

PM 2025:60

Thaddäus Tiedje
Erika Johansson

2025-12-19

Enkelriktning av Askims Stationsväg

– Genomförandet och utvärdering av test

Innehållsförteckning

1.	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte	3
1.3	Mål	3
1.4	Metod	4
1.5	Kommunikation	4
2.	Nulägesbeskrivning	5
2.1	Befintlig situation - problembeskrivning	5
	Gång- och cykeltrafik	5
	Biltrafik	6
2.2	Trafikmätningar från 2022	6
3.	Förberedelsefas	7
3.1	Omfattningen och riktningen på enkelriktningen	7
3.2	Konsekvensbedömning	8
3.3	Kommunikation	9
4.	Genomförande	9
4.1	Reglering och utformning	9
4.2	Testperiod	11
4.3	Trafikmätningar	11
4.4	Kommunikation	12
5.	Utvärdering	13
5.1	Sammanställning av före- och eftermätningar	13
	Trafiköverflyttningen	15
5.2	Sammanställning av hastighetsmätningar	15
5.3	Påverkan av enkelriktningen näringslivsverksamheter	16
5.4	Påverkan av enkelriktningen boende	16
5.5	Enkätundersökning	16
6.	Slutsatser och rekommendation	17

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Trafikproblemen på Askims Stationsväg har varit en utmaning sedan slutet av 1960-talet. Vägen saknar en trygg utformning för gång- och cykeltrafikanter, trottoarerna är smala och i dåligt skick, och kollektivtrafiken har upphört att trafikera gatan på grund av bristande framkomlighet.

År 2024 genomförde stadsmiljöförvaltningen en studie för att bygga ut vägen enligt gällande stadsplan¹. Projektets kostnad samt osäkerheter kring markarbeten och konstruktion gjorde att stadsmiljönämnden bedömde lösningen som ohållbar. Istället har förvaltningen fått i uppdrag av stadsmiljönämnden att identifiera mer kostnadseffektiva åtgärder för att förbättra trafiksituationen och öka tryggheten för boende och trafikanter.

1.2 Syfte

Syftet med uppdraget är att utreda om ändringar i den nuvarande trafikföringen för Askims Stationsväg, såsom enkelriktning eller avstängningar, kan minska genomfartstrafiken och förbättra förutsättningarna för gående och cyklister som färdas längs gatan. Utredningen ska även analysera hur dessa ändringar påverkar färdvägarna för biltrafiken, både inom området (för boende) och genom området (för genomfartstrafik).

1.3 Mål

Målet är att under våren 2025 införa trafikminskande åtgärder som reducerar trafiken på gatan till ett minimum. Detta då delar av gatan inte är anpassad för biltrafik utifrån dagens mål om att främja gång, cykel och kollektivtrafik. Dagens fordonstal på ca 5700 fordon ska ner till under 1000 för att kunna skapa en trygg miljö för gående och cyklister. Ska detta ske måste sannolikt hela genomfartstrafiken helt upphöra och endast transport till fastighet godtas.

För att helt ta bort genomfartstrafiken skulle sannolikt en total avstängning av gatan krävas. Denna åtgärd upplevs dock som alltför radikal av vissa aktörer längs gatan (bland annat ett bageri), som menar att den skulle påverka deras verksamhet negativt. Eftersom en total avstängning i nuläget är svår att genomföra, kommer gatan inom ramen av detta projekt istället att enkelriktas under en kortare testperiod. Målet med testet är att bättre förstå åtgärdens effekt på trafikmängden samt dess påverkan på färdvägarna i området. Den bakomliggande frågeställning som utredningen

¹ Genomförandestudie, Askims Stationsväg, 2024-02-20

ämna svara på är huruvida en enkelriktning av gatan är tillräckligt för att minska genomfartstrafiken till en nivå som ger gång- och i synnerhet cykeltrafikanter en god trafiksäkerhet längs gatan.

1.4 Metod

Testet av enkelriktningen av Askims Stationsväg har genomförts enligt följande protokoll:

- ▶ **Förberedelsefas:**
 - ▶ Utredning för val av riktningen och omfattningen av enkelriktningen på gatan
 - ▶ Framtagandet av TA-plan för omreglering av gatan
 - ▶ Ansökning om polistillstånd
 - ▶ Beställning av trafikmätningar
- ▶ **Genomförandefas:**
 - ▶ Föremätning av trafikflöden och hastigheter på utvalda mätplatser under en vecka innan genomförandet av testet.
 - ▶ Implementering av enkelriktningen på gatan genom tillfällig reglering. Testet pågick under sex veckor mellan den 8e april 2025 till 21a maj 2025.
 - ▶ Eftermätning av trafikflöden och hastigheter på samma mätplatser under en vecka under genomförandet av testet.
- ▶ **Utvärderingsfas:**
 - ▶ Sammanställning av före-och eftermätningar och utvärdering av testets effekt på trafikflöden.
 - ▶ Framtagande av slutsatser och rekommendationer.

