

Oskyddade trafikanters anspråk på trygghet – En fallstudie i Gunnesbo

För att tillfredsställa allas behov av tillgänglighet och mobilitet är det viktigt med ett jämställt transportsystem där alla vågar vistas; unga som gamla, man som kvinna och inte minst funktionshindrade personer. För oskyddade trafikanter påverkas tillgängligheten i stor grad av stadsbyggnadskvaliteterna trygghet och trafiksäkerhet. Konsultföretaget Tyréns AB:s landskapsavdelning genomförde under mars och april månad år 2010 en trygghetskartering i stadsdelen Gunnesbo i Lund. Syftet var att utifrån brukarens perspektiv kartlägga otrygga platser i Gunnesbo. Med detta projekt som grund, kompletterade studenten Louise Westin från Lunds Tekniska Högskola, projektet med ett trafiktekniskt perspektiv för att slutligen skapa en process över hur man kopplar trygghetsundersökningar till trafikmiljöer.

Beroende på orsaken till otryggheten på platsen är olika åtgärder lämpliga. Otrygghet kopplat till brott kan bero på:

- Gatustrukturen, det vill säga att nätet för gående och cyklister inte är utformat optimalt med hänsyn till trygghet. Gatunätet kan ha en trädstruktur, med många av de viktigaste gång- och cykelstråken skilt från nätet för motorfordon. Nätet för gång- och cykeltrafik kan även sakna alternativa vägar som kan användas nattetid och även av de som känner otrygghet under dagen.
- Översikt över platsen från andra attraktioner eller omgivning
- Social kontroll längs med stråket/platsen
- Platser där många människor samlas, som mataffärer, busshållplatser och så vidare
- Områden som ”stänger” under vissa tider av dygnet, som exempelvis Gunnesboskolan i Gunnesbo

Otrygghet kopplat till trafiksäkerheten kan bero på:

- Körmönster hos motorfordon eller cyklister
- Hastighetsreglering
- Gatustrukturen
- Utformning av gång- och cykelpassager
- Separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik eller mellan gående och cyklister
- Sikt
- Underhållsarbete och vinterväghållning

Historisk utveckling

Bilismen har haft stor påverkan på våra städers stadsbild. Från att städerna vuxit fram enligt ett ruttmönster med livliga trafikmiljöer så innebar bilens inträde att de oskyddade trafikanterna fick stå tillbaka. Tidigare kom faktorer som trygghet in naturligt i trafikplaneringen eftersom inga fordon med dödliga hastigheter förekom som krävde att trafikslagen separerades från varandra. I och med bilismen så blev dock trafikplanerarna tvungna att hitta lösningar för att minimera olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Detta resulterade i planeringsstrategier, enligt till exempel SCAFT, med stor tyngd på trafikseparering, vilket skapade ödsliga trafikmiljöer för gång- och cykeltrafikanterna – miljöer som inte uppfyller oskyddade trafikanters preferenser och behov.

Otrygghet

Till gruppen oskyddade trafikanter hör bland annat gående och cyklister, två trafikantgrupper som har höga krav på trafikmiljöns utformning. Eftersom båda trafikantslagen är oskyddade, det vill säga inte har något skyddande skal omkring individen, är trafiksäkerheten mycket viktig. För att gående och cyklister ska våga sig ut i trafiken är det viktigt att de känner sig trygga både vad gäller trafiksäkerhet och brottslighet. I rapporten skiljs på otrygghet kopplat till brott

respektive trafiksäkerhet. Dessa båda aspekter av trygghet ska dock inte separeras helt. Faktum är att de i vissa fall står i tät förbindelse med varandra vad gäller beteendet i trafiken.

Trygghet är en personlig känsla och är svår att definiera, men en definition är: avsaknad av rädsla, oro och risk. En av de viktigaste konsekvenserna av otrygghet är mobilitetskompensation, vilket innebär att trafikanterna minskar sitt resande eller i värsta fall avstår från att resa på grund av otrygghet.

Gatumiljöns utformning har stor betydelse för tryggheten och påverkar de gåendes vägval under olika tider på dygnet i stor grad. Brister i utformningen kan vara en anledning till att personer väljer att inte ta en promenad till en närliggande butik eller hållplats/station. Risken finns även att de otrygga stråken byts ut mot stråk som inte är utformade för oskyddade trafikanter och därför är mindre trafiksäkra.

Trygghet och trafiksäkerhet går inte alltid hand i hand. Vissa platser kan upplevas trygga men den faktiska säkerheten kan i själva verket vara riktigt låg. Trafikanten invaggas i dessa situationer i så kallad falsk trygghet.

Trygghetsarbetet i trafikplaneringen handlar till stor del om att ge förutsättningar i den fysiska planeringen för att öka möjligheterna för oskyddade trafikanter att kunna och vilja välja en väg som är trafiksäker.

Gunnesbo

Gatustrukturen i Gunnesbo är ett tydligt exempel på SCAFT:s planeringsideal som har resulterat i ett stort antal områden innehållande otrygga platser.



Figur 1 Otrygga platser i Gunnesbo.

Många otrygghetsmarkeringar är just på de separerade gång- och cykelstråken inuti området och det kan konstateras att överblickbarhet och social kontroll är viktigt för trygghetsupplevelsen. Slutsatsen kan också dras att det är mycket viktigt att tänka på trygghetsupplevelsen i området redan då gatustrukturen planeras.

Arbetet visar emellertid att otryggheten i de flesta fallen är mycket större än antalet brott som har rapporterats. Överensstämmelsen mellan otrygghet och trafiksäkerhet är något mer korrekt och denna sorts otrygghet beror ofta på siktförhållandena på platsen. I Gunnesbo begränsas sikten av övervuxen vegetation och slutsatsen kan dras att det är mycket viktigt att tänka på vilken form av vegetation som planteras längs med rörelsestråk för både bilister och oskyddade trafikanter.



Figur 2 Begränsad sikt på grund av vegetation.

Hastighet och belysning har också stor betydelse för både trafiksäkerhet och upplevelsen av trygghet.

Av: Louise Westin, Lunds Tekniska Högskola