



Utvärdering av cykelbanor på Slottsskogsgatan och Ekedalsgatan 2024

En del av Pilotområde cykel

2024-05-14

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund.....	3
1.2	Val av åtgärd	3
2	Utvärdering av åtgärden.....	4
2.1	Datainsamlingsmetoder	4
3	Resultat	6
3.1	Antalet trafikanter på sträckan	6
3.2	TrafikanTERS placering på gatan	6
3.3	Cyklisters och bilisters hastigheter	7
3.4	Trafiksäkerhetseffekter	7
3.5	Cyklisters och boendes upplevelse	7
3.6	Beläggning på parkeringsplatser	8
4	Diskussion och slutsatser	9

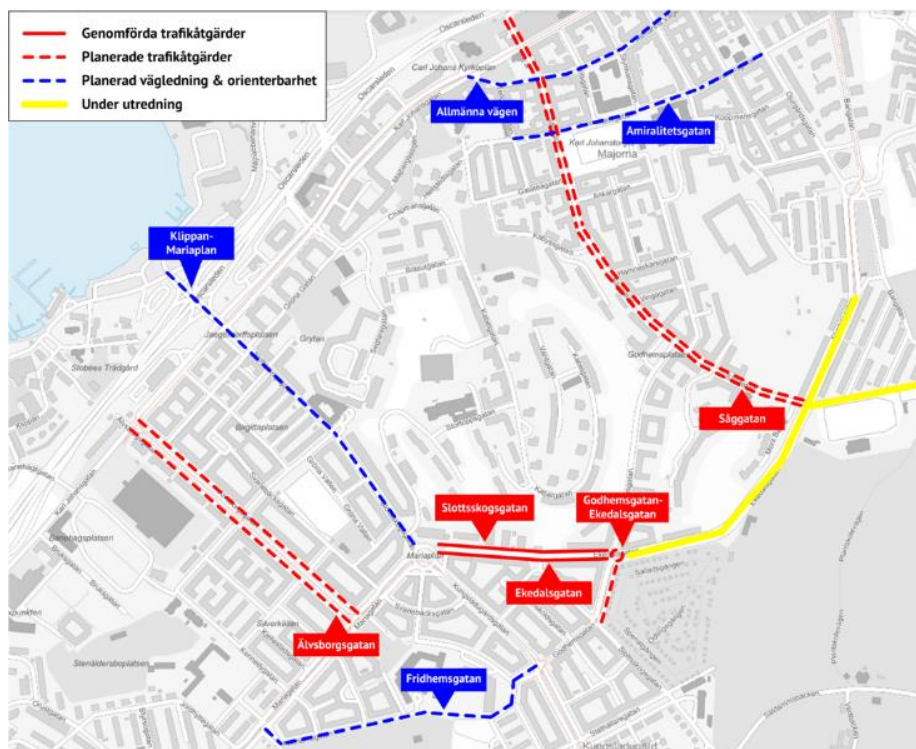
1 Inledning

1.1 Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2022 fick trafikinämnden – numera stadsmiljönämnden – i uppdrag att införa pilotområden där genomförandet av cykelprogrammet ska påskyndas och måluppfyllnaden stärkas. Målet med uppdraget är att skapa enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter inom de valda pilotområdena Backa och Kungsladugård/Majorna, samt att arbeta för att fler ska kunna och vilja cykla. Detta ska enligt uppdraget göras genom enkla åtgärder som inte kräver någon större ombyggnation där fokus läggs på testning och utvärdering. Målsättningen är att åtgärderna ska bidra till att öka antalet cykelresor men inte antalet skadade cyklister och att fler ska uppleva sin stadsdel som cykelvänlig.

1.2 Val av åtgärd

Inom de båda pilotområdena har potentiella cykelstråk studerats för att identifiera brister och möjliga åtgärder. Sedan länge är Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan identifierad som en saknad länk i cykelvägnätet. På denna sträcka cyklade cyklister i blandtrafik mellan två rader långsgående parkering i varje riktning. Genom åren har trafikkontoret fått klagomål på att det upplevs som osäkert att cykla på gatan.



Studerade och planerade åtgärder

Åtgärder togs fram i syfte att skapa en säker och framkomlig trafiksituation för alla som cyklar på gatan. I april 2023 infördes enkelriktade cykelbanor på delar av Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan i Majorna.

