2 minus 1 väg i Sundbyberg

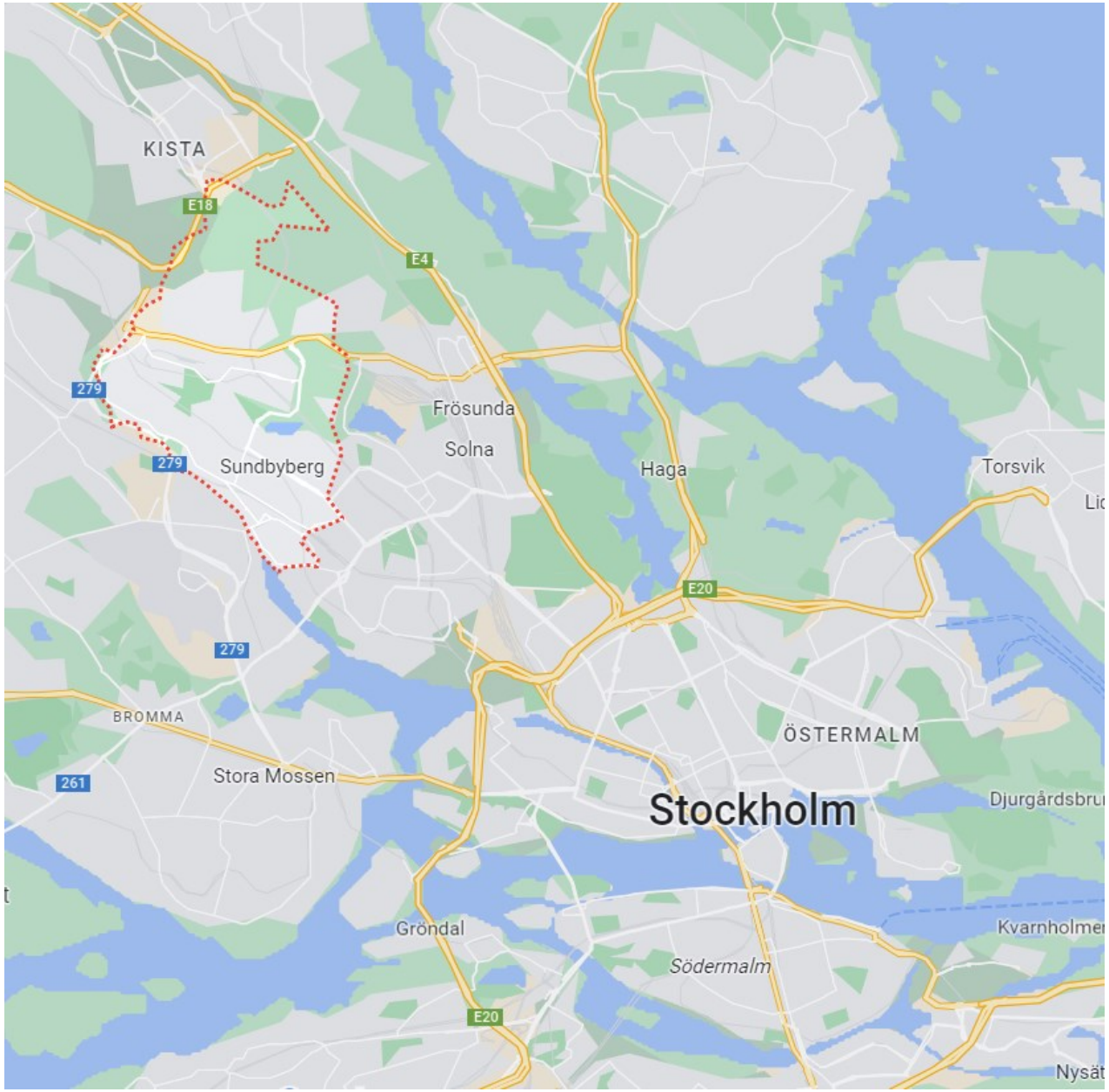

KISTA
E18
E4
279
279
279
Frösunda
Solna
Sundbyberg
Haga
Torsvik
E20
BROMMA
ÖSTERMALM
Stora Mossen
261
Stockholm
Djurgårdsbru
Gröndal
Kvarnholme
Södermalm
E20
Nysät

