



Utvärdering av cykelbanor på Såggatan 2024-2025

En del av Pilotområde cykel

2026-03-30

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund.....	3
1.2	Åtgärd på Såggatan	3
1.2.1	Gatan före och efter åtgärd.....	3
1.2.2	Underlag för val av åtgärd	4
1.2.3	Mål med åtgärd	5
1.2.4	Genomförande och justering av åtgärd.....	6
1.2.5	Kommunikation av åtgärd	6
2	Utvärdering av åtgärden.....	7
2.1	Datainsamling	7
3	Resultat	8
3.1	Skapa enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter längs Såggatan	8
3.1.1	Upplevelse av cykelmöjligheter.....	8
3.1.2	Cyklisters framkomlighet och placering i gata	8
3.1.3	Faktisk trafiksäkerhet.....	9
3.2	Underlätta parkering av alla typer av cyklar	9
3.3	Sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur med stärkta resmöjligheter	10
3.4	Effektivisera användningen av vägar och gator	10
3.5	Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig	11
3.6	Öka antalet cykelresor.....	11
3.7	Några ord om delaktighet	11
4	Slutsatser	13

1 Inledning

1.1 Bakgrund

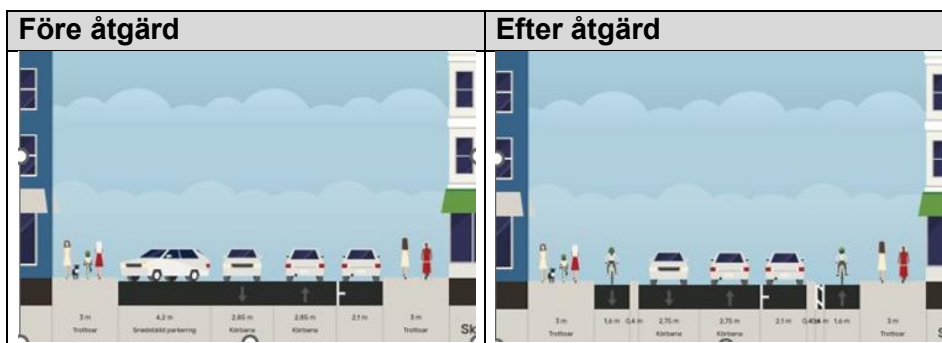
I kommunfullmäktiges budget för 2022 fick trafikinämnden – numera stadsmiljönämnden – i uppdrag att införa pilotområden där genomförandet av cykelprogrammet ska påskyndas och måluppfyllnaden stärkas. Målet med uppdraget är att skapa enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter inom de valda pilotområdena 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 Åtgärd på Såggatan

Inom de båda pilotområdena har potentiella cykelstråk studerats för att identifiera brister och möjliga åtgärder. Såggatan har under flera år identifierats som en saknad länk i stadens cykelnät. Gatan förbinder Majorna och pendlingscykelstråket längs Oscarsleden (Hamnstråket) med det övergripande cykelstråket genom Slottsskogen mot Linnéstaden, Sahlgrenska och Guldheden, men även cykelstråket längs med Allmänna vägen och Ekedalsgatan. Den är också en viktig skolväg till Karl Johansskolan.

1.2.1 Gatan före och efter åtgärd

Såggatan är ca 1 km lång och har varierande förutsättningar och utformning längs sin sträckning samt kännetecknas av en tydlig lutning. Före åtgärd karakteriserades Såggatan av cykling i blandtrafik och parkerade bilar på båda sidor av gatan, där både kantstensparkering och snedställd bilparkering förekom. På östra sidan mellan Allmänna vägen och Karl Johansgatan var det dubbelriktad cykelbana.



Streetmix-tolkning av Såggatan före och efter åtgärd.

Åtgärden innebar att enkla och lättjusterade enkelriktade cykelbanor (1,6-2,2 meter breda) skapats genom målning och avskärmning mot parkerade bilar genom betongstöd. Dessutom har cykelparkering och en Styr & Ställstation

ordnats. Åtgärden har inneburit att antalet bilparkeringar på gatan minskat från cirka 240 till 75, och att snedställda bilparkeringar ändrades till kantstensparkering.

