

Martin Emanuel, STS Uppsala

Sandra Wetterstrand, Trafikutredningsbyrån

Pelle Envall, Trafikutredningsbyrån

31/1 2014

Pilotplats Cykel: Rapport från workshop 29/11 2013

1. Inledning

Pilotplats Cykel är ett samarbete mellan Stockholms stad, Centrum för teknik- och vetenskapsstudier (STS Uppsala), Uppsala Universitet, och TUB Trafikutredningsbyrån AB. Projektet vill bidra till att cykelåtgärder utformas på ett sätt som gör cykling mer attraktivt och samtidigt minimerar konsekvenserna för andra. Dessutom ska pilotplatsen fungera som en s.k. testbädd för företag och organisationer som vill pröva sina cykelrelaterade produkter och tjänster i verklig gatumiljö och under cyklisters och andra medborgares aktiva medverkan.

Den 29 november 2013 anordnades en heldag med seminarier, workshop och företagspresentationer inom ramen för Pilotplats Cykel. Program återfinns i bilaga 1.

Dagen delades in i två delar, förmiddag med seminarium och eftermiddag med workshopar.

2. Förmiddagens seminarium: användarinvolvering vid design

Förmiddagens seminarium öppnades av stadsmiljöborgarrådet Per Ankersjö, varefter Martin Emanuel inledde med en presentation av Pilotplats Cykel. Fyra inbjudna talare bidrog med perspektiv på användarinvolvering vid design och utvärdering av (cykel)åtgärder. Presentationerna finns tillgängliga på <http://pilotplatscykel.wordpress.com>.

Under förmiddagen anordnades dessutom ett "cykeltorg". Sex företag visade upp sina cykelrelaterade projekt, produkter eller tjänster: PQcykel, Elcykelkortet (ZET/Sust), CykelrApporten (Folksam/Cykelfrämjandet), Amparo Solutions, BikeRoute, Enskede lådcyklar. De fyra förstnämnda höll dessutom kortare presentationer för deltagarna under förmiddagens längre fikapaus. Ett företag (MoveByBike) uteblev på grund av sjukdom.

Till förmiddagens seminarier kom 50–60 personer från Stockholms stad (Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Idrottsförvaltningen), Polisen i Stockholms län och lokalt på Södermalm, Transportstyrelsen, Trafikverket, från organisationer, företag och konsultbyråer, samt från projektgruppen.

3. Eftermiddagens workshopar: farhågor kring fyra cykelåtgärder

Eftermiddagen bestod av en workshop där farhågor kring fyra cykelåtgärder diskuterades. I eftermiddagens workshop deltog ca 25 personer utöver projektgruppen; representanter från företag och konsultbyråer deltog inte i workshopen.

Resten av denna rapport tar fasta på de farhågor som restes kring de fyra åtgärder som diskuterades i eftermiddagens workshop, samt projektgruppens rekommendationer kring behov av utvärdering av åtgärderna.

Inledande presentation av åtgärder

Camilla Byström från Trafikkontoret i Stockholms stad inledde med att berätta om stadens cykelplanering. Därefter presenterade Pelle Envall, Trafikutredningsbyrån, de fyra åtgärder som föreslås utvärderas inom ramen för Pilotplats Cykel. Presentationerna finns tillgängliga på <http://pilotplatscykel.wordpress.com>.

Genomförande av workshopar

De fyra åtgärderna behandlades sedan utförligare i fyra separata mindre workshopar om 50 minuter och med 10–15 deltagare i varje. Till varje workshop fanns en poster som förklarade åtgärden och där deltagarna kunde fylla i sin input till respektive åtgärd. Dess posters finns också tillgängliga på <http://pilotplatscykel.wordpress.com>. De fyra workshoparna leddes av Staffan Forsell, Johan Danielsson, Jakob Hammarbäck och Pelle Envall.