Åtgärden innebar att parkeringsrader längs mittremsan togs bort och parkeringsrader längs kantsten flyttades ut till förmån för cykelbana. Cykelbanan avgränsades med heldragen linje och mellan cykelbana och parkerade bilar målades en skiljeremsa för att skydda cyklisterna från bland annat bildörrar som öppnas. Boende längs gatan fick information om åtgärden vid olika tillfällen och erbjöds att prova-på Västrafik och/eller Styr & Ställ.



Den nya enkelriktade cykelbanan i riktning mot Mariaplan

2 Utvärdering av åtgärden

För att ta reda på om åtgärdens syfte uppnåtts och identifiera andra effekter har cyklisters och boendes upplevelse undersökts. Därutöver har trafikanters rörelsemönster och olyckor studerats.

2.1 Datainsamlingsmetoder

Datainsamling gjordes med två huvudsakliga metoder, kameramätning och enkätundersökning. Kameramätningen är upplagd som en före-/efterstudie, medan enkätundersökningen gjordes som en eftermätning. Därutöver studerades olycksstatistik och beläggningen på parkeringsplatser inventerades.

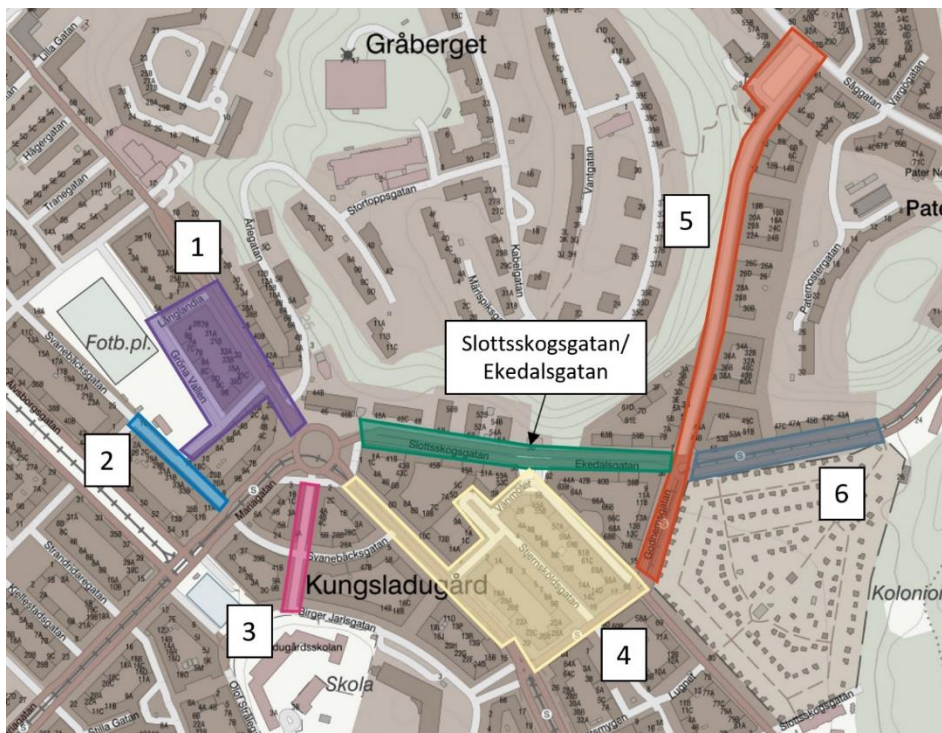
Kameramätning ger resultat om antal trafikanter, hastigheter och hur trafikanter placerar sig i sidled på gatan. Mätningen genomfördes på Slottsskogsgatan under en oktobervecka före och efter åtgärd, före höstlovet. Alla trafikanter som passerade ett mätsnitt över hela gatan registrerades och klassades automatiskt som fotgängare, cyklister samt lätta och tunga fordon. Det som automatiskt klassas som cyklar är tvåhjulingar i hastigheter mellan 7 och 35 km/h, det vill säga det kan också vara långsamma mopeder och motorcyklar.



Mätsnitt för kameramätning

Enkätundersökningen handlar om upplevelsen av den nya utformningen, trafiksituationen och parkering (för boende). Undersökningen gjordes med datainsamling i mitten på oktober 2023 i två delar: dels gjordes postutskick med länk till webbenkät till en person i 700 hushåll som bor inom 100 meter från mätsträckan, dels intervjuades cyklister på gatan, se bilaga för mer information. Intervjupersonalen observerade också hur stor andel av bilarna som stod parkerade över den heldragna linjen mot cykelbanan.

