

Efterstudie Vasagatan

- Utvärdering av ombyggnation



Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	1
I. INLEDNING	3
Bakgrund.....	3
Syfte.....	3
Projekt mål.....	4
Metoden.....	4
2. KORT OM PROJEKTET	5
Bredare gångbanor och ny gestaltning.....	5
Trädplantering och dagvattenhantering.....	5
Cykelbanor och anpassade trafiksignaler	5
Minskat antal körfält och angöringsplatser	5
Sänkt hastighet för motorfordon.....	5
Nya busshållplatser och taxiplats	5
Före- och efterbilder från ombyggnationen.....	6
3. TRAFIKFLÖDEN	7
Gångtrafik	7
Cykeltrafik.....	8
Motorfordonstrafik.....	9
4. RESTIDSMÄTNINGAR	10
Cykeltrafik	10
Observationer inom ramen för restidsmätningen april 2023 – cykel	11
Observationer inom ramen för restidsmätningen november 2023 – cykel.....	13
Motorfordon	13
Observationer inom ramen för restidsmätningen i april 2023 – motorfordon.....	14
Observationer inom ramen för restidsmätningen i november 2023 – motorfordon.....	16
Kollektivtrafik.....	17
5. TRAFIKSÄKERHET	20
Förstudiens olycksdata.....	20
Särskilt intressanta platser ur trafiksäkerhetssynpunkt.....	20
Hur har tidigare konfliktpunkter förändrats av ombyggnaden?	21
Platsbesök och identifierade brister	23
Gångtrafik	23
Cykeltrafik.....	24
Motorfordon	24
6. ENKÄTSTUDIER	26
Gående.....	26
Cyklister.....	26
Fastighetsägare och företag.....	28
7. ANALYS OCH SLUTSATS	29
Sammanfattande analys	29
Slutsats.....	31
8. BILAGOR	34
Bilaga 1. Enkät svar	34
Bilaga 2. Restidsmätningar	34

I. Inledning

Bakgrund

Vasagatan är en av Stockholms mest centrala gator. Det är det första som möter besökare som kommer med tåg till Stockholm och ett viktigt kluster för handel, kontor, restaurang och hotellverksamhet. En vanlig vardag rör sig mellan 30 000 och 50 000 personer till fots på Vasagatan, vilket gör det till en av stadens mest välbesökta gator. Vasagatan är även ett viktigt cykelstråk. Det är ett utpekat primärstråk i stadens cykelplan med uppemot 8 000 cyklister per dygn. Tillsammans är antalet gående och cyklister betydligt fler än antalet bilar på Vasagatan som uppgår till mellan 15 000 och 18 000 fordon per dygn.

För att öka framkomligheten och tillgängligheten för gående och cyklister på Vasagatan har gatan genomgått en omfattande ombyggnation. Ombyggnationen påbörjades i augusti 2018 och blev klar under sommaren 2022. Syftet med ombyggnationen har varit att möta dagens och framtidens behov vad gäller bredare gång- och cykelbanor, nya trädplanteringar, fler sittplatser och ny gatubelysning. Totalt har en sträcka om cirka 750 meter, från Norra Bantorget till Tegelbacken, byggts om för att ge en mer välkomnande, tryggare och levande stadsmiljö.



Figur 1. Geografisk avgränsning för ombyggnationen av Vasagatan. Källa: Stockholms stad

Syfte

Syftet med denna efterstudie är att utvärdera resultatet av ombyggnationen med avseende på framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet, komfort och tillgänglighet för olika trafikantgrupper. Efterstudien är en fortsättning på en tidigare förstudie som genomfördes inför starten av projektet. I förstudien undersöktes bl.a. trafikflöden, restider och olycksstatistik. Vidare genomfördes observationsstudier för att få en bild av hur samspelet såg ut mellan gående, cyklister och motorfordon på Vasagatan, samt enkätstudier och intervjuer med cyklister, fotgängare, verksamheter och fastighetsägare.

I denna efterstudie följs resultatet upp från förstudien. I efterstudien undersöks hur de olika parametrarna från förstudien har påverkats av ombyggnationen. Syftet med efterstudien är att svara på hur projektmålen för ombyggnationen har uppnåtts.

Projektmål

Inom ramen för ombyggnationen av Vasagatan har följande effektmål tagits fram.

Projektmål för ombyggnationen:

- Öka framkomligheten för cykeltrafiken genom sammanhängande cykelbanor med bra standard och styrning av trafiksignalerna anpassad till cykeltrafiken.
- Öka trafiksäkerheten genom sammanhängande cykelbanor med bra standard och tydlig separering mellan gång- och cykeltrafiken, samt sänkt hastighetsgräns från 50 till 40 km/tim.
- Öka attraktiviteten och tryggheten för gående genom breddade gångbanor, markvärme och förbättrad belysning.
- Förbättra gestaltningen med breddade gångbanor med fler träd samt gatumöblering samlad i möbleringszoner.
- Testa en modell för samfinansiering av gatuupprustning med fastighetsägare och tomträtthavare.

Metoden

Efterstudien av Vasagatan utgörs av följande arbetsmoment.

Metodbeskrivning:

- Platsbesök med observationer av rörelsemönster, interaktioner och eventuella konflikter.
- Mätningar av trafikflöden av gående, cyklister och motorfordon.
- Resandestatistik i kollektivtrafiken.
- Restidsmätningar för cyklister och motorfordon.
- Analys av trafiksäkerhet utifrån identifierade konfliktpunkter.
- Enkätstudier med cyklister, gående, verksamheter och fastighetsägare.

2. Kort om projektet

Bredare gångbanor och ny gestaltning

Vasagatan har fått bredare trottoarer med fler sittplatser, cykelparkeringar, nya trädplanteringar och förbättrad belysning. Tillgängligheten har förbättrats genom att insteg till entréer har tagits bort, övergångsställen har tillgänglighetsanpassats, nya ledstråk har lagts vid platser som kan vara svårorienterade och fler sittplatser har anlagts längs med gatan.

Trädplantering och dagvattenhantering

Vasagatan har fått nya och fler träd. Totalt har 67 nya träd planterats för att ge ett mer välkomnande och attraktivt stadsrum. De nya träden har fått bättre förutsättningar att växa med nya växtbäddar med stenkross och biokol. Därmed har Vasagatan även fått bättre förutsättningar att ta hand om dagvatten och skyfall.

Cykelbanor och anpassade trafiksignaler

Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan har fått sammanhängande cykelbanor som uppfyller standarden för primärstråk enligt Stockholms stads cykelplan. Ytorna för gång- och cykeltrafik har separerats med möbleringszoner, nivåskillnad och materialskillnad. Trafiksignalerna har anpassats för att ge grön våg för cykeltrafiken i så stor utsträckning som möjligt. Vid Tegelbacken har gång- och cykelpassagen fått en ny och bredare utformning som möjliggör ett större kömagasin och minskar risken för konflikter mellan gående och cyklister. Även cirka 200 nya cykelparkeringar har byggts längs Vasagatan.

Minskat antal körfält och angöringsplatser

För att inrymma de breddade gångbanorna och nya cykelbanorna har antalet körfält minskat. På Vasagatan har antalet körfält minskat från sex till fyra. På Vasaplan har ett körfält tagits bort österut och vid Norra Bantorget har ett körfält tagits bort runt hela torget. Flera angöringsplatser har försvunnit utmed gatan och parkeringsförbud har omvandlats till stoppförbud.

Sänkt hastighet för motorfordon

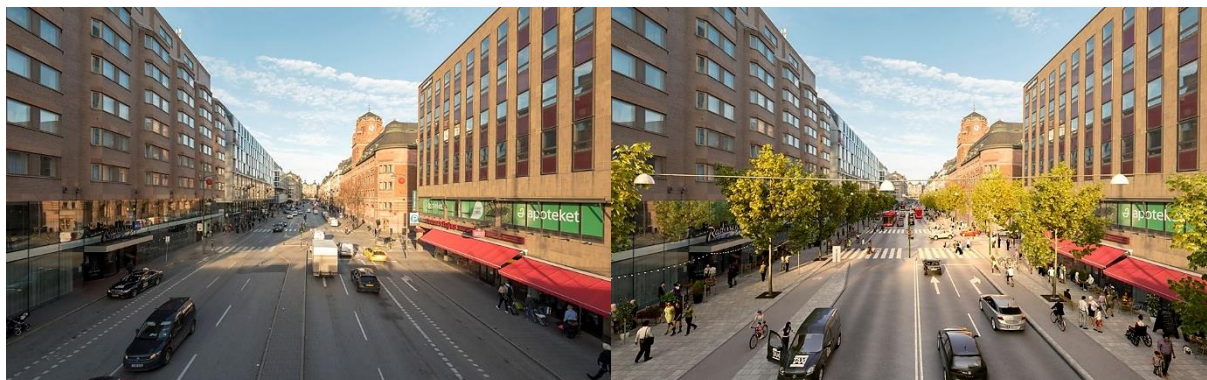
Hastighetsgränsen på Vasagatan Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan har sänkts från 50 till 40 km/tim. Där gående och cyklister passerar körbanan i oreglerade passager har passagen höjts upp för gående och cyklister för att därmed sänka hastigheten och öka uppmärksamheten från fordonsförare.

Nya busshållplatser och taxiplats

Nya busshållplatser har anlagts mellan Gamla Brogatan och Mäster Samuelsgatan samt vid entréerna till tunnelbanan och den nya pendeltågsstationen för Citybanan. De tidigare busshållplatserna framför Centralstationen har tagits bort för att ge plats åt sammanhängande cykelbanor. Cykelbanorna leds bakom de nya busshållplatserna som har fått staket mellan väntytor och cykelbanor. Taxiplatsen vid Centralstationen har byggts om så att både infarten och utfarten till taxiplatsen sker på samma ställe. Ombyggnationen har gett fler uppställningsplatser för taxiverksamheten och bidragit till en säkrare trafiksituation för passerande cyklister.

Före- och efterbilder från ombyggnationen

- Efterbilderna är visionsrenderingar av den nya utformningen och ej verkliga efterbilder.



Figur 2. Före- och efterbilder från Vasagatan vid Mäster Samuelsgatan. Källa: Stockholms stad



Figur 3. Före- och efterbilder från Vasagatan vid korsningen med Kungsgatan. Källa: Stockholms stad



Figur 4. Före- och efterbilder från Vasagatan vid Gamla Brogatan. Källa: Stockholms stad

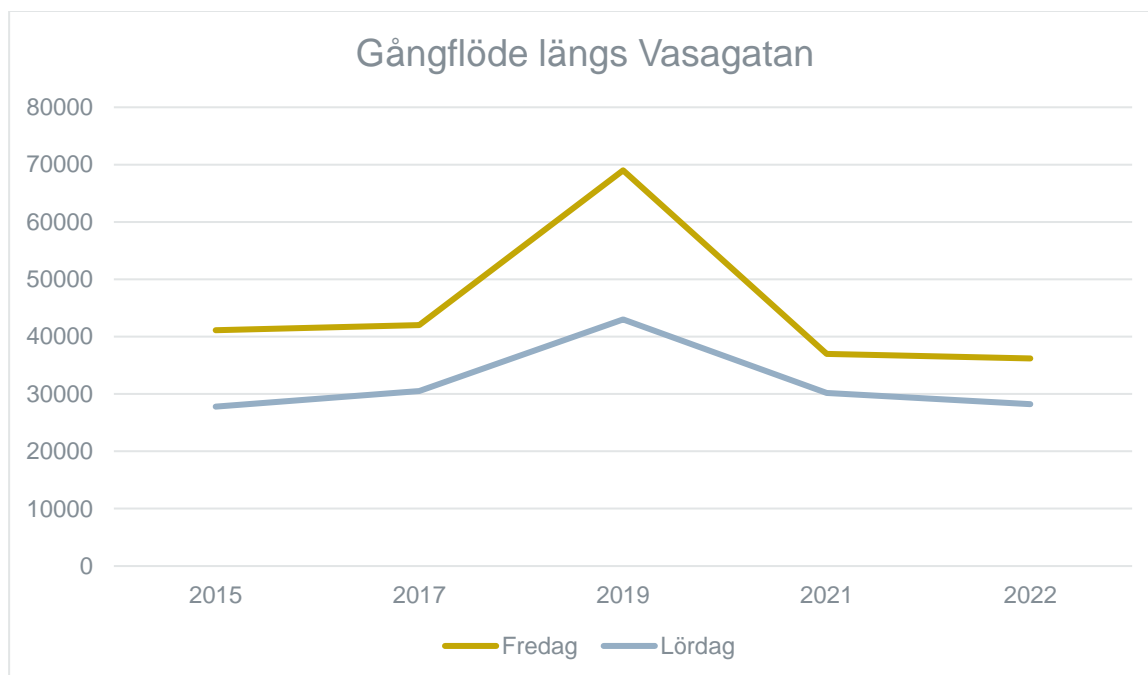
3. Trafikflöden

Gångtrafik

Flödet av gående varierar längs Vasagatan. Störst flöden finns på sträckan mellan Klarabergsviadukten och Kungsgatan där det i genomsnitt rör sig mellan 30 000 och 50 000 gående per dygn. På andra delar av Vasagatan, exempelvis norr om Olof Palmes gata på Norra Bantorget, är gångflödena betydligt lägre. Det är även stora flöden av korsande gångtrafikanter längs med sträckan. Störst är flödena vid Klarabergsviadukten med cirka 35 000 – 40 000 korsande gångtrafikanter i snitt under vardag.

I Figur 5 nedan visas hur gångflödena på Vasagatan har utvecklats under de senaste åren. Data är från ett snitt räknat vid Vasagatan 1 och 26 mellan Klarabergsviadukten och Mäster Samuelsgatan, där flest antal gående passerar en genomsnittlig dag. Den senaste mätningen från 2022 (efter ombyggnaden) genomfördes fredag den 30 september samt lördagen den 1 oktober. Vädret var vid båda mätningstillfällena växlande med en temperatur kring 10 grader.

Metoden för samtliga mätningar har varit likvärdiga och kan därför jämföras i en sammanställning. Varje heltimme mellan klockan 10.00 och 20.00 räknades antalet gångtrafikanter under 10 minuter. Sedan räknades detta flöde upp till att bli heltimmesvärde, vilket summerades till ett värde för tiden klockan 10-20. Figuren visar att gångflödet är relativt stabilt, med undantag för 2019 då dessa värden avviker rejält från övriga år. Det stora flödet 2019 beror sannolikt på att det dagen för räkningen, 27 och 28 september, var avslutning på en stor klimatdemonstration, vilket lockade en stor mängd människor till centrala Stockholm. I övrigt sker ingen större variation, men det framgår att det är något lägre flöden 2021 och 2022 än tidigare år. Antalet gångtrafikanter längs Vasagatan har därmed inte återhämtat sig helt efter pandemin.



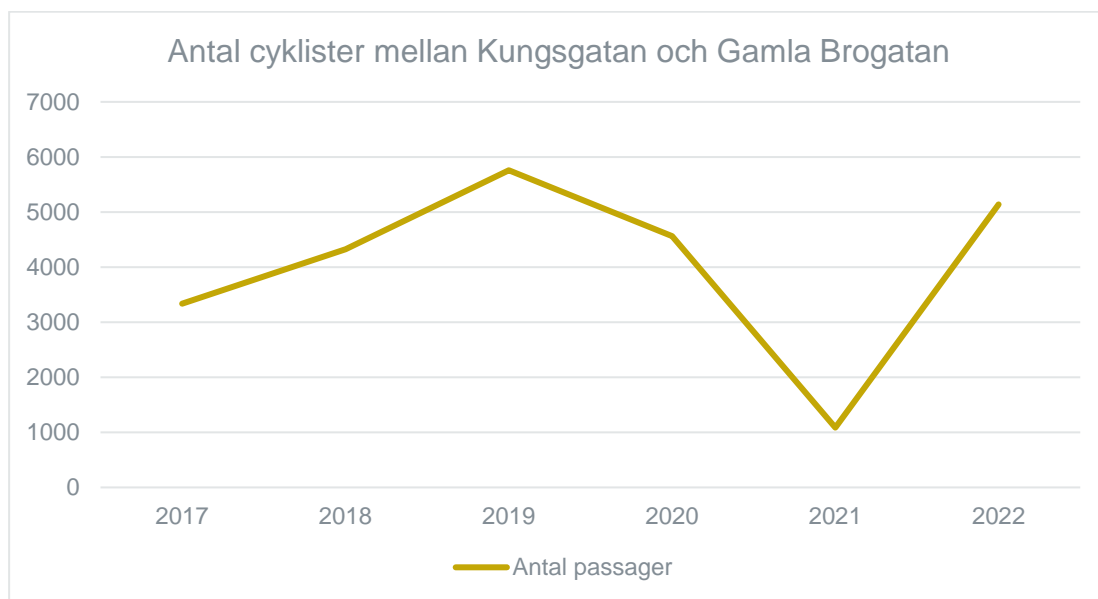
Figur 5. Antal passager förbi Vasagatan 1 och 26 en fredag och lördag i september mellan klockan 10.00-20.00 de senaste åren.

Cykeltrafik

Även cykelflödena varierar längs Vasagatan. Det mest trafikerade avsnittet vid Klarabergsviadukten har drygt 6 000 cyklister per dygn, medan flödet på Torsgatan i riktning mot Östra Järnvägsgränd är cirka 2 000 cyklister per dygn. De korsande flödena är som störst vid Tegelbacken med uppemot 10 000 cyklister per dygn.

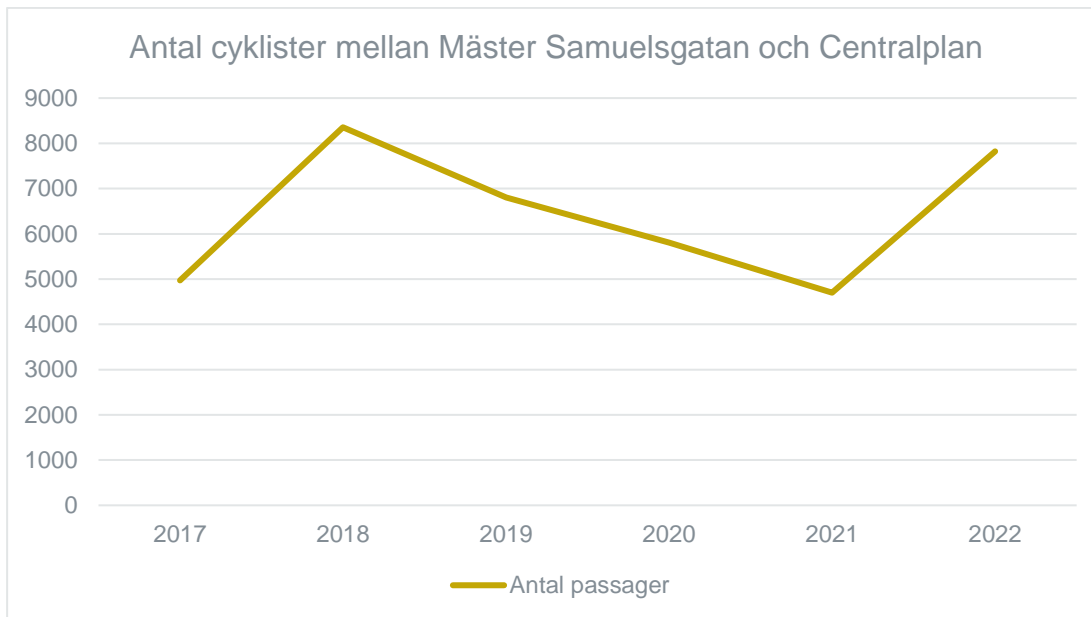
I figurerna nedan visas hur cykelflödena på Vasagatan har utvecklats under de senaste åren. Cykelflöden har räknats vid två olika platser längs Vasagatan, dels vid ett snitt mellan Kungsgatan och Gamla Brogatan (Figur 6), dels vid ett snitt mellan Mäster Samuelsgatan och Centralplan (Figur 7). Data om cykelflöden är från räkningar genomförda under sommarhalvåret (maj, juni eller september) mellan kl. 7-9, 12-14 samt 16-18. Båda riktningarna har räknats vid varje tillfälle. I data för cyklister ingår även elcyklar och mopeder, dock inte elsparkcyklar, då dessa inte räknats vid varje tillfälle. I figurerna nedan är flödena uppräknade till dygnsvärden, vilket innebär att räkningarnas värden är summerade och multiplicerade med 2.

Det framgår av Figur 6 att antalet cyklister ökat stadigt för att sedan minska under pandemiåren. Efter ombyggnationen (2022) har antalet cyklister återhämtat sig och är tillbaka på ungefär samma nivå som före pandemin. Här ska dock påpekas att flödet kan variera stort beroende på yttre faktorer som väder och temperatur. Ett exempel på det är 2021 då cykelräkningen (27 maj) präglades av oväder och översvämningar.



Figur 6. Antal cykelpassager mellan Kungsgatan och Norra Brogatan en vardag uppräknat till dygnsvärde.

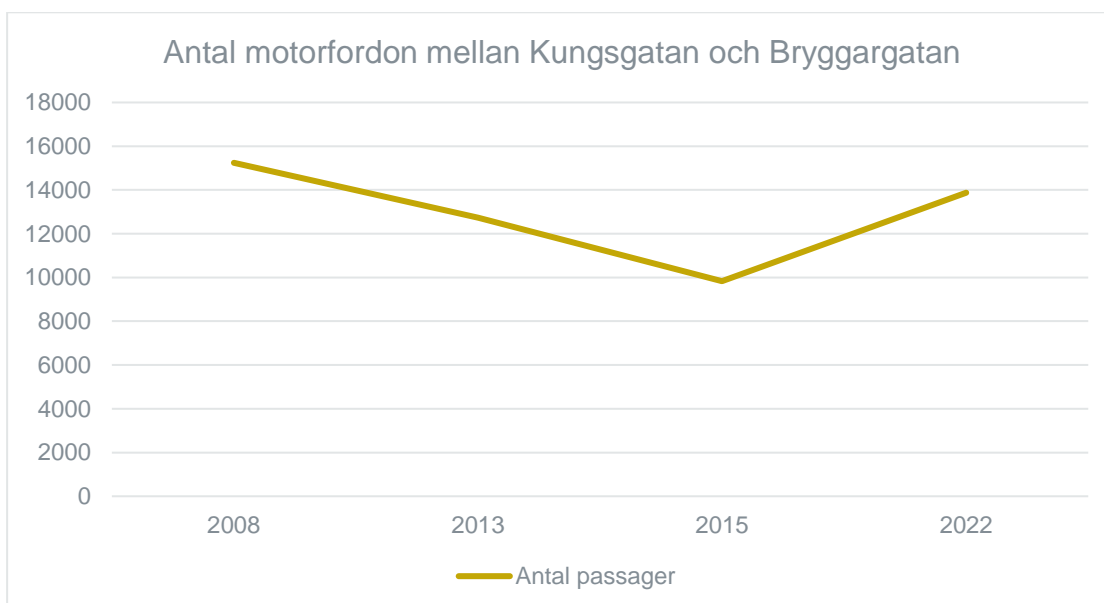
Figur 7 visar att det varit en stor minskning av cyklister under pandemiåren men att antalet cyklister har ökat sedan ombyggnationen. Bortsett från 2018 är det fler cyklister 2022 jämfört med de sex senaste åren. Detta kan vara en indikation på att antalet cyklister på denna del av Vasagatan har ökat sedan gatan byggdes om.



Figur 7. Antal cykelpassager mellan Mäster Samuelsgatan och Centralplan en vardag uppräknat till dygnsvärde.

Motorfordonstrafik

Flödet av motorfordon är relativt jämnt längs hela Vasagatan. De största flödena återfinns på sträckan mellan Klarabergsviadukten och Kungsgatan där det i genomsnitt passerar mellan 12 000 och 15 000 fordon per dygn. Figur 8 nedan visar hur antalet motorfordon har förändrats under perioden 2008-2022. Mätningarna är genomförda med slangar mellan Kungsgatan och Bryggargatan. Figuren visar ett dygnsnitt av dessa mätningar. Mätningarna finns endast för ett fåtal år, varför det är stora hopp i vilka år som presenteras. Mätningarna visar att genomsnittsfloppet har minskat mellan åren 2008-2015 men att det sedan dess har skett en ökning fram till 2022 efter ombyggnationen. I dessa data redovisas endast registreringar av lätta och tunga fordon. Det ska poängteras att det finns en stor mängd passager som klassats som okända vid vissa mätningar (>1000). Dessa data är inte med i sammanställningen nedan då det inte går att säkerställa om de är motorfordon eller annat (cykel eller gående). Detta kan förklara de stora skillnaderna mellan åren.



Figur 8. Antal motorfordons som passerar mellan Kungsgatan och Bryggargatan sett över hela dygnet under vissa årtal.

4. Restidsmätningar

Cykeltrafik

För att utvärdera hur framkomligheten för cyklister har utvecklats längs Vasagatan har restidsmätningar utförts på sträckan mellan Tegelbacken och Torsgatan. Resan i norrgående riktning börjar vid södra änden av Vasagatan söder om Tegelbacken, går vidare norrut längs den östra sidan av Vasagatan förbi Norra Bantorget och vidare längs Barnhusgatan fram till korsningen med Torsgatan. I södergående riktning cyklades Östra Järnvägsgatan söderut fram till Vasaplan och anslutningen till Vasagatan och den västra sidan fram till södra delen av Tegelbacken (se Figur 9 för exakt sträckning).



Figur 9. Sträcka som cyklats vid restidsmätning för cykel.

Mätningarna har inte genomförts med samma metod som i förstudien¹, men mätningarna har utförts med en metod som gör att restiderna ändå är jämförbara. Liksom i förstudien har sträckan cyklats i såväl norrgående som södergående riktning och vid 10 tillfällen på förmiddagen och eftermiddagen, det vill säga totalt 20 gånger per färdriktning. Sträckan som cyklats är densamma som i förstudien. Restidsmätningarna för cykel genomfördes vid två tillfällen; tisdagen den 18 april 2023 samt tisdagen den 7 november 2023.

Restidsmätningar – april 2023

Vid restidsmätningarna den 18 april var vädret soligt med en temperatur på 3-7 grader på morgonen och 12-13 grader på eftermiddagen/kvällen. Vid mätningstillfället pågick inga större vägarbeten längs aktuella sträckor. Vid Vasaplan pågick ett markarbete som gjorde att en kort sträcka var tillfälligt gemensam gång- och cykelbana. Mätningarna genomfördes under samma tider som förstudien:

- Förmiddag: klockan 07.30-9.30

¹ I förstudien genomfördes restidsmätningarna utöver klockning med GPS-klocka för att kunna uppmäta medelhastighet på delsträckor. Dessutom filmades samtliga resor med GoPro-kamera. Dessa moment har lämnats utanför efterstudien då de inte bedöms vara nödvändiga för att få en tydlig jämförelse mot förstudien.

- Eftermiddag: klockan 16:30-17:30

Mätningarna i förstudien utfördes med elcykel där hastigheten och restiden samlades in genom mobildata och GoPro-kamera. I efterstudien har mätningarna genomförts med elcykel och manuell tidmätning med tidtagarur där restiden mellan samma punkter som i förstudien har registrerats. På så vis går det att få en medelrestid jämförbar mot förstudien.

I tabellen nedan redovisas restiderna för cykeltrafiken från för- och efterstudien. Medelrestiden är den genomsnittliga restiden för samtliga 10 mätningar på förmiddagen respektive eftermiddagen. Det framgår att den genomsnittliga restiden i norrgående riktning har ökat med omkring 40 sekunder medan restiden i södergående riktning har minskat med cirka 55 sekunder. Spridningen mellan de längsta och kortaste tiderna är i stort sett oförändrad.

Viktigt att notera är att restidsmätningarna i förstudien genomfördes i november vilket antagligen medförde lägre cykelflöden. Detta kan ha påverkat restiderna i positiv bemärkelse, det vill säga att restiden minskade till följd av mindre trängsel med andra cyklister. En annan faktor som framgår ur videomaterialet från förstudien är att andelen resor som krävde stopp vid röd signal i korsningen vid Kungsgatan var färre. Ofta var stopptiden vid röd signal i denna korsning över en minut, vilket innebär att färre stopp vid signalen kan få en stor inverkan på genomsnittliga restiden.

Restider för cykeltrafiken – april 2023

Restider Före	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	4:23	4:21	3:36	5:06
- Södergående	4:44	4:58	3:47	5:36
Restider april 2023	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	5:01	5:00	4:06	6:41
- Södergående	3:55	3:53	3:15	4:40

Observationer inom ramen för restidsmätningen april 2023 – cykel

Vid genomförande av restidsmätningarna antecknades även andra observationer som har påverkat framkomligheten och/eller trafiksäkerheten för cyklister. Nedan beskrivs de vanligaste och mest kritiska observationerna som gjordes.

- Det är generellt höga cykelflöden och vid flera tillfällen uppstod lång köbildning vid trafiksignalerna.
- I korsningen över Tegelbacken cyklade de allra flesta cyklister rakt över korsningen i stället för att följa cykelmarkeringarna i norrgående riktning.
- Den gröna våg som är kalibrerad för Vasagatan var svår att uppfatta då man sällan kunde passera mer än två signalerade korsningar i rad utan stopp i norrgående riktning. I genomsnitt behövdes 2,4 stopp vid röd signal göras för varje cykling. I södergående riktning krävdes färre stopp, i genomsnitt 1,5 stopp vid röd signal. Antalet genomsnittliga stopp vid röd signal var högre på kvällen än på morgonen.
- I norrgående riktning var det ofta bilar i cykelfältet i korsningen vid Mäster Samuelsgatan. Dessa blev stillastående när de skulle väja för gångtrafikanter och hindrade ofta cyklister från att passera. Detta har i vissa fall påverkat restiden med upp till 10-15 sekunder.

- I södergående riktning uppstod ofta konflikter med taxibilar i cykelbanan utanför Arlanda Express och vid Vasaplan när de skulle släppa av och på passagerare. Detta hindrade cyklister från att passera på ett säkert sätt.
- Många cyklister cyklar mot rött vid trafiksignalerna.

Kompletterande restidsmätningar – november 2023

Vid restidsmätningarna (både för bil och cykel) i april 2023 identifierades flera brister med förbättringsmöjligheter. Bland annat var det i norrgående riktning svårt att uppfatta och fånga den gröna våg som kalibrerats. Vidare observerades flera tillbud och osäkra passager över Söderkopplet då biltrafiken, cyklister och gående hade grön signal under samma omloppsfas. Detta innebar också en stor flaskhals för biltrafiken då det vid rusningstid var ett stort antal cyklister som biltrafiken behövde väja för. Därmed kunde få bilar svänga in på Söderkopplet vid varje grön fas, vilket ledde till kraftiga köbildningar som spred sig långt bortom Vasagatan. Bland annat av dessa anledningar genomfördes under sommaren 2023 förändringar av signalstyrningen vid Söderkopplet och Mäster Samuelsgatan samt viss justering av den gröna vågen för cykel. Dessa åtgärder bedömdes få relativt stora konsekvenser för restiderna och därmed genomfördes även kompletterande restidsmätningar för cykel, bil och kollektivtrafik i november 2023.

Kompletterande restidsmätningar för cykel genomfördes tisdagen den 7 november 2023. Vädret var regnigt med en temperatur på 6 grader på morgonen och halvklart med en temperatur på 5-6 grader på eftermiddagen/kvällen. Vid mätningstillfället pågick inga större vägarbeten längs aktuella sträckor. Dock var det ett stort antal Big Bag med avfall som blockerade ungefär halva cykelbanan vid Norra Bantorget. Mätningarna genomfördes under samma tider som förstudien och mätningarna i april 2023:

- Förmiddag: klockan 07.30-9.30
- Eftermiddag: klockan 16:30-17:30

I tabellen nedan redovisas restiderna för cykeltrafiken från förstudien och de båda mätningarna i efterstudien. Medelrestiden är den genomsnittliga restiden för samtliga 10 mätningar på förmiddagen respektive eftermiddagen. Jämfört med aprilmätningarna har restiden i norrgående riktning minskat med nästan en minut i genomsnitt på morgon/förmiddagen och cirka 15 sekunder på eftermiddag/kväll. Även jämfört med förstudien syns en liten förbättring på morgonen och en viss restidsökning på eftermiddagen. Spridningen mellan de längsta och kortaste tiderna har minskat sedan aprilmätningen vilket indikerar på en mer förutsägbar restid.