Workshopledaren redogjorde för workshopens syfte (att ta reda på deltagarnas farhågor och knäckfrågor om respektive åtgärd) och för åtgärden i fråga. Deltagarna fick sedan tid att enskilt skriva ned upp till tre farhågor/knäckfrågor, tidigare erfarenheter samt idéer på fler intressenter kring åtgärderna på varsin poster. Varje deltagare skrev sin viktigaste farhåga på en separat lapp, som sedan presenterades för de övriga i workshoparna. Lappar med farhågor placerades på tavla och grupperades eventuellt tillsammans med liknande farhågor av workshopledaren. Grupperingarna tilldelades korta rubriker för att markera ut dess innehåll och teman. Deltagarna fick därefter var och en placera ut tre stycken gröna markeringar eller duttar på de farhågor eller grupper av farhågor som de uppfattade som de viktigaste. Workshopledaren summerade de tre viktigaste kollektivt identifierade farhågorna.

Nedan följer en redogörelse för diskussionerna kring åtgärderna i Pilotsplats Cykel, grupperingen av farhågor samt omröstningen av de viktigaste farhågorna i de olika workshoparna. Redogörelsen bygger på minnesanteckningar av workshopledare och observatörer, inlämnade posters och avfotograferade tavlor med post-it-lappar, vilka sammanställts av Sandra Wetterstrand, Trafikutredningsbyrån. I bilaga 2 (separat) återfinns en detaljerad sammanställning av svar på posters och post-it-lappar. Projektgruppen kommenterar avslutningsvis sin syn på behovet av utvärdering av varje åtgärd. Dessa kommentarer är skrivna av Martin Emanuel, STS Uppsala och Pelle Envall, Trafikutredningsbyrån.

Åtgärd 1: Supercykelbanor

Diskussioner på workshopen

Vid de individuella genomgångarna runt bordet fördes flera synpunkter fram. En synpunkt var att det finns en risk att bilarna håller för hög hastighet. Att problem kommer att uppstå vid lastning och lossning av gods diskuterades också, då varuleveranser kan komma att behöva stå i cykelfältet för att nå upp på kantstenen med lastbryggan. Utformningen sätter fingret på intressekonflikten mellan olika trafikslag, såsom cykel- och biltrafik. Konflikter mellan cykel- och biltrafik ansågs också kunna uppstå på grund av att markeringen mellan dessa banor är en målad linje, som kanske inte alltid kommer att synas. Risken för kritisk opinion är överhängande. Även framkomlighet för utryckningsfordon var en aspekt som behandlades. Utryckningen kan komma att försvåras när det bara blir ett körfält bredvid parkerade bilar.

Det fanns även farhågor kring andra konflikter. Hur blir utformningen av övergångsställena och hur ska eventuella konflikter mellan gång- och cykeltrafik lösas? Att åtgärden skulle leda till en förhöjd hastighet för cyklister var också en farhåga. Hurdan är utformningen av busshållplatser och hur ska de minska konflikten mellan kollektivtrafikresenärer och cyklister? Cykelbanorna upplevdes av någon som mycket breda och man undrade om det inte fanns risk att bilförare skulle använda dem av misstag.

Det allmänna intrycket är att deltagarna ansåg att detta är en bra åtgärd. Även de som framförde kritiska frågeställningar betonade att de inte hade för avsikt att ifrågasätta själva projektet utan enbart ville lyfta fram farhågan.

Gruppering av farhågor

Farhågorna i denna workshop var ganska spretiga, men de tre viktigaste grupperingarna behandlade *hastighetsrelaterade utmaningar*, för såväl bilar som cyklar; *konflikter* mellan olika trafikslag; samt

utformning och design för att lösa olika specifika uppgifter (t.ex. framkomlighet för utryckningsfordon, utformning av lösning för godstransporter).

Omröstning av de viktigaste farhågorna

När deltagarna satte duttar på lapparna så rankades frågan om *utformning av lastning och lossning av gods* högst. Andra lappar som fick flera röster var den om utryckningsfordon och den om intressekonflikt mellan cykel- och biltrafik.

Projektgruppens kommentar

Gemensamt för de tre viktigaste farhågorna är konflikten mellan biltrafik, dess olika funktioner och cykeltrafiken, vilket bör tas med i utvärderingen. Projektgruppen anar att problem för utryckningsfordon och lastning och lossning av varor kan lösas eller minimeras med en väl genomtänkt trafikplanering. Det finns utmaningar, särskilt den om godstrafikens förutsättningar. Den temporära lösningen innehåller en "felaktig" höjd och ett avstånd mellan bil och trottoar (cykelbanan ligger innan planerad permanent ombyggnad år 2015 i samma körbanenivå som lastplatsen).