En refug ersattes med avsmalning (vid övergångsstället söder om Allmänna vägen) och ytan omfördelades till gående och cyklister, för att undvika att leda ut cyklister i blandtrafik innan korsningen. Förbi övriga övergångsställen behölls refuger, cykelbanan avbröts och cyklister leddes ut i blandtrafik förbi klackarna.

Trafiksignalen vid Karl Johansgatan cykelanpassades av trafiksäkerhetsskäl och den dubbelriktade cykelbanan reglerades om till enkelriktad cykelbana.

1.2.2 Underlag för val av åtgärd

För att förstå situationen före åtgärd samt skapa underlag för att kunna utvärdera effekterna av åtgärd genomfördes datainsamling före åtgärd. Här redovisas resultat som ligger till grund för valet av åtgärd, se mer om datainsamling i kapitel 2.

- En bilparkeringsutredning från 2018 visade att beläggingsgraden längs Såggatan låg på cirka 75 procent, vilket indikerade viss marginal för att minska antalet parkeringsplatser.
- En kameramätning (hösten 2022) visade att det en genomsnittlig vardag passerar knappt 700 cyklister, cirka 1 100 fotgängare respektive drygt 2 000 motorfordon. De flesta cyklister cyklar i körbanan, ej på trottoar.
- Slangmätningar från 2022 visar att motorfordonsflödet på vardagar varierar mellan 1 500 i södra delen till 2 600 vid Allmänna vägen. Motorfordonshastigheterna (85-percentil) vid övergångställena vid Allmänna vägen var relativt låga (31 km/h), vid övergångsställen norr om Galateagatan respektive Ankargatan var de något högre (35 respektive 37 km/h).
- En bilparkeringsutredning från 2023 visade att den nya utformningen skulle resultera i en beläggning på strax under 90 procent. Den utgick från parkeringsutredningen från 2018 men kompletterades med tre nya inventeringar vid tidpunkter då beläggningen skulle vara som högst.
- Enkätundersökningen och intervjuer bland cyklister och bilister våren 2023 visade att det allmänna intrycket av trafikmiljön var relativt gott hos båda grupperna och att samspelet mellan trafikanterna upplevdes fungera väl. Samtidigt framkom att den upplevda trafiksäkerheten var betydligt lägre för cyklister, särskilt ur ett barnperspektiv. En majoritet av cyklisterna upplevde inte att det var säkert att cykla där med barn.
- En cyklist från Såggatan omkom i kollision med spårvagn i korsningen med Karl Johansgatan i februari 2024.

Med utgångspunkt i analyserna valdes en lösning med enkelriktade cykelbanor på båda sidor om gatan. Valet låg även i linje med inriktningen i *Cykelprogram för en nära storstad* (2015), där denna typ av utformning anges som norm i täta

stadsmiljöer. Baserat på erfarenheterna på Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan¹ där bilister inte respekterat målade linjer så föll valet på att sätta gång- och cykelkantsstöd. På vissa platser avbröts cykelbanan och cyklister leddes ut i blandtrafik, eftersom en genomgående cykelbana över klackarna ansågs minska gåendes ytor.

Andra förslag på utformning var en smalare blandtrafikgata där flera avsmalningar och korsningsytor togs till grönska och andra åtgärder. Även dubbelriktad cykelbana på ena sidan av gatan diskuterades men då terrängen är kuperad ansågs riskerna för kollisioner mellan cyklister för stora, varför enkelriktade cykelbanor på hela sträckan ansågs vara det bästa valet.

1.2.3 Mål med åtgärd

Åtgärderna togs fram i syfte att skapa en säker och framkomlig trafiksituation för alla som cyklar på gatan. Systemmål med åtgärden var:

- Genom att separera cykel och biltrafik öka attraktivitet, framkomlighet och säkerhet för cyklister
- Skapa ett genare stråk för cyklister att ta sig mellan Ekedalsgatan och Karl Johansgatan
- Ökad känsla av prioritet för cyklister jämfört med andra fordonsslag

Platsmål:

- Tillskapa bättre parkeringsmöjligheter för cyklar och elsparkcyklar

I tabell nedan visas hur åtgärden bedömdes bidra till olika mål.

