

Utvärdering enkelriktning Storgatan

Bakgrund

Lycksele kommunfullmäktige antog 2019-06-24 § 76 en kommunövergripande trafikstrategi där ett av portalmålen är att det ska vara "enkelt och tryggt att resa hållbart i Lycksele". Då det gäller hållbart resande i form av cykel och gång finns i Lycksele tätort ett väl utbyggt nät av GC-vägar, men också flaskhalsar och svaga länkar.

Den tydligaste identifierade flaskhalsen utgörs av bron över Djupskolavan, där alla trafikantgrupper – motorfordon, cyklar, fotgängare, barnvagnar, etc – till och från centrum ska inrymmas på en begränsad yta. Trafikföringen på platsen har diskuterats och utretts i omgångar under åtminstone femton års tid utan att det lett fram till erforderliga beslut.

Kommunstyrelsen gav 2020-03-31 § 37 i uppdrag till infrastrukturplanerare att under vår/sommar 2020 utreda, samt om inga påtagliga hinder identifierades, verkställa etapp ett av cykelfrämjande åtgärder längs del av Storgatan. Efter tjänstemannautredning beslutade myndighetsnämndens ordförande 2020-06-18 om lokal trafikföreskrift gällande förbud mot infart för fordon på Storgatan i södergående riktning från korsningen Hamngatan, vilket i praktiken innebar att vägen över bron enkelriktades i riktning in mot centrum. Därtill har cykelfält målats i båda riktningar. Åtgärderna verkställdes den 15 juli och har alltså funnits på plats under halva sommaren och början av hösten.

Observationer

Platsen ligger inom synfält från stadshuset vilket varit gynnsamt för möjligheten till direkta observationer av trafikanters beteende efter verkställda åtgärder.

Följsamhet fordonstrafik

Inledningsvis har genomförda åtgärder till synes genererat en viss förvirring hos många fordonsförare, som i höjd med skylten om infartsförbud efter viss tvekan svängt av i påbjuden körriktning eller vänt om 180 grader. Det förekommer också att fordonsförare struntar i reglerna och kör emot förbudsskylten. Om detta inte bara beror på otänksamhet utifrån gamla vanor måste frågan adresseras om beslut tas att enkelrikta bron på lång sikt. Det kan också noteras att bilister som kört mot förbudsskylten ibland av medtrafikanter mötts av tillrättavisningar genom gester eller annat, vilket indikerar en utbredd social norm om att gällande regler skall följas.

En positiv observation är att fordonsförare bedömts i princip undantagslöst respektera de målade fälten, och framför sina fordon i "mittenfilen" utan att låna av cykelfälten. Detta hade inte varit möjligt om man endast målat cykelfält utan att också enkelrikta sträckan, då vägbredden inte räcker till. Utan att vara fysiskt skyddade kan det hävdas att cyklister fått en mentalt fredad zon, och slipper därmed stressen av att ha fordon rakt bakom sig. Denna effekt riskerar dock att försvagas vintertid då snö och is kamouflerar vägmarkeringar.

Följsamhet cyklister

För många cyklister, framförallt vuxna, tycks det kommit väldigt naturligt att använda cykelfälten. Andra, framförallt yngre men även vuxna, cyklar fortfarande på trottoaren. Det går inte att säga säkert om fälten inneburit någon överflyttning av cyklister från trottoar till vägbana. Att från Villaryd cykla hela vägen i högerfilen och passera genom korsningen i "fordonsytan" är inte tryggt och bekvämt för alla. De cyklister som föredrar att passera Vilhelminavägen vid övergångsstället, eller kommer västerifrån på cykelvägen parallellt med Vilhelminavägen, har inget uppenbart sätt att ta sig till "rätt" sida Storgatan enligt nuvarande målning.

Sedan höstterminens början kan även noteras att högstadieungdomar om morgonen gärna kommer cyklandes i grupperingar, utspridda över hela gatans bredd. Önskemål om att framfart bör ske i mer ordnad form bör ställas mot värdet i att ungdomen kan ta för sig mer av gatans utrymme då de som trafikantgrupp blivit högre prioriterade i trafikhierarkin på platsen.

Enkät medborgare

En enkät riktad mot allmänheten har varit tillgänglig via kommunens hemsida och sociala medier under vecka 35. Totalt har 558 svar inkommit, vilket får betraktas som ett väldigt högt deltagande sett till befolkningsstorleken. Här redogörs i text en kort sammanfattning av inkomna svar. Utförligare redovisning inklusive diagram återfinns i slutet av detta dokument.