Viktigt att påpeka är att det generellt sett var färre cyklister längs Vasagatan vid novembermätningarna jämför med aprilmätningarna. Detta kan ha påverkat restiderna i positiv bemärkelse, det vill säga att restiden minskade till följd av mindre trängsel med andra cyklister.

Antal stopp vid röd signal har också förändrats något jämfört med mätningarna i april. I norrgående riktning minskade genomsnittligt antal stopp med 0,8 på förmiddagen och var nära oförändrad på eftermiddagen, vilket märks i restiden. I södergående riktning ökade antalet stopp med ungefär 0,2 stopp i genomsnitt. Detta är sannolikt en konsekvens av förändrade signalstyrningen vid Söderkopplet. Denna ökning av antal stopp visar sig däremot inte ha någon större påverkan på genomsnittlig restid.

Restider för cykeltrafiken – november 2023

Restider nov 2017	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	4:23	4:21	3:36	5:06
- Södergående	4:44	4:58	3:47	5:36
Restider april 2023	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	5:01	5:00	4:06	6:41
- Södergående	3:55	3:53	3:15	4:40
Restider nov 2023	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	4:04	4:44	3:49	5:16
- Södergående	3:55	4:05	2:52	4:50

Observationer inom ramen för restidsmätningen november 2023 – cykel

Vid genomförande av restidsmätningarna antecknades även andra observationer som har påverkat framkomligheten och/eller trafiksäkerheten för cyklisterna. Nedan beskrivs de vanligaste och mest kritiska observationerna som gjordes.

- Trots tidvis nederbörd var upplevdes det vara många cyklister längs Vasagatan i rusningstid.
- I korsningen över Tegelbacken cyklade fortsatt de allra flesta cyklisterna rakt över korsningen i stället för att följa cykelmarkeringarna i norrgående riktning.
- Justeringen i den gröna vågen har gett förbättrad framkomlighet i norrgående riktning. Det upplevdes enklare att uppfatta och ”hänga med” i vågen. Det var sällan mer än ett stopp vid röd signal behövdes mellan Tegelbacken och Kungsgatan, vilket också visar sig i antal genomsnittliga stopp.
- De två cykelsignalerna vid Tegelbacken i norrgående riktning var inte synkade på eftermiddagen vilket innebar att man alltid behövde stanna vid första signalen. Detta gör att antal genomsnittliga stopp i norrgående riktning var högre på eftermiddagen än morgonen.
- I norrgående riktning var det fortfarande bilar i cykelfältet i korsningen vid Mäster Samuelsgatan. Dessa blev stillastående när de skulle väja för gångtrafikanter och hindrade ofta cyklister från att passera. Detta har i vissa fall påverkat restiden med upp till 10-15 sekunder. Dock skedde detta i mindre uträkning än vid aprilmätningarna.
- Passagen över Söderkopplet upplevdes mycket tryggare och säkrare än vid aprilmätningarna. Signalen upplevdes inte vara med i gröna vågen i samma utsträckning som tidigare men innebar sällan längre stopp.
- Det är fortsatt många cyklister som cyklar mot rött vid trafiksignalerna, särskilt vid Tegelbacken.

Motorfordon

För biltrafiken redovisas liksom för cykeltrafiken medelrestiden i norrgående riktning respektive södergående riktning. Sträckan som kördes vid restidsmätningarna för motorfordon liknar den för

cykeltrafik och är densamma som i förstudien. Även genomförandemetoden är densamma när det gäller själva restidsmätningen.

I södergående riktning mättes restiden från Torsgatan över Norra Bantorget, längs Östra Järnvägsgatan över Vasaplan och söder ut längs Vasagatan i västra körfältet, till efter trafiksignalen vid Tegelbacken (mellan Järnvägsparken och kvarteret Snäckan). I norrgående färdriktning mättes restiden från trafiksignalen vid Tegelbacken, till Vasagatans östra körfält, längs Vasagatan in i Norra Bantorget till Torsgatan.

Medelrestiden för biltrafiken är redovisad i norrgående riktning respektive södergående riktning och är ett snitt över 10 mättilfällen. Restidsmätningarna för bil genomfördes vid två tillfällen; torsdagen 20 april 2023 samt torsdagen den 9 november 2023.

Restidsmätningar – april 2023

Vid restidsmätningarna för bil i april var vädret soligt med en temperatur på 6-10 grader på morgonen och 16-18 grader på kvällen. Framkomligheten mättes under rusningstrafik mellan följande tider (samma som i förstudien):

- Förmiddag, klockan 06:30-09:30
- Eftermiddag, klockan 15:00-18:00

I tabellen nedan redovisas restiderna för bil från för- och efterstudien. Medelrestiden är den genomsnittliga restiden för samtliga 10 mätningar på förmiddagen respektive eftermiddagen. Det framgår att restiden har blivit betydligt kortare i norrgående riktning medan den i södergående riktning varierar kraftigt. Under förmiddagsmätningarna rullade trafiken utan hinder, vilket gav cirka 70 sekunder kortare restid i genomsnitt. Under eftermiddagsmätningarna påverkades restiderna av kraftig köbildning mellan klockan 16-17:30. Mellan klockan 16-17 var det köbildning hela vägen från Norra Bantorget ner till Söderkopplet, stundtals helt stillastående, vilket förklarar de längsta restiderna på över 30 minuter. Även detta drar upp medelrestiden för eftermiddagen, även om flera resor efter klockan 17:30 var några av de snabbaste totalt sett. Antalet stopp var relativt få förutom under köbildningen då det sällan gick att ta sig mellan två signaler under en omloppstid.

Restider för biltrafiken – april 2023

Restider Före	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	4:57	4:36	3:31	11:03
- Södergående	4:10	6:55	3:21	8:27
Restider Efter	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	4:16	3:13	2:33	8:44
- Södergående	2:59	11:25	2:22	33:50

Observationer inom ramen för restidsmätningen i april 2023 – motorfordon

Liksom vid cykelrestidsmätningen antecknades även andra observationer som har påverkat framkomligheten och/eller trafiksäkerheten för motorfordon. Nedan beskrivs de vanligaste och mest kritiska observationerna som gjordes.

- Eftermiddagens restidsmätningar i södergående riktning präglades till stor del av kraftig köbildning. Vid mätningarna identifierades tre kritiska punkter som bidrar till den kraftiga köbildningen.

- Den första punkten är Vasaplan och anslutningen till Vasagatan. Då det uppstod köbildning längs Vasagatan blev många fordon stillastående mitt i korsningen. Detta innebär att både högersvängande och vänstersvängande fordon inte kan komma ut på Vasagatan. Ibland kunde det gå flera omlopp i trafiksignalerna utan att något fordon tog sig förbi stopplinjen.
- Korsningen Vasagatan-Mäster Samuelsgatan skapade vid flera passeringar problem, både på förmiddagen och eftermiddagen. Problemet bestod främst i att vänstersvängande fordon från Vasagatan i södergående riktning hamnar mitt i norrgående körbanan och även cykelbanan när de väjer för gångtrafikanter. Detta ledde vid flera tillfällen till att all fordons- och cykeltrafik norrgående blev blockerad under längre tid.
- Infarten till Söderkopplet i södergående riktning identifierades som den största flaskhalsen, och som den störst bidragande orsaken till den stora köbildningen. Under mätperioden var det inte någon märkbar köbildning på Centralbron, utan köbildningen härstammar från högersvängen in i Söderkopplet. När den högersvängande fordonsströmmen har grönt samtidigt som cykeltrafiken och gångtrafikanter behöver fordonen väja för cyklister och gående innan de kan passera. När det är så pass stora cykelflöden som det var denna dag hinner sällan fler än ett eller några få fordon svänga under den begränsade gröntiden. Därmed blir kapaciteten inte tillräcklig för att klara det stora trafikflödet, och kön sprider sig snabbt vidare upp längs Vasagatan.
- Många taxibilar stannar i körbanan på olika platser för att släppa av passagerare, särskilt vid Adlon Hotel och La Gare. Detta blockerade ett av två körfält vilket flera gånger skapade köer där det var svårt att ta sig förbi.
- Många taxibilar tar rast vid av- och påsläppningsplatserna. Detta innebär att det ofta var överfullt vid dessa platser och ledde till att andra taxibilar behövde stanna på andra platser med stoppförbud.

Kompletterande restidsmätningar – november 2023

I och med de identifierade kritiska punkter från restidsmätningarna i april 2023, som orsakade mycket kraftiga köbildningar, genomfördes sommaren 2023 justeringar i signalstyrningen vid Mäster Samuelsgatan och Söderkopplet i syfte att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten längs Vasagatan. Bland annat gavs högersvängande fordon ut på Söderkopplet separerat grönt från cyklister och gående längs Vasagatan i södergående riktning. Detta bedömdes få effekter på restiden för biltrafiken längs Vasagatan under rusningstid och av denna anledning genomfördes kompletterande restidsmätningar tisdagen den 9 november 2023.

Vid restidsmätningarna för bil i november var vädret mulet med en temperatur på 6-7 grader på morgonen och regnigt med en temperatur på 8-9 grader på kvällen. Framkomligheten mättes under rusningstrafik mellan följande tider (samma tider som i förstudien och aprilmätningarna):

- Förmiddag, klockan 06:30-09:30
- Eftermiddag, klockan 15:00-18:00

I tabellen nedan redovisas restiderna för bil från förstudien, aprilmätningarna samt kompletterande mätningarna från november 2023. Medelrestiden är den genomsnittliga restiden för samtliga 10 mätningar på förmiddagen respektive eftermiddagen.

De kompletterande mätningarna visar att den mest kritiska medelrestiden från aprilmätningarna minskat med nära fyra och en halv minut till drygt 7 minuter. Detta beror främst på att de längsta restiderna mer än halverats från över 33 minuter till ungefär 15 minuter. På samma sätt som i aprilmätningarna var det mellan kl. 16-17:30 köbildning i södergående riktning från Norra Bantorget

till Centralplan. Skillnaden denna gång var att kön var i rörelse och det var sällan stillastående i mer än 30 sekunder, vilket indikerar på att det främst var signalen ut mot Vasagatan som var begränsande och inte blockerande trafik i korsningen. Under de övriga tidpunkterna i söder- och norrgående syns en viss ökning i medelrestid norrgående på eftermiddagen samt en liten ökning södergående på förmiddagen. I jämförelse med förstudien syns en tydlig förbättring i norrgående riktning både på förmiddagen och eftermiddagen med minskad medelrestid på cirka 45 respektive 40 sekunder. I södergående riktning syns en förbättring med cirka 45 sekunder på förmiddagen och en liten ökning på 10 sekunder på eftermiddagen. Antal stopp var något fler i norrgående riktning jämfört med aprilmätningarna medan det i södergående riktning var en tydlig minskning.

Restider för biltrafiken – november 2023

Restider nov 2017	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	4:57	4:36	3:31	11:03
- Södergående	4:10	6:55	3:21	8:27
Restider april 2023	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	4:16	3:13	2:33	8:44
- Södergående	2:59	11:25	2:22	33:50
Restider nov 2023	Medelrestid FM	Medelrestid EM	Kortast restid	Längst restid
- Norrgående	4:11	3:57	2:23	9:32
- Södergående	3:24	7:04	2:41	15:04

Observationer inom ramen för restidsmätningen i november 2023 – motorfordon

Liksom vid cykelrestidsmätningen antecknades även andra observationer som har påverkat framkomligheten och/eller trafiksäkerheten för motorfordon. Nedan beskrivs de vanligaste och mest kritiska observationerna som gjordes.

- De kritiska punkter som identifierades vid aprilmätningarna bedöms inte längre vara ett lika stort problem då köbildningarna som uppstod till skillnad från tidigare sällan var stillastående under längre tider.
 - Vid Vasaplan och norrut var det i rusningstid kölängder som motsvarade de vid aprilmätningarna men vid varje omlopp kunde flera fordon ta sig ut på Vasagatan. Detta gjorde att kön alltid kom framåt och kön berodde snarare på höga flöden än någon blockad.
 - Korsningen Vasagatan – Mäster Samuelsgatan innebar ibland delvis fortsatt problem med framkomlighet när fordon fastnade i korsningen vid höga flöden. Däremot skedde detta i en mindre utsträckning än vid aprilmätningarna och upplevdes inte som ett lika stort problem.
 - Vid infarten till Söderkopplet fanns köbildning under tiderna med höga flöden. Till skillnad från vid aprilmätningarna sträckte sig denna kö under mätningstillfället sällan förbi signalen vid infarten till taxistationen vid Centralplan, vilket gjorde att denna utfart inte i lika stor utsträckning påverkade genomfartstrafik längs Vasagatan.
- Det var fortsatt många stillastående taxibilar i körbanan på olika platser längs Vasagatan som ibland blockerade ett av två körfält vilket flera gånger skapade köer där det var svårt att ta sig förbi.

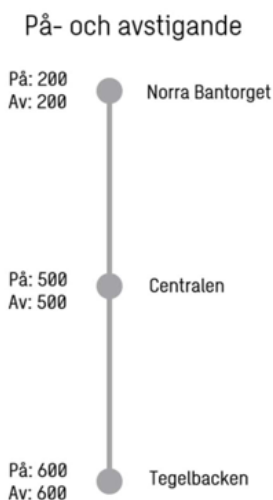
Kollektivtrafik

Antalet på- och avstigande för samtliga linjer som trafikerar hållplatserna på sträckan Vasagatan – Norra Bantorget har hämtats ut från RUST som är ett statistiksystem för räkning, uppföljning och statistik i kollektivtrafiken. Data har hämtats ut för mars 2023 samt november 2023. Datauthämtningen från november 2023 genomfördes för att se om den ändrade signalstyrningen haft någon påverkan på busstrafikens framkomlighet. Antalet på- och avstigande är ett avrundat medelvärde för ett vardagsdygn. Följande busslinjer redovisas för hållplatserna i Figur 10. :

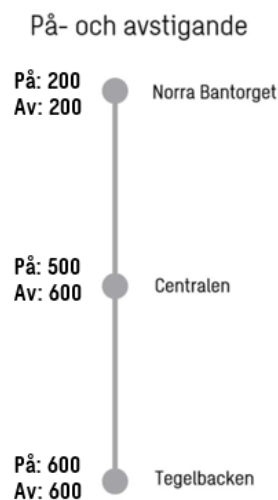
- Norra bantorget: 53, 593, 697
- Centralen: 53, 492, 496, 497, 791
- Tegelbacken: 3, 53

Resandestatistik och restid

Mars 2023



Nov 2023



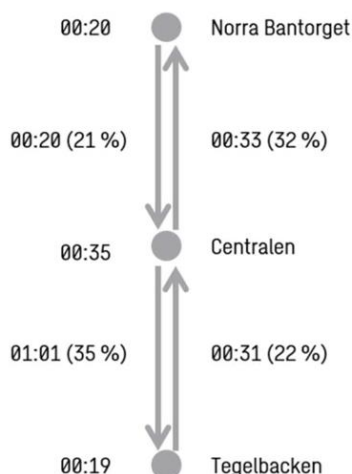
Figur 10. Antalet på- och avstigande på respektive hållplats, summerat över samtliga linjer. Medelvärde för vardagar i mars respektive november 2023. Källa: SL/RUST.

Antalet på- som avstigande har kraftigt minskat på alla tre hållplatserna sedan förstudien. Sedan förstudien genomfördes har förändringar dock genomförts vad gäller trafikering, linjedragningar och hållplatslägen, varför en jämförelse blir missvisande. Det är inte möjligt att analysera huruvida åtgärderna på Vasagatan har lett till ett högre eller lägre resande. Däremot har resandet med SL i stort minskat med cirka 20% jämfört med 2019, vilket sannolikt även gäller för Vasagatan. Skillnad i antal påstigande mellan mars och november 2023 är små, med något fler avstigande vid hållplats Centralen i november jämfört med mars. Antal på- och avstigande har således med största sannolikhet inte påverkat skillnad i restid mellan mars och november 2023.

För restid, hastighet, trafikståtider och hållplatstider har samtliga linjer som trafikerar delsträckorna inkluderats. Se Figur 11. och Figur 12. I förstudien trafikerades hållplatserna Norra bantorget – Kungsgatan – Centralen – Tegelbacken av flera linjer. I dag är det endast en linje som trafikerar mellan hållplatserna: linje 53. Trafikståtiden är ett mått på den tid då fordonet står still mellan hållplatser i exempelvis kö eller vid en signalreglerad korsning. Hastigheter mindre än 3 km/h räknas som trafikståtid. Trafikståtiden omfattar ej inväntad avgång enligt tidtabell, utan detta ingår i hållplatstiden. Medelhastigheten är ett snitt över ett dygn. Lägsta och högsta hastigheten gäller för den avgång med lägst respektive högst hastighet rapporterad mellan hållplatserna under analysperioderna (vardagar under mars respektive november 2023).

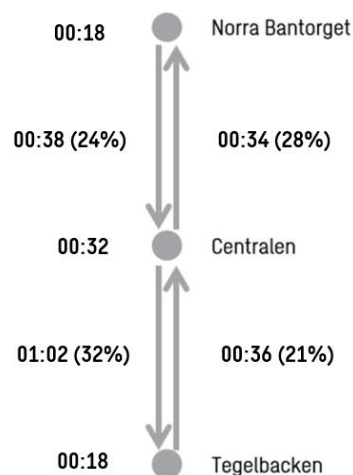
Mars 2023

Hållplats- och trafikståtid (samt andel trafikståtid av körtid)



Nov 2023

Hållplats- och trafikståtid (samt andel trafikståtid av körtid)



Figur 11. Hållplats- och trafikståtid för linje 53. Medelvärde för vardagar i mars respektive november 2023. Källa: SL/RUST.

Likt för resandet är en rak jämförelse mellan för- och efterstudien vanskelig, då hållplatsen Kungsgatan har tagits bort och Centralen byggts om. Generellt är hållplatstiderna lägre än i förstudien (nästan 30 sekunder lägre vid Centralen). Denna skillnad kan troligtvis förklaras med det lägre resandet samt utformningsförändringar. Trafikståtiderna har generellt sjunkit norr om Centralen och ökat söder om Centralen, i båda riktningarna.

En jämförelse mellan hållplats- och trafikståtiderna i mars respektive november 2023 visar på små skillnader med undantag för sträckan mellan Norra Bantorget och Centralen där trafikståtiden ökat nästan fördubblats i södergående riktning. Däremot har andel trafikståtid av körtid inte ökat i någon större utsträckning. Skillnaden indikerar att bussen blivit stillastående i kö under längre perioder i november jämfört med mars 2023.



Figur 12. Hastigheter genom delsträckorna för linje 53, mars 2023. Källa: SL/RUST.



Figur 13. Hastigheter genom delsträckorna för linje 53, november 2023. Källa: SL/RUST.

Medelhastigheterna skiljer sig endast marginellt från förstudien, med undantaget delsträckan Tegelbacken till Centralen, i norrgående riktning, där medelhastigheten har sjunkit från 20 till 14 km/h. De lägsta hastigheterna har förbättrats norr om Centralen, men försämrats söder om Centralen, i båda riktningarna. Detta mönster följer det som noterades för trafikståtiderna. De högsta hastigheterna är generellt sätt jämförbara med de som uppmättes i förstudien.

I jämförelse mellan mars och november 2023 framgår likt för trafikståtiderna att det skett få förändringar i medelhastighet med undantag för sträckan mellan Norra Bantorget och Centralen där den minskat med cirka 2 km/h, med en ökad medelrestid. Denna skillnad stämmer inte överens med den förändrade restiden för biltrafiken på sträckan, som istället minskat mellan mars och november. En förklaring till skillnaden mellan bussens och biltrafikens framkomlighet på sträckan kan vara att köbildningen på Vasagatan i södergående riktning är större än på Östra Järnväggsgatan mellan Norra Bantorget och Vasaplan.

Den generella framkomligheten för kollektivtrafiken på Vasagatan har sammanfattningsvis förändrats relativt lite, med förbättringar främst mellan Norra Bantorget och Centralen samt vissa försämringar söder om Centralen.

Restidsdata som tagits fram för sträckan är ett genomsnitt för samtliga avgångar vardagar under en hel månad. Detta innebär att åtgärder som syftar till att förbättra framkomlighet i rusningstid får begränsad effekt på restid sett över hela dygnet. Därav kan medelrestiden över hela dygnet få en ökning även om det under rusningstid skett en minskning och totalt sett fås en jämnare och mer pålitlig restid sett över hela dygnet.

5. Trafiksäkerhet

Förstudiens olycksdata

I förstudien till Vasagatan genomfördes en analys av olycksstatistik hämtad från STRADA-databasen. STRADA-databasen innehåller både polis- och sjukhusdata och redovisar avidentifierad information om olyckor. Analysen som genomfördes behandlade data från femårsperioden 1 augusti 2012 till 30 september 2017 och under denna period rapporterades totalt 193 olyckor i området. Av dessa olyckor var 8 enligt kategorin allvarliga, 65 måttliga och 117 av lindrig karaktär. En av olyckorna var en dödsolycka.

STRADA-data redovisar även olyckstyp samt plats för varje rapporterad olycka. Förstudien beskriver att den vanligaste olyckan är singelolyckor för fotgängare. Olyckor med oskyddade trafikanter utan att motorfordon har varit inblandade stod för 6 av 10 olyckor. De flesta olyckorna skedde i korsningspunkter mellan Vasagatan och korsande gator.

Särskilt intressanta platser ur trafiksäkerhetssynpunkt

Från STRADA-data samt en konfliktstudie identifierades några punkter som är extra intressanta ur trafiksäkerhetssynpunkt, nämligen:

- **Norra Bantorget på cykelfältet:** I och kring Norra Bantorget skedde under analyserade perioden många olyckor, framför allt mellan cyklister och gående samt cyklister och motorfordon.
- **Olyckstypen "dörrning":** Flera olyckor kunde kopplas till så kallad dörrning, alltså att en bildörr öppnas varpå cyklister inte hinner bromsa och cyklar in i dörren.
- **Singelolyckor bland fotgängare:** En stor del av de inträffade olyckorna var singelolyckor bland fotgängare. En stor andel av dessa orsakades av bristande drift och underhåll vilket bland annat orsakat halkolyckor vintertid.
- **Korsningen Vasagatan – Mäster Samuelsgatan:** I denna korsning fanns en hög koncentration olyckor, främst mellan cyklister och motorfordon och mellan cyklister och fotgängare.
- **Taxiinfarten under Klarabergsviadukten:** Under Klarabergsviadukten fanns en signalreglerad taxiinfart från Vasagatan till Centralstationen. Här observerades ofta att taxiförare inte visade hänsyn till framför allt fotgängare.
- **Cykelfälten:** Många olyckor kunde härledas till interaktioner med motorfordon vid cykelfälten längs Vasagatan. När cykelfälten lämnar kantstenen och viker ut mellan två körfält konstaterades allvarliga konflikter vilket olycksstatistiken visar leder till allvarliga olyckor.
- **Angöring på cykelfälten:** Från förstudiens observationsstudie kunde konstateras att angöring i cykelfälten skedde frekvent och på ett flertal platser. Angöringen som handlade om av- och påstigande för taxibilar samt personbilar och på- och avlastning för transporter och leveranser sker på cykelfält ofta i anslutning till lastplatser och hållplatser. Då cykelfältet blockeras innebär det att cyklande är tvungna att lämna cykelfältet och svänga ut i bilkörfältet.

Vidare genomfördes en mer detaljerad konfliktstudie mellan motorfordon och cyklister i korsningen Vasagatan – Söderkopplet. Denna studie genomfördes separat från den tidigare nämnda förstudien och behandlade endast konflikter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter vid högersväng mot Söderkopplet. Under Vasagatans byggtid har korsningen med Söderkopplet haft ett flertal olika utformningar. Fram tills 2019 var infarten en egen ramp där cyklister fick cykla mellan påfarten och det övriga bilkörfältet i ett cykelfält, se Figur 14 nedan.



Figur 14. Infarten till Söderkopplet innan ombyggnationen 2019. (Källa: Google Maps)

År 2019 byggdes infarten om till att vara en högersväng över cykelbanan med eget körfält. I samband med detta togs även en mittrefug mellan norrgående och södergående trafik bort och ersattes med en vägmålning i form av heldragen linje. År 2020 fick cykelfältet röd asfalt för att se om det skulle öka uppmärksamheten hos motorfordon. Konfliktstudien genomfördes före och efter det att platsen fått rödfärgad asfalt för att utvärdera dess effekt på trafikantbeteenden. Det genomfördes även en uppföljningsstudie efter att vänstersvängen tagits i bruk.

Studien kunde konstatera ett flertal problematiska punkter. Bland annat att bilister hade dålig uppmärksamhet bakåt gentemot cyklister vid höga trafikflöden. Det var även vanligt att bilister gjorde olagliga vänstersvängar in på Söderkopplet söderifrån, vilket skapade stressmoment. Det observerades flera gånger att bilister stannade på cykelpassagen vid väjning för gående vilket tvingade ut cyklister i körbanan. En slutsats som drogs är att flera av dessa konflikter hade kunnat undvikas genom att omöjliggöra den olagliga vänstersvängen samt genom att signalreglera cykelpassagen och högersvängen för fordonstrafiken.

Studien följdes vidare upp hösten 2022 för att undersöka effekterna efter ytterligare efter att korsningen signalreglerats. Där framgår att cirka 3% av alla cyklister som passerar över infarten till Söderkopplet blir hindrade av bilister och att det för cirka 0,5% uppstår en konflikt mellan bilist och cyklist. I en jämförelse mot datan i den tidigare efterstudien från 2020 framgår en tydlig förbättring då motsvarande siffror var cirka 6% respektive 2,5%. Sammantaget visar uppföljningsstudien att det är en signifikant lägre andel konflikter och hindrade rörelser jämfört med förstudien från 2019 och efterstudien 2020. Åtgärderna som vidtagits genom att signalreglera korsningen samt tillåta vänstersväng från Vasagatan sägs vara positiva och visar på en fungerande trafiklösning.

Hur har tidigare konfliktpunkter förändrats av ombyggnaden?

Ett viktigt syfte med ombyggnationen av Vasagatan har varit att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister. Resultatet från förstudien har varit en viktig grund för de åtgärder som har vidtagits. Merparten av de konfliktpunkter som beskrivs ovan har åtgärdats i samband med ombyggnationen.

Mellan Olof Palmes gata och Upplandsgatan har cykelfält som korsat körfält byggts bort för att minska antalet konflikter, se Figur 15 nedan.



Figur 15. Före- och efterbild från Norra Bantorget där cykelfält har ersatts av cykelbana. (Källa: Google Maps)

Då cykelfälten till stor del har ersatts av cykelbanan så har även problemet med olovlig angöring i cykelfälten minskat. När cykelbanan har nivåskillnad mot vägbanan minskar detta problem, liksom problemet med s.k. dörrning som innebär att en bildörr öppnas varpå cyklister inte hinner bromsa. På en del platser längs Vasagatan är dock säkerhetsavståndet mellan cykelbanan och körbanan litet vilket innebär att risken för dörrning kan finnas kvar. Jämfört med hur gatan såg ut innan ombyggnaden har faran dock minskat betydligt.

Vad gäller singelolyckor bland fotgängare kunde många olyckor härledas till brister i drift- och underhållsarbetet. Som en del i projektet har ny markvärme installerats på delar av Vasagatan. Med denna åtgärd ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare utmed Vasagatan.

Korsningen mellan Vasagatan och Mäster Samuelsgatan har fått en ny utformning som ger en säkrare passage för cyklister och fotgängare. Övergångsställen över Vasagatan och Mäster Samuelsgatan har breddats och cykelöverfarten över Mäster Samuelsgatan har markerats i gatan. Innan ombyggnationen av gatan skedde cykling norrut i ett cykelfält mellan högersvängande körfält och övriga körfält, vilket förstudien pekade ut som problematiskt. Efter ombyggnationen sker cykling i norrgående riktning på egen cykelbana nivåskild från vägbanan. Detta leder till minskad konfliktrisk och därmed ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, se Figur 16 nedan.



Figur 16. Före- och efterbild från korsningen vid Mäster Samuelsgatan där cykelfält har ersatts av cykelbana. (Källa: Google Maps)

De cykelfält som innan ombyggnationen gick längs stora delar av Vasagatan har byggts bort och ersatts med enkelriktade cykelbanor separerade från övriga körbanor. Därmed har olycksrisken minskat för cyklister som korsar körbanan i sidled till och från cykelfälten. Med den nya utformningen är det endast en kort sträcka mellan Olof Palmes gata och Kungsgatan i södergående riktning som har cykelfält som korsar körbanan.

Som en del av ombyggnationen har även den taxiinfart som i förstudien identifierades som problematisk tagits bort och ersatts med ny cykelbana och ett torg. Därmed har man lyckats bygga bort problematiken med taxibilar som blockerar för cyklister, se Figur 17 nedan.



Figur 17. Före- och efterbild från den tidigare taxiinfarten som nu har byggts om. (Källa: Google Maps)

Vidare har infarten från Vasagatan till Söderkopplet byggts om sedan den tidigare konfliktstudien genomfördes. I stället för att omöjliggöra vänstersväng från norrgående trafik har korsningen i stället byggts om för att tillåta vänstersväng med trafiksignal. Därmed har problematiken med olovliga vänstersvängar där bilar hamnar i vägen för korsande trafik byggts bort. Även cykelpassagen och övergångsstället på platsen har blivit signalreglerade, se Figur 18 nedan.



Figur 18. Före- och efterbild från avfarten till Söderkopplet. (Källa: Google Maps)

Platsbesök och identifierade brister

Tisdagen den 4 oktober 2022 klockan 13.00 – 15.00 genomfördes ett platsbesök på Vasagatan i syfte att undersöka och identifiera styrkor och brister som ombyggnationen har inneburit. Fokus för detta var situationen för gående och cyklister med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet, tillgänglighet, infrastruktur och beteenden. Vid studiebesöket gjordes vandring på båda sidorna av Vasagatan och de brister som identifierades dokumenterades. Nedan ges en sammanställning av de styrkor och brister som noterades under platsbesöket uppdelat per trafikantgrupp.

Gångtrafik

Vid platsbesöket identifierades både styrkor och brister vad gäller trafiksituationen för gående på Vasagatan. Generellt sett har framkomligheten och trafiksäkerheten för gångtrafikanter förbättrats

markant som en följd av ombyggnationen. Stora delar av sträckan har försetts med bredare gångbanor, nya sittplatser, tillgänglighetsanpassade och nya ledstråk.

En brist som identifierades vid platsbesöket var att många gångtrafikanter valde att korsa körbanan på platser där det idag inte finns något övergångsställe. Detta observerades på flera platser, men det var tydligt att det var två platser som stack ut från mängden:

- Vid busshållplats Centralen utanför Handelsbanken mellan Vasaplan och Gamla Brogatan observerades under en kortare tid ett tiotal personer gena över gatan. Detta skedde flera gånger när trafik passerade på körbanan, vilket resulterade i att gående "blev fast" mitt i körbanan för att väja mot fordon.
- En annan plats där många gångtrafikanter genade över körbanan var under Klarabergsviadukten mellan trappan vid Dressman XL och den norra in- och utgången från Centralstationen. På denna plats observerades ett konstant flöde av gångtrafikanter som korsade gatan där det idag inte finns något övergångsställe. Liksom vid busshållplatsen var det flera personer som blev stående mitt i körbanan för att väja mot fordon.

På flera platser observerades även trängsel på gångbanan. Det gäller i synnerhet på den västra sidan av Vasagatan mellan Kungsgatan och Olof Palmes gata, där gångbanan inte har breddats. Trängsel förstärks vid uteserveringar som tar upp yta och leder till trånga passager. Detta ledde flera gånger till att gående blev tvungna att gå ut i cykelbanan för att kunna passera mötande trafikanter.

