

Thesis 365

Cykelgatans framfart i svenska städer

Ur trafikplanerares och användares perspektiv

Klara Skalare

Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet

CLIMATE
COMPENSATED
PAPER



Copyright © Klara Skalare

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5332)/1-65/2021
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2021

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5332)/1-
65/2021

Thesis / Lunds Tekniska Högskola, ISSN 1653-1922
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 365

Author: Klara Skalare

Title: Cykelgatans framfart i svenska städer

English title: The progress of the bicycle street in Swedish cities

Language: Svenska

Year: 2021

Keywords: Cykelgata; Cykelfartsgata; Trafikplanering; Cykelplanering;
Cykling

Citation: Klara Skalare, Cykelgatans framfart i svenska städer. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2021. Thesis. 365

Abstract:

Despite the UN's 17 global goals and Sweden's national goal of a fossil-free Sweden 2045, the car is still the most common means of transport for Sweden's largest cities. The bicycle is an environmentally friendly and space-efficient alternative to the car and many European countries are investing in promoting cycling today. The bicycle street, which is a traffic design that has been tested in Sweden since 2007, aims to, among other things, promote cycling. In December 2020, the bicycle street was regulated with a specified road sign in Sweden. The purpose of this study is to investigate the motivation for Swedish cities to implement the bicycle street, and the perception of planners and users regarding the role of the bicycle street. The study is carried on based on semi-structured interviews with traffic planners and a questionnaire survey targeting on the users of a bicycle street in central Gothenburg.

This study shows that traffic planners have different opinions about the necessity of the bicycle street. Some address it as a tool for promoting cycling and achieving climate goals by reducing speeds, limiting car traffic, encouraging cyclists to take up more space and preparing for increased cycling. Others state that it is possible to achieve same goals with already existing tools. Up to 48 % of the users of the bicycle street stated that the traffic environment is better on the bicycle street than on ordinary mixed traffic streets, but in order to meet the users' needs completely, clearer instructions are needed. The study concludes with recommendations for the future bicycle street planning from three perspectives.

Trafik och väg Transport and Roads
Institutionen för Teknik och samhälle Department of Technology and Society
Lunds Tekniska Högskola, LTH Faculty of Engineering, LTH
Lunds Universitet Lund University
Box 118, 221 00 LUND Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Innehållsförteckning

FÖRORD	1
SAMMANFATTNING	2
SUMMARY	3
1 INLEDNING	5
1.1 DEFINITIONER.....	6
1.1.1 Vad är en cykelgata?.....	6
1.1.2 Definitionen av cykelgatan i den här studien	7
1.2 BAKGRUND.....	8
1.2.1 Cykelgatans historia.....	8
1.2.2 Cykelgatans utveckling i Sverige.....	9
1.2.3 Cykelgatans utveckling i Sverige.....	10
1.2.4 Cykelgatans utformning	10
1.2.5 Litteratur om cykelgatan	12
1.3 SYFTE	13
1.4 AVGRÄNSNING	13
1.5 RAPPORTENS DISPOSITION	13
1.6 LITTERATURBAKGRUND	14
1.6.1 Motiven – varför en cykelgata?.....	14
1.6.2 Utmaningar med cykelgatan	18
2 METOD	21
2.1 METOD	21
2.2 METODER FÖR DATAINSAMLING	21
2.2.1 Datainsamling intervjustudie	21
2.2.2 Datainsamling enkätstudie.....	22
2.3 ANALYSMETODER	28
2.3.1 Analys av intervjustudie	28
2.3.2 Analys av enkätstudie	29
3 RESULTAT	30
3.1 TRAFIKPLANERARNAS PERSPEKTIV PÅ CYKELGATOR	30
3.1.1 Mål med cykelgatan	31
3.1.2 Motiv till varför den behövs	32
3.1.3 Cykelgatans utformning	34
3.1.4 Potential och utmaningar med cykelgatan.....	35
3.2 ANVÄNDARNAS ERFARENHETER AV VÄSTRA HAMNGATAN	37
3.2.1 Bakgrund om deltagarna.....	37
3.2.2 Deltagarnas utvärdering av Västra Hamngatan – generella perspektiv: trafikmiljö, tydlighet, plats, låga hastigheter	38
3.2.3 Korsanalyser	41
3.2.4 Användarnas feedback för framtida planering av cykelgator	43
3.2.5 Sammanfattning enkätresultat.....	45
4 DISKUSSION OCH SLUTSATSER	46
4.1 RESULTATDISKUSSION.....	46
4.2 SLUTSATSER	48
4.2.1 Motiven och utmaningarna för Sverige att introducera cykelgator	48
4.2.2 Trafikplanerarnas uppfattning av cykelgatan	48
4.2.3 Användarnas erfarenheter och feedback till framtida cykelgator	48
4.2.4 Rekommendationer.....	49
4.3 STUDIENS BEGRÄNSNINGAR OCH FELKÄLLOR	49
5 REFERENSER	51

5.1	BILDKÄLLOR:	53
BILAGOR	54

Förord

Det här examensarbete är det sista momentet som ingår i väg- och vattenbyggnadsprogrammet på Lunds Tekniska Högskola. Arbetet har utförts under vårterminen 2021 i Lund och omfattar 30 högskolepoäng.

Jag valde att skriva om cykelgator eftersom jag själv har erfarenhet av att vara cyklist i flera svenska städer och trots att man är miljövänlig och tar upp lite plats känner man sig nästan alltid i vägen i möten med andra trafikslag. Jag anser att det finns mycket som kan förbättras i Sverige och jag hoppas att fler ska uppmuntras till att cykla mera om infrastrukturen sätter cykeln mer i fokus. När jag fick höra om cykelgator för första gången tyckte jag det lät som ett spännande koncept som jag helt enkelt ville dyka ner djupare i.

Jag vill tacka mina handledare Chunli Zhao och Hampus Ekblad som har väglett mig och stöttat mig under arbetets gång. Jag vill också tacka de som har ställt upp på intervjuer samt alla som tagit sin tid att svara på min enkät.

Lund, juni 2021

Sammanfattning

Allt fler människor väljer att flytta in till städer idag. Samtidigt fylls städerna av motorfordon som släpper ut avgaser och tar upp onödigt mycket plats. Detta ställer stora krav på samhällsplaneringen som måste tillgodose allas behov på ett så miljövänligt och hållbart sätt som möjligt. FN:s 17 globala mål och Sveriges nationella mål om ett fossilfritt Sverige 2045 ställer krav på transportplaneringen som lägger allt mindre fokus på bilen. Trots detta visar färdmedelsfördelningar för Sveriges största städer att bilen är det vanligaste färdmedlet.

Cykeln är ett miljövänligt och platseffektivt alternativ till bilen och många europeiska länder satsar på cykling idag (2021). Cykelgatan, som är en trafikutformning som testats i Sverige sedan 2007, har bland annat som syfte att främja cyklingen genom att ge cykeln mer plats och säkrare vägval. I december 2020 blev cykelgatan reglerad med ett eget vägmärke. Den här studiens syfte är att undersöka varför det är intressant för Sverige att implementera denna nya reglering samt vad trafikplanerare och användare har för uppfattning och erfarenheter av den. Studien genomförs med semistrukturerade intervjuer med trafikplanerare från totalt fem städer och genom en enkätundersökning utförd på en cykelgata i centrala Göteborg.

Sammanfattningsvis visar studien på att både trafikplanerare och användare tycker att cykelgatan är ett bra inslag i det svenska transportsystemet. Alla trafikplanerare är dock inte överens eftersom hälften av dem menar att samma ändamål går att uppnå genom enklare metoder och att en ny vägskylt är onödig. De som ställer sig positiva till cykelgatan ser den som ett verktyg för att främja cykling och uppnå klimatmål genom att sänka hastigheter, begränsa biltrafiken, uppmuntra cyklister till att ta mer plats och förbereda för en ökad cykelkapacitet. Användare av cykelgatan tycker att trafikmiljön är bättre på cykelgatan än på vanliga blandtrafikgator, men trots en övergripande positiv utvärdering finns möjligheter för förbättringar.

För att cykelgator ska möta användarnas behov behövs tydligare instruktioner om vilka regler som gäller på cykelgatan. Det rekommenderas också någon form av begränsning av motortrafiken, eftersom den både stressar och blockerar cykeltrafiken. Slutligen behövs mer marknadsföring om vad cykelgatan är för något.

Summary

More and more people are choosing to move to cities. At the same time, cities are filled with motor vehicles that emit greenhouse gas and take up unnecessary space. This places great demands on city planning, which must meet everyone's needs in the most environmentally friendly and sustainable way possible. The UN's 17 global goals and Sweden's national goal of a fossil-free Sweden 2045 place demands on transport planning, which put less and less focus on the car. Despite this, vehicle distributions for Sweden's largest cities show that the car is the most common means of transport.

The bicycle is an environmentally friendly and space-efficient alternative to the car and many European countries are investing in cycling today. The cycle street, which is a traffic design that has been tested in Sweden since 2007, aims to, among other things, promote cycling. In December 2020, the bicycle street got its own road sign in Sweden. The purpose of this study is to investigate why it is interesting for Sweden to implement this new regulation, and also what traffic planners and users have regarding their perceptions and experiences of it. The study is conducted with semi-structured interviews with traffic planners from a total of five cities and through a survey conducted on a bicycle street in central Gothenburg.

In summary, the study shows that both traffic planners and users think that the bicycle street is a positive element in the Swedish transport system. However, not all traffic planners agree since half of them believe that the same purpose can be achieved through simpler methods and that a new road sign is unnecessary. Those who are in favor of the bicycle street address it as a tool for promoting cycling and achieving climate goals by reducing speeds, limiting car traffic, encouraging cyclists to take more space and preparing for an increased cycling capacity. Users of the bicycle street think that the traffic environment is better on the bicycle street than on ordinary mixed traffic streets, but despite an overall positive evaluation, there are opportunities for improvement.

In order for bicycle streets to meet users' needs, clearer instructions are needed on which rules that apply on the bicycle street. Some form of restriction of motor traffic is also recommended, as it both stresses and blocks the bicycle traffic. Finally, more marketing is needed about what the bicycle street actually is.



1 Inledning

Samtidigt som jordens befolkning växer väljer fler och fler människor att flytta in till städer (OECD and European Commission, 2020). Detta innebär att fler individer ska få plats på samma yta, vilket i sin tur leder till att städerna måste förtätas. Vidare ställer förtätningen stora krav på städerna som ska erbjuda tillgängliga transporter för alla mellan boende, arbete, skola, vård, handel, med mera. Förutom fler människor, fylls många städer idag av motorfordon som tar upp plats, släpper ut hälsofarliga avgaser, skapar trängsel och leder till buller (Hebel and Wołek, 2017; Malone, 2020). Med anledning av denna ökade belastning på städerna spelar samhällsplaneringen en stor roll.

2015 satte FN upp 17 globala klimatmål med tidshorizonten 2030. Målen strävar bland annat efter att stoppa den pågående klimatkrisen (UNDP a, 2020). Mål 11, Hållbara städer och samhällen, beskriver samhällsplaneringens utmaning med att göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. Målet består vidare av tio delmål där tre av dem är speciellt relevanta för dagens trafik- och stadsplanering (UNDP b, 2020):

11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla

11.3 Inkluderande och hållbar urbanisering

11.6 Minska städers miljöpåverkan

Utöver de globala klimatmålen finns även nationella, regionala och kommunala mål som blir mer specifika på mer lokal nivå. I Sverige har vi det långsiktiga klimatmålet att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. För att nå målet måste Sverige ställa om på många områden men en av de viktigaste är transportsektorn, som står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser (Naturvårdsverket, 2020). För transportsektorn innebär detta att förutom lösningar på fossilfria fordon och förnybara drivmedel, måste lösningar för ett transporteffektivt samhälle också tas fram (Regeringskansliet a, 2020).

I många svenska städer läggs idag fokus på att planera för de hållbara transportsätten kollektivtrafik, cykel och till fots (Stockholms stad, 2018; Göteborgs stad a, 2014; Malmö stad, 2021; Västerås stad, 2014; Linköpings kommun, 2010) och man strävar efter att begrava det bilsamhälle som en gång sågs som idealet i Sverige, men det finns fortfarande mycket kvar att förbättra. Till exempel visar transportmedelsfördelningar att de flesta av resorna i Göteborg och Stockholm 2019 gjordes med bil. 43 % i Göteborg (Göteborgs Stad b, 2019) respektive 41 % i Stockholm (Johansson, 2020). Detta är två tydliga exempel på att bilarna fortfarande är det dominerande transportmedlet även i städer här i Sverige.

Cykeln, som är ett av de hållbara alternativen till bilen, har många fördelar. Exempel på cykelns fördelar är att den inte har några utsläpp av avgaser, den är platseffektiv, den är bra för hälsan, den bidrar till ett behagligare och mer levande stadsrum, och den är billig jämfört med andra

transportmedel (Malone, 2020). En strategi som har introducerats i Sverige de senaste åren för att uppmuntra till mer cykling är cykelgatan. Cykelgatan har tidigare varit endast en utformningsprincip, men är nu en faktisk reglering i Sverige. På cykelgatan samsas cyklister och motorfordonsförare om körfältets utrymme i låg hastighet. Gångtrafikanter har oftast separat infrastruktur. Till skillnad från på många andra blandtrafikgator där cyklisterna måste hålla sig i utkanten av vägbanan och ”akta sig” för motorfordonen, vill man med cykelgatan uppmuntra cyklisterna till att ta mer plats och bilförarna till att anpassa sig till cyklisternas hastigheter (Afrya, 2018).

1.1 Definitioner

I följande kapitel presenteras definitionen av cykelgatan innan den blev en trafikreglering i Sverige och Transportstyrelsens definition för det nya vägmärket, samt vilken benämning och definition som använts för cykelgatan i den här studien.

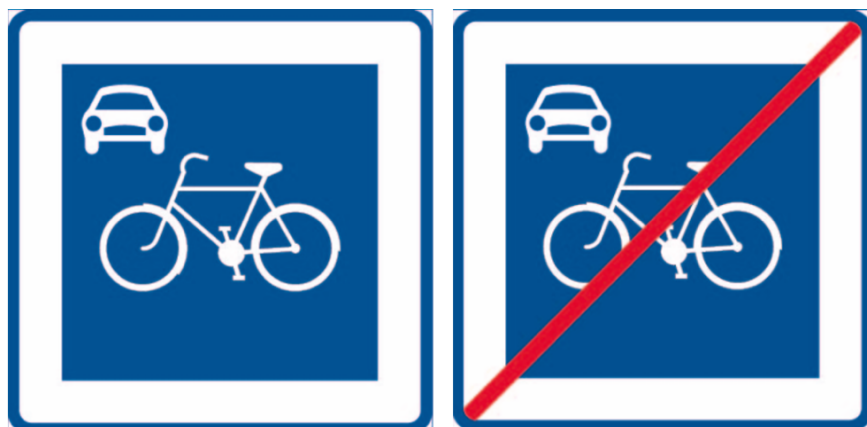
1.1.1 Vad är en cykelgata?

Definitionen av en cykelgata varierar beroende på vem man frågar eller var man läser om den. Till exempel beskrivs den i Afrys studie *Cykelgator* (2018) som en utformningsprincip och ett trafikrum som syftar till att prioritera cykeltrafiken. Samma definition återkommer i *Cykelgator i Malmö* (Afrya, 2019) där cykelgatan beskrivs som en trafikmiljö med samma syfte. Dessa rapporter är skrivna före december 2020, det vill säga innan cykelgatan blev en trafikreglering. Detta kan förklara varför begreppen utformningsprincip, trafikrum och trafikmiljö används istället för en regleringsform, som den är idag (2021).

En nyare definition av cykelgatan kan man säga har dykt upp då den gått från att vara en utformningsprincip till ett faktiskt vägmärke, som den definieras som på Transportstyrelsens hemsida. Cykelgatan har en skylt som visar var cykelgatan börjar och en var den slutar, dessa visas i figur 1. Enligt Transportstyrelsen (2020) gäller följande regler på cykelgatan:

- Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke.
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.
- En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när

föraren kommer in på en väg från en cykelgata



Figur 1. Vägmärken för "cykelgata" (E33) samt "cykelgata upphör" (E34), (Transportstyrelsen, 2020).

I och med att cykelgatan har blivit ett vägmärke kan det tolkas som att endast de gator som använder det nya vägmärket räknas som cykelgator, vilket kan skapa missförstånd eftersom Sverige har flera cykelgator utan vägmärken men med samma funktion som cykelgatan. En annan otydlighet är att det också finns gator som kallas för cykelfartsgator. De två benämningarna betyder, enligt Afry (2018), samma sak, men att cykelfartsgata var den tidigare benämningen på de tester som utfördes i Linköping och Göteborg. I Göteborg används fortfarande begreppet cykelfartsgata och de olika benämningarna har olika betydelse. En cykelfartsgata är en gata med en utformning som uppmuntrar till cykelfart medan en cykelgata är en gata med en vägs skylt (Trafikplanerare 2, 17 mars 2021).

1.1.2 Definitionen av cykelgatan i den här studien

I den här rapporten används endast benämningen cykelgata, med vissa undantagsfall där cykelfartsgata används som förtydligande. Med cykelgata menas alltså både den nya trafikregleringen och de gator som kallas för cykelgator eller cykelfartsgator även om de inte är reglerade som cykelgator. Valet att endast använda benämningen cykelgata grundar sig på två anledningar. Den första är att oavsett namn eller utformning åstadkommer cykelfartsgatorna och cykelgatorna i slutändan samma sak: att motortrafiken anpassar sig till cyklisterna. Den andra anledningen är att Transportstyrelsen har beslutat att det nya vägmärket ska heta cykelgata och inte cykelfartsgata.