Inventering av beläggning på parkeringsplatser 2024 gjordes vid tre tillfällen: tisdagen 19 mars och torsdagen 21 mars, kl. 21-22 samt lördagen 23 mars, kl. 13-14. Sju områden studerades, Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan och närliggande gator enligt karta nedan. Inventeringen utformades för att kunna jämföras med en studie från 2018 där parkeringsplatser inventerades på Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan och Såggatan i Majorna, både dag- och kvällstid (Sigma, 2018).



Karta över gator där beläggning på parkeringsplatser inventerats (Bildkälla: Lantmäteriet)

Översikt över datainsamling

Datainsamling	Förstudie	Efterstudie
Kameramätning	18-25/10-2022	12-19/10-2023
Boendeenkät	-	4-25/10-2023
På-plats-intervjuer och observation av parkerade bilar	-	16-25/10-2023
Olycksstatistik ur STRADA	2017 – mars 2023	april 2023 – februari 2024
Inventering av beläggning på parkeringsplatser	Juni 2018 kl.13-16 och kl.20-23	19/3 2024 kl. 21-22 21/3-2024 kl. 21-22 23/3-2024 kl. 13-14

3 Resultat

I detta avsnitt redovisas resultat från de olika datainsamlingarna.

3.1 Antalet trafikanter på sträckan

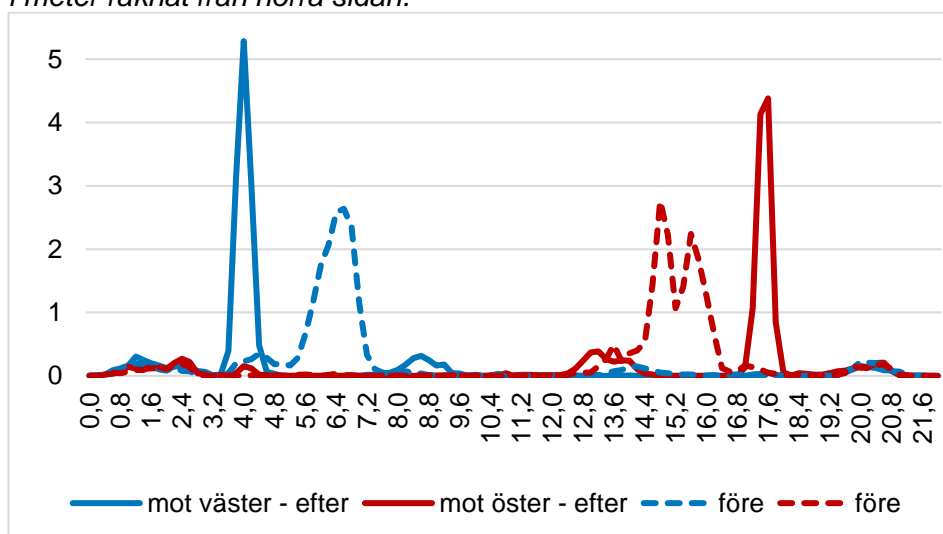
Resultat från kameramätningen användes för att se antalet trafikanter på gatan. På gatan uppmättes det cirka 1 500 fotgängare, 1 000 cyklister och 2 600 motorfordon under en oktobervardag 2022. I mätningen oktober 2023 var det i genomsnitt cirka 1 200 fotgängare, 900 cyklister och 2 600 motorfordon under vardagar. Att antalet fotgängare och cyklister var lägre 2023 kan förklaras av dåligt väder.

3.2 TrafikanTERS placering på gatan

Resultat från kameramätningen användes också för att se var på gatan cyklisterna cyklar. Resultaten visar att ca 90 procent cyklade i körbanan före åtgärden och resterande 10 procent cyklade på trottoarerna.

Efter förändringen samlades de flesta cyklisterna till cykelbanorna, men det fanns också en del cyklister på trottoarer och i blandtrafik. Andelen cyklister i körbana var drygt 10 procent.

Cyklisters sidoposition (genomsnittligt antal cyklister per timme), position i meter räknat från norra sidan.



Observationsstudien i samband med på-plats-intervjuerna visade att 80 procent av bilarna parkerade på eller över den heldragna linjen mot cykelbanan.

3.3 Cyklisters och bilisters hastigheter

Kameramätningen visade att cyklisters och bilisters hastigheter ökat i mätsnittet efter åtgärden.