Cykeltrafik

Även för cyklister har framkomligheten och trafiksäkerheten förbättrats väsentligt i och med ombyggnationen av Vasagatan. Cykelfält och cykling i blandtrafik har ersatts av sammanhängande cykelbanor som uppfyller standarden för primärstråk enligt Stockholms stads cykelplan. Ytorna för gång- och cykeltrafik har separerats med möbleringszoner, nivåskillnad och materialskillnad, och trafiksignalerna har anpassats för att ge grön våg för cykeltrafiken i så stor utsträckning som möjligt. Trots det observerades ett flertal brister som skulle kunna leda till allvarliga olyckor.

En mycket vanlig företeelse som observerades längs hela sträckan var bristen på cykelparkeringar. Nästan samtliga cykelparkeringar som har anlagts utmed Vasagatan var överfulla vid platsbesöket. Utanför den norra utgången från Centralstationen, där det tidigare fanns en större cykelparkering, finns en total avsaknad av cykelparkering vilket leder till att närliggande cykelparkeringar är överfulla. Vid huvudingången till Centralstationen var befintlig cykelparkering överfull och många cyklar var fastlåsta i räckan där det råder parkeringsförbud. På andra ställen har cykelplatserna reglerats med parkeringstid på högst 24 timmar, trots detta var det många cyklar som till synes hade stått där under en mycket längre tid än så.

Många cyklar var vid platsbesöket parkerade och fastlåsta vid trädstöd, stolpar och räckan längs med Vasagatan. Detta eftersom dessa staket och trädstöd har en utformning som bjuder in till att parkera med ramlåsning. Många av de parkerade cyklarna stod i nära anslutning till cykelbanan med risk för att hjul och styren stack ut i cykelbanan. Dessa styren kan vara svåra att observera och leda till att cyklister fastnar med kläder, väskor eller hjul. Det är mycket möjligt att detta är en konsekvens av för få cykelparkeringar. De särskilda parkeringsrutorna som anlagts för elsparkcyklar var vid platsbesöket välanvända. Det var få elsparkcyklar som stod parkerade utanför parkeringsrutorna.

Motorfordon

Vid infarten från Vasagatan ut mot Söderkopplet observerades ett flertal konfliktsituationer under platsbesöket. Konfliktsituationen uppstår när högersvängande fordon stannar på cykelbanan för att väja för gående och cyklister varpå cyklister som ska korsa passagen behöver cykla ut i körbanan alternativt tvärbromsa. Under den korta period som platsbesöket pågick observerades många farliga situationer som hade kunnat resultera i olyckor. Vid flera tillfällen bildades köer på Vasagatan, vilket ledde till irritation och bilister som tutade på varandra.

Sedan platsbesöket har trafiksignalerna vid infarten till Söderkopplet justerats vilket minimerat antal konflikter och skapat en mer trafiksäker passage.

6. Enkätstudier

I detta kapitel redovisas resultatet från enkätstudier utförda efter ombyggnationen. Enkätsvaren samlades in i september 2022, strax efter att ombyggnationen var klar. Syftet med enkätundersökningarna i efterstudien är att utreda om de problem som identifierades i förstudien har minskat eller ej.

I samtliga enkäter fick gående, cyklister, fastighetsägare och företag svara på frågor som rörde ett antal aspekter och bedömde dessa utifrån en 5-gradig svarsskala. Det fanns möjlighet att med egna ord ge kommentarer och förslag på förbättringar.

Gående

En fullständig redovisning av enkätsvaren för gående finns i bilaga 1 A.

Enkätens frågor handlade om gångtrafikanterna själva och det aktuella besöket. Totalt besvarade 287 gångtrafikanter enkäten.

Fördelningen mellan män och kvinnor var jämn bland de svarande. Alla åldrar finns representerade, med en tyngdpunkt mot 30–64 år. Majoriteten av de som svarat på enkäten bor antingen i Stockholms innerstad eller annan del av Stockholms kommun.

Mer än hälften av de svarande hade tagit sig till Vasastan med kollektiva färdmedel. Endast ett fåtal hade tagit bil. 58 % av de gående hade inte Vasagatan som sin målpunkt. De flesta som passerar Vasagatan gör det i samband med arbete. Majoriteten var endast där en kort stund, på väg till annan plats.

Det märks tydligt att ombyggnationen uppskattas av gångtrafikanterna. Ungefär hälften av de svarande var mycket nöjda eller ganska nöjda med resultatet. Mest nöjda var de svarande med tryggheten på dagtid, utbudet av sittplatser, tillgången till kollektivtrafik och möjligheten att orientera sig utmed gatan. Minst nöjda var de svarande med buller, luftkvalité och trygghet under kvällstid. Liknande kritik lyftes för Vasagatan i enkätsvar från 2018.

Cyklister

En fullständig redovisning av enkätsvaren för cyklister finns i bilaga 1 B.

Precis som för gångtrafikanterna handlade enkätens frågor om cyklisterna själva. Fördelningen mellan män och kvinnor var jämn bland de svarande. Alla åldrar finns representerade och totalt besvarade 300 cyklister enkäten. En majoritet av de som svarade på enkäten bor i Stockholms innerstad.

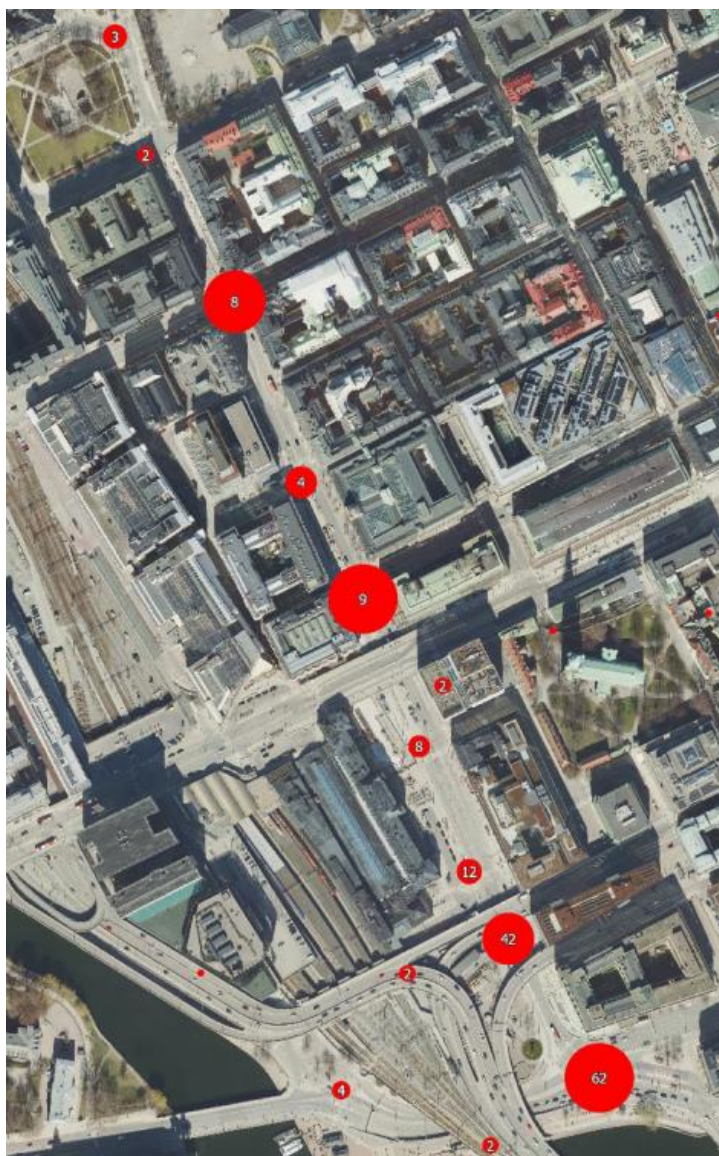
Majoriteten av cyklisterna använder sträckan för arbetspendling. Med anledning av Vasagatans läge är det betydligt fler som cyklar från söderort än västerort. Cyklister väljer framför allt Vasagatan med anledning av att det är den snabbaste vägen. Ungefär 15 % svarade att de har sin målpunkt på Vasagatan, medan 50 % är på väg till en annan plats i innerstaden.

Ungefär 7 av 10 svarande anser att den generella standarden för cyklister är bra efter ombyggnationen. Tidigare upplevde 8 av 10 att standarden var bristfällig. Störst kritik i förstudien gavs till trafiksäkerheten och variationen av cykelfält och cykelbanor.

I efterstudiens enkätundersökning svarar 65 % att trafiksäkerheten är ganska bra och 7 av 10 anser att det har blivit tydligare och enklare att orientera sig på gatan. Belysning och bredd är det som uppskattas mest av cyklisterna. Störst missnöje finns gällande cykelparkering, cyklister upplever ingen större förbättring på cykelparkering efter ombyggnationen.

Sett till konfliktpunkter syns ingen större skillnad mellan enkätsvaren från 2018 och 2022. I enkätsvaren från 2018 svarade majoriteten av cyklisterna att korsningen från Tegelbacken upplevdes som farlig och att taxiinfarten vid centralstation var problematisk. Även övriga korsningar längs gatan lyftes fram som trafikfarliga samt cykelbanan utanför Radisson hotell där bussar, lastbilar och taxibilar blockerade cykelbanan. Även påfarten vid Centralbron var en plats som upplevdes som farlig.

I Figur 19 framgår vilka platser som var problempunkter enligt cykelenkäten i förstudien. Ur svaren från efterstudiens enkätsvar går det att tyda att många platser som upplevdes mest problematiska under 2018 (största röda prickarna i figuren) fortsatt gör det i enkätstudien 2022. Kommentarer om varför platserna upplevs som osäkra är ofta mycket detaljerade. Några huvudorsaker är att det är begränsat utrymme för cyklister, att det är otydlig skyltning samt att det är oklara regler och bristande samspel med andra trafikanter. Inte minst i samband med korsande eller svängande trafik.



Figur 19. Identifierade problempunkter utmed Vasagatan, enligt cykelenkäten från förstudien.

Fastighetsägare och företag

En fullständig redovisning av enkätsvaren för verksamheter finns i bilaga 1 C.

Enkätfrågor skickades ut till fastighetsägare och företag både innan och efter ombyggnationen för att identifiera problem längs gatan och se om dessa minskat efter ombyggnationen.

Största delen av enkätens frågor handlade om ett antal aspekter som är viktiga för de som bedriver verksamhet i området. Det var totalt 50 företag och 23 fastighetsägare som besvarade enkäten.

I båda enkäterna lyftes flera fördelar vad gäller lokaliseringen av verksamheten på Vasagatan. Företag och fastighetsägare ser det fördelaktigt att vara så centralt placerade med goda kommunikationer. Den största nackdelen med att ha sin verksamhet på Vasagatan är att trafiken upplevs som intensiv och bullrig. Nackdelarna lyfts både i förstudien och efterstudien, men i efterstudien är de inte lika påtagliga som i förstudien. Flera svarande lyfter även att det finns svårigheter med transporter och leveranser. Andra har invändningar mot att området är ofräscht och otryggt.

Många svarande tycker att kollektivtrafiken, cykeltrafik och framkomligheten för gångtrafikanter fungerar på ett bra sätt efter ombyggnationen. Flera anser att trafiksäkerheten har förbättrats och att belysningen har blivit bättre. Som mest positiva förändringar nämner företagare och fastighetsägare att gångtrafikanterna har fått mer utrymme genom att trottoarer har blivit bredare. Gatan har fått ett trevligare utseende och blivit mer trivsamt. Jämfört med förstudien är det fler som anser att Vasagatan är en attraktiv del av city efter ombyggnationen.

7. Analys och slutsats

Sammanfattande analys

Vasagatan har genomgått en omfattande ombyggnation som har pågått under flera år. Syftet med ombyggnationen har varit att skapa bättre förutsättningar för de stora flödena av gående och cyklister som varje dag passerar längs gatan. I denna rapport har resultatet utvärderats med fokus på komfort, framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Ett ytterligare syfte med efterstudien har varit att följa upp resultaten från den förstudie som gjordes för Vasagatan innan ombyggnationen.

En genomgång av trafikflödena för olika trafikantgrupper visar att det har skett stora förändringar under de senaste åren. En stor påverkande faktor är coronapandemin som har haft stor inverkan på våra resvanor och val av färdmedel. Detta gör att det är svårt att dra avgörande slutsatser utifrån de data som varit tillgängliga för denna efterstudie. Några trender som går att urskilja är dock att antalet gångpassager längs Vasagatan har minskat något sedan före pandemin. Cykeltrafiken tycks däremot ha återhämtat sig sedan pandemiåren, även om det framgår vissa osäkerheter i datan. För motorfordonstrafiken har inte någon tydlig förändring skett sett till tillgängliga mätningar från de senaste 14 åren.

Restidsmätningarna utmed Vasagatan ger flera intressanta resultat. Vid restidsmätningarna i april 2023 ökade restiden för cykel i norrgående riktning med cirka 40 sekunder medan restiden minskade med nästan en minut i södergående riktning jämfört med förstudiens restidsmätningar. I norrgående körriktning upplevdes det inte som att cyklisterna hade grön våg. Av 6 trafiksignaler längs med sträckan var det i genomsnitt 2,5 stopp. Den gröna våg som är installerad var svår att uppfatta och det var sällan mer än två signaler som kunde passeras i rad utan stopp. En genomgång av videomaterialen från förstudien visar att två faktorer har varit del i den ökade restiden. Dels var andelen resor som krävde stopp vid korsningen med Kungsgatan (där stopptiden ofta uppgick i över en minut) mycket färre i förstudien, dels var det färre cyklister, vilket innebär att det var enklare att ta sig fram som cyklist. Antalet stopp bokfördes inte i förstudien vilket innebär att det inte går att genomföra en jämförelse av detta. En annan faktor kan också ha varit de nya korsningen vid Mäster Samuelsgatan. Innan ombyggnationen så låg högersvängande trafik till höger om cyklar i korsningen vilket betyder att de inte låste cykeltrafiken rakt fram som idag. I vissa fall innebär blockerande motorfordon som skulle korsa cykelfältet en restidsökning på upp mot 15 sekunder, vilket i slutändan kan ha inneburit några extra sekunder i genomsnittlig restid. Vid mätningarna i november 2023 framgick en tydlig förbättring av restiden i norrgående riktning jämfört med aprilmätningarna med färre antal genomsnittliga stopp vid röd signal. Restiden minskade i snitt med nära en minut på förmiddagen och med cirka 15 sekunder på eftermiddagen. Detta innebär att totala medelrestiden i norrgående riktning numera är ungefär motsvarande de i förstudien, med viss minskning på förmiddagen och en liten ökning på eftermiddagen.

I södergående riktning var det tydligare och enklare att följa med den gröna vågen med färre stopp under resans gång. Som en följd av det är restiden kortare i södergående riktning, trots ett lika stort antal trafiksignaler. En annan faktor till den lägre restiden är att cyklister i södergående riktning som cyklar via Östra Järnvägsgatan undviker trafiksignalen vid Kungsgatan som i norrgående riktning har långa väntetider. Vid mätningarna i november 2023 noterades en viss ökning i medelrestid på eftermiddagen jämför med aprilmätningarna samt en viss ökning i antal genomsnittliga stopp. Detta beror på den justering som genomförts i signalen vid Söderkopplets infart, vilken innebär något längre rödtid för cyklister. Däremot har denna förändring förbättrat trafiksäkerheten på platsen väsentligt.

Även restidsmätningarna för biltrafiken ger intressanta resultat. Vid mätningarna i april 2023 hade restiden på förmiddagen minskat väsentligt i båda riktningarna, med nära 40 sekunder i norrgående riktning och 70 sekunder i södergående riktning. Däremot hade det skett en stor ökning av medelrestiden i södergående riktning på eftermiddagen. Detta berodde på en stor köbildning som bitvis sträckte sig hela vägen till Norra Bantorget. Huruvida dessa köer var ett normalläge eller inte är svårt att svara på efter bara en dags restidsmätning, men platsbesöken indikerar att det uppstår långa köer i södergående riktning vid Söderkopplet. Det berodde på att motorfordon som ska svänga höger

in på Söderkopplet hade grön signal samtidigt som gående och cyklister, vilket medför att bilar blev stående i väntan på att gående och cyklister har passerat. Vid mätningarna i november 2023 framgick att den justering som gjordes i signalen vid Söderkopplet förbättrat framkomligheten betydligt vid rusningstid. Medelrestiden på förmiddagen ökade något i södergående riktning jämfört med aprilmätningarna men är fortfarande en tydlig förbättring jämfört med förstudien. På eftermiddagen ökade restiden något i norrgående riktning, men är fortfarande en förbättring jämfört med förstudien. För den mest kritiska tiden, eftermiddag i södergående riktning, syns en mycket tydlig förbättring jämfört med aprilmätningarna. Medelrestiden minskade med över 3 minuter och den längsta restiden mer än halverades. Detta bedöms främst vara en effekt av den justerade trafiksignalen vid infarten till Söderkopplet.

I den olycksstudie som genomfördes i förstudien identifierades ett antal platser som särskilt olycksdrabbade. Av dessa platser har samtliga byggts om och åtgärdats vilket har lett till att de farliga konflikterna har byggts bort. Ett undantag var dock anslutningen från Vasagatan till Söderkopplet som fortsatt var problematisk och ledde till köbildning, irritation och konflikter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter under hösten 2022 och våren 2023. Ändringen i signalstyrningen vid Söderkopplet som skedde sommaren 2023 bedöms däremot ha fått en stor förbättring i trafiksäkerheten vid platsen då konflikten mellan fordon och cyklister försvunnit.

Vid det platsbesök som genomfördes under hösten 2022 identifierades flera styrkor och brister utmed Vasagatan. De bredare gångbanorna och tillgänglighetsanpassade övergångsställena har bidragit till en bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för gående, men det är fortfarande många gångtrafikanter som korsar körbanan där det inte finns övergångsställen. Dessutom identifierades ett antal platser där gångbanan trots breddning var för smal vilket ledde ut gående i cykelbanan. Detta inträffade ofta vid uteserveringar som tog upp delar av den redan smala gångbanesektionen. Möjlighet till uteservering vid trånga delar av gångbanorna kan behöva ses över på de platser där många gående rör sig och inte lika stora gångbanor är tillgängliga.

För cyklister har trafiksäkerheten förbättrats med nya och sammanhängande cykelbanor utmed sträckan. Problemet med för få cykelparkeringsplatser kvarstår dock trots att cykelplatserna har blivit fler utmed gatan. Underskottet av cykelparkering gör att flertalet cyklar står parkerade längs med stödräcken och bänkar på Vasagatan. På flera platser innebär detta att styren och däck sticker ut i cykelbanan vilket kan innebära mycket farliga situationer.

Enkätstudien med cyklister, gående, fastighetsägare och företag visar att majoriteten av de svarande anser att Vasagatan är en mer trafiksäker och attraktiv gata efter ombyggnationen. Cyklister är särskilt positiva till de nya cykelbanorna som gör sträckan både säkrare och tydligare. Gående upplever att gatan har blivit mer attraktiv och tillgänglig, men upplever fortsatt att det finns problem gällande trafiksäkerhet, trygghet, buller och luftkvalité. Företag och fastighetsägare anser att samspelet mellan kollektivtrafik, cyklister och gående har blivit bättre efter ombyggnationen, men upplever fortsatt att det finns svårigheter med transporter och leveranser utmed gatan.

Även om enkätstudien visar att de svarande är mer positiva till Vasagatan efter ombyggnationen så kvarstår flera problem från enkätstudien som genomfördes 2018. Det gäller exempelvis anslutningen från Vasagatan till Söderkopplet samt korsningen vid Tegelbacken. Även taxibilar och leveranser som stannar olovligt och blockerar för cyklisterna lyfts fram som ett problem både i förstudien och efterstudien.

Flera av de utpekade konfliktpunkterna kunde identifieras vid restidsmätningarna för cykel och bil. Vid flera tillfällen uppstod konflikter i korsningarna vid Mäster Samuelsgatan och Kungsgatan. Vid korsningarna blockerade vänstersvängande bilar körandes i södergående riktning ofta körbanan för både bilar och cyklister. Därtill kunde det konstateras att taxibilar skapade störningar längs sträckan genom att bli stående i körbanan eller cykelbanan. En ytterligare utmaning som observerades var att flera motorfordonsförare försökte tränga sig förbi bilköerna vid korsningen med Tegelbacken genom att köra in på cykelfältet och passera passagen trots grön signal för gående och cyklister. Ett annat problem vid Tegelbacken är att cyklister i norrgående riktning avviker från cykelfältet och cyklar rakt genom korsningen för att ta sig vidare in på Vasagatan.

Slutsats

Projektet att bygga om Vasagatan har haft höga ambitioner om att förbättra trafiksituationen för olika trafikantgrupper. Stora delar av gatan har byggts om, gående har fått bredare gångbanor och cyklister har fått egna cykelbanor och anpassade trafiksignaler. Resultaten från denna efterstudie visar att många av de problem som identifierades i förstudien har förbättrats och byggts bort. Cyklisters och gångtrafikanternas uppfattning av gatan har i stor utsträckning blivit mer positiv enligt den enkätundersökning som genomförts. Många upplever att gatan blivit tryggare och säkrare samt att orienterbarheten blivit bättre. Från att en majoritet av cyklisterna upplevt gatan som bristfällig och trafikosäker till att en majoritet anser att säkerheten är bra eller ganska bra. Samtidigt lever vissa konflikter kvar och nya problem har uppstått, vilka har identifierats i denna efterstudie. Några av dessa har under studiens gång åtgärdats, bland annat genom justerad signalreglering. Nedan ges en sammanfattning av dessa slutsatser samt förslag på ytterligare åtgärder som kan vidtas för att förbättra situationen alternativt utredas vidare.

Slutsatser:

- I norrgående riktning har restiden inte förändrats i särskild utsträckning. Däremot har komforten ökat i och med den nya cykelbanan. Baserat på restidsmätningarna genomförda i april 2023 för cykel framgick att grön våg för cyklister i norrgående riktning inte hade gett önskad effekt. Stopp vid nästan varannan trafiksignal gav upplevelsen att man sällan cyklade med en grön våg vilket resulterade i försämrade restider jämfört med förstudien. Däremot visade restidsmätningarna i november 2023, efter justeringen av den gröna vågen, att den gröna vågen fungerar bättre. Då framgick förbättrad restid i norrgående riktning och färre antal stopp jämfört med både förstudien och mätningarna i april 2023.
- I södergående riktning har restiden förbättrats väsentligt för cyklister. Detta kan förklaras av att grön våg i denna riktning var enklare att uppleva och att det var färre stopp vid röd signal i genomsnitt. Den justering som under sommaren 2023 genomförts vid signalen över infart till Söderkopplet innebar något fler antal stopp i genomsnitt i södergående riktning, men endast marginellt ökad medelrestid.
- Flera farliga konfliktpunkter som identifierades i förstudien har blivit mer trafiksäkra. Bland annat vid Norra Bantorget och de cykelfält som tidigare gick längs Vasagatan. Risken att så kallade "dörrningar" ska ske har minskat väsentligt i och med att cykelfälten intill körbanan byggts bort längs i stort sett hela Vasagatan.
- Konfliktpunkten vid infart mot Söderkopplet observerades under platsbesöket i oktober 2022 och vid mätningarna i april 2023 vara en plats där det ofta skedde farliga konflikter. Efter justeringen av signalstyrningen vid Söderkopplet bedöms utifrån mätningarna i november 2023 att konflikten mellan fordon och cyklister på denna plats närmast obefintlig.
- Korsningen mot Mäster Samuelsgatan bedömdes under mätningarna i april 2023 vara en plats där det skedde flera konflikter med kollisionsrisk när fordon fastnar i korsningen och blockerar både körbanan och cykelbanan. Vid mätningarna i november 2023 upplevdes att de farliga konflikterna vid korsningen mot Mäster Samuelsgatan fortfarande består men i mindre utsträckning än tidigare.
- Taxiinfarterna vid Arlanda Express var i denna efterstudie också en plats där det ofta skedde konflikter, vilket inte verkar ha varit en problematisk plats i förstudien.
- Infarten till Söderkopplet bedömdes under mätningarna i april 2023 vara en flaskhals för motorfordon i södergående riktning på Vasagatan. Konflikten mellan cyklister/gående och motorfordon bidrog till stor köbildning i rusningstrafik då väntande fordon bildar köer ut på Vasagatan. Motorfordon som skulle svänga till höger och cyklister och gående hade då grön

signal samtidigt. Detta bidrog till kraftig köbildning i rusningstid då det stora flödet av cyklister gjorde att högersvängande motorfordon behövde väja. Detta bidrog tidvis till nästintill stillastående köbildning som spred sig upp längs hela Vasagatan. Vid mätningarna i november 2023 upplevdes att justeringen av trafiksignalerna minskat infartens roll som flaskhals längs Vasagatan, då köbildningen till denna infart var betydligt mindre än vid aprilmätningarna.

- Det finns fortsatt för få cykelparkeringar längs med Vasagatan. I enkätundersökningen framgår att få ser förbättringar gällande möjligheten till cykelparkering längs gatan. Vid platsbesöket framgick även att detta var ett problem då många parkerar då sina cyklar vid olika fasta objekt såsom räcken och trädstöd. Detta observerades på flera platser och innebär bland annat farlig kollisionsrisk med styren och däck som sticker ut i cykelbanan från felparkerade cyklar. I och med ombyggnationen har cirka 200 nya cykelparkeringar byggts vilket är en stor ökning jämfört med tidigare, men klart är att det behövs ett ännu större bestånd för att uppfylla dagens behov.
- Företag och fastighetsägare upplever fortsatt svårigheter med transporter och leveranser längs Vasagatan.
- Gående upplever att trafiksäkerheten blivit bättre längs Vasagatan, men att luftkvalitén och tryggheten på kvällar inte har förbättrats.
- Generellt upplever cyklister att trafiksäkerheten är bristfällig vid flera korsningar längs Vasagatan, där vänstersvängande bilar körande i södergående riktning ofta blockerar körbanan för cyklister cyklandes i norrgående riktning. Framförallt vid Mäster Samuelsgatan och vid Norra Bantorget.
- De flesta cyklister väljer att avvika från cykelfält när de cyklar i korsning vid Tegelbacken vidare in på Vasagatan.

Förslag på åtgärder och vidare utredning:

- Vänstersvängande bilar körande i södergående riktning in på Mäster Samuelsgatan blockerar ofta körbanan för bilar och cyklister i norrgående riktning, även om signaljusteringen mellan april och november verkar ha förbättrat situationen något. Vidare hamnar ofta högersvängande fordon in på Mäster Samuelsgatan i cykelpassagen när dessa väjer för gångtrafikanter på övergångsstället vilket skapar risk för farliga kollisioner och olyckor samt försämrar cyklisters framkomlighet. Hur denna konflikt kan minimeras behöver utredas närmare eftersom det fortsatt orsakar konflikter med farlig kollisions- och olycksrisk.
- Utred behovet av ytterligare cykelparkering. Trots att fler cykelparkeringar byggts framgår att det inte är tillräckligt för att möta dagens behov. Hur många fler parkeringsplatser som behövs och var behovet är som störst behöver studeras närmare. Ytterligare kontroll av felparkerade cyklar behövs också för att minska risken att styren och däck sticker ut i cykelbanan på ett farligt sätt.
- Även om den gröna vågen i norrgående riktning förbättrats mellan mätningarna i april och november 2023 finns sannolikt möjlighet att förbättra ytterligare. Därför rekommenderas att fortsatt utreda den gröna vågen för cyklister ytterligare för att se till att den ger bästa möjliga effekt i båda riktningar. Se över kalibreringen, särskilt vid signalljus i norrgående riktning.
- Cykelfält bör riktas om i korsning vid Tegelbacken. Många cyklister väljer att avvika och gena genom korsningen. Cykelfälten bör riktas om för att skapa en trafiksäkrare passage. Detta kommer sannolikt åtgärdas i och med den planerade ombyggnationen av Tegelbacken cirka 2024-2026, men kan behöva ses över ytterligare innan dess.

- Företag och fastighetsägare upplever svårigheter att genomföra leveranser längs Vasagatan. Detta leder till att leveransfordon kan bli stående i körbanan och/eller cykelbanan. Se därför över möjligheten till fler lastplatser längs sträckan samt var dessa lämpar sig bäst. Alternativt att informera bättre om var det finns möjlighet till mer trafiksäkra och regelrätta lastningar.
- Kontrollera taxibilar längs Vasagatan mer frekvent och under längre perioder. I efterstudien konstaterades att taxibilar ofta kör och parkerar olovligt, vilket leder till trafikfarliga situationer. Förslagsvis bör kontrollanter vistas längs Vasagatan under längre perioder för att lagföra dessa och på så vis ändra detta beteende. Då minskar också risken att taxibilarna bara "tar ett varv" när en kontrollant passerar.

8. Bilagor

Bilaga 1. Enkät svar

1A – Vasagatan gående 2022

1B – Vasagatan cyklister 2022

1C – Vasagatan företag och fastighetsägare 2022

Bilaga 2. Restidsmätningar

2A – Restidsmätningar cykel

2B – Restidsmätningar bil

Gående på Vasagatan

Intervjuer efter ombyggnation. Hösten 2022



Om undersökningen

Under september 2022 tog intervjuare kontakt med gående längs Vasagatan och bad om att få göra en kort intervju. Gatan delades upp i fyra lika stora delar efter väderstreck, sydost, sydväst, nordost och nordväst. Gränsen gick vid Mäster Samuelsgatan. Intervjuerna spreds så jämnt som möjligt i dessa fyra zoner. Intervjuerna gjorde på plats ute på gatan. De som ville fylla i en enkät hemma i lugn och ro via mobil eller papper kunde göra det, men få valde det alternativet



Enkätsvaren samlades in i september 2022, strax efter att ombyggnationen var klar. Under våren 2018, innan arbetet med Vasagatan hade inletts, ställdes samma frågor till gående på Vasagatan. Nu kan vi se om de problem som identifierades vid före-mätningen har minskat.

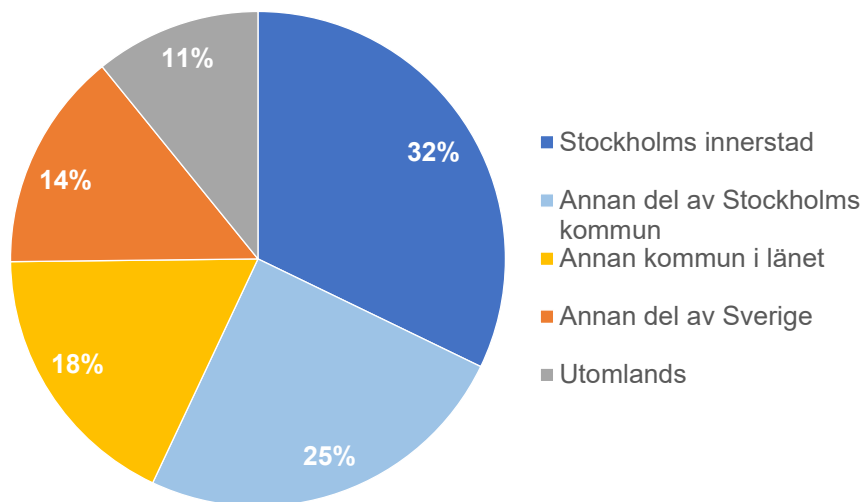
Enkätens frågor handlade om besökarna själva och det aktuella besöket. Men en stor del av enkäten ägnades åt ett antal aspekter som är viktiga för besökare. Dessa aspekter bedömdes med hjälp av en 5-gradig svarsskala. Det fanns även utrymme för att med egna ord kommentera sina bedömningar och formulera förslag till förbättringar.

287 gångtrafikanter besvarade enkäten.

I denna resultatsammanställning redovisas svaren på alla frågor översiktligt i diagram och kommenterande text.

Om besökarna

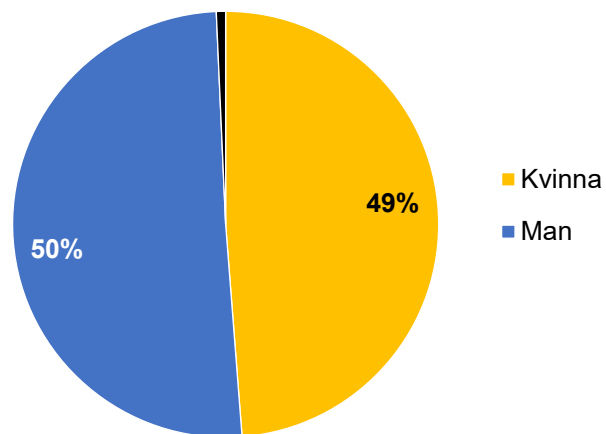
Var bor du?



