

Planeringsstöd för gångator

2020

Utgivare: Trafikkontret, Stockholm stad
Kontakt: trafikkontoret@stockholm.se
Konsultstöd: Sweco

Fotografier och illustrationer av Sweco Architects AB om inget annat anges

Framsida: Pickit Business – Sweco Architects AB

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4	5. Litteraturförteckning	28
1. Inledning	6	Bilagor	31
1.1 Syfte	6	Omvärldsbevakning	31
1.2 Ett gångvänligt Stockholm	6	Gågata – förutsättning i detaljplan	32
1.3 Vad är en gågata?	8	Fallstudier i detalj	34
2. Förutsättningar för gågata	10	Grev Turegatan	34
2.1 Varför gågata?	10	Nybrogatan	34
2.2 Arbetsprocess för att välja gatutyp	10	Biblioteksgatan	35
2.3 Platsens förutsättningar	11	Jakobsbergsgatan	36
2.4 Checklista förutsättningar för gågata	12	Erik Segersälls väg	37
3. Reglering	14	Hornsbruksgatan	38
3.1 Förbud mot trafik med fordon	14	Nytorget och Södermannagatan	39
3.2 Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II	14		
3.3 Gågata	14		
4. Utformning	16		
4.1 Utformningsprinciper gågata	16		
4.1.1 Enhetlig markbeläggning	16		
4.1.2 Dimensionera utifrån fotgångarflöde	17		
4.1.3 Skapa möbleringszon	18		
4.1.4 Plats för uteserveringar	22		
4.1.5 Belysning för funktion & rumslighet	22		
4.1.6 Tydliga entréer	23		
4.1.7 Framkomlighet för fordon med tillstånd	24		
4.1.8 Framkomlighet för drift & underhåll	24		
4.2 Checklista utformningsprinciper	25		
5. Fallstudier	26		
5.1 Gator som studerats	26		
5.2 Sammanfattning och slutsats	26		

Sammanfattning

En gånggata prioriterar gående framför alla andra trafikslag. Gångator finns i första hand i stadens centrala delar där höga flöden av gående och verksamheter skapar goda förutsättningar för denna regleringsform. Gångatans utformning ska ge gående möjlighet att röra sig tryggt och säkert men även inbjuda till vistelse. Då genomfartstrafik med motorfordonstrafik är förbjuden på gåtator måste denna kunna omfördelas till intilliggande gator. För att säkerställa gångfart och trygghet bör också cykelflödet vara lågt. Cykelstråk bör lokaliseras på intilliggande gator.

En gånggata behöver några grundläggande förutsättningar för att kunna fungera bra. Först och främst behövs levande fasader längs med gatan på minst en, gärna två sidor. Platsen måste ha, eller ha förutsättningar att bli, ett frekvent stråk för gående under större delen av dagen. Behovet av angöringstrafik och leveranser måste vara lågt och/eller kunna tidregleras alternativt ledas via parallella gator. Vidare måste den underliggande detaljplanen medge gånggata. Den absolut viktigaste faktorn för en väl fungerande gånggata är dock människor, som går och vistas på gatan.

Utformningsprinciperna utgår från den grundläggande faktorn att markbeläggningen bör vara enhetlig utan kanter och zoner. På så vis uppmuntras gående till att använda hela ytan för passage och vistelse. Gånggatan ska inte zonerats men möblering bör samordnas i

möbleringszoner. Det måste också finnas tillräcklig bredd för driftfordon och fordon med tillstånd. Uteserveringar skapar liv och rörelse, rätt placerade och utformade kan de vara ett positivt inslag på gånggatan. Gångatans entréer bör markeras med en början och ett slut för såväl gående som motorfordon. De ska vara tydligt markerade genom exempelvis byte av markmaterial, betonglejon och vägmärken. För att förhindra obehörig trafik bör dessa platser förses med avsmalningar.

Utformningsprinciperna har testats och validerats genom fallstudier på ett antal gånggator i Stockholms stad. Fallstudierna har visat att gånggator utan tydlig zoner med enhetlig markbeläggning har bäst förutsättningar för att få gående att ta hela ytan i anspråk. Fallstudierna visar också svårigheten att skapa god tillgänglighet åt alla då uteserveringar och ledstråk inte alltid följer föreskrifterna. Gator med många verksamheter har även ett stort antal varuleveranser som riskerar att blockera och påverka gånggatans tänkta funktion. Generös bredd på gånggator och en genomtänkt utformning behövs för att undvika problem med varuleveranser.



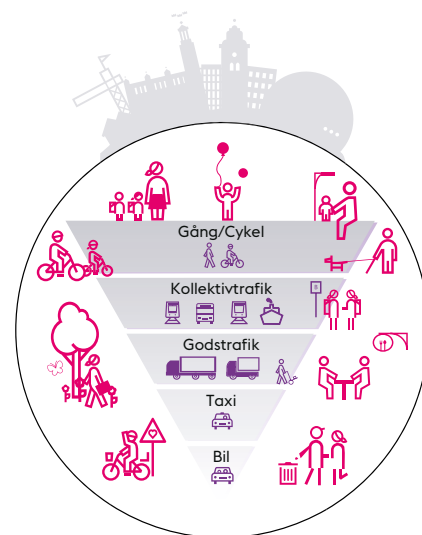
Foto: Tove Freij –
Stockholm media bank

1. Inledning

Stadens offentliga rum är en av de största tillgångarna i våra städer. De utgör en arena för ett av stadens grundläggande syften; möten mellan människor. När staden växer delar fler människor på de offentliga rummen, vilket ökar möjligheten att interagera. Det krävs varsamma avvägningar för att nyttan av detta ska gagna så många som möjligt.

I Stockholm stad görs idag 38 procent av alla resor till fots, vilket är en ganska hög andel jämfört med andra europeiska städer. Gångandelen är störst i de centrala delarna av staden där gång står för nästan 54 procent av alla resor. Alla resor börjar och slutar med någon form av förflyttning till fots. I dagens samhälle har bland annat barn och personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga sämre möjligheter att röra sig eftersom avståndet till målpunkter har ökat¹. Detta gör det än viktigare att arbeta för att underlätta gående.

Gångator ger goda möjligheter att röra sig som fotgängare i staden. Gångator ökar också möjligheten för fler att gå vilket ger fördelar både för individen och samhället. En hög andel gångresor i trafiksystemet ger mindre påverkan på klimat och miljö.



Framkomlighetsstrategin beskriver hur de kapacitetsstarka färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras i stadens gatunät.

1.1 Syfte

Planeringsstöd för gångator är ett dokument som ska vara ett stöd i planeringen och utformning av gångator. Planeringsstödet ger vägledning i hur en gångata bör utformas för att fungera på bästa möjliga sätt. Planeringsstödet gäller både i de fall nya gångator planeras i exploateringsområden och i de fall befintliga gator ska byggas om. Planeringsstödet ger stöd i utformning av alla gångator oavsett vilken reglering som används för dem, men är avgränsat till att gälla för permanenta gångator.

De specifika förutsättningar som krävs för att en gångata ska fungera väl beskrivs också av planeringsstödet. För att välja mellan gångata och andra gatutyper för gående (gångfartsområde, shared space och lågfartsgata) så ges istället stöd i dokumentet *Gator för gående – att välja gatutyp* (2020).

