

Planera gång- och cykelstråk så att alla kan och vågar använda dessa

Hur kommer det sig att många gång- och cykelstråk upplevs som otrygga och därmed inte används, framförallt på kvällstid? Enligt en fallstudie på två centrala gång- och cykelstråk i Malmö har det konstaterats att det finns många olika faktorer som påverkar valet av färdväg. Självklart beror det på varje människas individuella förutsättningar så som ålder, funktionshinder, kön och bakgrund. Men för att skapa ett transportsystem som fungerar för alla är det viktigt att se över vad brukarna av stråken anser. Detta är något som bör utvecklas mer för att bli en självklar och lätthanterlig del i planeringsarbetet.

Tillgänglighet

För att få ett välfungerande och hållbart trafiksystem finns det många viktiga faktorer och aspekter för planerare att beakta. Ett av de viktigaste är tillgänglighet som innebär att transportsystemet ska vara utformat så att alla människor oavsett förutsättningar kan ta sig fram till önskade målpunkter som t.ex. arbetsplatser, skolor och affärer. Att planera stråk så att detta är möjligt är ibland en komplex uppgift. Det som tidigare forskning visat är att det trafikanterna upplever är minst lika viktigt som att det faktiskt går att ta sig fram längs stråken. För att ta reda på vad trafikanter tycker är viktigt för att de ska använda gång- och cykelstråken, finns det många olika metoder att som planerare kan använda sig av. Det sammanlagda syftet med metoderna är att ta reda på är vilka faktorer som påverkar trafikanternas val av färdväg. Dessa faktorer påverkar upplevelsen av stråken och kan då kallas ”mjuka parametrar” och det kan exempelvis vara olika känslor och sinnesintryck samt parametrar som belysning, beläggning och trivsel.

Trygghet

Många trafikanter känner sig oroliga för att brott ska inträffa där de går eller cyklar. Enligt en enkätstudie som utförts på utvalda gång- och cykelstråk i Malmö visade det sig att 32 % av de tillfrågade kände sig oroliga för att

utsättas för ett brott då de gick eller cyklade längs med de aktuella stråken. Att en tredjedel känner sig otrygga är en skrämmande siffra. Vad är det då som gör att dessa människor känner sig otrygga? De flesta svarade att det var för att det inte fanns människor i närheten varken på stråken, i bilar eller i husen runt omkring. Att känna sig ensam påverkar alltså otrygghetskännselan. Det visade sig även att media och rykten hade stor påverkan på tryggheten. Men även dålig belysning samt tillhåll av missbrukare eller störande människor gjorde så att många kände sig oroliga för att bli utsatta för brott.

I fallstudien studerades två stråk i centrala Malmö, Kungsgatan och Föreningsgatan. Dessa två stråk är parallella och leder till samma målpunkter, men är av olika karaktärer. Kungsgatan är ett trafikseparerat parkstråk och Föreningsgatan är en relativt högtrafikerad gata. Nästan dubbelt så många kände oro för att utsättas för brott på Kungsgatan jämfört med Föreningsgatan. Det som är intressant att påpeka här är att det enligt polisens brottsstatistik från 2008 visar att det skett dubbelt så många anmälda brott på Föreningsgatan. Mörkertalet kan vara relativt stort men detta resultat kan ändå ge en bild över att upplevd trygghet och faktisk trygghet inte är samma sak. Därför är det alltså andra parametrar som påverkar om man som oskyddad trafikant känner sig trygg eller inte. Innebär detta att de som känner sig otrygga på Kungsgatan gör det helt i onödan eller kan det bidra till ökad brottsäkerhet?