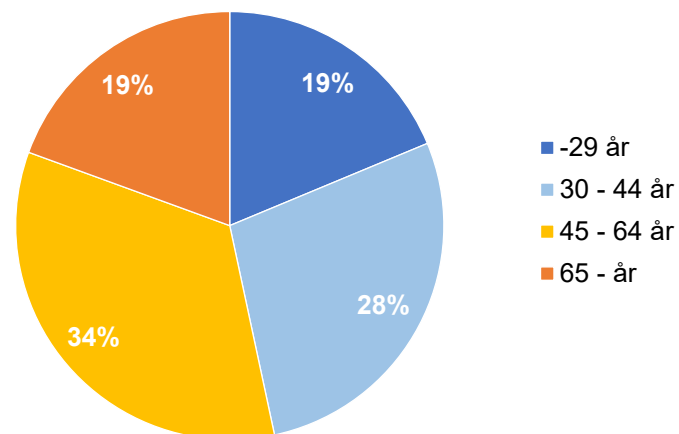
Vasagatan är med sin centrala placering i city, nära kommunikationer och hotell, en plats som besöks av såväl stockholmare som turister. Majoriteten av de svarande var bosatta i Stockholms stad och tre av fyra i Stockholms län. Besökare från övriga Sverige utgjorde 14 % och utländska besökare 11 %.

Om besökarna

Kön



Ålder

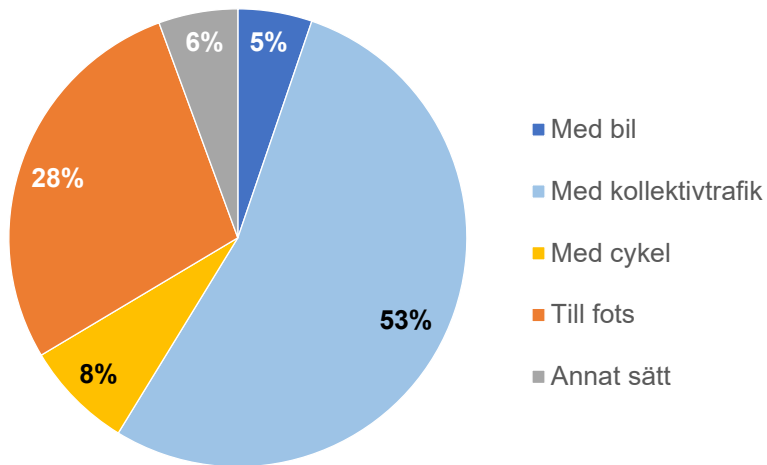


Fördelningen mellan män och kvinnor var jämn bland de svarande.

Alla åldrar finns väl representerade, med en tyngdpunkt mot 30-64 år.

Om besöket

Hur tog du dig till Stockholms innerstad idag?



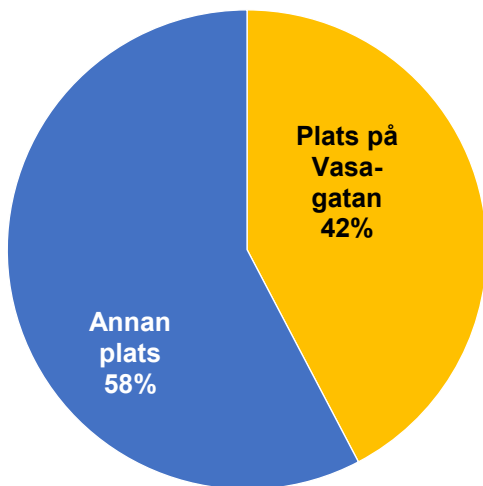
Få av Vasagatans besökare har tagit bilen till innerstaden. Drygt hälften har tagit sig till innerstaden med kollektiva färdmedel.

Många svarande bor i innerstaden och kan promenera eller cykla.

Annat sätt i diagrammet är huvudsakligen tåg.

Om besöket

Vilken del av Stockholms innerstad är ditt huvudmål för besöket?

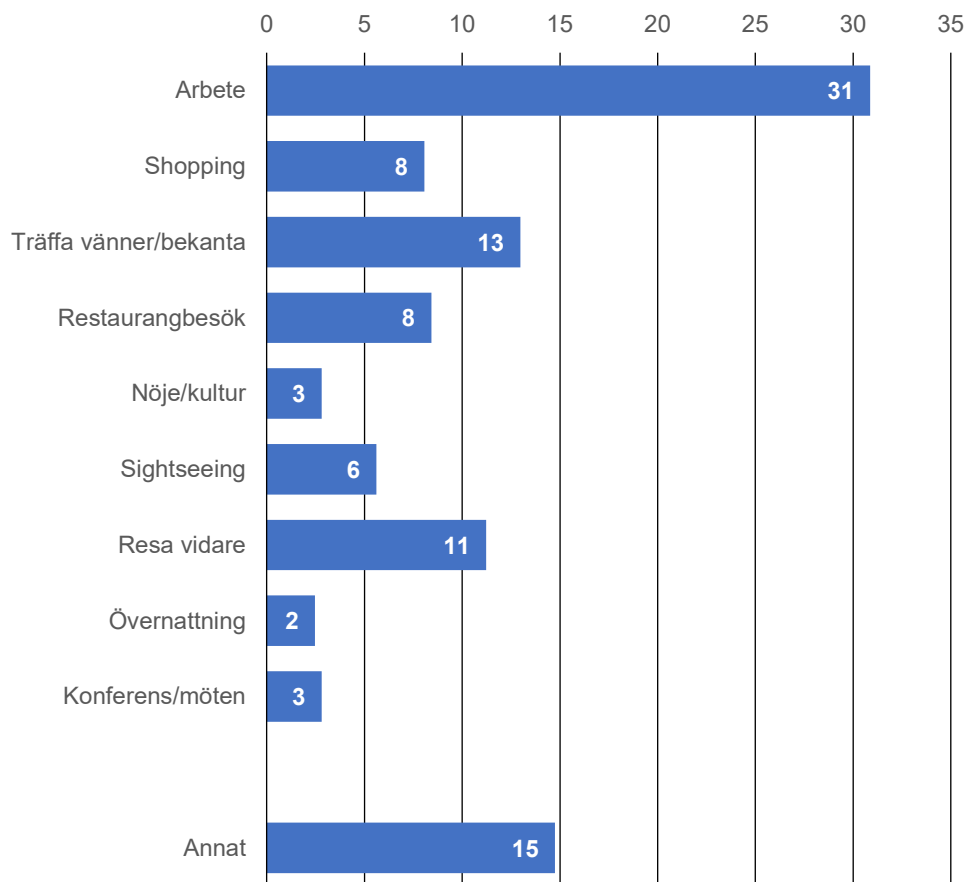


Majoriteten (58 %) av de intervjuade hade inte sin målpunkt på Vasagatan.

Annan plats i innerstaden är i de flesta fall en närliggande plats som Sveavägen, Kungsgatan, Olof Palmes gata, Drottninggatan, Hötorget. Ibland ligger målpunkten något längre bort som Gamla stan eller Östermalm

Om besöket

Vad är ditt huvudsakliga ärende på Vasagatan?



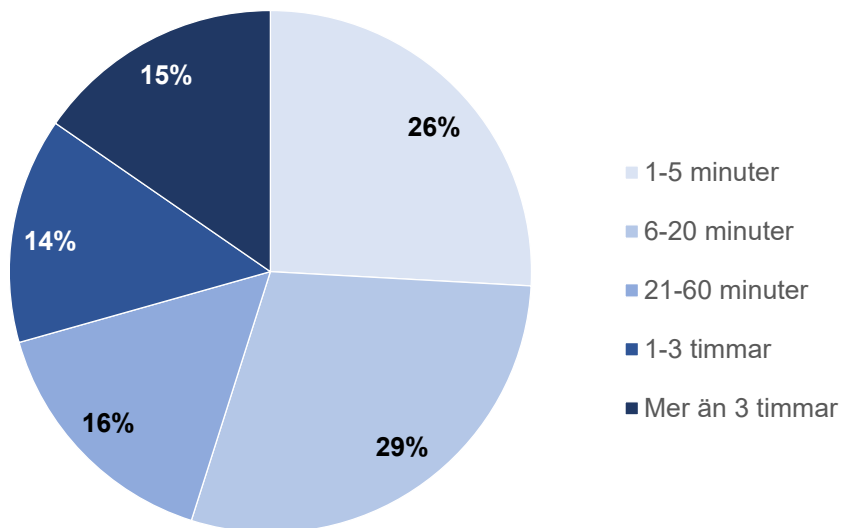
Närmare var tredje befann sig på Vasagatan pga arbete. 13 % svarar att de var där för att träffa vänner och bekanta.

Vasagatan erbjuder många möjligheter – shopping, resor, boenden, restauranger nöjen etc. Ingen typ av ärenden dominerar kraftigt.

Annat i diagrammet är till exempel personer som passerar igenom eller är bara ute och promenerar.

Om besöket

Hur länge vistas du vid Vasagatan idag?

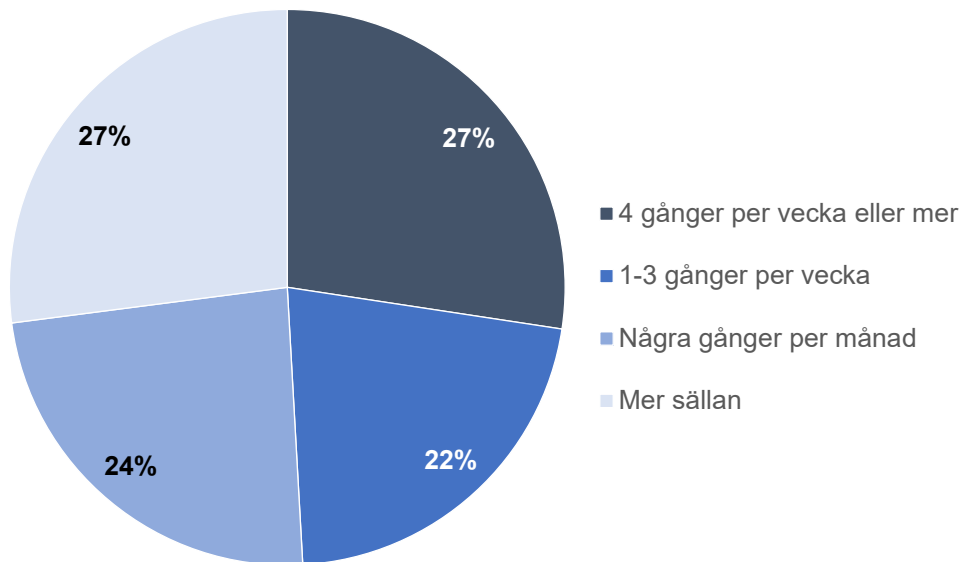


Hur länge man vistas på Vasagatan under besöket kan påverka upplevelsen av platsen. Vistelsetiden hänger samman med vilken typ av ärenden som man har.

En del arbetar här och vistas lång tid. Andra är på väg någon annanstans och tillbringar endast några minuter på Vasagatan.

Om besöket

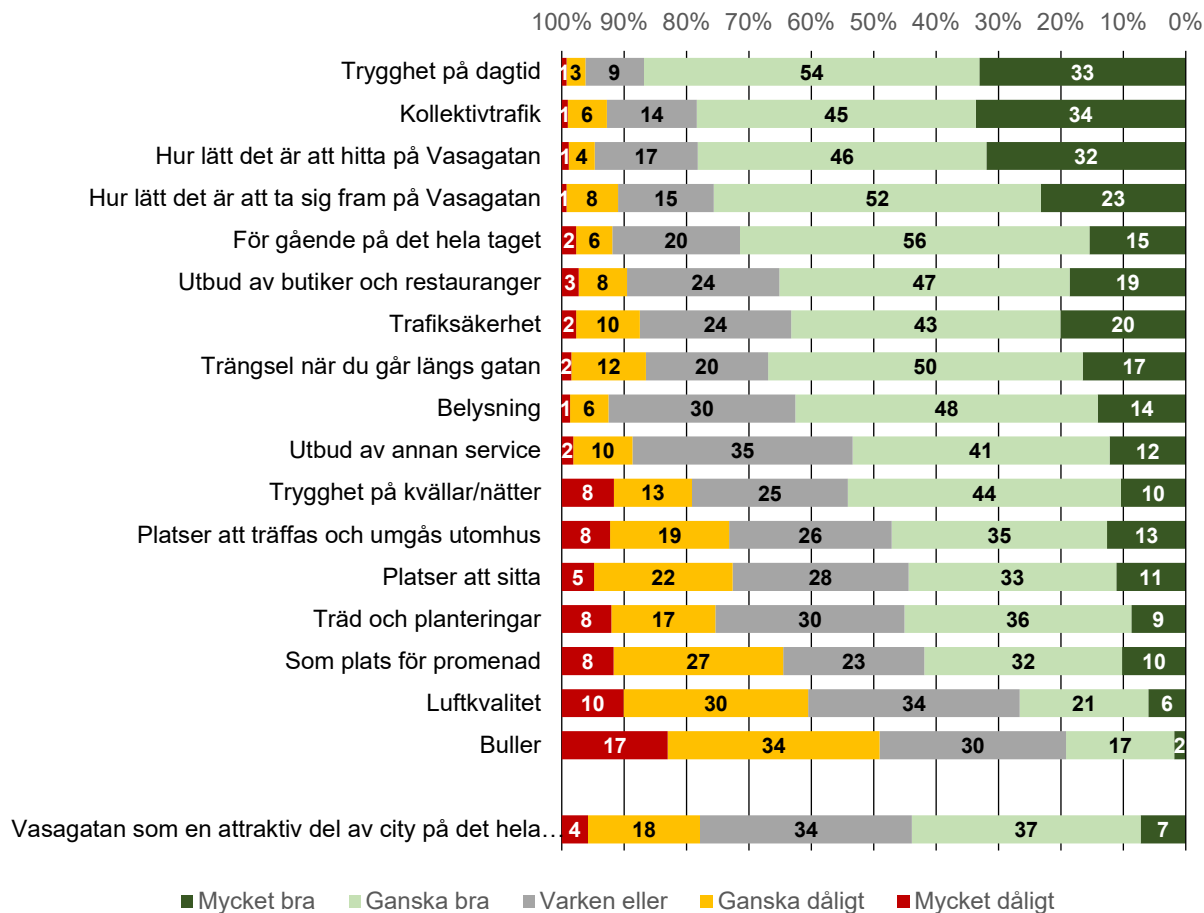
Hur ofta befinner du dig på eller passerar Vasagatan?



Var fjärde befinner sig mycket ofta på Vasagatan och hälften minst en gång i veckan. Samtidigt finns det en försvarlig andel (27 %) som är på Vasagatan mindre än en gång i månaden.

Om Vasagatan

**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



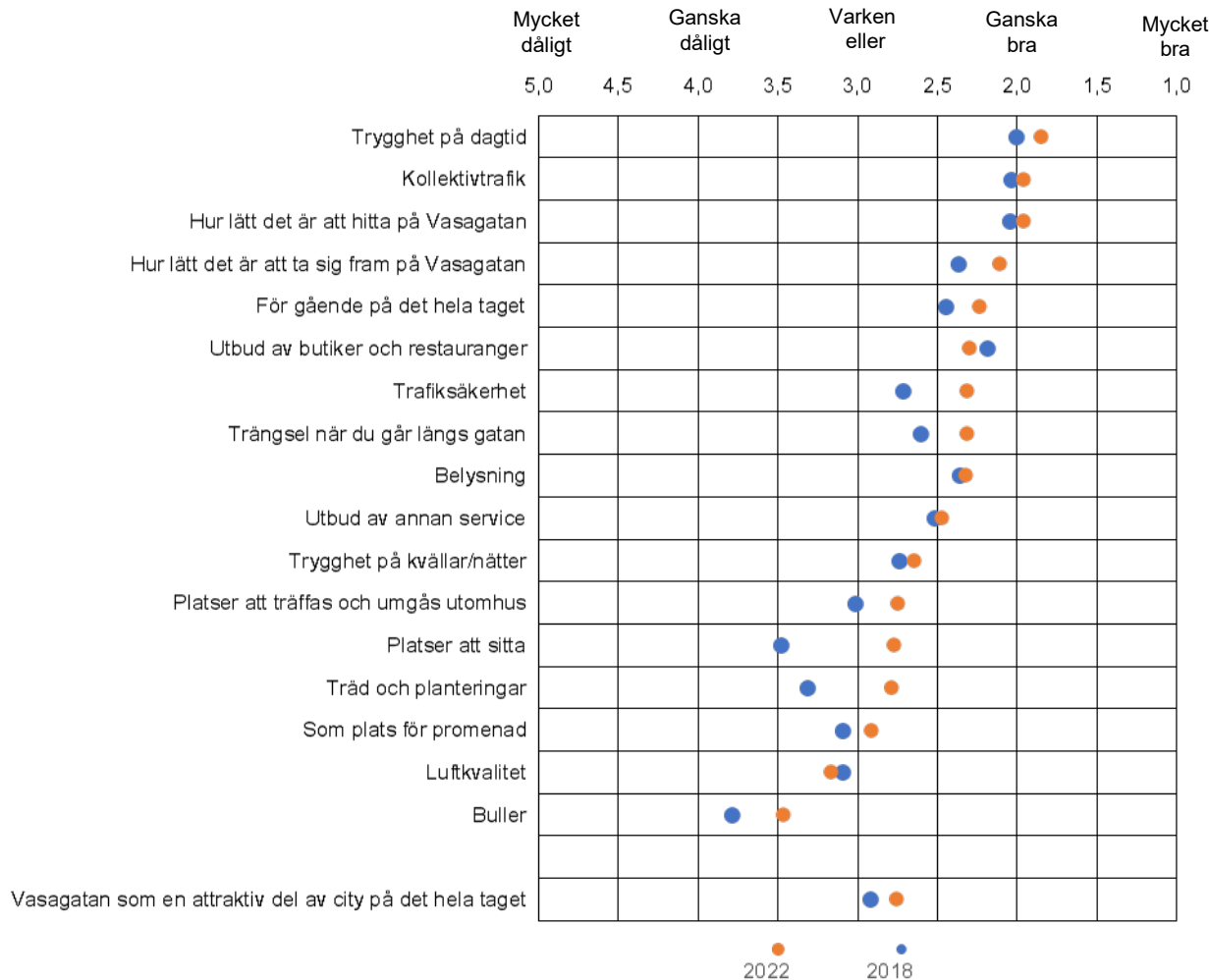
Trygghet på dagtid, kollektivtrafik och hur lätt det är att hitta på Vasagatan är de aspekter/delfrågor som får mest positiva omdömen.

Buller och luftkvalitet är flest kritiska till.

På det hela taget får Vasagatan mer positiva än negativa omdömen. Men helhetsomdömet är inte översvallande, utan flest väljer alternativ i mitten av skalan eller svagt positiva.

Om Vasagatan

**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



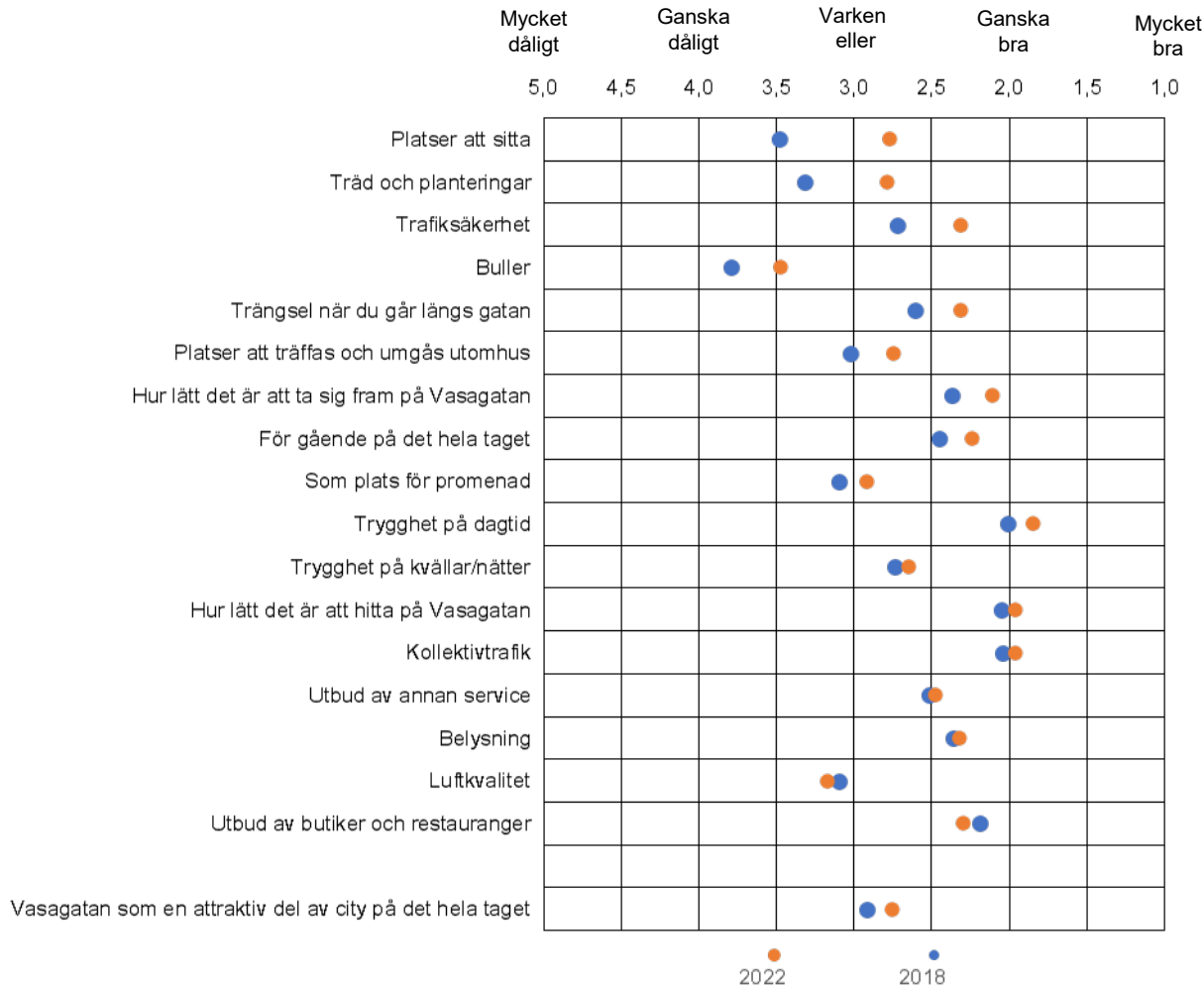
Nästan alla aspekter får ett bättre omdöme idag än före ombyggnationen. Undantagen är utbudet av restauranger och butiker samt luftkvalitet.

I många fall är det mindre förbättringar som kan noteras.

I det här diagrammet är svaren sorterade från högsta till lägsta medelbetyg 2022.

Om Vasagatan

**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**

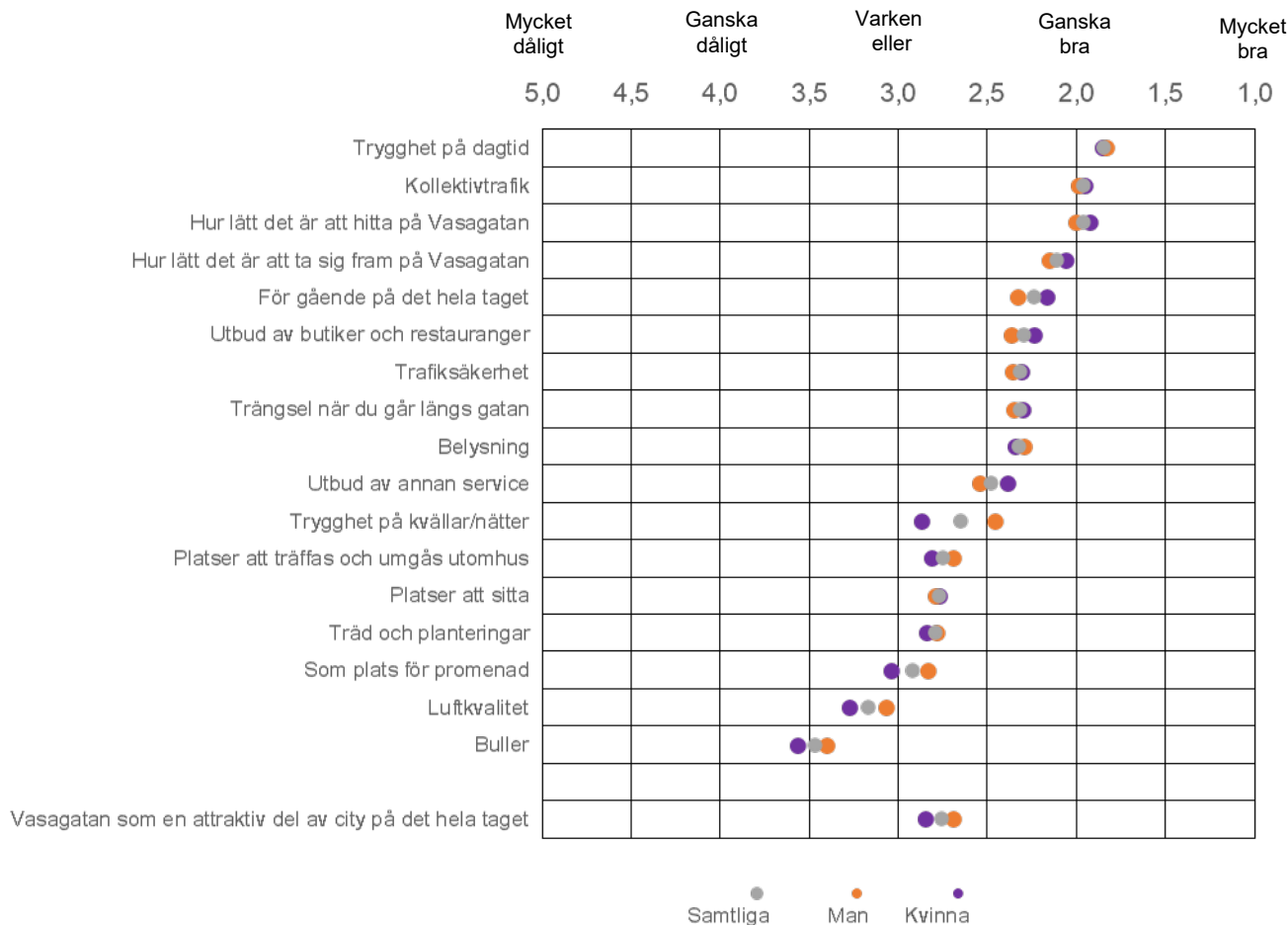


Här är svaren istället sorterade från störst till minst förbättring sedan före-mätningen 2018.

Platser att sitta och träd och planteringar – sådant som även idag har lite lägre betyg – har ändå förbättrats mest påtagligt för de gående. Det gäller även buller.

Om Vasagatan – män och kvinnor

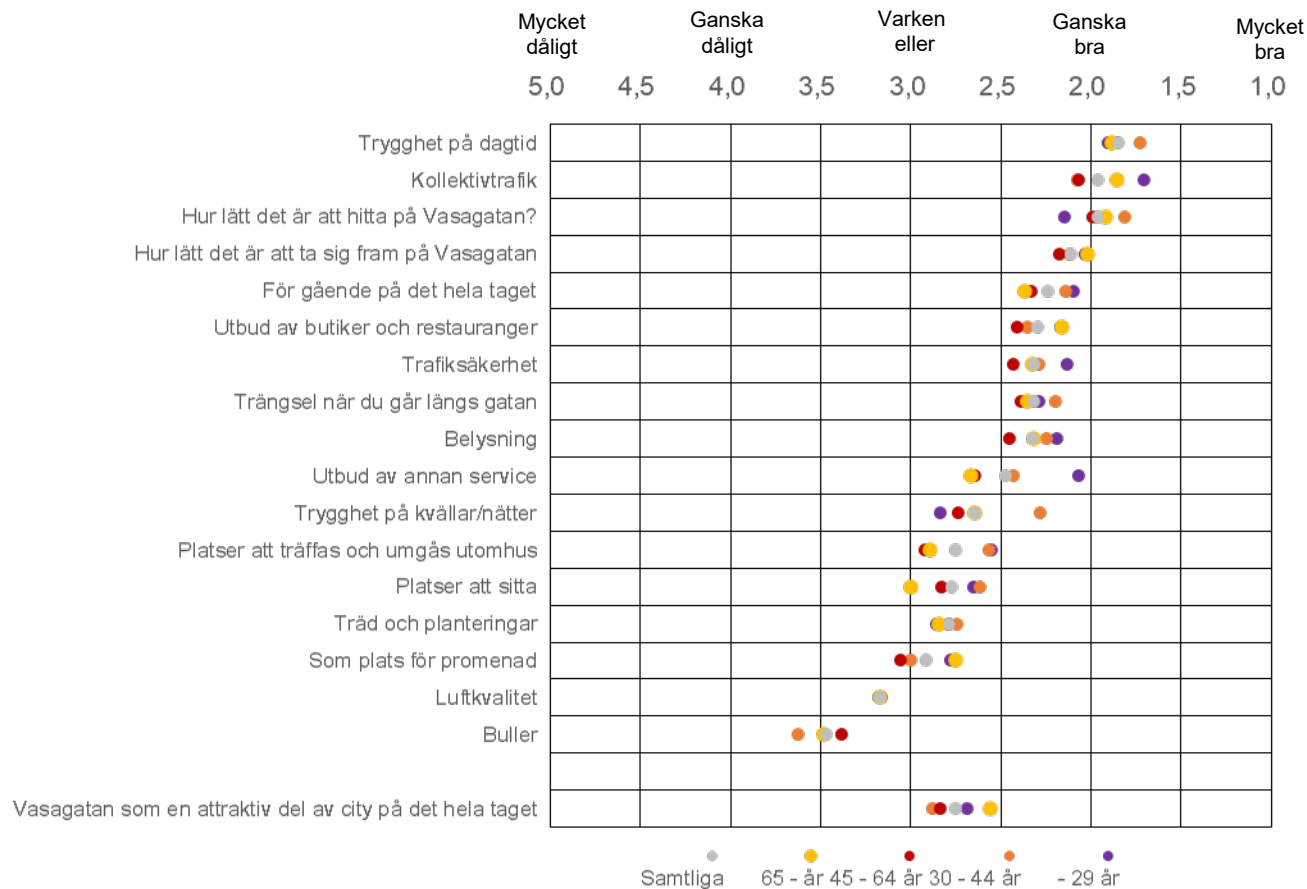
**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



Kvinnor och män gör likartade bedömningar av alla aspekter med undantag för trygghet under kvällar och nätter och i någon mån Vasagatan som plats att promenera på och tillgången, luftkvalitet och buller.

