

Cykelgata Konduktörsgatan Utvärdering av pilotprojekt



Dokumentinfo:
Projektamn: Cykelgata Konduktörsgatan
Projektnummer: 12636, obj. 24106
Darienummer: -

Beställare: Enhetschef trafik och planering
Projektledare: Trafikplanerare
Datum: 2025-01-16
Version: 1.0

Sammanfattning

Behovet av en åtgärd för cykel längs med Konduktörsgatan på sträckan mellan Västgötagatan och Svedenborgsgatan har länge varit identifierad med sin grund i Alingsås översiktsplan och Trafikplan. Utifrån dessa planer beställdes åtgärden med direktiv att utveckla och bygga ut gång- och cykelinfrastrukturen i Alingsås tätort med syfte att testa Alingsås kommuns första cykelgata i stadsmiljö. Då Alingsås inte tidigare haft en cykelgata användes metoden för testgata för att studera effekter av en cykelgata i stadstrafik.

Testet pågick under 6 månader och tjänstepersoner var under testets gång ute och samlade in data i form av intervjuer, räkning av cyklister, parkeringsbeläggning och hastighetsmätningar. Under projektets gång har även synpunkter inkommit via mejl och sociala medier vilket har tagits i beaktande då testet analyserats.

Resultatet av testgatan har varit positivt med många synpunkter som uppskattat cykelgatans påverkan på omgivningen och dess cykelbarhet. Fördelningen av synpunkter var att 58 % var positivt inställda till testet, 24% var neutrala och 18% var negativt inställda till testet. Av de som var negativa handlade det till större delen om parkering- och angoringsmöjligheterna längs med gatan. Hastigheten längs gatan hade precis som innan testet en medelhastighet över hastighetsbegränsningen med en högsta hastighet på 62 km/h vid tillfällena där tjänsteperson var ute och mätte.

I området under testets gång var beläggningen av parkeringsplatserna mycket sällan fullbelagda och den högsta beläggningen var runt Kullingsbergsskolan kring skoltid.

En del synpunkter och något som även observerades under platsbesök var att det ibland uppstod osäkerhet i trafiken längs med gatan. Detta har troligen att göra med den tillfälliga utformningen, eftersom cyklister cyklade innanför trafiköarna och vid tillfällen även cyklat på fel sida av vägen. En annan del av testet som uppfattats som otydlig var trottoaren som breddades med en heldragen linje, under testet.

Stadsmiljöavdelningen rekommenderar med bakgrund i denna rapport och med det test av cykelgata som genomförts att återetablera cykelgatan längs med Konduktörsgatan. Att vid ombyggnation till permanent cykelgata etablera förstärkningsåtgärder längs cykelgatan i enighet med kapitel 7 i denna rapport.

Innehåll

1.	Bakgrund	4
2.	Förutsättningar för Konduktörsgatan	6
2.1.	Förutsättningar för cykel	7
2.2.	Hastighet	10
3.	Metod utvärdering	11
3.1.	Antal cyklister	11
3.2.	Hastighet motorfordon	11
3.3.	Parkerade bilar på intilliggande gator.....	11
3.4.	Intervjuer med trafikanter	12
3.5.	Inhämtning synpunkter verksamheter	12
3.6.	Synpunkter från boende	12
3.7.	Synpunkter från allmänheten	12
4.	Utformning av cykelgatan	13
5.	Resultat	15
5.1.	Antal cyklister	15
5.2.	Hastighet motorfordon	16
5.3.	Parkerade bilar på intilliggande gator.....	17
5.4.	Synpunkter från trafikanter, boende, verksamheter och allmänheten.....	21
5.5.	Övriga observationer	25
6.	Diskussion	27
7.	Slutsats	28
	Referenser	30

Bilaga 1: Intervjufrågor till trafikanter

Bilaga 2: Synpunkter om cykelgatan

Bilaga 3: Vägutrustningsplan

Bilaga 4: Foton från testgatan

Bilaga 5: PM Konduktörsgatan sammanställning förutsättningar och trafikförslag

Bilaga 6: Info till fastighetsägare 2024-04-29

Bilaga 7: Förslag permanent cykelgata, Konduktörsgatan

1. Bakgrund

Redan i kommunens Trafikplan från 2012 definierades behovet av en åtgärd för cykel längs med Konduktörsgatan på sträckan mellan Västgötagatan och Svedenborgsgatan (Figur 1). Ett arbete som även ligger med som mål i kommunens översiktsplan i form av att vara en del i ett effektivt kommunikationsnät, där de hållbara trafikslagen i form av kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik prioriteras. Dessutom anger även kommunens klimatstrategi att samhällsplaneringen ska vara hållbar, så att gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer gynnas inom Alingsås tätort, mellan övriga orter i kommunen och till grannkommunerna.

I projektdirektivet framgår att syftet med projektet är att utveckla och bygga ut gång- och cykelinfrastrukturen i Alingsås tätort. Projektet kommer också öka tillgängligheten och framkomligheten för aktiva trafikanter (fotgängare och cyklister) och skapa en säkrare skolväg. Syftet med projektet är också att testa Alingsås kommuns första cykelgata i stadsmiljö. Vidare anges nedan som effektmål:

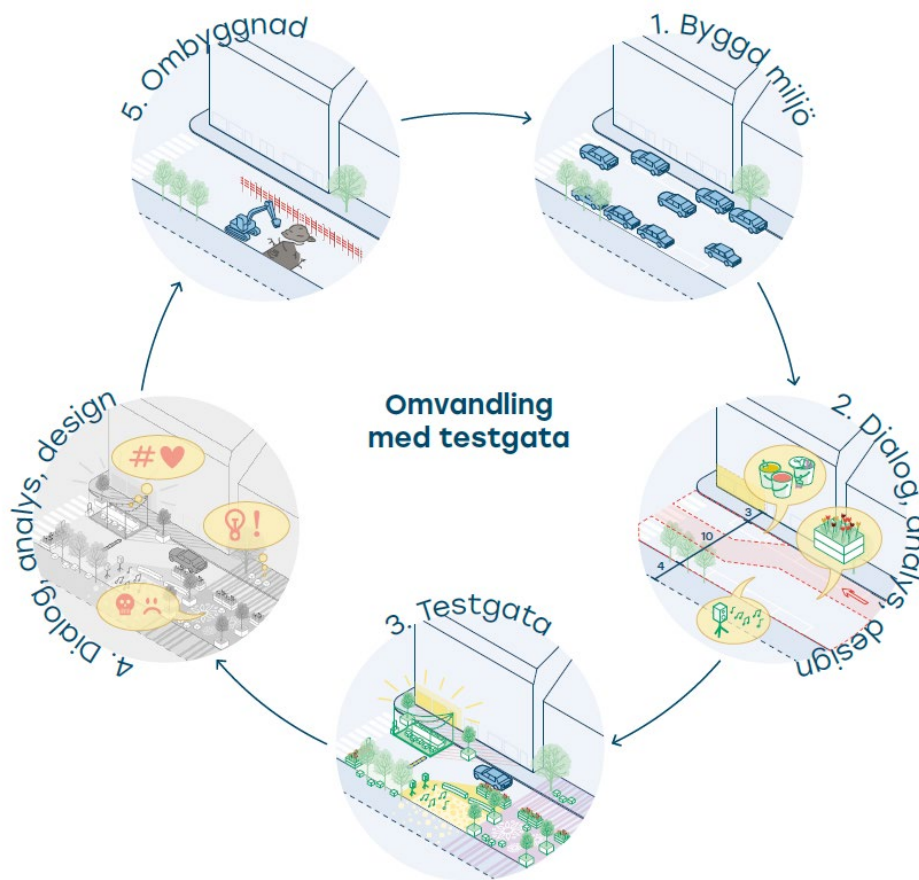
- En mer trafiksäker och trygg miljö för aktiva trafikanter genom att
 - Motorfordonens hastighet sänks
 - De aktiva trafikslagen ges mer utrymme i trafikmiljön
- Utökade cyklingsmöjligheter
- Möjlig öka resande med de aktiva trafikslagen, vilket i sin tur skulle ge en positiv effekt på hälsa och miljö



Figur 1 – Streckning för test av cykelgata i grönt ovan.

Testgata

Då Alingsås inte tidigare haft en cykelgata används metoden för testgata enligt Designguide för Smarta gator (KTH et al., 2022). Där vi följer modellen genom att utgå från en bebyggd miljö som analyseras för framtagande av testbädd (Figur 2). Testgatan testar sedan en möjlig prototyp för framtida ombyggnad. Efter testet analyseras genomförandet tillsammans med synpunkter för att ta fram en mer permanent ombyggnad som sedan blir verklighet.



Figur 2 - Omvandling med testgata (Designguide för smarta gator, 2022)

Synpunkter i tidigt skede

Kommunen avsåg initialt att testa projektet från september 2023 till juni 2024. Flera boende hörde av sig och var oroliga för var de skulle parkera sina bilar eftersom cykelgatan i det skedet var tänkt att inte tillåta några bilparkeringsplatser längs gatan. Kommunen beslutade att skjuta på projektet för att samla in mer information kring parkeringssituationen i området. Under insamlingen såg kommunen att det fanns fler platser lediga på omkringliggande gator än det antal som observerades parkera längs Konduktörsgatan, se kapitel 3 i Bilaga 1. Därefter genomfördes pilotprojektet, men med fyra korttidsparkeringsplatser längs Konduktörsgatan. Att fyra korttidsparkeringsplatser infördes sågs som en kompromiss att möta det behov som uppgavs av boende, framförallt boende som saknade platser inom den egna fastigheten.

