

GATOR FÖR GÅENDE

Att välja gatutyp

2020



Stockholms
stad

Utgivare: Trafikkontoret, Stockholms stad

Utgivningsår: 2020

Kontakt: trafikkontoret@stockholm.se

Konsultstöd: Sweco

Dokumentet hette tidigare Gågata, gångfartsområde, shared space – kunskaps- och diskussionsunderlag, version 1.0 och togs fram november 2014

Foto:

Sweco: s. 7 (Korsgatan), 9 (Dragarbrunnsgatan, Vallgatan, Skvallertorget), 18 (Kungstorget).

Christina Akbar: s. 9 (Henriksdalsallén)

Kerstin Alquist: s. 5 (Tjuvholmen), 6, 9 (Primusgatan, Monbijougatan), 12 (Tjuvholmen), 15 (Norra Djurgårdsstaden), 18 (Malmö)

Victoria Herslöf: s 7 (Humlegårdsgatan)

Catarina Nilsson: s 13 (Pippi Långstrumps gata)

Övriga: Stockholms stad

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
	Bakgrund	4
	Utgångspunkter	6
2	Gatutyper	7
	Gågata	7
	Gångfartsområde	8
	Lågfartsgata	9
	Shared space	10
3	Arbetsprocess	11
4	Diskussionsunderlag	12
	Vistelsefunktion	12
	Ekonomiska förutsättningar	13
	Trafikfunktion	14
5	Utformning	19
	Bilaga	20
	Människans behov av att röra sig i staden	20
	Lagar	21
	Hastighetens betydelse	25

Inledning

Bakgrund

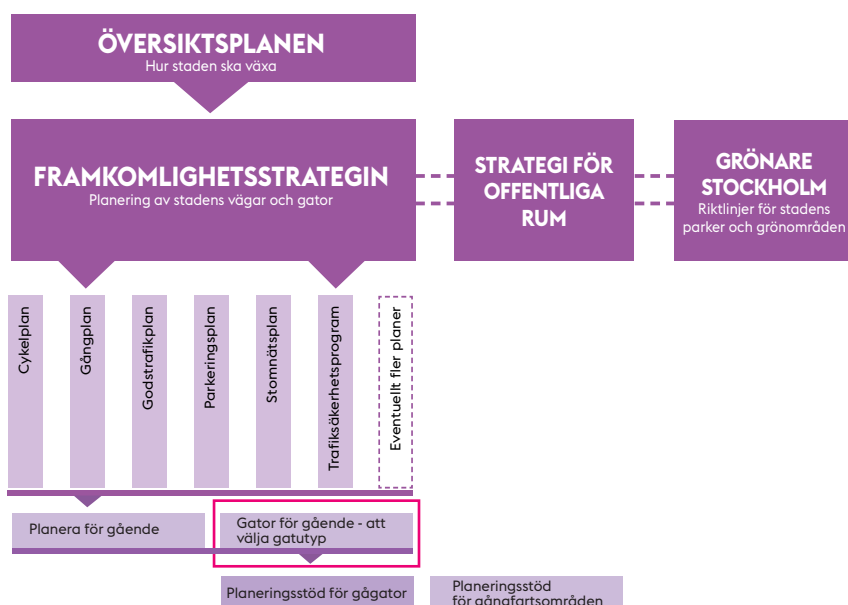
Ett av målen i stadens trafikstrategi - Framkomlighetsstrategin - är att stadens gator ska bli mer attraktiva platser genom att förbättra gångvänligheten. Stadens strategi för offentliga rum lyfter dessutom att stadens planeringen ska stärka gatans roll som vistelseplats. Gator utformade för gående stödjer båda dessa målsättningar.

Utan människor som går finns inget stadsliv. En person som går bidrar genom sin närvaro i det offentliga rummet till möten och gör utemiljön trygg och intressant för andra gående. De offentliga rummen är till för alla och när både 8-åringar och 80-åringar kan ta sig fram till fots är staden trygg och attraktiv. Alla trafikanter är gående någon del av resan, om så bara den korta sträckan mellan cykelparkeringen och dörren.

En gångvänlig stad ger också förutsättningar för daglig fysisk aktivitet vilket har en tydlig koppling till välmående och folkhälsa. En person som går tar mindre plats än andra trafikanter och gång är därför det mest yteffektiva sättet att transportera sig i en stad. Gångtrafiken är dessutom helt fri från utsläpp.

Både vid nybyggnation och vid omvandling av befintliga gator har gator där fordonstrafik och oskyddade trafikanter blandas på en gemensam yta blivit allt vanligare. En ambition är att skapa gator där gående och vistelse prioriteras samtidigt som vissa behov för fordonstrafiken också tillgodoses. Erfarenheten visar dock att det är svårt att utforma trygga gaturum där gående prioriteras när olika trafikkantgrupper blandas. Trafikkontoret har de senaste åren fått in många synpunkter på höga hastigheter och en känsla av otrygghet av att dela yta med motorfordon från människor som vistas på sådana ytor.

2014 tog trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret fram rapporten "Kunskaps- och diskussionsunderlag för gånggata, gångfartsområde och shared space, version 1.0". Kunskapsunderlaget beskrev de tre olika gatutyperna, gånggata, gångfartsområde och shared space, och skulle vara ett stöd för att välja gatutyp. Detta dokument "Gator för gående - att välja gatutyp" är en vidareutveckling av kunskapsunderlaget från 2014 och har bland annat kompletterats med lågfartsgator. De lågfartsgator





Gamla stan, Stockholm



Tjuvholmen, Oslo

som beskrivs i detta dokument blandar inte trafikantgrupperna men gynnar ändå gående och vistelse. Syftet med detta dokument är fortfarande att det ska användas som stöd för att välja mellan gatutyperna dokumentet beskriver.