Om Vasagatan – ålder

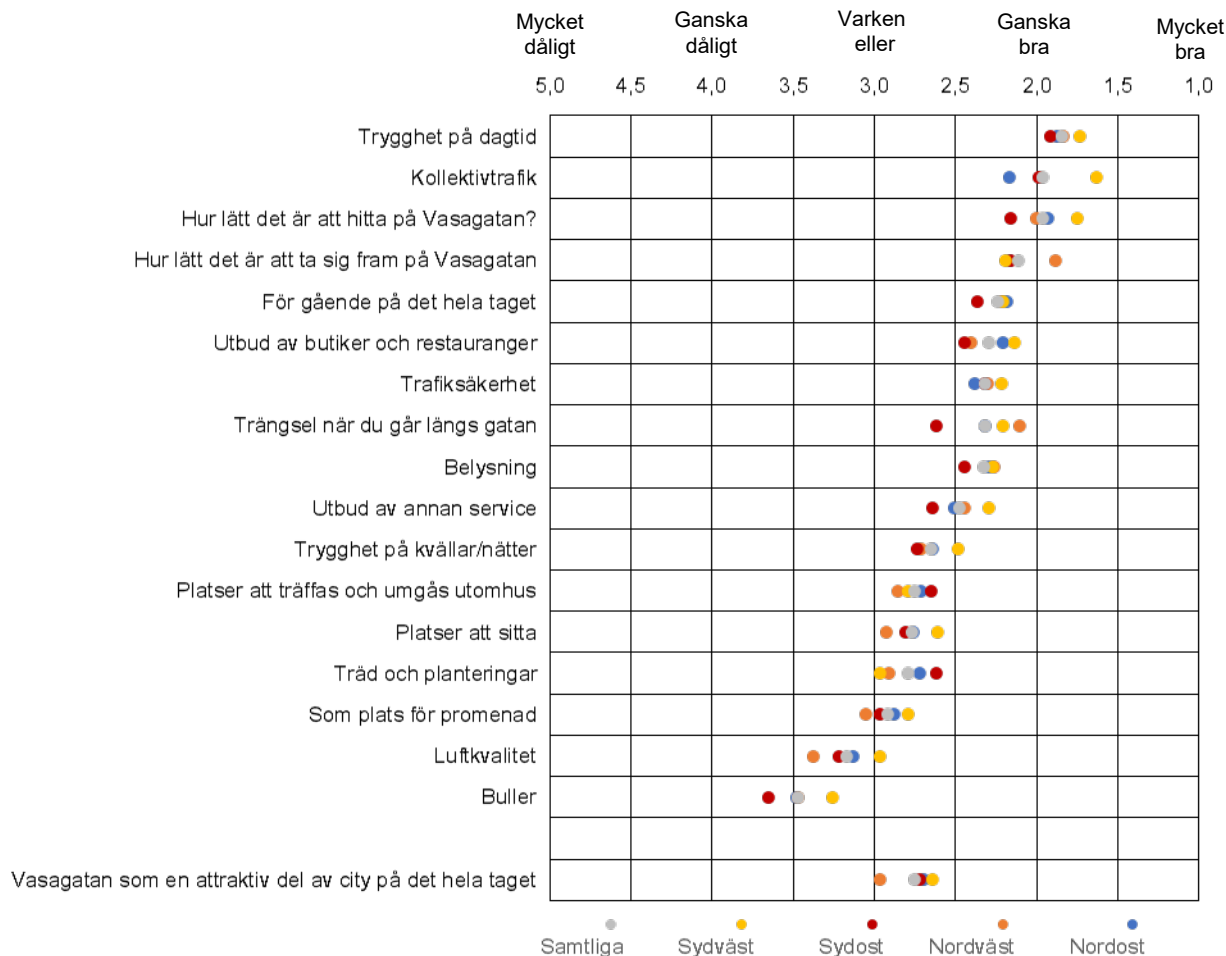
**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



Svaren fördelade efter ålder ger inget tydlig fingervisning om att vissa ålderskategorier upplever fler eller färre problem på Vasagatan, även om yngre är mer positiva än övriga till serviceutbudet.

Om Vasagatan – del av Vasagatan

**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**

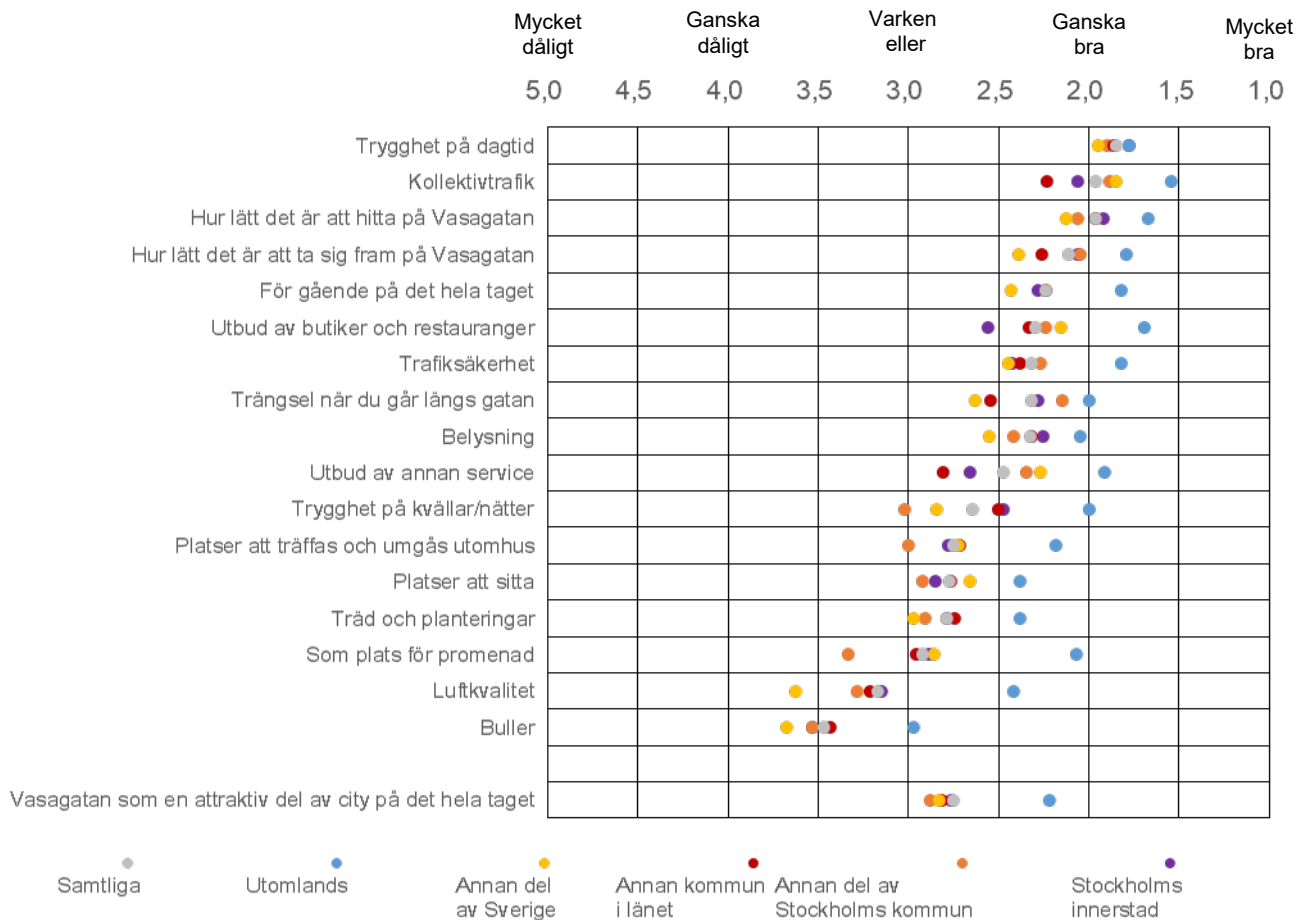


När intervjuerna samlades in delades gatans trottoar in i fyra lika stora delar så att intervjuerna spreds över hela gatan.

Kan bedömningen av Vasagatan hänga samman med på vilken del av gatan som intervjun är gjord? Diagrammet till vänster antyder att de intervjuade längs den sydostliga fjärdedelen av gatan är mer kritiska i sina svar. Så var det även vid föremätningen.

Om Vasagatan – besökarnas hemvist

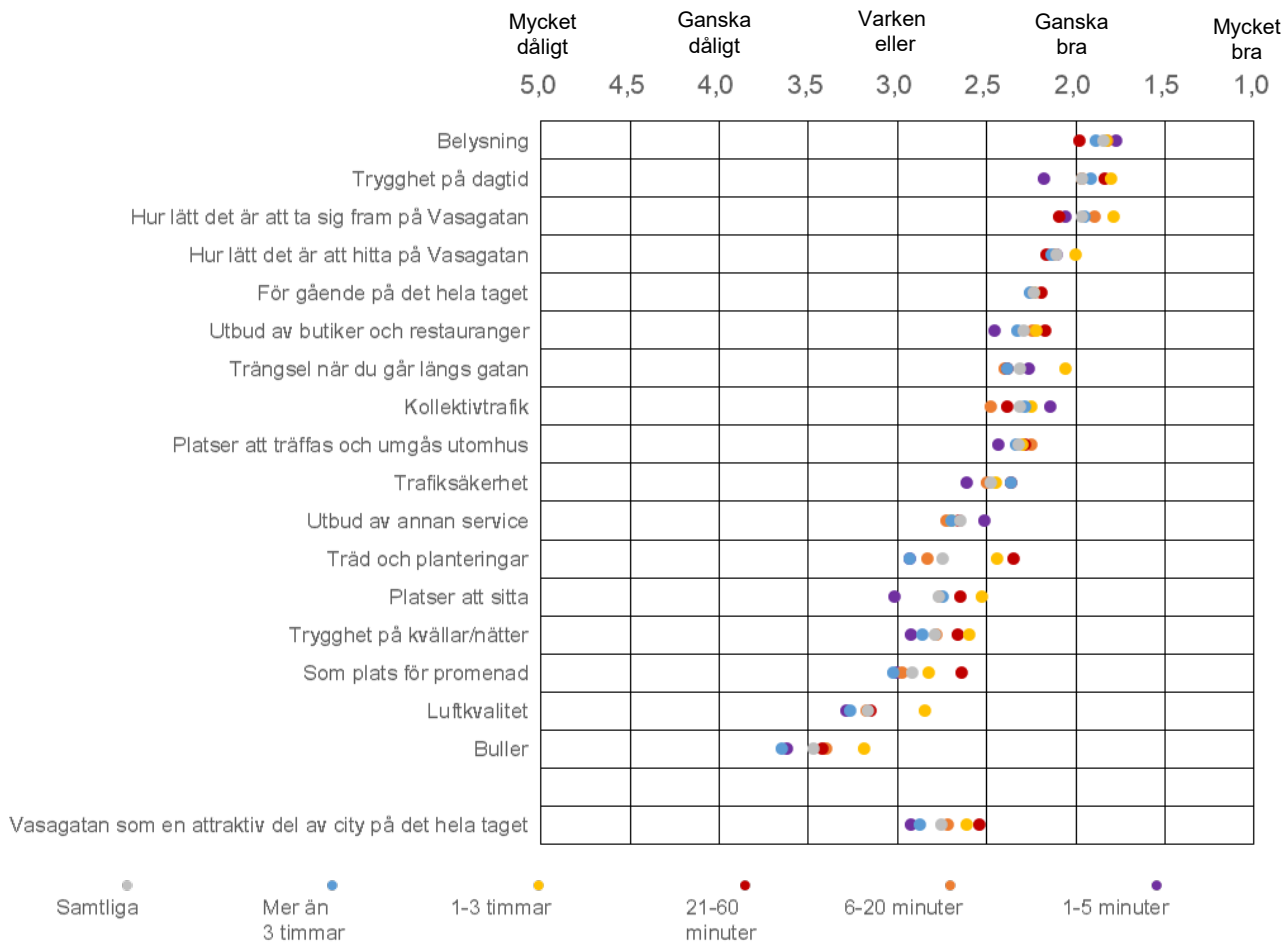
**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



Drygt 30 svarande var bosatta utomlands. Utländska besökare är ofta mer välvilliga i sina svar. Så även här.

Om Vasagatan – vistelsetid

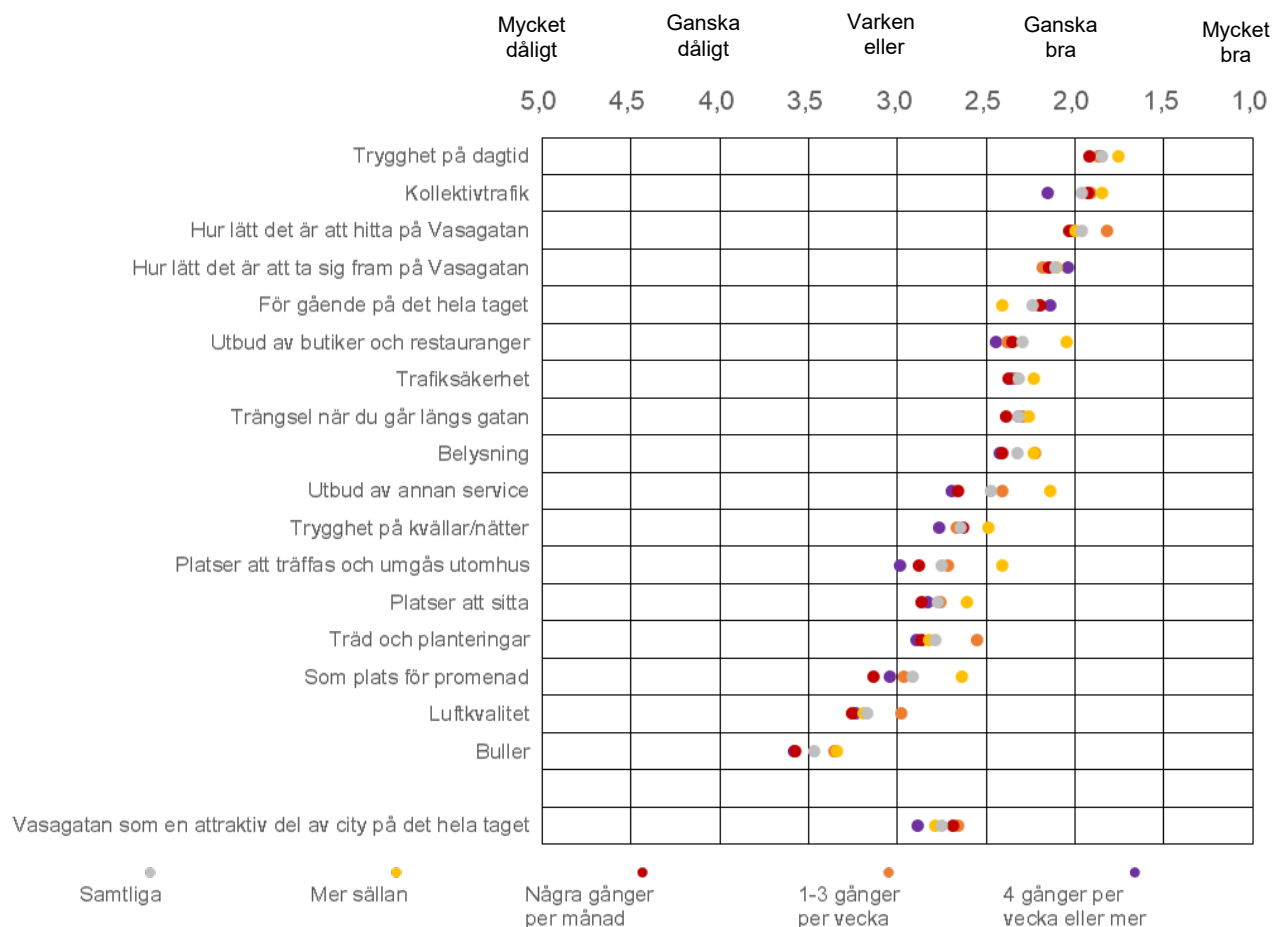
**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



Inte heller vistelsetid tillför mycket information om vilka grupper som är mer eller mindre positiva.

Om Vasagatan – hur ofta man visats där

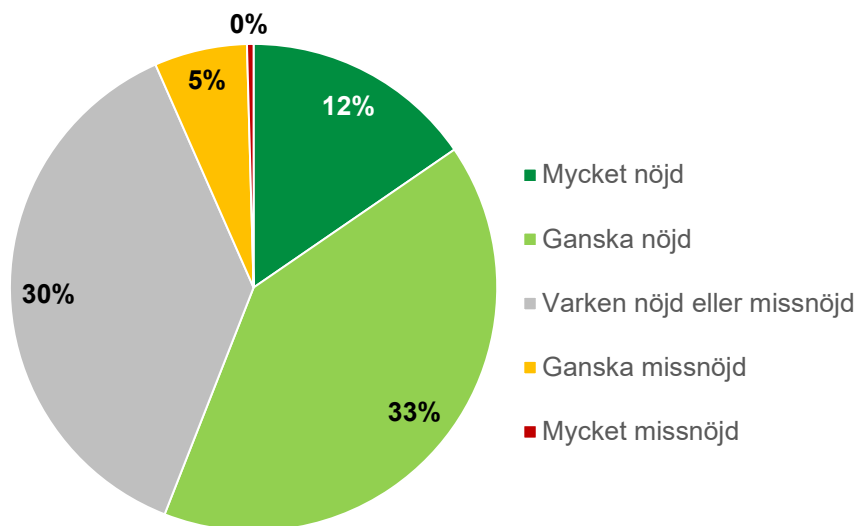
**Vilket betyg skulle du ge Vasagatan idag när det gäller?
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



Gående som vistas mer sällan på Vasagatan tenderar i många fall till att vara något mer positiva i sina svar och de som befinner sig på Vasagatan oftare är aningen mer kritiska.

Helhetsomdöme

Är du på det hela taget nöjd eller missnöjd med resultatet av ombyggnationen av Vasagatan?



Liksom helhetsomdömet för Vasagatan som en attraktiv plats i city menar de gående att resultatet av ombyggnaden är övervägande gott. Men även här svarar förhållandevis få (12 %) att de är mycket nöjda. Majoriteten väljer alternativen "ganska nöjd" eller "varken nöjd eller missnöjd".

Helhetsomdöme

Helhetsomdömet är i huvudsak positivt och det är kommentarerna också. Inte sällan kommenteras att gångtrafikanter och cyklister har fått mer utrymme nu. Andra svar handlar om att gatan upplevs som fräschare och trevligare. Här är några axplock bland kommentarerna.

- Betydligt bättre än tidigare, luftigare, gott om plats
- Blev bättre än förut, men för lite grön yta, saknar cykelparkering
- Blev inte så mycket grönt va?
- Bättre balans mellan cyklister, gående, biltrafik och kollektivtrafik
- Det har gjort att gångtrafikanter får mer utrymme
- Det ser ungefär likadant ut på Vasagatan, som det alltid har gjort
- För lite plats för gående och cyklister
- För mycket fokus på cykelbanor
- Gick från centralen och sen rakt ner till vattnet. Helt ok. Här fanns många bänkar att sitta på. Det var nytta för mig. Trevligt
- Gärna mera trevliga sittplatser, Mera grönt
- Genomfart
- Har blivit rörigare, mer trängsel för cyklister och gående, oreda.
- Har inte tänkt på att de byggt om
- Inte riktigt klart ännu, bra med mer grönt men känns inte ännu som att man får till något trevligt gatuliv
- Ljust o fräscht
- Nya träd, större trottoarer och öppnare.
- Plus: Bredare trottoar, bredare cykelbanor Minus: Mkt buller, för lite träd
- Svårt att göra Vasagatan problemfri. Här samlas oönskade element och otrygghet
- Synd att planteringarna i mitten av gatan vid centralen försvann

Övriga synpunkter

- Alltför lång byggtid.
- Bra jobb för miljö
- Bänkar konstigt placerade, Fint i övrigt!
- Bättre belysning hoppas jag
- Det är en gata jag passerar, mer än vistas på.
- Dålig planering med reklamskylt som skymmer folk precis vid håll i staketet så folk springer över cykelbanan utan att man ser dom förrän det är för sent.
- Farliga cyklister som ej stannar vid övergångställen
- Fräscha upp denna stadsdel ännu mer då det kan vara det första som turister ser.
- För många ute som urinerar överallt här. Luktas kiss.
- Förstagångsbesökare i detta område. Mycket bättre kollektivtrafik än där jag bor.
- Hur stor får n uteservering vara? Tar för mycket plats.
- Jag skulle inte gärna gå här nattetid, mycket bus
- Jag vill ha tillbaka Järnvägsparken som en riktig park med träd planterade i jorden, ej i krukor.
- Jag önskar låghastighet/höghastighet banor för scooter och cyklar - trafiksäkrare för alla
- Kan alltid vara mera grönt, träd och blomster.
- Kul med poliser på gatan
- Lovely place to visit
- Mer träd! Mer grönt
- Obehagligt med taxikön på kvällarna, otrevligt folk då.
- Som besökare tycker jag att det man behöver finns tillgängligt. Bra med alla hotell.
- Ta bort bilisterna helt från stan.
- Trevlig morgonpromenad genom city
- Trevlig stad o Vacker
- Trevligt med cyklande poliser
- Tunnelbanan vid korningen Vasagatan/tegelbacken - otroligt oklart hur man ska göra. Sätt upp skyltar!!
- Är otryggt pga alla missbrukare m.m. som hänger runt centralstation



SWECO 

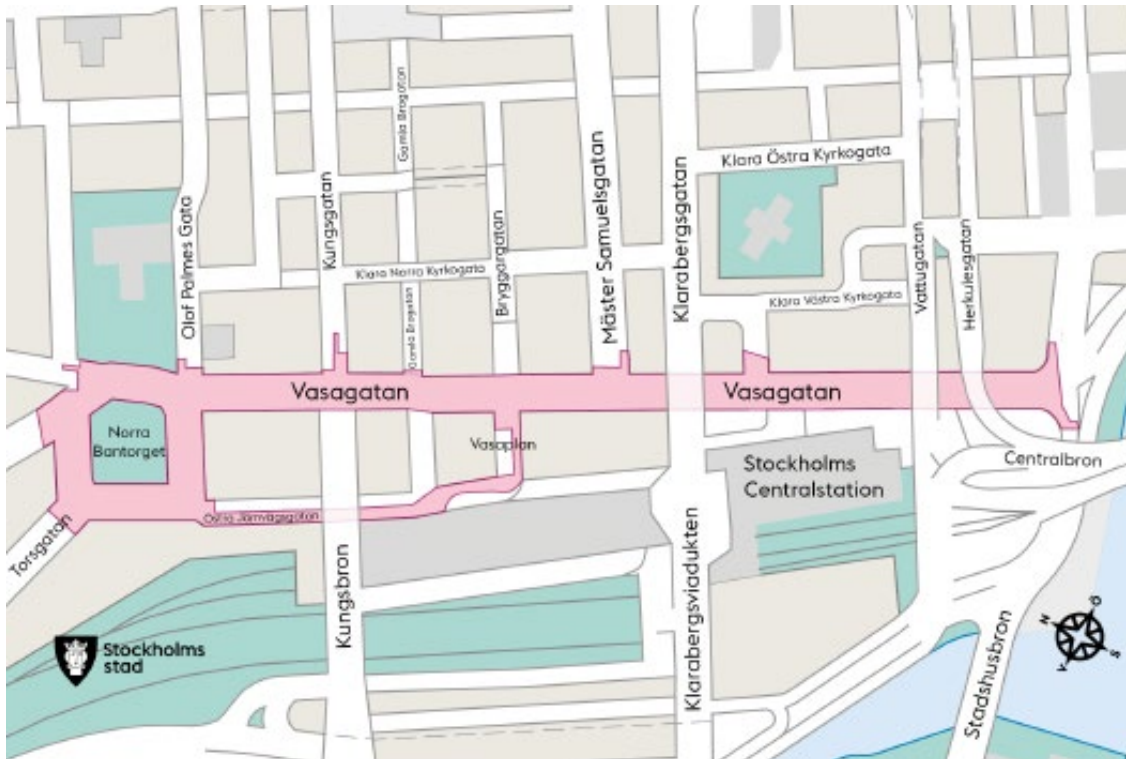


Cyklister på Vasagatan

Enkätundersökning efter ombyggnation. Hösten 2022

Om undersökningen

Under september 2022 tog intervjuare kontakt med cyklister vid några platser längs Vasagatan. Det var vid Tegelbacken, vid Olof Palmes Gata och i några fall utanför Centralstationen. Platser där cyklisterna stannade till för en stund. Cyklisterna ombads att lämna sitt mobilnummer så att en web-enkät omgående kunde skickas till dem. Antalet frågor som vi ville ställa var så pass många att enkäten bäst passade att fylla i i lugn och ro. På så vis får man även många kommentarer, förslag och andra fritextsvar.



Enkätsvaren samlades in i september, strax efter att ombyggnationen var klar. Under våren 2018, innan arbetet med Vasagatan hade inletts, ställdes samma frågor till cyklister på Vasagatan. Nu kan vi se om de problem som identifierades vid före-mätningen har minskat.

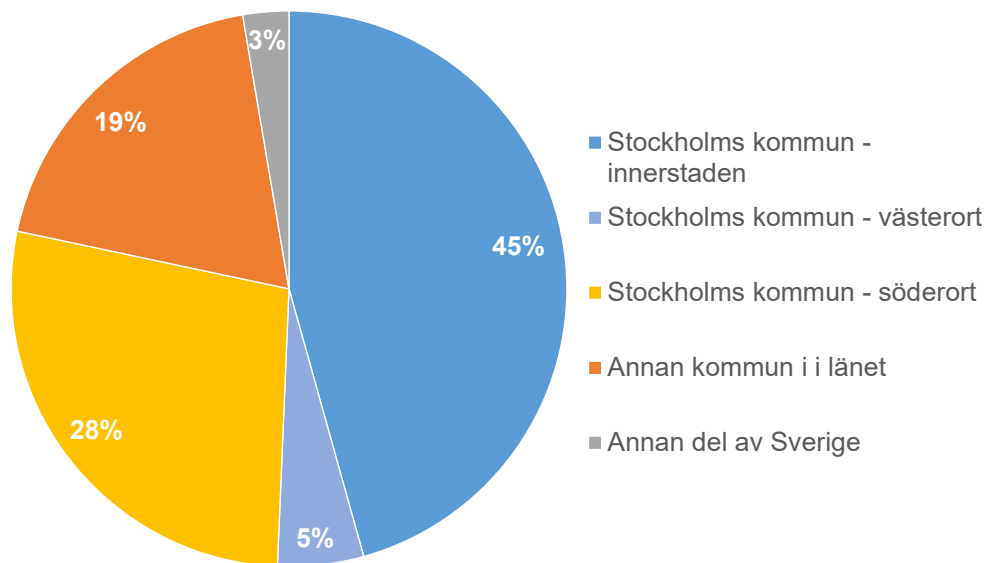
Enkätens frågor handlade om cyklisterna själva och deras resa. Men en stor del av enkäten ägnades åt ett antal aspekter som är viktiga för de som cyklar. Dessa aspekter fick cyklisterna bedöma med hjälp av en 5-gradig svarsskala. Det fanns även utrymme för att med egna ord kommentera sina bedömningar och formulera förslag till förbättringar.

Efter påminnelser per sms hade 300 cyklister besvarat enkäten.

I denna resultatsammanställning redovisas svaren på alla frågor översiktligt i diagram och kommenterande text. Alla tabeller som ligger till grund för redovisningen finns i en separat bilaga. Det gör även de ganska omfattande fritextsvaren som finns listade i klartext.

Här bor cyklisterna

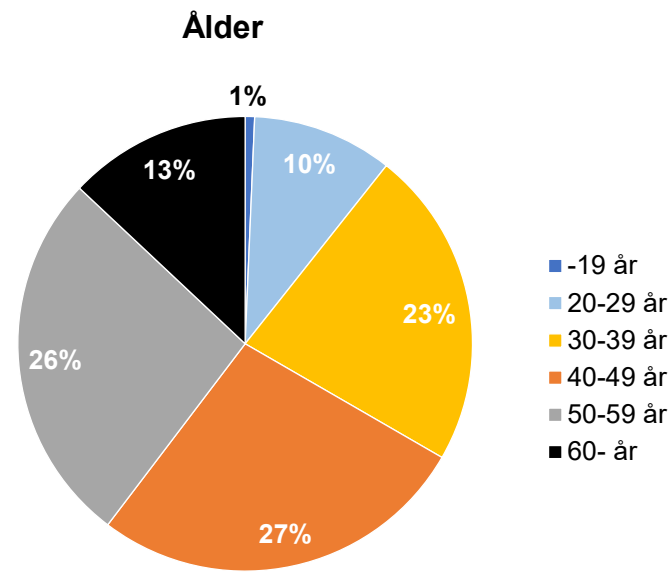
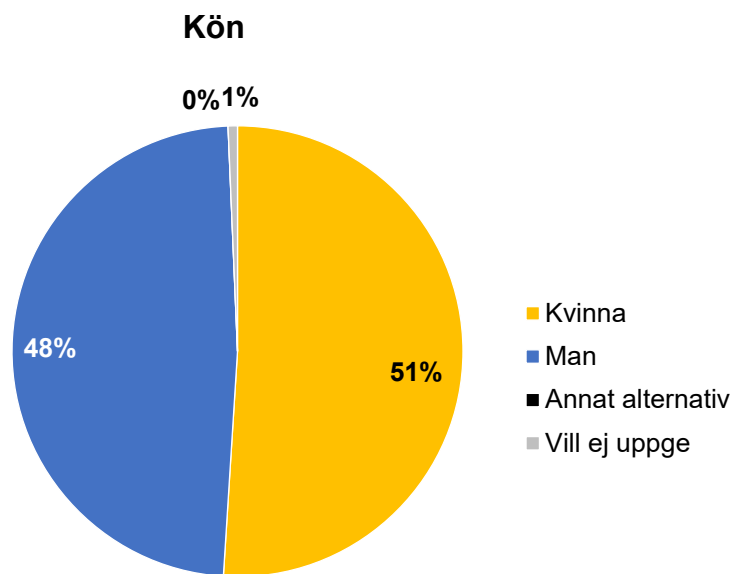
Var bor du?



Vasagatan är centralt placerad i Stockholms innerstad. En hög andel (45 %) av de svarande är också bosatta i innerstaden.

Många arbetspendlar. Med tanke på Vasagatans läge är det naturligt att sträckan används av betydligt fler från söderort än västerort.

Cyklisternas kön och ålder

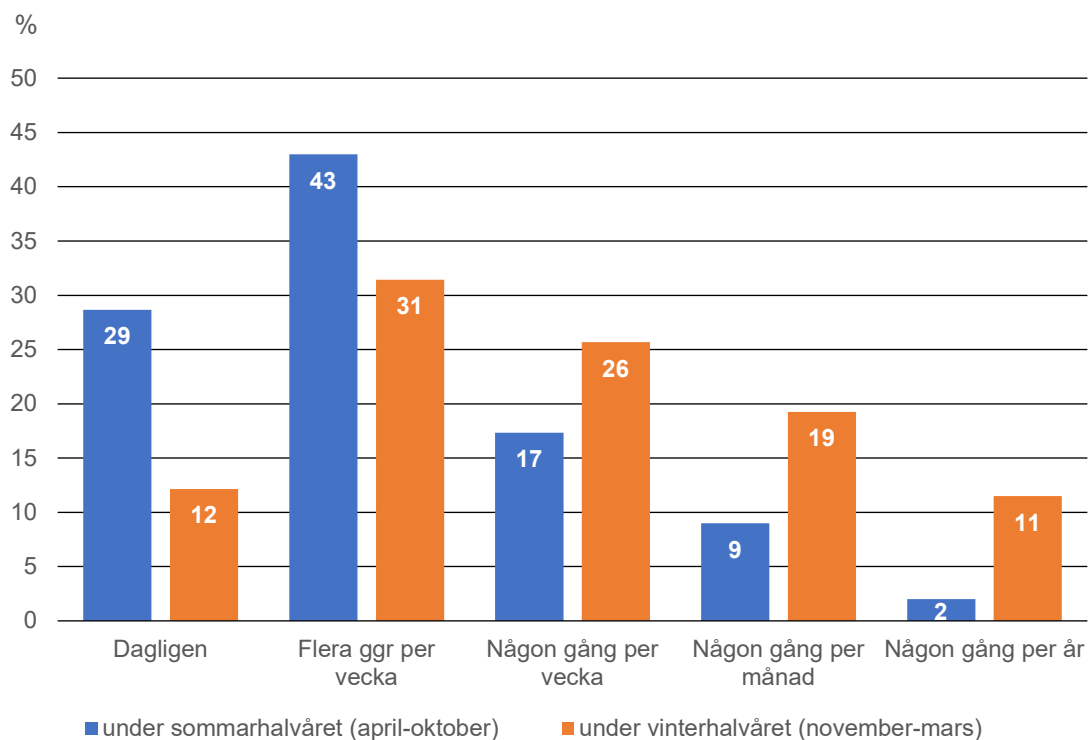


Fördelningen mellan män och kvinnor var jämn bland de svarande.