1.2 Ett gångvänligt Stockholm

Stockholms stad har flera olika styrdokument som gemensamt pekar ut gångtrafik som ett viktigt område att prioritera i stads- och trafikplaneringen. Stockholms *Gångplan*, som är en del av framkomlighetsstrategin, har som övergripande mål att stadens offentliga

¹Frändberg, L., & Vilhelmsen, B. (2014). Spatial, Generational and Gendered Trends and Trend-Breaks in Mobility, Handbook of Sustainable Travel (pp. 15-32).

rum ska ge bättre förutsättningar för alla invånare och besökare; att kunna, vilja, veta och våga gå.

Det finns många fördelar med att fler människor väljer att gå, både för den enskilda personen och för samhället i stort. Gångplanen beskriver hur Stockholms stad ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad. Följande egenskaper hos gångnätet lyfts fram i gångplanen;

- Gångstråk ska finnas, vara tillräcklig breda och fysiskt möjliga att använda för alla. Gångnätet ska vara gent, innehålla alternativa vägar och vara utan barriärer som gör det svårt eller omöjligt att ta sig fram.
- Gångstråk ska vara befolkade, innehållsrika, ha mötesplatser och vara utformat med kvalitet. Gångnätets egenskaper motiverar valet att gå framför andra sätt att förflytta sig.
- Gångnät ska vara orienterbara, överblickbara och skyltat så att det är lätt att förstå vart gångstråk leder och vilka målpunkter som finns längs vägen. Det är lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka som är till för andra trafikslag.
- Gångstråk ska vara trafiksäkra, befolkade, väl belysta, överblickbara från omgivningen och upplevas som trygga.

Sedan gångplanen antogs har ett flertal olika stöddokument för gångplanering tagits fram. De dokument som är mest relevanta för *Planeringsstöd för gånggator* finns illustrationen nedan. *Planer för gående* (2020) beskriver bland annat komfort och breddmått för gående. *Gator för gående – att välja gatutyp* (2020) ger stöd för att välja mellan olika

Två av målen i framkomlighetsstrategin är särskilt viktiga ur ett gångperspektiv

Att minst

85%

upplever stadens gaturum som attraktivt

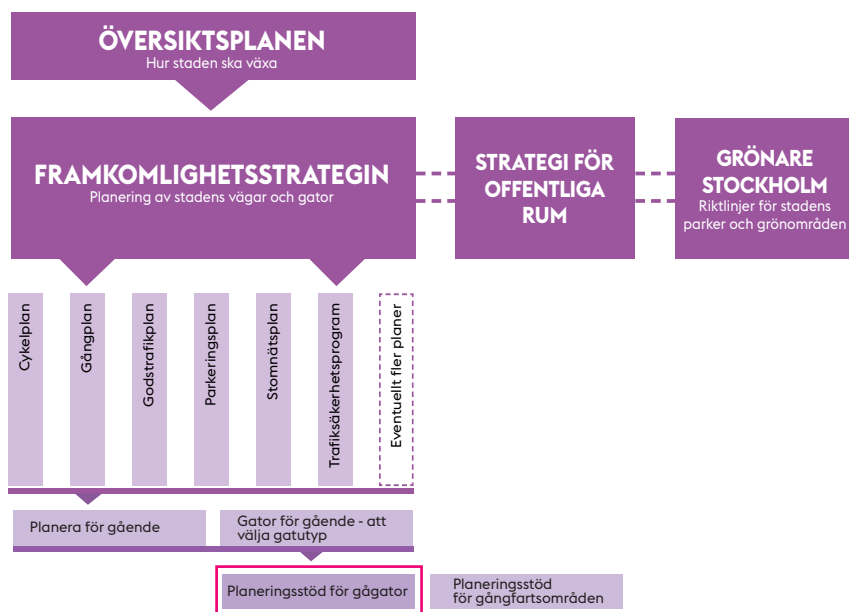
Att minst

50%

av de lokala resorna i ytterstaden och minst

60%

av de lokala resorna i innerstaden sker till fots år 2030



gator för gående; gånggata, gångfartsområde, shared space och lågfartsgata. *Planeringsstöd för gångfartsområden* (2020) är en skrift om ger stöd i utformning av gångfartsområden. Det är ett systemdokument till detta dokument.

1.3 Vad är en gånggata?

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

Gånggator finns i centrala lägen och centrummiljöer där ett stort antal gående rör sig och vistas. Gånggator ger en kapacitetsstark gata för gående där många kan röra sig tryggt och säkert. Samtidigt betyder införande av gånggata att andra trafikslag kommer att ledas andra vägar.

Trafikförordningen definierar regleringen gånggata enligt följande;

”En gata, ett torg eller ett område där motordrivna fordon är förbjudna med undantag för vissa leveranser och transporter. Fordon (cyklar, bilar, m.fl.) får köras i högst gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående.”

Det finns gator som skyltas som gånggata, och gator med andra regleringsformer som upplevs som gånggator. Planeringsstödet beskriver flera olika regleringsformer som samtliga leder fram till en gata som upplevs som en gånggata.



2. Förutsättningar för gånggator

2.1 Varför gånggata?

Gånggator är ett bra sätt att förstärka en målpunkt eller ett kommersiellt stråk. I centrala delar av en stad bör ett system av ytor för gående finnas för att tillgängliggöra staden för fotgängare. En gånggata kan exempelvis knyta samman två viktiga målpunkter mellan vilka många rör sig och därmed öka framkomligheten för fotgängare. Det uppmuntrar till gång och skapar förutsättningar för trygga och attraktiva vistelsemiljöer.

Arbetsprocess

1. Klargör syftet
2. Analysera platsen
3. Diskutera olika alternativ
4. Välj typ av gata
5. Bestäm gatans utformning
6. Följ upp och utvärdera

2.2 Arbetsprocess för att välja gatutyp

Redan i ett tidigt skede måste det klargöras om platsen är lämplig att reglera som gånggata. Platsens förutsättningar både i nuläget och ett framtida scenario ska analyseras. Ändrad utformning och reglering kan ändra användningen av gatans ytor, men det är främst de fasta förutsättningarna som styr hur platsen kommer att fungera även i framtiden. Platser för nya gånggator ska därför väljas med omsorg.

I trafikkontorets skrift *Gator för gående – att välja gatutyp* (2020) beskrivs arbetsprocessen för att välja lämpligaste gatutyp utifrån en plats förutsättningar och tänkta användningsområde. Arbetsprocessens steg finns i rutan till höger. Tänk på att steg 1-4 behöver vara utförda innan detta dokument börjar användas. De förutsättningar en plats måste ha för att vara lämplig som gånggata beskrivs också nedan. Se *Gator för gående – att välja gatutyp* för ytterligare information.

2.3 Platsens förutsättningar

Trafik- och vistelsefunktioner samt ekonomiska förutsättningar avgör om en gata eller plats är lämplig att regleras som gånggata. Dessutom finns förutsättningar i detaljplan. Trafikregleringar är inte lämpliga att göra i en detaljplan utan bör främst regleras genom lokala trafikföreskrifter. För att en gata ska kunna regleras som gånggata utan planändring behöver den i detaljplanekartan benämnas GATA. I äldre detaljplaner bör benämningen Lokalgata finnas för att en gånggata ska kunna inrättas. I äldre stadsplaner används ofta benämningen Gatumark vilket också medger att gånggata införs som regleringsform. Se bilagan för mer om planförutsättningar för gånggata.