Hastighet (km/h) för cyklister och bilister

	Medelhastighet		85 -percentil	
	Före	Efter	Före	Efter
Vardagar				
Cyklister	18	21	25	31
Personbil	24	33	28	41

3.4 Trafiksäkerhetseffekter

Olycksanalysen av rapporterade olyckor från STRADA sedan 2017 visar att det har inträffat få olyckor på sträckan. Det har skett ett par olyckor varav en efter åtgärden där en cyklist skadades i kollision med öppnad bildörr.

3.5 Cyklisters och boendes upplevelse

För att ta reda på vad de boende och cyklister längs sträckan tyckte om åtgärden gjordes en enkätundersökning. Boende kontaktades genom en inbjudan per post till en webbenkät och förbipasserande cyklister intervjuades på plats.

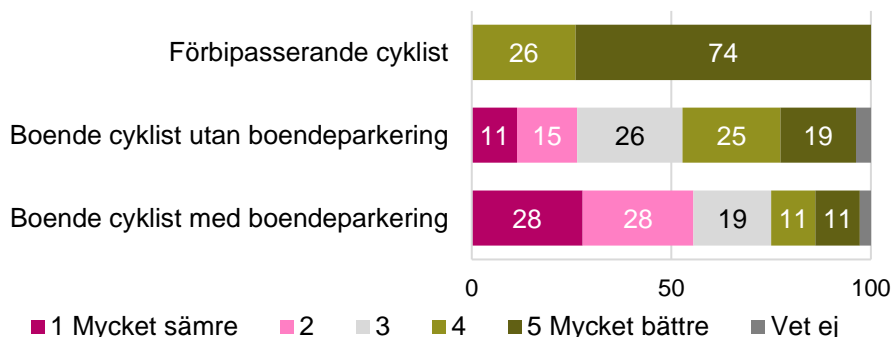
Fullständig rapport finns i bilaga. Resultatet visar på stora skillnader mellan grupperna. De förbipasserande cyklisterna är betydligt mer nöjda än de boende som svarade på enkäten.

Det är 80 procent av de förbipasserande cyklisterna som tycker att det allmänna intrycket av trafiksituationen på sträckan är mycket positivt och resterande 20 procent tycker att det är positivt. Samtliga 67 förbipasserande cyklister som intervjuades tycker också att tydligheten blivit bättre och åtta av tio tycker att den har blivit mycket bättre. Samtliga 67 cyklister tycker också att det känns säkrare att cykla på sträckan än tidigare.

Bland de boende som besvarade enkäten (191 fullständiga svar) är bilden mer blandad. Drygt hälften har ett negativt intryck av den nuvarande trafiksituationen. Det är framför allt bilisters upplevelse som är negativ. I undersökningen definierades bilister som boende med boendeparkering, och det är just kring parkeringsplatserna som försämringen är störst. Sju av tio upplever att tydligheten kring parkeringsplatserna blivit sämre än tidigare. Drygt hälften av de med boendeparkering tycker också att samspelet med andra trafikanter fungerar sämre än tidigare. Trots att åtgärden separerar cykel från bil är det samspelet med cyklister som upplevs som mest problematiskt. Orsakerna uppges vara bland annat bristande regelefterlevnad bland cyklisterna.

Även de boende som definieras som cyklister är mindre nöjda än de förbipasserande cyklisterna. Minst nöjda är de cyklister som också har boendeparkering. Sju av tio av de boende tycker att det är för få bilparkeringar i området. I sammanhanget kan det också noteras att 15 procent av de boende tycker att det är för många parkeringar.

Det känns säkert att cykla på sträckan, jämförelse med före och efter åtgärd, procent