Avgränsning

Dokumentet beskriver bara gatutyperna, gågata (permanenta gågator), gångfartsområde, lågfartsgata och shared space. Vanliga lokalgator och huvudgator beskrivs i Gata Stockholm. "Gator för gående - att välja gatutyp" kan användas för att välja gatutyp på platser där gående ska prioriteras högre än andra trafikslag. Dokumentet ger ingen vägledning på andra typer av platser.

Andra relaterade dokument

Utformning av de olika gatutyperna hanteras bara översiktligt i detta dokument. Därför har trafikkontoret tagit fram planeringsstöd för utformning av gångfartsområden (2017, uppdaterad version 2020) och gågator (2020). De två planeringsstöden innehåller konkreta och praktiskt tillämpbara råd kring hur gångfartsområden och gågator kan utformas.

De tre olika dokumenten besvarar följande frågor:

Gator för gående – att välja gatutyp

- Vilka förutsättningar behövs på en plats för att gågata, gångfartsområde, shared space eller lågfartsgator ska vara lämpligt?

Planeringsstöd för gångfartsområden

- Vilka krav ställer regleringsformen och vad är viktigt att tänka på?
- Hur bör ett gångfartsområde utformas?

Planeringsstöd för gågator

- Hur kan en gågata regleras och vad är viktigt att tänka på?
- Hur bör en gågata utformas?

Utgångspunkter

Stadens offentliga rum är en av Stockholms största och viktigaste tillgångar. De utgör en arena för stadens grundläggande syfte: möten mellan människor för utbyte av idéer, kultur, varor och tjänster. Gatorna är en mycket viktig del av dessa offentliga rum och bör ha god framkomlighet för fotgängare, vara trygga, inbjuda till interaktion och utgöra en offentlig mötesplats. Genom en medveten planering av den fysiska stadsmiljön kan gatans roll som social yta understödjas och attraktiviteten för gående öka.

Gator ska i enlighet med Boverkets allmänna råd planläggas som GATA och inte den trafikjuridiska regleringstypen - osvsett gatutyp. Detta ger flexibilitet i regleringen inför framtiden.

På gånggator och gångfartsområden ska fordon färdas i gångfart. Mätningar på befintliga gångfartsområden visar dock att hastigheterna brukar bli högre, runt 20 km/h. De synpunkter som inkommer till trafikkontoret visar att människor upplever även denna relativt låga hastighet som ett problem. Det är mycket svårt att säkra gångfart genom möblering, material och utformning och samtidigt uppfylla en god framkomlighet för tunga fordon och räddningstjänst. Dessutom är det ganska få platser där det är rimligt att lägga så stora investeringsmedel och att planera för en miljö som är så svår att drifta och underhålla.

I allmänhet är det motiverat att lägga mer pengar på både investering och drift på platser där det rör sig och vistas mycket människor. Vid val av gatutyp samt vid utformning och möblering av gatan är det viktigt att ha ett långsiktigt tidsperspektiv.

Gator där gående delar yta med motorfordon (shared space, gångfartsområden och ibland gånggator) ska inte användas för att lösa problem som t ex utrymmesbrist i sektionen eller små gårdssytor. Att anlägga gata för gående leder heller inte i sig självt till ett intensivt gatuliv. För att skapa gatuliv måste platsen vara, eller ha förutsättningar för att bli, ett frekvent stråk för gående. Detta går inte att endast reglera eller möblera fram.

Trafikkontoret ser gärna att gator utformas på ett sätt som är gynnsamt för gående, men regleringsformerna gånggata och gångfartsområde ska användas restriktivt och platserna väljas ut med omsorg - se kapitel 4. Det finns dock goda möjligheter att utforma trivsamma gator med höga vistelsevärden och kvaliteter utan att välja en regleringsform som medför att gående och fordon delar ytor. Lågfartsgator utformade för gående med t. ex. extra breda gångbanor och mycket grönska är både attraktiva miljöer för människor och samtidigt tydligare och mer förutsägbara för alla trafikkanter.



Västra hamnen, Malmö

Gatutyper

Gågata

En gågata är en gata där utformning och reglering prioriterar gående. Motorfordon ska ledas andra vägar och endast förkomma för angöring till bostads- eller verksamhetsentréer på sträckan om det inte finns andra lösningar. Även cykeltrafik ska i första hand ledas andra vägar. När motorfordon och cykeltrafik rör sig på gågator ska detta ske i gångfart.

En gågata regleras normalt med gågatureglering. Då gäller att fordon (cyklar, bilar, m fl) får framföras i högst gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående. Fordon får bara parkeras på anordnade parkeringsplatser. Dock får fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade parkeras i upp till tre timmar även om det inte finns anordnad parkeringsplats. För ytterligare information och alternativa regleringsformer se utdrag ur Trafikförordningen på sid 21 och "Planeringsstöd för gågator".



Tenstagången, Stockholm



Korsgatan, Göteborg



Humlegårdsgatan, Stockholm



Gamla Brogratan med extra sommarmöbler, Stockholm

Gångfartsområde

En gata, ett torg eller ett område där fordon (cyklar, bilar, m fl) får framföras i högst gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående. Fordon får endast parkeras på anordnade platser. Det ska framgå av utformningen att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att framföra fordon i högre hastighet än gångfart. Uppfylls inte dessa kriterier får platsen inte juridiskt regleras som gångfartsområde. För ytterligare information se utdrag ur Trafikförordningen på sid 21 och "Planeringsstöd för gångfartsområden".