I princip ska samtliga kriterier för vistelsefunktioner, ekonomiska förutsättningar och trafikfunktioner som beskrivs på nästa sida vara uppfyllda för att gånggata ska vara en lämplig gatutyp. Kriterierna sammanfattas i en checklista i stycke 2.4.

2.3.1 Vistelsefunktioner

Platsens förutsättningar behöver stödja vistelse t ex genom stadens struktur, närhet till målpunkter som generar gångflöden, levande bottenvåningar, mikroklimat, fasadernas utformning och relation till gatan mm. På en gågata måste det finnas fasad intill gatan på minst ena sidan av gatan helst på båda sidor. Lokala avbrott i fasadliv kan vara acceptabelt.

Målpunkter i form av variationsrika och inbjudande bottenvåningar med verksamheter och service som skapar liv och rörelse ska finnas utmed en gågata. Det kan vara café/restaurang, butik, tunnelbaneentré, bibliotek etc.

2.3.2 Ekonomiska förutsättningar

Det kostar mer att anlägga och drifta en attraktiv gågata än en traditionell gata. Gångator anläggs dock i centrala lägen och centrummiljöer där ett stort antalet människor går och vistas och därför är det också motiverat att lägga mer investerings- och driftmedel. Det är viktigt att ha ett långsiktigt tidsperspektiv i utformning och möblering av gatan så att den förblir attraktiv över tid.

2.3.3 Trafikfunktioner

Gatan måste ha eller ha goda förutsättningar för att få ett stort flöde med gående. Det kan ske naturligt om gågatan har befintliga målpunkter i närområdet, exempelvis en kollektivtrafikknutenpunkt, butiker och restauranger. Stora flöden kan även skapas genom att förlägga gågata mellan två starka målpunkter. Gatan bör användas av gående under större delen av dygnet och på såväl vardagar som helger.

Flödet av fotgängare måste vara betydligt högre än flödet av motorfordon, under dygnets alla timmar. Motorfordonstrafik måste därför kunna ledas andra vägar så att det inte finns någon genomfartstrafik. En primär utryckningsväg är därför inte lämplig som gågata. Det ska heller inte finnas någon kollektivtrafik – varken buss- eller spårtrafik – på en gågata. Behovet av angöringstrafik och leveranser måste vara mycket lågt eller kunna tidregleras alternativt lösas via parallella gator. Parkering ska helst inte anläggas alls på gågator. För stort behov av att ha motorfordon på gågatan motverkar konceptet och då bör annan gatutyp användas.

Cykeltrafik kan förekomma men ska hålla gångfart. Genomfart för cykeltrafik lokaliseras med fördel till andra gator. Därför är inte pendelcykelstråk eller huvudstråk att rekommendera längs gågator.

2.4 Checklista förutsättningar för gånggata

Om inte samtliga egenskaper och förutsättningar uppfylls eller kommer att uppfyllas på den aktuella gatan bör en annan gatutyp väljas.

- ☐ **Stort flöde av gående**
- ☐ **Fasad intill gatan på minst ena sidan, helst på båda sidor**
- ☐ **Målpunkter i form av variationsrika och inbjudande bottenvåningar med verksamheter och service**
- ☐ **Antalet motorfordon/dygn är mycket få**
- ☐ **Ingen genomfartstrafik**
- ☐ **Ingen kollektivtrafik**
- ☐ **Ingen primär utryckningsväg**
- ☐ **Inget pendlings- eller huvudstråk för cykel**
- ☐ **Parkering ska kunna undvikas**
- ☐ **Litet leveransbehov (eller möjlighet till tidsseparering)**
- ☐ **Litet angöringsbehov**



Drottninggatan

Foto: Adobe Stock –
Sweco Architects AB

3. Reglering

En gångata kan regleras på flera olika sätt beroende på vilken prioritering fotgängarna ska ges och förutsättningarna på gatan. Då regleringen påverkar trafikföringen på bör denna väljas innan gatans utformning studeras.

Nedan redovisas möjliga regleringar i ordning efter i vilken grad som fotgängare prioriteras. Genom tilläggstavlor kan regleringen ytterligare anpassas efter gatans förutsättningar

3.1 Förbud mot trafik med fordon

Förbud mot trafik med fordon, C2, innebär att alla fordon är förbjudna i båda körriktningarna. I begreppet fordon inkluderas cyklar, vilket innebär att cyklar inte får köras men kan ledas.

3.2 Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II

C3 utesluter trafik med motorfordon. Cykel och moped klass II³ är tillåtna att köra. Det går även att med tilläggstavla förbjuda moped klass II. Tänk på att med denna reglering behöver cyklister inte färdas i gångfart och har heller inte väjningsplikt mot fotgängare.

3.3 Gångata

Gångata regleras normalt med gångatureglering (E7), där gäller följande;

- Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.
- Fordon får endast parkeras på anvisad plats.
- Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

Till skillnad från ett gångfartsområde utesluter regleringen gångata vissa fordonskategorier. På en gångata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa gatan. De får dock föras på gångator om det behövs för;

- Varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande med entré mot gågatan.
- Transporter av gods eller boende till eller från adress.
- Transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande.
- Transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress.

Det är också möjligt att utesluta även dessa kategorier helt eller i ena körriktningen genom reglering motorfordonstrafik förbjuden (C3). I dessa

³ Moped klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul, som är konstruerat för en hastighet av högst 25 km/timmen och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt.



Förbud mot trafik med fordon, förbudsmärke C2.



Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II, förbudsmärke C3.



Gångata, anvisningsmärke E7.

fall ska motorfordonstrafik förbjuden-vägmärket kombineras med ett vägmärke för gågata överst.

Varuleveranser kan begränsas till vissa tider med hjälp av tilläggstavla. I de fall gågatan är reglerad med uteslutning av de fordon som i grundutförandet ges dispens (varuleveranser, transport av gods, gäster, boende, sjuka eller rörelsehindrade) anges det på tilläggstavla. Det finns dock risk för att utmärkningen av förbuden kan upplevas inkonsekventa av trafikanterna eftersom det normalt inte ska framföras fordon på gågata. .

