

Försök med ny utformning av Götgatan med mer kapacitet för cyklister och gående

Sammanställning av bakgrund, mål,
genomförande och effekter



Förord

Götgatan har genom åren fått se sin trafikfunktion förändras, från den genomfartsgata det var i sin ungdom till den kommers och det stadsliv som finns där idag. I stadens övergripande planeringsdokument, så som Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin, är det utpekade att cyklingen ska öka och att fotgängare ska få bättre förutsättningar. I linje med detta, samt i syfte att skapa ett mer levande stadsliv, genomförde staden ett försök där Götgatans gaturum byggdes om våren 2014.

Föreliggande rapport utgör en sammanställning av försöket med att bygga om Götgatan avseende de mål, syfte, fysiska förändringar, utvärderingar samt effekter som försöket haft.

Sammanställningen har genomförts av Lotta Schmidt, Anders Bondemark och Patryk Larek på WSP. Beställare har varit Camilla Byström på Trafikkontoret vid Stockholms stad.

Innehåll

Sammanfattning	3
Beskrivning av projektet – ombyggnad av Götgatan	5
Götgatan förr och nu	6
Genomförda fysiska förändringar	7
Gatusektioner – innan försöket och efter ombyggnationen	10
Tidslinje – aktiviteter inom projektet	11
Genomförda utvärderingar och resultat	12
Genomförda utvärderingar och resultat inom Pilotplats cykel	18
Diskussion om försöket och resultaten	25
Referenser och intervjuer	26

Sammanfattning (1/2)

Försöket – mer kapacitet för cyklister och gående

Götgatan har en stor potential som ett socialt och kommersiellt stråk, något som dock försvåras av bristen på utrymme för fotgängare och cyklister. För att öka cyklandet, vilket är ett utpekade mål i Framkomlighetsstrategin, och förbättra stadslivet, beslutade staden att genomföra och utvärdera ett antal åtgärder.

De förändringar som ingick i försöket togs fram i samverkan med forskningsprojektet "Pilotplats cykel". Projektet var till en början finansierat av Vinnova och Stockholms stad med syfte att generera förslag på åtgärder som kan göra cykling mer attraktivt utan att försämra för andra trafikslag och att samtidigt involvera användare. När projektet inte fick fortsatt finansiering från Vinnova fortsatte ändå staden med sin finansiering

Åtgärderna introducerades på Götgatan sommaren 2014. Ett bilkörfält i vardera riktning omfördelades till nya och bredare cykelbanor samtidigt som de gamla cykelbanorna tillgängliggjordes för gående. Signalsamordningen ändrades så att det skapades en grön våg i cykelhastighet i riktning mot centrum. För att hjälpa cyklister att följa den gröna vågen sattes skyltar och nedräkningslykter upp. Utöver detta installerades fler cykelparkeringar och mer utrymme gavs till lastzoner. Hastigheten sänktes från 50 km/h till 30 km/h.

Den provisoriska lösningen gav möjlighet att utvärdera de genomförda förändringarna innan ett eventuellt permanentande. Nedan följer en sammanfattning av resultaten från dessa utvärderingar.

Majoriteten av cyklister och gående är nöjda med förändringarna medan Näringsidkare, leverantörer och taxi var något mindre positiva

En attitydstudie visade att drygt 80 procent av fotgängarna och cyklister var positiva till förändringarna på Götgatan. Näringsidkare, varuleverantörer, taxichaufförer och bilister tyckte i större utsträckning att det hade blivit sämre – cirka hälften ansåg att det blivit sämre. Räddningstjänsten framförde också sina synpunkter. Enligt dem hade körfältsavstängningen gjort det svårare att nå husfasaderna och att ta sig genom Götgatan för uttryckningar i söderort.



Sammanfattning (2/2)

Positivt med grön våg för cyklister men lite svår att begripa

Cyklisterna har reagerat positivt på visualiseringen av den gröna vågen. Nedräkningslyktornas funktion kan dock lätt misstolkas och det har även påpekats att nuvarande utformning av gröna vågen leder till hets att hinna igenom korsningar innan trafiksignalerna slår om till rött.

Placeringen av Stockholmshagarna bör ses över för maximalt nyttjande

Utvärderingen av cykelparkeringarna visade att läget – helst nära stora entréer och till höger i färdriktningen – spelar stor roll för beläggningen. Stockholmshagarna som är tänkta att vara lättillgängliga cykelparkeringar i gatan hade lägre beläggning än ramställerna och pollarna på trottoaren.

Mycket liten påverkan på bilflöde och hastigheter

Att ett körfält i vardera riktning omfördelats till de nya cykelbanorna har påverkat biltrafiken i begränsad omfattning. Trafikmätningar visar att antalet fordon som passerar genom Götgatan under ett dygn är det samma under försöket som innan försöket. Det har inte heller skett någon signifikant förändring av medelhastigheterna för bilisterna. Under rusningstrafik på morgonen tycks kapaciteten dock ha minskat något.

Konflikterna mellan olika trafikantgrupper har minskat

Det fanns en farhåga att de nya cykelbanorna skulle leda till fler konflikter i samband med lastning och lossning av varor. En utvärdering av lastzonerna visade att antalet sådana konflikter var få och att lastzonerna oftast användes till annat än godsleveranser. Överlag har antalet konflikter minskat. Färre personer går i cykelbanorna och regelefterlevnaden bland cyklister har förbättrats.

Ett positivt försök som talar för permanentning med mindre justeringar för en optimal lösning

Utifrån utvärderingarna är ett permanentande av lösningen rekommenderat. Fotgängare och cyklister har fått mer utrymme med begränsade konsekvenser för övriga grupper som använder Götgatan.

Den provisoriska lösningen gav möjligheten att få en god bild över effekterna av åtgärderna och vad som kan förbättras vid en permanent ombyggnad. De gamla cykelbanorna utnyttjas nu varken av cyklister eller gående. Träd och kantsten bör flyttas på ett sådant sätt att hela trottoarbredden används. I samband med detta kan även återstående refugöron tas bort för att skapa rakare cykelbanor. Den gröna vågen har upplevts positivt av cyklisterna men informationssystemet bör förenklas. Att Götgatans köutrymme har minskat kan hanteras genom att modifiera gröntider och därmed flytta köer till Skanstullsbron.