Skvallertorget, Norrköping



Dragarbrunnsgatan, Uppsala



Pippi Långstrumps gata, Stockholm



Vallgatan, Göteborg

Lågfartsgata

En blandtrafikgata med tydliga separerade ytor för gående och fordon, som utformas för låga hastigheter, förslagsvis 20 km/tim, samtidigt som attraktiva gång- och vistelseytor skapas. Gatan kan t ex ha extra breda gångbanor med plats för både gång och vistelse samt större planteringsytor där dagvatten kan hanteras. Det finns i dagsläget ingen specifik regleringsform för lågfartsgata - utan namnet beskriver gatans karaktär. Därför är gatans utformning viktigt för att signalera och styra till lägre hastighet än den juridiska hastigheten som normalt blir 30 km/tim.

Motorfordonstrafikens behov bör analyseras noga för att säkerställa att den inte ges mer yta än nödvändigt. En lokalgata med låga trafikflöden i ett bostadsområde kan t ex utformas så att motorfordon bara kan mötas på vissa platser eller utformas med hastighetsdämpande åtgärder. Genom att tillföra trafiklugnande och hastighetssäkrande åtgärder kan tillgänglighet för motorfordonstrafik tillgodoses samtidigt som en trafiksäker och trygg gata skapas.

För ytterligare information om reglering se tabell sidan 22.



Lövängsgatan i Norra Djurgårdsstaden har ett brett grönt stråk, Stockholm.



Henriksdalsallén, Stockholm



Primusgatan, Stockholm



Monbijougatan, Malmö

Shared space

En del av en gata, ett torg eller ett område där avsikten är att gående och fordon ska samverka på en gemensam yta. Shared spacelösningar utformas ofta med material och möblering som signalerar att den gemensamma ytan är för gående för att sänka hastigheten hos fordonen. Det finns dock ingen speciel regleringsform för shared space utan generella trafikregler gäller. Fordon har därför inte väjningsplikt mot fotgängare och hastighetsbegränsningen bestäms via lokala trafikföreskrifter (vägmarkering) eller är den som gäller i området. Dessutom ska gående om möjligt hålla till vänster och utan dröjsmål passera körbanan.

Lösningen rekommenderas inte på grund av den otydliga utformningen visat sig vara svår att göra trygg för gående. För ytterligare information om reglering se tabell sidan 22.



Exhibition road, London

Arbetsprocess

Nedan anges en arbetsprocess för att välja den mest lämpliga gatutypen för gående utifrån respektive plats förutsättningar och användningsområde. Arbetsprocessens steg sammanfattas i rutan till höger.

1. Klargör syftet

Vad ska uppnås med ombyggnaden eller vilken typ av ny plats/gata ska skapas? Varför en gata där gående ska prioriteras på platsen? Diskussionerna bör utgå ifrån översiktsplanen, framkomlighetsstrategin, strategi för offentliga rum, gångplanen m fl.

2. Analysera platsen

Hur väl en gata för gående fungerar avgörs till stor del av gatans förutsättningar och därför är det viktigt att analysera platsen grundligt. Vilka ingångsvärden har platsen/sträckan, antingen de faktiska eller de förväntade? Exempel på ingångsvärde; antal cyklister, antal gående, antal fordon, trafikerad av kollektivtrafik, rörelsemönster, målpunkter, typ av plats, konkurrerande stråk, hastigheter, bebyggelsestruktur, mm. Vilka brukarkrav finns på platsen? Exempel på brukarkrav; lektyr, angöring/parkering, leveranser, socialt umgänge, mm. Vilka funktionskrav finns för platsen? Exempel på funktionskrav; snöröjning, sophämtning, utryckningsväg, bussgata, pendlingsstråk för cyklister, skolväg, mm.

3. Diskutera olika alternativ

I nästa kapitel beskrivs olika faktorer som behöver tas hänsyn till vid val mellan gatutyperna - gågata, gångfartsområde, shared space och lågfartsgator. Trafik- och vistelsefunktion, ekonomiska förutsättningar behöver diskuteras - använd diskussionsunderlaget. Diskutera syftet med att välja en viss gatutyp.

1. Klargör syftet
2. Analysera platsen
3. Diskutera olika alternativ. Trafik- och vistelsefunktion samt ekonomiska förutsättningar behöver tas hänsyn till.
4. Välj typ av gata
5. Bestäm gatans utformning
6. Följ upp och utvärdera

4. Välj typ av gata

5. Bestäm gatans utformning

Generella utformningsråd ges i avsnitt 5. För gångfartsområden och gågator finns dessutom planeringsstöden till hjälp.

6. Följ upp och utvärdera

För att öka kunskapen om hur gågata, gångfartsområde, lågfartsgator och shared space fungerar är det viktigt med uppföljning. Blev resultatet som förväntat? Hur fungerar samspelet? Vad blev bra/ mindre bra? Varför blev det bra/mindre bra? Etc.

Diskussionsunderlag

När är de olika typer av gator som prioriterar gående lämpliga att använda? Det finns många faktorer att ta hänsyn till vid nyproduktion eller förnyelse av ett gaturum. Hur olika typer av gator påverkas av eller påverkar vistelsefunktion, ekonomi och trafikfunktion diskuteras nedan. Även aspekter som t ex. hantering av dagvatten och ekosystemtjänster kan behövas tas hänsyn till, men beskrivs inte närmare här.

Vistelsefunktion

Gatans vistelsefunktion är inte på samma sätt som trafikfunktioner påverkade av olika trafikregleringar och gatutyper. Några faktorer som påverkar en gatas attraktivitet och vistelsepotential är istället t ex stadens struktur, närhet till målpunkter, levande bottenvåningar, mikroklimat, fasadernas utformning och relation till gatan samt konkurens alternativt förstärkning från närliggande stråk och platser. Gatans attraktivitet påverkas också av skillnaden mellan gåendes förväntade och upplevda trygghet. Tryggheten beror på bland annat mängden fordon och fordonens hastighet, samt graden av separering mellan olika trafikslag. På rätt plats går alla gatutyperna att utforma till attraktiva platser med höga vistelsevärden. Lågfartsgator är den gatutyp som fungerar på flest platser då fordon och gående inte delar yta. Platser för gånggator, gångfartsområden och shared space behöver väljas med större omsorg. Gånggator behöver fasad längs minst ena sidan av gatan med variationsrika och inbjudande bottenvåningar. Shared space är svårast att utforma. Ingen av gatutyperna för gående bör användas i förhoppning om att skapa ett intensivt gatuliv. För att skapa gatuliv måste platsen vara, eller ha förutsättningar för att bli, ett frekvent stråk för gående. Detta går inte att endast reglera eller möblera fram.