1.5 Kommunikation

Då yrkandet från politiken innehöll att boende längs Askims Stationsväg skulle involveras i arbetet så har flera möten hållits med allmänheten för att välja åtgärd och sedan att kommunicera förslaget. Särskilda besök har gjorts till verksamheterna längs gatan som mest berörs av åtgärden. Dessa verksamheter fastställdes vara Brödhuset, Circle K, Vivaldi Pizzeria, Lamai Thai & Sushi och Salong Julia Rose.

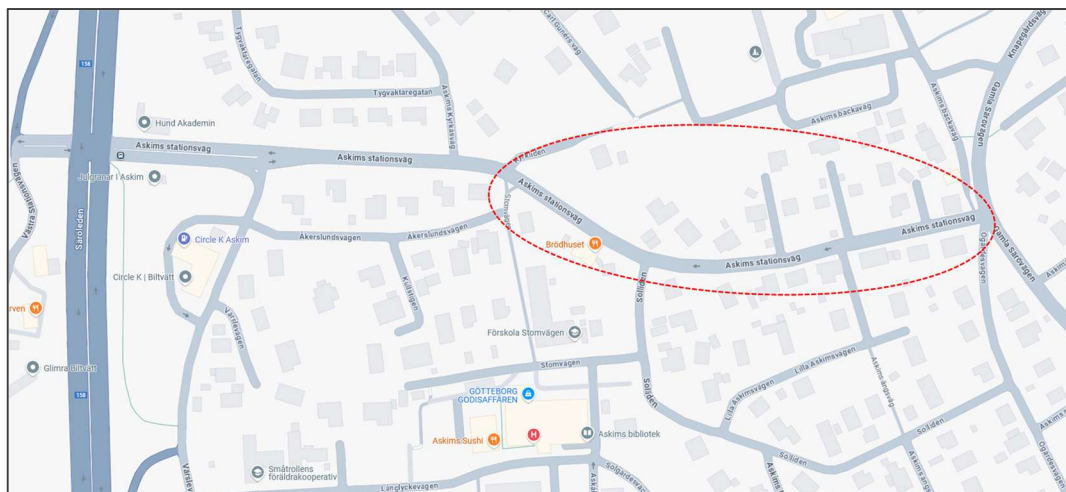
2. Nulägesbeskrivning

2.1 Befintlig situation - problembeskrivning

Askims Stationsväg är en hårt trafikerad villagata som används av många som en genväg mellan Säröleden och Sisjöns köpcentrum istället för att använda de stora trafiklederna Säröleden och Söderleden (via Järnbrottsmotet och Sisjömotet). Gatan är i sin nuvarande utformning inte anpassad för att klara av de stora trafikmängder som genomfartstrafiken mellan Säröleden och Gamla Särövägen innebär. Det är framförallt förutsättningarna för gång- och cykeltrafik att färdas säkert längs gatan som i dagsläget är dåliga.

Framför allt på den östra delen av Askims Stationsväg (öster om Stomvägen) är trafiksäkerhetsproblemen för oskyddade trafikanter som störst, eftersom vägen är smal. På vissa platser har bilar svårt att mötas, samtidigt som cyklisterna färdas i blandtrafik och den befintliga gångbanan är mycket smal.

En annan trafiksäkerhetsrisk på den östra delen av gatan är tomtutfarterna, som ligger tätt intill vägen och i vissa fall har dålig sikt, som i kombination med de höga trafikmängderna utgör en risk.



Figur 2-1 Östra delen av Askims Stationsväg mellan Stomvägen och Gamla Särövägen som koncentrerar trafiksäkerhetsproblem för gång- och cykeltrafikanter.

Gång- och cykeltrafik

Mellan Kyrkliden och Gamla Särövägen hänvisas fotgängare till en smal gångbana på södra sidan av vägen. Närmast Gamla Särövägen är trottoaren så trång att två personer inte kan gå i bredd, och lutningen mot kantstenen är brant. Mellan Solliden

och Gamla Särövägen uppmäts lutningen till 6,7–8,7 %, vilket ytterligare försvårar framkomligheten – särskilt för personer med funktionsnedsättning².

Det saknas övergångsställen över de anslutande vägarna, och i den östra delen finns endast ett oöversiktligt övergångsställe. Likt västra delen av vägen hänvisas cyklister till blandtrafik, vilket skapar en otrygg miljö i och med den genomgående biltrafiken.