1.2 Bakgrund

1.2.1 Cykelgatans historia

Den första kända cykelgatan ska ha anlagts i början på 80-talet i Bremen, Tyskland. Enligt Bruno (2020) var det på grund av frustrationen över stadens bristfälliga cykelnät som transportchefen Klaus Hinte kom fram till cykelgatan som en billig lösning på problemet. Nederländerna hade i slutet av 70-talet börjat anlägga separat cykelinfrastruktur, men det ansågs vara för dyrt i Tyskland. På en enkelriktad gata med hastighetsbegränsningen 10 km/h implementerades den första cykelgatan som var dubbelriktad för cykeltrafiken. Skyltningen på gatan var ”en komplicerad historia” (De Jong, 2017) . 193 trafikskyltar användes på den 100 meter långa gatan. När cykelgatan 1997 fick en egen skyltning och dessutom blev inskriven i väglagen blev cykelgatan ett lyckat koncept i Tysklands transportsystem (De Jong, 2017; Bruno, 2020).

Utöver Tyskland som var först med konceptet används cykelgatan idag i flera europeiska länder. Bland annat i Nederländerna, Danmark, Norge (Afry a, 2018), Belgien, Spanien Schweiz, Frankrike och Österrike, samt även i USA och Canada (Blitz *et al.*, 2020). Den existerar både som utformningsprincip i handböcker och som faktisk reglering i bland annat Tyskland (De Jong, 2017). Figur 2, 3 och 4 nedan visar exempel på några europeiska cykelgator.



Figur 2. Cykelgatan Torggate i Oslo, Norge (De Jong, 2017).



Figur 3. Cykelgata i Frankfurt, Tyskland (Glen Koorey, 2016).



Figur 4. Cykelgata i Valencia, Spanien (Levante, 2021).

1.2.2 Cykelgatans utveckling i Sverige

I Sverige började man testa cykelgatan i ett flertal kommuner under 2007 och 2008. Linköping var en av städerna där försöken utfördes och på de gator som testades ändrades inte utformningen utan gatan markerades med maxhastighetsskyltar på 20 km/h tillsammans med skyltar med texten ”cykelfartsgata”. Syftet var att se om cykelgatorna bidrog till en säkrare miljö för cyklisterna på blandtrafikstråk (Afray a, 2018). Figur 2 visar Klostergatan i Linköping som var en av gatorna som testades i Linköping.

1.2.3 Cykelgatans utveckling i Sverige



Figur 5. Bild på cykelgatan på Klostergatan i Linköping. Ingen förändring av utformningen, endast vägs skyltar med rekommenderad maxhastighet på 20 km/h samt en skylt med benämningen Cykelbils-gata (Wikipedia, 2017).

Även i Göteborg har flera gator sedan 2013 byggts om till cykelgator, också med benämningen cykelbils-gator. Skillnaden mellan dessa gator och gatorna i Linköping är att i Göteborg har man inte haft som avsikt att testa konceptet. Här har syftet varit att förbättra framkomligheten och säkerheten för cyklister, vilket man gjort genom lösningar som tvärtemot Klostergatan i Linköping, har lett till en förändrad utformning men utan skyltar. I Göteborg finns bland annat cykelgator på Västra Hamngatan, Östra Hamngatan, Redbergsvägen, Mariagatan (Afry a, 2018).

1.2.4 Cykelgatans utformning

Vad gäller cykelgatans utformning har Afry (2019) tagit fram grundförutsättningar för en lyckad cykelgata. Dessa presenteras i två listor uppdelade i ”ska” och ”bör”. Se figur 6 och 7. Genom dessa rekommendationer blir det lättare för de olika trafikanterna att följa cykelgatans regler.

Cykelgatan ska...

- utformas så att den reella hastigheten inte överskrider 30 km/h
- ha hastighetssäkringar
- ha begränsad genomfartstrafik för motorfordon
- vara utformad med säkra och tillgängliga passager för fotgängare vid höga cykelflöden
- ha begränsad mängd korttidsparkering
- ha god belysning
- vara lätt att känna igen för alla trafikanter
- ha skyddszon/remsa om minst 0,5 meter till parkerade fordon
- ha en tydlig utformning på cykelgatans start och slut
- ha en separerad yta för fotgängare
- ha cykelvänligt underlag
- ha olika material och kontraster för cykeln, komplementyta och gångyta
- ha tydligt markerade parkeringsplatser och lastplatser där dessa är nödvändiga och minimera för behov för fordon att backa
- möjliggöra att cykla om stillastående fordon

Figur 6. Lista över vilka grundförutsättningar en cykelgata ska följa för att bli så bra som möjligt (Afrý b, 2019).

Cykelgatan bör...

- ha begränsad parkering
- ha rekommenderad hastighetsgräns 20 km/h
- ombesörjas väl hur fysiska hinder utformas
- ha cykelvänliga hastighetsänkningar
- ha låga och förlåtande kantstenar i gränssnittet mellan cykel- och gångytor
- ha prioriteringar i korsningar
- ha säkrad god sikt i samtliga korsningspunkter
- ha träd och gröna ytor på gatan samt ett lokalt omhändertagande av dagvatten
- ha totalt minst 3 meter cykelanpassad yta i gaturummets sektion
- ha beläggning enligt stadsmiljöprogrammet
- ha en körbana som är så bred (3,5 m) att vinterväghållning och annan drift/underhåll kan utföras
- ha en utformning som minimerar svängrörelser för tunga fordon
- inte ha olika gränssnitt mellan beläggningstyper på gator eller avsnitt där tung trafik medges då det innebär stor stress på beläggningen
- ur driftsynpunkt ha få kombinationer av materialval
- möjliggöra cykling i bredd
- inte ha busstrafik
- ha utrymme för folkliv i form av stadsliv, mötesplatser, aktiviteter etc.

Figur 7. Lista över vilka grundförutsättningar en cykelgata ska följa för att bli så bra som möjligt (Afrý b, 2019).

1.2.5 Litteratur om cykelgatan

När det kommer till svensk litteratur om cykelgatan är den sparsam. De svenska studier som ordentligt tar upp cykelgatan är Afrys studier *Cykelgator – en studie över cykelgatans förutsättningar i den svenska trafikmiljön* från 2018 och *Cykelgator i Malmö – koncept- och potentialstudie för Malmös framtida cykelgator* från 2019.

Den förstnämnda studien utgår från en jämförelse av tre olika fallstudier i Göteborg, Oslo och Århus och slutsatser angående cykelgatornas utformning och förutsättningar dras. Det man kom fram till var följande:

- Det finns ingen bestämd form på hur en cykelgata i Sverige bör utformas
- Cykelgatan i Sverige passar bäst i täta trafikmiljöer där utrymmet är för trångt för separata cykelvägar
- Om plats finns är cykelbanan ett säkrare och tryggare alternativ än cykelgatan
- För en lyckad cykelgata ska cykelflödet vara mycket större än bilflödet, om inte ska betydande hastighetsdämpande åtgärder inrättas för att säkerställa cykelfart på gatan
- Jämfört med cykling i blandtrafik där bilens villkor gäller är cykelgatan ett säkrare alternativ för cyklisterna

Den andra studien av Afry, *Cykelgator i Malmö*, tar också upp cykelgatan som koncept för att öka cyklingen men med fokus på möjligheterna i Malmö stad. I studien beskrivs olika typer av cykelgator och trafikrum, hur de bör utformas och hur man i framtiden ska utveckla Malmös cykelgator. En potentialstudie presenteras också där ungefär hundra gator i Malmö tas fram som potentiella cykelgator.

Då cykelgatan är såpass ny i Sverige, litteraturen begränsad och definitionen något otydlig är det många som inte känner till dess innebörd fullt ut. Detta kan ställa till problem både för de som ska planera den framtida cykelinfrastrukturen då underlag, motiv och rätt kunskap för implementeringen av cykelgatan saknas, och för användarna som riskerar att möta cykelgatan med en negativ inställning på grund av ovana och okunskap om dess regler och innebörd. Det finns ett behov av studier fokuserade på detta ämne som kan användas som underlag för cykelplaneringen i Sverige. Med anledning av detta kommer det här arbetet bestå av en djupdykning i motiven till och utmaningarna med cykelgatan samt vilka lärdomar vi kan få från de olika intressenternas erfarenheter.

1.3 Syfte

Syftet med det här examensarbetet är att ta fram en fördjupad studie av cykelgatan utifrån trafikplanerares och användares perspektiv. Syftet uppnås genom att undersöka och svara på följande forskningsfrågor:

1. Vilka är motiven och utmaningarna för svenska städer att introducera cykelgator?
2. Hur uppfattar trafikplanerare från några svenska städer cykelgator?
3. Vad är användarnas erfarenhet av cykelgatorna idag?

Resultatet kommer bidra till ökad kunskap och litteraturunderlag om ämnet både i utbildningssyfte och för trafikplanerare som funderar på att implementera en cykelgata. Resultatet väntas även bidra till stöd i diskussionen gällande cykelgatan som potentiell trafikstrategi för en ökad cykelanvändning, så att Sverige kan nå framtida målsättning om ett fossilfritt Sverige.

1.4 Avgränsning

De avgränsningar som gjorts i det här arbetet är följande:

- Cykelgatans utformning har inte varit huvudfokus för studien.
- Studien har inte heller haft som huvudfokus att undersöka regleringen cykelgata i sig.
- Studien är geografiskt begränsad till intervjustudier i endast fem städer och enkätundersökning i endast en stad.

1.5 Rapportens disposition

Rapportens disposition redovisas i listan nedan där numreringen representerar de olika kapitlen.

1. *Inledning*: I inledningskapitlet presenteras bakgrunden till studien, studiens syfte, definitioner och avgränsningar, samt vad litteraturen säger om motiven till och utmaningarna med cykelgatan.
2. *Metodik och metoder*: Här förklaras metodiken bakom arbetets uppbyggnad och de metoder som används för datainsamling och analys.
3. *Resultat*: Detta kapitel är uppdelat i två delar där resultat, som är baserat på semistrukturerade intervjuer och en enkätundersökning, presenteras.
4. *Diskussion och slutsatser*: I rapportens sista kapitel diskuteras studiens resultat och

tidigare studier, samt presenteras de slutsatser som kan dras utifrån resultatet.

1.6 Litteraturbakgrund

I det här kapitlet utreds vad som skrivits om cykelgatan i litteraturen. Syftet är att utveckla den tidigare presenterade bakgrunden till cykelgatan med fokus på motiven till den, respektive utmaningarna med den. Kapitlet är således uppdelat i två delar: motiven och utmaningarna.

1.6.1 Motiven – varför en cykelgata?

Ökad status för cykeln som transportmedel

Som nämnts i studiens inledning bidrar cykeln till en rad olika fördelar. Däribland den fysiska aktivitet som vi behöver för att erhålla en god hälsa. I Trafikverkets rapport *Om färdvalsmiljöers betydelse för gång, cykling, hälsa och välbefinnande* (2012) menar Schantz att för att nå upp till den mängd fysisk aktivitet som krävs varje dag för att undvika hälsoproblem i form av exempelvis diabetes och övervikt, är användningen av aktiva transporter så som gång och cykel grundläggande.

Vidare har, enligt Schantz, just färdvägsmiljöerna stor betydelse för vilket transportmedel vi väljer, speciellt när det kommer till cykling. Hur cyklister upplever de olika faktorerna säkerhet, trygghet och attraktivitet kan på detaljnivå påverka beslutet om att välja cykeln överhuvudtaget. Vissa miljöer kan vara hämmande för cykeltrafiken medan andra kan vara stimulerande, menar han. Trängsel i blandtrafik är ett exempel på en miljö som många cyklister ogillar. I blandtrafik prioriteras cykeln oftast lägre än andra transportmedel eftersom det är cykeln som måste väja eller hålla sig undan för att undvika konflikt med andra trafikanter vid möten (Afry a, 2018). Där cykelbanor saknas är cykeln helt enkelt i vägen vid konflikter och där kan cykelgatan spela en stor roll för valet att ta cykeln eller inte.

Genom att satsa mer på cyklisternas färdvägsmiljöer kan man i sin tur öka statusen för cykeln som transportmedel i trafiken, vilken spelar en stor roll när det kommer till att öka andelen resor med cykel. För att öka statusen krävs bland annat en hög kvalitet på cykelnätets drift och underhåll samt forskning och innovationer gällande cykeltrafiken (Regeringskansliet b, 2017).

I *Ökad cykling* (Aretun & Robertson, 2013) skrivs det också om målet med att öka cykelns status men mer specifikt om målet med *likvärdig* status för alla trafikslag. Det vill säga med mer planeringsprioritet för gång-, cykel och kollektivtrafik eftersom biltrafiken fått så stor uppmärksamhet under många år. Enligt författarna finns det mycket kunskap om bilen som kan överföras till cykeltrafiken, inte minst när det kommer till infrastrukturen. Genom att ge cykeltrafikens infrastruktur en lika tekniskt avancerad utformning som biltrafiken signalerar det status till användarna. Cykelgatan kan ses som ett exempel på en utformning lika tekniskt avancerad för cykeltrafiken som för biltrafiken.

Uppmuntrar till ett hållbart resande

En studie av en cykelgata i Tyskland, utförd av Blitz *et al.* (2020), visar att cykelgatan

uppmuntrar till ett hållbart resande. Studiens syfte var att undersöka hur effektiv cykelgatan är som instrument för att uppmuntra till ett mer hållbart resebeteende, mer specifikt till frekvent vardagscykling och ett minskat bilåkande. Genom bland annat trafikvolymmätningar av en cykelgata undersökte man användarnas förändrade resmönster. Enligt Blitz *et al.* (2020), visade mätresultaten att cykelgatan hade en positiv effekt på det faktiska antalet cyklade men en ytterst liten påverkan på det faktiska antalet bilåkande.

Eftersom det förändrade resmönstret kunde bero på andra faktorer än själva cykelgatan undersökte man på individnivå inställningen till frekvent cykling och ett minskat bilanvändande. Undersökningarna gjordes dels på de boende i närheten av cykelgatan och dels på boende i ett referenskvarter. Det slutliga resultatet visade att cykelgatan hade en positiv effekt på användarnas villighet att ändra sitt beteende till ett mer hållbart resebeteende (Blitz *et al.*, 2020).

En av slutsatserna som drogs var att implementeringen av cykelgatan verkar ha en positiv effekt när det kommer till att faktiskt starta ett frekvent vardagscyklande. Ingen betydande minskning av bilanvändandet kunde noteras under mätundersökningen men däremot en beteendeförändring i det kvarter där cykelgatan implementerats. En annan slutsats var därför att cykelgatan ökade bilisters villighet att minska sitt bilåkande. Resultaten menar man bekräftar tidigare teorier om att cykelgatan uppmuntrar till ett mer hållbart resande, speciellt till en ökad cykling (Blitz *et al.*, 2020). Figur 8 visar en bild på den studerade cykelgatan.



Figur 8. Bild på cykelgatan Senefelderstrabe i den tyska staden Offenbach am Main (Blitz *et al.*, 2020).

Bidrar till att nå målet med en hållbar stadsplanering

Förutom att vara bra för hälsan, avgas- och bullerfri, går aktiva transporter hand i hand med grundförutsättningarna för en hållbar stadsplanering (Schantz, 2012). I handboken *Trafik för*

en attraktiv stad (Trafikverket, 2015) framgår att i den hållbara staden ska det vara enkelt att färdas med aktiva transportmedel. Aktiva transportmedel räknas ofta som till fots eller med cykel. Handboken beskriver vilka egenskaper som den attraktiva staden förväntas ha där god tillgänglighet och stabil infrastruktur är några av dem. Dessa egenskaper uppnås bland annat genom noggranna avvägningar när det kommer till trafiksystemets utformning med målet att transporterna ska komplettera och samverka med varandra. I de största städerna ska kollektivtrafiken prioriteras i transportplaneringen för en god tillgänglighet för alla, i övriga städer gång- och cykeltrafik.

Säkrare jämfört med cykling i vanlig blandtrafik

Nollvisionen, som är Sveriges långsiktiga mål, strävar efter att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Sverige. Ansvaret för en god trafiksäkerhet ligger enligt Trafikverket (2021) både hos användarna och hos de som utformar trafiksystemet. Det påpekas dock att det största ansvaret ligger på utformarna. Med Nollvisionen som bakgrund leder det till frågan: är cykelgatan en säker utformning?

Enligt studien som Afry tog fram 2018 om cykelgatans förutsättningar i den svenska trafikmiljön konstaterades att cykelgator inte är lika säkra som separerade cykelbanor. Däremot är de trafiklugnande, vilket betyder att de jämfört med cykling i vanlig blandtrafik ger en lugnande effekt och därmed är ett bra alternativ där gatuutrymmet är begränsat. Anledningen till studiens konstaterande är bland annat resultatet av de tre fallstudier som utförts av cykelgator i Oslo, Norge, Göteborg, Sverige och Århus, Danmark. Samtliga fall, som tidigare varit utformade som vanliga blandtrafikgator, visade att cykelgatan haft en positiv effekt på säkerheten.

Det första fallet som studerades var en gata i Oslo som heter Torggata. Gatan är utformad enligt utformningsprinciper för den norska motsvarigheten för cykelgatan som står med i *Sykkelhåndboka*. Gatan ligger centralt och är utformad med en 4 meter bred körbana där cykeltrafiken är dubbelriktad. Biltrafiken är enkelriktad och gångtrafiken är separerad. Kantstenar finns på båda sidor om körbanan. De konflikter som märkts av på gatan har framförallt att göra med korsande fotgängare eftersom det finns många butiker och kaféer längs med gatan. Studier från 2016 visar dock att 79 % av gångtrafikanterna och 84 % av bilisterna väjer för cyklister vilket visar att syftet med att ge cyklister god framkomlighet fungerar relativt bra (Afrya, 2018).

Det andra fallet som tas upp i Afrys studie är tre gator i Göteborg. Västra Hamngatan, Östra Hamngatan och Redbergsvägen. Västra Hamngatan som är centralt belägen byggdes om till cykel(farts)gata 2013. För- och efterstudier som gjorts av den visar att den upplevda säkerheten på gatan förbättrats efter ombyggnationen. Hur den faktiska säkerheten förändrades på gatan står inte med i för- och efterundersökningen. Uppföljningen av Redbergsvägen visar samma resultat som på Västra Hamngatan men med något lägre siffror. Cyklister som pendlar eller är vana att cykla i blandtrafik upplevde situationen på gatan som bättre än ovana cyklister (Afrya, 2018).