Rörstrandsgatan sommarmöblerad, Stockholm



Nortullsgatan, Stockholm



Tjuvholmen, Oslo

Ekonomiska förutsättningar

I allmänhet är det motiverat att lägga mer pengar på både investering, underhåll och drift på platser där det rör sig och vistas många människor. Det är också viktigt att ha ett långsiktigt tidsperspektiv så att miljöerna förblir attraktiva över tid. Ekonomiska förutsättningar kan delas in i två delar – dels investeringskostnaden för att anlägga gatan – dels kostnaden för drift och underhåll av den.

Investeringskostnad

Det kostar mer att anlägga en attraktiv gata för gående än en traditionell gata. Enligt trafikföreskriften för gångfartsområde ska det av gatans utformning framgå att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att framföra fordon i högre hastighet än gångfart. Möblering används ofta för att sänka hastigheten och kan därför inte prioriteras bort i ett senare skede för då riskerar gatan att inte uppfylla föreskriften. Även för gånggator och shared space är tillräcklig budget för utformning och möblering viktig för att gående ska ha god framkomlighet och känna sig trygga på den gemensamma ytan. Lågfartsgator kan anläggas med lägre budget utan att bli otrygga, men riskerar att bli mindre attraktiva.

Drift- och underhållskostnad

Det kostar mer att drifva en attraktiv gata för gående än en traditionell gata. Vilken driftkostnad som är motiverad beror t. ex. på hur många människor som går och vistas där eller om gatan är prioriterad av andra skäl som t ex trygghet. Ju mer möblerad en gata är ju högre blir både drift- och underhållskostnaderna. Det blir fler möbler att underhålla och svårare att drifva ytor mellan dem. Genom att välja standardmaterial och möbler från stadens möbelprogram kan underhållskostnader hållas nere. Eftersom lågfartsgatan inte måste möbleras upp för att sänka fordons hastigheter är den ofta billigare att drifva och underhålla än de andra.



Trafikfunktioner

Tabellen nedan innehåller en sammanställning av vilka trafikfunktioner som är lämpliga för de olika gatutyperna för gående. Det är en gatas framtida

trafikfunktionerna som ska tas hänsyn till när tabellen används. Faktorerna förklaras närmare på kommande sidor.

	Gågata	Gångfartsområde	Shared space	Lågfartsgata
Relation gående/fordon (förväntat)	Nästan bara gående och ett stort flöde av gående	Övervägande gående	Gående ska vara dominerande trafikslaget någon tid på dygnet	Inte viktigt
Målpunkter	Kontinuerligt längs sträckan eller mellan två starka målpunkter	Inte viktigt	Placerade för att skapa korsande rörelsemönster	Inte viktigt
Rörelsemönster gående	Gående tar hela ytan i anspråk	Gående tar hela ytan i anspråk	Bör korsa fordonstrafiken	Inte viktigt
Miljöer där ett stort antal äldre, barn eller personer med funktionsnedsättning rör sig	OK	OK - utformning mycket viktigt	Olämpligt - trafikmiljön blir för komplex för dessa trafikanter	OK
Hastighet	Gångfart	Gångfart	utformad för <30 km/tim	utformad för <30 km/tim
Spårtrafik	Nej	Nej	Olämpligt	Olämpligt
Stombuss	Nej	Nej	Olämpligt	Olämpligt
Buss i linjetrafik	Nej	Nej	OK kortare sträcka	OK kortare sträcka
Pendlingsstråk för cykeltrafik	Nej	Nej	Nej	Olämpligt
Huvudstråk för cykeltrafik	Nej	Nej	Nej	Olämpligt
Genomfartstrafik bil	Nej	Litet flöde (max 1000 fordon/dygn)	OK	OK
Genomfartstrafik för tung trafik	Nej	Nej	OK	OK
Parkering	Ska undvikas	Enstaka platser avsedda för rörelsehindrade/korttidsparkering	Få platser avsedda för korttidsparkering	Lite
Leveransbehov	Litet eller möjlighet till tidsseparering	Litet eller möjlighet till tidsseparering	Litet + inte många stillastående bilar	OK - normalt behov
Angöringsbehov	Litet	Ok bara antalet fordon inte blir för många på platsen	Litet	OK - normalt behov
Sträckans längd	Inte viktigt	max 300 meter	Korsning eller liten platsbildning	Inte viktigt

Relation gående/fordon

En grundförutsättning för att anlägga en gågata är att antalet gående är stort. Dessutom gäller för gågata, gångfartsområde och shared space att andelen gående måste vara stor eller förväntas bli stor i förhållande till andelen fordon. På gågatan och i gångfartsområdet är stor andel gående framförallt viktig för att det ska kännas motiverat att införa hastighetsbegränsningen gångfart samt på gågatan även begränsningen av fordonens tillgänglighet. För shared space är ett stort antal gående framför allt viktigt för att samspelet mellan de olika trafikantgrupperna ska fungera. En riktlinje för shared space-ytor är att gående ska vara det dominerande trafikslaget någon tid på dygnet. Blir fordonstrafiken dominerande kommer inte platsen att upplevas som attraktiv av gående och kommer inte nyttjas som avsett. Lågfartsgator har egna ytor för gående och fordon vilket gör att relationen mellan gående och fordon inte är lika viktig.