Bedömd måloppfyllelse av åtgärd, grön= bidrar till mål, gult=ingen påverkan

Mål	Måltyp	Måloppfyllelse (bedömning)
Skapa enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter längs Såggatan	Platsmål (projektmål)	●
Förverkliga Cykelprogram för en nära storstad	Platsmål (projektmål)	●
Underlätta parkering av alla typer av cyklar (direkt och indirekt)	Platsmål (projektdirektiv)	●
Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter	Systemmål (Trafikstrategin)	●
Effektivisera användningen av vägar och gator "...” med åtgärder som begränsar antalet fordon i trafiksystemet	Systemmål (Trafikstrategin)	●
Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig	Systemmål (Trafikstrategin)	●
Bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur	Systemmål (Cykelprogrammet)	●

¹ Se Samlad rapport med resultat från [Utvärdering av cykelbanor på Slottsskogsgatan och Ekedalsgatan 2024](#)

1.2.4 Genomförande och justering av åtgärd

Åtgärderna utfördes hösten 2024. Efter att åtgärderna genomförts väckte lösningen vid klackarna – där cykelbanan tillfälligt upphörde och cyklisterna hänvisades till blandtrafik – kritik från allmänheten. Som en följd av detta justerades utformningen av cykelbanorna under perioden mars–maj 2025.

1.2.5 Kommunikation av åtgärd

Boende längs gatan fick information om åtgärden vid olika tillfällen och erbjöds att prova-på Västtrafik och/eller Styr & Ställ. En särskild mejladress öppnades för att ta emot synpunkter och frågor från boende och trafikanter. Ett första informationsbrev skickades ut med post och beskrev de planerade trafikåtgärderna samt vilka förändringar som förväntades ske på gatan. Samtidigt sattes en informationsskylt upp med samma innehåll. Båda dessa innehöll en inbjudan till en boendeträff som anordnades av stadsmiljöförvaltningen.

Boendeträffar anordnades i juni både 2023 och 2024. Under dessa träffar fick boende möjlighet att ställa frågor, dela sina synpunkter och diskutera projektets inriktning. Därutöver deltog representanter från stadsmiljöförvaltningen i möten med Hyresgästföreningen och Cykelfrämjandet under 2024.

Stadsmiljöförvaltningen

Göteborgs Stad

Avändare: Göteborgs Stad Stadsmiljöförvaltningen, Box 2403 403 16 Göteborg

PostNord

Klimatekonomisk DR

Hej du som bor i området!

Såggatan ska förändras
Nu ska vi skapa cykelbanor på båda sidorna av Såggatan, från Ekedalsgatan till Skeppsgossegatan.

För att skapa utrymme kommer vi att minska antalet p-platser längs gatan med cirka 170 platser.

Det kommer även i fortsättningen vara möjligt att parkera längs gatan.

Omdaning startar i augusti 2023 och kommer att vara klar att ta i bruk i september/oktober 2023.

Detta är en åtgärd av enklare karaktär, det vill säga vi kommer inte att gräva i gatan utan måla och göra mindre åtgärder i ytskiktet. Allt för att få fart på omdaning och för att hålla kostnaderna nere.

Vi vill att du som bor och verkar i området känner till vad som ska hända och har du frågor är du välkommen att ställa dem.

Den **31 maj kl. 17-18.30** finns vi på plats för frågor och samtal om gatans nya utformning. Vi finns på **Godhemsplassen**.

Väl mött!

www.goteborg.se



Parkeringsutredningarna för gatan kan du läsa här



Hur tänker vi
Det vi gör skapar högre trafiksäkerhet för dig som cyklar utan att inkräkta på bilens plats i gatan.
Genom att ta bort ett antal p-platser utefter gatan hittar vi ytor.
I etapp 2 kommer vi lägga till yta för vistelse, sittplats och grönska längs med gata.
Vi kommer under hösten/vintern följa upp hur den nya utformningen fungerar längs med Såggatan.

Kontakt
Har du inte möjlighet att möta upp när vi är på plats den 31 maj kl. 17-18.30 kan du ställa dina frågor här: saggatan@stadsmiljo.goteborg.se

Varför ska vi ändra
Göteborgs Stad har två beslutade styrdokument som omdaning av Såggatan är en praktisk konsekvens av.