2. Förutsättningar för Konduktörsgatan

Innan cykelgatan infördes på prov längs Konduktörsgatan saknades en bra lösning för cyklister längs gatan. Cyklisterna hänvisades till att färdas i blandtrafik (Figur 3), tillsammans med motorfordon. Gatan bestod av en nästan 400 meter raksträcka med en gatubredd som varierade mellan cirka 8,4–8,9 meter, vilket är för smalt för att en kombinerad gång- och cykelbana, som bör vara minst 3 meter bred, skulle kunna anläggas.

Från kommunens mätning 2021 framgick det att det på gatan var en medelhastighet på 41,5 km/h under vardagar och 43,1 km/h under helgdagar. Denna data inkluderar samtliga förbipasserande fordon under en vecka, inklusive cykel. Från mätningen visades det även att det på gatan under vardagar passerade ca 1600 fordon per dygn. Denna siffra för helger låg på ca 1200 fordon per dygn. Av dessa var cirka 6,4 % tung trafik.

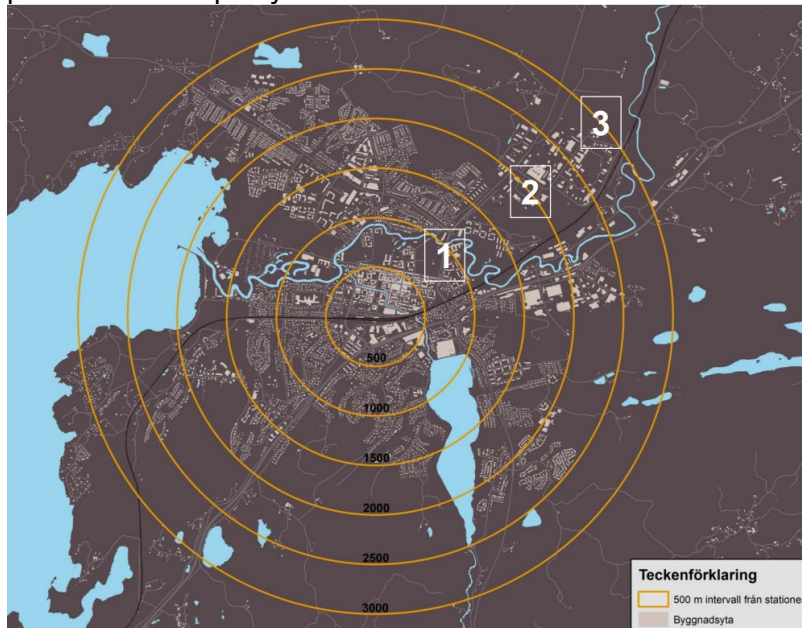
För cykeltrafik finns ingen likställd mätning. Men vid observationer på plats observerades ca 50 cyklister en vardagsförmiddag i maj.



Figur 3 - Konduktörsgatan innan etablering av testgatan, men med etablerad linjemålning

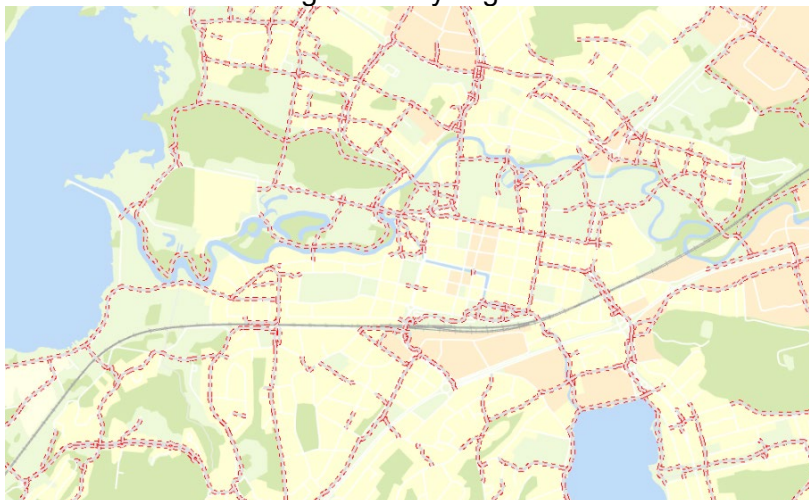
2.1. Förutsättningar för cykel

Alingsås är en nära stad med korta avstånd till det mesta inom tätorten. Detta skapar goda möjligheter för resor på kort tid oberoende av färdmedel (Figur 4). Enligt Google maps reseplanerare, kan en person oberoende av var de befinner sig inom tätorten, ta sig in till centrum på upp till 15 minuter på cykel.



Figur 4 - Avstånd inom Alingsås stad

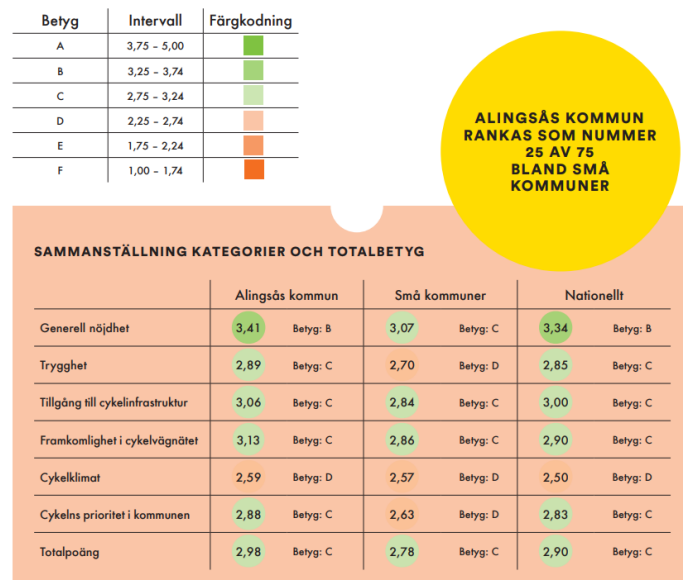
Alingsås kommun har idag ett gediget cykelvägnät. Dock är det många sträckor som inte är sammankopplade och där cyklister förväntas cykla vidare i blandtrafik. Figur 5 nedan visar utdrag av Alingsås stads cykelvägnät utan sträckor där en förväntas cykla i blandtrafik. Alingsås har en lång historia och en väl bevarad innerstad med smala gaturum vilket gör det svårt att alltid genomföra en separering av trafikslagen. Därför behöver kommunen studera alternativa lösningar som cykelgata.



Figur 5 - Cykelvägnät över del av Alingsås stad

Cyklistvelometern 2024 för Alingsås kommun

Cykelfrämjandet genomför varje år en nöjdhetsundersökning för Sveriges kommuner. I undersökningen får invånarna besvara frågor om nöjdhet och förutsättningar för cykling i kommunen de bor i. För Alingsås visade sammanställningen ett högt snittbetyg enligt figur 6 där kommunens cyklister rankar den generella nöjdheten med ett betyg B, *Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2024*.



Figur 6 - Sammanställning totalbetyg Alingsås kommun (Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2024)