Vid sidan av farhågor kring åtgärden är det också viktigt att utvärdera aspekter som troligen förändras till det bättre: hur mycket ändras kvaliteter för cyklister respektive fotgängare när dessa får mer yta, t.ex. i rusningstid då många trängs, samspel/konflikter mellan dessa kategorier, samt åtgärdens effekter på den lokala handeln och upplevelsen av platsen. Ändrar utformningen hur fotgängare använder gatans båda sidor? Korsar man gatan mer när avståndet mellan trottoarer minskar? Blir stråket mer attraktivt för handel? Blir det verkligen ökad framkomlighet och mindre konflikter mellan cyklister när de får mer plats och chikaner rätas ut?

Åtgärd 2: Grön våg för cyklister

Diskussioner på workshopen

Farhågorna som framkom var bland annat cyklisternas eventuella beteendepåverkan när lamporna, ljusvågen i gatan, installeras. Kommer cyklisterna att ha sin uppmärksamhet riktad i marken för att hålla koll på lamporna? Eller kommer de att skynda sig extra mycket för att ligga i den gröna vågen, så mycket att de missar allt runt omkring? Eventuella konflikter mellan olika trafikslag, såsom cykeltrafik och gående i korsningar, diskuterades också. Flera såg risker med att dioderna kommer att hetsa cyklister och leda till mer fokus på att "jag ska fram, jag har grön våg!, akta er!" från cyklisternas sida. Gruppen diskuterade även risken att det blir bussprioritering för trafikljusen längre fram vid korsningen Folkungagatan/Götgatan som bryter den gröna vågen.

Andra farhågor gällde hur man ställer in den gröna vågen. För att passa alla, eller så många som möjligt, måste man hitta rätt hastighet. Idag är den gröna vågen klockad på 18–22 km/h. Svårigheter att synka gröna vågen med bussar som börjar gå längs Götgatan vid Slussen-ombyggnaden är en knäckfråga. Ytterligare en dimension är att cykelbanan i befintligt skick är mycket svår att köra om på då den är krokig, många andra använder banan för att gå, parkera och lossa på, samt att det är många cyklister, vilket gör att den individuella cyklisten inte kan anpassa sin fart efter gröna vågen utan snarare blir fast i klungor och utpasserande gångtrafikanter m.m. Utöver hastighetsaspekten fanns det även funderingar kring åtgärdens kostnader.

Diskussionen dominerades av en expert på trafiksignaler som fastslog att åtgärden var helt onödig och att man genom enkel information kan få cyklister att cykla i rätt hastighet. Gruppen frågade sig om någon sådan informationsinsats hade gjorts angående den befintliga vågen. Ingen kände till någon sådan åtgärd. Någon menade att även med sådan information så vet man som cyklist inte sin egen hastighet och därtill kan man (om farten är för låg i klungan) skapa hets om att öka farten för att nå nästa gröna våg.

Gruppen lutade åt att åtgärden var för ambitiös och dyr jämfört med annan information och att den riskerade bli onödig då cyklister anpassar sig i alla fall eller inte ens kan anpassa sin fart på grund av att det inte går att ändra hastighet eller cykla om andra cyklister.

Gruppering av farhågor

Lapparna med de viktigaste farhågorna grupperades i sådana som kretsade kring *cyklisten*, *infrastrukturen* respektive *åtgärden*. I den förstnämnda återfanns farhågor kring att cyklisternas blickar kommer att ligga nere på dioderna istället för uppåt på trafiken, risk att lamporna hetsar cyklister att cykla ikapp samt den irritation som kan uppstå om en cyklist är i vägen för den gröna vågen. Under rubriken *infrastruktur* placerades lappar som behandlade hastigheten på den gröna vågen, kostnadsfrågor kring åtgärden samt konsekvenser för signalprogrammering. Ifall åtgärden var onödig och ifall andra trafikanter skulle utnyttja den gröna vågen var farhågor som grupperades under temat *åtgärden*.

