

Handläggare
Catarina Nilsson
08-508 262 42**Till**
Trafiknämnden
2015-12-10

Avrapportering av kontorets arbete med konflikten mellan gående och cyklister. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets avrapportering av arbetet med konflikten mellan gående och cyklister.

Lars Jolérus
Tf. FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefEric Tedesjö
Enhetschef

Sammanfattning

Trafik- och renhållningsnämnden fick i budget för 2014 och 2015 i uppdrag att genomföra skyltning för att tydliggöra respektive trafikslags skyldigheter och förutsättningar på olika platser samt minska antalet konfliktytor i stadsrummet. Detta tjänsteutlåtande är kontorets förslag på avrapportering av uppdraget.

Trafikkontoret har deltagit i ett forskningsprojekt med målet att öka kunskapen om problematiken samt att ta fram utformningsprinciper för att bättre hantera problematiska korsningspunkter utifrån ett säkerhets- och trygghetsperspektiv. Trafikkontoret har deltagit i både referens- och arbetsgrupp samt utfört de entreprenadjobb som har behövts för projektet.

Projektet bekräftar bilden av att kollisioner mellan fotgängare och cyklister är ett relativt litet trafiksäkerhetsproblem. Vidare visar projektet att korsningspunkter mellan fotgängare och cyklister kan utgöra ett trygghets- och framkomlighetsproblem för såväl fotgängare som cyklister. Problemet för cyklister beror både på de korsande fotgängarna och på cyklisterna på cykelbanan.

Studierna visar också att det finns begränsade möjligheter att styra cyklister med de enkla åtgärder som studerats i projektet. Det krävs även arbete med övergripande planering, cykelkultur och attityder.

Bakgrund

Fotgängare och cyklister har av tradition blandats och hanterats som en homogen grupp, men idag vet vi att dessa två trafikantgrupper har skilda behov och förväntningar på infrastrukturen.

Trafik- och renhållningsnämnden fick i budget för 2014 i uppdrag att som utpekad aktivitet genomföra skyltning för att tydliggöra respektive trafikslags skyldigheter och förutsättningar på olika platser samt minska antalet konfliktytor i stadsrummet. I löptexten framgår; ”I syfte att förbättra samspelet mellan cyklister och fotgängare ska trafik- och renhållningsnämnden investera i en trygghetsskapande skyltning av cykel- och gångbanor i hela staden. En tydlig skyltning ska tydliggöra respektive trafikslags skyldigheter och förutsättningar på olika platser samt minska antalet konfliktytor i stadsrummet.” Samma uppdrag finns i budget för 2015. Detta tjänsteutlåtande är kontorets förslag på avrapportering av uppdraget.

I ett forskningsprojekt finansierat av Trafikverket har korsningspunkter mellan fotgängare och cyklister studerats. Målet med projektet har varit att öka kunskapen om problematiken samt att ta fram utformningsprinciper för att bättre hantera problematiska korsningspunkter utifrån ett säkerhets- och trygghetsperspektiv. Trafikkontoret har deltagit i både referens- och arbetsgrupp för projektet. Trafikkontoret har också utfört de entreprenadjobb som har behövts för projektet.

Projektet genomfördes med hjälp av litteraturgenomgång, analys av olycksdata, bearbetning av allmänhetens synpunkter, observationsstudier av 11 problemlatser samt fältstudier av 6 demonstrationsplatser. De sex demonstrationsplatserna var; Skanstull, Skeppsbron, Stadshuset, Munkbroleden, Gamla stan och Tegelbacken.



Demonstrationsplatserna. Källa: Trygga och säkra korsningspunkter mellan cyklister och fotgängare, Trivector

Utformningsprinciper för demonstrationsplatserna togs fram mot bakgrund av vad som framkom i litteraturstudien, olycksanalysen, observationsstudierna, intresseorganisationernas synpunkter samt referensgruppens erfarenheter.

Generell utformningsprincip för en korsningspunkt var att utformningen bör:

- Uppmärksamma och skapa förståelse för korsningspunkten (sikt, belysning, markering, skyltning)
- Möjliggöra önskvärt beteende (utrymme)

Generella konkreta åtgärder som vidtogs var:

- Övergångsställe, korrekt skyltat
- Vita kupolplattor på ömse sidor om övergångsstället
- Cykelsymboler med riktningspilar

Därutöver vidtogs ytterligare åtgärder på vissa platser:

- Vit heldragen linje mellan gång- och cykelyta
- Röd asfalt
- Bullerräfflor



Stadshuset efter åtgärd. Källa: Trygga och säkra korsningspunkter mellan cyklister och fotgängare, Trivector

Demonstrationsplatserna studerades i fält, både genom observationsstudier vars främsta syfte var att belysa hur utformningen påverkar interaktion och samspel och genom en enkätstudie vars främsta syfte var att belysa utformningens betydelse för fotgängarnas och cyklisternas upplevelse av bland annat trygghet. Observationsstudien lades upp som en före-/efterstudie av åtgärdade korsningspunkter, medan enkätstudien genomfördes efter åtgärd.