Kvinnor har i något större utsträckning än män svarat (ca 60/40%) och en klar majoritet av de svarande bor i centralorten jämfört med landsbygd och byar (ca 75/25%). Det är i huvudsak medelålders vuxna som svarat, med kategorierna barn och unga, unga vuxna samt seniorer i klar minoritet (totalt ca 15% av de svarande). Då åtgärderna bedömts påverka olika trafikantgrupper på olika sätt har respondenterna fått ange om de brukar köra bil, cykla eller gå över bron.

Cyklister och fotgängare har överlag en väldigt positiv syn på åtgärderna. Ungefär två tredjedelar av de svarande instämmer helt eller till stor del i att situationen över bron förbättrats, att det blivit tydligare var man ska cykla över bron och att det känns tryggare som oskyddad trafikant. Överlag uttrycker cyklisterna en mer positiv syn än fotgängarna, men då den senare gruppen är relativt liten (33 svaranden) är den statistiska tillförlitligheten inte den högsta.

Bland bilförarna är synen mer polariserad. Ungefär hälften instämmer i att situationen förbättrats, men jämfört med cyklisterna är det fler som anger ett mer försiktigt instämmande (4 eller 5 på en 6-gradig skala). En tredjedel håller inte alls med om att situationen förbättrats. Frågan ställdes inte direkt, men sannolikt anser många ur den sistnämnda kategorin att situationen faktiskt försämrats. Ur fritextsvaren kan man utläsa ett missnöje med längre körvägar, fler omvägar samt kanske framförallt svårare att komma ut på E12. Drygt 80% av fordonsförarna anger att de nu tar sig ut ur centrum via Hamngatan och utfarten vid ICA/Shell, som beskrivs som allt från dålig till rent kaos.

Gällande platsens framtida utformning anger en stor majoritet av de oskyddade trafikanterna att man vill behålla ändringarna som gjorts, samt utreda hur även delen av Storgatan fram till gågatan kan omformas. Det föreslås också att stänga bron helt för biltrafik eller att bygga något separat för oskyddade trafikanter, samt påpekas att det fortfarande är otryggt att cykla för yngre barn.

Fyrtio procent av fordonsförarna önskar att bron återställs till biltrafik i båda riktningarna. Ur den stora mängden fritextsvar som övriga sextio procent inlämnat ses en utbredd önskan om förbättring av hela trafiksystemet, med korsningen mellan E12 och Hamngatan/centrum och breddning eller komplettering av bron över Djupskolavan som två dominerande tankefigurer.

Riktade förfrågningar

Utöver den öppna enkäten för allmänheten har riktade förfrågningar om synpunkter ställts till Trafikverket, polismyndigheten, räddningstjänsten och delar av näringslivet som geografiskt ligger i nära anslutning till berört stråk.

Av de relativt få svar som inkommit från näringslivsrepresentanter har några uttryckt en positiv syn på åtgärderna, medan två specifika näringsidkare menar att förändrade trafikflöden haft en negativ inverkan på deras verksamhet. Åtgärderna upplevs ha försämrat tillgängligheten och därmed styrt kunder mot deras konkurrenter.

Polismyndigheten menar att åtgärderna lett till en bättre trafikmiljö för gående och cyklister och att trafikanterna börjar lära sig de nya reglerna, även om ett antal trafikanter kör emot enkelriktning. Man påpekar att trafiktrycket blivit större på andra platser, främst Hamngatan-E12 som därmed behöver fysiskt förbättras. Man framför också att om enkelriktningen görs till permanent lösning behöver en "blåljusspassage" upprättas, för att utryckningsfordon skyndsamt ska kunna nå E12 från Hamngatan.

Räddningstjänsten och Trafikverket har avböjt att yttra sig. Det kan dock nämnas att Trafikverket inom pågående ÅVS för Lycksele centrum gjort trafiksimuleringar på korsningarna närmast centrum. I en så kallad känslighetsanalys av utfarten Hamngatan-E12 överskrids enligt modellen inte korsningens kapacitet, även om all fordonstrafik som tidigare lämnat centrum via Storgatan till Vilhelminavägen nu väljer Hamngatan.