Målpunkter

En gågata bör helst ha målpunkter i form av variationsrika och inbjudande bottenvåningar med verksamheter och service längst hela sträckan. Ett annat alternativ är att placera en gågata mellan två starka målpunkter. Då kommer gatan ändå bli frekvent använd av gående. För att skapa ett gångfartsområde behöver inte antalet målpunkter vara relevant utan platsens funktion kan vara styrande, t ex nya trevliga

och lugna vistelseytor. För shared space är målpunkter viktiga och de måste vara belägna så att korsande rörelsemönster skapas mellan gående och fordon. Utan korsande rörelser skapas inte det samspel som shared space bygger på. Antalet målpunkter och deras placering spelar ingen roll på en lågfartsgata.

Rörelsemönster gående

För shared space är det viktigt att de olika trafikantgrupperna har korsande rörelser för att ett samspel ska uppkomma. För gågator och gångfartsgator är ett korsande rörelsemönster inte lika viktigt utan det viktiga är att de gående tar hela ytan i anspråk. Detta beteende kan stödjas genom gatans utformning och möblering. Gåendes rörelsemönster saknar betydelse på lågfartsgator.

Miljöer där ett stort antal äldre, barn eller personer med funktionsnedsättning rör sig

På gågata och i ett gångfartsområde ska fordonstrafik väja för gående och får inte föras med högre hastighet än gångfart. Detta talar för att det är lämpliga regleringar vid målpunkter för barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning. En förutsättning är dock att utformningen är sådan att den låga hastigheten säkras samt att de gående känner sig trygga och kan orientera sig. Något som dock visat sig vara svårt att uppnå. För shared space är förutsättningarna annorlunda. Här



Drottninggatan har butiker längst på båda sidor.



Gångfartsområde i Norra Djurgårdsstaden.

bygger framkomlighet på samspel. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar har på olika sätt begränsade möjligheter att samspela. Det är därför olämpligt att anlägga shared spaceytor i direkt anslutning till målpunkter för barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning. Lågfartsgator har fördelen att deras mer traditionella utformning är mer tydlig och förutsägbar för trafikanterna. Gående har egna ytor vilket underlättar för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Hastighet

På en gångata och i ett gångfartsområde får fordon inte föras i högre hastighet än gångfart. För att få önskad effekt på fordonens hastighet är det viktigt att utformningen av gatan speglar hastigheten gångfart. En gata eller ett område får dessutom endast regleras som gångfartsområde om det är utformat så att det framgår att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart. Låg hastighet innebär en ökad trafiksäkerhet, men också begränsad framkomlighet för fordonstrafiken. På en shared space-yta gäller de i området övrigt gällande hastighetsbegränsningarna om inget annat anges. Den skyltade hastigheten bör dock inte vara högre än 30 km/tim. Dessutom bör gatan utformas för lägre hastighet än den skyltade. Lågfartsgator bör också utformas för att signalera och styra till lägre hastighet än den juridiska hastigheten som normalt är 30 km/tim. Lämpligtvis ca 20 km/tim.

Skadegrad vid olycka och väjningsbeteende är starkt kopplade till hastighet¹. Fordonens hastighet påverkar också hur attraktiv platsen kommer att bli för gående.

Spårtrafik

På en gångata och i ett gångfartsområde får fordon inte föras i högre hastighet än gångfart vilket innebär en kraftig begränsning av spårvagnens framkomlighet. Spårvagnar har dessutom företräde och därmed ingen

skyldighet att väja för gående. De har också svårt att utföra snabba inbromsningar. Spårtrafik ska därför inte trafikera en gångata eller gångfartsområde. Även på en shared space yta kan det vara olämpligt med spårtrafik eftersom shared space bygger på samspel. På en lågfartsgata är spårtrafik oftast olämpligt på grund av den låga hastigheten gatan är utformad för (ofta ca 20 km/tim).

Stombuss

På en gångata är genomfartstrafik förbjuden. På ett gångfartsområde har fordon väjningsplikt mot gående samt får inte föras i högre hastighet än gångfart, vilket innebär kraftiga begränsningar av stombussens framkomlighet. Dessutom kommer utformningen för att säkerställa låg hastighet innebära olägenheter för busstrafiken. Gångata eller gångfartsområde ska därför inte anläggas på gator med stombuss. Även på shared space-ytor kan stombussens framkomlighet bli så begränsad att utformningen kan vara olämplig. Det är också olämpligt att anlägga en lågfartsgata där det går stombuss, på grund av att gatan ska vara utformad för låga hastigheter (ofta ca 20 km/tim).

Buss i linjetrafik

På en gångata är genomfartstrafik förbjuden. På ett gångfartsområde har fordon väjningsplikt mot gående samt får inte föras i högre hastighet än gångfart, vilket innebär kraftiga begränsningar i bussens framkomlighet. Dessutom kommer utformningen för



Stombuss är olämpligt att kombinera med gator för gående.

¹ Hastighetens betydelse för väjningsbeteende respektive krockvård se vidare sida 25.

att säkerställa låg hastighet innebära olägenheter för busstrafiken. Gågata eller gångfartsområde ska därför inte anläggas på gator med buss i linjetrafik. Buss i linjetrafik kan trafikera en shared spaceyta eller en lågfartsgata en kortare sträcka.

Pendlingsstråk för cykeltrafik

På en gågata och i ett gångfartsområde har fordon väjningsplikt mot gående samt får inte föras i högre hastighet än gångfart vilket innebär begränsningar av cykeltrafikens framkomlighet. Pendlingsstråk för cykeltrafik bör därför inte kombineras med gågata eller gångfartsområde. Dessutom ska cykeltrafiken på pendlingsstråk vara separerad från motorfordonstrafik och gående. Shared space-ytor är samspelsytor och lågfartsgator är blandtrafiklösningar, vilket medför att inte heller dessa är lämpliga att kombinera med pendlingsstråk för cykeltrafik.