Biltrafik

På östra Askims Stationsväg är framkomligheten begränsad, och rekommenderad hastighet är 30 km/h. Genomfart är förbjuden mellan kl. 19 och 09 fram till Solliden, och olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder har införts. Bland dessa finns farthinder och avsmalning av körbanan, vilket innebär att västgående trafik öster om Solliden har väjningsplikt mot mötande fordon. Enligt observationer på platsen har regleringen av förbjuden genomfart låg efterlevnad i dagsläget.

2.2 Trafikmätningar från 2022

Tidigare trafikmätningar som genomfördes 2022 på två olika mätpunkter utmed Askims Stationsväg visar att årsmedelvardagsdygnstrafiken (ÅMVD) för motoriserade fordon låg mellan 4 100 och 4 200 fordon per dygn. Trafikflödet var något högre i västlig riktning jämfört med östlig riktning.



Figur 2-2 Uppmätta trafikflöden och hastigheter på Askims Stationsväg år 2022.

Den uppmätta 85-percentilen för hastighet låg runt 30 km/h, vilket är en relativt låg nivå och generellt bedöms som acceptabel för cykling i blandtrafik³. Trots detta är trafikmängderna för höga för att skapa goda förutsättningar för säkra och attraktiva

² Genomförandestudie, Askims Stationsväg, 2024-02-20

³ SKR och Trafikverket, 2022. GCM-handboken. Mobilitet för gående, cyklister och mopedister.

cykling i blandtrafikmiljö. Det huvudsakliga problemet är därför inte hastigheterna, utan det stora antalet fordon i relation till gatans utformning och funktion.

Det finns inga genomförda trafikmätningar på de intilliggande lokalgatorna, såsom Solliden, Ögärdesvägen och Ringestensvägen. Baserat på observationer och platskännedom bedöms trafikflödena på dessa gator idag vara mycket låga.

3. Förberedelsefas

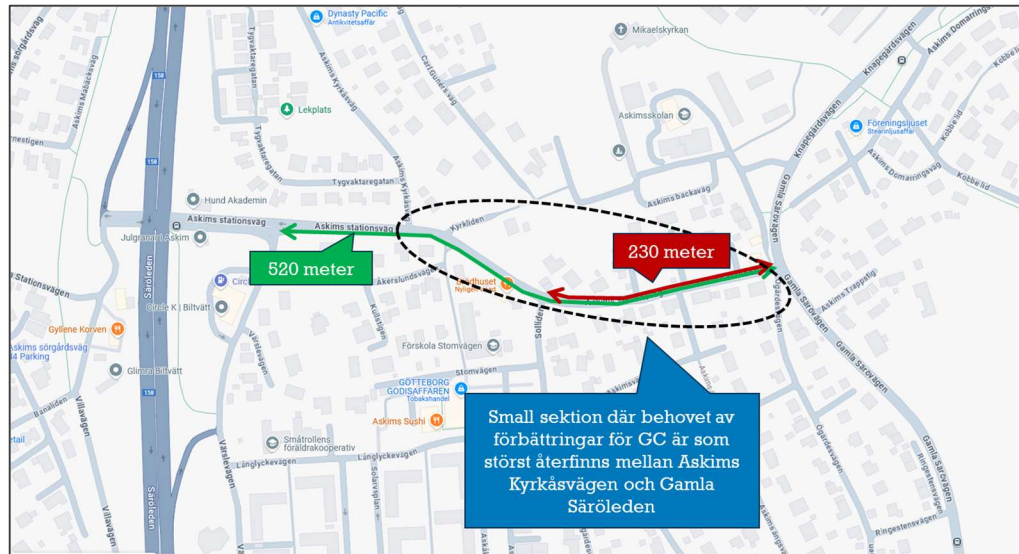
3.1 Omfattningen och riktningen på enkelriktningen

Utredningen av hur Askims stationsväg kan enkelriktas har genomförts med syfte att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten, särskilt för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet har omfattat en analys av trafikflöden, påverkan på närliggande gator samt tillgång till viktiga målpunkter såsom Askims Torg, skolor och verksamheter i området (och i synnerhet bageriet "Brödhuset").

Ett antal centrala frågeställningar har belysts under utredningen, däribland vilket håll som är mest lämpligt att enkelrikta gatan åt, om hela gatan eller endast delar bör omfattas, samt hur detta påverkar trafiken i närliggande områden. Viktiga faktorer som beaktats är befintliga trafikmönster, topografi, tillgänglighet och konsekvenser för genomfartstrafik.

Två alternativ till enkelriktning har analyserats:

1. **En kortare enkelriktning** mellan Solliden och Gamla Säröleden.
2. **En längre enkelriktning** mellan Värslavägen och Gamla Säröleden.