Beskrivning av projektet – ombyggnad av Götgatan

Bakgrund, syfte och medverkande parter

Inledning

Projektet är ett försök som pågått sedan juni 2014 och omfattar en ombyggnation av Götgatan med enkla material med förhållandevis kort livslängd som ska ligga till grund för planeringen av en permanent ombyggnad av Götgatan framöver. Den del av Götgatan som berörts är mellan Folkungagatan och Ölandsgatan.

Bakgrund

Det har sedan länge varit fler cyklister än bilar på Götgatan i maxtimmen men trafikrummet har inte varit anpassat för hur efterfrågan fördelar sig. Trafikfördelningen ser i maxtimmen ut som följer:

- 500-600 motorfordon
- 300 till över 1000 cyklister
- 1000-3000 fotgängare

Medverkande parter

Götgatans ombyggnad har delvis genomförts som en del av Pilotplats cykel och delvis som en del av stadens ordinarie verksamhet. Pilotplats cykel inledes som ett Vinnovaprojekt där Staden, Uppsala Universitet och Trafikutredningsbyrån var de ingående parterna. Däri genererades de förslag som kom att testas på Götgatan. Själva försöket och vissa av utvärderingarna finansierades emellertid ur stadens ordinarie budget. När Pilotplats cykel inte fick fortsatt finansiering från Vinnova valde Stockholms stad att ändå bistå med fortsatt finansiering så att projektet kunde fortleva en tid till.

Syfte

Syftet med ombyggnaden av Götgatan kan sägas ha varit tudelat. Det ena syftet är Stadens direkta syfte med ombyggnaden och det andra är Pilotplats cykels syfte med ombyggnaden.

- Syftet med ombyggnaden för stadens del är att i enighet med framkomlighetsstrategin omfördela gatuutrymmet till de kapacitetsstarkaste trafikslagen. Framkomlighetsstrategin har sin grund i insikten om att gatuutrymme är en begränsad resurs som kan användas effektivare. Idag har bilen relativt sett mycket utrymme i staden medan kapacitetsstarka färdmedel som cykel och kollektivtrafik har relativt sett lite utrymme. På Götgatan testades, i enighet med framkomlighetsstrategin, att ta utrymme från biltrafiken och ge till cyklisterna och andra funktioner som också ska inrymmas i gaturummet.
- Syftet med ombyggnaden för Pilotplats cykel, där staden är en av intressenterna, är snarare att testa och utvärdera metoden med tillfälliga ombyggnader innan man genomför permanenta förändringar. Genom att genomföra tillfälliga ombyggnader kan man samla in synpunkter från olika intressenter innan beslut tas om den slutliga lösningens utformning.

Götgatan förr och nu

Förr

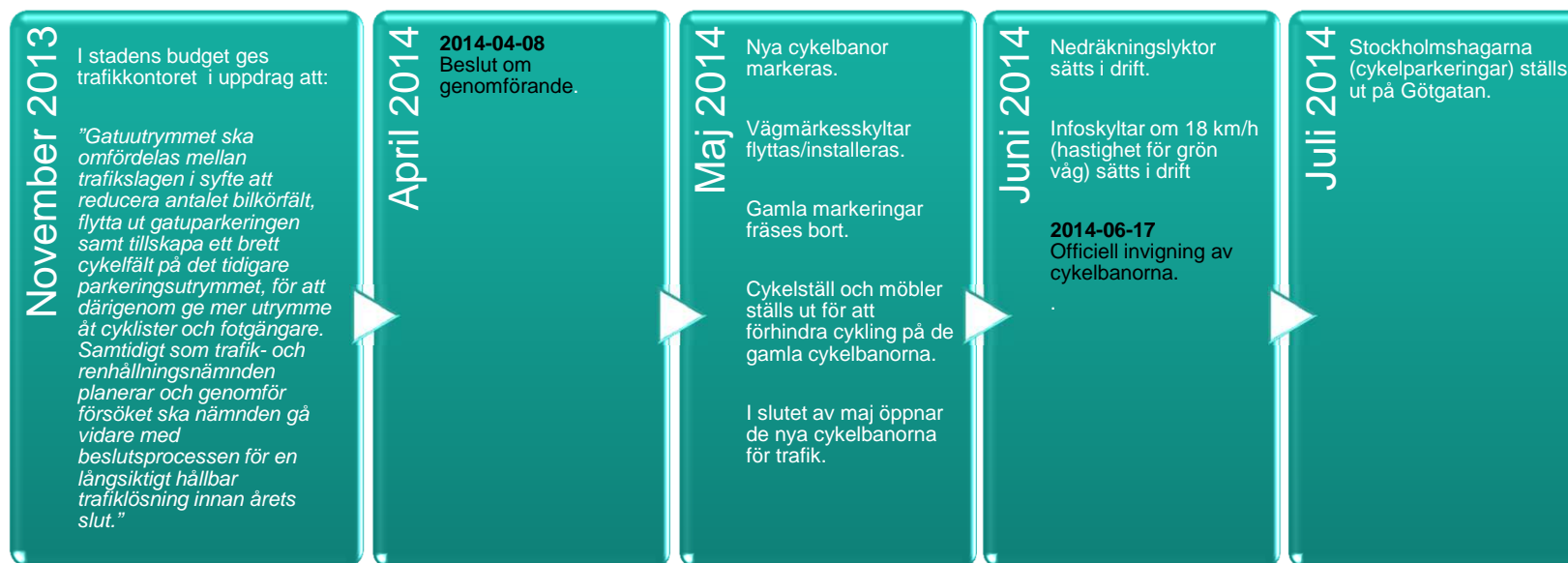
- Götgatan har tidigt fungerat som en viktig infart till Stockholm och utgjorde en del av Göta landsväg. Sitt nuvarande namn fick gatan 1644.
- Det fanns många cyklister i Stockholm och på Götgatan innan bilen slog igenom på 50-talet.
- Möjligheten att ha egen bil ökade snabbt på 50-talet och förändrade gatubilden.
- Bilarna fick mycket plats på 60-talet då parallella Södergatan hade byggts.
- Idag är Södergatan förlagd i Söderledstunneln.
- Sedan man byggde Söderledstunneln har man planerat för att minska bilarnas utrymme på Götgatan

Nu

- Södra Götgatan är ca 800 meter. Det är en innerstadsgata som liksom andra innerstadsgator innehåller många funktioner. Gatan är kantad av butiker, restauranger, kaféer, arbetsplatser och inte minst väldigt många boende.
- Stora delar av gatan har sett ut ungefär så här fram till försöket: trottoar med trädplantering, ganska smala cykelbanor, 6 körfält för biltrafiken varav två till parkering/angöring.