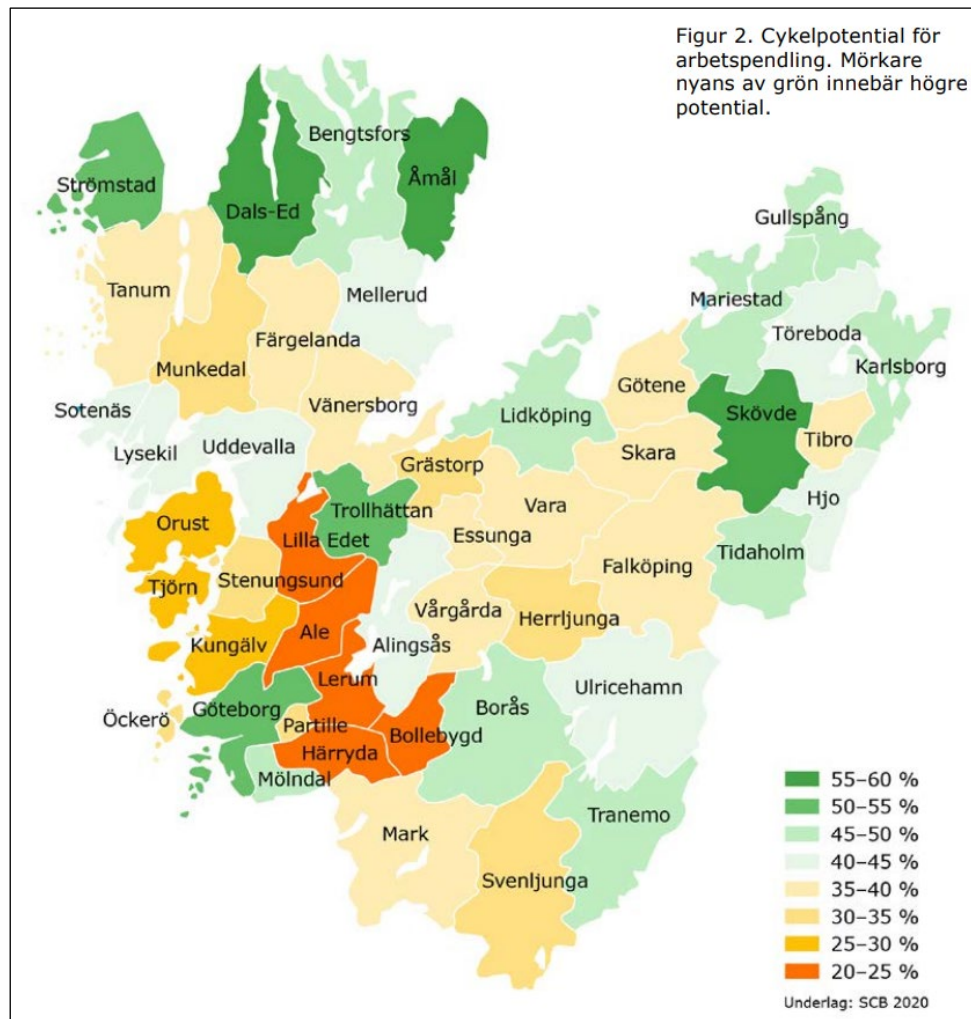
Enligt cyklistvelometern framgår det att Alingsås cyklister önskar en förbättring inom punkter cykelklimat inom kommunen. Inom denna punkten rankar cyklisterna punkterna cykelstöder, konflikter med bilister och gångtrafikanter med enbart 6, 18 respektive 15 procent som inte tycker det är ett problem. För cykelns prioritet i kommunen är det 40 procent som ställer sig positiva till hur kommunen arbetar för att förbättra cykelinfrastrukturen medan det enbart är 23 procent som tycker cykling har tillräckligt hög prioritering i kommunen. Om cyklisterna fick välja skulle de vilja att kommunen prioriterar att bygga ut ett sammanhängande cykelvägnät där det saknas idag (77%) följt av förbättrad väghållning året runt (32%).

Prioriteringar	Alingsås kommun	Små kommuner	Nationellt
Bygg ut sammanhängande cykelvägar där det idag saknas	77%	74%	67%
Förbättrad väghållning av cykelvägar året runt	32%	36%	40%
Prioritera cykeltrafik i korsningar	23%	24%	33%
Förbättrad kvalitet på existerande cykelvägnät	17%	27%	31%
Fler säkra cykelparkeringar	15%	15%	19%
Åtgärder för minskad biltrafik	18%	14%	19%
Förbättrad belysning på cykelvägar	16%	17%	14%
Förbättrad skyltning	7%	10%	11%
Informationskampanjer för att få fler att cykla	8%	13%	10%
Sänka hastighetsgränser	5%	6%	6%
Förbättrade möjligheter att hyra cyklar	3%	3%	3%
Antal svar:	360	10501	28914

Figur 7 - Vad vill cyklister i Alingsås kommun helst se att kommunen prioriterar i vidare arbete (Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2024)

Cykelpotential VGR

I Västragötalandsregionens dokument: Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2024) identifieras cykelpotentialen för arbetspendling i regionens kommuner. I underlaget från denna strategi placerar sig Alingsås väldigt bra i cykelpotential jämfört med omkringliggande kommuner (Figur 8).



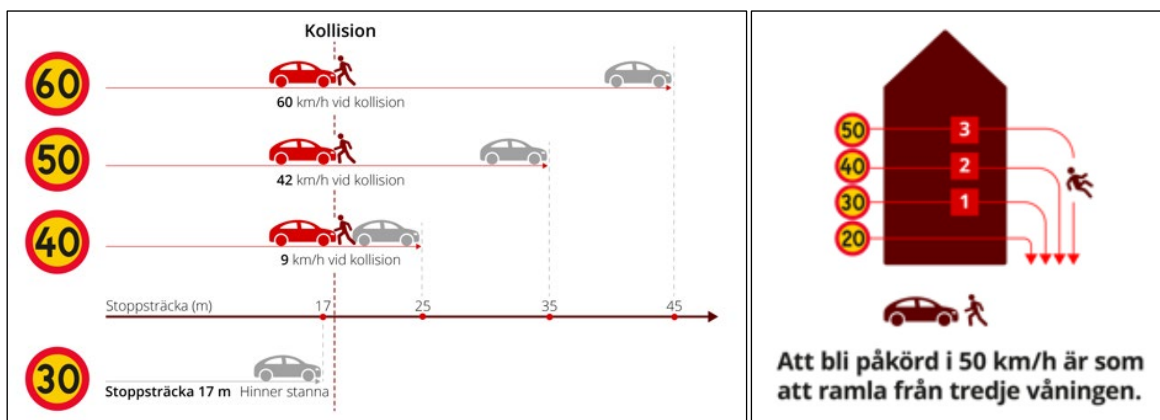
Figur 8 - Cykelpotential för arbetspendling (VGR Strategiska plan för ökad cykling i västra Götaland)

I strategin har de identifierat rekommendationer på insatser för ökad cykling till tätortsnära arbetsplatser, skolor och fritidsaktiviteter. Den första punkten i denna rekommendation är att öka cykelbarheten utifrån platsens förutsättningar där exempel på åtgärder är separerade cykelvägar, men även cykelgator och bygdevägar. De identifierar även minskade barriärer och säkra parkeringar som faktorer för ökad cykling.

2.2. Hastighet

Konduktörsgatan är idag reglerad för 40 km/h med en medelhastighet på 41,5 km/h under vardagar och 43,1 km/h under helgdagar. Gatan består av en ca 560 meter lång raksträcka med endast två hastighetsdämpande åtgärder i dagsläget. En stopphållplats på Konduktörsgatans västra del, vilken trafikeras av stadsbuss nummer 3. Längs med gatans östra ände finns även busskuddar precis innan kurvan mot Sveagatan.

Hastighet är direkt relaterat till stoppsträckan, vilket visar på vikten av att trafikmiljöer är utformade så att de uppmanar till rätt hastighet. På hemsidan hastighet och trygghet (Trafikverket, 2024) visar Trafikverket på riskerna som uppstår vid olika hastigheter i bilderna i nedan illustrationer (Figur 9).



Figur 9 - Lägre fart ger kortare stoppsträcka (Trafikverket, <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald/>)

Enligt Rätt fart i staden (Trafikverket, 2021) handlar hastighetefterlevnaden på gator med 30 km/h på hur gatan är utformad. Attitydmätningar visar på att trafikanters respekt för 30 km/h är högre än för 50 km/h. Dock visar det sig att efterlevnaden är något sämre på gator med 30 km/h än på gator med 50 km/h. Detta antyder att efterlevnaden av hastigheten snarare styrs av om bilisten får rätt stöd av vägens utformning till att hålla rätt hastighet. Vilket kan handla om hastighetsdämpande åtgärder som chikaner, avsmalningar, gupp eller liknande.

3. Metod utvärdering

Testet pågick under 6 månader från maj till och med oktober månad. Under testets gång var tjänstepersoner ute i område och samlade in synpunkter, mätte hastigheten på fordon samt studerade beteenden och flöden för vidare utvärdering efter testets avslut. Efter oktober togs skyltarna bort och föreskrifterna ändrades tillbaka till hur vägen var reglerad innan testet påbörjades.

3.1. Antal cyklister

För att jämföra mellan hur det var innan och under testet har kommunen under testets gång utfört cykelräkningar på plats under flertalet tillfällen. Dessa genomfördes under juli till och med oktober och oftast under eftermiddagar mellan 16–17 men vid enstaka tillfällen under morgonen mellan 6–8. Då vissa mättillfällen inte genomfördes under en hel timma räknas dessa upp till en hel timme för att göra insamlade data jämförbar med de andra mättillfällen som genomfördes.

3.2. Hastighet motorfordon

För mätning av hastighet så användes kommunens hastighetsmätare. Denna behöver vara inkopplad till ström vid användning och därför har kommunens stripade verksamhetsbil använts vid mätningarna. Då bilen är så pass synlig kan resultatet påverkas då förare uppmärksammas på vad som händer och därmed sänker hastigheten. Dock har ingen bedömning eller justering för detta genomförts utan benämns enbart som faktor för resultatet.

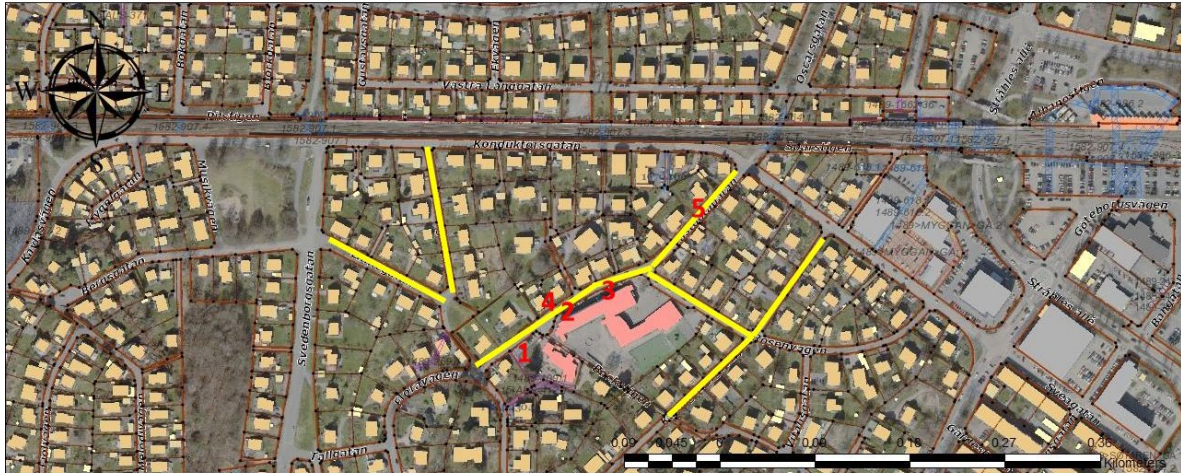
Fordon som färdas bakom andra fordon och som kan antas vara påverkade av framförvarande fordon har inte tagits med i hastighetsmätningen utan enbart de fordon som helt själva påverkat sin hastighet.