Figur 3-1 Två alternativ till enkelriktning har analyserats, från Vårslevvägen och Solliden

Vid bedömning av riktningen har faktorer som befintliga trafikflöden (högre i västlig riktning), lutningen på gatan (uppåt mot öst), samt tillgång till större trafikleder (Säröleden) vägts in. Utifrån dessa parametrar har en enkelriktning från öster ansetts vara att föredra, men skillnaderna mellan riktningarna bedöms inte vara avgörande för slutresultatet.

Däremot bedöms enkelriktningens längd ha större inverkan. Den längre varianten skulle sannolikt förbättra förutsättningarna för GC-trafik men samtidigt försvåra tillgängligheten till verksamheter och bostäder samt öka genomfartstrafiken på andra lokalgator. Den kortare sträckan skulle vara enklare att införa, med mindre påverkan på kringliggande trafiksystem och målpunkter.

Utredningen har därför kommit fram till att en försöksperiod med den kortare enkelriktningen öster om Solliden är att rekommendera. Denna lösning bedöms som minst ingripande, möjliggör enklare utvärdering av effekter och innebär mindre påverkan på verksamheter i området.

3.2 Konsekvensbedömning

En konsekvensanalys har genomförts för alternativet med en kortare enkelriktning på Askims stationsväg, från Solliden till Gamla Säröleden. En sådan lösning bedöms ha potential att reducera trafiken på sträckan avsevärt – uppskattningsvis till hälften, vilket skulle motsvara en ÅMVD (årsmedeldygnstrafik) på cirka 2000 fordon.

Samtidigt finns vissa risker att beakta. En minskning av trafikvolymen kan medföra **ökade hastigheter**, då gatan blir mindre trafikerad. I dagsläget är 85-percentilen för hastighet cirka 30 km/h, vilket är nära gränsen för vad som anses acceptabelt i ett bostadsområde med blandtrafik. En fortsatt uppföljning av hastighetsnivåer blir därför viktig under försöksperioden.

En annan förväntad effekt är **trafiköverflyttning till närliggande lokalgator**, framför allt Solliden, Ögärdesvägen, Ringestensvägen och Trollåsvägen som är smalare och saknar gångbanor. Det finns därmed en risk att trafiksituationen på de alternativa rutterna försämras, inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv för oskyddade trafikanter. Det är därför avgörande att genomföra en strukturerad uppföljning av trafikmängder och hastigheter både på Askims stationsväg och på de omkringliggande lokalgatorna under försöksperioden, för att kunna ta välgrundade beslut om eventuella kompletterande åtgärder.

3.3 Kommunikation

Den 4 december 2024 genomfördes det första mötet med de boende på Askims Stationsväg och Solliden. Syftet med mötet var att informera om att en åtgärd är efterfrågad och att hitta vilken åtgärd som boende kunde acceptera. De flesta var positiva till en avstängning av gatan. Enkelriktning av gatan fann mindre gehör.

Den 13 december genomfördes det första platsbesöket hos näringsidkare. Förslaget med en enkelriktad gata presenterades den 17 mars under våren. Näringsidkarna fick då även framföra åsikter om vilken riktning de förordade. I övrigt fick åtgärden hård kritik från vissa näringsidkare medan andra tog den med ro.

I maj hölls en till träff med de boende längs Askims Stationsväg och Solliden. Vid detta möte kom betydligt fler då flera hade känt sig berörda av åtgärden och ville delge sin åsikt. Förslaget till teståtgärd om enkelriktad gata presenterades. Vissa var motståndare till försöket, andra inte. Generellt var boende nära vägen mer positiva och övriga som bodde längre ifrån var mer negativa.

4. Genomförande

4.1 Reglering och utformning

För att möjliggöra fortsatt dubbelriktad cykeltrafik på Askims stationsväg reglerades enkelriktningen för motoriserad trafik reglerats med vägmärke C1, "Förbud mot infart med fordon", i kombination med tilläggstavlan "Gäller ej cykel". Vägmärke E16 (blå rektangulär skylt med vit pil som anger tillåten färdriktning) användes inte.

Frånvaron av vägmärke E16 innebär att gatan i teorin betraktas som dubbelriktad. Dock förbjöds motorfordon att köra in där C1-skylden var uppsatt, vilket i praktiken innebär att gatan blev enkelriktad för motoriserad trafik. Tilläggstavlan

möjliggjorde fortsatt cykling i båda riktningarna samt god tillgänglighet med motorfordon till fastigheterna längs gatan.

C1-skyltar placerades vid Askims Stationsvägs anslutning till Solliden samt vid korsningen med Askims Ängsväg. På båda platserna fick två skyltar uppsatta i form av portaler, en på vardera sida av körbanan.