Tidslinje - Götgatan



Utvärderingar februari 2014 – oktober 2015

Utvärderingarna inleds med föremätningar under våren 2014 och pågår fram till oktober 2015.

Götgatan innan försöket



Två bilkörfält i vardera riktning



Krokig cykelbana nära trottoaren



Få utmarkerade cykelparkeringar



Smala cykelbanor

Försökets genomförda förändringar (1/2)



Ett bilkörfält är borttaget i varje riktning.
Numera finns ett bilkörfält kvar i varje riktning.



Längre och fler lastzoner har skapats där kantstenar sänkts så att rörelsehindrade samt varuleveranser, varupallar och varuburar, lätt ska kunna ta sig fram.



Hastigheten är sänkt från 50 km/h till 30 km/tim.



Grön våg har programmerats i bägge riktningarna, -in till stan på fm, -ut ur stan på em. Vågen är anpassad för 18 km/tim. Den har även visualiserats genom en nedräkningslykta som visar hur lång tid man har på sig att passera stolpen innan man hamnar utanför den gröna vågen.

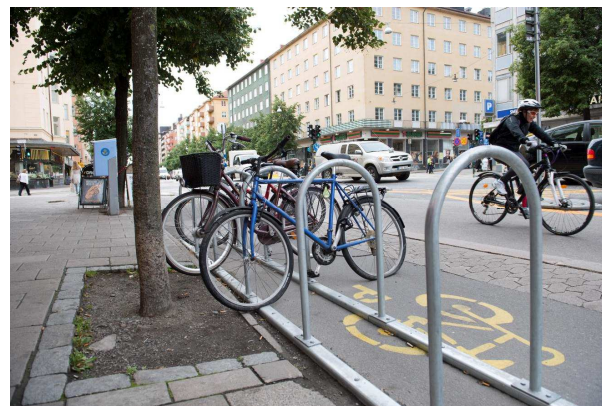
Försökets genomförda förändringar (2/2)



Cykelbanan har flyttats ut där tidigare bilparkeringen var. Flera "refugöron" har tagits bort för att skapa en rakare geometri.



Cykelparkering har tillkommit för femtio cyklar där tidigare fem personbilar rymdes.

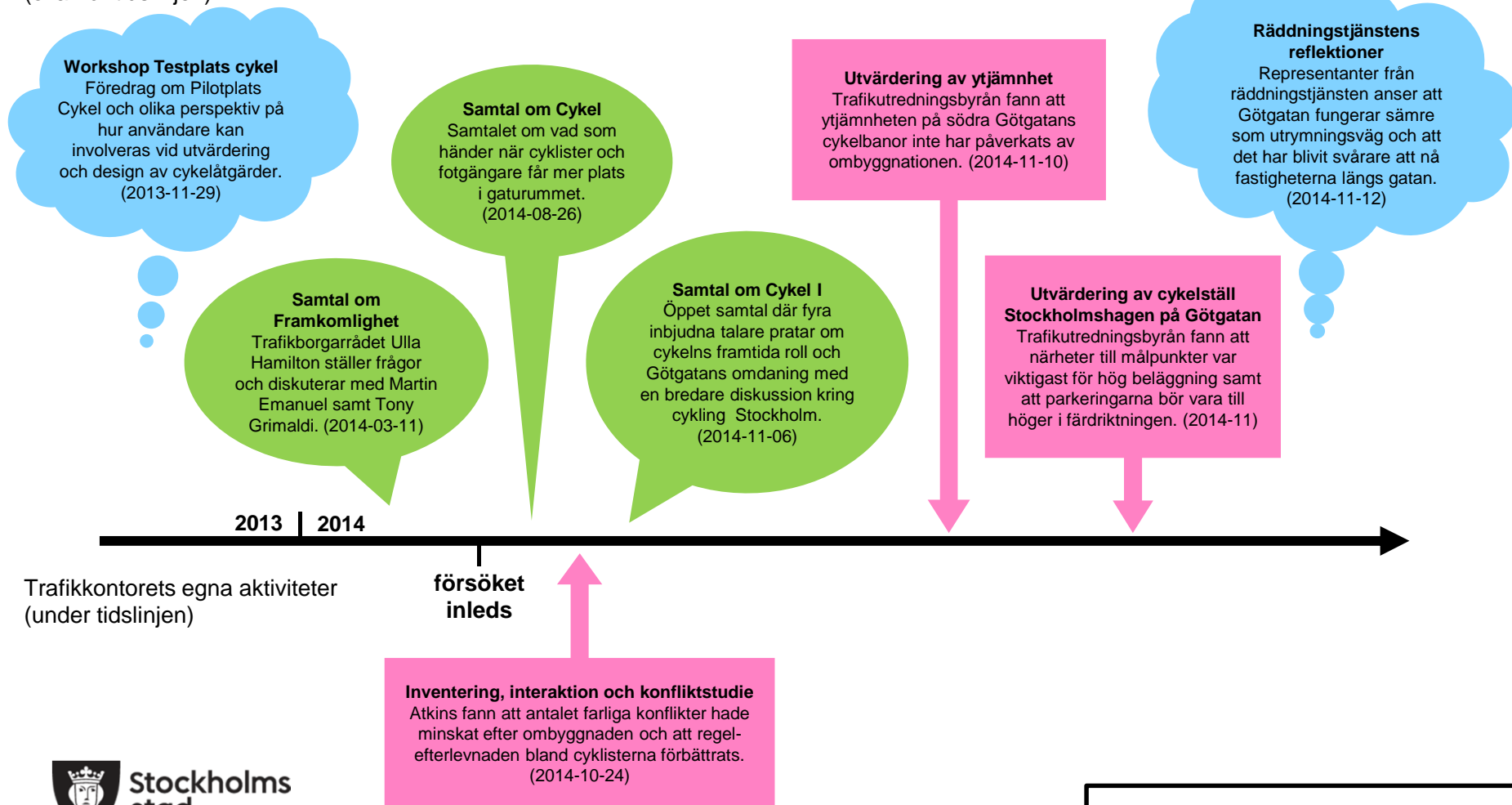


Sittmöbler och ytterligare cykelparkering på den gamla cykelbanan.