Alla åldrar finns representerade, men flest cyklister är mellan 30 och 59 år. 11 % är yngre än 30 år och endast 13% var 60 år eller äldre.

Cykelvanor under sommar och vinter

Hur ofta cyklar du på Vasagatan under sommarhalvåret (april-oktober)?
Hur ofta cyklar du på Vasagatan under vinterhalvåret (november-mars)?

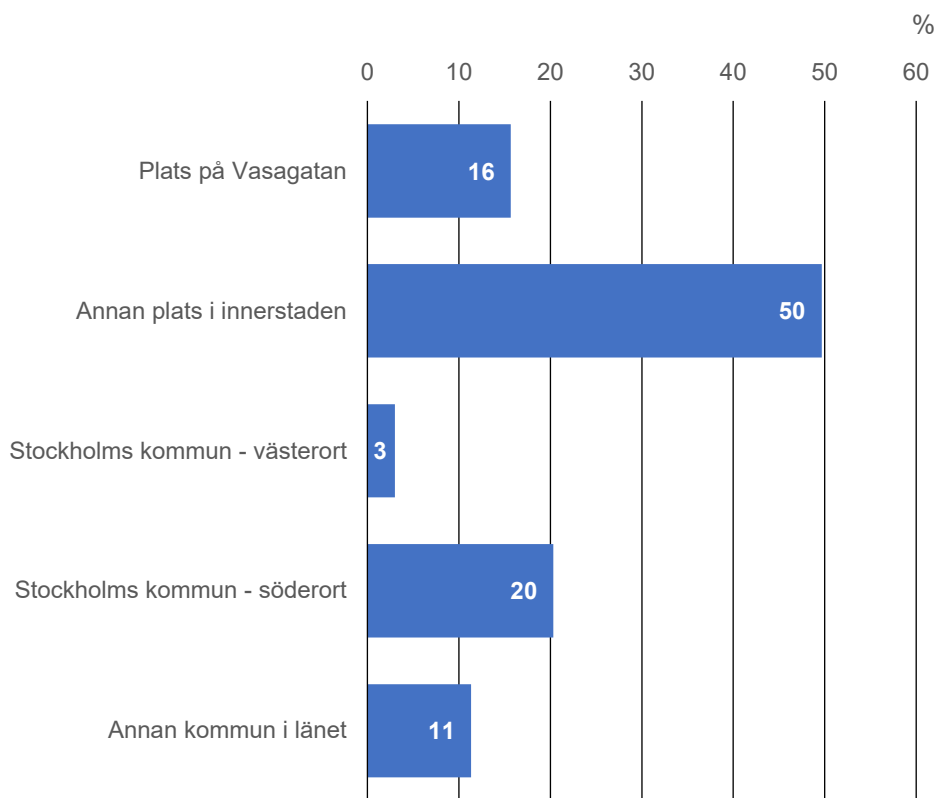


Cyklisterna på Vasagatan är vana cyklister. De cyklar ofta här under sommarhalvåret. 29% gör dagligen och 88 % minst en gång i veckan.

Under vinterhalvåret är det färre som cyklar på Vasagatan, men ändå uppger närmare sju av tio att de cyklar här minst en gång per vecka.

Målpunkt

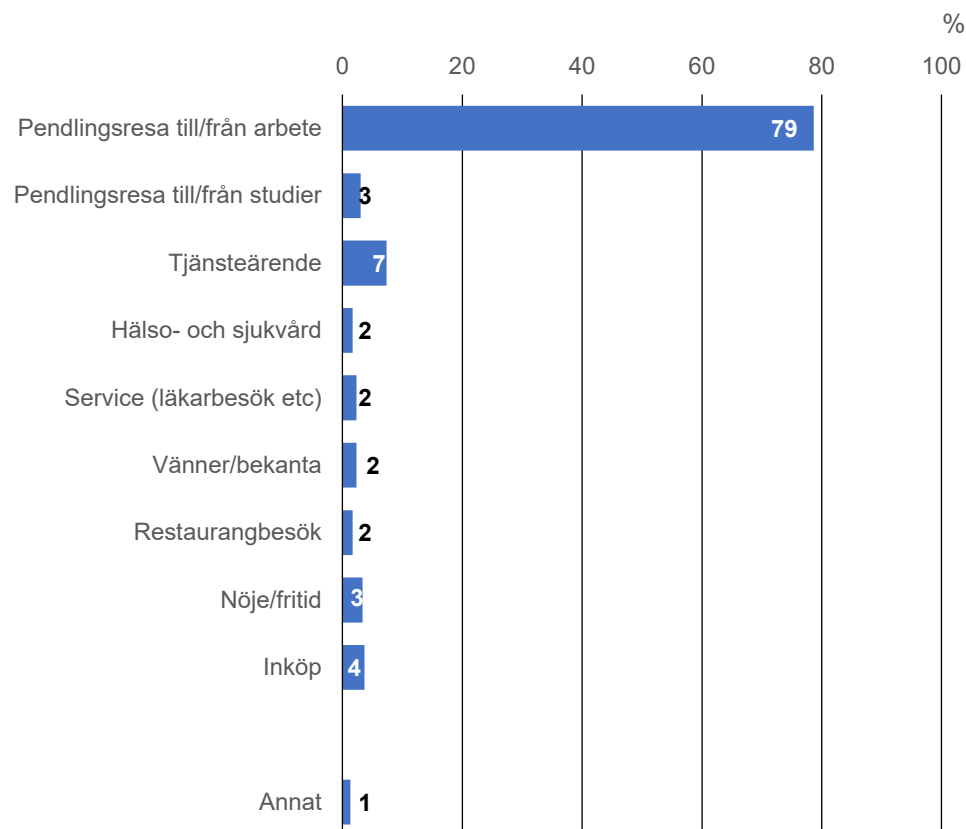
Var låg målet för din resa?



För 16% ligger målpunkten för resan på Vasagatan. Vanligare är det att man är på väg till en annan plats i innerstaden (50%).

Typ av resa

Vilket var syftet med din resa?

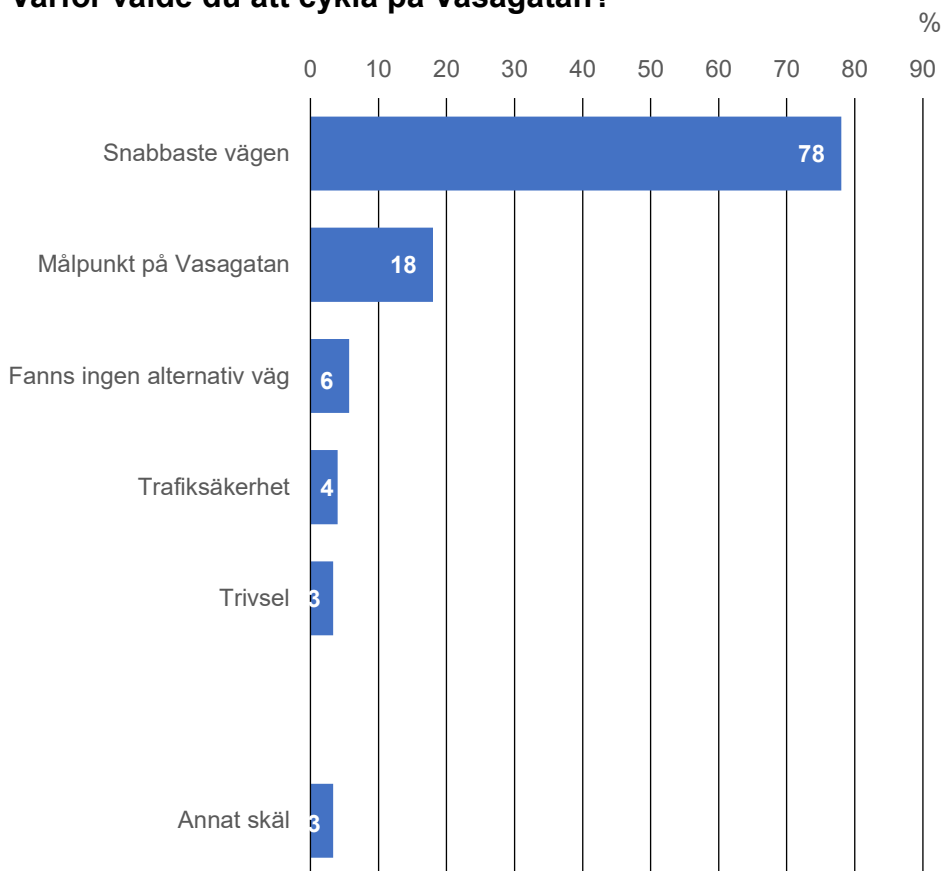


Cyklisterna fångades huvudsakligen upp på tider då det fanns många cyklister, under pendlingsstid. Det står klart att cyklisterna huvudsakligen är pendlare till och från arbetet.

Tjänsteärende, att träffa vänner och bekanta samt nöjes-, fritidsresa är andra alternativ som samlar mer än enstaka svar.

Varför Vasagatan

Varför valde du att cykla på Vasagatan?



18 % svarar att de väljer att cykla på Vasagatan för att de har sin målpunkt på Vasagatan.

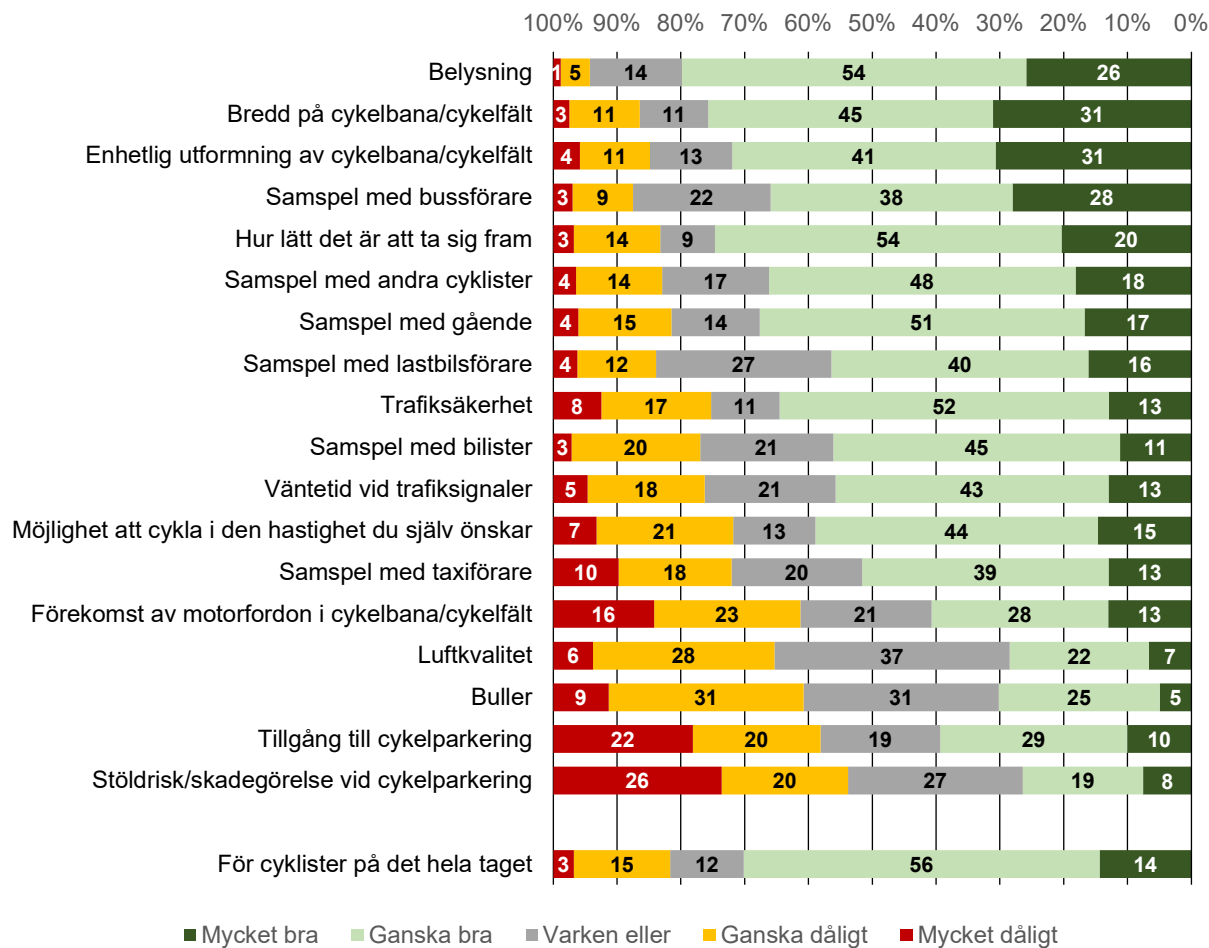
Ytterligare 6% menar att de inte har någon annan väg att välja till sin destination.

Vanligaste svar (78 %) är hänvisning till att detta var den snabbaste vägen.

Få väljer denna väg av skäl som har med trivsel eller trafiksäkerhet att göra.

Cyklisterna bedömer Vasagatan idag

**Vilket betyg skulle du som cyklist ge Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



Cyklisterna fick ta ställning till en tämligen lång lista med aspekter på att vara cyklist på Vasagatan. De ombads att bedöma hur väl eller illa det fungerar idag.

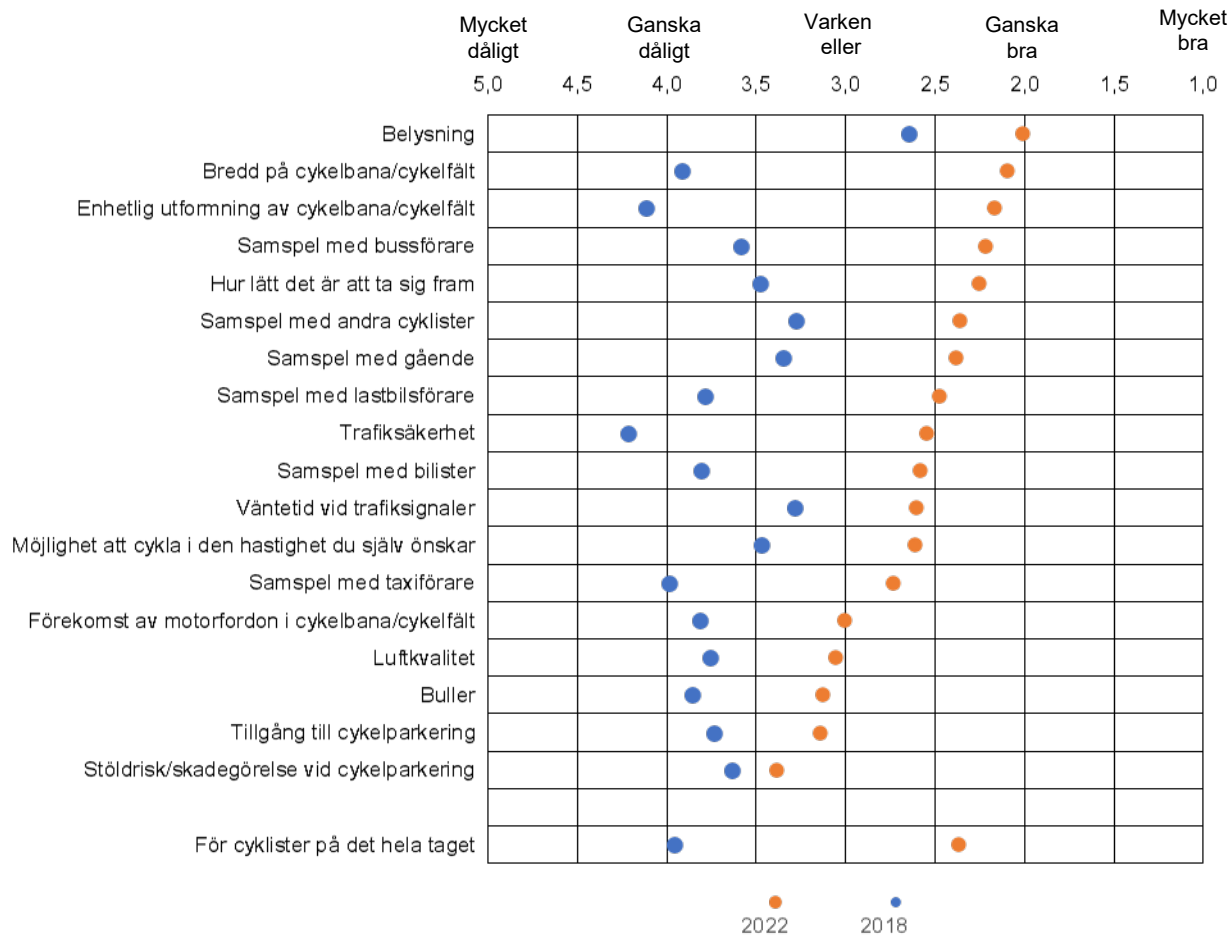
Med de flesta, men inte alla, är majoriteten nöjd, även om ganska bra är ett vanligare svar än mycket bra.

Belysning och bredd på cykelfälten uppskattas mest. Störst är missnöjet med cykelparkering.

Sju av tio cyklister anser att Vasagatan på det hela taget är bra för cyklister.

Cyklisterna bedömer Vasagatan idag

**Vilket betyg skulle du som cyklist ge Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**

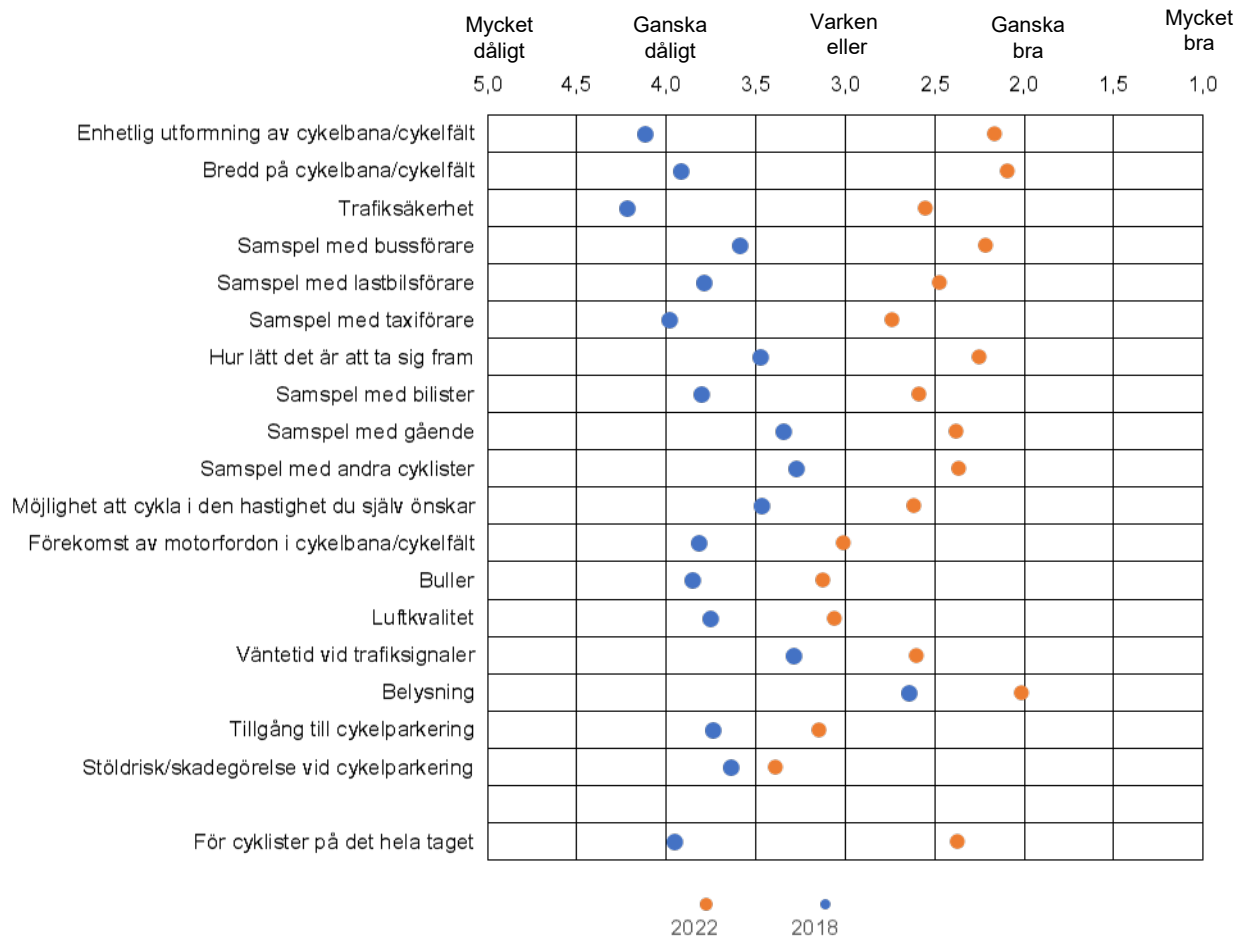


I diagrammet till vänster är aspekterna sorterade med de aspekter som cyklisterna är mest nöjda med 2022 överst.

De blå markeringarna visar tydligt att även om åsikterna fortfarande är delade mellan nöjda och missnöjda är bedömningarna vid mätningen efter ombyggnationen betydligt mer positiv. Det gäller alla aspekter.

Cyklisterna bedömer Vasagatan idag

**Vilket betyg skulle du som cyklist ge Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



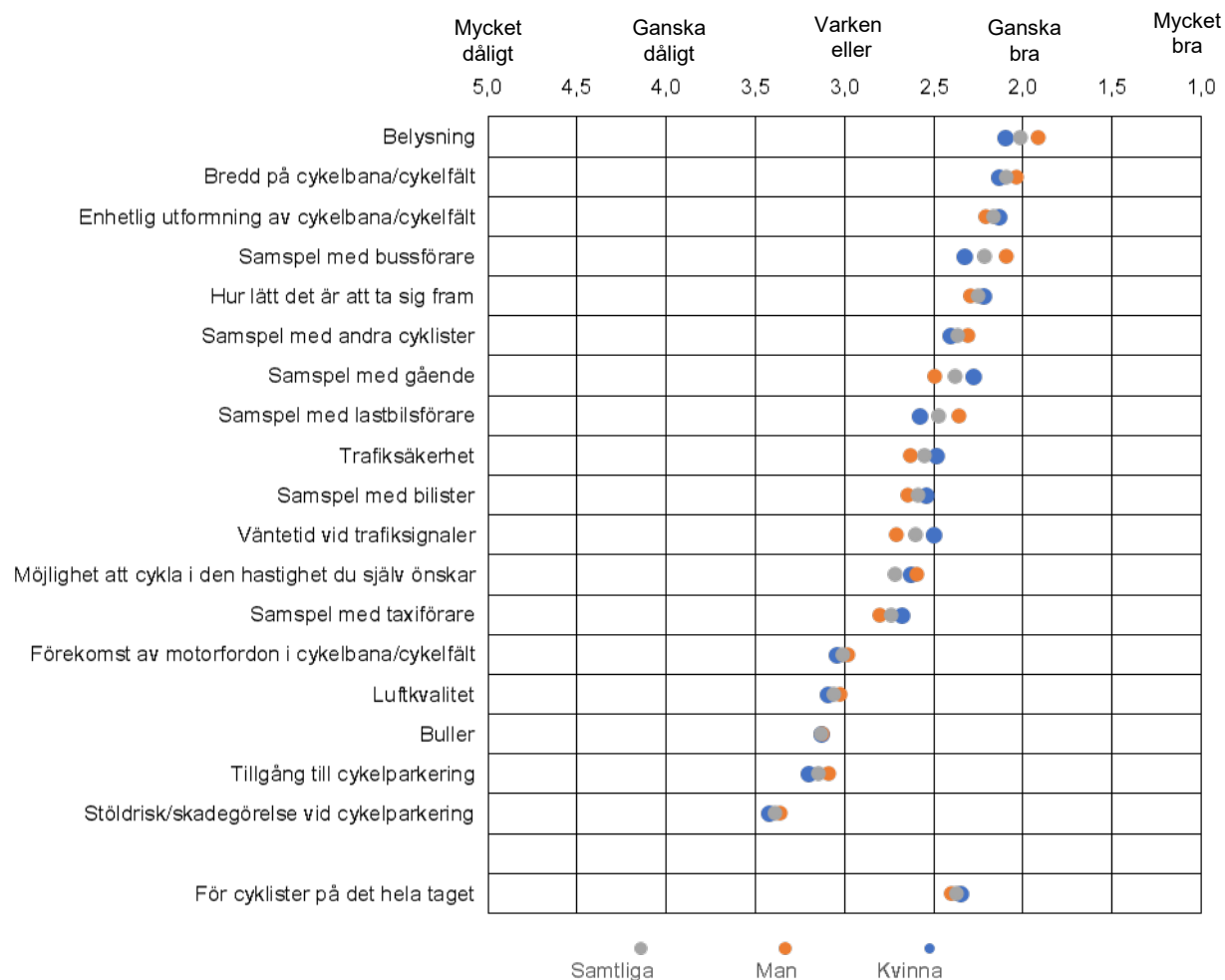
Sorterar vi svaren från störst till minst förbättring av medelbetyget sedan föremätningen hamnar frågorna om cykelfälten i topp. Där var omdömet lägst 2018.

Även frågor som rör samspel mellan olika trafikanter har förbättrats påtagligt.

Mindre utveckling i positiv riktning syns för cykelparkeringen.

Cyklisterna bedömer Vasagatan idag – män och kvinnor

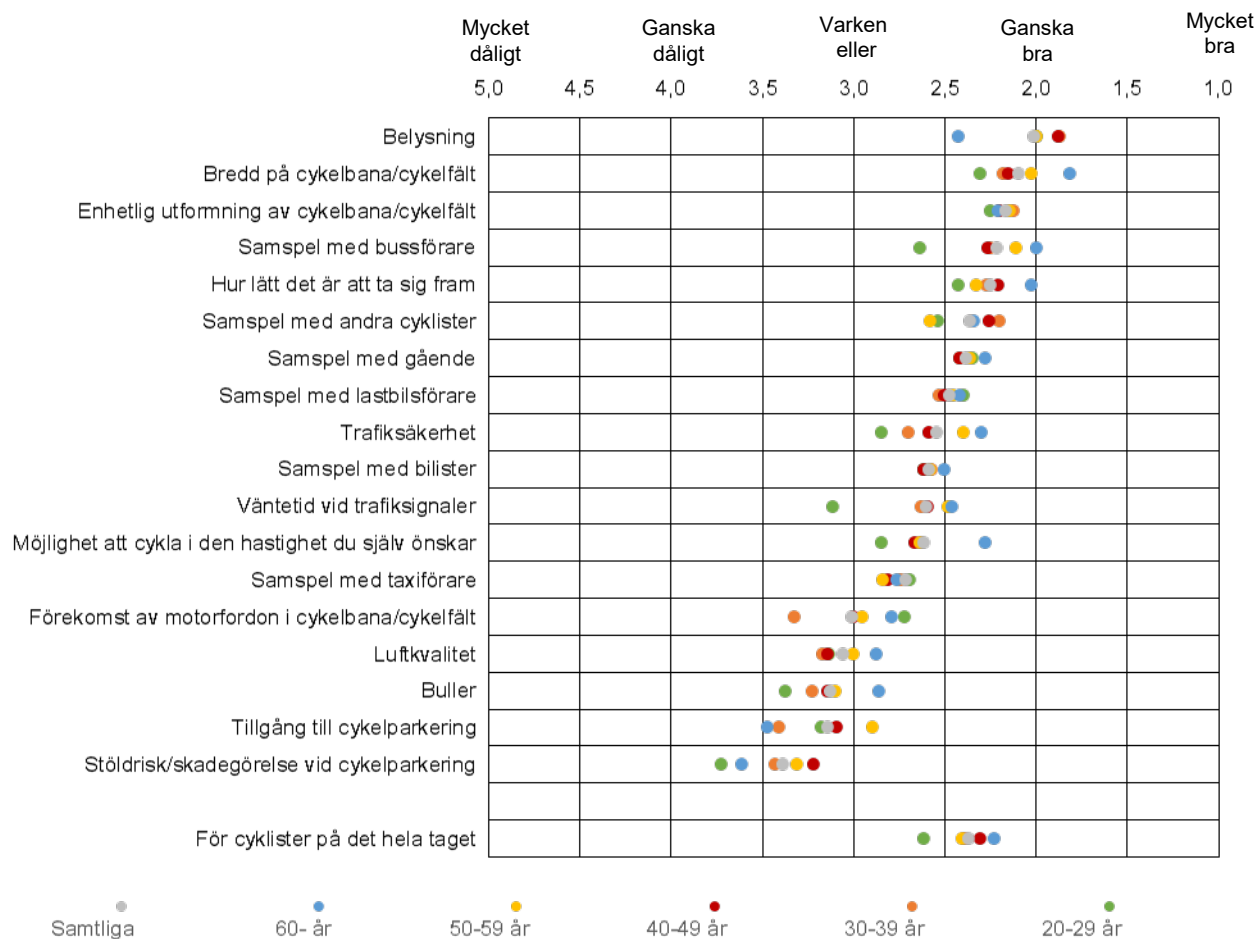
**Vilket betyg skulle du som cyklist ge Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



Skillnaderna i bedömning från män och kvinnor är obetydlig.

Cyklisterna bedömer Vasagatan idag – yngre och äldre

**Vilket betyg skulle du som cyklist ge Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



En fördelning av svaren efter ålder ger ingen entydig bild av eventuella skillnader, men indikerar att de äldsta är mer positiva och yngre mer kritiska till ett antal delfrågor.

Cyklisterna bedömer Vasagatan idag – frekvens sommar

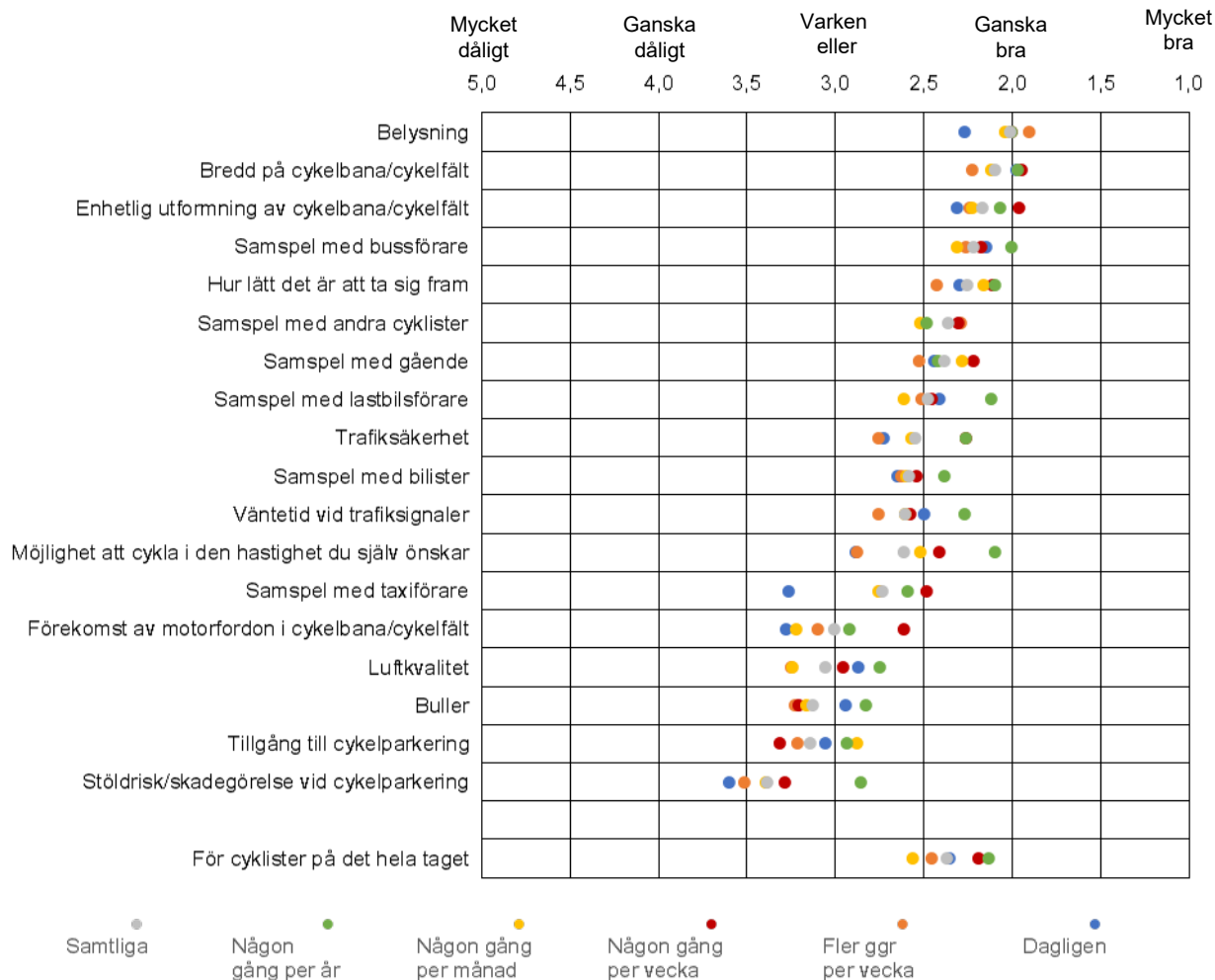
**Vilket betyg skulle du som cyklist ge Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



Även om variationer finns är det inte tydligt så att cyklister med stor erfarenhet av sträckan gör annan bedömning än mindre vana cyklister.