Vid den västra änden av enkelriktningen, i höjd med Solliden, kompletterades C1-skyltarna med en rad betongsugor. Dessa användes för att fysiskt smalna av körbanan, förstärka trafikregleringen och försvåra för motorfordon att bryta mot förbudet genom att köra i östlig riktning



Figur 4-1 C1-skyltar och betongsugor i höjd med Solliden (bild till vänster) och Askims Ängsväg (bild till höger)

En informationsskylt placerades väster om Askims stationsväg, cirka 250 meter före den punkt där enkelriktningen börjar gälla, i syfte att informera trafikanter om den kommande trafikförändringen.

Ytterligare en informationsskylt sattes upp längs Solliden, i höjd med Askims Torg. Denna skylt upplyste om att Solliden är en smal väg och inte lämplig för genomfartstrafik. Syftet var att minska mängden östgående genomfartstrafik på Solliden.



Figur 4-2 Informationsskyltar i samband med enkelriktningen av Askims stationsväg. Den ena som informerar om enkelriktningen av gatan längre fram (bild till vänster) den andra informerar att Solliden inte är lämplig för genomfartstrafik (bild till höger)

4.2 Testperiod

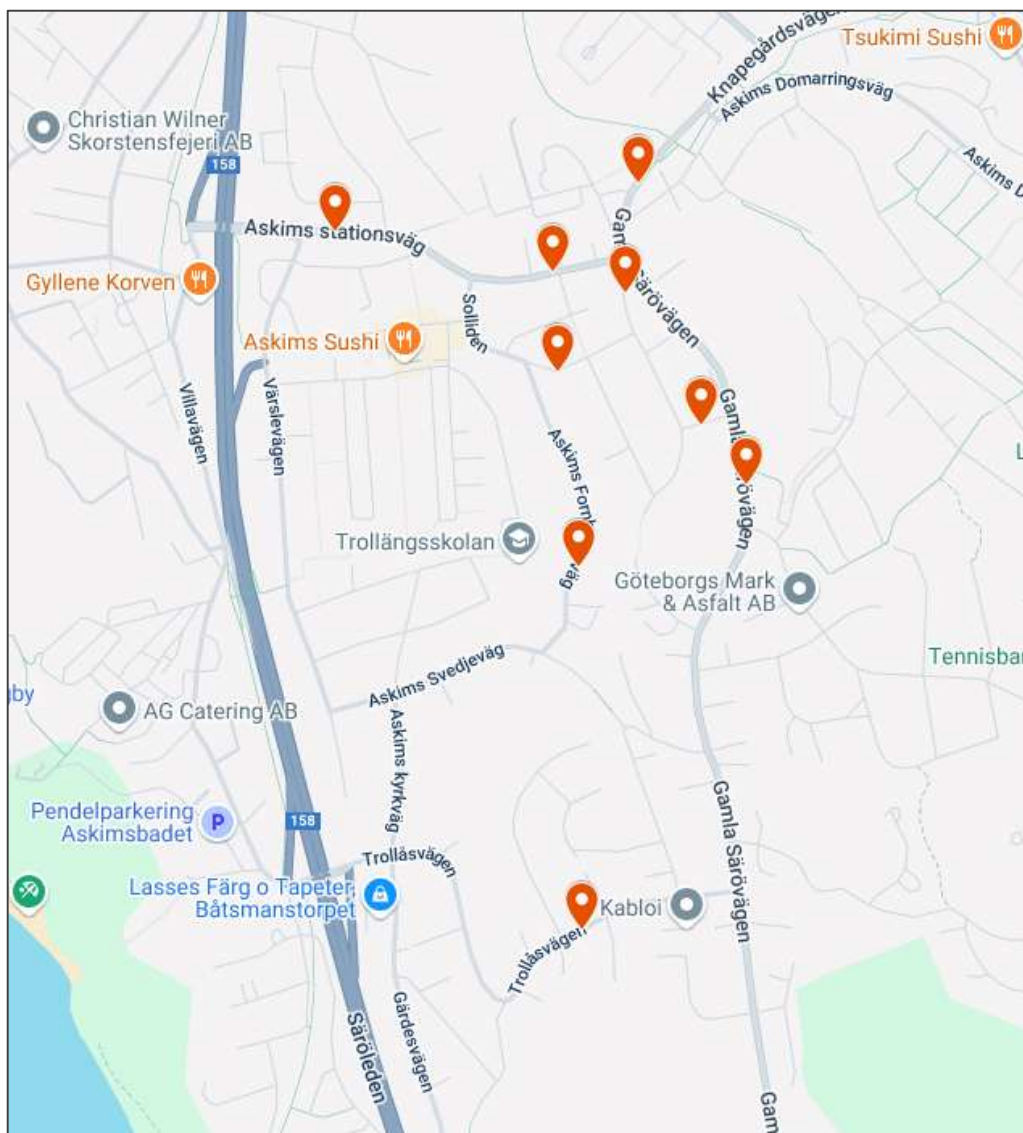
Testet pågick i sex veckor från den 8 april till den 21e maj.

