mellan cykelbana och körfält sattes upp. Den nya beläggningen, upprätningen av cykelbanan och de tydligare vistelseytorna har tagits emot mycket positivt.

### **Analys och konsekvenser**

Ombyggnationen av Götgatan, där utrymmet för gång- och cykeltrafik samt för vistelse utökats, är i linje med mål i Stockholms stads övergripande planeringsdokument som översiktsplanen och framkomlighetsstrategin.

Sammantaget är de flesta trafikantgrupperna positivt inställda till de förändringar som gjorts.

Kontoret föreslår utifrån attitydstudien och den trafiktekniska utvärderingen att visualiseringen av den gröna vågen tas bort och ersätts med skyltad information om den gröna vågens existens. Anledningen är att få cyklister förstå visualiseringens budskap.



Arbetsmetoden med tillfälliga ombyggnationer följt av utvärdering är ett användbart arbetssätt som gör det möjligt att samla in och analysera information och utbyta erfarenheter samt justera utformningen innan den blir permanent.

Resultat från utvärderingsarbetet visar att situationen på många sätt förbättrats för fotgängare och cyklister och att dessa trafikanter är positiva till den nya utformningen. Även hälften av bilförarna ställer sig positiva till ombyggnaden av gatan.

Trafikmätningar visar att trafikflöden för biltrafik inte påverkats i någon större omfattning men att hastigheterna sjunkit något.

Räddningstjänsten har kommit med synpunkter om försämrad framkomlighet vid utryckningar. Framkomligheten för både räddningstjänst och leveranser kan emellertid förbättras genom frekvent övervakning för att minska dubbelparkering och felparkering på lastplatser.

Den totala budgeten för pilotplats cykel var 3,0 mkr år 2014. Eftersom Uppsala universitet var ansvariga för utvärderingen erhöll de 2,4 mkr som har använts till utvärderingsarbetet. Resterande 0,6 mkr användes av trafikkontoret för att kunna delta i projektet och göra trafikmätningar.

Utifrån de utvärderingar som gjorts rekommenderas att lösningen permanentas, men med några mindre justeringar såsom översyn av cykelparkeringarnas placering i syfte att maximera nyttjandegraden.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att denna slutredovisning avseende utvärdering av pilotplats cykel på Götgatan godkänns.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Försök med ny utformning av Götgatan med mer kapacitet för cyklister och gående. Sammanställning av bakgrund, mål, genomförande och effekter, daterad 2015-10-19