Cyklisterna bedömer Vasagatan idag – frekvens vinter

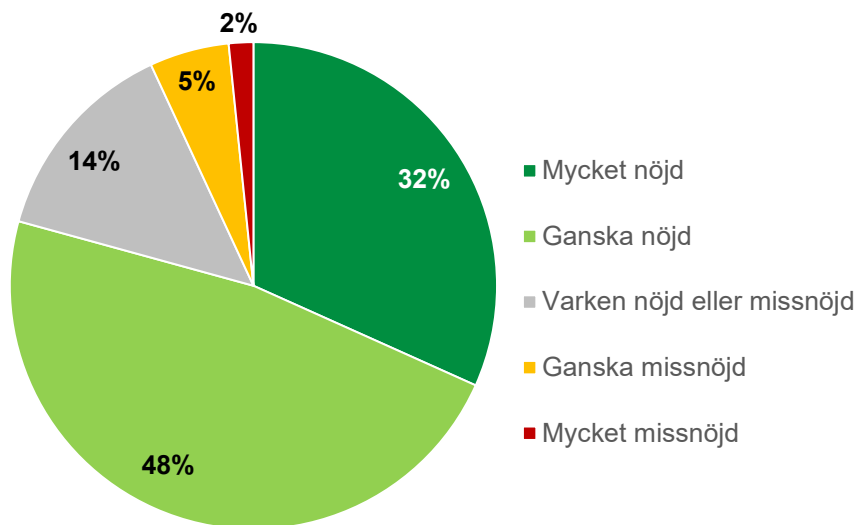
**Vilket betyg skulle du som cyklist ge Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)**



De som sällan cyklar på vintern är något mera positiva till flera aspekter än mer vana vintercyklister.

Helhetsomdöme

Är du på det hela taget nöjd eller missnöjd med resultatet av ombyggnationen av Vasagatan?



Åtta av tio är nöjda med resultatet av ombyggnationen av Vasagatan. Var tredje är mycket nöjd och endast några procent är missnöjda.

Sådant som främst lyfts fram är sådant som redan har kommit fram i tidigare frågor, t.ex. att cykelbanorna har blivit bredare och tryggare. Andra betonar att Vasagatan efter ombyggnationen är bättre än det var tidigare.

Men det finns även en del kritiska synpunkter. Allt finns listat i klartext i en egen bilaga.

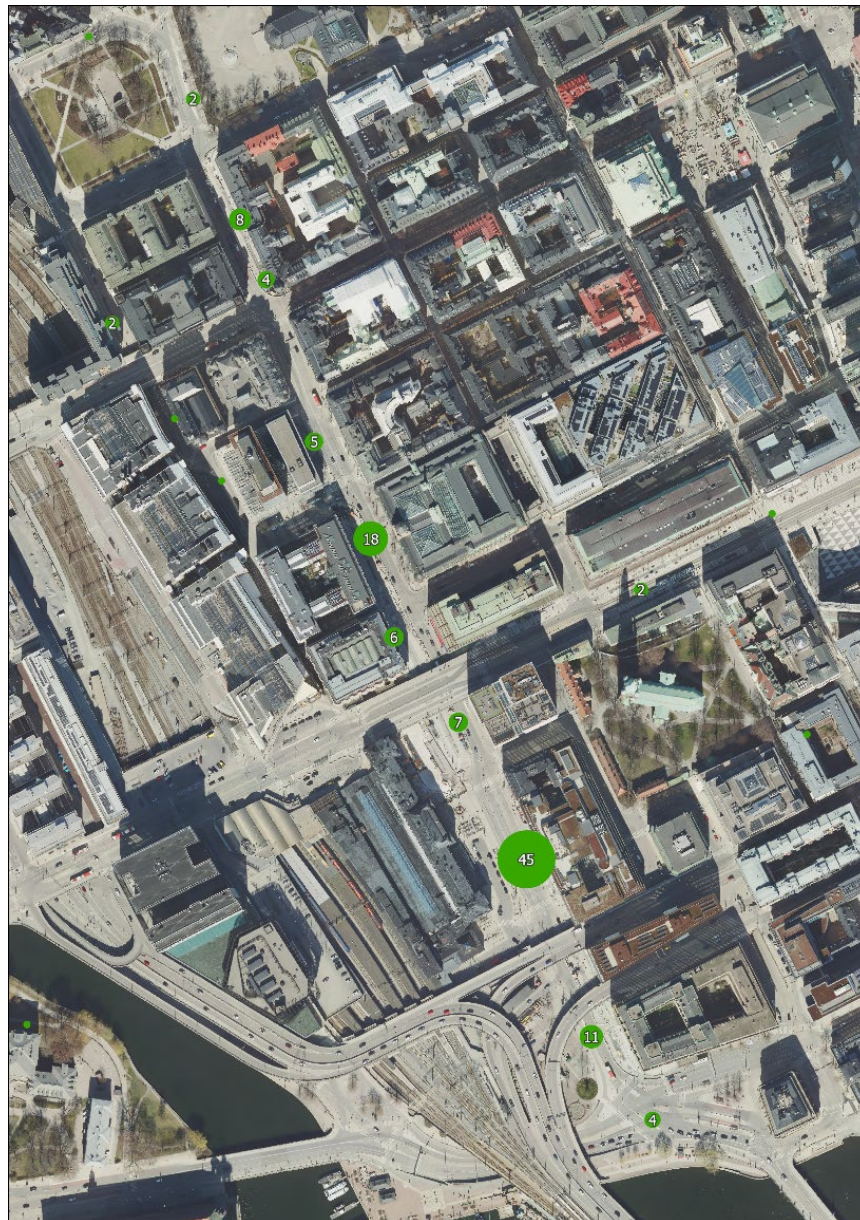
Särskilt bra platser på Vasagatan

Finns det någon plats längs Vasagatan som är särskilt bra för cyklister?

De svarande fick markera i en karta en plats som de uppfattade som särskilt bra på Vasagatan och utveckla varför platsen är särskilt bra.

Många markerar området utanför centralstationen. Kanske för att det här upplevdes som otryggt innan ombyggnationen. I kommentarerna lyfts ofta att man upplever en förbättring.

Andra preciserar med att cykelbanan är bred, avgränsad, tydligt markerad eller skyltad. Ytterligare svar handlar om upplevd trygghet.



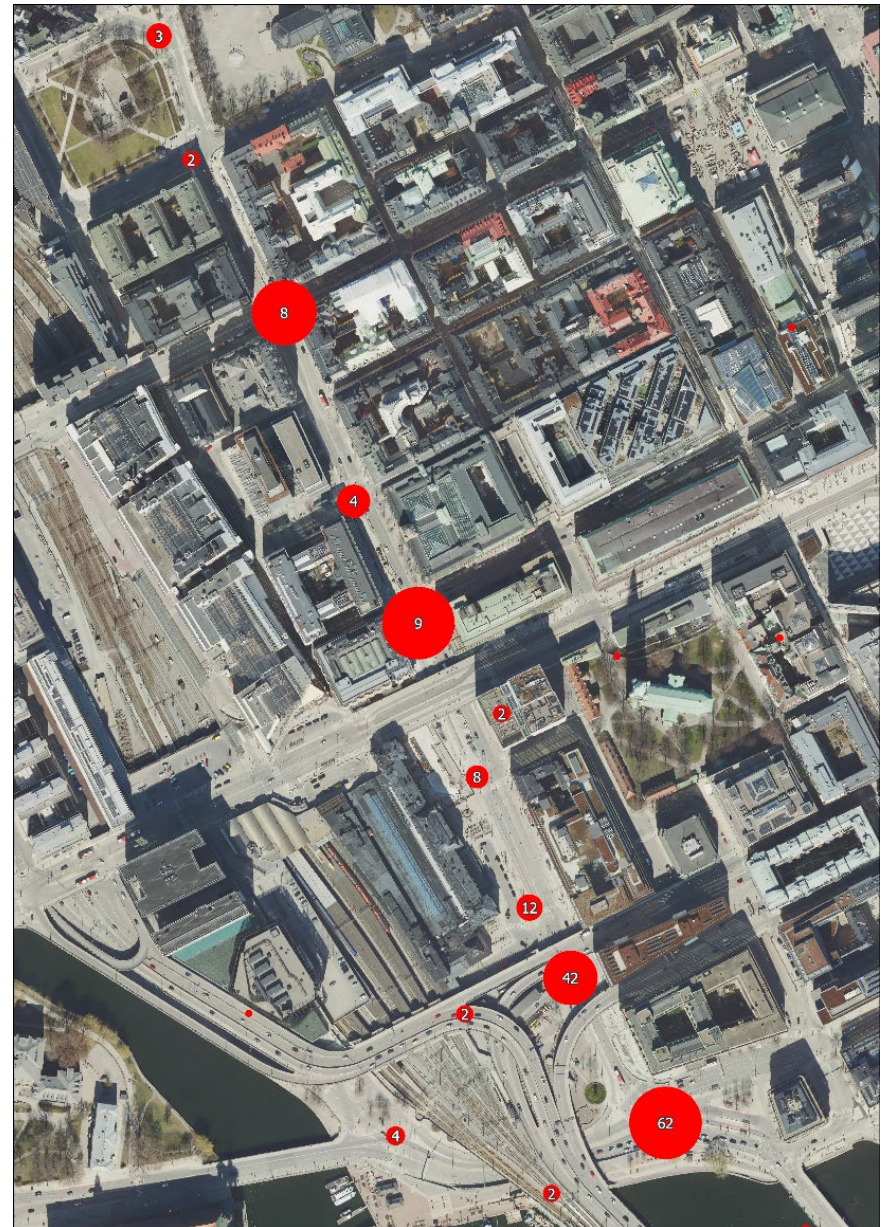
Sämre platser på Vasagatan

Finns det någon plats längs Vasagatan som är särskilt dålig för cyklister?

Även dåliga platser markerades på kartan. Det är fler och andra platser än de som upplevdes som bra.

Tegelbacken, norr och Kalarabergsviadukten, påfarten söder om Centralstationen samt korsningen med Kungsgatan får många markeringar.

Kommentarerna om varför platsen är dålig är ofta mycket detaljerad. Nåra huvudorsaker är att det är begränsat utrymme för cyklister, otydlig skyltning eller oklara regler och bristande samspel med andra trafikanter. Inte minst i samband med korsande eller svängande trafik. Andra svar handlar om att man upplever platsen som riskfylld.



Övriga synpunkter

Här är några exempel på respondenters övriga synpunkter:

- Situationen i korsningen jag markerat behöver förändras omgående innan någon dör.
- Korsning vid norra Bantorget är byggd så bilar kör över cykelfält och parkerar där tills gående gått på övergångsstället.
- Rödljusen är problematiska. Korsningen från kajen norrgående är onödigt krånglig.
- Det är väldigt dåligt med parkeringar vid Centralstationen. Det funkar inte att placera parkeringar flera kvarter bort. Pendlar du via Centralstation varje dag ska det vara smidigt.
- Det MÅSTE till mer GRATIS cykelparkeringar vid Centralen. Pendlare sedan 1995 - då det var mkt bättre.
- Saknar bättre anslutning till klara bergsgatan, gäller från båda håll. Blir nu Omväg och ej smidigt att cykla klara norra Kyrkogata och sedan Mäster Samuelsgatan.
- Bygg gärna om hela Sveavägen på liknande vis. Den är LIVSFARLIG att cykla på. Bra att ni satsar på cyklister och trygghet. Då blir vi fler som cyklar. Fasa ut fossilbilarna och satsa på elfordonen.
- Generellt har det blivit bättre med cykelbanor, tack för det! Ett kvarvarande problem är att många cyklister struntar i trafikregler, vilket bidrar till ökade risker med att cykla. Beror det på att många inte lärt sig reglerna (inte har körkort) eller på annat?
- Hoppas ni justerar trafikljusen. Vid Tegelbacken vore det bra med stopp ljus för cyklister som kommer från Strömbron. Ibland blir man stående mitt utvägen för folk cyklar på när jag/vi kommer från Vasagatan
- Ev möjlighet att ha olika trafikljus för cyklister o bilar vid vissa övergångsställen? Finns några passager som inte har farlig korsning/bilar.



SWECO 



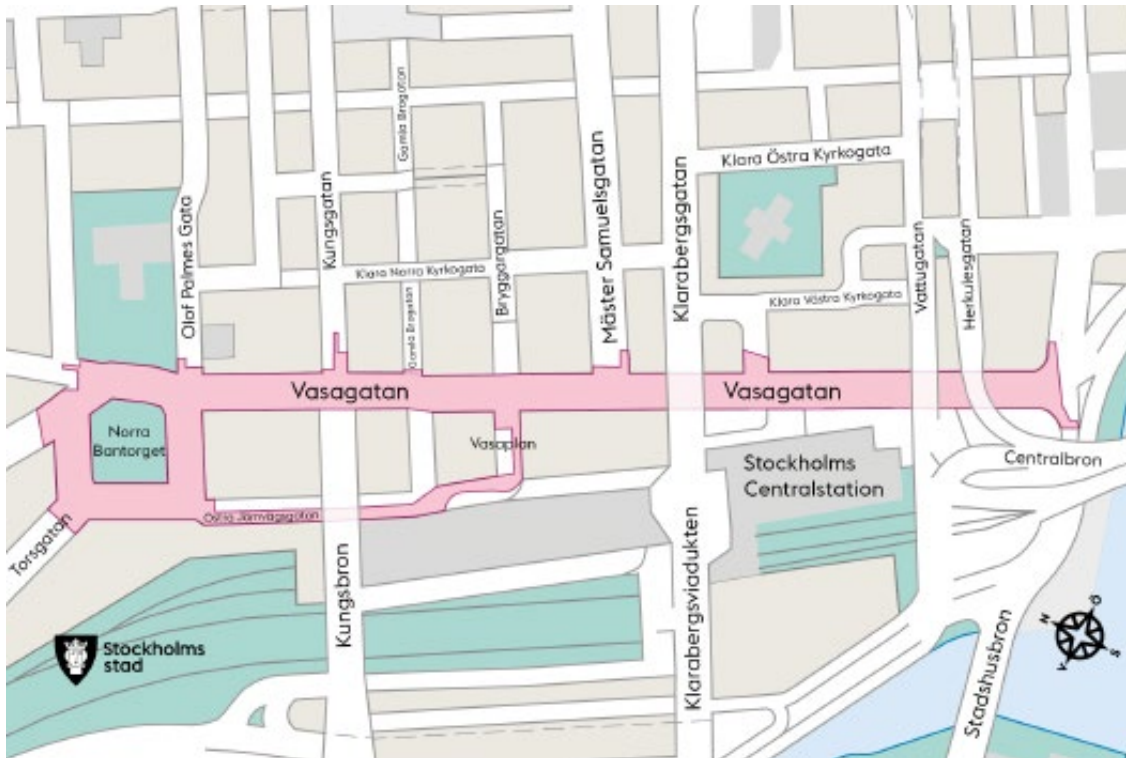
Företagare och fastighetsägare på Vasagatan

Intervjuer efter ombyggnation. Hösten 2022

Om undersökningen

En enkät skickades under september 2022 ut till fastighetsägare samt företag och andra verksamheter med adress längs den markerade delen av kartan nedan. Enkäten sändes med e-post till företag och fastighetsägare med en fungerande e-postadress.

Med e-post skickade tre påminnelser. Påminnelser sändes även ut från Trafikkontoret.



Enkätsvaren samlades in i september 2022, strax efter att ombyggnationen var klar. Under våren 2018, innan arbetet med Vasagatan hade inletts, ställdes samma frågor till företagare på Vasagatan. Nu kan vi se om de problem som identifierades vid föremätningen har minskat.

Största delen av enkätens frågor ägnades åt ett antal aspekter som är viktiga för de som bedriver verksamhet i området. Dessa aspekter bedömdes med hjälp av en 5-gradig svarsskala. Det fanns även utrymme för att med egna ord kommentera sina bedömningar och formulera förslag till förbättringar.

59 företag och 23 fastighetsägare besvarade enkäten.

I denna resultatsammanställning redovisas svaren på alla frågor översiktligt i diagram och kommenterande text. Alla tabeller som ligger till grund för redovisningen finns i en separat bilaga. Det gör även fritextsvaren som finns listade i klartext.

Största fördelen med läget på Vasagatan

Vilken är den största fördelen med att ha er verksamhet på Vasagatan?

Vilken är den största fördelen med att ha fastighet på Vasagatan?

Samma fördelar med att vara lokaliserad på Vasagatan framhålls idag som innan ombyggnationen. Svaren handlar om det centrala läget i staden, nära kommunikationer. En del svar handlar om att det rör sig många människor i området. Företag och fastighetsägare lyfter fram samma fördelar. Svaren finns listade i sin helhet i en särskild bilaga. Här följer några exempel.

Företag

- Lätt att hitta hit!
- Centralt, nära bra kommunikationer
- Läget. Närheten till Centralen och Arlanda Express.
- Närhet till bl.a centralen. Stora flöden av människor. Enkelt för personal att ta sig till jobbet.
- Det är mycket rörelse på gatan. Många som ska till jobb, skola eller turister.
- Nära till tåg och tunnelbana.
- Det blir mer sittplats för uteservering, mer folk går förbi och mer kunder.
- Att den ligger centralt i Stockholm
- Nära T-centralen
- Närheten till allmänna kommunikationsmedel, shopping, museer, restauranger.
- Nära till centralen och tunnelbanan
- Mycket personer som kommer in och vill handla. Bra kommunikationer och nära till annat i city
- Nära kommunikationer
- Många besökare
- Att det ligger så centralt. Vi reser mycket i tjänst och har många utländska besökare så närheten till Arlanda express är guld värd.
- Människoflödet

Fastighetsägare

- Närheten till kommunikationer. Centralt läge.
- Trevlig del av Sthlm. Nära till C-station samt restaurangen och hotell. God efterfrågan på lokaler/kontor.
- Närhet till kommunikationer/centralen
- Mycket bra läge med närhet till tåg, T-bana, pendeltåg och Arlanda express
- Nära T-centralen och kommunikationer. Lätt för hyresgäster att ta sig till och från fastigheten.
- den ligger central
- Närhet till allt
- Nära till kommunikationer
- bra kommunikation
- Läget i närheten av Centralstationen
- Nära kommunikationer, mitt i stan.
- Ett centralt läge nära kommunikationer och service.
- Det är centralt och man kan lätt ta sig dit med kollektivtrafik, till fots och med färdmedel så som cykel.
- Läget i staden och flödet.
- Bra läge
- Ett stort flöde av människor.
- Närhet till t centralen
- Nära till kommunikation

Största nackdelen med läget på Vasagatan

Vilken är den största nackdelen med att ha er verksamhet på Vasagatan?

Vilken är den största nackdelen med att ha fastighet på Vasagatan?

Även på den negativa sidan är de aspekter som nämns idag desamma som var problematiska innan ombyggnationen. Trafik och buller i första hand. Det finns även svårigheter med transporter och leveranser. Andra har invändningar mot att området är lite ofräscht och lockar en del otrygliga personer som skapar otrygghet. Svaren finns listade i sin helhet i en särskild bilaga. Här följer några exempel.

Företag

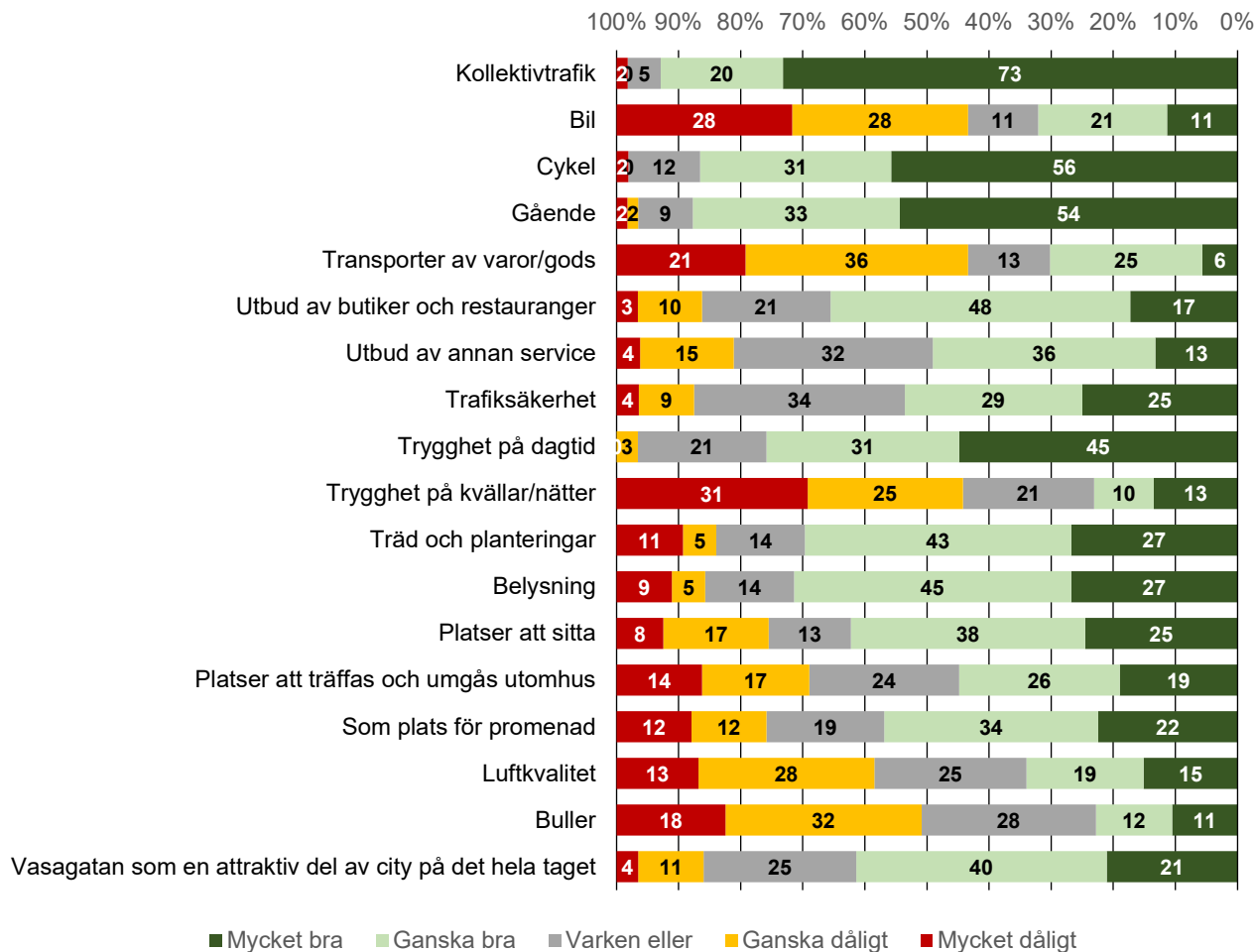
- Trång och lite stökigt ibland
- Svårt att stanna till med bil.
- Stökigt! Mörkt, framför allt i anslutning till McDonalds. Smutsigt. ibland hotfullt
- Tråkigt och lite affärer
- Ganska stökig och ej säker gata kvällstid, framförallt Bryggargatan samt längst med Vasagatan under Bron vid McDonalds och ner mot vattnet
- Att det är begränsat med parkeringsmöjligheter
- För mycket trafik
- Stökigt
- Stökigt på kvällar samt mkt trafik jämt
- Osäkert på nätterna
- Mycket trafik, stölder och prostitution i närområdet, att city är ganska dött om natten.
- För långt bort från citykärna och eftersom det ej finns parkering eller bra vägar för bilar så blir det att många inte orkar ta sig hit. Eller att det blir bökgigt.
- Centralt, för mycket folk i rörelse, kan vara svårt att ta sig fram på framförallt fredagar
- Mörkt under bron
- Inte så mycket folk lördag/söndag
- Dåligt med parkeringar.

Fastighetsägare

- Uteliggare och knarkare som övernattar, använder området som toalett, gör inbrott.
- Inget mysigt stråk att vistas i på gatuplan
- Svårt med leveranser till fastigheten
- Mycket rörelse av uteliggare på bakgator, sover på mörkare områden och lastar. Otryggt på vissa områden.
- dåligt med lastzoner . Inga taxi zoner
- Trångt i rusningstid
- Ombyggnationen har gjort det öppet och fint, men skapat ett paradiset för svarttaxi mm. Speciellt kring Vasaplan. Otroligt dåligt planerat.
- Bullrigt
- Tråkig del med stor otrygghet
- Tråkig miljö, ingen vill vistas här. svårt att hyra ut kontor.
- En del "konstiga" människor som rör sig i området
- Stök på bakgator, tunnelbaneentréer, garageinfaller. med drogförsäljning, övernattande migranter etc.
- Smutsigt, vandalismen
- Har man en fastighet som är gammal blir det väldigt bullrigt utifrån.
- Har upplevts som en stökig gata.
- Vasagatans rykte och "flyktiga" känsla bland gående

Om Vasagatan

Företag: Utifrån er verksamhet, vilket betyg skulle du ge läget på Vasagatan idag när det gäller...



Företagens svar skiljer sig inte från fastighetsägarnas. De flesta aspekter får övervägande goda omdömen.

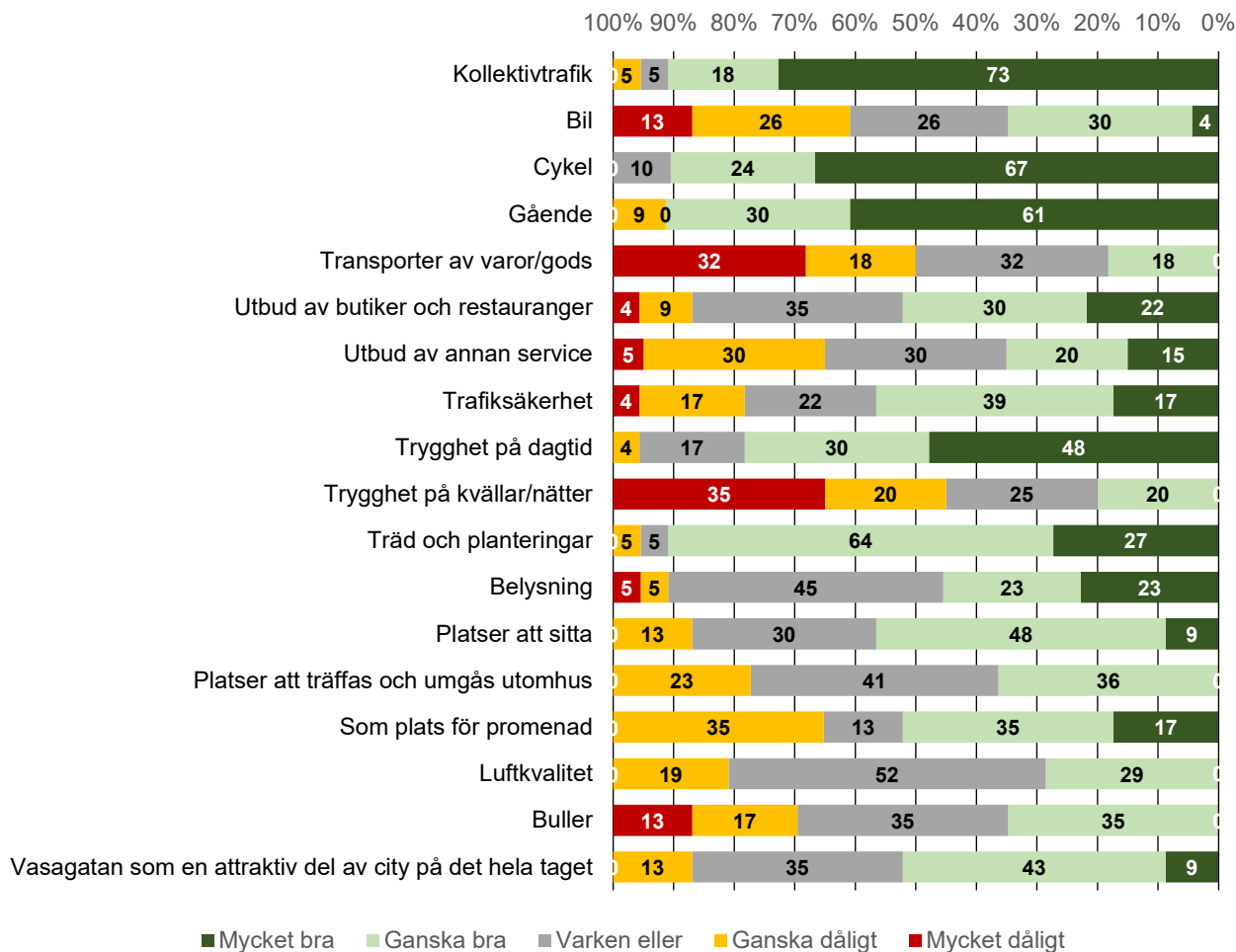
Kollektivtrafiken, och för trafikanter per cykel och till fots är en stor majoritet positiv. För bilister är bedömningen mer negativ.

Sådant som nämnts som största nackdelar med att vara lokaliserad här kommer fram även här – svårigheter med transporter och otryggheten på kvällstid.

Företagen lyfter oftare än fastighetsägarna fram problem med luftkvalitet och buller.

Om Vasagatan

Fastighetsägare: Utifrån er syn som fastighetsägare, vilket betyg skulle du ge läget på Vasagatan idag när det gäller...