4.3 Trafikmätningar

Det utfördes mätningar av trafikflöden och hastigheter på utvalda mätplatser under en vecka innan genomförandet av testet (föremätningar). Trafikflöden och hastigheter uppmättes på samma platser under en vecka under testperioden (eftermätningar)

Före- och eftermätningar genomfördes på 9 platser. 2 av dessa platser befann sig utmed Askims stationsväg där även gång- och cykelflöden uppmättes:

- ▶ Askims stationsvägen 5-9
- ▶ Askims stationsvägen 27
- ▶ Askims Fornborgsväg 11A
- ▶ Gamla Särövägen 94
- ▶ Gamla Särövägen 95
- ▶ Ringestensvägen 2
- ▶ Solliden 10
- ▶ Trollåsvägen 36
- ▶ Ögärdesvägen 44



Figur 4-3 Mätplatser.

Mätningarna genomfördes sammanlagt 7 dagar följande datum:

- ▶ Föremätningar mellan onsdag den 26 mars 2025 och tisdag den 01 april 2025.
- ▶ Eftermätningar mellan lördag den 10 maj 2025 och fredag den 16 maj 2025

4.4 Kommunikation

Åtgärden kommunicerades i Kivra till ca 2000 personer då det var antalet personer som bedömdes beröras av åtgärden. Detta gjordes någon vecka innan enkelriktningen genomfördes för att informera om ny föreslagen färdväg och öka

efterlevnaden. Ca 120 separata ärenden inkom från att testet genomfördes och framåt där den stora merparten var negativa till åtgärden eller någon aspekt av åtgärden. Ett överklagande inkom och vidarebefordrades till Länsstyrelsen. Besked har ännu inte inkommit från Länsstyrelsen. Beslut kring hanteringen kan ge förvaltningen kännedom om det rättsliga läget framåt för liknande teståtgärder. I detta fall togs åtgärden bort innan överklagandet hunnit behandlas och hade därför ingen effekt på genomförandet.

Enkät planerades för utskick till boende i området för att samla in åsikter kring åtgärden.

5. Utvärdering

5.1 Sammanställning av före- och eftermätningar

I tabellen nedan finns en sammanställning av före- och eftermätningar vid samtliga 9 mätplatser för uppmätta flöden för motoriserade trafik under vardagen (snittvärden för vardagsdygnstrafik under mätveckan). Trafikflöden redovisas som ett totalvärde för båda riktningar samt uppdelat mellan färdriktningarna.

Mätplatser	Vardagsdygnstrafik		
	Före	Efter	Skillnad
Askims Stationsväg 27			
Totalt	4687	2626	-2061
Öst	2075	46	-2029
Väst	2612	2581	-31
Askims Stationsväg 5-9			
Totalt	4798	3921	-877
Öst	2101	1000	-1101
Väst	2697	2921	224
Solliden 10			
Totalt	237	895	658
Öst	102	728	626
Väst	135	168	33
Ögärdesvägen 44			
Totalt	268	816	548
Norr	123	656	533
Syd	145	160	15

Ringestensvägen 2			
Totalt	57	163	106
Öst	29	138	109
Väst	28	25	-3
Trollåsvägen 36			
Totalt	536	793	257
Öst	277	482	205
Väst	260	311	51
Gamla Särövägen 94			
Totalt	8746	8318	-428
Norr	3754	2909	-845
Syd	4992	5409	417
Gamla Särövägen 95			
Totalt	5524	5677	153
Norr	2251	2510	259
Syd	3273	3167	-106
Askims Fornborgsväg 11A			
Totalt	145	144	-1
Norr	62	69	7
Syd	84	76	-8

På en övergripande nivå kan det konstateras att trafiken under testperioden minskade på Askims stationsväg (både östra och västra delen av gatan) samt Gamla Särövägen 94 (norr om Askims stationsväg). Däremot ökade trafikmängderna på Solliden, Ögärdesvägen, Ringestensvägen och Gamla Särövägen 95 (söder om Askims stationsväg). Trafikflödena på Askims Fornborgsväg förblev som väntat på ungefär samma nivå före och under testperioden.

Sett i antal fordon skedde den största skillnaden i trafikflöde på östra delen av Askims stationsväg, det vill säga där enkelriktningen infördes. Där minskade flödet av motoriserad trafik med över 2000 fordon per vardagsdygn. På västra delen av Askims stationsväg, som förblev dubbelriktad, uppmättes näst störst förändring i antal fordon med en minskning av cirka 880 fordon per vardagsdygn.