Det tredje fallet i studien handlar om två gator i Århus. Det är Fredriksgade som invigdes 2012 och som är Danmarks första cykelgata, och Mejlgate som blev Danmarks andra cykelgata.

2016 kom den nya trafikförordningen i Danmark och det blev då möjligt att reglera gatorna som cykelgator. Gatorna liknar Torggata i Oslo till utformningen med en körbana på 4 meter samt enkelriktad biltrafik och dubbelriktad cykeltrafik. Studier visar att olyckorna på gatorna har minskat sedan ombyggnationerna. Speciellt olyckor mellan motorfordon och cyklister, men även cyklister emellan och med fotgängare (Afry a, 2018).

En för- och efterstudie av en cykelgata i Linköping visade även den på positiva resultat. Studien som gjordes 2007 på cykelgatan på Klostergatan i centrala Linköping resulterade i att risken att oskyddade trafikanter kolliderar med bil minskade med 5%, risken att skadas allvarligt minskade med 10%, samt risken att dödas minskade med 20%. Detta tack vare sänkta genomsnittliga hastigheter och ett minskat bilflöde, trots att man inte utfört några trafiklugnande åtgärder på gatan (Thulin och Obrenovic, 2008). Detta visar att bara genom skyltning som åtgärd förbättras situationen från att vara en vanlig blandtrafikmiljö till en miljö som är mer anpassad för cyklister.

Enligt Johansson och Linderholm (2013), finns det olika kategorier av åtgärder för en ökad trafiksäkerhet. De exempel som tas upp är fysiska, administrativa och kommunikativa och författarna menar att det finns många bevis för att en kombination mellan dessa ger bäst effekt.

Att kombinera hastighetssänkningar i form av skyltning med en fysisk utformning som är hastighetsdämpande ger cykelgatan en god möjlighet att bli trafiksäkrare (Afry a, 2018). Hastighetsbegränsningen på en cykelgata är 30 km/h, dock uppmanas alla trafikanter att hålla cykelfart vilket vanligtvis är mellan 15–20 km/h. Om detta efterlevs har cykelgatan stora möjligheter att bidra till säkerhetsvinster (Johansson & Linderholm, 2013), eftersom hastigheten spelar stor roll när det kommer till olyckors allvarlighetsgrad. Ju högre hastighet desto svårare är det för föraren att hinna reagera och bromsa om den håller på att kollidera med en annan trafikant.

Förutom lägre hastigheter är en annan tydlig förbättringsmöjlighet, som cykelgatan kan bidra till, risken för kollisioner mellan bilar och cyklister vid högersväng. På en vanlig blandtrafikgata är risken större att bilisten som ska svänga höger missar cyklisten som cyklar längs med vägrenen och det uppstår då en kollision. På en cykelgata framhävs cyklisten mycket mer i och med att den cyklar framför fordonet. Ytterligare en förbättring är den minskade risken för cyklister att köra in i öppna bildörrar, eftersom cyklisten befinner sig mer centralt i körfältet (Afry a, 2018).

Många olika krav och önskemål tävlar om att bli prioriterade i trafiksystemet. I den Trafiksäkra staden (2013) framgår att ett önskemål bland cyklister är att slippa trängas bland bilar. Om det ska efterlevas överallt krävs antingen att motortrafiken stängs av på vissa gator, eller att separata cykelvägar byggs även på de mest centrala gatorna där andra miljömässiga faktorer värderas högt. Trots att målet med noll allvarliga skador i trafiken genomsyrar hela planeringen av transportsystemet är det även viktigt att tänka på hushållningen av resurser. En högre målsättningen vad gäller trafiksäkerheten betyder nödvändigtvis inte en proportionerlig ökning av tillgängliga medel, vilket gör att man inte alltid kan välja den säkraste utformningen

(Johansson & Linderholm, 2013).

1.6.2 Utmaningar med cykelgatan

Risker med cykelgatan

Som nämnt bidrar cykelgatan till flera positiva effekter, men enligt litteraturen finns det även en del risker med den också. Ökad olycksrisk på grund av ändrat beteende hos cyklister är en av dem. Cyklisterna, som vanligtvis är väldigt uppmärksamma på hur bilarna rör sig, kan bli för avslappnade och ouppmärksamma, vilket kan leda till en ökad risk för olyckor (Afry a, 2018).

En annan risk är att cykelgatan uppnår lägre acceptans på grund av faktorer som inte är kopplade till cykelgatan. I studien som gjordes av en cykelgata i Tyskland hade de som bodde i området kring den studerade cykelgatan och som kände till konceptet cykelgata bättre, en lägre acceptans för cykelgatan än de som bodde i referenskvarteret. Detta tror författarna beror på fortkörning som uppstått på gatan, alltså en faktor som inte har med cykelgatan i sig att göra eftersom den uppmanar till cykelfart. Fortkörning är, enligt tidigare studier som Blitz *et al* (2020) hänvisar till, mycket ovanligt på cykelgator.

Cykelgatans huvudsakliga syfte förbises

Att cykelgatan blir en kompromiss istället för en innovation för att främja cykling är ett annat problem som kan uppstå. I en holländsk studie beskriver Matthew Bruno (2020) problemet som kan uppstå när innovationer som är till för användarna, blir påverkade av andra intressenters åsikter på grund av så kallad samarbetsstyrning. Samarbetsstyrningen, i det här fallet, handlade om ett samarbete mellan kommunen och butiksägarna längs med en cykelgata. Cykelgatan blev misslyckad och grunden till problemet, menar han, är att cykelgatan inte är lagstiftad i Nederländerna eftersom det leder till att implementeringen av varje ny cykelgata kan göras på beslut genom samarbeten, istället för genom nationell lagstiftning. Problemet med detta, som annars kan vara en positiv företeelse, är att användarnas behov inte tillgodoses trots att det är dem som cykelgatan ska vara till för.

I artikeln presenteras en fallstudie av cykelgatan Kruisstraat, som implementerades som en kompromiss för att den genomgående biltrafiken samt parkeringsplatser inte skulle tas bort helt från gatan, vilket var planen från början. Ägarna till butikerna längs med gatan protesterade mot förslaget. Detta trots att många, enligt författaren, förstod vikten av att förbättra situationen för cyklisterna. Konflikten ledde till en kompromiss där cykelgatan blev lösningen. När en cykelgata etableras på grund av en kompromiss är risken stor att cykelgatans huvudsakliga syfte inte uppnås, menar författaren. En lyckad cykelgata, det vill säga det huvudsakliga syftet, beskriver Bruno (2020) som en gata där cyklister inte väjer undan för bilar.

Längs med Kruisstraat färdas ungefär 6000 cyklister per dag. Trots det, menar han, designades gatan utifrån butiksägarnas behov. När gatan istället för att uppmuntra till cykling, blir ett medel för att bevara biltrafiken, riskerar den att bli misslyckad. En misslyckad cykelgata kan bli ett hinder för framtida implementeringar, en annan nämnvärd risk med implementeringen

av en cykelgata (Bruno, 2020).

Ökad cykling handlar inte enbart om infrastrukturen

Enligt Kerry Malone (2020), är ökningen av antalet cyklister inte ett mål i sig utan en strategi för att uppnå det verkliga målet som hon menar är beboliga, tillgängliga och attraktiva städer för alla som verkar eller bor i dem. Därför måste cykling ingå i en långsiktig vision där olika strategier samverkar. För att öka cyklingen måste man förstå vad cyklister vill ha. Viktigt för cyklister är att ha kontinuerliga, säkra och avskilda cykelvägar, därför är cykelvägnätet av stor betydelse. Det handlar om att känna sig säkra från cykelfärdens start till dess målpunkt och att förnya eller lägga till en cykelbana i en stad har i sig inte så stor påverkan så länge den inte knyter ihop ett länkat cykelvägnät, menar hon.

Vidare menar hon att implementeringen av just cykelinfrastruktur (cykelvägar, tunnlar, broar, övergångsställen etc.) inte räcker för att få folk att cykla mer. Det handlar om en kulturell förändring som måste ske, vilket kan uppnås genom olika tillvägagångssätt beroende på stadens utgångspunkt. I vissa fall kan det vara infrastruktur som behövs medan i andra fall utveckling av cykelorganisationer, utbildning, marknadsföring eller samarbete med intressenter. Infrastruktur är oftast den tydligaste men också den dyraste åtgärden för cykeltrafiken (Malone, 2020). Med detta sagt kan man konstatera att en bra cykelinfrastruktur nödvändigtvis inte leder till en ökad cykling.

Politikens roll för en ökad cykling

Politiken spelar en stor roll för den framtida cyklingen i Sverige. Med den nuvarande politiken kommer andelen cyklister i Sverige inte att öka fram till 2040 visar en studie av Trivector från 2015. Detta förklaras genom att cyklingen idag styrs på lokal nivå och en del kommuner satsar mer på cykling än andra. Ökningen av andelen cyklister i dessa kommuner jämnas därför ut med ökningen av bilister och kollektivtrafikresenärer i andra. Trots trender som har god möjlighet att främja och öka cyklingen, menar Persson *et al.* 2015, att cyklingens faktorer är mer komplexa än så. Innovationer och trender, som cykelgatan kan räknas som, måste backas upp med exempelvis infrastruktur och kampanjer för att på riktigt påverka cyklingen i Sverige. Författarna menar också att dagens cykelpolitik (2015) bidrar till en ökad säkerhet, vilket är en del av de transportpolitiska målen, men de andra delmålen kommer inte att påverkas.

Push and pull - åtgärder behövs för att öka cyklingen, menar författarna. Det vill säga åtgärder som ger cykeltrafiken fördelar samtidigt som man ger biltrafiken nackdelar. Ett sätt för att uppnå detta är genom en politik som underlättar för kommuner att främja cyklingen, exempelvis genom insatser och styrmedel. Det behövs också en tydlig nationell cykelpolitik som beskriver med vilka åtgärder man kan nå alla de transportpolitiska målen (Persson *et al.* 2015).

Enligt Persson *et al.* (2015) innehåller en cykelvänlig politik följande moment:

- Statlig finansiering av cykling
- Mobility Management på nationell nivå och samarbete med hälsosektorn
- Åtgärder på nationell nivå som underlättar valet att cykla (ex. avdragsrätt för

tjänstecyklar och pendlingsbidrag för cyklister)

- Införande av trafikregler på nationell nivå som kan stödja miljöer för cykling (ex. bilfria zoner och cykelgator)
- Att cykeln får en viktigare roll i planeringsprocesser
- Statligt bidrag till kompetensstöd för cykling
- Att staten möjliggör teknik på marknaden för att förstå effekter av trafikåtgärder och för att säkerställa trafiksäkerhet

2 Metod

2.1 Metod

2.2 Metoder för datainsamling

Datainsamlingen för det här examensarbetet har skett genom två metoder. En intervjustudie vars syfte varit att svara på forskningsfråga 1 och 2, och en enkätundersökning vars syfte varit att svara på forskningsfråga 1 och 3. Dessa metoder förklaras mer djupgående i kapitlen nedan.

2.2.1 Datainsamling intervjustudie

I den här studien har semistrukturerade intervjuer valts som tillvägagångssätt. Med semistrukturerade menas att intervjun baseras på ett antal stödfrågor men att ordningen på frågorna kan förändras eller att vissa frågor förändras helt under intervjutillfället (Höst. et al., 2006). Genom att ha en semistrukturerad struktur ges plats till intressanta diskussioner som inte var planerade från början, samtidigt som man försäkras om att man genom stödfrågorna inte går därifrån ”tomhänt”. Fokus här ligger på att kunna besvara forskningsfrågorna 1 och 2: Vilka är motiven och utmaningarna för svenska städer att introducera cykelgator? samt; Hur uppfattar trafikplanerare från några svenska städer cykelgator? Intervjuns riktlinjer finns i bilaga 1.

Intervjuerna utfördes via Teams och Zoom och varade i 45-60 minuter. Majoriteten av intervjuerna spelades in och transkriberades. Under den intervju som inte spelades in gjordes anteckningar under intervjuens gång. Totalt intervjuades sex personer från städerna Malmö, Göteborg, Stockholm, Linköping och Karlstad. Gemensamt för de intervjuade personerna är att alla jobbar med trafikplanering och är eller har varit involverade i just cykelplanering av olika slag. Erfarenheterna när det kommer till cykelgatan skilde sig dock åt betydligt. De intervjuade personerna är kodade enligt nedan:

Trafikplanerare M: Cykelsamordnare, Malmö Stad

Trafikplanerare G: Samhällsplanerare Trafik, Göteborgs Stad

Trafikplanerare S: Trafikplanerare, Stockholm Stad

Trafikplanerare L: Trafikplanerare Linköpings Kommun

Trafikplanerare K1: Trafikingenjör, Karlstads Kommun

Trafikplanerare K2: Trafikplanerare, Karlstads Kommun

Sammanfattning av städerna

I Malmö har man nyligen implementerat en cykelgata som ett test för att se vilka lärdomar man kan få inför framtida cykelgator. Gatan är placerad i ett bostadsområde lite utanför den centrala staden vilket inte är den ”typiska” platsen för en cykelgata då litteraturen menar att den passar bäst i innerstadsmiljöer där det är vanligare att hitta gator där cykelflödet är högre än motorfordonsflödet. Eftersom gatan är så ny, från 2020, har man ännu inte hunnit ta fram några före- och efterstudier av gatan och det återstår att se hur väl gatan passar in i den aktuella trafikmiljön samt hur utformningen har påverkat trafikanterna. Gatan kallas för cykelgata men har inte fått den nya vägskylten som Transportstyrelsen tagit fram.

I Göteborg har man sedan 2013 jobbat med utformningar som liknar cykelgator men som man valt att kalla cykelfartsgator. I dagsläget finns flera cykelfartsgator i Göteborg (4 - 5 stycken) och utformningsmässigt påminner de mycket om varandra med en asfaltsremsa i mitten och gatsten på sidorna. Placeringarna skiljer sig med några placerade i de mest centrala delarna av staden och några lite mer i utkanten. Ingen av gatorna har den nya skyltningen.

I Stockholm har man ännu inte implementerat den första cykelgatan men enligt den intervjuade trafikplaneraren ser man positivt på konceptet och fortsätter studera förutsättningarna för framtida tester.

I Linköping har man liksom i Göteborg ett flertal cykelgator som till en början också kallats för cykelfartsgator. Eftersom forskningscentret VTI har sitt huvudkontor i Linköping utförs många tester och forskningsprojekt i staden vilket kan vara en anledning till utvecklingen av cykelgatorna. Unikt för Linköping är att man planerar ett nätverk av cykelgator som en strategi för att ge cyklarna mer plats i trafiken. Än så länge har man inte använt sig av det nya vägmärket för cykelgatan.

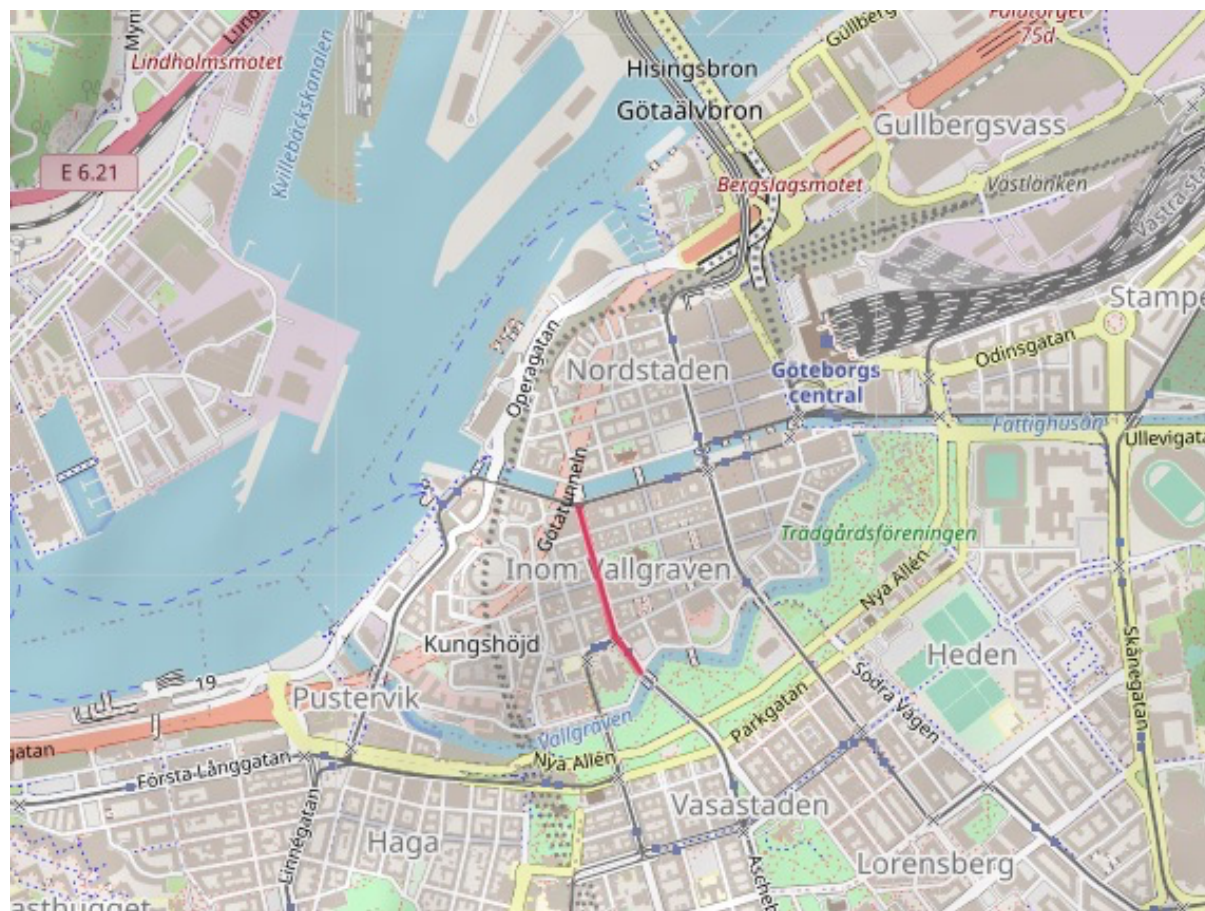
I Karlstad har man inte testat konceptet eller den nya väglagen än. En studie av vilka gator som skulle kunna vara lämpliga togs fram av en före detta cykelsamordnare men nu står planerna på eventuella cykelgator still.