Foto Louis Lo, Unsplash
vti

URSVIKSVÄGEN I LILLA URSVIK

- Förstudie klar 2019
- Byggstart vår 2021 – färdigställt höst 2021
- Bilder innan

Hela körbanan asfalterades

Genomgående gångbanor på södra sidan

Porfyr som ballast

VETENSKAPLIGT SYFTE OCH METODER

- Extremt lite kunskap om 2 minus 1 vägar på högtrafikerade vägar
- Trafiksäkerhet och framkomlighet blev huvudfokus.
- Delstudie 1: för- och efterenkät har skickats till boende och de som färdas på/längs aktuell sträcka (VTI)
- Delstudie 2: två kameror som registrerade konflikter (LTH)

DELSTUDIE 1 KOPPLING TILL LIVSKVALITÉ

- Kommunalt mål - en ökad livskvalitet för de boende i området.
- Utveckling av instrument för att mäta QoL (Forward 2005)
- Säkerhet var i synnerhet viktigt
- Enkäten som nyttjades i detta projekt baseras på detta instrument

FRÅGESTÄLLNINGAR

- Alltid en jämförelse mellan före 2020 och efter 2022 ombyggnation: enkätsvar
- Hur påverkas den upplevda? ***säkerheten*** för
  - Cyklister
  - Fotgängare
  - Hur påverkas ***framkomligheten*** för
  - Cyklister
  - Fotgängare
  - Bilister

VRIDIT OCH VÄNT PÅ DATA

- Tre olika perspektiv
- 1. Hur ofta man nyttjar området som:
  - Bilist: Cyklist: Fotgängare
- 2. Om hen har minskat eller ökat nyttjande av vägen som
  - Bilist: Cyklist: Fotgängare
- 3. Hur respondenter med barn i jämförelse med respondenter utan barn resonerar

GENOMFÖRANDE AV ENKÄTSTUDIEN

- Inför förstudien gjordes ett postalt utskick av informationsblad till 2000 boende i området
- Även utdelning av informationsblad till förbipasserande genomfördes – ca 200
- Länk/QR-kod till webbenkät
- Kunde välja trisslotter eller biobiljett som belöning – kontaktuppgifter till efterstudien
- Klassisk före/efterstudie

DELTAGARE

- ✓ Ca 700 besvarade före-enkäten, ca 350 av dem svarade även på efter-enkäten

	Deltagit i både för- och eftermätning		
	Män	Kvinnor	Totalt
Antal (%)	172 (49)	177 (51)	349 (100)
Medelålder år 2020 (st.av)	45,3 (13,2)	43,3 (11,9)	44,3 (12,6)

1, NÖJDHET MED LIVET OCH OMRÅDET RUNT URSVIKSVÄGEN

		Före	Efter
	Aspekt	**Medelvärde**	**Medelvärde**
Samtliga	Nöjd med livet	5,79	5,71
	Nöjd med området	4,38	4,53
Män	Nöjd med livet	5,81	5,69
	Nöjd med området	4,42	4,63
Kvinnor	Nöjd med livet	5,77	5,74
	Nöjd med området	4,34	4,43

- ✓ Signifikant interaktionseffekt - respondenterna var lite nöjdare med området enligt efterenkäten samtidigt som de var lite mindre nöjda med livet

- ✓ Män och kvinnor var lika nöjda med livet och området kring Ursviksvägen både före och efter ombyggnation (inga vidare analyser på kön)