Störst ökning av trafikflöden under testperioden uppmättes på Solliden med en ökning på strax över 650 fordon per vardagsdygn, följt av Ögärdesvägen (+ cirka 550 fordon/dygn) och Trollåsvägen (+ cirka 260 fordon/dygn). Sett i andel är de uppmätta trafikökningarna på dessa gator stora, men flödena innan testet var på väldigt låga nivåer och även under testperioden var trafikmängden på dessa gator under 1000 fordon. Bland lokalgatorna (exklusive Askims stationsväg) uppmättes högsta trafikflöden på Solliden med 895 fordon/vardagsdygn med en medel maxtimme på 107 fordon/timme vilket motsvara cirka 1,8 fordon/minut.

Trafiköverflyttningen

Ökningen av trafiken på Solliden med knappt 660 fordon per dygn motsvarar 32 % av den uppmätta trafikminskningen på Askims stationsväg (cirka 2060 fordon). Ökningen av trafiken på Trollåsvägen med knappt 260 fordon per dygn motsvarar i sin tur 12 % av trafikminskningen på Askims stationsväg.

Överflyttningsgraden mellan Askims stationsväg och Solliden kan därför antas ha varit ungefär en tredjedel och den mellan Askims stationsväg och Trollåsvägen cirka en tiondedel. Med tanke på att ingen åtgärd genomfördes för att begränsa genomfartstrafiken på vare sig Solliden eller Trollåsvägen är detta positivt. Sammanlagt har mer än hälften (56 %) av trafiken som försvann från Askims stationsväg tagit en annan väg än Solliden och Trollåsvägen (sannolikt via de större trafiklederna som Säröleden, Söderleden samt Gamla Särövägen), eller också försvunnit helt (att man bytt trafikslag eller avstått från att resa).

De uppmätta trafikändringarna i de två mätpunkterna på Gamla Särövägen är delvis svåra att tolka. Vid mätpunkten Gamla Särövägen 94, det vill säga norr om Askims stationsväg, minskade trafiken med totalt cirka 430 fordon/dygn, medan flödena vid Gamla Särövägen 95 (söder om Askims stationsväg) totalt ökade med 153 fordon/dygn.

Vid Gamla Särövägen 94 minskade trafiken i norrgående riktning med 845 fordon/dygn och ökade i södergående riktning med cirka 415 fordon/dygn. Minskningen i norrgående riktning kan förklaras av att trafiken på Askims stationsväg i östgående riktning upphörde i samband med enkelriktningen.

Vid Gamla Särövägen 95 var det tvärtom, med en ökning av trafiken i norrgående riktning (+ 259 fordon/dygn) och en minskning i sydgående riktning (– 106 fordon/dygn). Att trafikökningar och minskningar skiftar riktning mellan dessa två punkter, som bara ligger 550 meter från varandra, är svårt att tolka. Överlag kan det dock konstateras att trafiköverflyttningen och trafikflödesändringarna på Gamla Särövägen har varit relativt små.

5.2 Sammanställning av hastighetsmätningar

Tabell 5-1 85-percentilen vid mätplatser före-och under testperioden

	Skyltad hastighet (km/h)	85-percentilen (km/h)	
		Före test	Under test
Askims stationsvägen 5-9	50	46	45
Askims stationsvägen 27	50	32	31
Solliden 10	50	24	22
Ringestensvägen 2	50	25	25
Ögärdesvägen 44	50	28	27

Trollåsvägen 36	50	33	32
Gamla Särövägen 94	50	52	52
Gamla Särövägen 95	50	36*	36*
Askims Fornborgsväg 11A	50	33	31

* Låga uppmätta hastighet beror på att mätpunkten fanns placerat vid ett hastighets säkrat övergångsstället.

Enkelriktningen av Askims stationsväg påverkade i princip inte hastigheterna alls utan de förblev desamma före och under testperioden. 85-percentilen vid vissa mät-punkter har till och med minskat marginellt under testperioden jämfört med innan.

5.3 Påverkan av enkelriktningen näringslivsverk-samheter

Brödhuset aviserade under hösten 2025 att de under testperioden hade ett tapp på cirka 100 tkr i omsättning jämfört med föregående år. Detta är ca 8-9 % av deras totala omsättning.

5.4 Påverkan av enkelriktningen boende

Utifrån ärenden så går det att utläsa missnöjda reaktioner från Solliden gällande tra-fikmängderna. Det fanns också ett missnöje hos kringboende gällande förlängd res-tid.

5.5 Enkätundersökning

I enkätundersökningen fick boende i området ange vad de ansåg om åtgärderna. 56 % av de svarande som bodde längs Askims Stationsväg ansåg att situationen blivit bättre under slutet av testperioden än den var innan testet. Under testet framgår hos de som bor längs Solliden att missnöjet ökade under testperioden. De som inte bött på de närliggande adresserna anser att testet försvårade deras framkomlighet. Respondenterna återgick till samma åsikter efter genomfört test.