2.2.2 Datainsamling enkätstudie

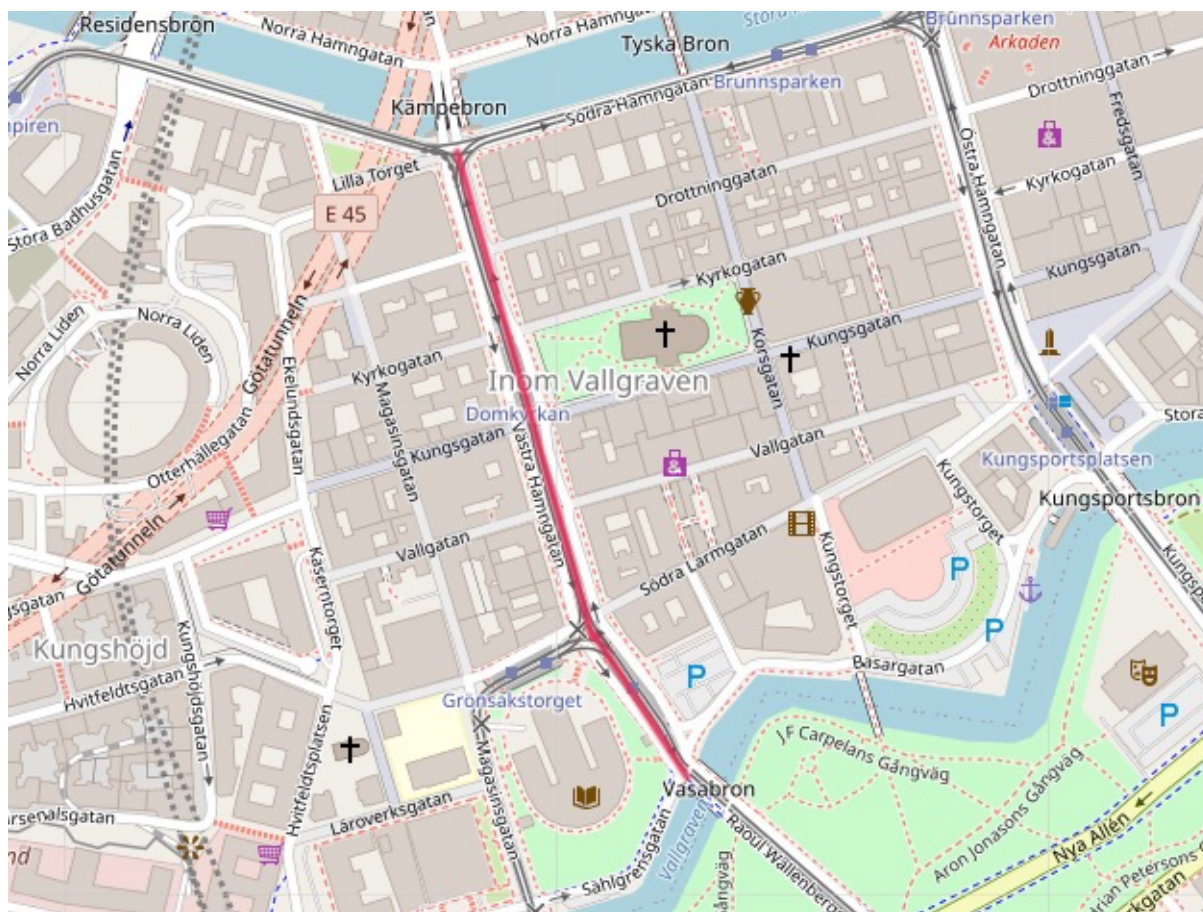
Som komplement till intervjustudien har även en enkätstudie genomförts. Syftet med enkätstudien är att få en bild av hur användarna uppfattar en redan implementerad cykelgata och därmed svara på frågeställning 1 och 3: Varför är det intressant för Sverige att implementera cykelgator och vilka är utmaningarna? Och, vad är användarnas erfarenhet av cykelgatorna idag?

Enkätstudien har bestått av 14 frågor där 13 av dessa har haft svarsalternativ och en har varit öppen för kommentarer. I bilaga 2 finns enkätstudiens frågeformulär. Cykelgatan som finns på Västra Hamngatan i Göteborg har valts som plats för fallstudien då den uppfyller de krav som anses vara en ”optimal” plats för en cykelgata, nämligen centralt belägen där ett högt flöde av cyklister passerar varje dag. Dessutom implementerades den redan 2013, därav har användarna haft god tid på sig att vänja sig vid utformningen. Västra Hamngatan har dock aldrig reglerats

eller skyltats som en cykelgata utan har benämnts som cykelfartsgata. Figur 9 och 10 visar i röd färg var i Göteborg Västra Hamngatan är lokaliserad.



Figur 9 Karta som visar Västra Hamngatans placering i Göteborg. Röd färg visar Västra Hamngatan. Gatan ligger inom Vallgraven i centrala Göteborg.



Figur 10 Mer inzoomad bild på kartan som visar Västra Hamngatans placering. Röd färg visar Västra Hamngatan.

Inbjudningar till enkätstudien har delats ut via kort med enkätens länk och QR-koder som lett till undersökningen (se figur 11). Eftersom den intressanta gruppen för den här undersökningen varit de som cyklar eller åker bil på cykelgatan har urvalet riktat sig till de som rör sig med just cykel och bil på gatan idag. För att nå dessa personer har korten delats ut personligen till de som exempelvis parkerar sin cykel eller bil på gatan, de som väntar på sin tur vid övergångsstället och till de som jobbar i butikerna längs med gatan eftersom chansen är stor att de använt cykelgata på väg till jobbet. Kortet har dessutom satts fast på pakethållare på parkerade cyklar på Västra Hamngatan och satts upp på gatans spårvagnstationer. Inbjudan till enkätstudien har också skett genom Facebook och framför allt till grupper som intresserar sig för cykling i Göteborg.

Totalt delades cirka 400 kort ut. Bland dessa ingick dels de kort som sattes på pakethållare, och dels en del buntar av kort som fick lämnas på disken på bland annat ett gym och en bokhandel. Hur många kort som direkt nådde personer är svårt att säga, speciellt med tanke på att många svar kom in efter delningar på Facebook. Totalt deltog 131 personer i enkätundersökningen.

Är du en användare av cykelgatan på Västra Hamngatan?

Hjälp mig med mitt examensarbete genom att svara på enkäten om användarnas erfarenheter av cykelgatan på Västra Hamngatan.

Du når enkäten genom att scanna QR-koden eller genom att gå in på <https://sUNET.artologik.net/lu/Survey/34538>

Mvh Klara Skalare
kl7740sk-s@student.lu.se



LUNDS
UNIVERSITET



Bildkälla: Trafikverket

Figur 11. Bild på korten som delades ut på Västra Hamngatan.

I och med pandemin (COVID-19) som pågått under arbetet har många resvanor förändrats under det senaste året. Till exempel har det blivit vanligt att jobba och studera hemifrån vilket har reducerat antalet vardagliga resor (P. Arnfalk & L. Hiselius, 2021). På grund av detta har frågan kommit upp huruvida frågorna i enkätstudien ska besvaras med avseende på hur man rör sig idag (april 2021) eller innan coronapandemin. Med tanke på att pandemin har påverkat resvanorna så pass mycket och eftersom några av frågorna handlar om hur ofta man cyklar respektive kör bil på Västra Hamngatan har det beslutats att de tre frågor som handlar om trafikantens resvanor ska besvaras utifrån hur situationen såg ut innan pandemin bröt ut. På så sätt säkerställs att man får med sig de som har erfarenhet av cykelgatan men som kanske jobbar hemifrån nuförtiden på grund av de ändrade omständigheterna.

Västra Hamngatan – platsen för studien

När Västra Hamngatan fick den nuvarande utformningen 2013 gick man *inte* in med inställningen att bygga en cykelgata. Gatan skulle omformas på grund av problem med bland annat cyklister som cyklade in och ut mellan parkerade bilar och lösningen blev en utformning som uppmanar trafikanterna till att hålla cykelfart. Därför har gatan kallats för cykelfartsgata, liksom många andra gator i Göteborg (Trafikplanerare 2, intervju 2021). Gatan har för tillfället ingen skylt som säger att den är varken en cykelfartsgata eller cykelgata men anledningen till varför den i det här examensarbetet valts att räknas som en cykelgata är för att den ser ut som de cykelgator som finns utomlands samt uppfyller många av de grundförutsättningar som Afry

tagit fram för cykelgatan.

Västra Hamngatan har en unik utformning som visas i figur 12, 13 14 &15 nedan. Körfältet är smalt och asfaltsbelagt med platta kantstenar som gör det möjligt för större fordon att få plats. På båda sidor om körfältet ligger gatsten som gör det obehagligt för cyklister att cykla på. På så sätt tvingas cyklisterna att cykla i körfältet samtidigt som det smala körfältet gör att bilarna inte kan köra om. Övergångsställena är upplyfta för att trafiken ska stanna upp för fotgängarna som passerar övergångställena.



Figur 12. Cykelgatan på Västra Hamngatan i Göteborg. Körfält av asfalt och gatsten på sidorna. Foto: Klara Skalare.



Figur 13. Exempel på ett upplyft övergångsställe på Västra Hamngatan. Foto: Klara Skalare.



Figur 14. Början på cykelgatan söderifrån. Övergång från cykelfält. Foto: Klara Skalare.



Figur 15. Början på cykelgatan norrifrån. Foto: Klara Skalare.

2.3 Analyismetoder

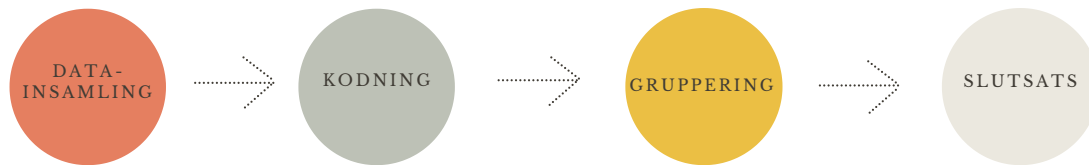
2.3.1 Analys av intervjustudie

Eftersom den data som ska analyseras från en intervjustudie består av ord och inte siffror sker analysen genom att exempelvis registrera ord och beskrivningar som har en betydande roll för studiens syfte och som kanske upprepas vid många tillfällen. Intervjumaterialet, som ofta är inspelat, transkriberas vilket kan ta lång tid. För att spara tid kan man istället skriva sammanfattade transkriberingar men då blir de inte lika precisa (Höst. et al., 2006).

I det här examensarbetet har analysen skett genom en editerande metod, se figur 16. Metoden går ut på att först identifiera nyckelord ur det transkriberade textmaterialet, denna process kallas kodning (Höst. et al., 2006, 114). Nyckelorden, som har bestått av enstaka ord eller korta meningar som har ansetts vara viktiga för studiens syfte, har markerats, sorterats och till slut listats. Det har till exempel varit begrepp som de intervjuade personerna tyckt varit viktiga eller som varit igenkännande från litteraturen.

Efter kodningen har nyckelorden grupperats i olika grupper utifrån deras tillhörighet till varandra. Detta steg kallas gruppering (Höst. et al., 2006, 114). Varje grupp har tilldelats en kategori som förtydligar varför orden hör ihop med varandra. I resultatkapitlet presenteras de olika kodorden, grupperna, kategorierna samt en diskussion kring sammanhanget som

nyckelorden dykt upp i. Slutsatserna som dragits presenteras i kapitel 4.



Figur 16. Editerande metod. Process för analys av kvalitativa data. Den insamlade transkriberade data som samlats in kodas genom att plocka ut ord eller meningar som har extra betydelse för studien. Kodorden grupperas sedan i olika kategorier utifrån dess tillhörighet till varandra och därefter kan en slutsats dras.

2.3.2 Analys av enkätstudie

Analyser av enkätresultat görs vanligtvis med hjälp av dataprogram som till exempel Excel och presenteras ofta i form av tabeller och diagram som illustrerar resultatet på ett tydligt sätt. I det här examensarbetet har all data från enkätstudien exporterats till Excel. Därefter har filterfunktionen använts för att jämföra olika faktorer med varandra. Diagram har sedan skapats av de fall som varit relevanta för studiens resultat.

3 Resultat

3.1 Trafikplanerarnas perspektiv på cykelgator

I denna del presenteras resultatet från intervjustudien. Tabell 1 nedan visar resultatet av vilka kodord, grupper och kategorier som tagits fram under analysen av de transkriberade intervjuerna. Därefter beskrivs hur orden har tolkats och varför de tilldelats de olika kategorierna.

Tabell 1. I den vänstra spalten visas alla de kodord och meningar som strukits under i de transkriberade intervjuerna, i mittenspalten hur koderna har grupperats och i den högra spalten vilka kategorier grupperna har tilldelats.

KODER	GRUPPER	KATEGORIER
Sänkta hastigheter	Sänkta hastigheter	Mål med cykelgatan
Självinstruerande	Främja cykling	
Främja cykling	Öka kapaciteten för cykeltrafiken	
Utformningen är viktig	Begränsa biltrafiken	
Potential finns	Begränsat gaturum	Motiv till varför den behövs
Cykel och bil blir mer lika	Cykel och bil blir mer lika	
Inspiration från andra länder	Nationella mål	
Exklusiv lösning	Billig lösning	
Komplement	Självinstruerande	Utformningen
Vänja sig	Utformningen är viktig	
Bestämt koncept saknas	Inspiration från andra länder	
Igenkänningsfaktorn orimlig	Igenkänningsfaktorn orimlig	
Billig lösning	Bra med regel och skylt	
Ingångskoncept	Skyltar är onödiga	
Öka kapaciteten för cykeltrafiken	Potential finns	Potential och utmaningar med den
Skyltar är onödiga	Komplement	
Begränsa biltrafiken	Ingångskoncept	
Begränsat gaturum	Bestämt koncept saknas	
Bra med regel och skylt	Exklusiv lösning	
Nationella mål	Otrygg upplevelse	
Otrygg upplevelse	Vänja sig	

3.1.1 Mål med cykelgatan

De ord och fraser som dykt upp under intervjuerna som går under kategorin ”Målet med cykelgatan” har varit *sänkta hastigheter, främja cykling, öka kapaciteten för cykeltrafiken och begränsa biltrafiken*.

Sänkta hastigheter

Som nämnt i litteraturstudien spelar hastigheten en stor roll i trafiksammanhang, både när det kommer till den faktiska säkerheten och den upplevda. På den gata i Malmö som idag benämns som en cykelgata hade man fått in kundärenden och synpunkter på höga hastigheter och en otrygg trafikmiljö. Man satsade därför på hastighetsdämpande åtgärder för att uppnå ett lågfartsområde genom enkla provisoriska lösningar. Sänkta hastigheter, ökad säkerhet och ökad trygghet menar man är det huvudsakliga målet med cykelgatan på Hohögsgatan (Trafikplanerare M).

Hastigheten spelar också en stor roll för att möjliggöra för säkra blandtrafikmiljöer vilket man ville uppnå på Västra Hamngatan i Göteborg. Genom att uppmana användarna till att hålla cykelfart, vilket sällan är högre än 20 km/h, gör man det möjligt för olika typer av trafikslag att samsas om utrymmet menar Trafikplanerare G. Låga hastigheter passar inte överallt men i innerstäder där många människor vistas ska ingen räkna med att komma fort fram. Trafikplanerare G poängterar dock att det inte är självklart att en cykelgata är lösningen för ett lyckat samspel. En hastighetsbegränsning på 30 km/h tillsammans med rätt utformning borde räcka för att man ska kunna sänka hastigheterna till cykelfart.

Främja cykling

När det kommer till att främja cykling med hjälp av cykelgatan nämndes det i olika former under intervjuerna. I Stockholm ser man cykelgatan som ett verktyg som kan användas för att främja cykeln där den normalt sett inte får plats. Genom att skapa blandmiljöer som är mer anpassade för cykeltrafiken kan man uppmuntra till mer cykling (Trafikplanerare S). Trafikplanerare L nämnde i sin tur att statusen behöver höjas för gång- och cykeltrafiken och de oskyddade trafikanterna behöver ges högsta prioritet i gaturummet i stadskärnan. Cykelgatan kan vara ett bra ingångskoncept för att uppnå detta. Denna åsikt är också konfirmerad av Trafikplanerare M, som också anser att cykelgatan kan vara en strategi för att uppmuntra cyklisterna till att ta mer plats. Det handlar om att främja cykeln som transportmedel, men att man inte förväntar sig att just cykelgatan på Hohögsgatan i Malmö kommer att öka antalet cyklister på gatan eftersom den inte är en knutpunkt som samlar ihop viktiga cykelleder.