Omröstning av de viktigaste farhågorna

Flest duttar fick lappen om att åtgärden var *onödig*. Frågan restes om det inte är bättre att informera om den gröna vågen istället för att lägga pengarna på en ny och eventuellt dyr lösning med lampor. Näst flest duttar fick frågan om vilken hastighet den gröna vågen (och därmed cyklisterna) skulle få. Farhågorna om att åtgärden kan hetsa cyklister och att åtgärden är för dyr värderades också högt.

Projektgruppen kommentar

Invändningar att åtgärden är onödig, överlag eller i relation till sin kostnad, är högst relevanta, men borde enligt projektgruppen bli föremål för utredning – eventuellt jämfört med andra sätt att kommunicera den gröna vågen. Det föreligger ett behov av att arbeta vidare med teknisk utformning och kostnadsbedömning för försöksapparaturs respektive permanent installation av denna åtgärd. Farhågorna pekar sammantaget mot att utvärderingen bör riktas mot hur cyklisters beteende och uppmärksamhet förändras genom åtgärden, eventuellt i jämförelse med andra åtgärder med syftet att underlätta för cyklister att utnyttja den gröna våg som finns. I alla utvecklingsprojekt finns en risk att nyttan av det som utvecklas inte svarar mot kostnaden. Oss veterligen finns det emellertid inga belegg för att en grön våg som *inte* syns fungerar lika bra som en grön våg som cyklister kan uppleva och förhålla sig till.

Åtgärd 3: Nederländsk korsning

Diskussioner på workshopen

Flera personer i gruppen menade att filmen och skisserna på åtgärden var väldigt schematiska. Gruppen ville se en tydligare utformad presentation i en befintlig korsning. Vid sidan av farhågor kring åtgärden lyftes även frågor om regleringen av trafikljusen (när har cyklister respektive fotgängare grönt) och hur åtgärden fungerar tillsammans med den synkronisering av trafiksignaler som finns?

Farhågorna gällde främst interaktionen mellan cyklister och bilister, konflikter mellan cyklister och gående, och framkomligheten för de som ska cykla rakt fram eller höger i en nederländsk korsning.

Gruppering av farhågor

De grupperingar som bildades av de viktigaste farhågorna var *cyklister och gående*, *cyklister och speciell grupp gående* samt *cyklar och motorfordon*. Farhågorna under den första rubriken behandlade konflikter mellan gående och cyklister, eventuella passager för gående samt gåendes upplevda trygghet. Hur denna konflikt skulle regleras och hur cyklister skulle agera vid grönt ljus för gående var också farhågor under denna rubrik. Den andra grupperingen behandlade liknande frågor, men med fokus på specifika grupper som barn och personer med vissa funktionshinder. Den sistnämnda grupperingen innehöll frågeställningar kring tydliga regler för väjningsplikt och att det kan vara svårt för bilister ibland att se cyklister i denna typ av korsning.

Omröstning av de viktigaste farhågorna

Flest duttar fick farhågorna om konflikter mellan *cyklister och gående* överlag respektive personer med funktionsnedsättning/barn på väg till och från skolan. Andra farhågor som värderades högt var eventuella konflikter mellan cyklister och bilister.

Projektgruppens kommentar

Farhågorna kring denna åtgärd pekar särskilt mot behovet av att utvärdera konflikter och samspel mellan cyklister och andra trafikanter: bilister respektive fotgängare med subkategorier. Vidare föreligger det ett behov av att arbeta vidare med teknisk utformning av denna åtgärd liksom val av lämplig plats för implementering.

Åtgärd 4: Placering av cykelställ

Diskussioner på workshopen

Diskussionerna kring åtgärden kretsade kring flera olika aspekter. Ifall cykelparkeringen skulle vara tillräckligt synlig för både cyklister och andra trafikanter var en fråga som dök upp. Denna aspekt ansågs viktig att beakta, till exempel för att inte angörande biltrafik ska kunna köra på cykelparkeringen. Tillgängligheten av cykelparkeringen, dess placering och vinkling diskuterades också.

Även konflikten mellan olika trafikslag behandlades med diskussioner kring bilisternas acceptans av åtgärden samt den inskränkta flexibiliteten av bilparkering som skulle kunna uppstå på grund av åtgärden. Den sistnämnda effekten skulle kunna påverka bland annat taxibilar och färdtjänstbilar.

