

Kvalitet på övergångsställen i olika socioekonomiska områden – finns det några samband?

Liam Talaleni & Ahmad El Khalayli

Bakgrund

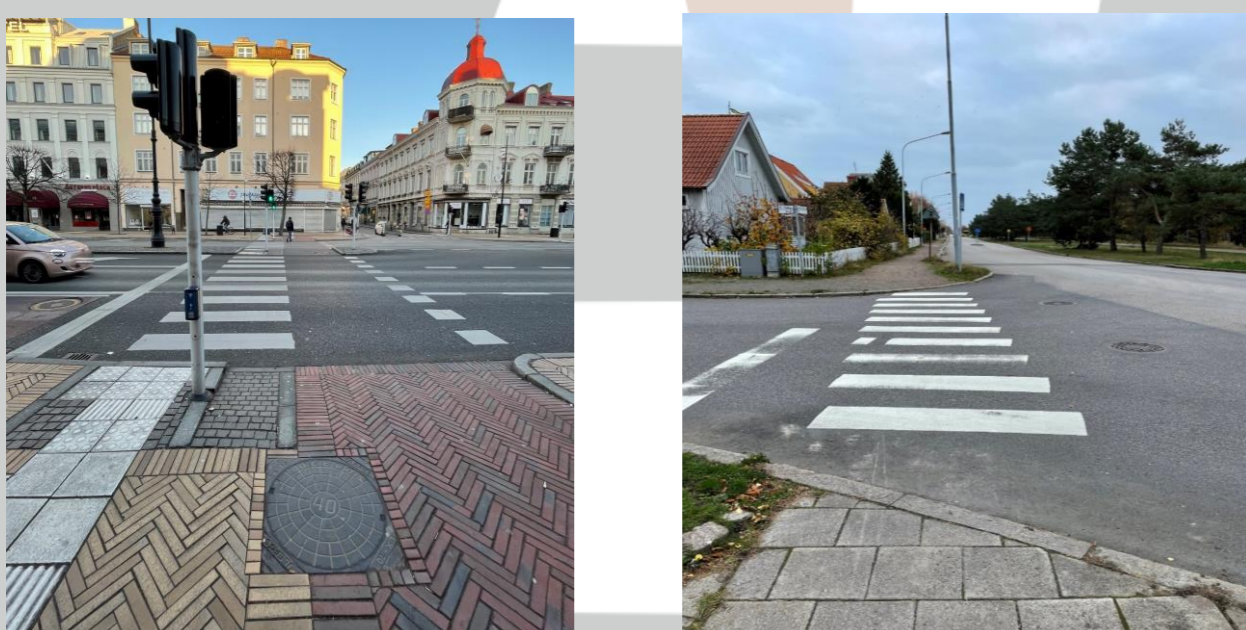
För att säkerställa en säker och effektiv transport har regeringen sedan 2009 jobbat mot transportpolitiska mål, som inkluderar hållbarhet, tillgänglighet och säkerhet. Sedan 1997 har Sverige även Nollvisionen, som syftar till att eliminera dödsfall och allvariga skador i trafiken. Även om stora ansträngningar har gjorts, finns det fortfarande utmaningar kvar. Ett specifikt problemområde är övergångsställen och gatukorsningar, där gående, cyklister och bilister möts. Dessa platser måste vara säkra, tillgängliga och användbara för alla. Forskning visar att fotgängarolyckor är vanligare i socioekonomiskt utsatta områden, vilket belyser betydelsen av transporträttvisa.

Metod

Inventeringar av övergångsställen genomfördes i fem områden i Helsingborg, Centrum, Tågaborg, Söder, Planteringen och Råå. Valet av områden baserades på faktorer som invånarnas bakgrund och den genomsnittliga inkomsten. Inom varje område kontrollerades alla övergångsställen och de sex i varje område som hade flest brister, baserat på regler och riktlinjer, valdes ut för vidare analys. Dessa övergångsställen undersöktes mer noggrant för att bedöma hur de uppfyller kraven på tillgänglighet, användbarhet, säkerhet och trygghet med hjälp av ett inventeringsformulär. Dessutom mättes hastigheten på de obevakade övergångsställen.

Slutsats

Undersökningens resultat visar att det finns systematiska skillnader, men i mindre grad, mellan Centrumområdet och Söderområdet när det gäller kvaliteten på övergångsställen. Även om många övergångsställen uppfyller fler krav på tillgänglighet och säkerhet, finns det fortfarande möjlighet för förbättringar, speciellt i Söderområdet. Helsingborgs stad har planer på att förbättra infrastrukturen i detta område under 2023. Skillnaderna verkar inte vara direkt kopplade till faktorer som antalet personer med utländsk bakgrund eller inkomstnivån, utan mer till faktorer som underhållsplaner och tidpunkten för renowingar. För att säkerställa en säker och tillgänglig trafikmiljö krävs fortsatt arbete med övergångsställen.