Den ena är den så kallade Trafikstrategin och det andra är Miljö- och klimatprogrammet.
Dessa dokument visar på vilken väg staden måste ta för att uppnå de klimatmål Göteborgs Stad förbundit sig att nå.
Till exempel behöver cyklandet tredubblas fram till 2025 och antalet körda km med bil måste minska med 25% fram till 2030 (jämfört med 2019).
Vi behöver minska bullret när staden växer, buller ses numer som ett av de allvarligaste miljöproblemen i en storstad.
Mitt i allt detta måste vi vara rädda om varandra, vi måste skapa ett trafiksäkert system att ta oss fram i.
Det ska ju vara en självklarhet att alla, barn på väg till skolan och människor som aldrig cyklat förut också ska kunna resa hållbart genom att cykla.



På bilden ser du hur gatan på de ställen där cykelbanan går kommer att se i genomskärning.

Informationsbrev till boende våren 2023

Tidslinje för Såggatan inom pilotområde cykel

2022	2023	2024	2025	2026
Vår: Analys av nuläge och alternativa lösningar Höst: Föremätningar och konkretisering av en lösning (enkelriktade cykelbanor)	Föremätningar vår/höst Information till boende vår Arbete med trafikförslag och intern förankring	Information till boende, erbjudande prova-på-kort Fortsatt intern förankring av trafikförslag Åtgärd genomförs höst-24 Eftermätningar	Justering av åtgärd vår-25 Eftermätningar (slutliga) Analys av resultat	Rapportering av utvärderingsresultat Information till boende

2 Utvärdering av åtgärden

För att ta reda på om åtgärdens mål uppnåtts och identifiera andra effekter genomfördes datainsamling med i princip samma metoder före och efter åtgärd. Vissa specifika lösningar utvärderades särskilt, sådana där utformare och trafikreglerare lyft farhågor, för att se hur de fungerade, och vid behov justera.

2.1 Datainsamling

Nedan visas datainsamlingsmetoder och i vilka perioder insamling skett. Generellt har före- och efterperioder valts så att de är i jämförbara och lämpliga veckor på året. Det finns två olika efterperioder, efterstudie 2024 (efterstudie 1) är när cykelbanorna var klara och efterstudie 2025 (efterstudie 2) när klackarna justerats. Efterstudier 2025 genomfördes huvudsakligen augusti/september 2025. Syftet med datainsamlingsmetoderna beskrivs närmare vid resultatet.

Översikt över datainsamling för utvärdering av cykelbanor på Såggatan.

Kategori	Datainsamling	Före	Efter 2024	Efter 2025	Mäter/visar
Trafikmätning	Kameramätning i ett snitt på gatan	•	•	•	Antal fotgängare, cyklister och motorfordon, deras sidoplacering, hastighet och riktning
	Slangmätning på cykelbanor			•	Antal cyklister, deras hastigheter och riktning
	Slangmätning av motorfordon	•	•	•	Motorfordons hastighet samt flöden vid övergångsställen
Observation	Observation vid avsmalning		•	•	Antal fotgängare, cyklister och bilförare och hur de samspelar
	Observation vid klackar			•	Antal cyklister och korsande fotgängare och hur de samspelar
Enkäter/intervjuer	Webbenkät via lappar på bilar som parkerade på gatan	•			Hur bilförare upplever parkerings-tillgänglighet, tydlighet, samspel med cyklister mm
	Boendeenkät			•	Hur boende upplever gatan som cyklist, bilist eller generellt (säkerhet, tydlighet, framkomlighet, samspel) samt syn på informationen.
	På-plats-intervjuer med cyklister	•		•	Cyklisters upplevelse av att cykla på Såggatan
Övrigt	Olycksstatistik ur STRADA	•	•	•	Antalet personskadeolyckor bland cyklister och andra per olyckstyp
	Inventering av bilparkeringsplatser	•	•	•	Beläggning på bilparkeringsplatser på Såggatan och närliggande områden
	Inventering av cykelparkering			•	Beläggning på cykelparkeringsytor
	Användningen av Styr & Ställ			•	Data om utlån av Styr & Ställcyklar på Styr & Ställstation

Värt att nämna är att ett par Chalmersstudenter genomförde ett examensarbete med fokus på Såggatan under perioden innan klackarna justerades. [Tids- och kostnadseffektiva cykelåtgärder; en fallstudie av Såggatan i Göteborg](#)

3 Resultat

I detta kapitel redovisas kortfattade resultat kopplat till målen med åtgärden (se avsnitt 1.2.3). För varje mål anges vilka datainsamlingsmetoder som har använts för att bedöma om och hur målet uppfyllts.

