

Cyklister i korsningar

- jämförelse mellan säkerhet och trygghet

Pontus Olausson, Simon Wählby

Introduktion

Klimatförändringarna är ett av mänsklighetens största problem i framtiden. För att minska utsläppen och vända på den negativa trenden av utsläpp av växthusgaser behöver fler resor ske med cykel. Samtidigt arbetar Sverige med nollvisionen vilket sätter höga krav på säkra cykelvägar i samhället.

En viktig faktor för att få fler människor att använda sig av cykel som det primära transportmedlet är trygghet i trafiken. Samtidigt visar forskningen på att en säker korsning är en korsning som blandar cykel- och biltrafiken. Det står i kontrast till hur cyklister upplever trygghet där cyklister upplever otrygghet vid blandtrafik. I detta arbete ska vi undersöka relationen mellan trygghet och säkerhet och vilka faktorer som kan påverka trygghet och säkerhet i korsningar.

Metod

För att få fram resultat för hur säker och trygg en korsning är för cyklister behövdes kvantitativt inriktad forskning göras. Det vill säga forskning som grundar sig i att få fram resultat genom datainsamling och statistiska bearbetnings- och analysmetoder. Säkerhet i korsningarna hämtades både genom litteratur från olika rapporter och artiklar samt från insamlad data från korsningarna. I arbetet användes litteraturstudie för att få fram hur säkra olika utformningar tenderar att vara. Samt användes olycksstatistik från STRADA och en konfliktstudie gjordes för att få en bredare bild om hur säkra korsningarna var.

Trygghet i korsningarna hämtades både genom litteraturstudie där olika cykeltendenser och beteenden studerades, samt genom en enkät där personer med olika erfarenhet och ålder svarade på trygghetsfrågor angående korsningarna.

Resultat

Resultatet visar att det är få personer som upplever korsningarna som mycket trygga. Det var desto fler som uppfattade samtliga korsningar mycket otrygga där de flesta upplevde att den mixade korsningen var mest otrygg.

Den gruppen som känner sig tryggast på de tre korsningarna som undersökts är män. Grupper som cyklar dagligen och 3–6 gånger per vecka och cyklister som är mellan 25–64 år känner sig relativt trygga. Den gruppen som känner sig otryggast är de som cyklar mer sällan än en gång per vecka och kvinnor.

Olycksrapportering mellan 2016 och 2020 visade att det totalt skett 18 cykelolyckor i de tre korsningarna. Korsning med cykelpassage visade sig ha flest olyckor med åtta stycken följt av korsningen med cykelbox med sju stycken olyckor. På den mixade korsningen hade enbart tre olyckor skett.

I konfliktstudien uppmättes tio konflikter på korsningen med cykelpassage samt en konflikt på den mixade korsningen. Korsningen som upplevdes otryggast var den mixade korsningen och korsningen som upplevdes tryggast var korsningen med cykelpassage.

Tabell 1.

Redovisar olika gruppers upplevelser av trygghet i korsningarna

Grupp	J-T	K-H	B-T	Medel
Cyklar dagligen	2,69	2,08	2,31	2,36
Cyklar 3-6 gånger per vecka	2,85	2,15	2,31	2,44
Mer sällan än en gång per vecka	2,38	1,13	1,63	1,71
6-24 år	2,67	1,67	2	2,11
25-44 år	3	1,9	2,2	2,37
45-64 år	2,62	2,07	2,38	2,36
65-84 år	2,6	1,8	1,8	2,07
Kvinna	2,45	1,91	2,1	2,15
Man	3	2	2,57	2,52

J-T = Järnvägsgatan – Trädgårdsgatan (korsning med cykelpassage), K-H = Kopparmöllegatan – Hälsövägen (mixad korsning), B-T = Bergaliden – Trädgårdsgatan (korsning med cykelboxar).
1= väldigt otrygg, 2 = ganska otrygg, 3 = ganska trygg och 4 = väldigt trygg. Genomsnitt = 2.5

Tabell 2: Data över inrapporterade olyckor från STRADA

Korsning	Singelolyckor	Kollisionsolycka med cykel	Totalt
Cykelpassage	4	4	8
Mixad	2	1	3
Cykelbox	5	2	7

Tabell 3: Antal konflikter, fordons ÅDT och cyklister för de olika korsningarna

Korsning	Konflikter	Fordons ÅDT	Cyklister
Cykelpassage	10	12800	430
Mixad	1	14160	744
Cykelbox	0	5280	736

Slutsats

De tre korsningarna som undersöktes har påvisat att ha stor trafiksäkerhet enligt STRADA och konfliktstudien.

Trygghetsundersökningen visar att korsningarna upplevs osäkrare än vad de är. Särskilt har det visat sig att när cyklister måste blanda sig med andra fordonsslag känner de sig osäkrast. Faktorer som minskar tryggheten när cyklister måste blanda sig med motorfordon kan vara mängden av annan trafik, hur stor korsningen är, samt hur tydligt det är för cyklister att röra sig i en korsning.

Resultatet från enkätstudien visar att de som känner sig otryggast när de cyklar är de som cyklar sällan och kvinnor. Om Helsingborg stad vill klara målet att 21% av alla resor sker med cykel måste denna grupp känna sig tryggare för att fler i staden ska börja cykla. Resultatet visar att om man vill att fler ska börja cykla eller känna sig trygga är säkerhet i korsningar inte den enda faktorn att ta hänsyn till.

Säkerhet och trygghet i korsningar är begrepp som är svåra att sammanfoga. Säkerhet för cyklister uppkommer ofta då de samspekar och är integrerade med motorfordon, medan trygghet skapas för cyklister då de är separerade från motorfordon, vilket gör det svårt att utforma korsningar som är anpassat för de båda trafikslagen.