

Hur kan trafikmiljön i staden förbättras med beteendeförändringar?

Med fokus på cyklisten

Malin Månsson

Mål: Öka det hållbara resandet

- **Effektmål 1:**
Minst 35% av resorna sker till fots eller med cykel.
- **Effektmål 2:**
Minst 55% av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik.

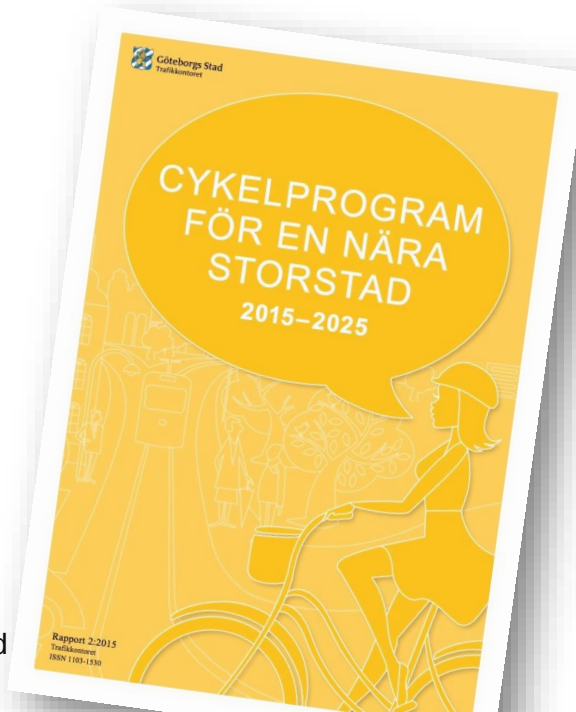
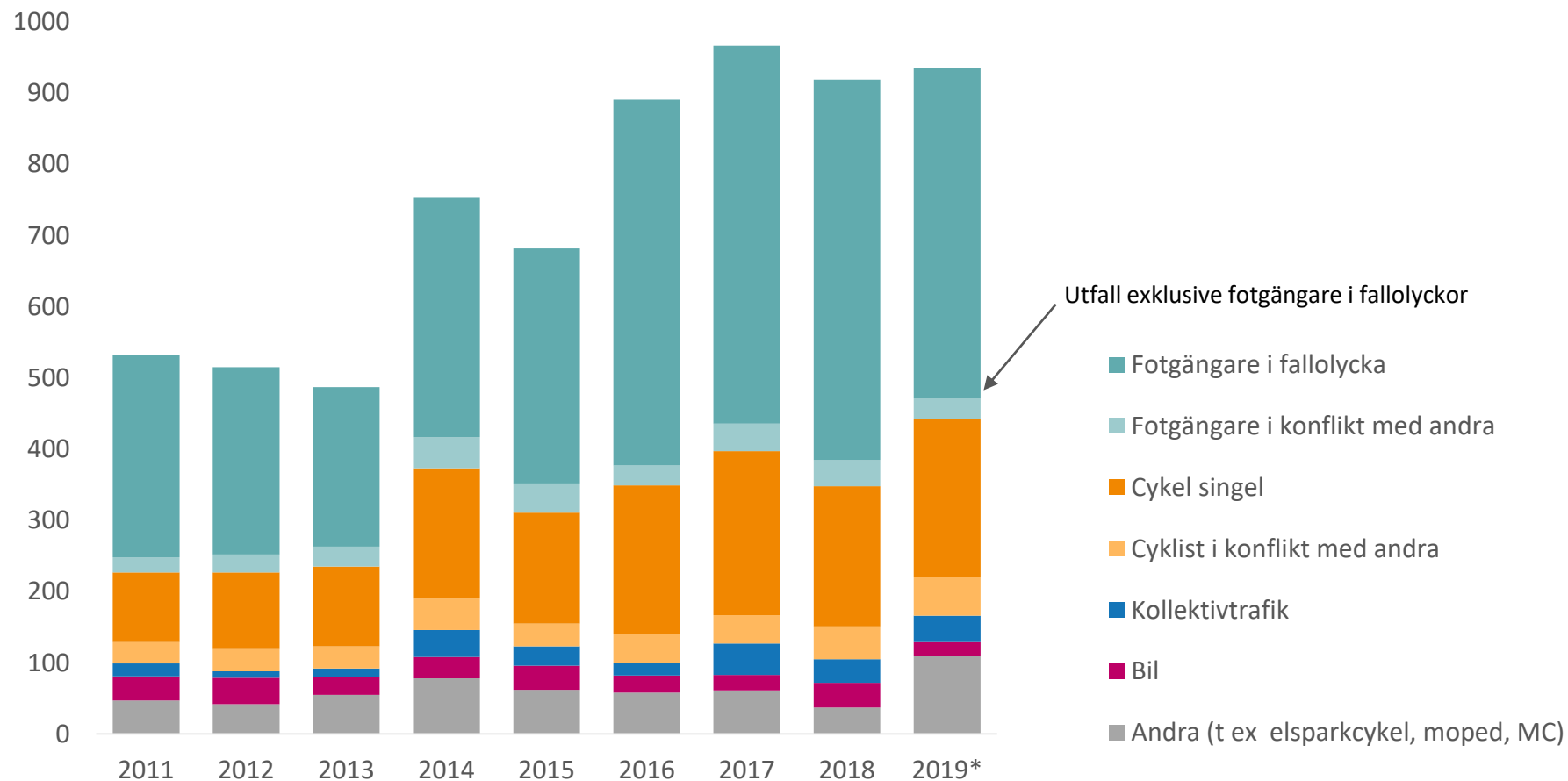


Bild: Västtrafik

Fotograf: Daniel Blom

Allvarligt och måttligt skadade i Göteborgs- trafiken (inklusive fotgängare i fallolyckor)



Datakälla: STRADA sjukhus, Transportstyrelsen

*fjärde kvartal 2018 – tredje kvartal 2019

Fokus för trafiksäkerhetsarbetet

- Fordonet – Styr & Ställ
- Trafikanten - Styr & Ställ
- **Trafikmiljön**
 - Utformning
 - Drift och underhåll



Utmaningar – Kan nudging bidra?