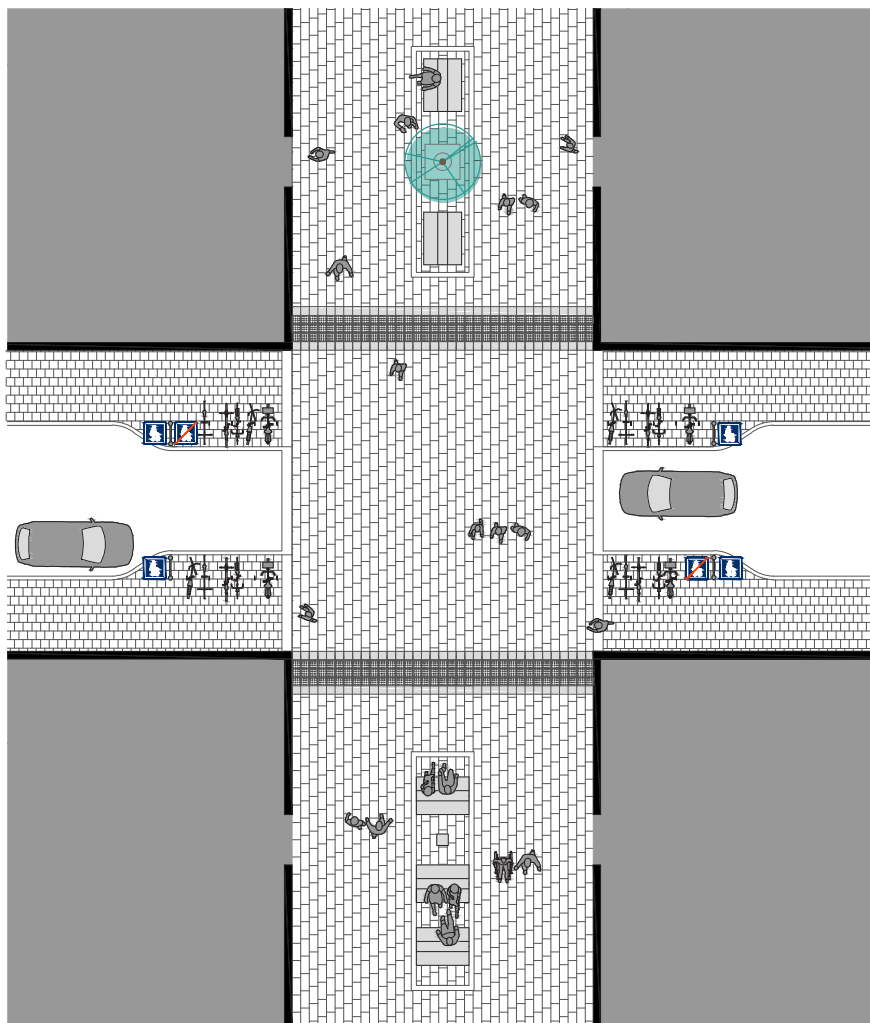
Vägmärke *Gågata* sätts upp till höger i färdriktningen. Det är vanligt att ytterligare ett vägmärke sätts upp till vänster i färdriktningen vilket skapar en känsla av entré till gatan. Vägmärkena sätts med fördel på båge, gärna skyddade av betonglejon, för att skapa en tydlig och avsmalnad entré till gågatan. Vägmärke *Gågata upphör* behöver inte vara uppsatt om det tydligt framgår att gågatan upphör.



Vägmärke Gågata i båge tillsammans med tilläggstavla på Nybrogatan.



Gågata upphör, anvisningsmärke E8.



Planexempel på gågata i innerstadsmiljö med korsande bilgata där gågatan har genomgående markmaterial i korsningen, sidoordnade cykelparkeringar och vägmärke Gågata i båge. Skala 1:300.

4. Utformning

”Den absolut viktigaste faktorn för en attraktiv stadsmiljö är människor”

Attraktiva offentliga rum och gågator skapas av många olika faktorer där sambanden kan vara komplexa. I Stockholms stads *Strategi för offentliga rum – en del av framkomlighetsstrategin*, beskrivs några grundläggande faktorer;

- Kopplingar till viktiga målpunkter som skapar flöden av människor.
- Stadsbild och rummets proportioner – bredd och höjd, ljusförhållanden, kontakt med omgivande bebyggelse, blandade stadsmiljöer och levande bottenvåningar.
- Gestaltning och utformning av platsen – arkitektur, konst och andra estetiska värden, möblering, grönska, överblickbarhet, orienterbarhet, belysning, upplevd trygghet, god ljudmiljö, frisk luft, mikroklimat och låga hastigheter.

Den absolut viktigaste faktorn för en attraktiv stadsmiljö är människor. På så vis är det vitalt med goda förutsättningar för att kunna gå, stå, sitta, titta, lyssna och prata. Det behöver finnas plats för både den som vill delta i stadsrummet och för den som vill betrakta det i avskildhet. Målpunkter och aktiviteter är viktiga faktorer som bidrar med liv, upplevelser och rörelse.

Ett gaturum bör tillsammans med bebyggelsen utgöra en sammanhållen helhet. Utformningen av en gågata ska ske med hänsyn till befintlig karaktär där gatans siktlinjer och fondmotiv beaktas. Gaturum innehåller generellt många olika intryck och det är viktigt att samordna gågatans formspråk och färgsättning för att kunna skapa en samordnad helhet.

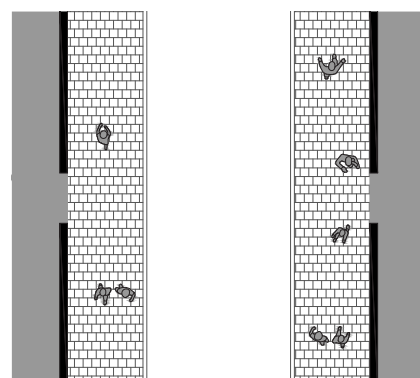
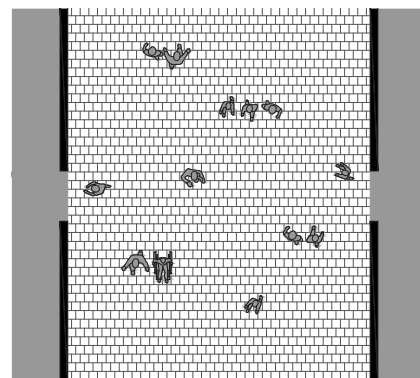
4.1 Utformningsprinciper gågata

I detta kapitel beskrivs utformningsprinciper som skapar möjligheter för en välfungerande gågata.

4.1.1 Enhetlig markbeläggning i samma nivå

En gågata bör ha en enhetlig markbeläggning utan zoner som påminner om en vanlig gatas uppdelning av körbana och gångbana. På så vis uppmuntras gående till att använda hela ytan för förflyttning och vistelse. Kantstenar och andra nivåskillnader som t ex djupa rännalar, ska undvikas. På detta sätt skapas en gemensam och sammanhängande yta från fasad till fasad.

Markbeläggningen bör utföras med material som vanligtvis används för att signalera att ytan är till för fotgängare som t.ex. betongplattor, marksten eller granit. Små- och storgatsten fungerar dåligt på gångytor eftersom fogarna mellan stenarna orsakar problem för tillgängligheten.



Planexempel på en gata med enhetlig markbeläggning och en med trottoar och körbana. Skala 1:300.

Gångytan ska vara jämn, fast och halkfri. Markbeläggningen bör vara av samma jämnhet och därmed erbjuda samma komfort för brukarna över hela gågatan. Skillnader i jämnhet och komfort kan annars riskera att påverka och styra rörelsemönstren hos de gående.

4.1.2 God orienterbarhet

På en gågata ska det finnas ledstråk (naturliga och/eller konstgjorda) för att leda personer med nedsatt orienteringsförmåga. De ska bilda en obruten kedja från start till mål och vara fria från hinder. Naturliga ledstråk är att föredra och kan utgöras av fasader, murar och andra fasta konstruktioner. Konstgjorda ledstråk ska utgöras av orienteringsplattor. Ledstråk får aldrig dras över körytor, dvs de får inte finnas på ytor avsedda för cykel- eller annan fordonstrafik. Det ska kontrastera mot omgivningen visuellt och taktilt.

Läs mer om ledstråk i *Ledstråk – varför och hur gör jag?*

4.1.3 Dimensionera utifrån fotgängarflöde

Trafikkontorets stöddokument *Planera för gående* ska vara utgångspunkten för planeringen. En gågata delas in i tre delar;

- Gångyta – den yta som är fri för passage.
- Möbleringszon – plats för möbler, utrustning, träd med mera.
- Extra yta för vistelse – mervärde kan skapas med extra yta för uteserveringar eller platsbildningar.