Tidslinje - aktiviteter inom projektet (1/2)

workshopar, samtal mm som ingått som en del i Götgatan-projektet (kronologisk ordning)

Utfört inom ramen för Pilotplats cykel
(ovanför tidslinjen)



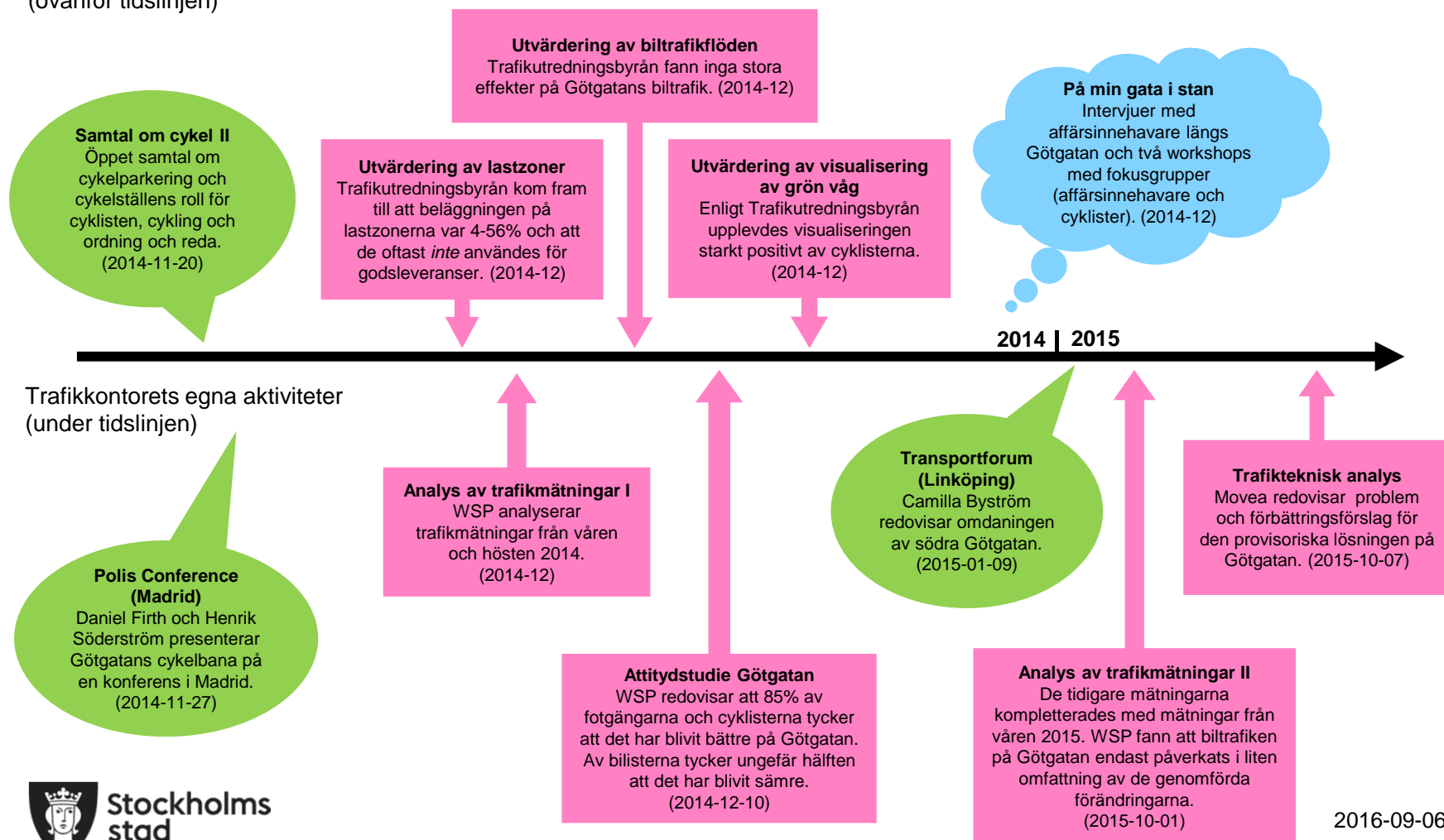
Förklaring av färgkoderna:

- Rosa box: utvärderingar
- Blå tankebubbla: workshop och intervjuer
- Grön pratbubbla: samtal och presentationer

Tidslinje – aktiviteter inom projektet (2/2)

workshopar, samtal mm som ingått som en del i Götgatan-projektet (kronologisk ordning)

Utfört inom ramen för Pilotplats cykel
(ovanför tidslinjen)



Genomförda utvärderingar och resultat inom Pilotplats cykel

Pilotplats cykel är ett projekt lett av Trafikutredningsbyrån och Uppsala universitet med syfte att fungera som testbädd för olika typer av cykellösningar som ska göra cykling mer attraktivt och samtidigt minimera konsekvenserna för andra trafikslag.

Pilotplats cykel initierades genom att Martin Emanuel uppvaktade Per Ankersjö om idén med att involvera användarna i trafikplaneringen för att på så sätt demokratisera trafikplaneringen. Politikerna i Stadshuset gav trafikkontoret i uppgift att gå vidare med ombyggnaden av Götgatan samtidigt som Uppsala Universitet sökte pengar från Vinnova med Staden och Trafikutredningsbyrån som partners.

Projektet beviljades finansiering från Vinnova samt staden och projektet startade. Efter att första delen av projektet avslutats beviljades det inte fortsatt finansiering från Vinnova men det fick fortsatt finansiering av staden och kunde därför fortgå.

Som en del i projektet ingick bland annat att komma med förslag på fysiska åtgärder som bidrar till det övergripande syftet – att göra cykling mer attraktivt - samt att utvärdera dessa åtgärder. Vissa av dessa åtgärder testades på Götgatan och utvärderades inom ramen för pilotplats cykel. Dessa utvärderingar sammanfattas på följande sex sidor.



Samtal om cykel

Pilotplats cykel: södra Götgatan

Forskningsprogrammet CyCity har arrangerat flera samtal om cykel. Den 26 augusti 2014 handlade det om ombyggnaden av Götgatan och vad som händer när fotgängare och cyklister får mer plats i gaturummet. Inbjudna talare var Camilla Byström och Henrik Söderström från Trafikkontoret, och Daniel Normark från Uppsala universitet.