Kostnad

Utöver intern arbetstid har ca 16 000 kr gått till att måla vägmarkeringar och 4 000 kr till skyltning. Totalt ca 20 000 kr i externa kostnader.

Sammanfattning och slutsatser

Enkelriktning och cykelfält har funnits på plats i knappt två månader vid tiden för denna sammanställning. Med stöd av det underlag som gått att få fram kan åtgärderna som helhet varken beskrivas som entydigt positiva eller negativa, utan har fått olika effekter som måste vägas mot varandra.

- Cyklister och fotgängare har en positiv syn på åtgärderna och en tydlig majoritet vill att förändringarna blir kvar, samt att kommunen också ser över resterande del av Storgatan fram till gågatan. Det föreslås också att bron stängs helt och hållet för att bli en dedikerad gång- och cykelväg. Det ska samtidigt noteras att åtgärderna inte inneburit någon större förbättring för yngre cyklister och andra som helst passerar Vilhelminavägen vid övergångsstället.
- Synen på åtgärderna är mer polariserad hos fordonsförarna. Ungefär hälften ställer sig med varierad emfas bakom påståendet att trafiksituationen överlag förbättras, medan en tredjedel inte alls håller med.
- Åtgärderna har inte försvårat för biltrafik att ta sig in i centrum, men det har blivit krångligare att ta sig därifrån. Den stora majoriteten (85% av respondenterna) använder nu Hamngatan för att ta sig ut på E12:an. Om bron över Storgatan ska vara enkelriktad på lång sikt **krävs en bättre in/utfart mellan centrum och E12**.
- Bland cyklisterna har många indikerat ett intresse av att cykla mer tack vare åtgärderna, medan de tycks haft en mindre entusiasmerande effekt på fordonsförarna. **Uthållighet och fler åtgärder** från kommunens sida bedöms nödvändig för att inspirera till mer folkhälsobefrämjande aktiv mobilitet.
- För att på sikt tydligare separera cyklister från gående över bron bedöms **någon form av mer genomgripande fysiska åtgärder** behöva genomföras, exempelvis hur Nygatan i Umeå delats upp i trottoar respektive cykelväg i "etage".



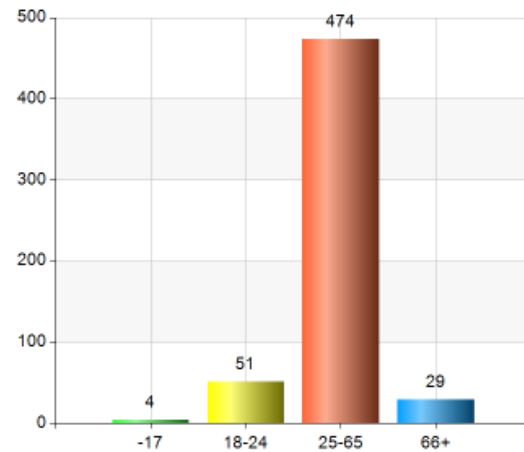
Nygatan, Umeå. Källa: Google maps.

Sammanställning digital enkät till allmänheten

Ålder

Namn	Antal	%
-17	4	0,7
18-24	51	9,1
25-65	474	84,9
66+	29	5,2
Total	558	100

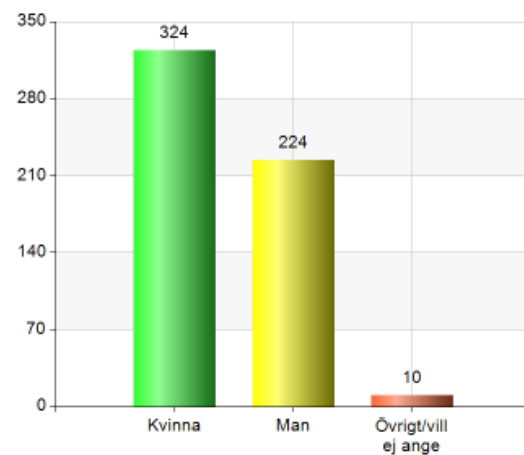
Svarsfrekvens
100% (558/558)



Kön

Namn	Antal	%
Kvinna	324	58,1
Man	224	40,1
Övrigt/vill ej ange	10	1,8
Total	558	100