Den totala bredden av en gågata inkluderar alla delar medan den hinderfria bredden bara avser själva gångytan. Gångytan kan vara uppdelad i flera delar, separerad av möbleringszon och/eller extra yta för vistelse. Minsta hinderfria bredd för varje del av gångytan är dock 2,5 meter för att möjliggöra en effektiv drift.

Fotgängares utrymmesbehov och gågatans uppskattade fotgängarflöde är viktiga parametrar för att bestämma bredden på gångytan. Detta behöver göras utifrån varje gatas egna förutsättningar. Vilken bredd som krävs för god komfort för olika fotgängarflöden går att läsa mer om i *Planera för gående*. Där beskrivs ett mått på trängsel (PPMM) som bör användas. Ett visst fotgängarflöde på en bred gångyta innebär en helt annan situation jämfört med samma flöde på en smal gångyta, se illustrationen till höger.

Bredden på gångytan avgör också hur fotgängare kan använda ytan. För att 3 eller 5 personer ska kunna mötas krävs 3,1 respektive 5 meter, se illustration på nästa sida. En tumregel är att det ryms en gående per breddmeter.

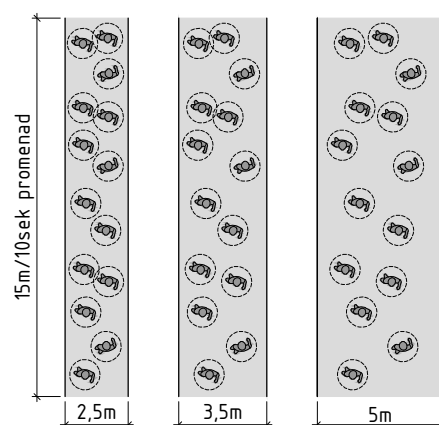


Bild på Grev Turegatan med tydlig zonering.

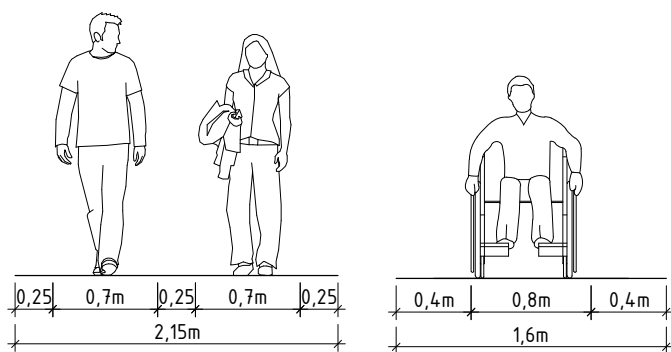


Bild på gaturum med mönsterlagd enhetlig markbeläggning.

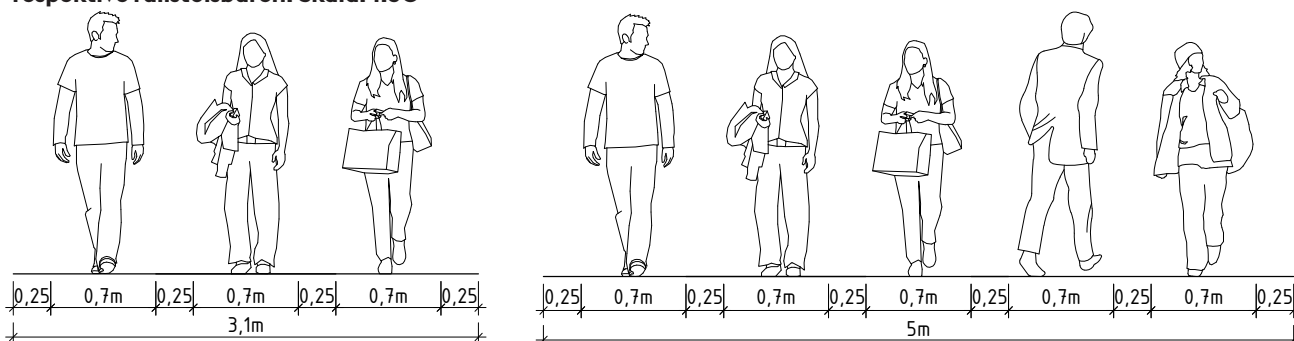
Foto: Adobe Stock – Sweco Architects AB.



Illustrationerna visar en teoretisk ögonblicksbild på gångtor baserat på att gånghastigheten är cirka 5 km/h under höga fotgängarflöden. Skala 1:300.



Utrymmesbehov och sidoavstånd (VGU och Riktlinjer för gångtrafik) för gångtrafikanter i rörelse, två personer i bredd respektive rullstolsburen. Skala: 1:50



Utrymmesbehov och sidoavstånd (VGU och riktlinjer för gångtrafik) för gångtrafikanter i rörelse, tre respektive fem personer i bredd. Skala: 1:50

Dessutom kan följande faktorer vara skäl att öka gångytans bredd ytterligare;

- Gågatan förväntas ha många olika sorters fotgängare; pendlare, flanörer med flera.
- Kunna införa mervärde (t ex vistelseyta eller gatuförsäljning) utan att kompromissa med gåendes framkomlighet.
- Attraktiv plats för vistelse som t.ex. solläge eller upplevelserik omgivning.
- När det finns ett stort behov av angöring för varutransporter som riskerar att blockera gågatan

4.1.4 Skapa möbleringszoner

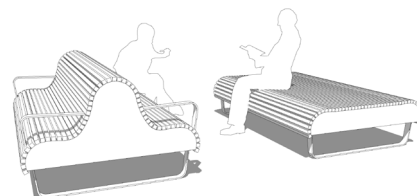
Gågatans möbler, träd och andra objekt ska placeras i en möbleringszon. Sittermöbler i möbleringszonen ska placeras minst 0,25 meter från kanten av zonen - för att den som använder möbelen inte ska komma i vägen för gående. Möbleringszonen ska markeras tydligt både visuellt och med taktilt kännbart markmaterial. Markeringen av markmaterial upphör där möbleringszonen slutar.

En möbleringszon ska inte följa hela gågatan utan delas upp i

sektioner för att möjliggöra ett bra fotgängarflöde i tvärs över gågatan. På så sätt unviks också att gatan upplevs zonerad i längdriktningen.

Möblera för gångfart genom att placera möbleringszonen i olika lägen längs gatan. Det är bra att placera möbleringszonen så att ena sidan av gatan intill fasad blir möbleringsfri. Då kan fasaden användas som ett naturligt ledstråk.

Det ska finnas ytor fria från möblering framför entréer för att möjliggöra god access och eventuell angöring.