Visioner om cykelstaden: framtidsscenarier

Pilotplats cykel arrangerade sitt första samtal om cykel den 6 november. Pelle Envall från Trafikutredningsbyrån modererade och samtalet var fullsatt med nära 60 deltagare.

Henrik Söderström från Trafikkontoret berättade om Götgatans ombyggnad. Per Lundin, dr i teknikhistoria, fortsatte med att lyfta fram betydelsen av visioner för samhällsbyggnad. Daniel Firth, Trafikkontoret, berättade om Stockholms stads mål om ökad cykling – 2030 ska minst 15 % av alla resor i högtrafik göras med cykel. Tove Jägehök från White Arkitekter tog upp cykelns betydelse för yngre och äldre personers mobilitet. Krister Spolander, trafikonsult med förflutet som forskningsledare på VTI, förklarade hur viktigt det är med en ny finansieringsmodell för cykelinfrastruktur.

På samtalet berördes också hur en ökad uppslutning bakom visionen om cykelstaden kunde nås.

Cykelparkering: var ska jag parkera min cykel?

Pilotplats cykels andra samtal om cykel hölls den 20 november. Temat var cykelparkering och samtalet hade nära 40 deltagare.

Per-Åke Tjärnberg från Trafikkontoret inledde med att berätta om de nya cykelställen "Stockholmshagen" som har placerats ut på Götgatan. Sara Nyman, Trafikförvaltningen (SLL), talade om att även SLL har en ambition att öka cykelpendlingen och kombinationsresandet med cykel och kollektivtrafik. Sara berättade att SLL ansvarar för cykelparkeringar vid planeringen av ny tunnelbana. Daniel Normark från Uppsala universitet berättade om hur cyklisterna uppfattar sig själva och hur parkeringsplatsen utgör en brytpunkt – cyklisten som kör upp på trottoaren för att nå cykelstället uppfattar sig mer som en fotgängare än ett fordon. Jacob Tell, MyBikePark, listade tre viktiga aspekter av cykelparkeringar: yteffektivitet, stöldsäkerhet och kvalitet. Cyklister vill parkera nära slutmålet, säkert, och i ett cykelställ som inte skadar cykeln. Anna Windal från Stadsbyggnadskontoret i Örebro berättade om deras arbete för ökad cykling.

På seminariet togs det upp att det finns en trend att placera cykelparkering i garage vid nya kontor och stationer. Det nämndes att det i Stockholm är en konkurrensfördel när arbetsgivare erbjuder bra och stöldsäker cykelparkering.

Utvärdering av cykelparkeringar och cykelbanornas ytjämnhet

Syfte/mål

Det genomfördes två inventeringsstudier av cykelparkeringarna på Götgatan. Syftet var att undersöka beläggningen på cykelparkeringarna och hur användningen skiljer sig åt mellan olika typer av cykelställ. Av särskilt intresse var "Stockholmshagen" (i figur) som installerades på fem platser längs Götgatan sommaren 2014. I en annan studie jämfördes cykelbanornas ytjämnhet innan och efter ombyggnationen.

Genomförande

Beläggningen på cykelställena studerades i april samt i oktober och november 2014. Det gjordes också en översikt över cykelställens synbarhet och deras placering i förhållande till större entréer. Ytjämnheten mättes genom att cykla och med mobiltelefonapplikationen VTI-Logger.

Resultat/slutsats

Det har tillkommit 132 platser för cykelparkering. Vid måttillfällena under hösten var beläggningen för Stockholmshagarna 29 % jämfört med 47 % för närmsta ramställ/pollare. I aprilmätningarna stod 159 cyklar längs södra Götgatan vilket var fler än antalet platser. Utvärderingarna resulterade i följande slutsatser:

- Kort avstånd och rak väg till välbesökta entréer är viktigast för hög beläggning. Cykelställena bör i första hand placeras till höger i färdriktningen.
- Vana spelar sannolikt roll och därför bör synbarhet samt kommunikation vid installation förbättras.
- Överväg att en viss del av ställen kan tas in på vintern och frigöra yta för snöupplag/bilparkering.
- Det fanns ingen skillnad i ytjämnhet.



De två inventeringsstudierna kommer fram till olika siffror gällande hur många platser som finns i cykelställena: 243 (Atkins) och 274 (TUB).

Samtal med Räddningstjänsten angående Götgatans omdaning

Syfte/mål

Syftet med samtalen var att få räddningstjänstens bild av hur förändringarna på Götgatan påverkat deras möjligheter att utföra sitt arbete.

Genomförande

Samtalet genomfördes den 12/11 2014 med Brandingenjör Kjell Wahling, distriktschef Johan Berg samt brandingenjör Anders Törling som har ett förbyggande ansvar.

Resultat/slutsats

- Räddningstjänsten anser att de tidigare hade problem att nå fasaderna längs Götgatan på grund av trädplanteringar och dubbelparkerade fordon. De anser att denna situation har förvärrats på grund av att parkeringarna har flyttats längre ut i gatan vilket permanentar den tidigare situationen med tillfälliga dubbelparkeringar.
- Räddningstjänsten anser också att de inte kan använda Götgatan som utryckningsväg lika bra som tidigare eftersom de upplever flödet som ojämnare och att trafiken inte längre har möjlighet att väja ut i den andra filen, som nu är parkering. Detta försvårar för räddningstjänsten att utföra sitt uppdrag.
- De menar emellertid att det finns lösningar som skulle kunna åtgärda problemen med Götgatan som utryckningsgata. Detta skulle t.ex. kunna vara en utryckningsfil södergående, att södergående cykelbana breddas och därigenom kan användas som utryckningsväg eller att man lär av bilsiterna ovanan att stanna/dubbelparkera på gatan och därigenom får ett jämnare flöde.

Självklart måste räddningstjänsten kunna ta sig fram men gatan måste också tillåtas ha andra funktioner. De har dock flera konstruktiva förslag man skulle kunna utreda vidare.

Utvärdering av lastzoner på södra Götgatan

Syfte/mål

På Pilotplats Cykels workshop i november 2013 identifierades en farhåga att utformningen av de nya cykelbanorna skulle leda till konflikter mellan cykeltrafik och lastning och lossning av varor. Syftet med denna utvärdering var att ta reda på hur lastning och lossning fungerade med Götgatans nya utformning.

Genomförande

Utvärderingen baserades på en analys av 18 timmars filmmaterial från två av lastzonerna på Götgatan. Dessutom genomfördes ett 20-tal besök på plats efter ombyggnaden.