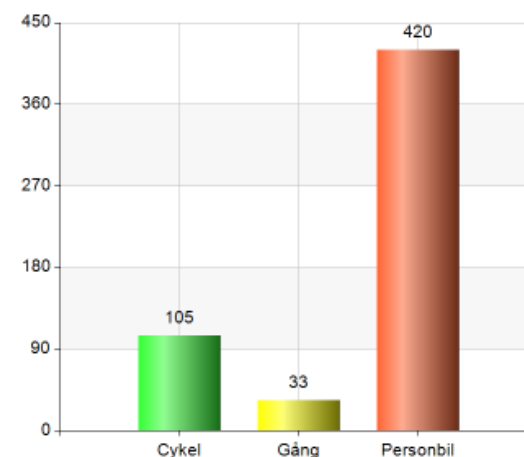
Svarsfrekvens
100% (558/558)



Hur brukar du vanligen ta dig över bron mellan Vilhelminavägen och centrum?

Namn	Antal	%
Cykel	105	18,8
Gång	33	5,9
Personbil	420	75,3
Total	558	100

Svarsfrekvens
100% (558/558)



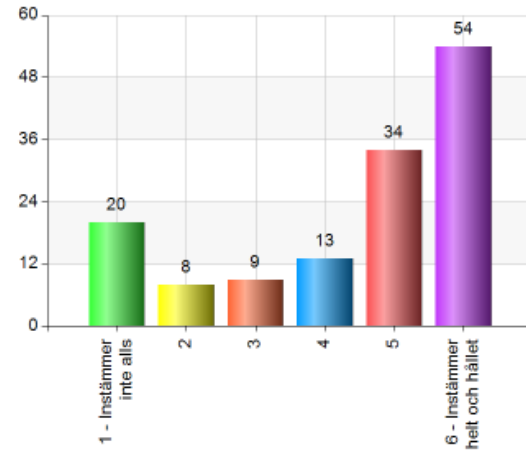
Cyklister och fotgängare

Trafiksituationen över bron har överlag förbättrats

Namn	Antal	%
1 - Instämmer inte alls	20	14,5
2	8	5,8
3	9	6,5
4	13	9,4
5	34	24,6
6 - Instämmer helt och hållet	54	39,1
Total	138	100

Svarsfrekvens

100% (138/138)

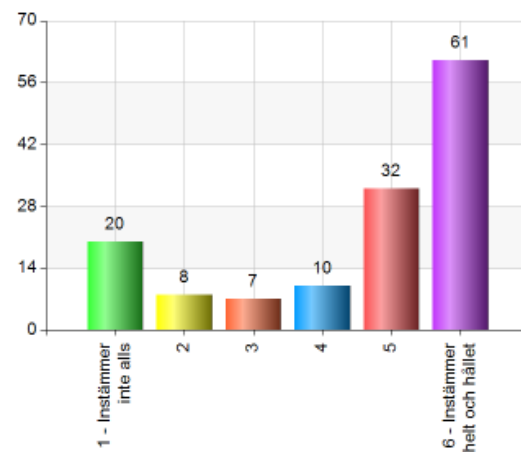


Jag känner mig tryggare som cyklist eller fotgängare över bron

Namn	Antal	%
1 - Instämmer inte alls	20	14,5
2	8	5,8
3	7	5,1
4	10	7,2
5	32	23,2
6 - Instämmer helt och hållet	61	44,2
Total	138	100

Svarsfrekvens

100% (138/138)

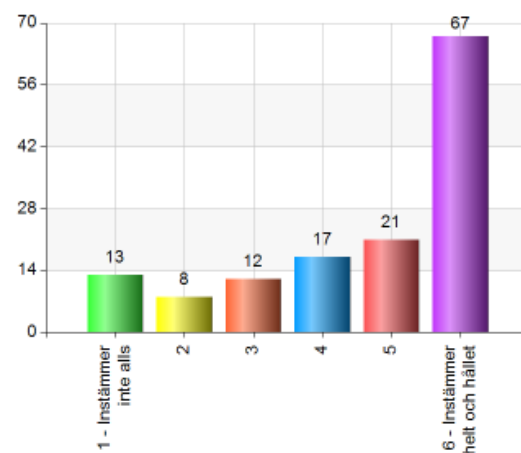


Jag upplever att det blivit tydligare hur och var man ska cykla över bron

Namn	Antal	%
1 - Instämmer inte alls	13	9,4
2	8	5,8
3	12	8,7
4	17	12,3
5	21	15,2
6 - Instämmer helt och hållet	67	48,6
Total	138	100