Mjuka parametrar

Studier över antalet gående och cyklister har gjorts på de aktuella stråken dagtid och kvällstid. Resultatet av detta visar att det är fler som väljer att gå längs parkstråket dagtid, bl.a. för att den är trevlig, det är lite biltrafik där och det är mycket grönska. Kvällstid var det fler som valde att gå längs den högtrafikerade gatan jämfört med parkstråket, bl.a. för att det var mycket biltrafik, bra belysning och bra framkomlighet. Alla dessa parametrar är saker som påverkar trafikanternas val av färdväg och

ofta handlar det om varje individs upplevelse av stråken. Man kan därför kalla dessa parametrar för ”mjuka parametrar”. Studerar man parametrarna så kan man kanske säga att dessa är en relativt generell bild över vad man som oskyddad trafikant tänker på när man väljer väg, framförallt kvällstid.

Kan man utifrån studien peka ut några särskilt viktiga parametrar? Det alla delstudier i den utförda fallstudien visar att ”närhet till andra människor” är det viktigaste för den upplevda tillgängligheten. För att människor slutligen ska välja att röra sig längs stråken måste de faktorer som planerare kan arbeta med identifieras. Studierna har lyft fram följande:

- trafikförhållandena
- trivseln och underhållet
- utformningen och möbleringen
- orienterbarheten och klimatet

Viktiga saker att ta med i planeringen

Sammanfattningsvis är det viktigt att försöka få med den upplevda tillgängligheten i planeringen i större grad än vad den är idag. Det som framgått av studierna som utförts i Malmö på olika gång- och cykelstråk är att oavsett om studierna var plats-specifika eller inte, visade det sig att det sociala livet hade störst inverkan på den upplevda tillgängligheten. Även avstånd, tid och framkomlighet var parametrar som nämndes av majoriteten av brukarna vid enkätundersökningen. Dessa parametrar är relativt självklara för att ett stråk ska vara tillgängligt för gående och cyklister och kan därför kallas för ”hårda parametrar” som påverkar den upplevda tillgängligheten. Vid jämförelse av de mjuka och de hårda parametrarna visade det sig, i denna studie, att de mjuka är minst lika viktiga som de hårda för oskyddade trafikanter vid val av färdväg, och därför otroligt viktiga att beakta i planeringen.

En hållbar livsmiljö för oskyddade trafikanter utgår från att stråken i staden är tillgängliga, användbara och attraktiva för alla. För att stråken i en stad ska uppnå dessa krav är det viktigt att de fungerar för oskyddade trafikanter oavsett tid på dygnet, årstid samt varje trafikants individuella förutsättningar. Det är även betydelsefullt att det finns välfungerande offentliga mötesplatser för att skapa spontana möten i staden och på så sätt

skapa mer liv och rörelse. Ju fler människor som rör sig eller vistas i staden desto fler vågar och väljer att gå ut, vilket skapar en positiv och levande stad.

Tillgänglighet påverkas av både den fysiska tillgängligheten och den upplevda tillgängligheten. Det är därför väsentligt att arbeta med båda dessa aspekter. Framförallt för gående har tidpunkten på dygnet påverkan vid valet av färdväg och det är en kombination av god framkomlighet, trygghet och säkerhet som påverkar. Trygghet kan delas upp i upplevd och faktisk trygghet där den upplevda tryggheten är mycket viktig för oskyddade trafikanters val av färdväg framförallt kvällstid.

Det viktigaste för att den upplevda tillgängligheten ska tillgodoses är alltså att det finns närvaro av andra människor. En utmaning för planerare är att försöka få fler människor att använda stråken för att öka tillgängligheten. Att försöka påverka områdets rykten är viktigt för att kunna skapa attraktiva stråk. Rädsla och förekomst av brottslighet – upplevd och faktisk trygghet – skiljer sig åt och det är viktigt att förstå skillnaden. För att skapa en tillgänglig och trygg trafikmiljö är trafikanternas enskilda åsikter viktiga att tillvarata och arbeta utifrån.

Fortsatta studier

För att kunna få en generell bild av parametrar som påverkar valet av färdväg är det viktigt att utföra studierna på fler platser inom orten, på flera orter i landet, vid olika tidpunkter på dygnet, olika veckodagar samt vid olika tillfällen på året. Att genomföra fortsatta studier inom området rekommenderas för att få en mer generell bild av vilka mjuka parametrar som påverkar oskyddade trafikanters val av färdväg.