Resultat/slutsats

- Under 18 timmar observerades totalt 27 tillfällen med lastning och lossning.
- Konflikterna mellan cykeltrafik och godsleveranser är få. Det upptäcktes inget lastningstillfälle där cyklist behövt stanna.
- Godsleverantörerna var observanta på cykeltrafiken och fördröjdes aldrig mer än 30 sekunder vid förflyttning över cykelbana.
- Lastzonernas beläggning varierar (4-56 %) och oftast används zonen *ej* för godsleverans.
- Ur cykeltrafikens perspektiv föreslås inga ändringar av lastzoner. Önskemål om att underlätta lastning och lossning av varor sker sannolikt kostnads-effektivast genom att beivra och förhindra felaktig användning av lastzoner som parkeringsplats.



I och med att godsleverantörerna behöver korsa cykelbanan kan större cykelvolymerna leda till fler konflikter.

Fokusgrupper med intressenter på Götgatan

Syfte/mål

De två huvudsakliga syftena med denna studie var att:

- 1) med Götgatan som fokus identifiera vilka utmaningar för ökad cykling som civilsamhällets intressenter ser som relevanta.
- 2) presentera konkreta förslag på åtgärder för att förenkla och minska konflikter vid cykling.

Genomförande

Studien baserades på två fokusgrupper (yrkesutövare och privatpersoner) och intervjuer med butiksägare. Fokusgrupperna genomfördes i november och december 2014.

Sammanfattning av problem och förslag på lösningar

- De nya cykelbanorna på Götgatan upplevs ha försämrat framkomligheten för utryckningsfordon. Föreslagna lösningar var att ta bort långtidsparkeringen på Götgatan och att inrätta ett specifikt utryckningskörfält.
- Yrkestrafiken upplever ökade svårigheter med att parkera och utföra sitt arbete. Även i detta fall nämndes en avveckling av långtidsparkeringen som en potentiell lösning. Bättre samordning skulle också ge färre leveranser och minska trycket på lastzonerna.
- Bilister klagade över framkomligheten i rusningstrafik. Handlare och fotgängare kände sig besvärade över att luften blir sämre då

bilar står länge på tomgång. Som lösning nämndes att Götgatan skulle kunna återställas till tidigare utformning med två bilkörfält i varje riktning. Det talades också om att se över trafikflödet på hela Södermalm för att se om det finns möjligheter att skapa ett jämnare tryck på gatunätet.

- Hastigheten bland cyklister varierar stort och kan leda till att cykling i innerstaden upplevs som konflikt- och riskfyllt. Åtgärder som diskuterades var att på olika sätt införa dubbla system som beroende på hastighet riktar sig till olika cyklistgrupper.
- Enkelriktningen av både cykelbanor och gator upplevs som ett problem. Att behöva ta sig till rätt sida om gatan skapar omvägar för cyklister och kan kännas otryggt för personer som cyklar med barn. Vad gäller bilvägarna upplevs enkelriktningarna i närheten av Götgatan som nyckfulla och obegripliga. Lösningar som föreslogs var att minska antalet enkelriktade gator och göra det tillåtet att cykla i båda riktningarna även på enkelriktade gator. Cykelbanorna längs Götgatan skulle också kunna vara dubbelriktade.
- Trafikmiljön för cykling upplevs som riskfylld med mycket aggressioner mellan olika slags trafikanter. Möjliga lösningar som diskuterades var sänkta hastighetsgränser, att ge cyklister företräde framför motorfordon, och tydligare gränser mellan gångbanor, cykelbanor och bilkörfält.

Det är intressant att yrkestrafiken upplever ökade svårigheter med korttidsangöring. Lastzonerna har utökats från 108 m till 149 m och det ska alltså finnas mer plats för godsleveranser. Tidigare var det möjligt att dubbelparkera – vilket inte fungerar längre – detta förklarar delar av svårigheterna.

Genomförda utvärderingar och resultat



The Capital of Scandinavia

Användares attityder till ny trafikmiljö på Götgatan

Syfte/mål

Undersökningens syfte var att studera hur olika användargrupper upplevde förändringen av trafikmiljön på Götgatan.

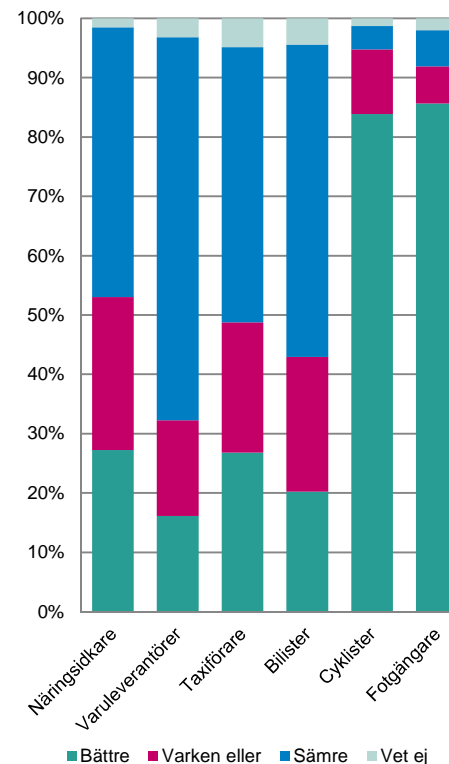
Genomförande

Studien genomfördes som på-plats intervjuer på Götgatan med fotgängare, cyklister, taxiförare, varuleverantörer och näringsidkare. Intervjuerna gjordes under perioden 16-18 september och i början av oktober 2014. En fördjupningsstudie med näringsidkare genomfördes under oktober. Bilisterna nummerskrevs och intervjuades per telefon. Det är fotgängarna, cyklisterna och bilisterna som utgör de stora trafikantgrupperna.

Resultat/slutsats

- De flesta, känner till att ett bilkörfält försvunnit, övriga genomförda åtgärder är inte lika välkända.
- De grupper som gynnats av ombyggnaden, dvs. fotgängare och cyklister är mycket nöjda med den nya utformningen – cirka 85 procent av de tillfrågade är positiva och enbart 5 procent är uttalat negativa.
- Bilisterna är främst negativa eftersom de upplever att deras framkomlighet försämrats. Att det ändå bara är ungefär hälften som tycker att det blivit sämre beror sannolikt på att bilisterna är ungefär lika positiva som negativa att omfördela gatuutrymme generellt sett samt att 33 procent bor på Södermalm.
- Cirka hälften av näringsidkarna, taxiförarna och bilisterna anser att det har blivit sämre. Fördjupningsstudien med näringsidkarna indikerade att de näringsidkare som var missnöjda också ägde sin verksamhet samt åkte bil till arbetet.
- De flesta som generellt sett är positiva till att ta utrymme från bilar och ge till cykel och kollektivtrafik är också positiva till den nya utformningen.