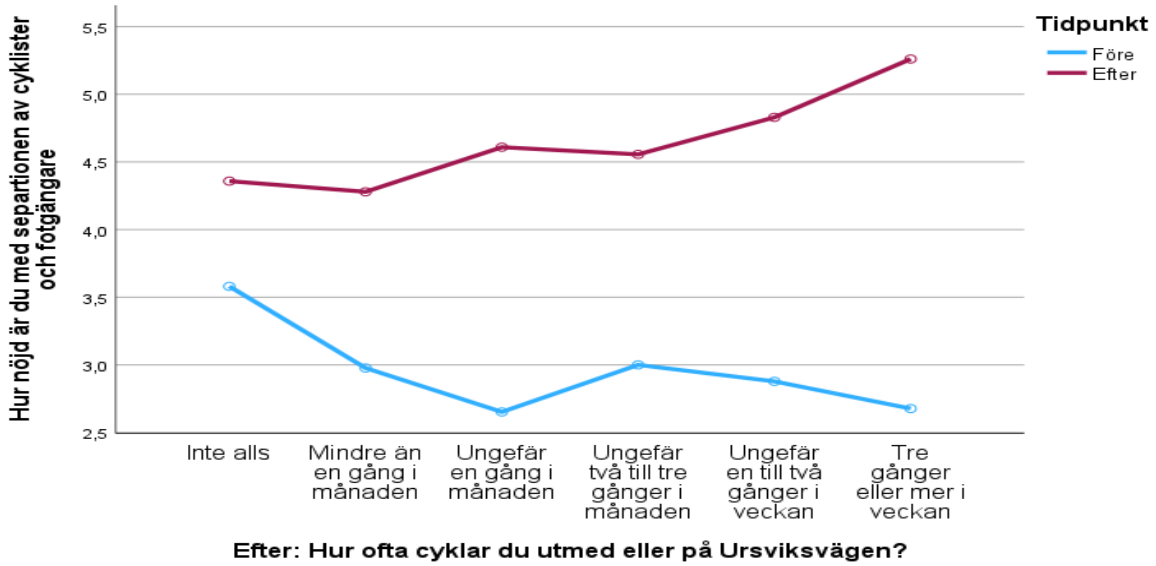
NÖJDHET MED OLIKA ASPEKTER AV URSVIKSVÄGEN

	Före		Efter		
Hur nöjd är du med…	Medel-värde	St.av vik.	Medel-värde	St.avvik.	p-värde
1. Underhållet av trottoarerna	4,45	1,41	4,88	1,28	<0,001
2. Trottoarernas bredd	4,10	1,71	4,84	1,60	<0,001
3. Separering av fotgängare och cyklister	3,02	1,82	4,70	1,71	<0,001
4. Din egen känsla av trygghet	4,16	1,77	4,73	1,61	<0,001
5. Motorfordonens efterlev av de rådande hastighetsreglerna	3,19	1,76	3,45	1,72	0,002
6. Ljudnivån från motorfordonstrafiken	4,08	1,64	4,25	1,57	0,049
7. Antalet motorfordon	3,69	1,60	4,01	1,61	<0,001
8. Antalet gatlampor	4,65	1,37	5,03	1,26	<0,001
9. Fotgängares säkerhet	4,00	1,75	4,85	1,61	<0,001
10. Cyklisters säkerhet	3,35	1,73	4,15	1,63	<0,001
11. Renhållningen utmed vägen	4,81	1,35	5,07	1,32	<0,001
12. Utrymmet för dig att passera runt busshållplatserna	3,72	1,70	4,10	1,71	<0,001
13. Framkomligheten för cyklister	3,64	1,77	4,68	1,57	<0,001
14. Bänkar där man kan vila sig	3,50	1,57	3,78	1,60	0,002
15. Framkomligheten för bilister	4,36	1,60	4,44	1,61	ns
16. Framkomlighet för fotgängare	4,48	1,63	5,15	1,45	<0,001

