

Studier av övergångsställen i Örebro.

Sammanfattning

I den studie som vi genomfört av ett antal övergångsställen som är försedda med ljussignal har vi funnit att gående med nedsatt funktion inte hinner över. Det är också relativt vanligt att även personer utan nedsättning inte heller klarar hela sträckan utan att gå mot röd signal. Vi har också träffat på ett antal trafikljus som har dålig synkronisering, vilket kan innebära att den bortre delen är grön medan den närmaste fortfarande är röd. Oftast klarar man inte hela passagen vid ett sådant tillfälle. Bristen på synkronisering kan också innebära en ökad risk då man kan ha fokus på den bortre delen och när det blir grönt går ut i gatan och riskerar att bli påkörd eftersom den första delen fortfarande är röd. Resultatet av studien skall ses som ett underlag för att föra en diskussion i frågan om vilka olika förutsättningar vi som vistas i trafiken har. Studien gör inga anspråk på någon form av vetenskaplighet.

En förbättring av möjligheten för den oskyddade gångtrafikanter att hinna över vid grön signal får naturligtvis effekt för fordonstrafiken, dvs något längre väntetid, men får också effekten att risken för olyckor minskar. Samhällsplaneringen i dag går mestadels ut på att öka trafikflöden, allt skall gå fortare och att det oftast då blir de med funktionsnedsättning som drabbas. Det blir längre till bussen och man får mer bråttom för att ta sig över gatan. Här tror vi att den här frågan behöver lyftas och diskuteras för att leda fram till en förändring. Särskilt med tanke på att kommunen vill prioritera gång och cykeltrafik före biltrafik.

Genomförande

PRO Samorganisation i Örebro och DHR Örebroavdelning har under hösten 2022 uppmärksammats av att många medlemmar haft synpunkter på hur svårt det är att hinna över gatan vid "grön gubbe". Den diskussionen har utmynnat i att ett antal PRO medlemmar studerat ett antal övergångsställen i centrala Örebro. Varje studerat övergångsställe finns registrerat i en Excelfil. Vi har mätt 14 olika övergångsställen från Tybble Centrum till Älvtomtagatan.

Inledningsvis fanns ett önskemål från vår sida att göra studien tillsammans med Örebro kommuns tekniska förvaltning. Något som förvaltningen tackade nej till. Vi har dock fått ta del av följande information, "att den beräknade tiden för att passera en trafiksignal till fots beräknas i grunden utifrån en vedertagen snitthastighet på gående (1,2 – 1,4 m/s) som vilket motsvarar ungefär 4 – 5 km/h. En del av övergångsställena är också utrustade med sensorer som känner av om det finns gångare kvar på övergångsstället."

Eftersom vi inte haft tillgång till kommunens tekniska beskrivningar av gångsträckan över gatan så har det inneburit för de som studerat övergångsställena att de har skattat bredden på gatan med stegning som sedan kontrollerats mot lantmäteriets digitala karta. Därför anges sträckan på övergången med formuleringen cirka. Vi kan därför inte ange den exakta sträckan. Mätningarna har gjorts både i rusningstid och när trafiken inte varit hög.

Vi har också observerat synkroniseringen av övergångsställena dvs om hela sträckan tänds samtidigt. Vi har inte tagit del av de tekniska möjligheter som finns på respektive övergångsställe, men vi bedömer att de är olika utrustade beroende på ålder.

Vi har oftast varit två som genomfört mätningen, då har vi också funnit att den med nedsatt rörlighet har betydligt sämre förutsättningar att hinna över och att i rusningstrafik är det omöjligt. Många tvingas då att gå mot röd signal i stället för att vända om, särskilt på de övergångsställen som bara har en refug och många körfält. Trafikanter oavsett färdmedel skall inte tvingas att bryta mot lagstiftningen för att kunna förflytta sig, vilket personer med funktionsnedsättning ofta tvingas att göra. Vi har också förstått att trafikföreskrifterna att den som går mot röd signal och råkar ut för en olycka kan dömas för vårdslöshet i trafik vilket förmodligen många gångtrafikanter inte är medvetna om.

Resultat

Två övergångsställen på Hertig Karls allé sticker särskilt ut. Det södra övergångsstället vid Karlslundsgatan har genomgående dålig synkronisering dvs hela sträckan tänds inte samtidigt. Det kan ta upp emot 5 sekunder innan hela sträckan tänds varför tiden vid grön signal har blivit kraftigt förkortad för den del av sträckan som tänds sist. Vi har iakttagit tider på allt mellan 22 - 27 sekunder.

Korsningen Hertig Karls Allé - Hagagatan har också likande resultat vid mätningen dock är synkroniseringen bättre. Båda de mätningarna var utanför rusningstid. Vid 22 sekunder skall den gående gå med en hastighet på 1,3 meter i sekunden vilket inte är möjligt för en gående med en funktionsnedsättning.

I korsningen Rudbecksgatan – Kungsgatan låg mätningen vid rusningstid på tider mellan 16 - 22 sekunder. Där bedömer vi att man måste gå med en hastighet på ca 1,4 meter per sekund för att hinna över vid grön signal.

Korsningen Rudbecksgatan- Trädgårdsgatan är mätt vid rusningstid och fick tider mellan 15 - 16 sekunder vilket ger en hastighet för att hinna över på 1,4 meter per sekund.

Korsningarna Södra Greve Rosengatan-Storgatan och korsningen **Östra Bangatan-Nobelgatan** mätte vi utanför rusningstid och vi bedömer att där har man bättre möjlighet att hinna över trots att mätresultatet visade på mellan 1,06 - 1,14 meter per sekund. Vi tror att båda de övergångsställena är av nyare modell och kan ta hänsyn till gångtrafikanter som befinner sig på övergångsställena.

Korsningen Östra Bangatan och Rudbecksgatan har ett övergångsställe som tiden vid grön signal är beräknad till drygt 1,1 meter per sekund. Detta övergångsställe hade likvärdiga resultat vid mätning. Sträckan över är relativt lång och det finns problem att hinna över.

Korsning vid Östra Bangatan- Änggatan. Där passerar många personer i rusningstid för att nå hållplats och tågförbindelser. Här är de uppmätta tiderna i rusningstrafik mellan 18 - 24 sekunder vilket ger en tid på ca. 1,2 meter per sekund.

Övergångställena över den nybyggda sträckan vid Tybble Centrum gav ett varierande resultat på lite över 1 meter per sekund utanför rusningstrafik.

Slutsats

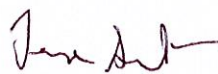
Vår avsikt är att lämna denna rapport till Tekniska nämnden i Örebro kommun samt till övriga intresseorganisationer som har ett intresse i att följa den här frågeställningen. Vi upplever den dialog som förts med politiska företrädare inför valet inte stämmer överens med de resultat som vi uppmätt, särskilt i rusningstrafik.

Vår ambition är också att följa upp resultatet över tid för att se om trenden att hastigheter alltid skall ökas på bekostnad av de oskyddade trafikanter som har de största hindren.

Örebro den 25 januari 2023



Margareta Röstlund
PRO Samorganisation Örebro kommun
margaretarostlund53@gmail.com
070-533 50 17



Inge Andersson
DHR Örebroavdelning
ingeandersson80@gmail.com
070-899 95 80