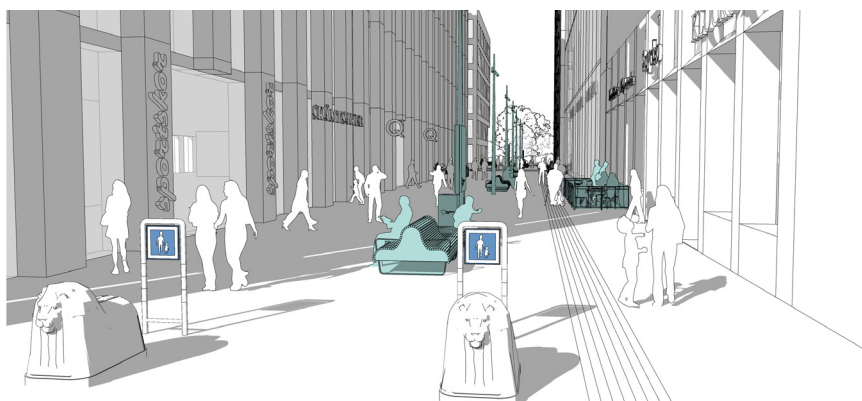
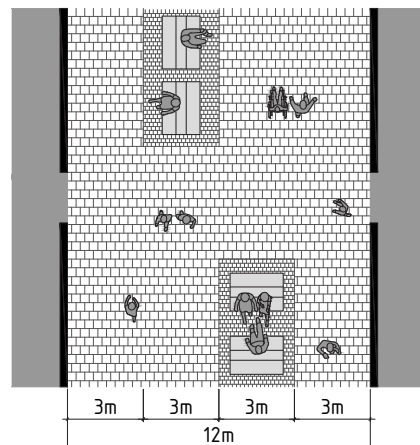
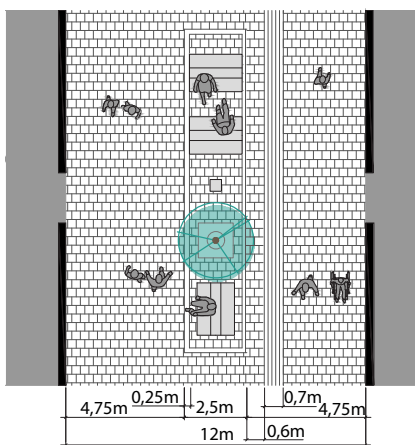
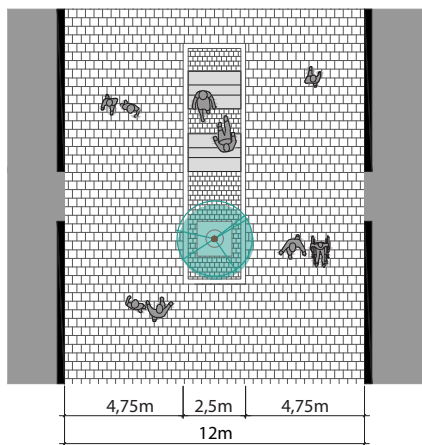
Sittmöbler i olika utförande, placerade för att stimulera samtal och umgänge.

Möblering

Möbleringen kan exempelvis bestå av bänkar, skräpkorgar, konstnärlig utsmyckning eller belysningsstolpar. Möblering av gågata ska uppfylla de krav som ställs i stadens möbelprogram gällande miljöaspekter, tillgänglighet, materialval, färgsättning med mera.

Möbler ska väljas så att de passar ihop vad gäller formspråk och färgsättning för att skapa ett sammanhållet intryck. För att få ett ordnat intryck och för att underlätta framkomlighet och skötsel bör möbler på gågator sättas i raka linjer längs gatan.

Läs mer om möbler i *Möbelprogram Stockholm*.



Planexempel på gågator med möbleringszon, möbleringszon med ledstråk och växelvis möblering. Skala 1:300.

Illustration på gågata i innerstads-miljö med centrerad möbleringszon, uteserveringar vid fasad, ledstråk, vägmärke gågata i båge och betonglejon.

Träd och planteringar

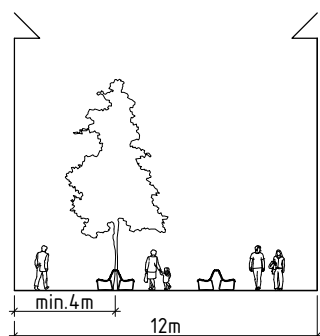
Beroende på gågatans mått och fasadernas proportioner kan träd vara ett positivt inslag i gaturummet. Träd är ett verktyg för att skapa en mer varierad gatumiljö, såväl vad gäller tillgången till grönska men också möjligheten att kunna förstärka ett stråk eller förbättra mikroklimatet.

Artvalet styrs av gågatans bredd, karaktär, markförhållanden och placering av belysning. Växtligheten får inte avskärma belysningen eller innebära en otrygghetsfaktor. Eftersom träd bör placeras på ett avstånd från fasader så de inte behöver beskåras, vilket i normala fall är minst 6 meter och minst 4 meter för smalkroniga träd, behöver detta beaktas vid utformning av en gågata. Träd bör placeras i möbleringszonen.

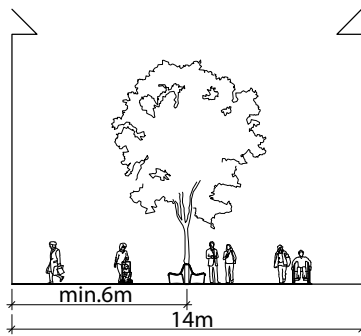
Vissa gågator ingår i stadens blomsterprogram och förses under sommarsäsongen med planteringskärl med säsongsanpassad växtlighet. Planteringskärl bör vara placerade i möbleringszonen.

Öppna växtbäddar bör endast användas där det finns tillräckligt gångutrymme och vid stora befintliga träd, som inte kan förses med trädgaller. De bör avgränsas med kantsten eller planteringsräcke för att undvika slitage.

Plantering och skötsel av träd görs enligt handboken; *Växtbäddar i Stockholms stad – En handbok* (2017). Utrustning till träd som markgaller och stamskydd återfinns i *Möbelprogram Stockholm*.



Träd med smal krona ska stå min. 4 meter från fasad. Skala 1:300.



Träd med normalstor krona ska stå min. 6 meter från fasad. I illustrationen placerat 7 meter ifrån. Skala 1:300.



Bild på planteringskärl med sommarblommor.

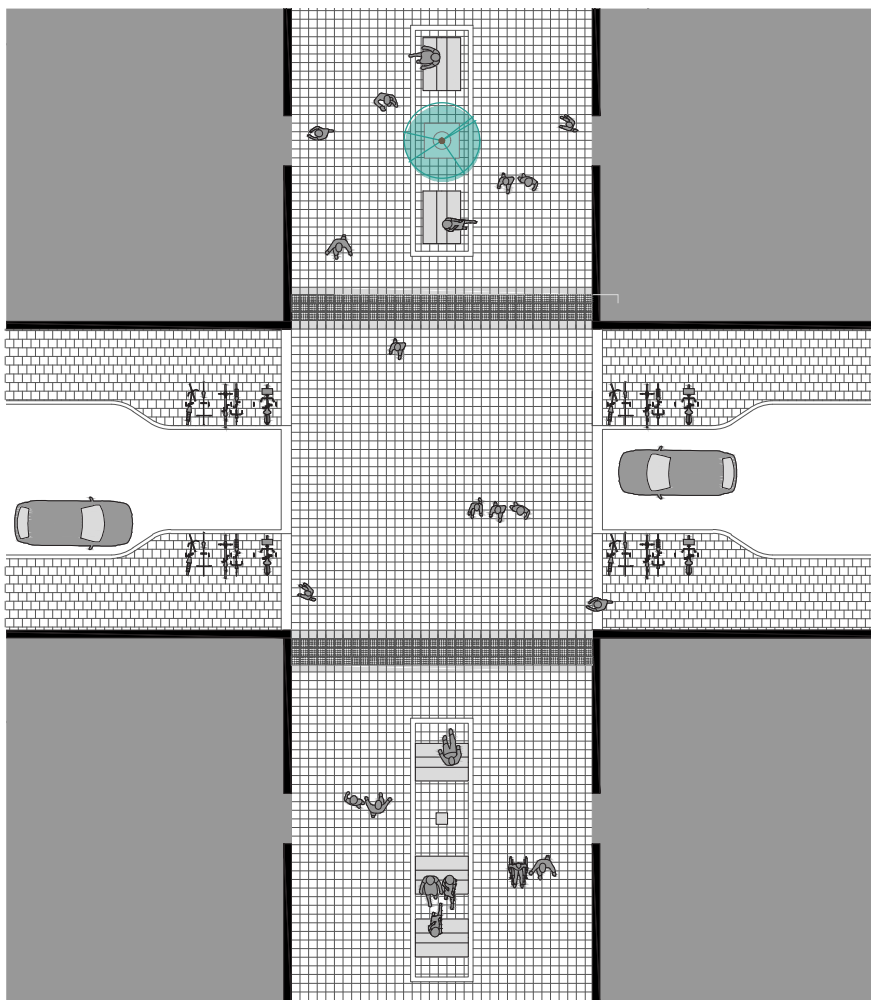
Foto: Ernst Henry.