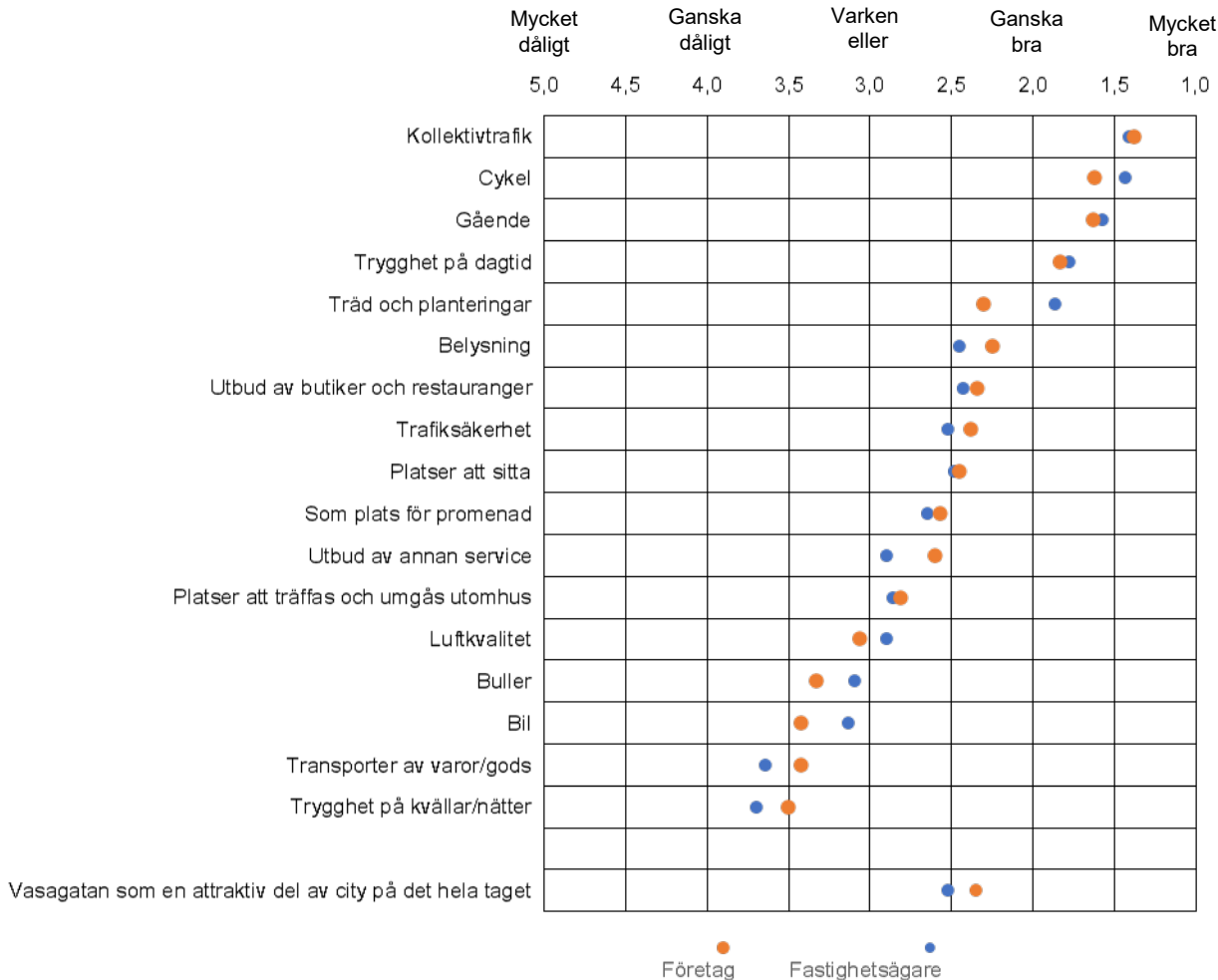
De flesta aspekter får övervägande goda omdömen av fastighetsägarna.

Kollektivtrafiken, och för trafikanter per cykel och till fots är en stor majoritet positiv. För bilister är bedömningen mer negativ.

Sådant som nämnts som största nackdelar med att vara lokaliserad här kommer fram även här – svårigheter med transporter och otryggheten på kvällstid.

Om Vasagatan

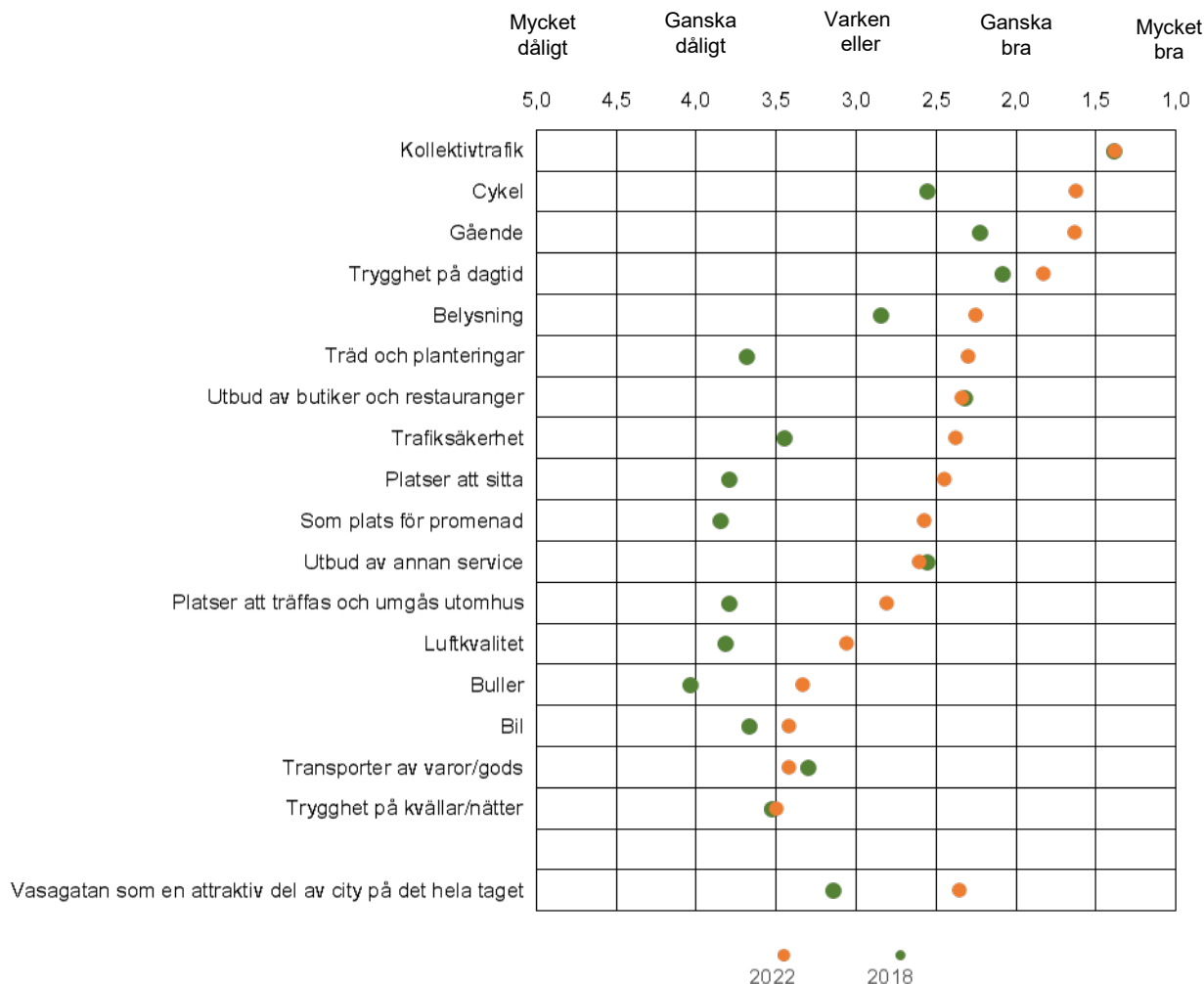
Utifrån er verksamhet, vilket betyg skulle du ge läget på Vasagatan idag när det gäller...
Utifrån er syn som fastighetsägare, vilket betyg skulle du ge läget på Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)



Här är företags och fastighetsägares svar sorterade från mest positiva till mest negativa aspekter. Spännvidd mellan sådant som uppskattas mest och sådant som brister idag är tämligen stor. Företag och fastighetsägare gör dock likartade bedömningar.

Om Vasagatan

Utifrån er verksamhet, vilket betyg skulle du ge läget på Vasagatan idag när det gäller...
(Medelvärde sorterat från lägst betyg till högst betyg)



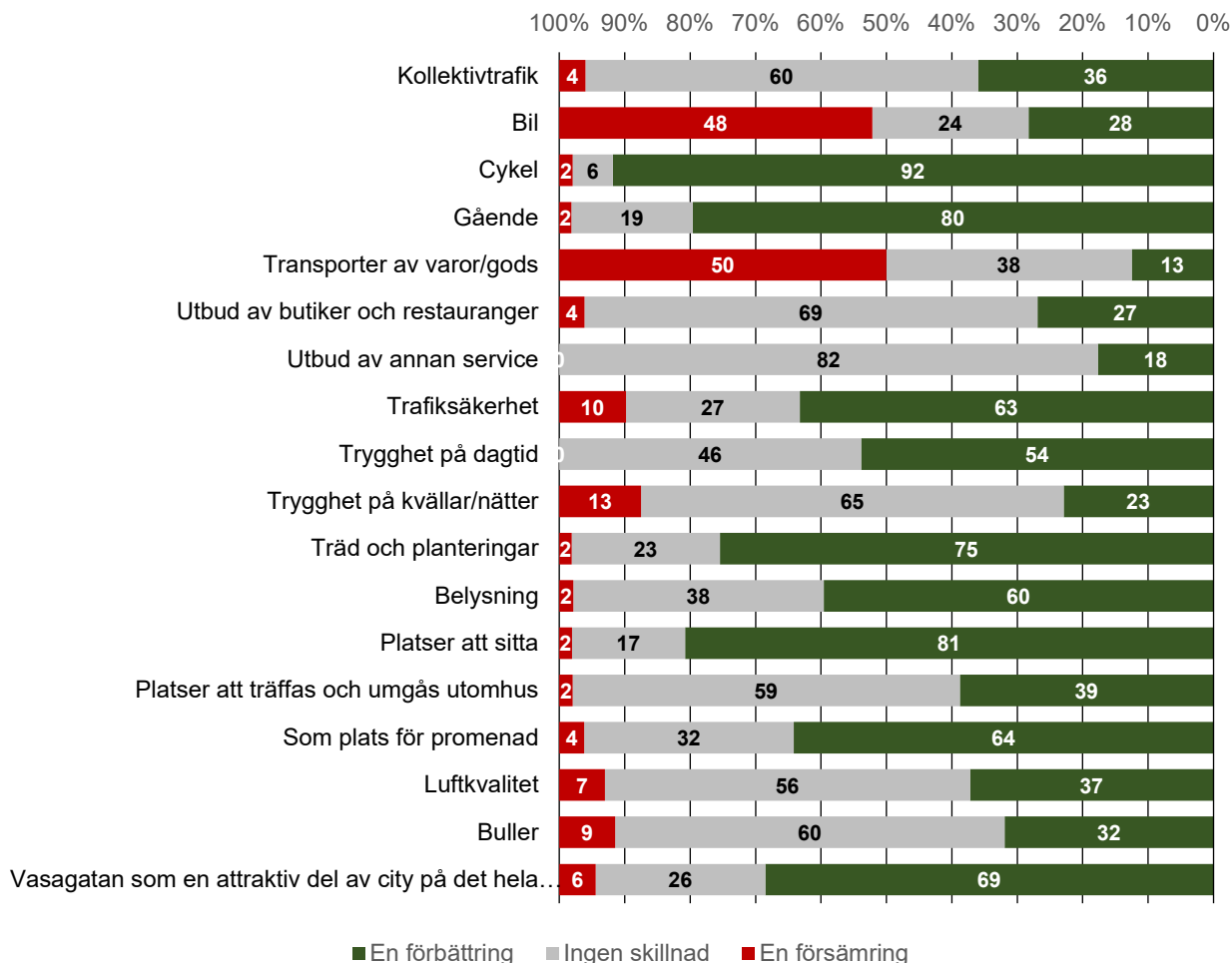
Företagens svar efter ombyggnationen kan jämföras med hur de svarade 2018.

12 aspekter av 17 samt helhetsomdömet får noterbart bättre betyg idag än vid föremätningen och endast en delfråga (transporter av varor och gods) får ett sämre betyg.

Mest markant är förbättringen för träd och planteringar, platser att sitta, som plats för promenad och trafiksäkerhet.

Förbättring eller försämring på sikt

Företag: Hur bedömer du resultatet av ombyggnaden när det gäller...

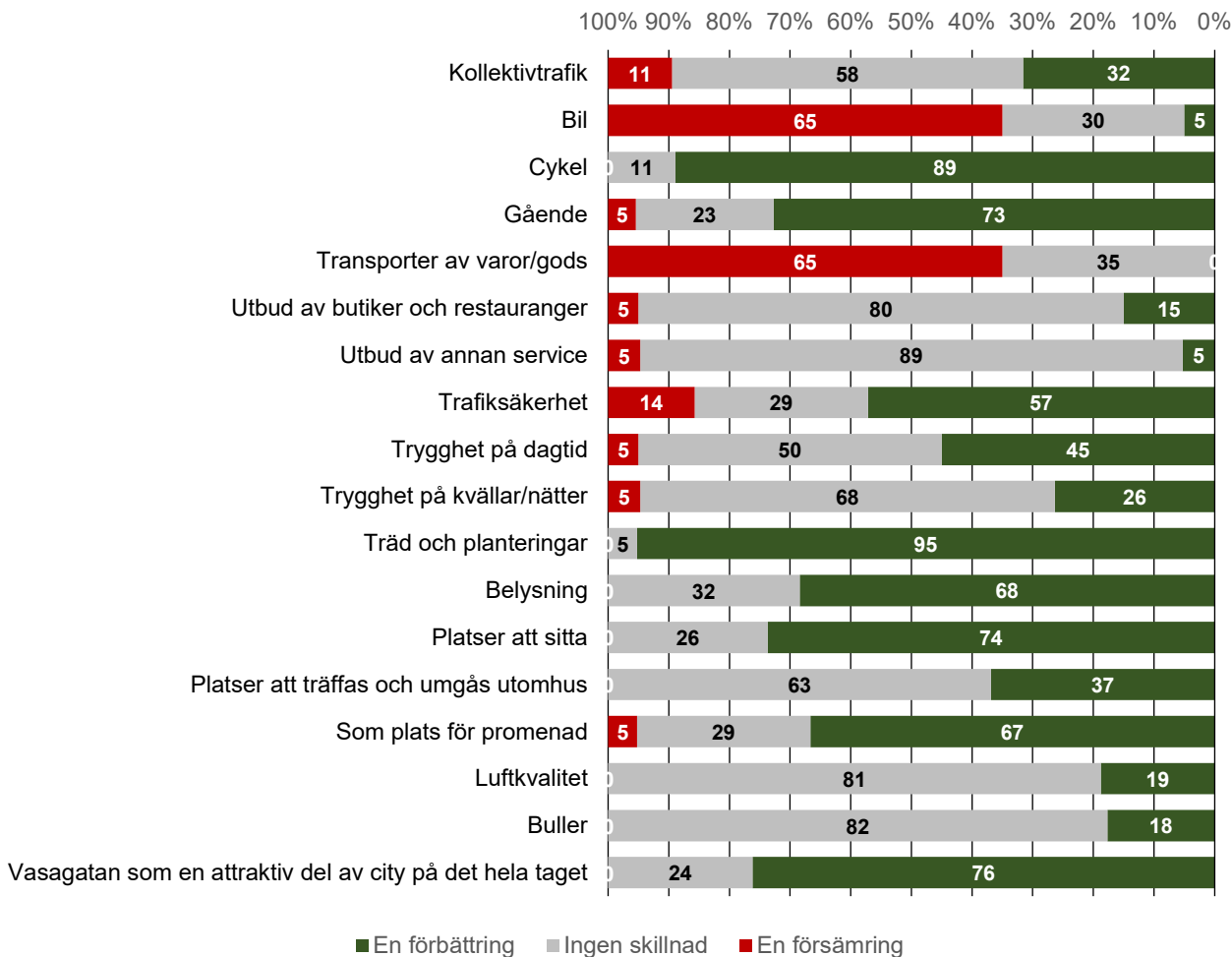


Även när fastighetsägare och företag får bedöma resultatet av ombyggnationen framkommer samma bild som redan tidigare har redovisats.

Bortsett från transporter och Vasagatan som en plats för bilister förutses för övriga aspekter som var uppe till bedömning en större eller mindre förbättring som en följd av ombyggnationen.

Förbättring eller försämring på sikt

Fastighetsägare: Hur bedömer du resultatet av ombyggnaden när det gäller...

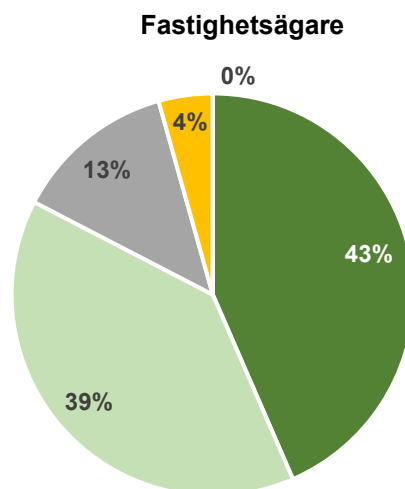
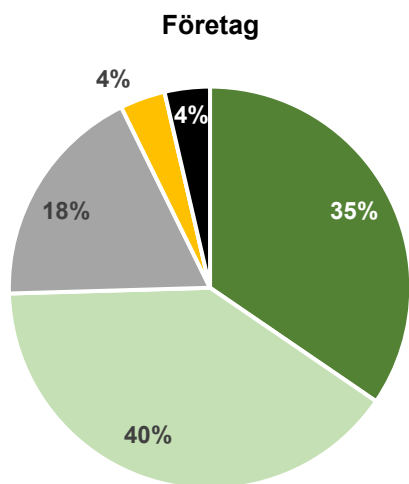


Fastighetsägarnas bedömning av effekterna av ombyggnationen skiljer sig inte från företagens.

Förbättring eller försämring på sikt

På det stora hela, tror du att ombyggnaden på sikt kommer vara positiv eller negativ för ert företag/verksamhet?

På det stora hela, tror du att ombyggnaden på sikt kommer vara positiv eller negativ för er som fastighetsägare?



■ Mycket positiv
 ■ Ganska positiv
 ■ Varken eller
■ Ganska negativ
 ■ Mycket negativ
 ■ Vet ej

Även när de svarande kopplar ett lite vidare grepp på effekterna av ombyggnationen tror en markant majoritet på ett positivt – och i många fall mycket positivt – utfall av ombyggnationen för deras verksamhet.

Mest positivt

Vad är du mest positiv till efter ombyggnationen av Vasagatan?

Som mest positiva förändringar lyfter företagare och fastighetsägare fram att gångtrafikanterna har fått mer utrymme genom att trottoarer har blivit bredare. Gatan har fått ett trevligare utseende och blivit mer trivsamt. Svaren finns listade i sin helhet i en särskild bilaga. Här följer några exempel.

Företag

- Större gågator, lätt att ta sig fram på cykel.
- Gatans bredd
- Öppna fria ytor, trevligt med bänkar att sitta på.
- Att det finns mycket plats för människor att gå på utanför.
- Breddningen av trottoarerna och mer plats för cyklister, mer grönt
- Ser snyggt ut
- Det ser jättebra ut för framtiden för verksamheten
- Bredare trottoar fina träd
- Cykelbanornas bräddning
- Att det kommit fler träd och bänkar
- Framkomlighet för cykel/gående
- Trottoarer har gjort att vägbanan – till synes – fått maka på sig.
- Tryggare för cyklister
- Det ser rent och fint ut. Enhetligt. Bredare trottoar och säkrare cykelbana.
- Att det lättare att ta sig fram när man går på Vasagatan
- Stilrent
- Det blev en mycket trevligare plats både för turister och för stockholmare.
- Prioritering av gående /cykel. Trevligt miljö med större ytor, bänkar och träd

Fastighetsägare

- Det ser renoverade ut.
- Bredare trottoaren samt cykelbanor.
- Mer träd.
- Bredare trottoarer och bättre cykelväg
- Modernare, tryggare gångstråk och cykelbanor. Upplevs att det händer något på gatan som förhoppningsvis kan medföra större intresse från retail och kontorshyresgäster.
- Trädplanteringen samt cykelvägarna.
- Bredare trottoarer
- Träden och bänkarna
- Störande busshållplatser har tagits bort
- Mindre biltrafik
- Det blir fint och kan attrahera fler butiker och annan kommersiell verksamhet som gör att det blir fler människor i området.
- Träden, tydligare cykelbanor, sittytorna.
- Bredare gångstråk.
- Träden
- Ser bra ut
- Breda trottoarer för gående och planteringar.
- Träd, cykelbana, gångbana
- En mer inbjudande plats än tidigare.
- Estetiskt bättre, men främst bredare trottoar!!!
- Cykelbanorna och bredare trottoarer

Mest negativt

Vad är du mest negativ till efter ombyggnationen av Vasagatan?

Att det fortfarande är problem med transporter och leveranser nämns som negativt med ombyggnationen. Trafiksituationen (bil och taxi) tas också upp på minussidan. Några nämner belysning.

Företag

- Svårare att stanna till med bil
- Vi förväntade mer belysning träd mm
- Att man inte tog ett omtag kring belysning, framför allt vid McDonalds.
- Känns som att "problemzonerna" under bron bredvid McDonalds, och ytan ned mot vattnet inte har förbättrats eller att ingen ansträngning har gjorts där för att skapa en förändring i tryggheten gällande dessa platser, vilket känns konstigt.
- Den höga hastigheten på cyklisterna
- Svårt för oss att ta fram till vår verksamhet med bil. Finns inga papperskorgar. Kontakta tyckt till appen men ingen respons.
- Fortsatt svårt att få transporter till kontoret.
- Fortsatt problem nattetid, inbrott, drogförsäljning, övernattande och fylla.
- Jag upplever att det blivit mer köer sedan ombyggnaden bil
- Mindre möjlighet att stanna med bil eller buss för avlastning
- Att det på det stora hela inte är någon större förändring.
- Inte tillräckligt estetiskt bra Behövs fler träd Trevligare belysning behövs
- Ännu en gång att man inte kan lasta av och på Jätte besviken på detta.
- Ingen , kanske mindre parkering för bilar
- Lite knepigare att ta sig fram med bil men det är det värt.
- Fortfarande väldigt intensiv biltrafik och buller.

Fastighetsägare

- Trångt för gående. Cyklisterna respekterar inte trafikregler. Uteserveringar och cykelparkering blockerar trottoaren.
- Sämre för leveranser till fastigheten
- Kan inte anmärka något där.
- Den höga hastigheten på cyklisterna
- Hur det skapats stora ytor för kriminell svarttaxi kring hotell och Arlanda Express
- Mer bilköer.
- Svårigheten för taxi att komma till A-train eller Centralstationen.
- Fortsatt problem nattetid, inbrott, drogförsäljning, övernattande och fylla.
- Försämring för bilister.
- Inte tillräckligt estetiskt bra Behövs fler träd Trevligare belysning behövs
- Dåligt med lastplatser
- Trafiksituationen utanför Scandic och Centralstationen. Otydligt hur bilar får/ska köra. Öppna delar bjuder in friåkare.
- Inget, men det krävs närvaro för att få bort störande element runt omkring. Tex alla moppar på Vasaplan, övernattande i vinklar och vrår. Större insats av staden krävs kring städning och rondering.
- Leveransmöjligheter

Andra synpunkter

Andra synpunkter på ombyggnaden av Vasagatan

Avslutningsvis gavs de svarande möjlighet att kommentera helt fritt. Synpunkterna skiljer sig inte från sådant som redan har tagits upp i frågebatteriet. Här följer några exempel.

Företag

- Bara positivt
- Mycket hundbajs på Vasagatan. Utanför nr 52 är det fel lutning på gatan så att vattnet inte rinner bort utan skapar en stor pöl med vatten då det regnar.
- Arbetet flöt på bra och vi fick bra info.
- Alltid krångel med post, bud och hantverkare som inte kan eller vill parkera ..
- Kommunikationen gällande ombyggnationerna med X och Y har fungerat fint, jag har till och med fått telefonsamtal av byggledare för att stämma av inför vissa starter vilket verkligen har uppskattats.
- Fler papperskorgar, bättre kontroll av övergivna cyklar/mopeder. Lättare tillgång till vår verksamhet med bil
- Borde finnas mer parkeringsmöjligheter
- Kunde vara bra, om det gick att minska bilars genomfartstrafik
- Föreningen har ingång via Scandic Continental från Vasagatan och består av 18 lägenheter
- Inga lyktstolpar på Vasateaterns sida mellan Kungsgatan och Norra Bantorget Det är lite mörkt
- Någon har inte tänkt till kring trafiken, matmopeder, uteliggare mm
- Ni borde ta bort ljudet när man trycker på övergångsstället som spelar en trudelutt och säger "Välkommen till nya Vasagatan". Vi har det om och om hela dagarna genom stängda fönster.

Fastighetsägare

- Det är blivit snyggt
- Upplever rörelsen av uteliggare inom vissa områden på Vasagatan inte har förbättras efter ombyggnationen. Vissa områden upplevs fortfarande otrygga på kvällar och nätter.
- Att man inte behöll enkelriktningen av östrajärnvägsgatan Mellan Gamla brogatan och Olof Palmes gata
- Det blev fint, men funkade inte. Använd infrastruktur till att bygga bort problem och otrygghet, inte skapa bättre utrymme för det och då framförallt svarttaxi
- Tog tyvärr alldeles för lång tid.
- Vi har fått bra och kontinuerlig information från staden under hela processen. Jag är nöjd med den kommunikation vi haft kring bygget.
- Bra kommunikation under projektets gång.
- Inte tillräckligt bra tyvärr
- Inga
- Tegelbacken för cyklister är fortfarande osäker och dålig

Om de svarande

Drygt fyra av tio av de svarande företagen är verksamma inom hotell och restaurang. 13 % har butik, 15 % utgörs av hotell och 24 % har kontor.

Sju av tio har entré mot gatan.

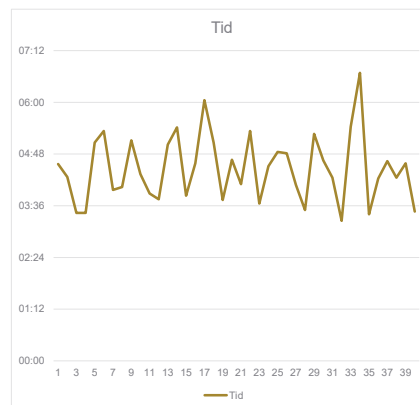


SWECO 

Vasagatan Efterstudie - Resultat cykelrestid

Uppdragsnummer: 30045430

Resa	Datum	Riktning	Tidsperiod	Väderlek	Ca. temp.	Tid	Restid	Antal stopp	Kommentar
1	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:03	04:28	1	
2	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:04	04:30	1	
3	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	08:11	04:50	3	
4	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	08:12	04:34	3	
5	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:19	03:59	1	
6	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:21	04:06	1	
7	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	08:24	03:13	1	
8	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	08:25	03:25	1	Taxi som svängde in rakt framför vid centralen, tvärstopp/nära krock
9	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:29	03:51	1	
10	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:31	04:03	2	
11	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	08:36	04:40	3	
12	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	08:38	04:03	2	
13	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:42	04:04	2	
14	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:44	03:54	1	
15	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	08:49	02:52	0	
16	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	08:50	03:03	0	
17	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:54	04:01	1	Big bag i halva cykelbanan vid norra bantorget
18	2023-11-07	Norrgående	Morgon	Regn	6	08:55	03:49	1	
19	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	09:00	03:50	1	
20	2023-11-07	Södergående	Morgon	Regn	6	09:01	04:43	3	
21	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	6	16:35	04:28	3	Big bag i halva cykelbanan vid norra bantorget
22	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	6	16:36	04:38	3	Bil i cb vid Mäster Samuelsgatan, stopp och något förlängd restid
23	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	6	16:41	03:34	1	Taxi i cykelbana vid Arlanda express
24	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	6	16:42	04:15	1	
25	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	6	16:48	04:14	2	
26	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	6	16:50	04:31	2	
27	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	6	16:55	04:28	3	Taxibil i cykelbanan vid centralen
28	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	6	16:56	04:42	3	
29	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	6	17:00	04:51	3	Bil blockerade passagen vid Mäster Samuelsgatan, tvärstopp. Signalerna vid Tegelbacken ej i synk på E
30	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	6	17:04	04:38	3	
31	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	6	17:05	03:46	2	
32	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	6	17:10	04:38	3	
33	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	5	17:13	05:08	3	Långt stopp vid Kungsgatan
34	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	5	17:18	04:54	4	
35	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	5	17:24	03:04	0	
36	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	5	17:26	03:58	2	
37	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	5	17:30	04:45	3	
38	2023-11-07	Norrgående	Kväll	Halvklart	5	17:31	05:16	3	
39	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	5	17:35	03:57	2	
40	2023-11-07	Södergående	Kväll	Halvklart	5	17:38	04:37	2	
Medeltid								04:12	1,93
Medel Norrgående								04:24	2,05
Medel Södergående								04:00	1,80
Medel kväll								04:24	2,23
Medel morgon								03:59	1,45
Medel norrgående morgon							04:04	1,20	
Medel norrgående kväll							04:44	2,90	
Medel Södergående morgon							03:55	1,70	
Medel Södergående kväll							04:05	1,90	
långsammast södergående								04:50	
Snabbaste södergående								02:52	
långsammast norrgående								05:16	
Snabbaste norrgående								03:49	



Vasagatan Efterstudie - Resultat bilrestid

Uppdragsnummer: 30045430

Resa	Datum	Riktning	Tidsperiod	Väderlek	Ca. temp.	Tid	Restid	Antal stopp	Kommentar
1	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		6	07:27	2:41:00	1
2	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		6	07:32	3:30:00	1 Lastbil i cykelbana vid Centralplan, Högersvängande fordon vid Kungsgatan blockerade rakt framkörande köfält
3	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		6	07:37	2:51:00	1 Lite kö vid Vasaplan
4	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		6	07:42	4:26:00	3
5	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		6	07:47	3:36:00	2
6	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		6	07:53	2:23:00	0
7	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		6	07:56	3:26:00	2
8	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		6	08:02	3:26:00	3 Generellt sett lugnt, parkerade bilar i höger körfält vid La Gare
9	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		6	08:07	2:53:00	2
10	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		6	08:11	3:48:00	2 Längre stopp vid ÖG vid Norra Bantorget
11	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		7	08:17	3:08:00	1 Bakom långsam bil vid Vasaplan
12	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		7	08:22	3:22:00	2
13	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		7	08:27	3:33:00	2
14	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		7	08:33	3:34:00	2 Kö vid Kungsgatan
15	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		7	08:38	4:25:00	2 Lastbil blockerade vid Vasaplan, stillastående i cirka 45 sekunder pga det
16	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		7	08:45	7:25:00	3 Kö från Söderkopplet till Mäster Samuelsgatan
17	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		7	08:53	3:59:00	3
18	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		7	08:59	6:35:00	3 Kö från Centralplan till MS-gatan
19	2023-11-09	Södergående	Morgon	Mulet		7	09:07	4:58:00	3 Kö vid Vasaplan
20	2023-11-09	Norrgående	Morgon	Mulet		7	09:14	3:24:00	2
21	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		8	15:49	13:41:00	3 Kö från Norra Bantorget till Centralplan
22	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		8	16:11	3:46:00	2
23	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		8	16:15	13:45:00	2 Kö från under Kungsgatan till Mäster Samuelsgatan
24	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		8	16:35	9:32:00	2 Taxibil blockerade framkomlighet vid Adolin hotell
25	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		8	16:41	12:48:00	3 Kö från under Kungsgatan till Mäster Samuelsgatan
26	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		8	16:57	4:11:00	2
27	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		8	17:03	15:04:00	4 Kö vid Norra Bantorget fram till vänstersväng samt från under Kungsbron till Mäster Samuelsgatan
28	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		8	17:20	4:18:00	3
29	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		9	17:25	5:55:00	3 Ingen kö vid Vasaplan längre, kö vid Radisson
30	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		9	17:32	3:42:00	2
31	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		9	17:36	5:09:00	3 Lite kö vid Vasaplan
32	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		9	17:43	3:59:00	2
33	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		9	17:47	4:22:00	1 Lite kö vid Vasaplan
34	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		9	17:54	3:56:00	2
35	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		9	17:58	3:39:00	2 Ingen kö längre
36	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		9	18:04	2:32:00	1
37	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		9	18:11	3:06:00	2 Ingen kö
38	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		9	18:17	3:35:00	2
39	2023-11-09	Södergående	Kväll	Regn		9	18:20	4:05:00	2
40	2023-11-09	Norrgående	Kväll	Regn		9	18:26	2:46:00	1
Medeltid							5:01:51		2,10
Medel Norrgående							4:12:30		2,00
Medel Södergående							5:51:12		2,20
Medel kväll							6:11:33		2,20
Medel morgon							3:52:09		2,00
Medel norrgående morgon							4:11:18		2,10
Medel norrgående kväll							3:57:18		1,77
Medel Södergående morgon							3:24:51		1,77
Medel Södergående kväll							7:04:05		2,23
längsamast södergående							15:04:00		4,00
Snabbaste södergående							2:41:00		1,00
längsamast norrgående							9:32:00		3,00
Snabbaste norrgående							2:23:00		0,00