Vad tycker du om Götgatan efter ombyggnaden?



Undersökningen visar att stora trafikantgrupper tycker att det blivit bättre. Den visar emellertid inte om det är bra eller vad som kan bli bättre. Det är dessutom få observationer som ligger till grund för slutsatserna i fördjupningsstudien om näringsidkarna.

2016-09-06

Sid 20

Interaktionsstudie Götgatan

Syfte/mål

Utöver motorfordonstrafiken rör sig stora volymer fotgängare och cyklister på Götgatan. Syftet med studien var att undersöka hur interaktionen mellan dessa grupper påverkats under försöket. Dels handlade det om frekvensen av konflikter mellan trafikanter, dels om beteendemässiga aspekter som t.ex. gående mot rött. Tonvikten i studien låg på gång och cykel men eventuella konflikter med motorfordon registrerades också.

Genomförande

Interaktionsstudien genomfördes vid ett övergångsställe i höjd med Gotlandsgatan. Vid denna plats sattes en filmkamera upp under några eftermiddagsperioder i april, september och oktober 2014. Studieområdet var begränsat till övergångsstället och södergående cykelbana. Filmmaterialet användes till att räkna olika typer av händelser där konflikter delades upp i icke allvarliga och allvarliga baserat på *tid till olycka*: den tid som återstår från det att avvärjningen påbörjas till dess att kollisionen skulle ha inträffat givet att trafikanterna fortsatt med oförändrade riktningar och hastigheter.

Resultat/slutsats

Resultaten finns sammanfattade nedan. Det bör beaktas att antalet cyklister är 643 i september jämfört med runt 350 i april och oktober.

	April	September	Oktober
Gång i cykelbana per timme	52	29	32
Andel gående mot rött	28 %	32 %	35 %
Andel cyklar mot rött	8 %	3 %	3 %
Allvarliga konflikter per timme	0,9	0,6	0,3
Icke-allvarliga konflikter per timme	4,5	3,2	5,8



Antalet allvarliga konflikter baseras på så få händelser att minskningen troligtvis inte är signifikant.

Analys av trafikmätningar på Götgatan

Syfte/mål

I flera studier utvärderades hur fordonstrafiken påverkades av förändringarna på Götgatan. Det som jämfördes var fordonstrafiken, svängrörelser i korsningar, medelhastigheter och förekomsten av tung trafik.

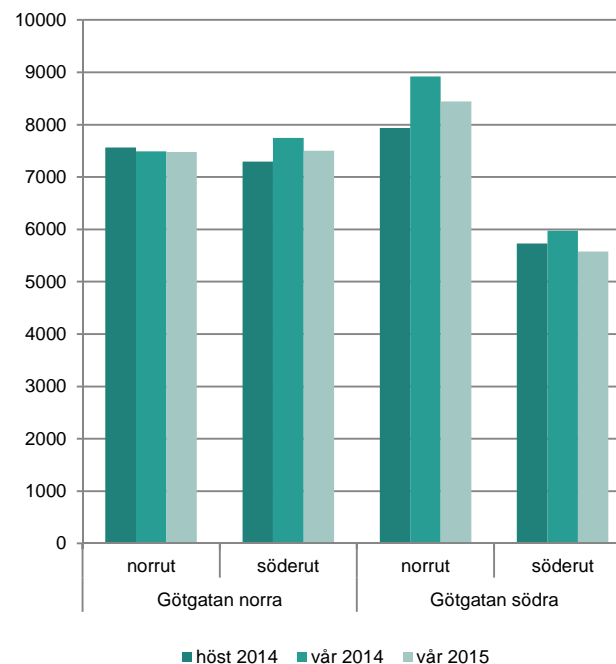
Genomförande

Trafikmätningarna genomfördes med hjälp av slangutrustning och filmkameror. Kamerorna användes vid fyra korsningar och slangar monterades på två platser: mellan Folkungagatan – Kocksgatan och mellan Ölandsgatan – Ringvägen. Slangmätningarna finns för ett antal flerdagsperioder under våren 2014, hösten 2014 samt våren 2015. Videomaterial spelades in under en dag innan och efter ombyggnaden.

Resultat/slutsats

- Totalt har bilflödena vid mätställena sjunkit med knappt 4 procent efter ombyggnaden och i rusningstrafik är minskningen större än under resten av dygnet. Maxkapaciteten är dock oförändrad.
- Skillnaden i medelhastigheter är så liten att det inte kan sägas ha skett en signifikant förändring åt något håll.
- Norrgående motorfordonstrafik har påverkats något mer än södergående vilket märks tydligast under maxtimmarna.
- Andelen tung trafik har inte påverkats nämnvärt. Eventuellt har det skett en viss omfördelning från norrgående till södergående riktning.
- Enligt videomätningarna ökade cykelvolymerna betydligt.
- Antalet motorfordon som svänger vänster från Götgatan in på Åsögatan har halverats under förmiddagens maxtimme.

Medelflöden för ett dygn (slangmätningar)



Videomätningarna genomfördes bara under två dagar. Resultaten om cykelvolym och vänstersvängande fordon har därför hög osäkerhet. Minskningen av flöden i norrgående riktning förklaras till viss del av en gröntidsändring.

En trafikteknisk analys av bredare cykelbanor på Götgatan

Syfte/mål

Denna rapport togs fram som ett underlag för att kunna förbättra den nuvarande provisoriska lösningen innan det sker en permanent ombyggnation av Götgatan.

Genomförande

Rapporten går igenom trafiktekniska aspekter av förändringarna på Götgatan med avseende på de olika trafikslagen, trafiksignaler, utryckningsfordon samt parkering och korttidsangöring (varudistribution, på- och avstigning, etc.) Genomförandet bygger på en bedömning av trafikingenjörer på Movea.