Hastighetsmätningarna genomfördes under två tillfällen under september och oktober månad under vardagseftermiddagar.

3.3. Parkerade bilar på intilliggande gator

För insamling av beläggning på områdets allmänna parkeringar så har kommunen varit ute för observation av antalet parkerade bilar på omkringliggande gator. De gator som observerats är Rosenvägen, Kullingsbergsgatan, Västgötagatan, Västergatan och Linnégatan (Figur 10). Utöver dessa har även Svedenborgsgatan observerats.

Observationerna genomfördes mellan juni och oktober månad under tidig morgon (kl. 6:30) till sen kväll (kl. 23:30). Där en majoritet av inventeringarna genomfördes under eftermiddagen.



Figur 10 Gula streck visar längs vilka gator som kommunen räknat antalet parkerade bilar. Siffran 4 i bilden avser gatuparkering längs Västgötagatan söder om Rosenvägen. Siffran 1 avser förskolans parkering och siffran 2 och 3 avser skolans parkering. Siffran 5 avser gatuparkering längs Västgötagatan mellan Rosenvägen och Sveagatan.

3.4. Intervjuer med trafikanter

Under flertalet tillfällen samtidigt som observationer för parkering och cyklister genomförts har även kommunen genomfört intervjuer med förbipasserande cyklister och fotgängare (se bilaga 6 för de frågor som använts). Intervjuerna bestod av ett antal frågor om hur de vanligtvis reser på Konduktörsgatan, hur ofta de reser där, hur tryggheten upplevs under testet jämfört med utformningen innan testet samt om de föredrar testets lösning eller som det var innan. Dessutom frågades respondenten om de hade förslag på andra eller fler åtgärder längs med gatan.

3.5. Inhämtning synpunkter verksamheter

Synpunkter har inhämtats från verksamheter som kan ha påverkats av testet för att utvärdera hur och om deras verksamheter upplevt någon påverkan av testet. De verksamheter som efterfrågats är områdespolisen, kommunens avfallsavdelning, driftverksamhet samt Kullingsbergsskolan och Asplockans förskola.

3.6. Synpunkter från boende

Kommunen har informerat boende i området om projektet. Information har gått ut med post, där kontaktuppgifter till kommunen funnits med och en uppmaning att ta kontakt med kommunen om eventuella synpunkter, se bilaga 6. Vidare har ett antal boende blivit intervjuade i samband med observationer, se kapitel intervjuer med trafikanter (kap. 5.4).

3.7. Synpunkter från allmänheten

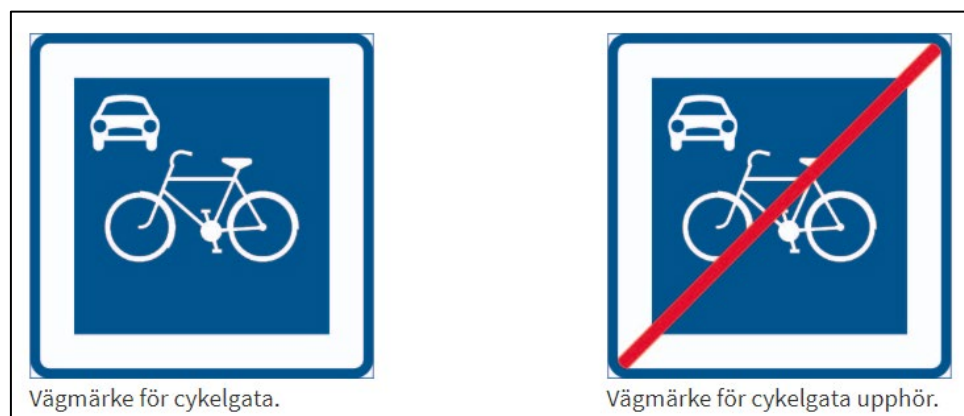
Allmänheten har hört av sig löpande med synpunkter på cykelgatan med närliggande offentlig miljö. Framförallt via mejlkontakt samt ett par via sociala medier.

4. Utformning av cykelgatan

Konduktörsgatan har under testprojektet varit utformat enligt Trafikförordningens 8 kap 1a§ vilket definierar en cykelgata som en gata där motordrivna fordon ska anpassa hastighet efter cykeltrafiken men med en högsta tillåtna hastighet på 30 km/h. Cykelgatan markeras ut med vägmärke E33 och avslutas med märke E34 (Figur 11).

Utdrag från Trafikförordningen:

1. Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
3. En förare som från en väg kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
4. En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Förordning (2020:842).



Figur 11 Bestämmelser för cykelgata, från transportstyrelsen

Konduktörsgatan har utformats efter planskissen i Figur 12 nedan. Rosa linje visar ny kantsten som separerar gångbanan från körbanan. Under provperioden utgörs denna separeringen endast av en heldragen linje för att utvärdera bredden inför eventuell permanent åtgärd efter testets utvärdering. I respektive ände av cykelgatan samt på anslutande gator söderifrån, Svedenborgsgatan och Västergatan, har vägmärken för cykelgata, cykelgata upphör samt vägmärke med högsta tillåtna hastighet placerats. Vägmärkena har placerats på bågar förutom på Västergatan där det endast finns utrymme för stolpar. Vid ett antal platser längs Konduktörsgatan har hastighetsdämpande hinder i form av trafiköar placerats ut. På trafiköarna sitter vägmärken med text som uppmuntrar trafikanter att sänka hastigheten och även skyltar med tack till de som cyklar, se Figur 13 och bilaga 3 och bilaga 4 för mer information.



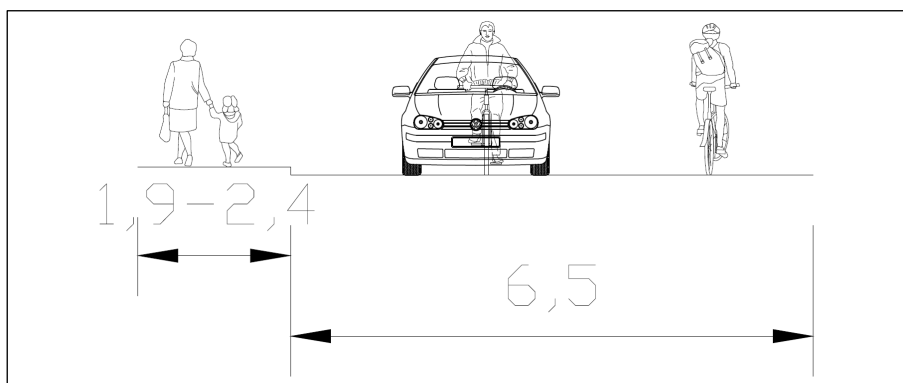
Figur 12 Förslag cykelgata på Konduktörsgatan, rosa linje visar ny kantsten mellan gångbana och körbana.



Figur 13 Portaler med cykelvänliga budskap som placerats ut längs cykelgatan

Sektionen för cykelgata på Konduktörsgatan ses i Figur 14 nedan. Totalbredden på cirka 8,4-8,9 meter har fördelats enligt följande söderifrån

- 1,9-2,4 meter bred gångbana för fotgängare och små barn som cyklar
- 6,5 meter bred körbana för övrig cykeltrafik samt motortrafik inklusive kollektivtrafik