I följande dokument finns mer information om när, hur och var före- och efterstudier genomfördes samt kompletterande redovisning av resultat:

- ”Enkätrapport Såggatan”, som omfattar enkäter och intervjuer
- ”Sammanställning mätningar Såggatan”, som omfattar trafikmätningar, observationer och övrig data
- ”Bilparkeringsinventering på och omkring Såggatan 2024”

3.1 Skapa enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter längs Såggatan

Målet att skapa enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter längs Såggatan följdes upp med flera datainsamlingsmetoder.

3.1.1 Upplevelse av cykelmöjligheter

Enkäter användes för att studera hur förändringarna på gatan upplevdes bland boende och cyklister. Resultaten visar att förutsättningarna för cyklister upplevs ha blivit bättre. Särskilt förbättrades upplevelsen av säkerheten för barn som cyklar, som innan åtgärden var den aspekt av gatan som fick lägst betyg av cyklisterna. Även den upplevda tydligheten och framkomligheten har förbättrats för cyklisterna. Det upplevs idag som något tydligare hur cyklister ska agera på gatan, men samtidigt har tydligheten gentemot fotgängare minskat. De cyklister som bor i området är mindre positiva till åtgärden än förbipasserande cyklister.

3.1.2 Cyklisters framkomlighet och placering i gata

Cyklisters framkomlighet handlar om restid och flöde över sträckan, vilket inte har mätts. Däremot ger kameramätningen och observationer viss information om cyklisters hastighet och var de väljer att cykla i gatan.

Cyklisternas hastighet bedöms som oförändrad i det snitt som mättes med kamera. Bedömningen är att framkomligheten förbättrats efter att utformningen av cykelbanorna justerades våren 2025.

Kameramätningen visar att majoriteten av cyklisterna använder cykelbanorna och nästan inga trottoarerna. Före åtgärd hade cyklister en varierande position i vägbanan och nyttjade även trottoaren. Observationer visar att vissa snabba cyklister cyklar i körbana och andra inte cyklar över ”klackarna”. Det är dock inte olagligt att cykla i körbanan.

3.1.3 Faktisk trafiksäkerhet

För att bedöma trafiksäkerhetseffekt utnyttjas olycksstatistik, resultat från mätning av motorfordons hastighet vid övergångsställen samt observationer.

Det är för tidigt att uttala sig om säkerhetseffekt utifrån olycksstatistik. Före åtgärd skadades ca 2,5 cyklister om året, varav hälften i singelolyckor. En cyklist omkom före åtgärd i en spårvagnsolycka vid Karl Johansgatan.

Det fanns farhågor om att motorfordons hastigheter skulle öka vid övergångsställen som åtgärdats, men så blev inte fallet. Det bör övervägas att hastighetssäkras övergångsstället på väg till Karl Johansskolan till 30 km/h.

Observationerna vid avsmalning och klackar visade på ett fungerande samspel. Ett beteende som observerats är att många cyklar mot enkelriktningen från Karl Johansgatan upp mot Allmänna vägen där det tidigare var dubbelriktad cykelbana. När anslutningar setts över och justerats, så att cyklister lätt hamnar rätt, vore det lämpligt med en uppföljande slangmätning på cykelbanan.

3.2 Underlätta parkering av alla typer av cyklar

Målet undersöktes genom att studera beläggningen på fyra ytor med cykelparkering med vardera 8 cyklar. Totalt var beläggningen 25 procent, och som högst knappt 40 procent vid Såggatans förskola.



För att se användningen av Styr & Ställstationen användes data från leverantörens dataplattform. Datan visar att Styr & Ställ använts i hög grad. En stor del av cyklarna hämtas på morgonen och lämnas åter på eftermiddagen.

Inledningsvis förekom problem med skadegörelse, men det upphörde efter informationsmöte med de boende. Bilden nedan visar en skylt med texten ”Kanske tycker du att det är glest med cyklar här? Tyvärr beror detta på att vi har problem med skadegörelse och stölder vid den här stationen.”