Huvudstråk för cykeltrafik

På en gågata och i ett gångfartsområde har fordon väjningsplikt mot gående samt får inte föras i högre hastighet än gångfart vilket innebär begränsningar av cykeltrafikens framkomlighet. Huvudstråk för cykeltrafik bör därför inte kombineras med gågata eller gångfartsområde. Dessutom ska cykeltrafiken på huvudstråk vara separerad från motorfordonstrafik och gående. Shared space-ytor är samspelsytor och lågfartsgator är blandtrafiklösningar, vilket medför att inte heller dessa är lämpliga att kombinera med huvudstråk för cykeltrafik.

Genomfartstrafik för bil

Gator där genomfartstrafik behöver finnas kvar ska inte regleras som gågator. För att ett gångfartsområde ska upplevas som lugnt, säkert och trevligt samt inbjuda till vistelse måste fordonsflödet vara litet. Hur många fordon som uppfattas som litet är platsspecifikt och måste avgöras från plats till plats. Fordonsflödet bör dock aldrig överstiga 1000 fordon/dygn. På en shared space-yta går det bra att ha genomfartstrafik, men relationen mellan antalet gående och fordon är

avgörande för hur väl platsen kommer att fungera. En lågfartsgata får ha genomfartstrafik, men om volymerna är stora blir gatan inte attraktiv och uppfyller inte sitt syfte.

Genomfartstrafik för tung trafik

Gator där genomfartstrafik med tunga fordon behöver finnas kvar ska inte regleras som gågator eller gångfartsområden. På en shared space-yta eller en lågfartsgata är det acceptabelt att ha genomfartstrafik av tunga fordon. Relationen mellan antalet gående och fordon/tunga fordon är avgörande för hur attraktiv platsen kommer att bli för gående och vistelse samt hur väl platsen kommer att fungera. Det är svårt att kombinera gående och tunga fordon och samtidigt skapa en plats som upplevs lugn, säker och trevlig samt inbjuder till vistelse för gående.

Parkering

Parkering ska helst inte anläggas alls på gågator. Ett gångfartsområde ska som mest ha enstaka parkeringsplatser för rörelsehindrade och korttidsparkering. Även på en shared spaceyta bör antalet parkeringsplatser hållas nere för att platsen ska vara tydlig och överblickbar. Om parkering ska anläggas bör det vara korttidsparkering. På en lågfartsgata kan fler parkeringsplatser vara acceptabelt. Enligt trafikförordningen får fordon med tillstånd för rörelsehindrade parkera på gågatan i upp till tre timmar.



Götgatan är både gågata och pendlingscykelstråk vilket skapar problem med framkomlighet och trygghet.



Lågfartsgata i Malmö med parkering på en sida.

Leveransbehov

Ett litet leveransbehov fungerar för alla gatutyper. Vid större behov får gatans läge och funktion betydelse. Större leveransbehov bör endast förekomma på gågator och gångfartsområde om det finns tider på dygnet då antalet gående är få och leveranserna kan begränsas till de tiderna. Shared space-tytor kan vara svåra att kombinera med en större mängd leveranstrafik då antalet stillastående bilar bör hållas nere för att platsen ska bli tydlig och överblickbar. På lågfartsgator kan det vara acceptabelt med ett större leveransbehov. Blir leveranserna för många påverkas dock gatans attraktivitet.

Angöringsbehov

Om det finns många entréer som behöver angöras eller om det finns enstaka entréer som har stort angöringsbehov (t ex en vårdcentral) bör annat alternativ än gågata väljas. Gatan kommer inte upplevas som en gågata om det är många angörande fordon. För ett gångfartsområde har inte angöringsbehovet någon betydelse så länge inte det totala antalet fordon i området eller längs gatan blir för stort. På en shared space-yta bör inte

angöringsbehovet vara så stort eftersom miljön då lätt kan bli rörig. Det är mycket viktigt att miljön vid shared space är tydlig och överblickbar. Lågfartsområde går att kombinera med ett normalt angöringsbehov.

Sträckans längd

Ett gångfartsområde bör maximalt vara ca 300 meter långt, då det är svårt att få fordon att hålla gångfart längre sträckor. Shared space bygger på samspel och korsande rörelser, vilket ofta bara finns på en kort sträcka. Lämplig utbredning är därför en korsning eller mindre platsbildning. Sträckans längd är inte viktig för gågator och lågfartsgator.



Tidsbegränsning av leveranser på gångfartsområde. Kungstorget, Göteborg

Utformning

Det ska vara lätt att bete sig rätt.

Nedan anges några generella utformningsprinciper för gågata, gångfartsområde, lågfartsgata och shared space. Dock är varje plats unik.

Välj möbler och material som håller över tid och som är enkla att underhålla och drifta. Stockholms stads möbelprogram och Teknisk handbok innehåller rekommenderade och beprövade standardmaterial och möbler för olika typer av stadsmiljöer. Det är

viktigt att följa standard för produkter med lång livslängd, t ex beläggningar som ska hålla i ca 40 år. Speciallösningar kan i vissa fall göras för objekt med kortare livslängd, som t ex bänkar och skräpkorgar.

Mer vägledning för utformning av gågator och gångfartsområden finns i planeringsstöden för respektive gatutyp.