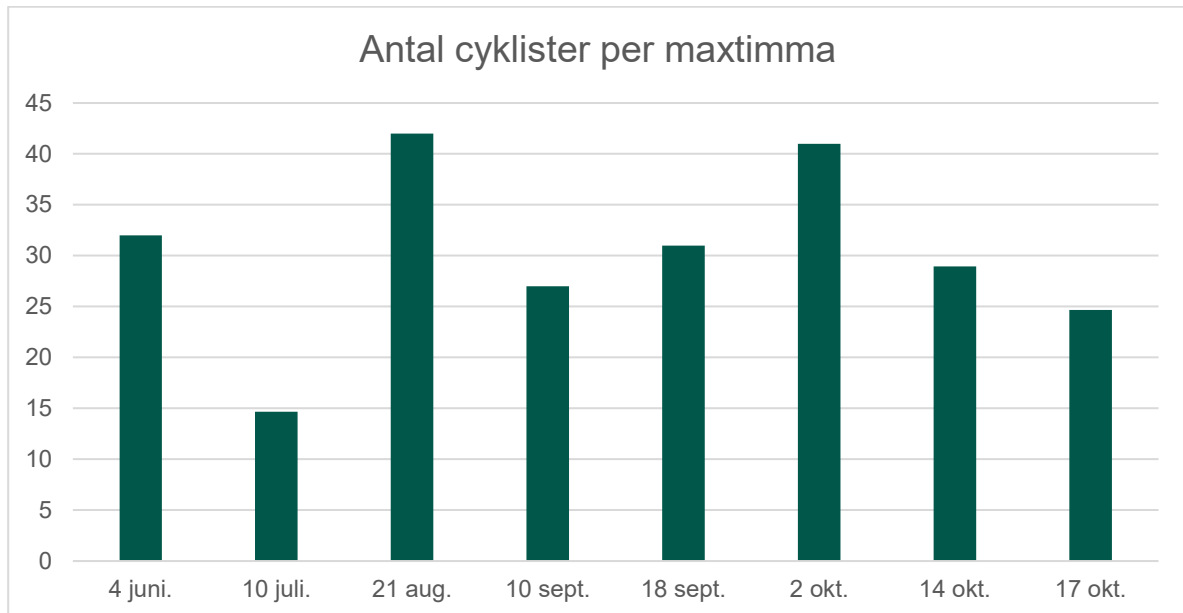
Figur 14 - Sektion för cykelgatan på Konduktörsgatan sett österifrån, körbana med en bredd på 6,5 meter och gångbana längs södra sidan med en varierande bredd på 1,9-2,4 meter.

5. Resultat

Nedan presenteras de resultat som observerats under testet samt de synpunkter som inkommit innan, under och efter cykelgatans testperiod.

5.1. Antal cyklister

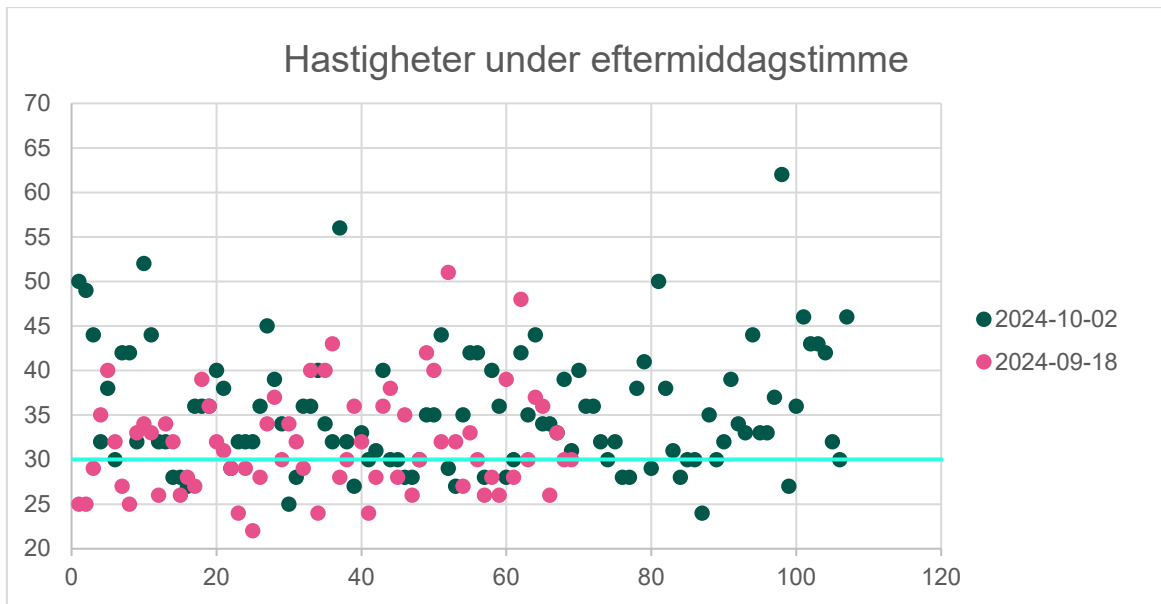
Innan testet påbörjades gjordes en observation av cykeltrafiken under en morgontimme. Under testets gång gjordes ett par observationer som presenteras i figur 15 nedan. Observationerna genomfördes oftast under en timme på vardagar.



Figur 15 - Tabell över observerade cykeltrafikanter som cyklar längs med Konduktörsgatan.

5.2. Hastighet motorfordon

Under testet utformades gatan som cykelgata med en hastighet på 30 km/h. Medelhastigheten för de två timmeslånga mätningarna på cykelgatan var 31,9 km/h respektive 35,5 km/h. Detta kan jämföras med tidigare utformning med en hastighet på 40 km/h och en medelhastighet på 41,9 km/h. I figur 16 nedan presenteras mätpunkterna som gjordes under de två observationstimmarna.



Figur 16 visar uppmätta hastigheter under två mättillfällen. Mätningen pågick under 1 timma under eftermiddagens maxtimma

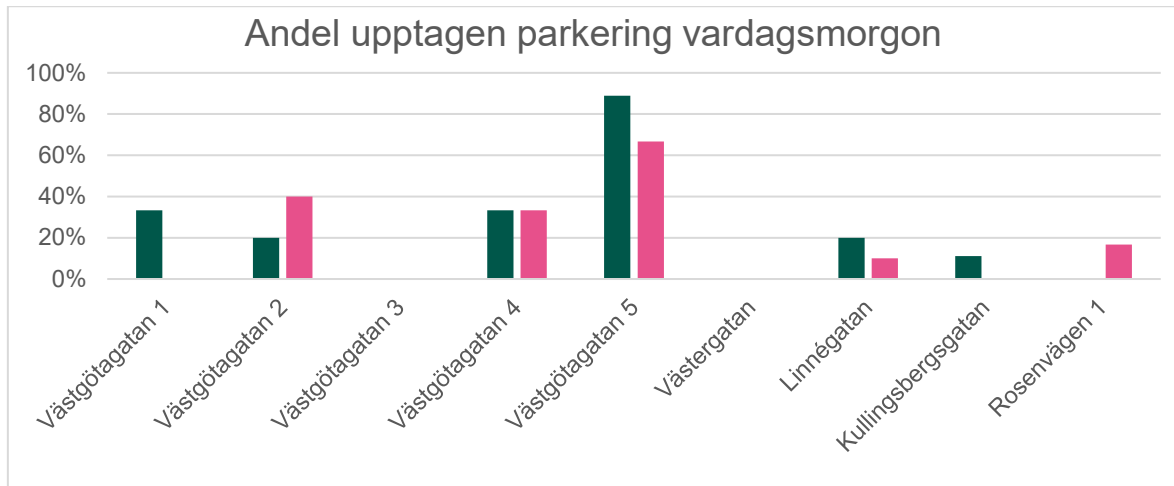
5.3. Parkerade bilar på intilliggande gator

Nedan presenteras det totala antalet parkeringsplatser på allmän platsmark och intilliggande gator till Konduktörsgatan. För att visa på den faktiska beläggningen presenteras både den totala beläggningen tillsammans med den beläggning för de gator som inte är direkt anslutna till skolområdet. De gator i tabellen nedan som är markerade med en asterisk är de parkeringar som ligger intill Kullingsbergsskolan.

Gata	Totalt antal platser
Västgötagatan 1*	9
Västgötagatan 2*	5
Västgötagatan 3*	10
Västgötagatan 4	6
Västgötagatan 5	9
Västergatan	8
Linnégatan	10
Kullingsbergsgatan	18
Rosenvägen 1*	6
TOTALT	81
TOTALT exkl. reserverad parkering (*)	51

Observation under morgontimmar

Vid de två tillfällen som observation under vardagsmorgon gjordes, parkerade totalt 18 respektive 12 bilar vilket utgör 22 % respektive 15 % av det totala antalet platser på inventerade gator. Vid exkludering av de bilar och platser som är avsedda för Kullingsbergsskolan blir motsvarande resultat 14 respektive 9 parkerade bilar vilket motsvarar 27 % respektive 18 %. I Figur 17 kan andelen platser som var upptagna ses uppdelat per gata.



Figur 17 Andelen upptagna platser per gata, vardagsmorgon

Observation mitt på dagen

Vid det tillfälle som observation genomfördes under dagtid parkerade totalt 27 bilar vilket utgör 33 % av totala antalet platser. Vid exkludering av de bilar och platser som är avsedda för Kullingsbergsskolan blir resultatet 7 parkerade bilar vilket motsvarar 14 % beläggning. I Figur 18 kan andelen platser som var upptagna ses uppdelat per gata. För Västgötagatan 2 är antalet parkerade bilar fler än antalet parkeringar, detta beror på en felparkering på en gräsyta utanför avsedd parkering.