- Lyfter fram cyklisters och fotgängares säkerhet och framkomlighet

EXEMPEL: CYKLISTERS NÖJDHET MED SEPARERING AV CYKLISTER OCH FOTGÄNGARE

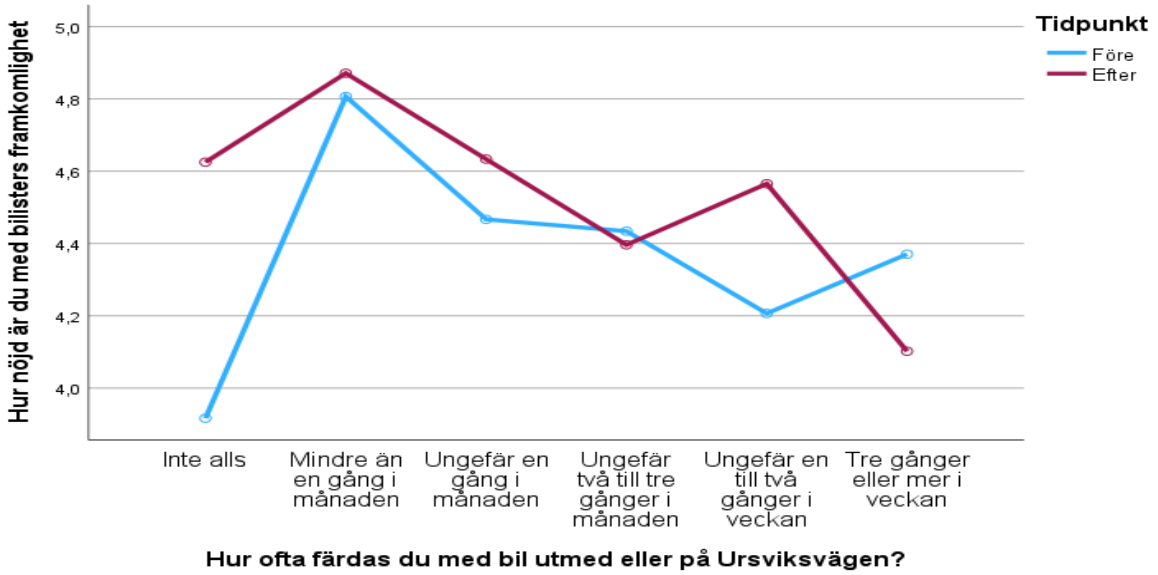
- Huvudeffekt av tid
- Interaktionseffekt tid x grupp



➢ Cyklister är nöjdare i eftermätningen, gäller särskilt de som ofta cyklade på sträckan

EXEMPEL: BILISTERS NÖJDHET MED DERAS FRAMKOMLIGHET

- Inga effekter av tid eller grupp



➢ Bilisters ansåg inte att deras framkomlighet har påverkats, oavsett hur frekvent man körde på vägen

RESULTAT 2: ÖKAT ELLER MINSKAT?

- Alla respondenter har antingen ökat, minskat eller oförändrat hur frekvent man använder ett visst färdmedel. 3 grupper
- Har de som ökat sin frekvens av cykling utmed Ursviksvägen en annan upplevelse av ombyggnationen än de som minskat?

HAR SÄTTET MAN FÄRDAS PÅ/ UTMED STRÄCKAN FÖRÄNDRATS?

- Mellan 40 och 50 procent av respondenterna inte har förändrat hur frekvent man går, cyklar, åker bil eller buss
- Mellan 20–30 procent uppgav att de färdades oftare alternativt mer sällan med respektive färdsätt.
- Resandet har således (totalt sett) förändrats marginellt.

ÖKAT SOM CYKLIST ELLER BILIST?