Cykelparkering

På gågator får cykling ske i gångfart. Genomgående stora cykelstråk bör ledas via andra intilliggande gator. Cykelparkering ordnas i första hand på tvärgator i direkt anslutning till gågatan, eller vid entrén till gågatan. Bra utformad och tillräcklig cykelparkering kan bidra till att förebygga oreglerad parkering av cyklar längs gågatan. Att ha cykelparkering på gågatan, längs dess sträckning, bör undvikas eftersom det lockar in cyklister och gör det svårare att hålla felparkerade cyklar borta från gångytor.



**Illustration på gågata i innerstads-
miljö med korsande gata och
sidoorienterade cykelparkeringar.**



**Planexempel på gågata i inner-
stadsmiljö med korsande bilgata
där gågatan har genomgående
markmaterial i korsningen samt
sidoordnade cykelparkeringar.
Skala 1:300.**

Reklamtaflor

Reklamtaflor har två sidor, varav en används för information från staden exempelvis en stadskarta. Reklamtaflorna har därför en viktig funktion längs gågator. Taflorna bör placeras i mittplacerad möbleringszon för att inte utgöra ett visuellt eller fysiskt hinder. Taflorna bör placeras i gatans längsriktning för att minimera intrång.



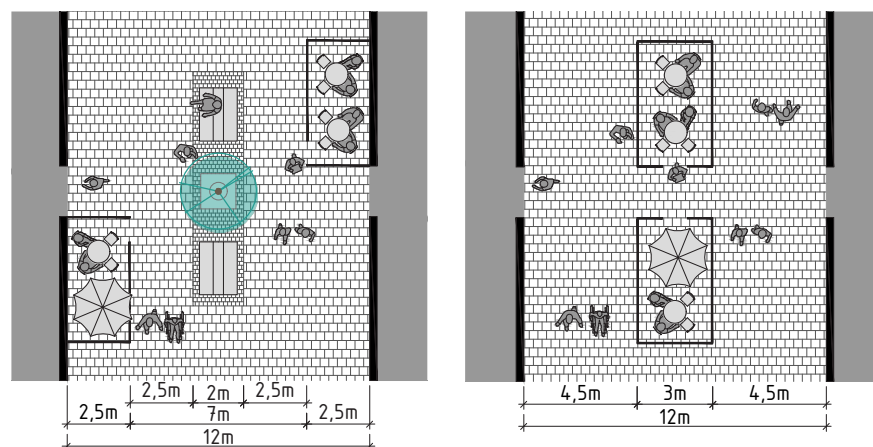
Reklamtafla på Drottninggatan.

4.1.5 Plats för uteserveringar

Upplåtelser i form av uteserveringar är ofta positiva inslag på en gågata och bidrar med stadsliv. Uteserveringar skapar platser för vistelse och umgänge och kan locka besökare från långt håll. Genom att medvetet styra upplåtelser och tillåta uteserveringar på strategiskt utvalda platser kan de vara en stor tillgång på en gågata. Upplåtelser som ligger fristående mitt i gatan kallas satellituteserveringar. Vid planering av ytor för uteserveringar och utplacering av dem är det viktigt att tänka på följande;

- Minimum 2,5 meters bredd till fasta objekt för framkomlighet av driftfordon.
- Placering får inte begränsas gåendes framkomlighet. Den hinderfria gångytan som identifierats i enlighet med stycke 3.1.3 ska finnas kvar.
- Om gågatan har ledstråk i form av orienteringsplattor är det viktigt att uteserveringar inte placeras på dem.

Riktlinjer för utformning av uteserveringar finns i Trafikkontorets skrifter *Villkor för användning av offentlig plats för uteserveringar* och *Villkor för användning av offentlig plats för satellituteserveringar*.



Planexempel på gågator med uteserveringar längs fasad och satellituteserveringar. Skala 1:300.



Illustration på gågata i kajmiljö med sidoordnad möbleringszon, träd och uteserveringar.

4.1.6 Belysning för funktion och rumslighet

Gångator ska vara väl belysta för att skapa trygga, tillgängliga, orienterbara och attraktiva stråk. Gestaltad belysning kan förstärka ett rum och inbjuda till vistelse på en plats. Den kan även förstärka gatans identitet eller arkitektoniska kvaliteter.

Belysningen kan med fördel vara linspänd mellan fasader för att undvika onödiga hinder på gågatan. Används belysningsstolpe bör dessa placeras i linje med övrig möblering i möbleringszonen för att inte påverka framkomligheten.

Allmän belysning och accentbelysning ska vara väl avbländad och kan med fördel vara riktad mot t.ex. viktiga målpunkter eller objekt.

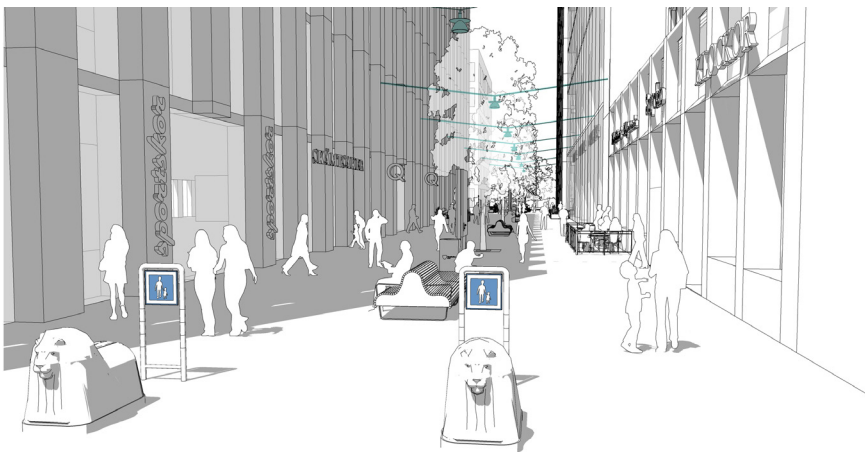


Illustration på gågata i innerstadsmiljö med linspänd belysning i kombination med träd.