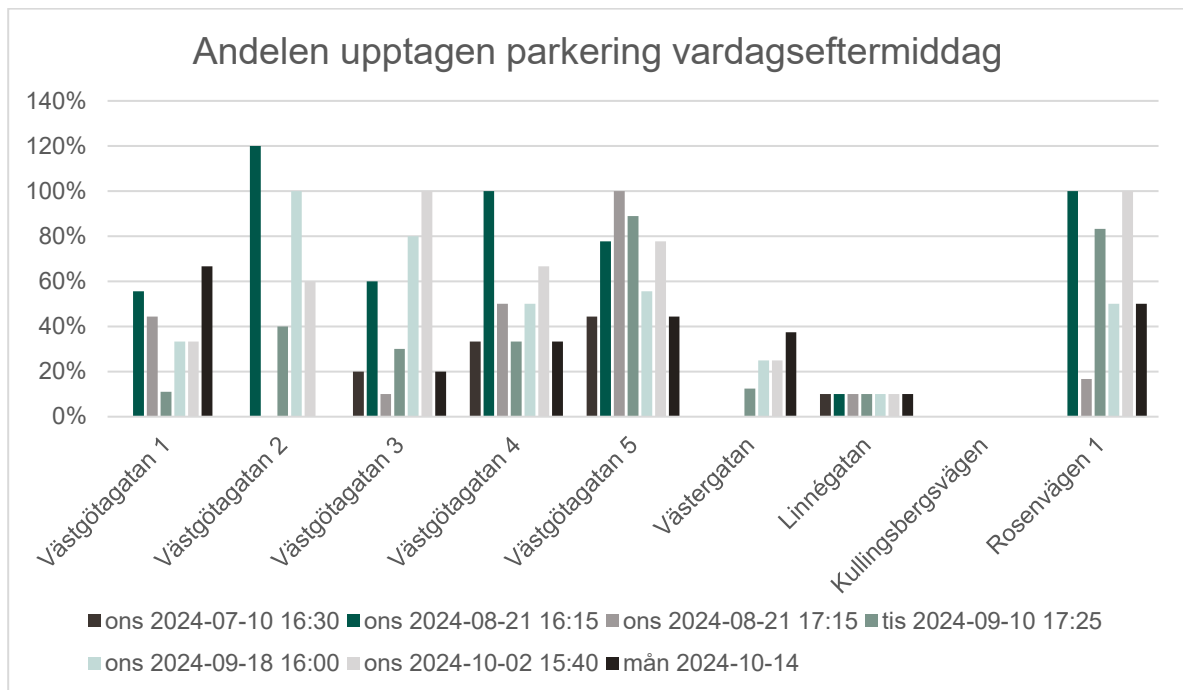
Figur 18 Andelen upptagna platser per gata, dagtid vardag.

Observation under eftermiddag

Vid de tillfällen som observation genomfördes under vardagseftermiddag observerades antal och andelar enligt Tabell 1 och Figur 19. Med en högsta beläggning på 46% samt 27% vid exkludering av Kullingsbergsskolans parkeringar.

Tabell 1 Antal och andel parkerade bilar under vardagseftermiddag

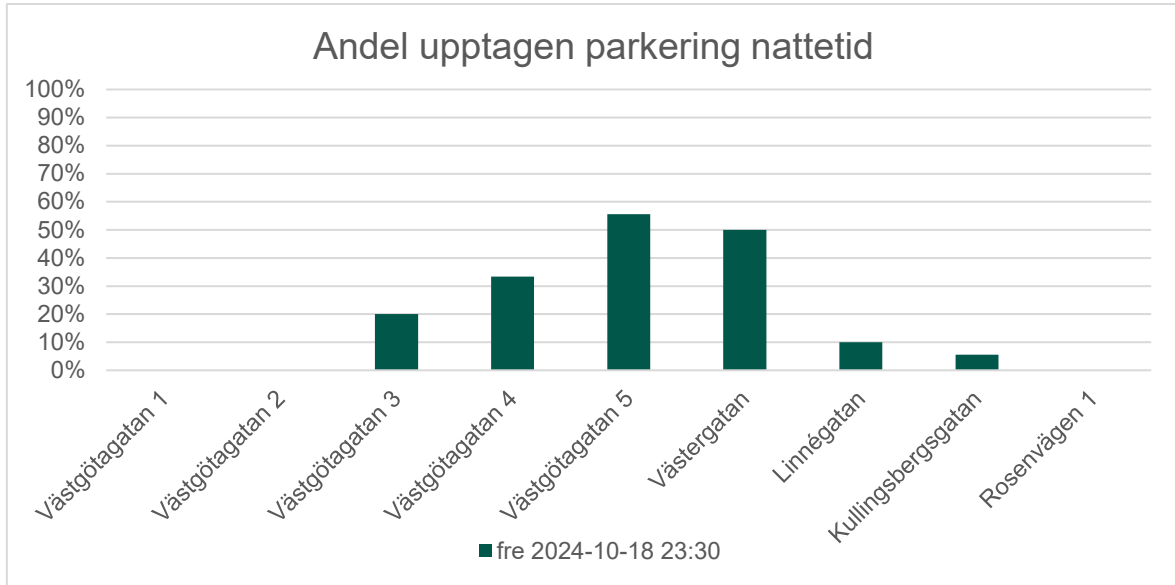
Tillfälle	Antal upptagna platser	Andel upptagna platser	Antal upptagna platser exkl. K-skolan	Andel upptagna platser exkl. K-skolan
Ons 24-07-10	9	11 %	7	14 %
Ons 24-08-21	37	46 %	14	27 %
Ons 24-08-21	19	23 %	13	25 %
Tis. 24-09-10	23	28 %	12	24 %
Ons 24-09-18	30	37 %	11	22 %
Ons 24-10-02	36	44 %	14	27 %
Mån 24-10-14	21	26 %	10	20 %



Figur 19 Andelen upptagna platser per gata, vardagseftermiddag

Observation under sen kväll

Vid de tillfällen som observation genomfördes under nattetid parkerade totalt 15 bilar, vilket utgör 19 % av totala antalet platser på inventerade gator. Vid exkludering av de bilar och platser som är avsedda för Kullingsbergsskolan blir motsvarande resultat 13 parkerade bilar vilket motsvarar 25 %. Figur 20 visar andelen platser som var upptagna uppdelat per gata.

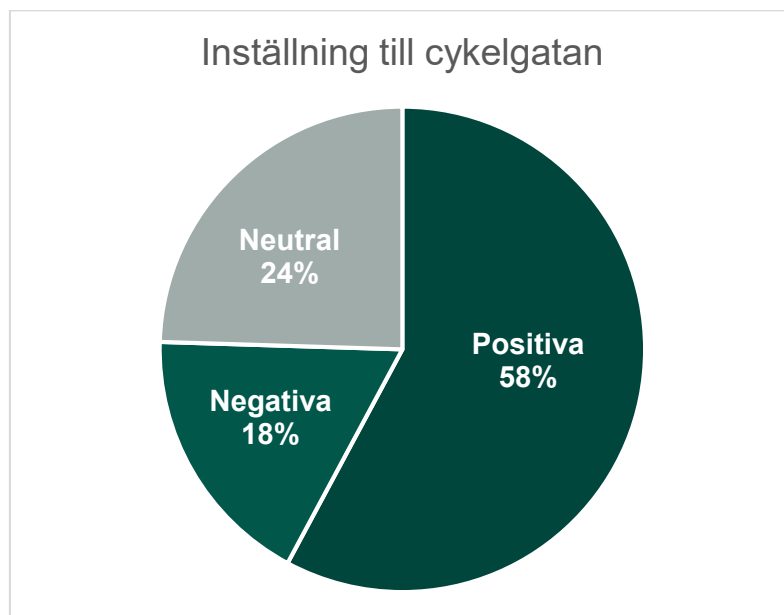


Figur 20 Andelen upptagna platser per gata, nattetid.

5.4. Synpunkter från trafikanter, boende, verksamheter och allmänheten

De synpunkter som inkommit har varit av delad mening med en majoritet som ställer sig positiva till testet och med många som vill att kommunen gör mer åtgärder eller förstärker cykelns prioritet ytterligare. Av de synpunkter som ställer sig negativa till testet har de flesta handlat om närhet till parkering samt angöring till sin fastighet eller vid besök. Det är även fåtalet som upplever det krångligare att färdas på gatan med trafiköarna och cyklisterna som cyklar innanför trafiköarna.

Utöver de synpunkter som tydligt ställer sig positiva och negativa till testet har det inkommit en del synpunkter som inte har en tydlig åsikt för eller emot. Det kan handla om tips, en vilja om att kommunen ska göra mer, eller bara vill skicka in och förmedla att de varken ställer sig för eller emot den utformning som testas. Dessa har placerats tillsammans under kategorin Neutral. Nedan, figur 21, visar den fördelning av inställning till testet i de synpunkterna som inkommit.



Figur 21 - Graf över andelen positiva, negativa och neutrala svar som inkommit om cykelgatan.

De synpunkter som inkommit från boende längs med Konduktörsgatan har varit av både negativ och positiv karaktär. De som ställer sig positiva till cykelgatan belyser att gatan har blivit trevligare. Att det skapat ett lugnare och öppnare gaturum som gör det lättare att ta sig med bil till och från fastigheten. De negativa synpunkterna från boende på gatan handlar framförallt om den begränsade möjligheten till att parkera längs gatan. Där problemet är att de upplever det mer otryggt att inte ha uppsyn över bilen och att det är omständligt att promenera för att hämta/lämna bilen på intilliggande gata. Boende har också lämnat synpunkter på att hastigheten inte hålls längs gatan.