Projektet redovisas i ”Trygga och säkra korsningspunkter mellan cyklister och fotgängare”, se bilaga 1.

Ärendets beredning

Rapportens resultat, slutsatser och rekommendationer har förankrats med andra kommuner och regioner med hjälp av en referensgrupp.

Analys och konsekvenser

Rapportens resultat

Litteraturgenomgången visar att det är en stor brist på studier kring utformningsprinciper av den här typen av korsningar.

Olycksanalysen visar att kollisioner mellan fotgängare och cyklister endast utgör 1 procent av de skadade fotgängarna respektive cyklisterna, vilket innebär att det inte är ett stort trafiksäkerhetsproblem. Litteraturen visade samtidigt att fotgängare är oroliga för att råka ut för en olycka med cyklist, särskilt äldre och personer med funktionsnedsättning.

De platser i Stockholm som lyftes fram som problematiska enligt allmänhetens synpunkter stämde väl överens med de platser som hade koncentrationer av olyckor mellan fotgängare och cyklister enligt olycksstatistiken.

Observationsstudierna visar att det under rusningstrafik kan uppstå framkomlighetsproblem för fotgängare i korsningspunkterna. Oftast är det en trafikantgrupp som dominerar platsen och samspelar i mindre utsträckning. Vid stora flöden av cyklister och fotgängare uppstår klungor vilket minskar uppmärksamhet och samspel, där de som är längre bak i klungan är mindre uppmärksamma och följer dem i täten. Cyklisters uppmärksamhet är lägre vid backar och dålig sikt, medan fotgängares uppmärksamhet är lägre vid busshållplatser och dubbelriktade cykelbanor.

Observationerna av demonstrationsplatserna visar bland annat att åtgärderna ökat andelen fotgängare som samspelar/lämnar företräde i interaktion med cyklist, medan cyklister inte tycks ha påverkats.

I enkätstudien av demonstrationsplatserna uppger fotgängarna att det är mindre tydligt vem som ska lämna företräde i korsningspunkterna än cyklisterna. På frågan om vem de tror ska lämna företräde vid korsningspunkterna är det ingen skillnad mellan grupperna efter åtgärd, och det är ca 80-90 procent av dem som korrekt anger att cyklisten ska lämna företräde. Detta kan jämföras med att det i genomsnitt var 60 procent av fotgängarna som lämnade företräde, jämfört med 15 procent av cyklisterna enligt observationsstudien efter åtgärd. Skillnaden mellan uppfattning och faktiskt beteende återspeglas också i svaren på frågan om hänsyn, där fotgängare i mindre grad uppfattar att cyklister visar dem hänsyn än tvärtom.

Något större andel av fotgängarna känner sig mycket/delvis otrygga/osäkra jämfört med cyklisterna. Bland fotgängarna är anledningar till osäkerheten cyklister, medan det bland cyklisterna är kommentarer kring både fotgängare och cyklister.

Rapportens slutsatser

När man summerar samtliga resultat och jämför de olika demonstrationsplatserna, både vad gäller egenskaper, åtgärd, effekter av åtgärd och hur platsen fungerar eller upplevs efter åtgärd, blir bilden något svårtolkad. Det går därför inte att rekommendera de testade utformningsprinciperna som principlösningar för korsningspunkter mellan gång- och cykeltrafik.

Projektet har visat att en utformning, som övergångsställe, som är tydlig i teorin uppfattas som otydlig i praktiken om inte regleringen följs, det vill säga när cyklister inte ger fotgängare företräde.

Studierna visar också att det finns begränsade möjligheter att styra cyklister med de enkla åtgärder som studerats i projektet. Det krävs även arbete med övergripande planering, cykelkultur och attityder.

Studien bekräftar bilden av att kollisioner mellan fotgängare och cyklister är ett relativt litet trafiksäkerhetsproblem. Vidare visar projektet att korsningspunkter mellan fotgängare och cyklister kan utgöra ett trygghets- och framkomlighetsproblem för såväl fotgängare som cyklister. Problemet för cyklister beror både på de korsande fotgängarna och på cyklisterna på cykelbanan.

Fortsatt arbete

Trafikkontoret har i budget för 2016 fått i uppdrag att titta vidare på hur kontoret kan utveckla informationen kring cykel- och gångbanor i hela staden. En tydlig skyltning och fysisk infrastruktur ska tydliggöra respektive trafikslags skyldigheter och förutsättningar på olika platser samt minska antalet konfliktytor i stadsrummet. Trafikkontoret återkommer till nämnden med förslag på fortsatt arbete.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets avrapportering av arbetet med konflikten mellan gående och cyklister.

Slut

Bilagor

1. Trygga och säkra korsningspunkter mellan cyklister och fotgängare.