3.6 Beläggning på parkeringsplatser

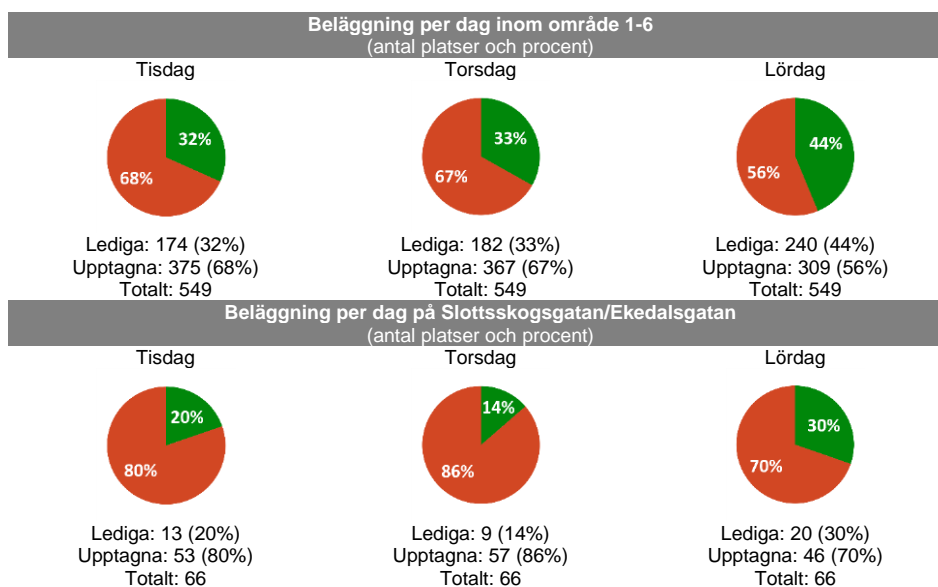
Parkeringsbeläggningen inventerades på Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan och sex närliggande gator vid tre tillfällen i syfte att se hur parkeringsbehovet ser ut i respektive område utanför arbetstid.

Inom Slottsskogsgatans/Ekedalsgatans närområden, område 1–6, är det totala antalet parkeringsplatser ca 549 parkeringsplatser, varav 350 i genomsnitt var belagda vid inventeringstillfället. Det ger en beläggingsgrad på ca 64 procent. Motsvarande beläggning på närliggande gator 2018 var 57 procent.

På Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan var som mest 57 av de 66 parkeringsplatserna längs med Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan upptagna, motsvarande 86 procent.

Detta innebär en ledig kapacitet på 9 parkeringsplatser. Den genomsnittliga beläggingsgraden var 79 procent att jämföra med 56 procent 2018.

Beläggning per undersökt dag 2024



4 Diskussion och slutsatser

Syftet med åtgärden är att skapa en säker och framkomlig trafiksituation för alla som cyklar på gatan. Enkätundersökningen visar att åtgärden uppnått syftet. Cyklisterna tycker att tydligheten, framkomligheten och säkerheten har förändrats till det bättre.

De boende är mer negativt inställda än de förbipasserande cyklisterna och har ett negativt eller mycket negativt intryck till trafiksituationen på mätsträckan. En tydlig slutsats är att parkeringsfrågan engagerar och påverkar hur man upplever insatsen som helhet. Det påverkar troligen också benägenheten att besvara enkäten, vilket gör det svårt att bedöma hur väl de boende som besvarat enkäten representerar samtliga boende i området.

De som definieras som cyklister bland de boende tycker att framkomligheten och tydligheten för cyklister har blivit bättre efter att förändringar har gjorts.

Resultat om sidoplacering visar att en den absoluta majoriteten väljer att cykla på cykelbanorna. En del väljer att cykla på trottoarer eller i blandtrafik efter att cykelbanor målats. Det kan vara ett tecken på att de inte upplever cykelbanorna som tillräckligt säkra och/eller framkomliga. En orsak till det kan vara risk för öppnade bildörrar eller person som kommer ut från parkerade bilar. Det är värt att nämna att barn upp till 8 år får lov att cykla på trottoaren. Det är även tillåtet att cykla i gatan trots att det finns cykelbana.

Att 80 procent av de parkerade bilarna står över den heldragna linjen mot cykelbanan är något som visar på betydelsen av fysisk separering mellan ytor

för biltrafik och cykelbana. Det är problematiskt med cykelbana separerad med målad linje innanför/där det är parkerade bilar, men åtgärden kan ses som ett första steg mot riktig cykelbana.

Resultaten visar att fordonshastigheterna ökat. Högre fordonshastighet har ett samband med ökad trafiksäkerhetsrisk. I detta fall har dock trafiksituationen förändrats på flera sätt. Utan parkering vid mittrefug är det färre korsande personer och fordonsrörelser i samband med parkering. Fordonshastigheterna på sträckan är inte heller särskilt höga med tanke på den nya situationen.

Resultaten visar att beläggningen på parkeringsplatser under kvällstid ökat på Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan från 56 till 79 procent. Även för närliggande områden har den genomsnittliga beläggningen ökat, men inte lika mycket, från 57 till 64 procent. Sammantaget finns det ledig kapacitet på både Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan och i dess närområden på rimligt avstånd.

Stadsmiljöförvaltningen

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: stadsmiljo@stadsmiljo.goteborg.se