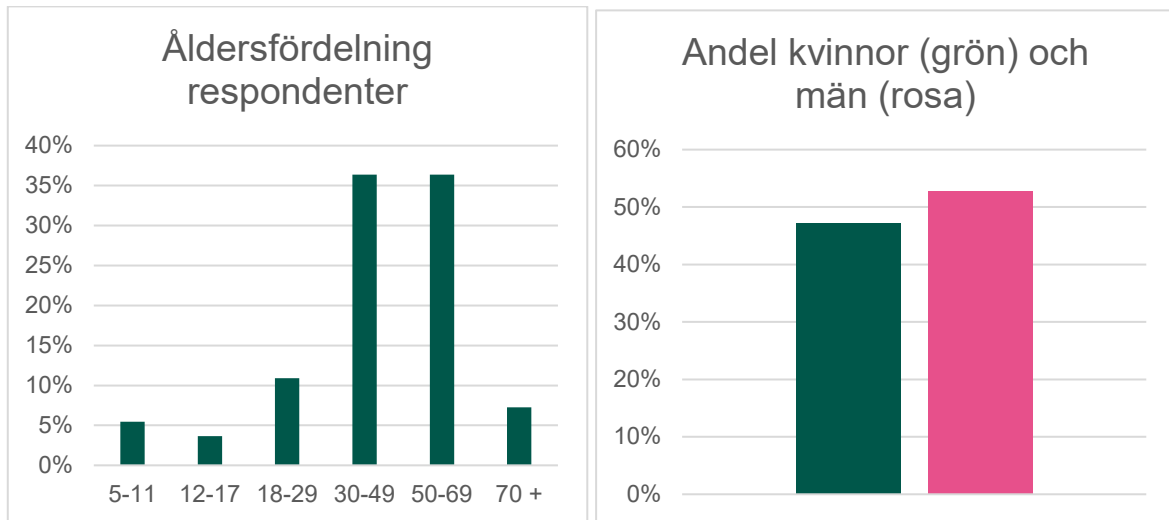
Urval av synpunkter

Kommunen har samlat in många synpunkter om testet av cykelgatan. Nedan finns ett urval av dessa synpunkter.

- I samtal med områdespolisen i Alingsås framkommer att de inte har mottagit varken positiva eller negativa synpunkter från allmänheten. Den vita linjen som ska vara en breddning av gångbanan upplevs vara otydlig med vad den innebär. Tydligast hade varit att bredda med kantsten.
- Kommunens avfallsavdelning meddelar att det går bra att köra längs gatan och hämta avfall.
- Alingsås kommuns driftenhet framför den generella synpunkten att trafiköar inte är önskvärt ur driftsynpunkt. Vidare föreslår de att om trafiköar ska användas bör de göras om till fasta refuger som sträcker sig ända in till bullerplanket respektive trottoaren. En annan synpunkt som framförs är att en lösning likt en bygdeväg vore fördelaktig.
- Vårgårda buss, vilka är operatör för busslinjen som trafikerar Konduktörsgatan, uppger att de generellt anser att cykelgatan fungerar bra. Tidtabellen påverkas generellt inte. En plats som de lyfter en risk i är vid övergången mellan Sveagatan och Konduktörsgatan, där entrén till cykelgatan österifrån har varit placerad under testets gång. Här vill de lyfta risken för kollision med trafikön som vägskyltarna för cykelgata stå på, vid halt vägunderlag.
- Förskolan Asplockan på Sveagatan lyfter synpunkter om att gatan upplevs fin och trafik som färdas i ett lägre tempo. Men de lyfter en upplevd problematik i beteenden hos unga som färdas på gatan med cykel och el-sparkcykel.
- Kullingsbergsskolan har inte några direkta synpunkter på cykelgatan och har inte heller fått in synpunkter från vårdnadshavare. Troligen är det få elever som använder gatan, de kommer framförallt längs Linnégatan, Backstigen och Skogsvägen. Det som har märkts är att det står något fler parkerade bilar på Västgötagatan. Det händer att bilar står på skolans reserverade platser, oftast efter en helg. Detta är inget jätteproblem men förekommer varje vecka.

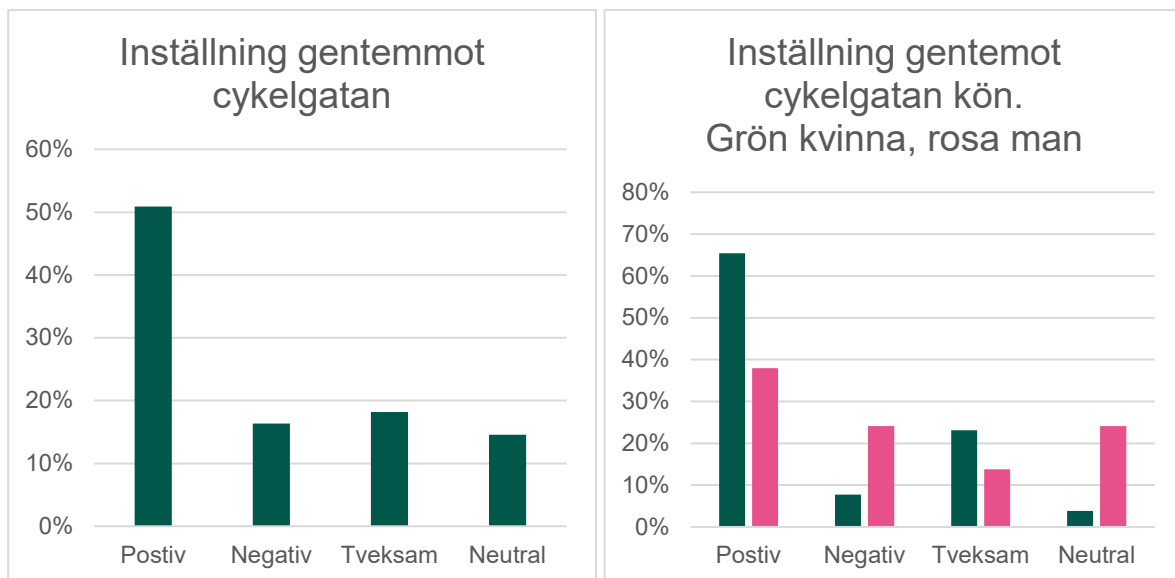
Sammanställning intervjuer

Intervjuerna genomfördes på plats under testets gång med 55 respondenter. Av dessa var fördelningen enligt nedan grafer i figur 22.



Figur 22 - Grafer över fördelning av respondenter

Av respondenterna i intervjustudien var inställningen enligt nedan både totalt och uppdelat på kön (Figur 23).



Figur 23 - Inställning till cykelgatan sett ur intervjuer

Av de som faller inom kategorin "tveksam" finns olika anledningar. Av dessa totalt 10 stycken som faller inom kategorin tveksam så handlade deras synpunkter om:

- 5 stycken vill att det görs mer för de aktiva trafikanterna.
- En menar att det blivit bättre för cyklister men sämre för bilister
- En saknar möjligheten till gatuparkering hela dygnet.
- En tycker att det blivit bättre för cyklister men saknar gatuparkeringen.
- En saknar tydlighet i hur trafikanterna ska bete sig.
- En som är tveksam men som inte vill utveckla varför.

Respondenternas förslag på justeringar

Av de som svarade att de ställer sig positiva till testet av cykelgata lyftes följande behov

- Tydligare koppling vid entréerna till cykelvägen
- Önskade förbättrad miljö vid västra stambanans bullerskärm
- Ta bort gatuparkeringen
- Inför GC-bana eller bygdeväg
- Fler fartgupp
- Bättre trafiksäkerhet vid korsningar vid entréerna
- Förtydligande kring hur och vart trafikanterna ska föras

Av de som svarade att de är negativa till en cykelgata lyftes följande behov och justeringar:

- Behåll parkeringarna längs gatan
- Fler fartgupp
- Separering av trafikslag

5.5. Övriga observationer

Färdas i fel färdriktning

Det förekommer att cyklister färdas på fel sida vägen. Detta noteras genom flertalet observationer, via en respondent under intervju samt i dialog med Polis. Det förekommer både på norra och södra sidan av gatan och är utspritt över åldrar, både vuxna som barn.

Vid ett tillfälle får kommunen möjlighet att ställa frågan hur det kommer sig att cyklisten cyklar på norra sidan i fel riktning. Personen berättar då att den trodde att det var tanken att cyklister skulle hålla sig på norra sidan på grund av att de två trafiköar som är placerade på norra delen av körbanan skapar en bilfri yta intill bullerplanket.

Vid samtal med områdespolisen framgår att cyklister cyklar i vänstertrafik på fler ställen i Alingsås.

Heldragen linje används för annat

Den heldragna linjen på södra sidan av Konduktörsgatan uppges av flera användas för att som cyklist passera på insidan av parkerade bilar och på så vis vara "ur vägen" för andra trafikanter där det blir smalt. Många förstår inte att den är en förlängning av trottoaren och att ytan avsågs vara till för fotgängare.

Korsning Sveagatan/Konduktörsgatan och Västgötagatan

Flera cyklister som färdas österut längs Konduktörsgatan fortsätter cykla i körbanan längs Sveagatan.