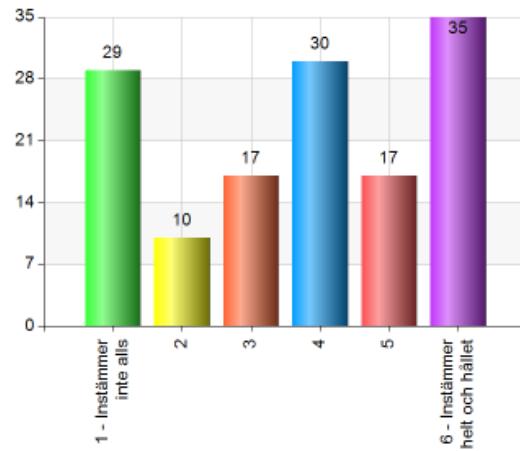
Svarsfrekvens

100% (138/138)



Jag har velat gå eller cykla oftare över bron (försök bortse från att det är sommartider)

Namn	Antal	%
1 - Instämmer inte alls	29	21
2	10	7,2
3	17	12,3
4	30	21,7
5	17	12,3
6 - Instämmer helt och hållet	35	25,4
Total	138	100

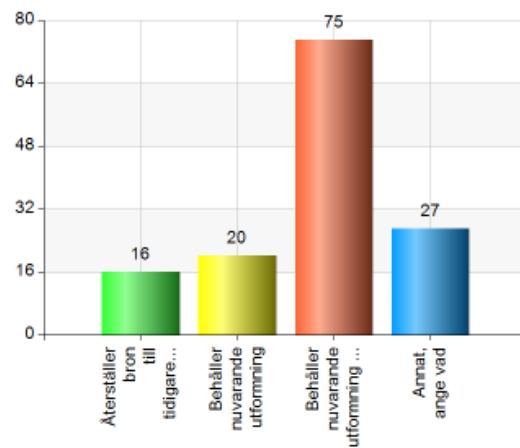


Svarsfrekvens

100% (138/138)

På lång sikt önskar jag att Lycksele kommun

Namn	Antal	%
Återställer bron till tidigare utformning (biltrafik i båda riktningar)	16	11,6
Behåller nuvarande utformning	20	14,5
Behåller nuvarande utformning och utreder vidare hur delen av Storgatan fram till gågatan kan omgestaltas för att bli mer gång- och cykelvänlig	75	54,3
Annat, ange vad	27	19,6
Total	138	100



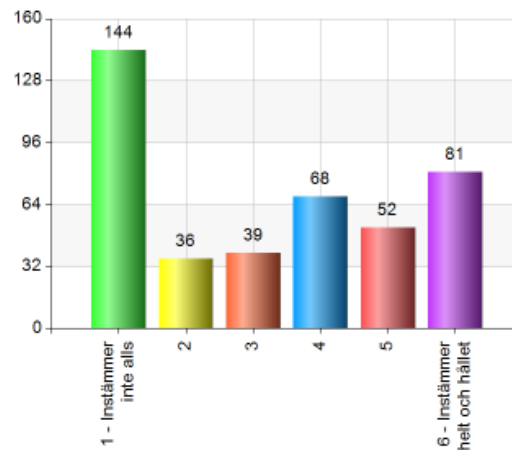
Svarsfrekvens

100% (138/138)

Personbilsförare

Trafiksituationen över bron har överlag förbättrats

Namn	Antal	%
1 - Instämmer inte alls	144	34,3
2	36	8,6
3	39	9,3
4	68	16,2
5	52	12,4
6 - Instämmer helt och hållet	81	19,3
Total	420	100

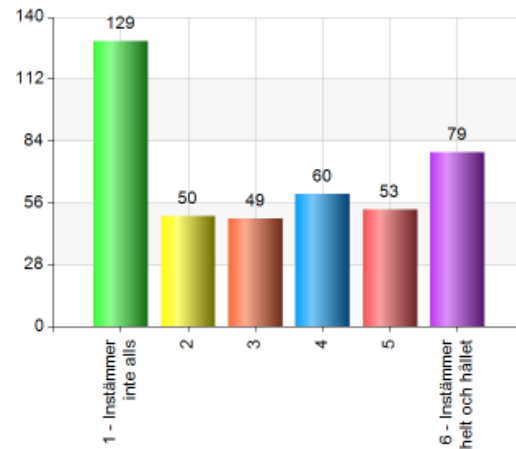


Svarsfrekvens

100% (420/420)