Öka kapaciteten för cykeltrafiken

I Linköping menar Trafikplanerare L att cykelgatan kan vara en strategi för att öka kapaciteten för cyklister. Detta förklaras genom att man med hjälp av cykelgatans bredd som ofta är bredare än en vanlig cykelväg i innerstadsmiljö skapar möjlighet för en ökad kapacitet för cyklister i framtiden. Eftersom många stadskärnor består av smala gator är det svårt att ge varje

transportslag tillräckligt med utrymme. För en trevlig innerstadsmiljö är det viktigt att gångtrafikanterna får sitt utrymme att röra sig fritt på, samtidigt som man bevarar plats för uteserveringar och träd. Att begränsa trottoarytan skulle därför resultera i en miljö där ingen vill vistas, något som Trafikplanerare 2 också poängterar under sin intervju. Att ha separerade cykelkörfält på båda sidor om körbanan är ett alternativ för att ge cyklister ett eget utrymme, men på en meters bredd kan man inte köra om och det uppmuntrar inte till ett stort cykelflöde. Genom att ge cyklister tillgång till hela körfältsutrymmet uppmuntrar man och gör det möjligt för en ökad kapacitet i framtiden (Trafikplanerare G)

Begränsa biltrafiken

Att minska biltrafiken har också kommit fram som ett mål med cykelgatan. Genom att ge cyklister mer plats i körbanan gör man det besvärligare för bilisterna vilket man hoppas så småningom ska leda till att färre personer väljer att ta bilen i stadskärnan i Linköping. Cykelgatan kan därför bidra till en dämpande effekt för biltrafiken som fått alltför mycket prioritet i gaturummet. Det finns som en slags outtalad regel som säger att ju större fordon desto mer prioritet får det vilket man hoppas på att man ska kunna förskjuta med hjälp av cykelgatan och ge bilen känslan av att vara gäst istället (Trafikplanerare G). På just Hohögsgatan i Malmö har man däremot inte haft som mål att begränsa biltrafiken då det är en viktig gata för bland annat hemtjänsten. Fokus har istället legat på att sänka hastigheterna för att ge cyklister en tryggare trafikmiljö (Trafikplanerare M). Ett exempel på att cykelgatan kan ha olika mål beroende på i vilket sammanhang den sätts in i.

3.1.2 Motiv till varför den behövs

Varför behövs egentligen en cykelgata och behövs den överhuvudtaget? Fraser som markerats är *begränsat gaturum, cykeln och bilen blir mer lika, klimatkrisen, nationella mål, och billig lösning*.

Begränsat gaturum

Att det finns ett begränsat gaturum nämndes av flera trafikplanerare. I fallet Linköping har man som i många svenska städer en gammal stadskärna med smala gator. Det begränsade gaturummet gör att man inte kan bygga hur breda gator som helst där alla funktioner får tillräckligt med plats, vilket gör att vissa trafikslag måste samspela (Trafikplanerare L). I Stockholm stad har man som huvudinriktning att bygga separerade cykelbanor eftersom det anses vara säkrare för cyklister, men på grund av det begränsade gaturummet finns inte plats för separerade cykelvägar överallt. Där kan cykelgatan uppfylla en god funktion menar Trafikplanerare S. I Göteborg var platsbristen en anledning till varför cykelfartsgatan på Västra Hamngatan kom till. Det fanns inte plats för cykelbanor och alternativet var att ta bort alla träd eller uteserveringar vilket skulle förstöra den trevliga stadsmiljön. Delat utrymme i trånga miljöer är därför framtiden menar (Trafikplanerare G). Även på Hohögsgatan i Malmö blev cykelgatan ett lämpligt alternativ för att undvika att ta bort all parkering längs med gatan som

ansågs vara viktig för de boende i kvarteret (Trafikplanerare 1).

Cykeln och bilen blir mer lika

Att cykeln och bilen blir mer och mer lika varandra nämnde både Trafikplanerare G och Trafikplanerare S under sina intervjuer. Detta förklarades av båda genom att det idag finns varianter av små bilar som inte är långt ifrån varianter av stora lastcyklar. Se figur 17 för exempel. När skillnaderna börjar glida ihop blir det komplicerat att försöka skilja de olika fordonen åt och energivinsterna vi kan göra i framtiden genom att transportera gods med större cykelfordon istället för med motorfordon kommer vara nödvändiga, menar Trafikplanerare L. Därför är det bra att bereda plats för stora cykelfordon i låg hastighet redan nu.



Figur 17. Bild på en lastcykel på Västra Hamngatan i Göteborg. Cykeln tar stor plats och liknar mer en mindre bil i storlek än en cykel. (Foto: Klara Skalare)

Nationella mål

Motivet till cykelgatan kan bland annat vara nationella mål menar Trafikplanerare M. Att öka cyklingen och andelen resor med hållbara transporter är ett av Sveriges klimatmål fram till 2045. Trots att mycket pekar på att separerade cykelbanor är vad cyklister vill ha är de inte alltid det bästa alternativet för en ökad cykling. De kan förstöra en skön stadsmiljö, bli för smala och reducera plats för uteserveringar förklarar Trafikplanerare M. Klimatkrisen, som är en anledning till Sveriges klimatmål, nämns även av Trafikplanerare L som motiv till att utveckla cykelgatan. Det handlar om att minska trafikens klimatpåverkan genom att begränsa biltrafiken och uppmuntra cykeltrafiken.

Billig lösning

Att cykelgatan är en relativt billig lösning har, enligt Trafikplanerare L, att göra med att man i Linköping valt att inte göra några drastiska förändringar vad gäller cykelgatornas utformningar. Till skillnad från att bygga ny separat cykelinfrastruktur är det ett billigt sätt att främja

cyklingen menar Trafikplanerare L, som också poängterar att underhållskostnaderna blir billigare när man slår ihop de olika färdmedlens infrastruktur. I Göteborg har man däremot gjort tvärtom, där är utformningen exklusiv och väl genomtänkt för att den så mycket som möjligt ska tala för sig själv. Västra Hamngatan till exempel har en utformning som inte passar var som helst utan på en gata i innerstadsmiljö där många människor vistas varje dag (Trafikplanerare G).

3.1.3 Cykelgatans utformning

Spelar utformningen någon roll och hur ska den i så fall designas? Följande koder har markerats angående cykelgatans utformning: *utformningen är viktig, självinstruerande, inspiration från andra länder, igenkänningsfaktorn orimlig, bra med regel och skylt, och skyltar är onödiga.*

Utformningen är viktig

När det kommer till cykelgatans utformning är de intervjuade stadsplanerarna överens om att den fysiska utformningen spelar en stor roll. Oavsett om man är för eller emot själva skylten menar alla att det är viktigt att utformningen uppmanar trafikanterna till det man vill åstadkomma på gatan (Trafikplanerare M, Trafikplanerare G, Trafikplanerare S, Trafikplanerare L, Trafikplanerare K1, Trafikplanerare K2). I Stockholm utvärderar man vilka typer av utformningar som varit lyckade och tar med sig erfarenheterna man fick av att utveckla gångfartsområden för de framtida cykelgatorna. Man tittar på hur man har utformat i andra länder med hastighetsdämpande åtgärder, olika material och färger för att markera att det inte är en vanlig gata. Det räcker inte med bara en skylt och en regel utan den fysiska utformningen måste också följa med (Trafikplanerare S).

Självinstruerande

Trafikplanerare G poängterar vikten av att utformningen ska vara självinstruerande och tala för sig själv. Med hjälp av olika material och bredder kan utformningen tvinga fram låga hastigheter och cyklisterna att ta mer plats. Västra Hamngatan utformades genom att analysera det aktuella problemet, vilket resulterade i en gata med en unik utformning som uppmanar trafikanterna till att hålla cykelfart, utan användningen av någon skylt. Enligt för- och efterstudier är cykelfartsgatan uppskattad av användarna. Trafikplanerare K2 menar också att utformningen är det man bör lägga fokus på och inte regleringen. Man ska bygga in beteendet med hjälp av den fysiska utformningen.

Inspiration från andra länder

Liksom i Stockholm hämtar man i Linköping inspiration från andra länder för att komma fram till bra utformningslösningar (Trafikplanerare S och Trafikplanerare L). Bland annat har man sett att det är vanligt att sätta gatsten på sidorna om själva körfältet eftersom det är obekvämt för cyklisterna att cykla på men mer utredning behövs för att klargöra vad som funkar bäst. Den holländska handboken CROW kommer på tal och både Trafikplanerare L och Trafikplanerare

K2 menar att det finns mycket att lära utifrån den.

Igenkänningsfaktorn orimlig

Enligt Trafikplanerare G är en igenkännande utformning en teoretisk tanke som är ett orimligt fall i verkligheten. Alla städer och gator ser olika ut och är i många fall byggda lager på lager, att hitta en gemensam utformning skulle leda till en minsta gemensam nämnare som skulle bli vald överallt istället för att anpassa utformningen till den specifika platsen. Att samma person cyklar i olika städer är också ganska ovanligt vilket gör det onödigt att cykelgator ska se likadana ut i olika städer, och framförallt i olika länder (Trafikplanerare G). Trafikplanerare 4 nämner samma problem under intervjun. Cykelgatorna kommer byggas i olika etapper och tidsåldrar så även om man skulle ta fram en typsektion av en cykelgata kommer den förändras.

Bra med regel och skylt, skyltar är onödiga

När det kommer till frågan om skylt eller inte ställer sig Trafikplanerare G, K1 och K2 emot användningen av en egen trafikskylt för cykelgatan. Det finns redan för många skyltar i trafiken och utformningen borde räcka som instruktion för hur man ska bete sig på gatan menar Trafikplanerare L. Skyltar är onödiga och kan ställa till problem eftersom de riskerar att stå i vägen, bli överkörda, vara otydliga och leda till driftskostnader (Trafikplanerare G). Trafikplanerare K2 tycker det nuvarande vägmärket för cykelgatan är onödigt eftersom det i sig inte säger så mycket. Hastigheten måste ändå förtydligas med en egen hastighetsskylt, samma gäller parkeringsplatserna och väjningsplikten, samt att många trafikskyltar bara gör det besvärligt för trafikanterna menar Trafikplanerare K2. Trafikplanerare K1 tar även upp problematiken med parallellgatorna till cykelgatan som i så fall saknar denna typ av reglering och menar att hänsyn till cyklister ska man visa överallt, inte bara på några specifika gator.

Trafikplanerare L menar däremot att en trafikskylt är bra till en början, annars blir det lätt att cyklisterna känner sig i vägen och bilisterna tycker att cyklisterna är jobbiga. Så småningom när konceptet har etablerat sig kanske inte en skylt är nödvändig längre (Trafikplanerare L). Trafikplanerare S menar också att det är bra med ett paket med en trafikregel och en skylt eftersom reglerna förtydligas genom skyltar.

3.1.4 Potential och utmaningar med cykelgatan

Vad säger trafikplanerarna om cykelgatans framtid och vilka utmaningar möts den av? *Potential finns, bestämt koncept saknas, komplement, ingångskoncept, exklusiv lösning, otrygg upplevelse och vänja sig* var de orden som dök upp under intervjuerna.

Trafikplanerare 1 menar att cykelgator har potential till att ta plats i Sverige men att motivet bakom dem kan skilja sig åt. Exempel på motiv kan vara förbättra trafiksäkerheten, främja cykling eller begränsa biltrafiken. Ett problem är att det inte finns ett bestämt koncept av vad en cykelgata är för något och för och att ändra detta behöver kommuner prova sig fram för att den ska utvecklas. Den måste också komma upp i diskussionsform och bli allmänt mer

igenkännande menar Trafikplanerare 1.

Bestämt koncept saknas

Det finns stor potential till att öka cyklingen i Sverige menar Trafikplanerare 4 som inte tycker att man kan skylla på vädret eller att Sverige är relativt bergigt, jämfört med Danmark och Nederländerna, vilket man gör i vissa sammanhang. Sverige ligger efter jämfört med de nämnda länderna när det kommer till att sätta cyklisten i centrum och för att ändra det måste infrastrukturen förbättras. Där har cykelgatan en roll att spela. Det vore bra med en utformningsguide från ett centralt håll menare Trafikplanerare 4. Eftersom man i många mindre kommuner sällan har en trafikplanerare som sitter på heltid och planerar är det nödvändigt med guider. Trafikplanerare 5 menar att konceptet med cykelgatan hade gjort betydligt mycket mer nytta om vägmärket hade gett cyklisten rätt till att cykla i mitten av gatan, vilket det inte gör idag.

Komplement och ingångskoncept

Trafikplanerare 3 menar att det finns en nyfikenhet och ett intresse kring cykelgatan i Stockholm och att man är positiv till det nya verktyget. Man tycker att det är spännande att möjligheten att införa en cykelgata som en trafikregel finns men allt nytt innebär utmaningar. Det är bra att möjligheten nu finns men cykelgatan är ingen universallösning för cyklingen. Det är ett bra komplement menar Trafikplanerare 3, eftersom det finns stor potential till att öka cyklingen i Sveriges kommuner.

Cykelgatan kan vara ett bra ingångskoncept till det man vill uppnå menar Trafikplanerare 4. Låga hastigheter i stadens mest centrala delar och att man som cyklist ska kunna ta plats och inte känna sig i vägen kanske är självklart om 10 år, men idag behövs en skjuts framåt och då kan cykelgatan fylla den funktionen menar Trafikplanerare 4. Cykelfartsgator kan vara ett bra ingångskoncept menar även Trafikplanerare 2, och syftar på konceptet cykelfartsgata och inte själva regleringen för cykelgatan.

Exklusiv lösning

Trafikplanerare 2 menar att cykelgatan är och bör vara en exklusiv lösning som inte passar överallt. För att den ska fungera på rätt sätt bör den utformas på rätt sätt och en sådan lösning passar sig inte överallt. Nyttan måste väga upp för kostnaderna.

Otrygg upplevelse och vänja sig

Om inte cykelgatan utformas rätt så att gatan får ett lugnare tempo finns risken att den leder till ett hetsigare beteende istället. Utformningen kan leda till att trafikanterna letar luckor och passar på att köra om innan det kommer någon annan trafikant, till skillnad från vanliga blandtrafikgator där det finns tillräckligt med plats för både cykel och bil (Trafikplanerare 6). Cykelgatan kan upplevas som otrygg för vissa användare som inte känner sig bekväma att cykla i blandtrafik. Detta gäller främst äldre och barn menar Trafikplanerare 4. Platsbristen gör dock så att man inte kan anpassa trafiken perfekt till alla användare. Trafikplanerare 2 menar att man måste ge en ny utformning lite tid för att användarna ska vänja sig vid gatan.

3.2 Användarnas erfarenheter av Västra Hamngatan

I den här delen av resultatkapitlet presenteras resultatet från enkätundersökningen som utfördes på Västra Hamngatan i Göteborg.

3.2.1 Bakgrund om deltagarna

Tabell 2. Bakgrundsinformation om deltagarna.

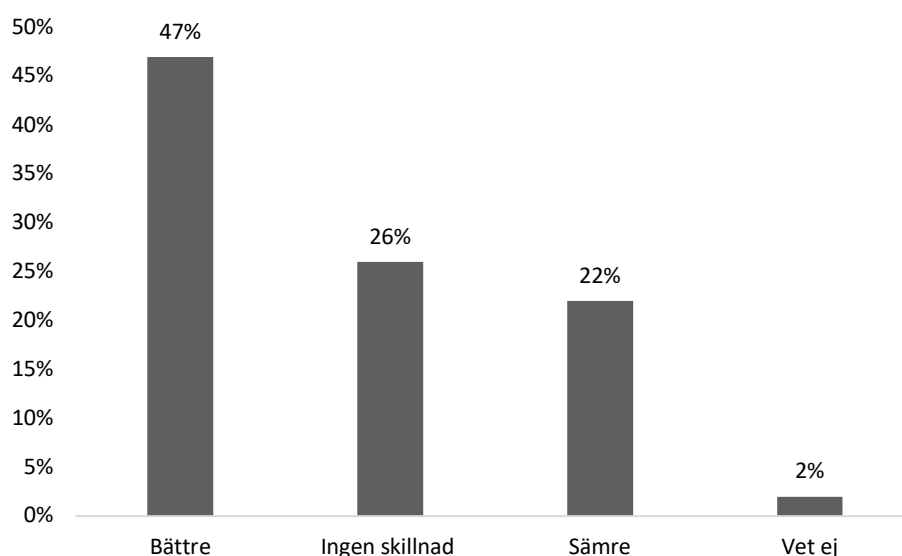
Artikel	Antal	Andel
Kön		
Kvinna	62	47%
Man	61	47%
Annat	3	2%
Vill ej svara	4	4%
Ålder		
15-30	29	22%
31-50	64	49%
51-70	34	26%
70+	3	2%
Trafikantgrupp		
Cyklist	105	81%
Fotgängare	6	5%
Kollektivtrafikresenär	16	12%
Bilist	3	2%
Kännedom om konceptet cykelgata		
Känner till mycket väl	58	44%
Vet ungefär vad det är	53	40%
Har hört talas om	11	8%
Har aldrig hört talas om	7	5%
Frekvens av cyklande på V. Hamngatan		
Varje dag	10	8%
3-4 ggr/vecka	16	12%
1-2 gg/vecka	39	30%
1-2 ggr/månad	42	32%
1-2 ggr/halvår	17	13%
Aldrig	6	5%
Frekvens av bilkörande på V. Hamngatan		
Varje dag	0	0%
3-4 ggr/vecka	0	0%
1-2 gg/vecka	2	2%
1-2 ggr/månad	12	9%
1-2 ggr/halvår	36	28%
Aldrig	77	61%

Tabell 2 visar att könsfördelningen mellan kvinnor och män var jämn, med nästan lika många i respektive grupp. Angående åldersfördelningen tillhörde majoriteten av deltagarna medelåldern, det vill säga åldersgruppen 31-50 år. De äldre var underrepresenterade med bara 3 deltagare i åldersgruppen 70 +. De flesta uppgav att de kände mycket väl till konceptet cykelgata (44 %), eller visste ungefär vad det är (40%). Majoriteten (81 %) var cyklister och de flesta av deltagarna uppgav att de cyklar på Västra Hamngatan cirka 1-2 gånger i månaden (32 %) eller 1-2 gånger i veckan (30 %). Slutligen uppgav endast 3 personer sig som bilister, men trots det har 50 personer erfarenhet av att köra bil på gatan, vilket gör att bilförare också har deltagit i studien. Resultatet indikerar att alla svarande har någon form av erfarenhet av att använda gatan vilket bidrar till en högre datapålitlighet.