Korsningen Sveagatan/Konduktörsgatan och Västgötagatan (se Figur 24) uppges även av flera respondenter ha bristande trafiksäkerhet. Det finns barn som passerar korsningen på väg mellan spårstigen, vilket är gc-banan intill järnvägen (vit linje i bilden nedan) och Kullingsbergsskolan, där risk för kollision mellan barn och bil uppges som ett hinder. Det framkommer också att cyklister inte känner sig trygga med hur de förväntas färdas mellan cykelgatan över till gc-banan längs Sveagatan (Ljusgrön linje).



Figur 24 – Illustration av korsningen Konduktörsgatan/Sveagatan/Västgötagatan och cykelvägen längs med järnvägen.

Omkörning på vänstersida

Under testet har vi fått in synpunkter på att cyklister kör om bilar på vänstersidan då bilar saktar in för möte. En synpunkt uppger att detta skapar osäkra situationer då cyklister cyklar om innanför trafiköarna i höga hastighet då bilar inväntar möten.

6. Diskussion

Utifrån de insamlade synpunkter som inkommit innan, under och efter testet av cykelgata längs med Konduktörsgatan tydliggörs alla olika behov för beaktning in i den vidare planeringen av gatan. En majoritet av dessa synpunkter visar att cykelgatan gett en positiv påverkan på resandet och upplevelsen längs med gatan under testets gång. Detta tydliggör också behovet av en åtgärd längs med gatan.

Om cykelgatan genomförs som permanent cykelgata med tydligare avsmalningar som går hela vägen ut till vägkanten, åtgärdas den otydlighet som ett par av respondenterna upplevt med trafiköarna där cyklister cyklat innanför öarna vilket skapat otydlighet för bilister. Vid anläggning av en permanent lösning kan de element som testats byggas in i gatans helhet och därmed tydliggöra för alla som färdas på vägen.

En tydlig aspekt som uppkommit under testets genomförande är trots de trafiköar som placerats ut för en avsmalnande effekt, har det varit en hög medelhastighet längs med gatan med hastigheter på förbipasserande fordon på upp till 62 km/h trots en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Detta föreslås lösas med fler och större avsmalningar som skapar fler riktningsändringar och möjliga stopp för mötande trafik.

En viktig synpunkt som tidigt uppkommit i detta test är parkeringsmöjligheterna längs gatan, där många yttrat sig om behovet av dessa parkeringar. Under testets gång har beläggningen i området varit låg med många lediga parkeringar längs med omkringliggande gator. Ska ett helhetsperspektiv tas i beaktning har kommunen samtidigt fått in synpunkter på att gatan upplevs som tryggare när det är färre bilar på den och önskemål om att ta bort all parkering för att ytterligare skapa en trevligare miljö. När då omkringliggande miljöer möjliggör för besöksparkering så bedöms behovet av parkering inte behövas längs med just Konduktörsgatan för att kunna ta andra aspekter i beaktning.

En mindre yta för parkering möjliggör också för att bemöta de synpunkter som vill att vi gör mer och tydliggör de miljöer som vi nu testat. Att inte behöva ta parkering med i beaktningen möjliggör en trevligare och bättre planerad gata med fler gröna inspel och en bättre hastighetsåkring.

Ett önskemål som detta projekt inte kommer hantera och som behövs skickas med i vidare arbete är hur entréerna hanteras. För dessa platser kan ett större grepp krävas och en åtgärd som påverkar intilliggande gator behöver ses över. Detta föreslås hanteras i ett vidare arbete för området.

7. Slutsats

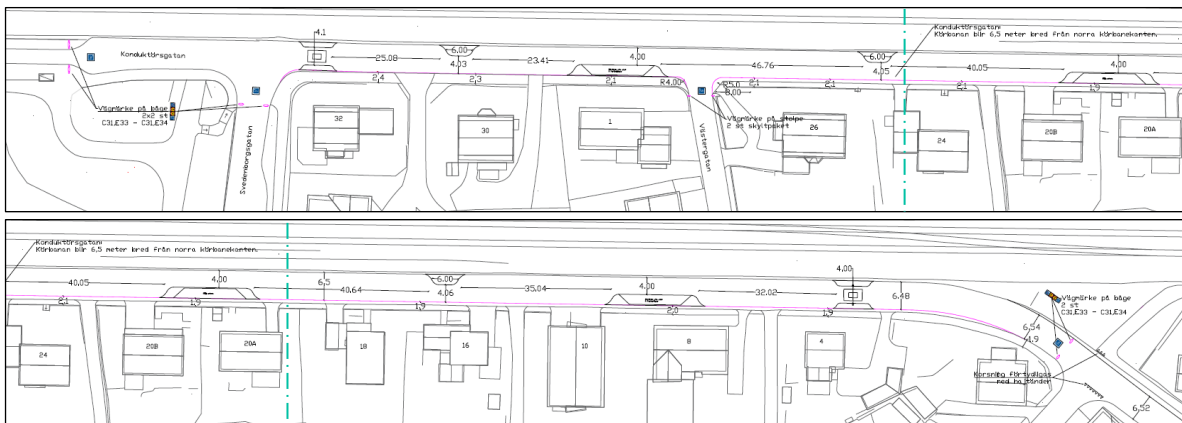
Stadsmiljöavdelningen rekommenderar med bakgrund i denna rapport och med det test av cykelgata som genomförts att:

Återetablera cykelgatan längs med Konduktörsgatan. Att till återinförandet planera in permanenta åtgärder längs med gatan som under testets gång endast etablerats som tillfälliga lösningar enligt nedan ritning (Figur 25). Denna permanenta lösning föreslås använda följande element:

- Den breddning av trottoaren som under testet markerades med heldragen linje etableras som trottoar.
- Ta bort gatuparkeringen i sin helhet längs med gatan.
- Addera fler avsmalningar för en ökad hastighetssäkring.
 - Dessa etableras som en avsmalning av körbanans kant och eliminerar trafik på insidan av trafikelementet.
 - Dessa element ska utredas huruvida de kan användas för dagvattenhantering och plantering för en trevligare trafikmiljö för alla trafikanter.
- Måla ut vägmärke för cykelgata på marken vid entréer, istället för cykelsymbolen som användes vid testet.

Till dessa fysiska element bör även förvaltningen se över möjligheten att ta fram en informationskampanj för information om cykelgata. Tillsammans med en sida på Alingsås.se som informerar invånare om innebörden av en cykelgata samt hur man som olika trafikanter ska föra sig på gatan.

En åtgärd enligt ovan förslag föreslås genomföras under våren tillsammans med kommunens driftenhet som planerar för att lägga ny asfalt på sträckan i närtid.



Figur 25 - Tvådelad figur över föreslagen utformning på Konduktörsgatan. Övre bild visar västra delen och nedre bilden är östra delen. (Streckade linjer visar överlapp av ritning)

Vidare arbete

Vidare föreslår även Stadsmiljöavdelningen att vidare studera:

- En ökad säkerhet för gående, cyklister och bilister längs med Västgötagatan, mellan korsningen Sveagatan/Konduktörsgatan och Kullingsbergsskolan.
 - Dels se över möjlighet att höja upp korsningen, eller förbättra miljön för cyklister och gångtrafikanter på annat sätt i korsningen Västgötagatan och Sveagatan/Konduktörsgatan.
 - Även se över hur miljön för cyklister kan förbättras längs med Västgötagatan, genom exempelvis enkelriktning eller högre prioritet för cykel.
- Det har till testet av cykelgatan framkommit behov både genom observation och genom synpunkter på arbeten som bör komplettera ovan förslag på åtgärd eller som ytterligare åtgärder för en ökad trivsel och trygghet i området.
- Se över i dialog med Trafikverket om möjligheten att etablera konst eller konstverk på bullerväggen belägen mellan Konduktörsgatan och västra stambanan.

Lärdomar från testet av cykelgata

Under testet och den analys som genomförts efter testet har en del lärdomar dragits kring metoden av testgata och genomförandet i kommunen.

Detta testet pågick under 6 månader, efter vilket testutformningen monterades ner. För att hinna med utvärdering och analys av testet innan nedmontering så bör testet pågå under en längre tid. I efterhand borde testet ha pågått under ett helt år. Detta för att dels utvärdera gatuutformningen under hela året för att få med driftens påverkan under vinterhalvåret. Men även för att ha tiden för utvärdering och beslut innan nedmontering.

Mättekniska metoder bör även vara densamma för innan, under och eftermätningar. I detta testet hade vi längs gatan tidigare genomfört en slangmatning. Detta gjordes inte under testets gång vilket hade kunna göra mätdata något mer jämförbar då mätperioden för slangmatningar blir något mer utspridda under en hel vecka jämfört med platsobservationer där mätningar sker under fåtalet timmar.

Metoden för testgatan vart mycket givande och allmänheten var mycket engagerad vilket visar att metoden fungerar väl för att testa och utvärdera funktionen av något nytt. Så detta rekommenderas att användas i framtiden om andra nya metoder ska användas.

Referenser

KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco & White Arkitekter. (2022). *Designguide för smarta gator*, 15 juni 2022.

Cykelfrämjandet. (2024). *Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2024*.
<https://cykelframjandet.se/cyklistvelometern-2024/>

Västra götalandregionen. (2024). *Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland*.
[Strategisk plan för ökad cykling](#)

Trafikverket. (2024). *Hastighet och trygghet*. [Hastighet och trygghet - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Trafikverket. (2021). *Rätt fart i staden*. [Rätt fart i staden](#)