Generella utformningsprinciper:

- Utformningen och utmärkningen ska vara tydlig för trafikanterna och hjälpa dem att bete sig rätt gentemot varandra samt hålla lämplig hastighet.
- Utformningen ska stödja ett beteende enligt trafikreglerna.
- Utforma för flexibel användning av gatuutrymmet.
- Sträckan/platsen ska ha god belysning.
- Utformningen ska inte öka kostnaderna eller försvåra för drift och underhåll mer än nödvändigt.
- Avståndet mellan fasta objekt ska vara minst 2,5 meter för att driftfordon (t ex snöplog och sopmaskin) ska komma fram.
- Möblering och beläggning ska vara lätt att underhålla och reparera.
- Tillräckligt utrymme för utryckningsfordon ska finnas. Körbredd minst 3 meter.
- Uppställningsplatser för brandutrymning måste kunna anordnas vid behov. Tänk på att utrymning via fönster får stor påverkan på möjlighet att möblera gatan.
- Ledstråk får aldrig dras över körytor, dvs de får inte finnas på ytor avsedda för cykel- eller annan fordonstrafik.
- Skyddad zon utan fordon ska finnas om gående och fordon delar yta. De mest utsatta grupperna kan inte vara trygga om hela ytan är en blandad yta.

För utformning av gågata, gångfartsområde, och shared space gäller också följande:

- Entrén till området ska vara tydlig.
- Utformningen ska uppmuntra gående att använda hela ytan.
- Det ska vara lätt för gående att orientera sig över gemensamma ytor.
- Inga övergångsställen eller gupp inom gågata, gångfartsområde, och shared space, men i anslutning till dessa kan det behövas.

Bilaga

Människans behov av att röra sig i staden

Vi har alla olika behov och förutsättningar för att kunna ta oss fram i trafiksystemet. Skaffar vi oss kunskap om de grupper som har störst behov och dimensionerar utifrån dem kan betydligt fler personer delta i samhällslivet. Nedan redogörs för de specifika behov och förutsättningar som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har.

Gäller för alla

- Låga fordonshastigheter.
- En okomplicerad och lättolkad trafikmiljö.
- Tydlig och överblickbar gatumiljö.
- God och jämn belysning.

Barn

- Inga siktskymmande höga hinder såsom buskar, parkerade fordon, räcken, murar etc. Både för att barnen ska kunna se sig omkring men också för att barnen ska synas.

Äldre

- Jämna och halkfria gångytor för att minska antalet fallolyckor. Dessutom är många äldre rädda för att falla.
- Väl definierade och separerade ytor med korta passager över blandtrafikytor. Många äldre är rädda för att inte hinna över ytan där fordonstrafik är tillåten.
- Tillräckligt antal och väl utformade sittmöjligheter.

Personer med rörelsenedsättning

- Jämna, halkfria och minst 2,0 m breda gångytor.
- Tillräckligt antal och väl utformade sittmöjligheter.
- Inga nivåskillnader och kraftiga lutningar som hindrar framkomligheten.

Personer med synnedsättning

- Ledstråk för att underlätta orientering, särskilt över öppna ytor. Ledstråk får aldrig dras över körytor, dvs de får inte finnas på ytor avsedda för cykel- eller annan fordonstrafik. Ledstråken kan vara konstgjorda (taktila plattor) eller naturliga såsom en mur eller gräskant.
- Gångytor som är lätta att hitta och följa samt korta passager över trafikerade ytor.
- Alternativa fredade gångytor på platser/sträckor där samspel krävs med fordon.



Personer med hörselnedsättning

- Tydlighet då oväntade trafikrörelser inte kan uppmärksammas med hörseln.
- Jämna och halkfria gångytor.
- Visuell information.

Personer med kognitiv funktionsnedsättning

- Lättolkade miljöer för att kunna lära in ett orienterings- eller förflyttningsmönster.
- Väl definierade och separerade ytor med korta passager över blandtrafikytor.
- Symboler för att hitta.
- Jämna och halkfria gångytor.

Lagar

Trafikförordningen (1998:1276)

Gågata

Gångfartsområde



8 kap. Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde m.m.

1 § På en gågata och i ett gångfartsområde gäller följande.

1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.
2. Fordon får inte parkeras.
3. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

[....]

På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gågator om det behövs för

1. varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan,
2. transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan,
3. transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan, eller
4. transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.

Förordning (2017:92).

3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Trafik i en vägkorsning m.m.

21 § [...]

En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg

1. [...]
3. från en cykelbana, en gågata, ett gångfartsområde eller från terräng, eller
4. [...]

10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.

1 § []

De särskilda trafikreglerna får gälla följande:

[....]

16. Tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 48 §, 49 a § första stycket, 52 §, 53 § första stycket 2-5, 9 och 10, 54 §, 55 § första stycket 3-5 eller 8 kap. 1 § eller förbud mot att parkera eller mot att stanna och parkera fordon.

[....]

8 § En väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart. Förordning (2007:101).

Särskilda undantag för rörelsehindrade

8 § [...]

Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och ger:

[....]

4. rätt att parkera under högst tre timmar på gågata.

[....]

7 kap. Bestämmelser för gående på väg

1 § Gående skall vid färd på väg använda gångbanan eller vägrenen.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren, skall gående använda cykelbanan eller körbanan. [...]

Gående som använder vägrenen eller körbanan skall om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen. [...]

3 § Gående skall korsa en kör- eller cykelbana på ett övergångsställe. Om det inte finns något övergångsställe i närheten, skall gående i stället korsa kör- eller cykelbanan tvärs över denna och helst vid en vägkorsning. Kör- eller cykelbanan skall korsas utan onödigt dröjsmål.

4 § Gående som skall gå ut på ett övergångsställe skall ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos

de fordon som närmar sig övergångsstället. Utanför ett övergångsställe får gående korsa vägen endast om det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken.