3.3 Sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur med stärkta resmöjligheter

Målet ”Bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur” samt ”Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter” har undersökts genom att studera cykelvägnätet och målpunkter samt med utgångspunkt från enkäter bland boende och cyklister.

Cykelbanorna på Såggatan har inneburit att cykelvägnätet är mera sammanhängande och väl utformat på lokal nivå. Åtgärden har skapat cykelinfrastruktur på Såggatan och kopplat det till cykelstråket längs med Allmänna vägen och Ekedalsgatan. Åtgärden har också stärkt förutsättningarna att cykla till skolan, framför allt genom att öka säkerheten för barn att cykla, ensamma och tillsammans med en vuxen. Barns säkerhet att cykla är den aspekt av åtgärden som förbättrats mest enligt de boende som besvarade enkäten. Karl Johansskolan är en viktig målpunkt och skolresor står för en hög andel av barns resande.

På systemnivå har åtgärden haft mindre effekt, då barriärer i form av breda gator med spårväg vid början och slutet av sträckan kvarstår. Åtgärder i korsningen Såggatan- Karl Johansgatan har i viss mån förbättrat anslutningen över Karl Johansgatan till pendlingscykelstråket längs Oscarsleden (Hamnstråket). I Såggatans andra ände, korsningen Såggatan- Ekedalsgatan, har inga åtgärder genomförts, vilket innebär att åtgärden inte stärkt anslutningen till det övergripande cykelstråket genom Slottsskogen mot Linnéstaden, Sahlgrenska och Guldheden.

3.4 Effektivisera användningen av vägar och gator

I Trafikstrategin finns målet/strategin att ”Effektivisera användningen av vägar och gator ”...” med åtgärder som begränsar antalet fordon i trafiksystemet”. Det var inte ett mål med åtgärden, men en konsekvens av cykelbanorna var att

bilparkeringsplatser togs bort. För att studera effekten för bilparkering används inventeringar av bilparkeringsplatser samt enkät med de boende.

En bilparkeringsinventering från 2024 visade att beläggningsgraden för Såggatan och närliggande områden tillsammans som högst var 83 procent. Motsvarande beläggningsgrad 2023 var 75 procent. Totalt fanns 1 000 bilparkeringsplatser i området 2024. Vid en mätning 2025 på endast Såggatan var beläggningsgraden som mest 91 procent, vilket innebär sju lediga platser.

De boende med boendeparkeringstillstånd är följaktligen kritiska till åtgärden och trafiksituationen, och uppskattar även i lägre grad förbättringarna för cyklister och gående. Störst missnöje finns kring möjligheten att nå fordonet/parkeringsplatsen.

3.5 Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig

Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig är en strategi från trafikstrategin. För att följa upp om målet uppnåddes användes enkät med boende och analys av åtgärden och dess genomförande. Detta visar att målet delvis har uppnåtts. Yta i form av parkering har tagits bort till förmån för cykelbana. Yta för vistelse i form av sittplatser och grönska var planerat men genomfördes inte. Följaktligen upplever majoriteten av de boende inte heller att gatan är särskilt trevlig att vistas på. Att tillföra grönska och yta för vistelse är något som ofta lyfts som positivt av de boende i tillfälliga platsutvecklingsprojekt och är viktigt för att öka acceptansen för åtgärden.

3.6 Öka antalet cykelresor

Ett av målen i ”Cykelprogrammet för en nära storstad” är att öka antalet cykelresor och målsättningen i pilotområde cykel är också att åtgärder ska bidra till att öka antalet cykelresor. För att undersöka detta har resultat från kameramätning, slangmätning på cykelbana och enkätundersökningen använts.

Kameramätningen visar inte att antalet cykelresor har ökat. Enkätundersökningen tyder på att åtgärden inte lyckats till skapa nya grupper cyklister, när bakgrundsuppgifter på förbipasserande cyklister som deltagit i intervju jämförs i före- och eftermätningen. Det är exempelvis fortfarande ungefär samma andelar av de tillfrågade som bor på eller nära Såggatan och som har sin målpunkt på och intill Såggatan.