3.2.2 Deltagarnas utvärdering av Västra Hamngatan – generella perspektiv: trafikmiljö, tydlighet, plats, låga hastigheter

Trafikmiljö

Majoriteten av användarna tycker att trafikmiljön på Västra Hamngatan är bättre än trafikmiljön på vanliga blandtrafikgator. Detta visar figur 12 där 47% av användarna har svarat att trafikmiljön är bättre, 26% att det inte är någon skillnad och 22% att den är sämre. Se figur 18.

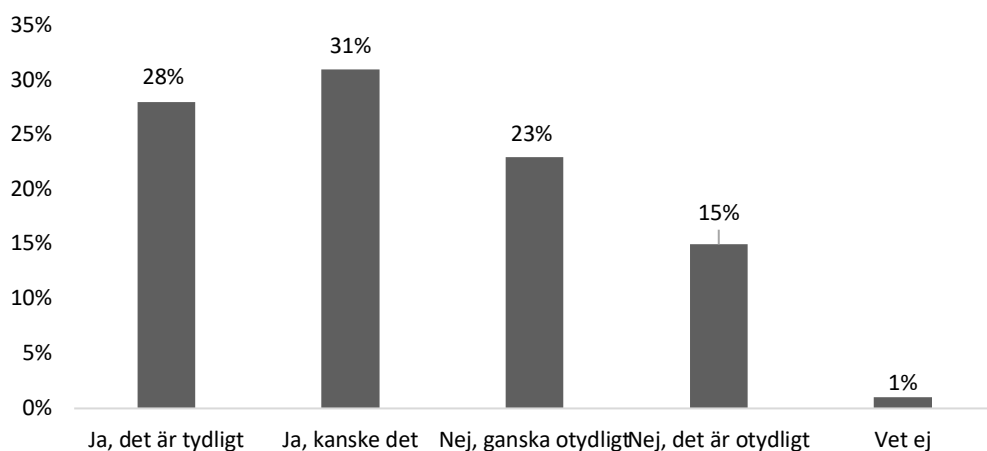


Figur 18. Diagram över användarnas svar på frågan ” Vad tycker du om trafikmiljön på cykelgatan på Västra Hamngatan jämfört med på vanliga blandtrafikgator? Dvs. gator där cyklister delar körfält med bilar utan någon speciell utformning”. Majoriteten tycker att trafikmiljön är bättre på Västra Hamngatan.

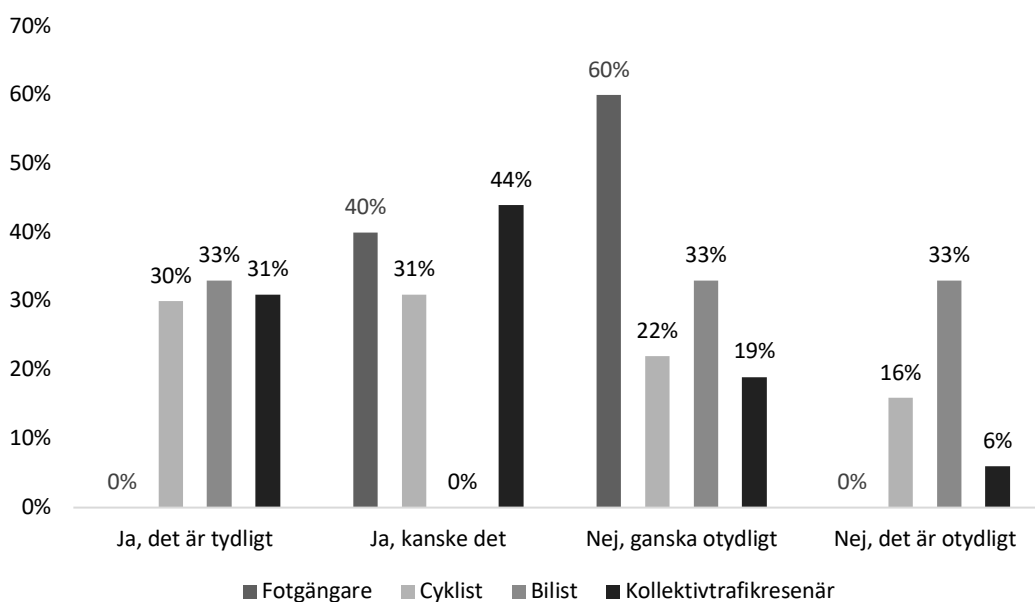
Tydlighet

Vad gäller hur tydligt det är hur man ska röra sig på Västra Hamngatan som bilist eller cyklist tycker de flesta av användarna att det kanske är tydligt (31 %) eller tydligt (28 %). 23 % tycker det är ganska otydligt och 15 % att det är otydligt. Se figur 19 nedan. En jämförelse mellan de olika trafikantgrupperna har även gjorts som visas i figur 20. Eftersom bilisterna

varit så få går det inte riktigt att dra några slutsatser om deras inställning till tydligheten mer än att de tre som svarat tycker helt olika. Cyklisterna däremot tycker att det är mer tydligt än otydligt.



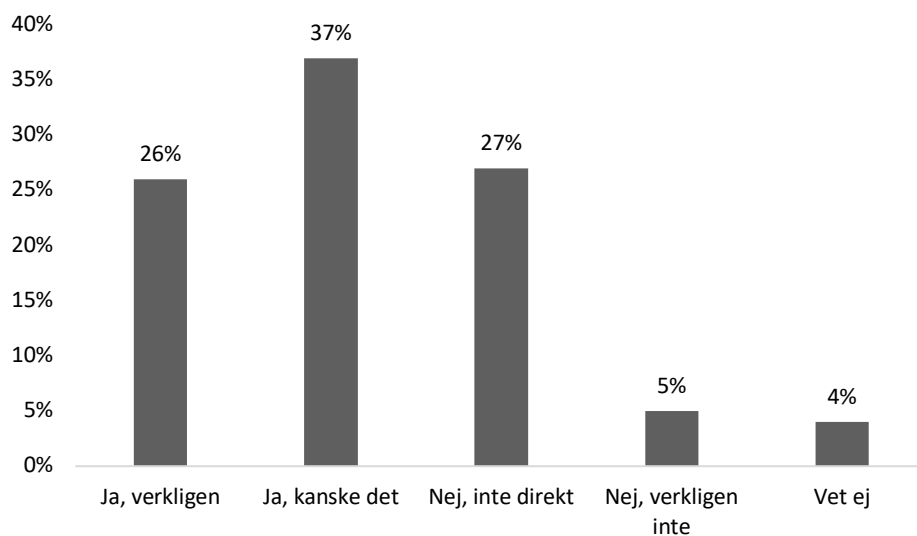
Figur 19. Fördelning över användarnas utvärdering av frågan ”Tycker du att det är tydligt hur man som cyklist/bilist ska röra sig på cykelgatan på Västra Hamngatan?”. Majoriteten tycker det är ganska tydligt.



Figur 20. Fördelning över hur de olika trafikantgrupperna har svarat på frågan ” Tycker du att det är tydligt hur man som cyklist/bilist ska röra sig på cykelgatan på Västra Hamngatan?”.

Cyklister tar mer plats

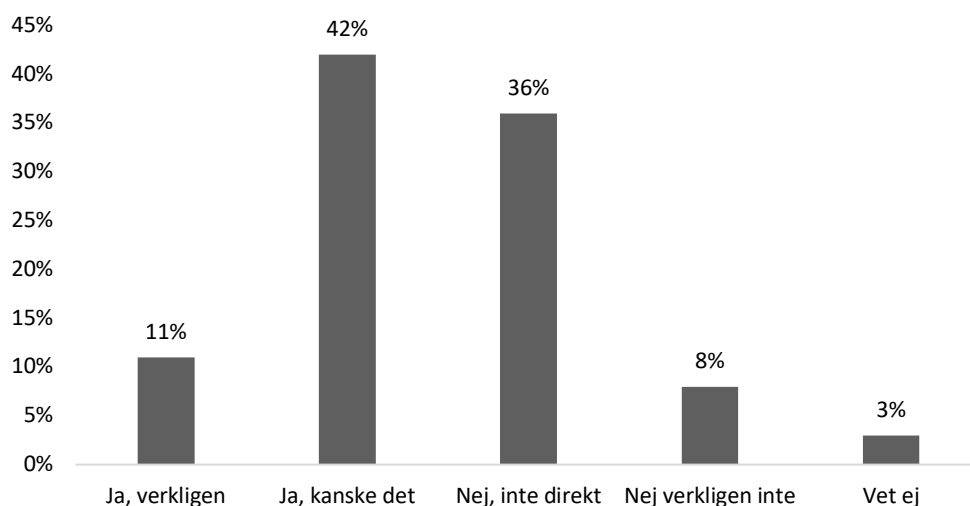
På frågan om Västra Hamngatan uppmanar cyklister till att ta mer plats har de flesta av användarna (37 %) svarat att ”ja, kanske”. 26 % tycker helt klart att cykelgatan uppmanar till att ta mer plats som cyklist och 27 % tycker att den inte direkt gör det. Endast 5 % tycker att den verkligen inte gör det. Se figur 21 nedan.



Figur 21. Användarnas utvärdering av frågan ”Tycker du att cykelgatan på Västra Hamngatan uppmanar cyklister till att ta mer plats?”. Majoriteten tycker att den kanske gör det.

Låga hastigheter

Om cykelgatan på Västra Hamngatan uppmanar bilister till att hålla låg fart svarade de flesta att den kanske gör det (42 %) och näst flest (36 %) att den inte direkt gör det. 11 % tycker att den verkligen uppmanar till låg fart medan 8 % tycker att den verkligen inte gör det. Överlag var det fler som ställde sig positiva till att den uppmanar till låg fart än negativa. Se figur 22.

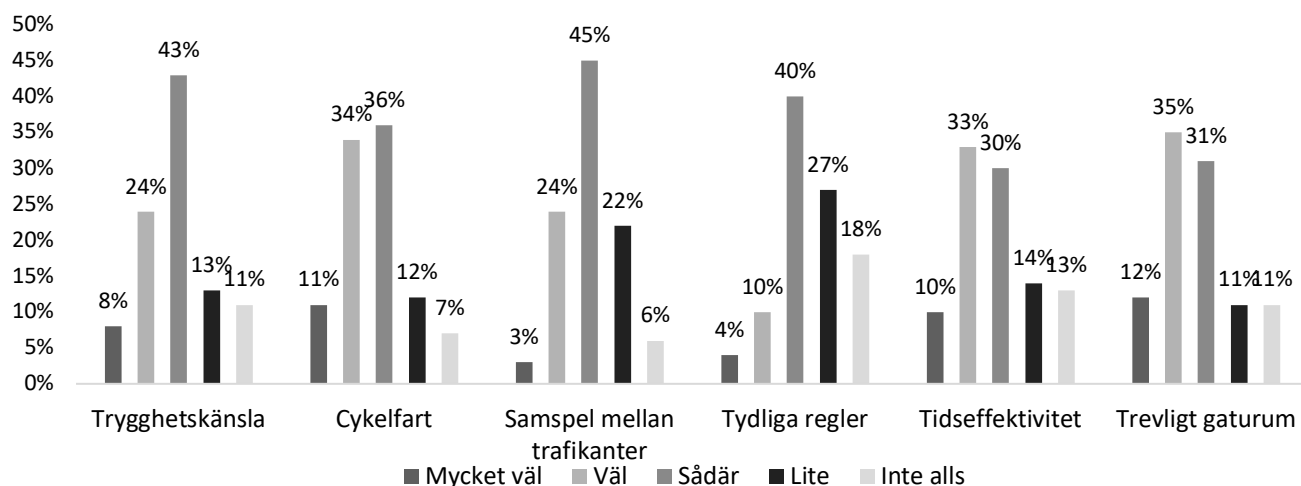


Figur 22. Fördelning över hur användarna har svarat på frågan ”Tycker du att utformningen av cykelgatan på Västra Hamngatan uppmanar bilister till att hålla låg fart?”.

Detaljerat perspektiv

På frågan om hur väl olika faktorer uppnås på Västra Hamngatan är rankningen fördelad på en skala från "mycket väl" till "inte alls". Den faktor med högst positivt resultat ”trevligt gaturum” där 12 % har svarat att det uppnås mycket väl och 35 % väl. Den aspekt som fått högst negativt

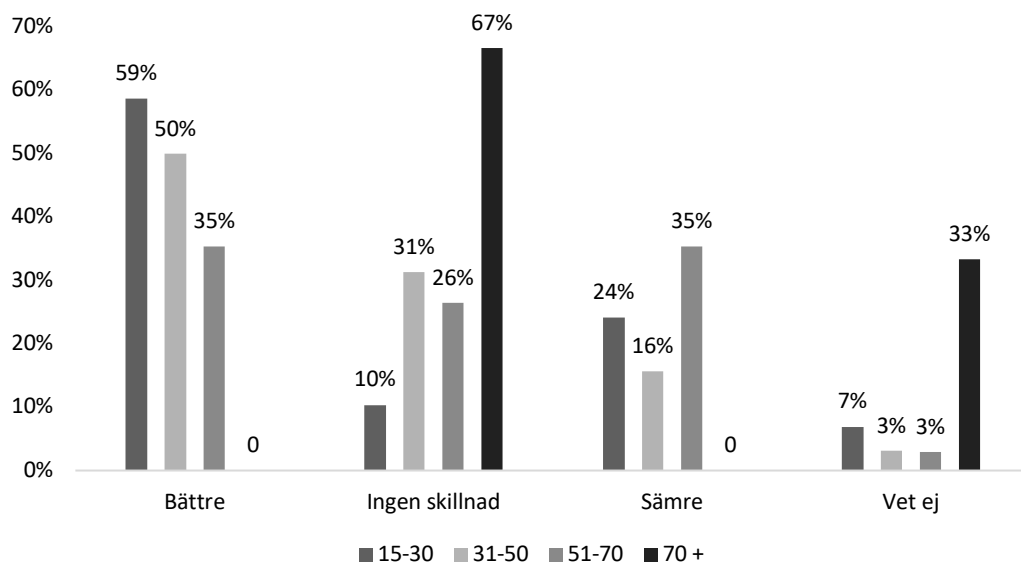
resultat är ”tydliga regler” där 18 % har svarat att gatan inte alls uppnår det. Över lag ställer sig de flesta mittemellan mycket väl och inte alls på nästan alla punkter. Se figur 23.



Figur 23. Fördelning över hur användarna har rankat olika faktorer som är kopplade till cykelgatan på Västra Hamngatan.

3.2.3 Korsanalyser

Åldersgrupper

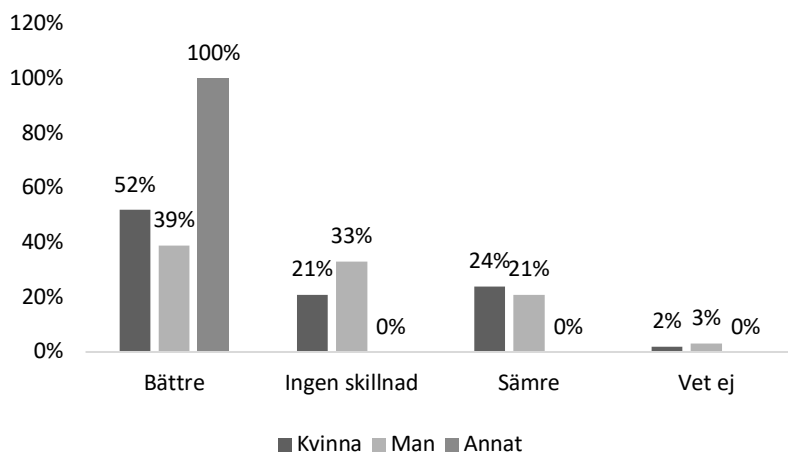


Figur 24. Graf som visar hur de olika åldersgrupperna tycker att trafikmiljön på Västra Hamngatan är jämfört med trafikmiljön på vanliga blandtrafikgator.

Grafen i figur 24 visar att majoriteten av de som tillhör de två yngre åldersgrupperna tycker att trafikmiljön på Västra Hamngatan är bättre än miljön på en vanlig blandtrafikgata. I åldersgruppen 51-70 år är det lika många som tycker att miljön är bättre som tycker att den är sämre. För den äldsta åldersgruppen tycker ingen att miljön på Västra Hamngatan är bättre men majoriteten tycker att det inte är någon skillnad.

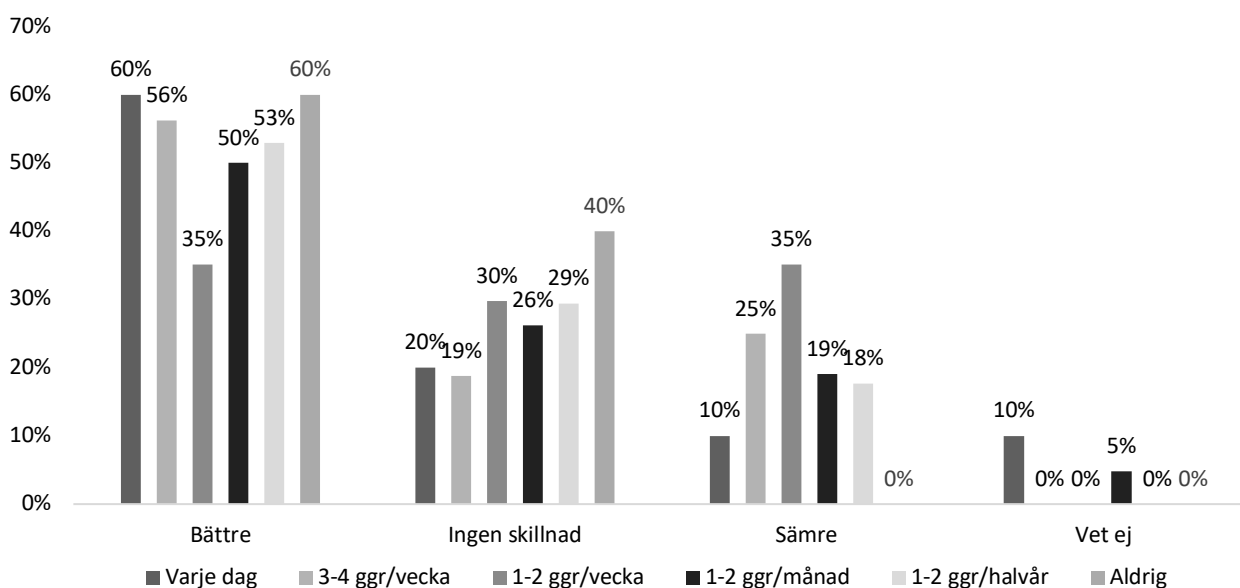
Skillnaden mellan olika könsggrupper

Figur 25 visar att något fler kvinnor än män tycker att trafikmiljön är bättre på Västra Hamngatan än på vanliga blandtrafikgator. De användare som uppgav att de tillhör gruppen ”annat” svarade alla att miljön är bättre, dock var de bara tre personer.