- Vi har den stad vi har – begränsningar i reglering, utformning och yta.
 - Lösning i befintlig miljö
- Brister i befintlig infrastruktur - säkerhet, framkomlighet, tydlighet.
 - Cyklister – fotgängare
 - Cyklister och motorfordon vid utfarter – särskilt med tung trafik
 - Hur uppmärksamma/sänka hastighet på cyklister vid särskilda platser?
- Rätt utformning från början har också sina begränsningar
- Bristande kunskap om cyklisters och fotgängare beteende.



Tillfälligt väglag/trafiksituation



Utmaningar och försök till nudges

Styra flöde



Cykelräcke vis stopp-Signal

Uppmärksamhet och anpassa beteende efter situationen



Rumble stripes/avvikande material (visuella och taktila) för att sänka hastighet/uppmärksamhetshöjande



Rödmarkerade cykelpassager

Byggutfarter – Test i Lindholmsallén

Andel av cyklister som sänker hastigheten (av cyklister som färdas från väst-öst)



Stort cykelflöde tvärs och längs



Stort antal högersvängande fordon
Brantare uppförslutning på cykelbanan

Lärdomar - byggutfarter

- Minska den visuella överbelastningen vid tillfälliga utformningar
- Utforma tillfälliga utformningar så att de
 - Inte ropar varg
 - Skapar förutsägbarhet
 - Är entydiga
- Begränsa antalet platser där trafikslagen korsas runt tillfälliga omläggningar eller byggarbetsplatser.
- Studera vidare hur vi kan arbeta med undermedvetna signaler längs cykelbanor, helst i kombination med medvetna

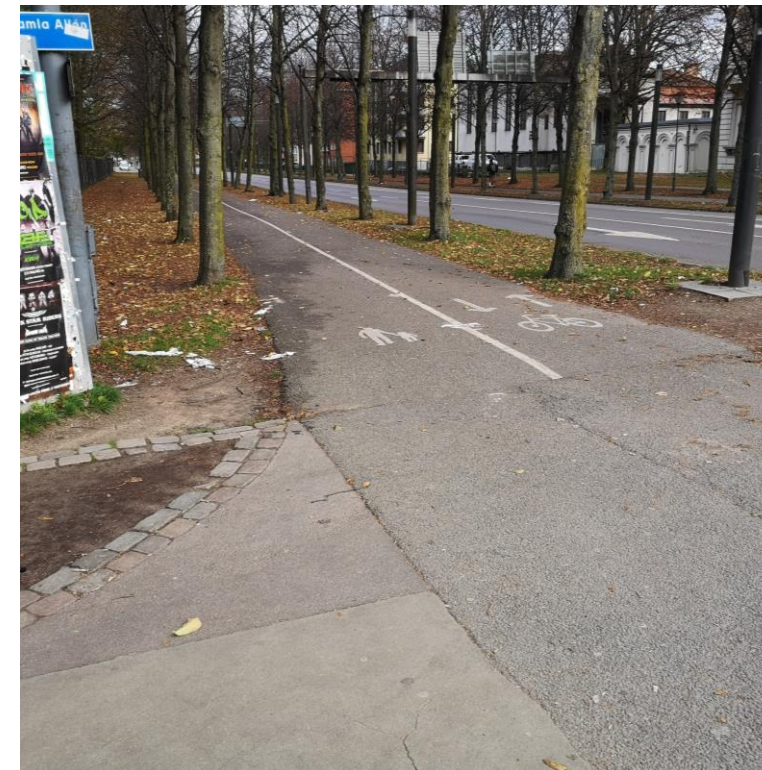
Interaktionspunkter – fotgängare och cyklister



Chalmers



Korsvägen



Bältesspännarparken

Vad har vi lärt oss om hur trafikmiljön påverkar cyklisters och fotgängares beteende?

Beteende-princip	Problematik	Designprincip
Relation	Ömsesidig irritation	Separerade färdvägar och mer utrymme
	Oklarhet kring skyldigheter och rättigheter	Tydlig design + kommunikation = ett gemensamt språk
Flöde	Hög densitet	Anpassa ytor efter trafikvolym
	Skillnader i optimal hastighet	Olika spår för individuell hastighet
	Stopp och förlust av rörelseenergi	Designa för flyt och ge säkra alternativ vid stopp
	Suboptimal påbjuden färdväg	Design med en realistisk syn på trafikanter beteende
Fokus	Begränsad överblick över objekt i rörelse	Fri sikt = effektiv riskbedömning och vidgat fokus
	Det som inte är i ögonhöjd riskeras att missas	Placera viktig information på skyltar i ögonhöjd
	Information på marken upptäcks sist	Övertydlig eller kompletterande information på marken
Symbolspråk	Innebörden av trafikmiljöns signaler är oklar	Inventera verktygslådan
	Brist på konsekvens	Tillämpa byggstenar konsekvent

Slutsatser

- Skapa plats
- Skapa tydlighet och enhetlighet – Verktygslåda och standardutformningar
- Anpassa utformningen efter naturliga förutsättningar och rörelsemönster
- Skapa komfort och tillgänglighet
- Påverka beteenden genom nudging – öka kunskap om "gatans språk". Förstärka.



Kontakt

Malin Månsson

malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se

Trafikkontoret, Trafikkontoret