Renhållning och vinterunderhållning vid cykelparkeringen ansåg flera deltagare är viktiga aspekter. Största farhågan är att ställ i körbana under vintertid, om ställen är tomma på cyklar och lämnas ute under vintern, av bilförare uppfattas som dålig användning av yta. Detta måste ställas mot hur (permanenta) cykelställ på trottoar vintertid påverkar fotgängares komfort och framkomlighet. Kan cykelparkeringen flyttas under vinterhalvåret?

Samtliga parter på workshopen hade en positiv grundinställning till föreslagen placering av cykelställ, inklusive företrädare för bilister. Att cykelstället designades som en bil väckte dock frågor. En part tyckte att själva ställens utformning på postern (som en bil) är provocerande och ställer trafikslag mot varandra i onödan.

Gruppering av farhågor

Deltagarnas viktigaste farhågor kategoriserades i tre olika grupper. Dessa var *bilister, placeringen och designen av cykelstället* samt *vinterunderhåll*. Den förstnämnda behandlade frågor kring bilisternas acceptans av åtgärden och ifall cykelparkeringen skulle kunna köras på av angörande trafik. Frågor kring cykelställets utformning behandlades under den andra rubriken, medan vinterunderhållning, städningsfrågor samt ifall cykelstället skulle kunna vara flyttbart diskuterades under den sista rubriken.

Omröstning av de viktigaste farhågorna

Omröstningen av de viktigaste farhågorna som grupperats visade att farhågorna om *acceptans* bland bilister samt *städning* och *plogning* värderades lika högt. Att cykelparkeringen kan köras på av angörande biltrafik värderades lägre.

Projektgruppens kommentar

Att tillgången till bilparkering minskar ligger inbakat i åtgärdens natur. Hur det påverkar möjligheter för taxi och hemtjänst specifikt skulle kunna göras till föremål för utvärdering. Praktiska underhållsfrågor är viktiga att ha med i beaktande i den fortsatta utvecklingen av åtgärden. En farhåga som inte uttrycktes vid workshopen, men som projektgruppen gärna ser utvärderad, är hur cyklisters trygghet och säkerhet påverkas av åtgärden.

Vid sidan av farhågor kring åtgärden förefaller det också viktigt att utvärdera aspekter som troligen förändras till det bättre, till exempel minskad omfattning av trottoarcyckling och hur den lokala handeln påverkas.

Program

Pilotplats Cykel i Stockholm, 29/11 2013

INLEDNING 9.00–9.30

Seminariet och workshopen öppnas av Per Ankersjö, stadsmiljöborgarråd i Stockholm

Martin Emanuel, "Pilotplats Cykel: Några utgångspunkter"

UTVÄRDERING I 9.30–10.30

Ulrika Gunnarsson Östling, Institutionen för hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik, KTH, "Medinflytande i planeringssammanhang – något för trafikplanering?"

Elina Eriksson, Centre for Sustainable Communications, KTH, "Användarorienterad design – något för trafikplanering?"

FIKA MED FÖREVISNING AV CYKELRELATERADE INNOVATIONER 10.30–11.00

UTVÄRDERING II 11.00–12.00

Jonas Söderström, inUse, "Användbara cykellösningar eller ett skit(trafik)system?"

Daniel Normark, Centrum för konsumtionsvetenskap, Göteborgs universitet, "Konsumenter i stadsrummet: Från cykelsadlarnas och apostlahästarnas perspektiv"

LUNCH 12.00–13.00

INLEDNING CYKELÅTGÄRDER 13.00–13.30

Camilla Byström, "Cykelplanering i Stockholm"

Pelle Envall, "Pilotplats Cykel: Åtgärder i första fasen"

CYKELÅTGÄRDER I 13.30–14.20

Parallella sessioner: 1. Supercykelbanor (Gamla biblioteket) / 2. Grön våg för cyklisterna (Bakfickan)

FIKA 14.20–14.40

CYKELÅTGÄRDER II 14.40–15.30

Parallella sessioner: 3. Holländsk korsning (Gamla biblioteket) / 4. Placering av cykelställ (Bakfickan)

UPPSAMLING CYKELÅTGÄRDER OCH AVSLUTNING 15.30–16.00



Stockholms
stad

Uppsala STS
Science & Technology Studies Center