Figur 25. Diagram som visar hur de olika könsggrupperna har svarat på frågan om trafikmiljön på cykelgatan på Västra Hamngatan är bättre än trafikmiljön på vanliga blandtrafikgator.

Frekvent användning av Västra Hamngatans



Figur 26. Graf som visar hur den frekventa cyklingen påverkar åsikten om trafikmiljön på Västra Hamngatan jämfört med trafikmiljön på vanliga blandtrafikgator.

Resultatet som grafen i figur 26 visar tyder på att majoriteten av nästan alla grupper tycker att trafikmiljön är bättre på Västra Hamngatan. Undantagsfallet är gruppen som cyklar 1-2 gånger per vecka på Västra Hamngatan där lika många som svarat att de tycker att trafikmiljön är

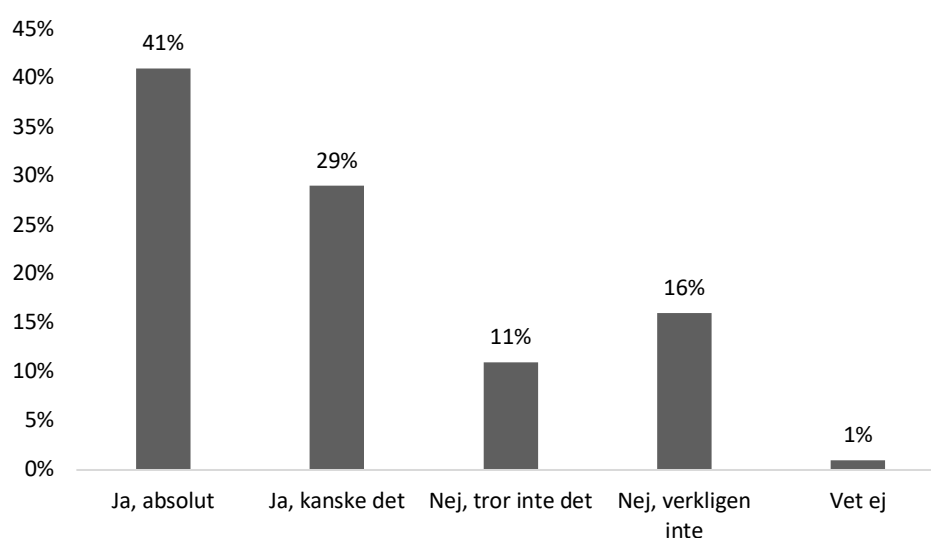
bättre har svarat att den är sämre.

3.2.4 Användarnas feedback för framtida planering av cykelgator

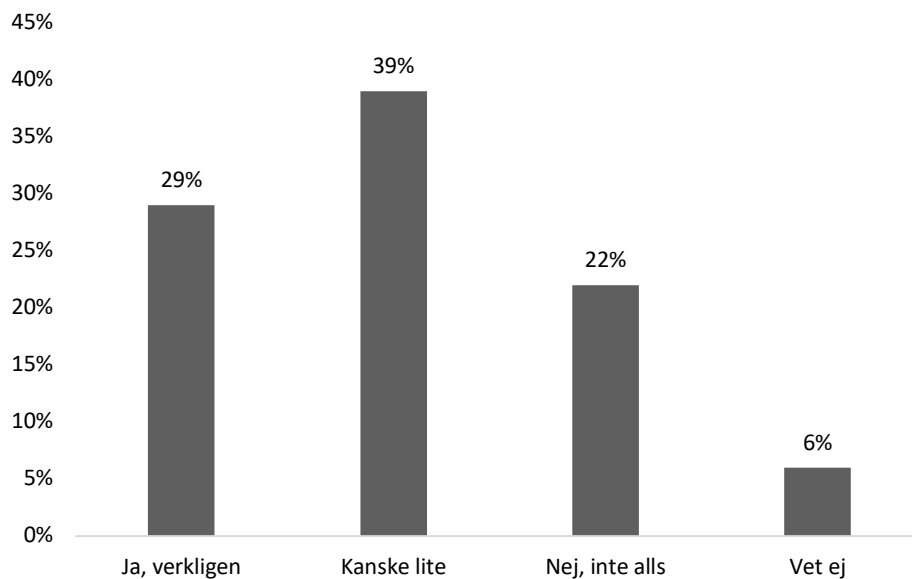
Feedback till den framtida planeringen är utredd genom två slutna enkätfrågor och en öppen fråga där användarna har kommenterat baserat på deras erfarenheter. På den öppna frågan lämnade totalt 80 av de 131 deltagande kommentarer, det motsvarar 61 %. Enligt resultatet, berörs både möjligheter och utmaningar som kan orientera strategierna för den framtida planeringen.

Möjligheter

Majoriteten (41 %) av deltagarna tycker att fler gator borde göras om till cykelgator där plats för separat cykelbana inte finns. 29 % tycker att de kanske borde göras om och 16 % att de verkligen inte borde göras om. Se figur 27. På frågan om implementeringen om en cykelgata bidrar positivt till en miljövänlig mobilitet i Göteborg visar figur 28 att de flesta (39 %) användarna tycker att den gör det lite, 29 % att den verkligen gör det och 22 % att den inte alls gör det.



Figur 27. Deltagarnas svar på frågan om de tycker att fler cykelgator borde implementeras i Göteborg. Majoriteten svarade att de tycker det.



Figur 28. Deltagarnas svar på frågan om implementeringen av en cykelgata bidrar positivt till en miljövänlig mobilitet i Göteborg. De flesta tycker att den kanske gör det.

Positiv feedback till gatan kom i form av att man tycker att cykelgatan är ett jättebra koncept, att det blir tydligt för både cyklister och bilister att man delar på gatan och att det som cyklist känns tryggt och okej att cykla i cykelfart utan att bilisterna blir irriterade över att man är i vägen. En annan kommentar menade att cykelgatan kommer bli bättre med tiden eftersom fler bilister kommer att vänja sig. ”...Men överlag tycker jag det är supergött att få köra i mitten och att det är en cykelgata. Förut var det sämre, ingen separat cykelbana alls, då var jag mer stressad tror jag, trots allt.”

Många kommentarer handlar också om att biltrafiken borde förbjudas helt eller begränsas till de som har en giltig anledning att köra på gatan. Alternativt att parkeringen ska tas bort så att plats till cykelbana ges. ”Förbjuda biltrafik eller ha egen cykelbana.” ”Vore bättre att ta bort biltrafiken helt för de utan boende, speciellt ärende eller tillgänglighetsanpassade skäl. Övriga bilister bör inte alls vara där öht. Som det är nu med nya utformningen tvingas man cykla i bussfilen för bilisterna är hela tiden i vägen och man kommer inte fram. Alternativt omkörningsförbud för bilister.” ”Ska verkligen cykeln vara längst ner på priolistan för trafikslag i centrala Göteborg? Bör man inte reflektera kring om vi ska tillåta biltrafik där plats för separering av bil och cykeltrafik inte finns?”

Majoriteten av kommentarerna handlade om gatans otydlighet gällande trafikreglerna. Det handlar både om otydligheten hur man ska föra sig som cyklist och som bilist. En del har kommenterat att det är lätt att som cyklist förstå hur det är tänkt att man ska cykla, alltså i mitten av körfältet och inte ge plats åt bakomliggande bilar genom att köra ut på gatstenen, men att bilisterna inte verkar veta om att de ska låta cyklister röra sig i sin takt. Andra tycker att det är otydligt hur man ska cykla och vad som faktiskt gäller på Västra Hamngatan. Några exempel på kommentarer som illustrerar detta är: ”Tror inte bilar förstår konceptet eller vill köra i cykelfart.” ”Tydligare skyltning så att bilisterna förstår att där är en cykelfartsgata. Hade varit trevligt om det fanns en regelbunden markering i gatan med symboler liknande den för rena cykel/gångbanor.” ”Informera tydligare att det är en cykelgata. Bilister tar ingen hänsyn

till cyklister här.”

Andra exempel på kommentarer som dykt upp handlar om otryggheten på gatan och att cyklisterna känner stress när de har bilar bakom sig som inte verkar respektera cyklarna som ligger framför dem. Följande citat är exempel på kommentarer om detta: ”Det är så OERHÖRT läskigt att cykla framför ett fordon på den gatan, speciellt lastbilar.” ”Personligen upplever jag utformningen något stressande då jag inte tycker bilister betar sig som om de ska ta hänsyn till cyklister. Hamnar jag före en bilist känner jag mig jagad.”

Ytterligare ett problem som uppmärksammats är att cyklisterna tycker att det går långsamt på gatan när körfältsutrymmet inte erbjuder omkörning och när bilarna stoppar upp trafiken vid övergångsställen. Exempel på kommentarer är: ”Då bilarna kör mycket långsamt blir det alldeles för dålig framkomlighet för cyklister.”

3.2.5 Sammanfattning enkätresultat

Överlag visade enkätstudien på positiva resultat. Majoriteten svarade att trafikmiljön på Västra Hamngatan är bättre än trafikmiljön på vanliga blandtrafikgator. Majoriteten tyckte att det var tydligt hur man som bilist och cyklist ska röra sig på gatan, samt att cykelgatan uppmuntrar cyklister till att ta mer plats. Majoriteten tyckte även att utformningen på Västra Hamngatan uppmuntrar ganska bra till att hålla låg fart. På det hela taget fick alla faktorer utom ”tydliga regler” positiva resultat, dessa var trygghetskänsla, cykelfart, samspel mellan trafikanter, tidseffektivitet och trevligt stadsrum. Slutligen tyckte de flesta att fler gator borde göras om till cykelgator där plats för separat infrastruktur inte finns.

Inget märkvärdigt mönster angående hur de olika deltagargrupperna (ålder, kön, typ av trafikant, kännedom om cykelgatan) har registrerats. Vad gäller åldersfördelningen var majoriteten av deltagarna i medelåldern (31-50 år) och åldersgruppen 70 + var underrepresenterade med bara tre personer som svarade på enkäten. Bilisterna, som bara var tre stycken, utmärkte sig inte i deras svar. Könsfördelningen bland deltagarna var jämn och ingen betydande skillnad i de olika könsens svar har registrerats heller.

På den öppna frågan valde 61 % av användarna att lämna kommentarer. Majoriteten av dessa handlade om gatans otydliga regler, att det behövs skyltning som informerar om gatans regler. Det kom också kommentarer om upplevs stress och otrygghet på gatan, speciellt eftersom bilisterna inte verkar respektera cyklisterna. En annan utmärkande åsikt bland kommentarerna var att bilisterna borde begränsas mer.

4 Diskussion och slutsatser

4.1 Resultatdiskussion

Studiens resultat som baseras på semistrukturerade intervjuer visar på att de intervjuade trafikplanerarna har olika åsikter om cykelgatan. Hälften tycker att den nya regleringen är ett bra inslag i stadsplaneringen och andra hälften tycker att den är onödig. De trafikplanerare som ställer sig positiva till den ser den som ett verktyg för att främja cykling och uppnå klimatmål genom att sänka hastigheter, begränsa biltrafiken, uppmuntra cyklister till att ta mer plats och förbereda för en ökad cykelkapacitet. Tysk forskning (Blitz *et al.*, 2020) visar att cykelgatan har en positiv effekt på människors villighet att börja cykla, vilket talar positivt för att den ska kunna ha samma effekt här i Sverige i framtiden.

Svensk forskning visar att cykelgatan är säkrare än cykling i vanlig blandtrafik (Afrya, 2018). Det har också bekräftats av samtliga för- och efterstudier av cykelgatorna i Linköping, Göteborg, Oslo och Århus. På Västra Hamngatan har ingen olycksstatistik undersökts i det här arbetet, men utifrån enkätstudien visade resultaten att majoriteten av användarna är positiva till hur väl trygghetskänslan uppnås på gatan.

Samtidigt som forskningen visar att cykelgatan är ett säkert alternativ för cyklister, visar den också på att den inte är lika säker som separat cykelinfrastruktur, vilket många av trafikplanerarna menar är det man främst borde satsa på överallt, oavsett om de är för eller emot cykelgatan. På grund av platsbrist och begränsade ekonomiska resurser kan det vara svårt att bygga separat infrastruktur som är platskrävande och kostsam. Där ser man att cykelgatan kan vara ett relativt billigt alternativ eftersom den gör så att samma yta kan delas av flera transportslag, samtidigt som säkerheten förbättras för cyklisterna.

De som ställer sig emot cykelgatan menar att regleringen för cykelgatan är onödig eftersom en säker blandtrafikmiljö går att uppnå på andra sätt. Exempelvis genom att sänka hastighetsbegränsningen till 30 km/h, införa hastighetsdämpande åtgärder eller skapa en utformning som tvingar trafikanterna till att hålla låg fart, så som cykelfartsgatan på Västra Hamngatan. Av denna anledning ifrågasätts cykelgateskyltens betydelse eftersom skylten i sig inte säger något nytt om hur trafikanterna ska bete sig. Om skyltens regler ändras kan cykelgatans vägmärke komma att vara till nytta, menar man. En annan problematik som poängteras av en trafikplanerare är att om vissa gator uppmanar biltrafiken till att ta hänsyn till cykeltrafiken på grund av en skylt, vad gäller på alla andra gator då?

Resultatet av enkätstudien visade att användarna av Västra Hamngatan ställer sig, liksom hälften av trafikplanerarna, positiva till cykelgator. Detta gäller både frågor som varit specifika för utformningen på Västra Hamngatan och frågor som berör cykelgatan i sin helhet. Användare tycker att trafikmiljön är bättre på Västra Hamngatan än på vanliga blandtrafikgator

och de tycker att fler cykelgator borde implementeras där plats för separat infrastruktur inte finns. Av de faktorer som värderats mest positivt fick faktorn ”trevligt stadsrum” bäst resultat. Enligt intervjuad trafikplanerare var det ett av målen med Västra Hamngatans utformning.

Trots majoriteten av positiva åsikter finns lärdomar att hämta inför framtida cykelgator. För att cykelgator ska möta användarnas behov behövs framförallt tydligare instruktioner. Med just Västra Hamngatan är fallet speciellt eftersom tanken med gatan är att utformningen ska tala för sig själv utan att en skylt behövs. Att det saknas information om vad som gäller på en cykelgata är därför inte så konstigt, men utifrån användarnas kommentarer verkar det ändå finnas ett behov om tydligare regler. På vilket sätt användarna vill att gatan ska bli tydligare framkom inte, däremot kommenterades att bilisterna är de som verkar förstå konceptet minst och att det är problematiskt att många som har körkort idag inte har fått någon information om vilka regler som gäller. ”Var finns informationen?” frågade en av respondenterna. Det finns idag ingen skylt på Västra Hamngatan som informerar om att det är en cykelfartsgata. Om den nya skylten för cykelgatan kommer att vara uppskattad eller inte på de framtida cykelgatorna, är svårt att dra slutsatser om eftersom den inte har använts i Sverige än.

Förutom otydliga regler har problem med bilar, som antingen stressar cyklister bakifrån eller blockerar upp framför, också noterats av användarna som till stor del består av cyklister. Därför önskar cyklisterna bredare körfält, vilket med den nuvarande lagstiftningen inte verkar vara möjligt. Bredare körfält gör i dagsläget att cyklisterna måste hålla till höger i körfältet och inte cykla i mitten. Användarna önskar också begränsning av motortrafiken. Helst ska den begränsas helt.

Slutligen verkar det som att användarna är medvetna om att cykelgatan i slutändan är en slags kompromiss där det handlar om att cykeln ska få utrymme, om än inte optimalt, eller inte få något utrymme alls. På frågan om fler cykelgator borde implementeras där plats för separat cykelbana inte finns var resultatet positivt. Kanske hade resultatet sett annorlunda ut om den sista meningen ”där plats för separat cykelbana inte finns” tagits bort, eftersom den meningen påminner användaren om problematiken med utrymmet och att det inte alltid är möjligt att bygga det bästa alternativet för just cykeln.

Att cykelgatan inte är optimal påstår även trafikplanerare. ”Det är ingen universallösning” menar man och syftar på att det hade varit bättre för cyklisterna med separat infrastruktur. Forskning visar att det blir problematiskt när cykelgatan blir en kompromiss, eftersom cykelgatans huvudsakliga syfte att förbättra framkomligheten för cyklisten kan gå förlorat. Utifrån både trafikplanerarnas och användarnas perspektiv verkar det dock som att cykelgatan ändå är en kompromiss. Det handlar om en kompromiss mellan cykel- och biltrafikens framkomlighet med ett begränsat utrymme som restriktion.

Med tanke på klimatkrisen och målen om en hållbar mobilitet kan man ifrågasätta varför det ens handlar om att låta cykeln få plats i biltrafiken och inte tvärtom. Detta reflekteras tydligt i en kommentar från en användare: ”Ska verkligen cykeln vara längst ner på prioritet för trafikslag i centrala Göteborg? Bör man inte reflektera kring om vi ska tillåta biltrafik där plats för separering av bil och cykeltrafik inte finns?”. I ett framtida scenario är det förhoppningsvis ombytta roller eller åtminstone likvärdigt. Då kanske det inte behövs en skylt för att cyklisterna ska kunna ha lika hög status som biltrafiken, men fram tills dess kan den nya

regleringen fylla en god funktion, menar en av trafikplanerarna.