Jag upplever att det blivit tydligare hur olika trafikanter ska röra sig över bron

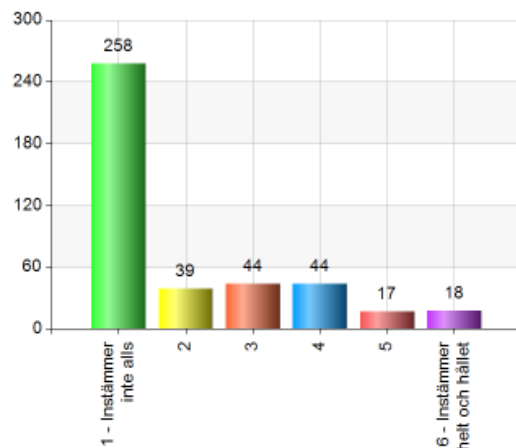
Namn	Antal	%
1 - Instämmer inte alls	129	30,7
2	50	11,9
3	49	11,7
4	60	14,3
5	53	12,6
6 - Instämmer helt och hållet	79	18,8
Total	420	100



Svarsfrekvens
100% (420/420)

Jag har blivit mer intresserad av att cykla eller gå istället för att köra bil in till centrum (försök bortse från att det är sommartider)

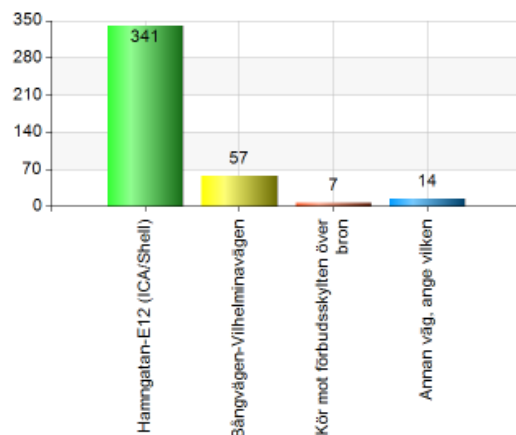
Namn	Antal	%
1 - Instämmer inte alls	258	61,4
2	39	9,3
3	44	10,5
4	44	10,5
5	17	4
6 - Instämmer helt och hållet	18	4,3
Total	420	100



Svarsfrekvens
100% (420/420)

Sedan bron enkelriktades väljer jag oftast denna väg för att ta mig ut ur centrum:

Namn	Antal	%
Hamngatan-E12 (ICA/Shell)	341	81,4
Bångvägen-Vilhelminavägen	57	13,6
Kör mot förbudsskylten över bron	7	1,7
Annan väg, ange vilken	14	3,3
Total	419	100



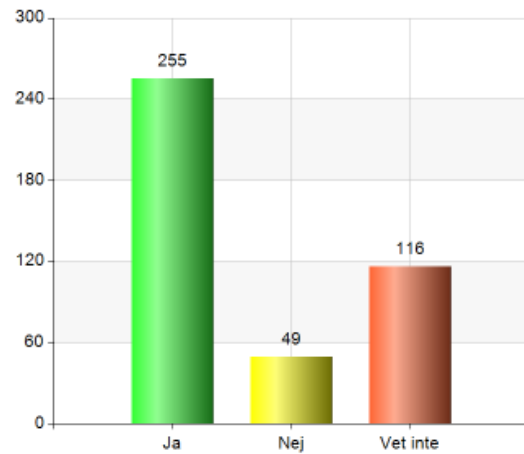
Svarsfrekvens
99,8% (419/420)

Jag upplever att enkelriktningen av bron påverkat trafikflöden även på andra ställen (exempelvis korsningen E12/Vilhelminavägen):

Namn	Antal	%
Ja	255	60,7
Nej	49	11,7
Vet inte	116	27,6
Total	420	100

Svarsfrekvens

100% (420/420)



På lång sikt önskar jag att Lycksele kommun:

Namn	Antal	%
Återställer bron till tidigare utformning (biltrafik i båda riktningar)	168	40
Behåller nuvarande utformning	65	15,5
Behåller nuvarande utformning och utreder vidare hur delen av Storgatan fram till gågatan kan omgestaltas för att bli mer gång- och cykelvänlig	85	20,2
Annat, ange vad	102	24,3
Total	420	100

Svarsfrekvens

100% (420/420)