Fotona visar skillnader mellan ett välutformat övergångsställe (vänster) och ett bristande övergångsställe (höger).



Syfte & Frågeställning

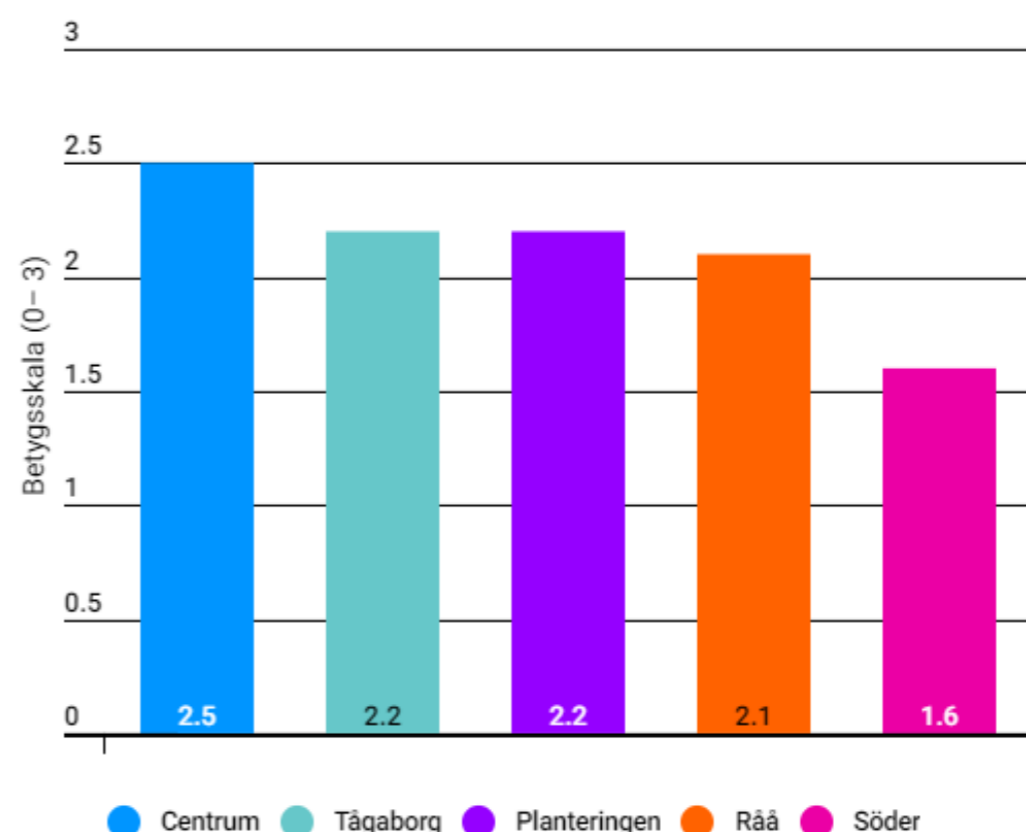
Syfte med den här undersökningen är att granska övergångsställen i Helsingborg och om de uppfyller kraven och rekommendationerna i dokumenten VGU, HIN och ALM. Dessutom undersöks om det finns några systematiska skillnader mellan övergångsställen i olika delar av Helsingborg med hänsyn till invånarnas bakgrund och medelinkomsten för att se om det är så att några områden får mer uppmärksamhet och resurser än andra när det gäller utformning av trafikmiljön.

Frågeställningar:

- I hur stor utsträckning uppfyller övergångsställena föreskrifter och rekommendationer?
- Finns det systematiska skillnader på övergångsställen i olika stadsdelar och om så är fallet - vilka är skillnaderna och vad kan det bero på?
- Behövs det några åtgärder för de olika övergångsställena för att de ska bli säkrare, mer tillgängliga och användbara och om så är fallet – vilka är åtgärderna som behövs?

Resultat

Över hälften av de undersökta övergångsställena (60%) uppfyller de flesta kraven på tillgänglighet och säkerhet. Centrumområdet sticker ut med den högsta kvaliteten, betyg 2,5 av 3, troligtvis på grund av nyligen gjorda renowingar. Söderområdet fick det lägsta betyget, 1,6 av 3, vilket visar på stora brister. Trots skillnader i antal personer med utländsk bakgrund och inkomstnivån, är betygen för Råå, Planteringen och Tågaborg nästan likvärdiga, 2,1, 2,2 respektive 2,2. Råå, med den högsta medelinkomsten och minsta andel personer med utländsk bakgrund, fick ett något lägre betyg än Planteringen, som har den lägsta medelinkomsten och högsta andelen personer med utländsk bakgrund.



Figuren visar medelbetygen på övergångsställena i områdena.