Sammanställning Trafikförordningen

	Gågata	Gångfartsområde	Rekommenderad hastighet	30 km/tim
Reglering	Gågata	Gångfartsområde	Rekommenderad lägre hastighet	Hastighetsbegränsning, 30 km/tim
Utmärkning				
Högsta tillåtna hastighet	Gångfart	Gångfart	Rekommenderad hastighet i jämna 10-steg.	30 km/tim
Väjningsskyldighet	Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.		Gående får korsa tvärs över körbanan om det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken och utan onödigt dröjsmål. Högerregeln gäller mellan förare av fordon som bil, mc, moped och cykel.	
Gåendes placering	Gående får även använda körbanan.		Gående ska om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen.	
Fordons placering	I det körfält som är längst till höger i färdriktningen. Cykel ska föras så nära den högra kanten av den bana som används som möjligt (gäller även moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 km/h eller som inte får föras med högre hastighet än 40 km/tim).			
Interaktion	Prioritet för fotgängare	Prioritet för fotgängare	Samspel	Samspel

BFS (2011: 5 ALM 2)

Boverkets föreskrifter för allmän plats.

Gångytor

7 § Gångytor ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp. Gångytor ska vara jämna, fasta och halkfria. På öppna ytor ska särskilda ledstråk finnas.

Allmänt råd

Exempel på gångytor kan vara gångvägar, gångbanor, ramper, trappor och kommunikationsytor på lekplatser. Exempel på öppna ytor kan vara torg och parkeringsplatser. Gångytor bör utformas utan nivåskillnader. Asfalt, betongmarkplattor och släta stenhällar är exempel på lämpliga material. I naturmiljö kan stenmjöl som vattnats för att bli hårt vara ett lämpligt material. I grusytor kan fasta gångytor iordningställas genom ytbehandling.



En gångyta bör

- a) vara så horisontell som möjligt – eftersom en längslutning brantare än 1:50 kan vara svår att använda för personer med nedsatt rörelseförmåga,
- b) inte luta mer än 1:50 i sidled,
- c) vara 2,00¹ meter bred eller vara minst 1,80 meter bred och ha vändzoner med jämna mellanrum,
- d) vid öppningar i t.ex. staket, häckar och dylikt vara minst 0,90 meter bred,
- e) vara fri från hinder,
- f) vara väl åtskild från cykelbana och körbana, samt
- g) särskiljas från möbleringszon med exempelvis avvikande markbeläggning.

När släta gångytor kombineras med ojämna gångytor som har en annan beläggning bör den släta gångytan vara minst 0,90 meter bred och försees med mötesplatser och vändzoner för att fungera t.ex. för personer med rollator.



¹ Stockholms stad har krav på 2,5 m bred gångbana (tidigare 2,25m) för att klara drift och tillgänglighet på önskvärt sätt.

Kontraster och markeringar

11 § Viktiga målpunkter, gångytor, trappor och ramper ska vara lätta att upptäcka. Trappor ska förses med kontrastmarkeringar så att synsvaga och personer med andra orienteringssvårigheter kan uppfatta nivåskillnaden.

Allmänt råd

Busshållplatser, hissdörrar, övergångsställen och andra viktiga målpunkter samt gångytor, trappor och ramper bör vara utformade så att de tydligt framträder mot omgivningen för att bl.a. synsvaga, blinda, personer med utvecklingsstörning eller personer med andra orienteringssvårigheter lättare ska kunna använda dem.

Kontrast mot omgivningen kan exempelvis åstadkommas genom att material med avvikande struktur och ljushet fälls in i markbeläggningen, t.ex. tydligt kännbara plattor i asfaltsytor.

Ledstråk bör kontrastera mot omgivningen både visuellt och taktilt. Gräskanter, murar, staket, kanter och fasader är naturliga avgränsningar som kan underlätta orienteringen för synsvaga och personer med andra orienteringssvårigheter.

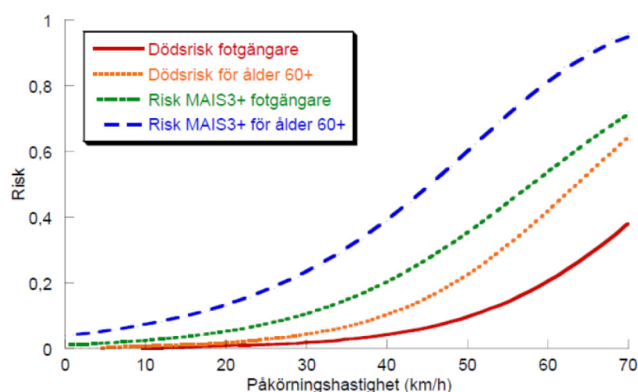
Gångytor med kontrastmarkering bör utformas så att de inte medför risk att snubbla. En ljushetskontrast på minst 0,40 enligt NCS (National color system) mellan kontrastmarkeringen och den omgivande beläggningen kan avsevärt öka möjligheten för synsvaga och personer med andra orienteringssvårigheter att uppfatta markeringen.

Logiska färgsystem underlättar orienteringen för personer med utvecklingsstörning eller andra orienteringssvårigheter. En trappas nedersta plansteg och motsvarande del av framkanten på trappavsatsen vid översta sättsteget i varje trapplopp bör ha en ljushetskontrast på minst 0,40 enligt NCS. Markeringarna bör göras på ett konsekvent sätt inom området.

Hastighetens betydelse

Krockvåld

Krockvåldskurvorna nedan visar uppskattad viktad risk att dödas och skadas allvarligt (MAIS 3+) vid olika påkörningshastigheter för alla fotgängare och för fotgängare äldre än 60 år. Tätorternas trafiksystem ska dimensioneras utifrån oskyddade trafikanter behov. Därav bör 30 km/tim vara den dimensionerande hastigheten på platser och i områden där bilar, fotgängare och cyklister blandas.



Källa. Nya krockvåldskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil, Trafikverket 2012

Väjningsbeteende

Antalet motorfordonsförare som väjer gentemot gående respektive cyklister, beroende av hastigheten. Nedan visas exempel från Skvallertorget i Norrköping.