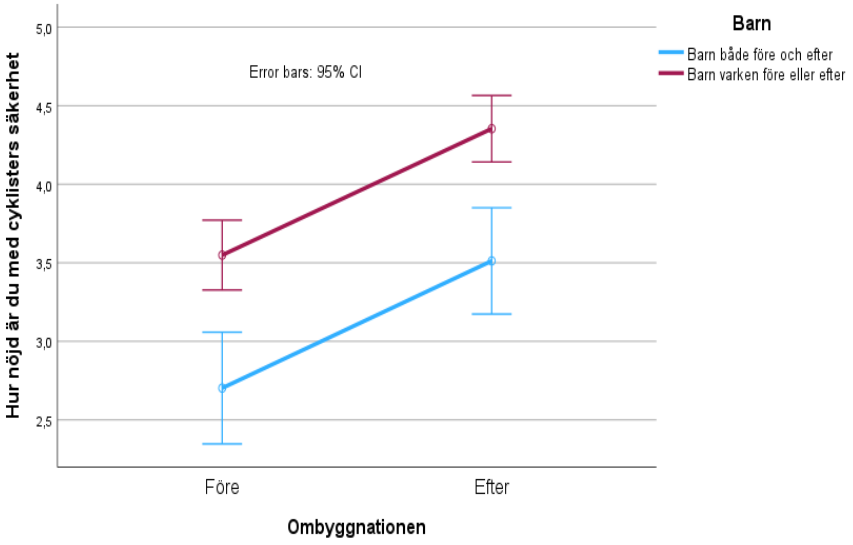
- ***Cyklister***: I 6 av 7 analyser som omfattade separation, trygghet, säkerhet och framkomlighet, blev resultaten snarlika.
- Framkomligheten för bilister gav inga effekter av Tid
- Så – oavsett ökning eller minskning i cykelfrekvens var samtliga överens om att säkerhet och framkomlighet ökat i generell mening.
- ***Bilister:*** I 4 av 5 analyser som omfattade separation, trygghet, säkerhet var effekterna desamma, oavsett om respondenten ökat eller minskat sitt bilåkande var de mer nöjda i eftermätningen.
- Framkomligheten för bilister gav inga effekter av Tid

RESPONDENTER MED BARN?

- Har respondenter med barn en annan upplevelse av ombyggnationens effekter än de som inte har barn?

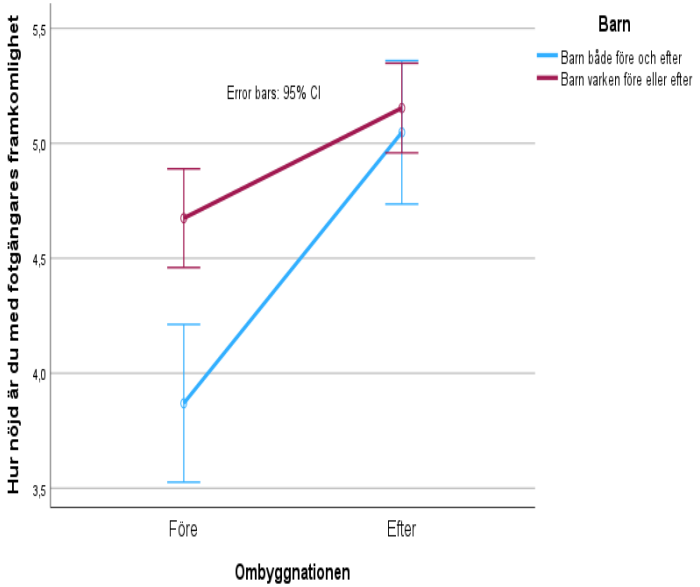
BARN VERSUS UTAN BARN

- 2 exempel



Två huvudeffekter ingen interaktionseffekt

Alla är nöjdare efter och de utan barn var mer nöjd innan och är även det efter



Effekt av Tid och interaktionseffekt

Alla är nöjdare efter men respondenter med barn mer nöjdare

DISKUSSION

- Entydiga resultat – tydliga effekter på den viktigaste faktorn
- Oavsett hur vi vridit och vänt på data
- Livskvalité har således ökat
- Det finns fortfarande utrymme för förbättringar
- Upplevd ökad framkomlighet får stöd i uppmätta hastigheter

SLUTSATSER

Samstämmig bild från olika datakällor: En 2 minus 1 väg med ett stort trafikarbete är en lyckosam åtgärd

- Ökad framkomlighet för fotgängare
- Ökad framkomlighet för cyklister
- Ökad säkerhet för fotgängare
- Ökad säkerhet för cyklister
- Oförändrad framkomlighet för bilister

Frågan är hur om ökade hastigheten endast är ett förhöjd framkomlighet eller om den ger en lägre trafiksäkerhet.

TACK FÖR
VISAT
INTRESSE

Two minus one road equals improved quality of life

Jan Andersson, Sonja Forward, Per Henriksson,

Carl Johnsson, Aliaksei Laureshyn

Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, *(2024)*

RÅ24