6. Slutsatser och rekommendation

Följande slutsatser kan dras från det genomförda testet:

- ▶ Det har varit god efterlevnad av enkelriktningen på Askims stationsväg. Under testperioden upphörde i princip all trafik i östlig riktning på den enkelriktade delen av gatan (endast 46 fordon/dygn jämfört med 2 075 före testet), vilket visar att utformning och reglering fungerat som avsett.
- ▶ Enkelriktningen i västlig riktning har lett till en 44 % minskning av trafiken på den enkelriktade (östra) delen av gatan – från cirka 4 685 till 2 625 fordon per vardagsdygn. Det innebär att trafiknivån under testet låg under 3 000 fordon/dygn, vilket är en vedertagen gräns för acceptabel biltrafik vid cykling i blandtrafik⁴.
- ▶ Hastigheterna för motoriserad trafik ökade inte under testperioden. Tvärtom minskade 85-percentilen marginellt vid flera mätpunkter, vilket är positivt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.
- ▶ Enkelriktningen på den östra delen av Askims stationsväg har även lett till en märkbar minskning av trafiken på den västra delen (–877 fordon/dygn), vilket tyder på en bredare effekt än bara inom det direkt reglerade avsnittet.
- ▶ Som väntat ledde åtgärden till ökade trafikflöden på parallellgator, särskilt på Solliden (+658 fordon/dygn), men även på Ögärdesvägen, Ringestensvägen och Trollåsvägen. Cirka en tredjedel av trafiken från Askims stationsväg verkar ha flyttats till Solliden, och drygt en tiondel till Trollåsvägen. Det innebär att mer än hälften av trafiken som försvann från Askims Stationsväg inte har flyttats till parallellgator utan istället tagit andra vägar eller helt utblivit.
- ▶ Trots trafikökningarna på dessa gator förblev flödena på relativt låga nivåer – samtliga väl under 1000 fordon/dygn. Solliden, som hade störst ökning, uppvisade fortfarande trafikmängder väl under gränsen för vad som anses acceptabelt för säkert cykling i blandtrafik⁵.
- ▶ Ett bekymmer är dock att Solliden saknar gångbana, vilket innebär att även gående tvingas dela utrymmet med biltrafiken. Enligt riktlinjerna i GCM-handboken bör gångbanor finnas när biltrafiken överstiger 100 fordon per dimensionerande maxtimme⁶. Under testperioden var medelvärdet för maxtimmen 107 fordon per timme, vilket tyder på att de uppmätta flödena under testet motsvarar de högsta nivåer som bör tillåtas med den nuvarande gatuutformningen utan gångbana.

⁴ I Sverige har värden för dessa kriterier satts vid 30 km/h och 300 motorfordon/dH (dimensionerad timme) för respektive hastighet och flöden för att uppnå en god säkerhetsnivå (SKR och Trafikverket, 2022; Trafikverket, 2020b).

⁵ Ibid.

⁶ SKR och Trafikverket, 2022. GCM-handboken. Mobilitet för gående, cyklister och mopedister.

- ▶ Trafiköverflyttningen till Gamla Särövägen var begränsad. Vid mätpunkten norr om Askims stationsväg minskade trafiken, medan den ökade vid mätpunkten söder om Askims stationsväg. Förändringarna skedde i olika riktningar, vilket gör dem svårtolkade, men trafiköverflyttningen bedöms som liten i det stora hela.

Följande rekommendationer ges för det fortsatta arbetet:

- ▶ Enkelriktningen på Askims stationsväg har visat sig vara en effektiv åtgärd för att minska trafikflödet och därmed förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt boendemiljön.
- ▶ Om målet är att sänka trafikflödet ytterligare på Askims stationsväg –till under 1 000 fordon/dygn – krävs sannolikt mer långtgående åtgärder, såsom fullständig avstängning för genomfartstrafik. Enkelriktning i sig bedöms inte vara tillräcklig för att nå så låga nivåer.
- ▶ För att minska oönskad genomfartstrafik på parallellgatorna Solliden och Trollåsvägen rekommenderas kompletterande åtgärder. Detta kan göras antingen genom att införa genomfartsförbud med vägmärke C3 ”Förbud mot motordrivet fordon”, eller genom att även enkelrikta dessa gator i samma riktning som Askims Stationsväg. Med dessa åtgärder förväntas trafiköverflyttningen till Solliden och Trollåsvägen bli minimal och inte påverkas negativt av en enkelriktning av de östra delarna av Askims Stationsväg.
- ▶ Enkelriktningen behöver inte kompletteras med hastighetsänkande åtgärder på gatan då uppmätta hastigheter under testet förblev på samma låga nivåer som innan testet.