4.2 Slutsatser

Denna studie bidrar med kunskap för att stödja planeringen av cykelgator i Sverige som konkluderas i tre aspekter: 1) Motivationen och utmaningarna för Sverige att introducera cykelgator. 2) Trafikplanerarens upplevelse av cykelgator; 3) Användarnas erfarenheter och feedback på cykelgator. Baserat på detta resultat ger det tre rekommendationer för planeringen av cykelgator i Sverige.

4.2.1 Motiven och utmaningarna för svenska städer att introducera cykelgator

Motiven för svenska städer att introducera cykelgator kan sammanfattas till att uppmuntra till mer cykling genom att anpassa transportsystemet till mer cykelvänligt, bidra till ett mer hållbart resande genom att öka statusen för cykeltrafiken, samt på ett kostnadseffektivt sätt ge plats för en ökad cykelkapacitet och förbereda för en förändring av framtida cykelfordon som storleksmässigt liknar bilar.

Utmaningarna för svenska städer att introducera cykelgator är att tydliggöra vilka regler som gäller på cykelgatan, antingen genom den nya vägs skylten eller genom ytterligare information till användarna innan skyltens innebörd har blivit känd. Cykelgatans vägmärke måste också ges tydligare bestämmelser, exempelvis genom att tydliggöra vad som menas med cykelfart och var cyklisterna har rätt att befinna sig i körfältet. Trafikplanerare i Sverige måste också fortsätta att prova sig fram och lyssna på användarna för att se vilken utformning som fungerar bra och inte.

4.2.2 Trafikplanerarnas uppfattning av cykelgatan

Intervjuerna med trafikplanerarna visar på meningsskiljaktigheter gällande cykelgatans betydelse och mål. Det finns inte en gemensam uppfattning om cykelgatan hos trafikplanerare, däremot kan två mer utmärkande uppfattningar av cykelgatan dras som slutsatser. Den första är att cykelgatan kan vara ett bra verktyg för att främja cyklingen, öka cykelns status och öka kapaciteten för den framtida ökningen av cyklisterna i våra städer. Den andra är att en utformning som uppmanar till lägre hastigheter och därmed en säkrare miljö för cyklisterna i blandtrafik är bra, men skylten för cykelgatan och regleringen i sig är onödig och säger inget nytt om de faktiska trafikreglerna.

4.2.3 Användarnas erfarenheter och feedback till framtida cykelgator

Undersökningen, som utfördes på Västra Hamngatan i centrala Göteborg, riktade sig till de som använder cykelgatan genom att cykla eller köra bil på den. Användarna har erfarenhet av att cykelgatan kan kännas obehaglig, framförallt på grund av bilister som stressar på bakifrån. Blockerande bilar är ett annat problem som gör att tidsvinsten man gör som cyklist försvinner, därför önskas bredare körfält. Överlag tycker användarna att cykelgatan är ett bra

alternativ där separat cykelväg inte får plats men reglerna upplevs som otydliga. Speciellt tycker cyklisterna att bilisterna inte förstår konceptet eftersom de tycker att cyklisterna är i vägen. Slutligen tycker användarna, som till största del har bestått av cyklister, att debatten om var *cyklisterna* ska få plats i trafiken borde handla om var *bilisterna* ska få plats istället.

4.2.4 Rekommendationer

Till kommuner som planerar eller funderar på att implementera en cykelgata är rekommendationen att se över om det i och med implementeringen går att begränsa biltrafiken på gatan, eftersom det minskar risken för att cykelgatan blir en kompromiss mellan cykel- och biltrafiken och att cykelgatan blir misslyckad. Är cykelgatan till för cyklisterna eller bilisterna? Om Sverige ska ha en cykelvänlig politik bör det märkas att cyklisterna prioriteras.

Rekommendation till Transportstyrelsen är att utveckla skyltens innebörd så att det finns tydligare anledning för trafikplanerare att faktiskt använda den. Exempelvis genom att begränsa hastigheten till 20 km/h, eller ge cyklister rätt att cykla mitt i vägbanan oavsett körfältets bredd.

Rekommendation till kommuner, trafikplanerare och Transportstyrelsen är att marknadsföra cykelgatan mer så att användarna blir medvetna om vad det är och vad som gäller på gatan. Cyklister är engagerade trafikanter som söker upp information själva i mycket större mängd än bilister.

Till fortsatta studier

Som rekommendation till fortsatta studier skulle det behövas mer grundliga undersökningar av den nya regleringen. Till exempel genom att se om det skett någon förändring av cykelgatan efter att den blivit en reglering i Sverige. Upplevs gatan annorlunda av användarna? Känner folk till den i svenska städer? Om det verkligen behövs, vilka förändringar rekommenderas göras med regleringen?

Mer studier borde utföras med fokus på utformningsmässiga detaljer och undersöka vad användarna gillar och inte gillar, samt hur man kan möta alla trafikanters krav på bästa sätt. Samt undersöka hur eventuell cykelköbildning, som kan komma att orsaka problem med en ökad cykling, kan lösas.

4.3 Studiens begränsningar och felkällor

Eftersom cykelgatorna i Sverige har olika benämningar blir det otydligt när man pratar om dem. Det hade kanske varit tydligare att skilja på cykelfartsgata och cykelgata i den här studien. Speciellt i enkätstudien kunde definitionen av en cykelgata ha förtydligats bättre. I Göteborg finns ett etablerat koncept av cykelfartsgator så när användarna fyllde i enkäten uppstod missförstånd eftersom de inte visste om frågorna syftade på regleringen cykelgata eller utformningsprincipen cykelfartsgata.

Ett annat problematiskt faktum är att pandemin har påverkat många personers resvanor, vilket

kan ha påverkat svaren hos de som fyllt i enkäten. Exempelvis kan många som tidigare har åkt mycket kollektivtrafik nu börjat cykla för att undvika smitta, vilket kan ha resulterat i att fler ovana cyklister har börjat använda cykelgatan. Det kan också vara så att många vana cyklister jobbar hemifrån och därmed inte har vistats på gatan när enkätstudien delades ut.

En tredje problematik är att cykelgatorna i Sverige ser olika ut och befinner sig på olika platser och miljöer, kan det vara problematiskt att användarnas erfarenhet endast bedöms utifrån en enkätstudie på en gata. Enkätstudien på Västra Hamngatan visar vad användarna tycker om konceptet och utformningen just där men för att dra bättre slutsatser om användarnas erfarenheter av cykelgator skulle fler studier på fler gator vara bra.

Värt att nämna är också att åldersgruppen 70+ varit underrepresenterad i enkätundersökningen, vilket kan ha att göra med att det krävs en smartphone eller en dator för att kunna scanna QR-koden eller för att besöka hemsidan, vilket kan vara mer besvärligt för de äldre. Hur som helst, är det viktigt att ta hänsyn till de äldre också i framtida studier, vilket poängterats av Trafikplanerare 4.

5 Referenser

Afry a. (2018) *Cykelgator – en studie av cykelgatans förutsättningar i den svenska trafikmiljön*. Trafikverket. https://www.trafikverket.se/contentassets/a7cdce8970c64498aefb34d134d91de8/trv_17_23142_cykelgator_slutrapport_180202.pdf (2021-01-24)

Afry b. (2019). *Cykelgator i malmö*. Malmö Stad. https://afry.com/sites/default/files/2020-12/cykelgator_-_koncept_och_potential_2019_0.pdf (2021-01-24)

Aretun, Å. och Robertson, K. (2013) *Ökad cykling: professionella och hinder i den lokala transportplaneringen*. VTI. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:670672/FULLTEXT01.pdf> (2021-03-11)

Arnfolk, P. and Winslott Hiselius, L. (2021) *Coronapandemins effekter på arbete, kontor och resor*. K2. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_4.pdf. (2021-02-23)

Blitz, A.; Busch-Geertsema, A. och Lanzendorf, M. (2020) More Cycling, Less Driving? Findings of a Cycle Street Intervention Study in the Rhine-Main Metropolitan Region, Germany. *Sustainability* 12(3): 805. (2021-03-05)

Bruno, M. (2020) The challenge of the bicycle street: Applying collaborative governance processes while protecting user centered innovations, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7, p. 100209. doi: 10.1016/j.trip.2020.100209.

Colville-Andersen, M. (2015) *The 20 Most Bike-Friendly Cities on the Planet*. WIRED. <https://www.wired.com/2015/06/copenhagenize-worlds-most-bike-friendly-cities/> (2021-03-21).

De Jong, T. (2017) *Sykkelgate*. <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykkel/b-3-8/> (2021-02-05).

Göteborgs Stad a, Trafikkontoret. (2014) *Göteborg 2035 - Trafikstrategi för en nära storstad*. https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES (2021-06-21)

Göteborgs Stad b, Trafikkontoret. (2019) *Trafik- och resandeutveckling 2019*. https://goteborg.se/wps/wcm/connect/604aef91-a9f0-4cca-841b-d94dd86c0403/TRU_2019_slutversion.pdf?MOD=AJPERES (2021-02-18)

Hebel, K. and Wolek, M. (2017) Change trends in the use of passenger cars on urban trips: carpooling in gdynia, *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 96, pp. 37–47. doi: 10.20858/sjsutst.2017.96.4.

Höst, M.; Regnell, B. och Runeson, P. (2006) *Att genomföra examensarbete*. Studentlitteratur.

Johansson, M. (2020) 'Resvaneundersökning 2019'. Region Stockholm. <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/trafik/resvanor/RVU-stockholms-lan-2019.pdf>. (2021-02-05).

Johansson, R. och Linderholm, L. (2013) *Trafiksäkra staden: handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram: [Trast - fördjupning*. Stockholm: Trafikverket: Sveriges kommuner och landsting..

Linköpings kommun. (2010) *Linköping växer- trafikstrategi*. <https://weblisher.textalk.se/linkoping/10trafikstrategi/paper.pdf> (2021-06-21)

Malmö stad. (2021) *Hållbar mobilitet*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Resande-och-infrastruktur/Hallbar-mobilitet.html> (2021-06-21)

Malone, K. (2020) *Smart choices for cities. Cycling in the City*. CIVITAS. https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-09_m_web.pdf. (2021-03-17).

Naturvårdsverket. (2020) *Handlingsplan för att nå Sveriges klimatmål*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/En-uppfoljning-mot-klimatmalen-till-2030/> (2021-02-04).

OECD and European Commission. (2020) *Cities in the World: A New Perspective on Urbanisation*. OECD (OECD Urban Studies). doi: 10.1787/d0efcbda-en.

Persson, A.; Clark, A.; Nilsson, A. och Stigell, E. (2015) *Cykeln och cyklisten - omvärld och framtid*. Trivector. https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/09/trivector_cykeln-och-cyklisten-omvarld-och-framtid.pdf.

Regeringskansliet a (2020) *Mål för miljö och klimat*. <https://www.regeringen.se/regeringspolitik/miljo-och-klimat/mal-for-miljo/> (2021-03-21)

Regeringskansliet b (2017) *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling*. Näringsdepartementet. Nr: N2017.19

Stockholms Stad (2018) *Översiktsplan för Stockholms stad*. https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktsplan-ny_light/ny-oversiktsplan-2018-02-19_2.pdf (2021-06-21)

Thulin, H. och Obrenovic, A. (2008). *Cykelfartsgata på Hunnebergs- och Klostergatan i Linköping - en före- /efterstudie*. VTI.

Transportstyrelsen (2020). *Här är nya vägmärket för cykelgata*.
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/har-ar-nya-vagmarket-for-cykelgata/>
(2021-02-12)

Trafikverket (2015). *Trafik för en attraktiv stad*.
https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf

UNDP a (2020) *Om globala målen*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/> (2021-02-04)

UNDP b (2020) *Hållbara städer och samhällen*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> (2021-02-04)

Västerås stad. (2014) *Trafikplan 2026*.
<https://www.vasteras.se/download/18.2a23ba8615090ceccb616/1554824500012/Trafikplan.pdf>
(2021-06-21)

WWF (2020) *Vad är klimatförändringarna, Världsnaturfonden WWF*.
<https://www.wwf.se/klimat/klimatforandringar/> (2021-02-04).

5.1 Bildkällor:

Koorey, G. (2016) *What can New Zealand learn from Cycling in Europe?*
https://www.researchgate.net/publication/322159941_What_can_New_Zealand_learn_from_Cycling_in_Europe (2021-06-08).

Levante. (2021) *Las dos nuevas ciclocalles de València*. <https://www.levante-emv.com/valencia/2021/01/05/vias-malva-rosa-pasan-ciclo-calles-valencia-27057784.html>
(2021-06-08)

Wikipedia (2017) *Cykelfartsgata*. <https://sv.wikipedia.org/wiki/Cykelfartsgata> (2021-04-18)

Bilagor

Bilaga 1

Intervjufrågor

Bakgrund:

1. Hur kom man på idén med att göra en cykelgata?
2. Hur bemöttes idén av andra stadsplanerare/kollegor?
3. Varför valdes cykelgatan? Varför inte tex. separat cykelväg?
4. Vad var/är det huvudsakliga målet med cykelgatan?

Implementeringen:

5. Vad har varit svårast i processen att implementera gatan?
6. Var det svårt att bestämma utformningen? Vem gjorde det? Hur gjordes det?
7. Varför är cykelgatan placerad där den är? Är det en bra plats med avseende på den omgivande trafikmiljön?
8. Har man försökt implementera fler cykelgator i Malmö men som blivit nekade/runnit ut i sanden?
9. Vem/vilka ställer sig mest negativa till implementeringen av en cykelgata?

Användarna:

10. Togs användarnas åsikter i beaktning i beslutet om att implementera en cykelgata?
11. Hur informerades användarna om vad som gäller på cykelgatan?
12. Har användarna mottagit cykelgatan på ett positivt sätt?

Efteråt:

13. Är ni nöjda med valet att implementera cykelgatan?
14. Är det något ni skulle gjort annorlunda idag?
15. Har ni planer på fler cykelgator?
16. Vad tror ni om cykelgatornas framtid i Svenska städer?
17. Rekommendationer till kommande cykelgator?
18. Rekommenderar ni andra städer att studera möjligheterna för cykelgator?

Bilaga 2

Enkätfrågor (för Västra Hamngatan i Göteborg)

Den här enkäten har som syfte att undersöka användarnas uppfattning av cykelgatan på Västra Hamngatan i centrala Göteborg. Enkätstudiens resultat kommer att användas i ett examensarbete utfört av mig Klara Skalare från Lunds Tekniska Högskola.

Konceptet cykelgatan innebär en gata där cyklister och motorfordon delar på körbanans utrymme på cyklisternas villkor. Företräde skall ges cyklisterna och låga hastigheter ska hållas - ”cykelfart”. Därav kallas cykelgatan även för cykelfartsgata. I december 2020 fick cykelgatan två egna vägmärken av Transportstyrelsen som visar var den börjar och slutar.

1. Vilken åldersgrupp tillhör du?

15-30 31-50 51-70 70+

2. Vilket kön tillhör du?

Kvinna Man Annat Vill ej svara

3. Hur väl känner du till konceptet cykelgata?

Mycket väl

Vet ungefär vad det är

Har hört talas om det innan det nämndes i den här enkäten men vet ej vad det är

Har aldrig hört talas om det innan det nämndes i den här enkäten

Följande frågor 4,5 och 6 besvaras utifrån dina erfarenheter innan COVID-19 bröt ut.

4. Alla människor använder olika typer av transportsätt i sin vardag. Men om du skulle placera dig i en av följande kategorier, vilken skulle du säga att du tillhör en normal arbetsvecka?

Fotgängare

Cyklist

Bilist (förare eller passagerare)
Kollektivtrafikresenär

5. Hur ofta cyklar du på cykelgatan på Västra Hamngatan?

Varje dag 3-4 ggr/vecka 1-2 ggr/vecka 1-2 ggr/månad 1-2 ggr/halvår Aldrig

6. Hur ofta kör du bil på cykelgatan på Västra Hamngatan?

Varje dag 3-4 ggr/vecka 1-2 ggr/vecka 1-2 ggr/månad 1-2 ggr/halvår Aldrig

7. Vad tycker du om trafikmiljön på cykelgatan på Västra Hamngatan jämfört med på vanliga blandtrafikgator? Dvs. gator där cyklister delar körfält med bilar utan någon speciell utformning.

Bättre Ingen skillnad Sämre Vet ej

8. Tycker du att det är tydligt hur man som cyklist och bilist ska röra sig på cykelgatan på Västra Hamngatan?

Ja, det är tydligt Ja, det är ganska tydligt Nej, det är ganska otydligt Nej, det är otydligt Vet ej

9. Tycker du att cykelgatan på Västra Hamngatan uppmanar cyklister till att ta mer plats?

Ja, verkligen Ja, ganska Nej, inte direkt Nej, verkligen inte Vet ej

10. Tycker du att cykelgatan på Västra Hamngatan uppmanar bilister till att hålla låg fart?

Ja, verkligen Ja, ganska Nej, inte direkt Nej, verkligen inte Vet ej

11. Hur väl tycker du att följande aspekter uppnås på cykelgatan Västra Hamngatan?

Mycket väl Väl Sådär Lite Inte alls

Trygghetskänsla

Cykelfart

Samspel mellan trafikanter

Tydliga regler

Tidseffektivitet

Smidig framkomlighet

Trevligt gaturum

12. Tycker du att fler gator i Göteborg borde göras om till cykelgator om plats för separat cykelbana inte finns?

Ja, absolut Ja, kanske det Nej, tror inte det
Nej, inte alls Vet ej

13. Tycker du att implementeringen av en cykelgata bidrar positivt till bilden av Göteborg som cykelstad?

Ja, absolut

Ja, kanske det

Nej, tror inte det

Nej, inte alls

Vet ej

14. Har du något mer du vill tillägga eller förslag på vad som skulle kunna förbättras på cykelgatan på Västra Hamngatan?