Resultat/slutsats

Problemen med den provisoriska lösningen sammanfattades som:

- Informationen om cykelgrönvågen förstås inte av alla.
- Cykelbanorna är inte helt raka då refugöron finns kvar.
- Bilköer förekommer i rusningstrafik och under lördag och söndag eftermiddag.
- Svårigheter för kortvarig angöring.
- Gamla cykelbanorna har blivit ett "ingenmansland".

I rapporten ges följande förslag på förbättringar av den nuvarande provisoriska lösningen:

- Den gröna vågen bör justeras så att fler cyklister hinner med. Nuvarande system leder bl.a. till hetscyklande.

- Nedräkningslyktorna bör tas ner. Cyklister kan informeras om den gröna vågen med plåtskyltar.
- Grön våg för cykel bör gälla även utanför rusningstid.
- Antalet cyklister på Götgatan skulle kunna minskas något genom att öppna upp Östgötagatan för södergående cykeltrafik.
- Minska inflödet av bilar från Skanstullsbron genom att reducera gröntiden på förmiddagen.
- Öka utflödet söderut vid Skanstull under eftermiddagar och helger genom att öka gröntiden något.
- Tag bort all boendeparkering utmed Götgatan.
- Markera lastplatserna tydligare. Låt alla lastplatser gälla t.ex. 7:00-19:00 alla veckodagar för att få symmetri och skapa plats för korttidsangöring på helger.
- Bättre övervakning och bortforsling av cyklar som inte används.

Vid ett permanentande föreslår författarna att nedanstående åtgärder genomförs:

- Skapa ordentliga gångbanor bl.a. genom att flytta träden och ta bort kantstenen mellan den gamla cykelbanan och gångbanan.
- Ta bort refugöron för att skapa rakare cykelbanor.
- Öka cykelbanornas bredd så att tre personer kan cykla i bredd.
- Utryckningsfordon bör prioriteras i trafiksignaler.

Flera av förslagen innebär förändringar i trafiksignalerna. Det skulle vara lämpligt med en detaljerad analys av effekterna av olika förändringar i signalerna och samordningen av dessa.

Diskussion om försöket och resultaten

Att bygga om Götgatan för att ge mer plats åt vistelse, fotgängare och cyklister är något som rimmar väl med stadens styrande dokument. Detta har emellertid skett på bekostnad av inskränkningar av biltrafiken. Frågan är då hur stora konsekvenser dessa inskränkningar fått relativt de positiva effekterna för de övriga trafikslagen.

Utvärderingarna visar att situationen på många sätt förbättrats för fotgängare och cyklister även om de förändringar man genomfört kanske inte fått exakt de resultat man förväntat sig. Den gamla cykelbanan används inte i så stor utstäckning som man skulle kunna använda den eftersom fotgängarna är osäkra på om det är en del av cykelbanan eller trottoaren. Detta är emellertid något som man kan tänka sig löser sig med tiden alternativt genom en mer permanent lösning.

De cykelparkeringar som anlagts används inte i lika stor utsträckning som informella parkeringar på trottoaren och visualiseringen av den gröna vågen upplevs i många fall som svårtolkad. De fokusgruppsstudier som genomförts visar också att det finns många synpunkter på trafikmiljön för fotgängare och cyklister, att den är svårtolkad och att det är mycket konflikter. Samtidigt visar attitydundersökningar med ett stort antal respondenter på en mycket positiv inställning till förändringarna bland cyklister och fotgängare.

Andra grupper dvs. bilisterna, yrkestrafiken, näringsidkarna och räddningstjänsten är mer konsekventa i sina synpunkter. I fokusgrupper ger de en negativ bild av utvecklingen där de främsta

synpunkterna rör att ombyggnaden lett till minskad framkomlighet och försämrade möjligheter att stanna samt lossa/lasta.

Näringsidkare och yrkestrafik ger uttryck för att möjligheten att leverera försämrats. Detta trots att de fått fler lastzoner med den nya utformningen. Detta har sannolikt att göra med att de inte har samma möjligheter att dubbelparkera med den nya utformningen samt att utvärderingar indikerar att lastzonerna ofta är upptagna av t.ex. bilar som tillfälligt stannar. Bilisterna är dock något mer positiva än näringsidkare och yrkestrafik. De synpunkter som räddningstjänsten fört fram rörande deras försämrade utryckningsmöjligheter bör dock hanteras på något sätt.

De trafikmätningar som genomförts visar inte på att kapaciteten på Götgatan minskat markant för biltrafiken även om den i rusningstrafiken verkar ha minskat något.

Själva arbetssättet med tillfälliga utbyggnader följt av utvärderingar är något som intuitivt är bra. Med små försiktiga förändringar kan man samla in och bearbeta erfarenheter innan en permanentning vilket ger staden möjlighet att färdigställa i en mer ändamålsenlig och användaranpassad lösning.

Sammantaget är stora grupper väldigt nöjda med de förändringar som gjorts samtidigt som det finns förbättringsmöjligheter. Totalt sett så kan försöket anses vara i lycka och i linje med stadens mål, att gå vidare till en permanentning framstår därför naturligt.

Referenser och intervjuer

Referenser

- *Atkins (2014). Götgatan: Inventering, interaktion och konfliktstudie.*
- *Erlandson, A. & Wangel, J. (2014). På min gata i stan – Götgatan som världens bästa trafikmiljö.*
- *Movea (2015). Bredare cykelbanor på Götgatan: En trafikteknisk analys.*
- *Normark, Daniel (2014). Räddningstjänstens reflektioner ang. Götgatan.*
- *Trafikutredningsbyrån (2014). Pilotplats Cykel: Förändringar i biltrafikflöden på södra Götgatan.*
- *Trafikutredningsbyrån (2014). Pilotplats Cykel: Utvärdering av lastzoner på södra Götgatan.*
- *Trafikutredningsbyrån (2014). Pilotplats Cykel: Utvärdering av ytjämnheten på södra Götgatans cykelbanor.*
- *Trafikutredningsbyrån (2014). Pilotplats Cykel: Utvärdering av cykelställ Stockholmshagen på Götgatan.*
- *WSP (2014). Utvärdering Götgatan – Attitydstudie om trafikanternas upplevelse av den nya trafikmiljö som testats på Götgatan år 2014.*
- *WSP (2015). PM Analys av trafikmätningar på Götgatan.*

Intervjuer

- Henrik Söderström och Camilla Byström, Stockholms stad, 2015-11-11
- Pelle Enwall, Trafikutredningsbyrån, 2015-11-17
- Martin Emanuel, Uppsala Universitet, 2015-11-18