3.7 Några ord om delaktighet

En viktig lärdom att ta med till kommande pilotprojekt gäller delaktighet och kommunikation med de boende. Måluppfyllelsen i projektet är god med tydligt förbättrade förutsättningar för cykling, men enkätutvärderingen visar att den bilden inte delas av de boende som svarade på enkäten – bland dem finns en

utbredd uppfattning om att åtgärden är onödig och endast har försämrat för framför allt bilisterna. Före åtgärd hade de flesta bilister och cyklister ingen särskild åsikt om gatan, varken positiv eller negativ. Efter åtgärden har åsikterna polariserats. Många av de boende som svarade på enkäten saknar förståelse för motiven bakom åtgärden och upplever sig överkörda. Varken bilister eller cyklister har förstått konceptet pilotområde, vilket gjort att de tillfälliga, enkla lösningarna upplevs som fula och justeringarna av åtgärden missförstås som att det aldrig blir klart, eller att förvaltningen har tvingats till att göra justeringar. En hög andel av de boende uppger också att de skulle vilja vara mer delaktiga i den här typen av projekt.

4 Slutsatser

Före åtgärderna präglades gatan av övervägande neutrala attityder och en låg upplevd trafiksäkerhet för barn. Resultaten visar att olika målgrupper nåtts genom skilda metoder, men att gruppen förbipasserande cyklister är relativt homogen. Detta tyder på att åtgärderna ännu inte i någon större utsträckning har attraherat nya cyklister. Jämförelser av bilisters upplevelser över tid är osäkra, då endast boende med parkeringstillstånd ingår i båda mätningarna. Det framgår också att många boende både kör bil och cyklar, vilket innebär att synpunkterna inte enbart kan kopplas till ett enskilt trafikslag.

Åtgärderna har sammantaget lett till en tydlig förbättring för cyklister, särskilt vad gäller framkomlighet, tydlighet och upplevd säkerhet. Däremot har samspelet i trafiken inte förbättrats och har i vissa delar försämrats, framför allt i relation till fotgängare. Förbättringarna är därmed mer begränsade än i jämförbara projekt, såsom på Slottsskogsgatan. Vi har tagit del av synpunkter om att mer grönska efterfrågas och att gatan i dag inte upplevs som särskilt tilltalande. Dessa synpunkter finns med som underlag i framtida planering.

Den mest påtagliga positiva effekten avser barns möjligheter att cykla, där en förbättring skett från tidigare låga nivåer. Samtidigt är boende generellt mer kritiska till förändringarna, särskilt bilister. Missnöjet gäller flera aspekter, men är tydligast kopplat till försämrad tillgänglighet till fordon och parkeringsplatser. Det är dock svårt att avgöra i vilken utsträckning detta speglar faktiska brister eller en generell negativ inställning till förändringen.

Sedan cykelbanorna infördes cyklar övervägande majoriteten i cykelbanorna och nästan inga på trottoarerna eller i körbana. Flöden och hastigheter är ungefär desamma, både motorfordons och cyklister.

Antalet lediga bilparkeringsplatser har minskat inom området efter att cykelbanor byggts längs Såggatan, vilket kan innebära svårigheter för vissa boende. Åtgärderna har samtidigt genomförts med fokus på trafiksäkerhet och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Slutsatserna visar att kommunikationen kring projektet har varit otillräcklig, då nära hälften saknar kännedom om vad ett pilotområde innebär. Det finns ett tydligt behov av att stärka dialogen, eftersom många uttrycker en vilja att vara mer delaktiga i denna typ av utvecklingsarbete.

Flera av de nya cykelparkeringsplatserna längs gatan används i liten utsträckning och ytorna skulle kunna få komma till bättre nytta, efter boendes önskemål. Cykelparkeringen vid förskolan (Såggatan 73) tycks däremot fylla en funktion, och även Styr & Ställstationen är välanvänd.

Göteborg Energi planerar ett ledningsarbete längs Såggatans sydvästra sida. I samband med detta undersöks om gatan kan byggas om till en högre standard. Det pågår också ett arbete kopplat till Karl Johansskolan för att förbättra barns skolvägar och trafiksäkerheten i området runt skolan.

Stadsmiljöförvaltningen

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: stadsmiljo@stadsmiljo.goteborg.se