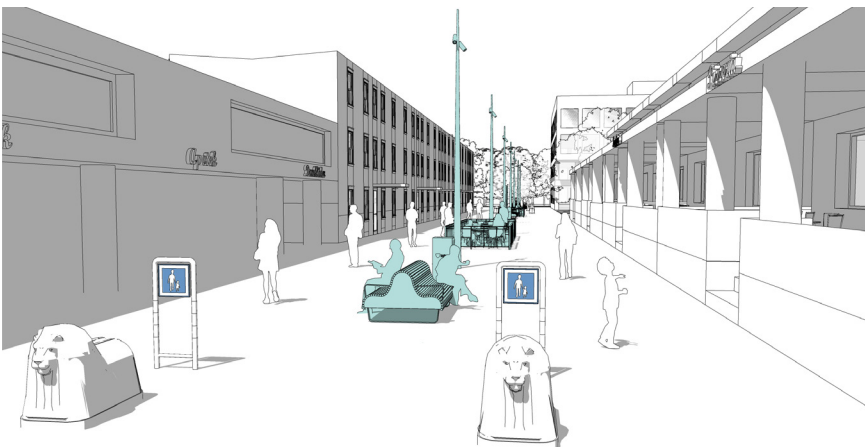


Illustration på gågata i ytterstadsmiljö med centrerad möbleringszon, satellituteserveringar, vägmärke gågata i båg och betonglejon.



Betonglejon

Foto: Adobe Stock – Sweco Architects AB.

3.1.7 Tydliga entréer till gågatan

En gågata har alltid en början och ett slut. Det bör vara tydligt var övergången till andra gator sker. Den ska tydliggöras genom byte av markmaterial och kantsten mot körbana. För att förhindra obehörig trafik på en gågata bör entréerna förses med betonglejon. De fungerar även som en visuell och identitetsskapande entré till gatan. Entrén ska utformas så smal som möjligt men fortfarande vara dimensionerad så att varustransporter och räddningstjänst kan köra in. Detta behöver studeras genom körspårsanalyser vid utformning. En för bred och otydlig entré till gågatan kan bjuda in obehörig trafik i höga hastigheter.

Även vid korsande gator är det viktigt att göra gågatan tydlig genom skyltning och utformning så att gångfart respekteras. Vid en korsning mellan en gågata och en tvärgående gata med biltrafik ska gågatan vara utformad genomgående. Kantsten med visning ska finnas så att motorfordon naturligt behöver sänka hastigheten och anpassa sig till gångfart. Körytorna bör smalnast av, markeras med kupolplattor och utformas med gågatans markmaterial. För planexempel se sid. 19 och 25.

3.1.8 Framkomlighet för fordon med tillstånd

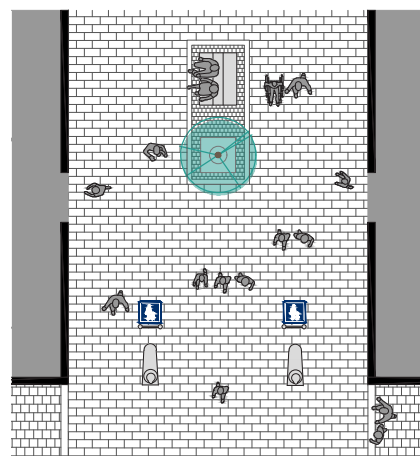
På en gågata ska framkomligheten för fordon med tillstånd som uttryckning, angöring eller varustransport säkerställas. Körbredd ska vara 3 meter. Körspår ska analyseras vid placering av möbleringszon och platser för uteserveringar.

En gågata kan också behöva angöringsmöjligheter för personer med rörelsenedsättning. I befintliga miljöer kan även behov av RH-platser för boende uppkomma. Dessa placeras i första hand på närmaste tvärgata. Markerade RH-platser på gågata ska undvikas och i behovs i de flesta fall inte eftersom personer med tillstånd får stå 3 timmar på gata reglerad som gågata.

3.1.9 Framkomlighet för drift och underhåll

Gångator ska ha en hinderfri bredd för framkomlighet av driftfordon och vinterväghållning. Det krävs en bredd på minst 2,5 meter och en frihöjd på 3,0 meter. Markvärme är ett bra alternativ för att minimera vinterväghållningen med snöröjning, sandning och saltning och ger en större frihet i möblering av gågatan. Då kan gatan hållas snö- och isfri. På gågator utan markvärme kan det finnas behov av upplagsytor för snö.

Vid val av material och möblering av en gågata behöver den framtida kostnaden för drift och underhåll beaktas. En högre anläggningskostnad kan uppvägas av lägre kostnader för drift och underhåll över tid. Beprövade material av god kvalitet kommer att hålla längre och är en hållbarhetsaspekt.



Planexempel på entré till gågata med betonglejon, vägmärke, möbleringszon och genomgående samt enhetlig markbeläggning. Skala 1:300.

3.2 Checklista utformningsprinciper

- ☐ Enhetlig markbeläggning i samma nivå
- ☐ God orienterbarhet
- ☐ Dimensionera utifrån fotgängarflöde
- ☐ Skapa möbleringszon
- ☐ Plats för uteserveringar
- ☐ Belysning för funktion och rumslighet
- ☐ Tydliga entréer
- ☐ Framkomlighet för fordon med tillstånd
- ☐ Framkomlighet för drift och underhåll



Götgatan

Foto: Adobe Stock –
Sweco Architects AB.

5. Fallstudier

De utformningsprinciper som har tagits fram har testats och validerats genom fallstudier på ett antal gågator i Stockholm. Fallstudierna har genomförts genom platsbesök och observationer av rörelser och beteenden. De genomfördes av Sweco vid två tillfällen i april och maj 2019; på Östermalm och Norrmalm respektive i Aspudden och på Södermalm. I bilagan finns en kort beskrivning av observationer av de olika gågatorna samt i vissa fall förslag på åtgärder.

5.1 Gator som studerats

- Grev Turegatan
- Nybrogatan
- Biblioteksgatan
- Jakobsbergsgatan
- Erik Segersälls gata
- Hornsbruksgatan
- Nytorget
- Södermannagatan

Utöver platsbesök har gågator i Stockholm studerats via foton och gatuvyer i kartfunktioner på internet. Detta sammanvägt har gett värdefulla inspel och kunskap till planeringsstödet samt gett insikter som finns inarbetade i dokumentet.

5.2 Sammanfattning och slutsatser

Fallstudierna har visat att gågator med enhetlig markbeläggning, utan tydlig zonering, har bäst förutsättningar för att få gående att ta hela ytan i anspråk. Studierna visar också svårigheten att skapa god tillgänglighet åt alla då uteserveringar och ledstråk inte alltid följer föreskrifterna. Platsbesök på Jakobsbergsgatan visade tydligt skillnaderna i användning relaterat till enhetlig markbeläggning. När en gågata regleras om utan att byggas om uppnås inte samma användning.

Några av de studerade gatorna ger intryck av att ha förändrats och byggts om flera gånger. Varje plats och gata är mer eller mindre unik och genom att studera gatans historik och förutsättningar kan dess utformning också analyseras och förstås. På befintliga gågator finns alltid möjligheter till förbättringar. Genom att ha bra utformningsstöd vid införandet av en gågata och en förståelse för brukarkraven kan den bästa möjliga utformningen uppnås.

Ett problem på gågator är motorfordon som antingen angör eller parkerar. Detta påverkar framkomlighet för gående och den tänkta funktionen. Fallstudierna har visat att gågator med mindre utbud av



Grev Turegatan har tydlig zonering och ger känslan av att stråket av asfalt i mitten är en köryta.



Jakobsbergsgatan har ett enhetligt golv och det uppfattas som att gångtrafikanter är prioriterade. Men få verksamheter i bottenvåningen ger känslan av en transportkorridor.



Erik Segersälls gata med leveranser till matbutik och fordon för privata ärenden.



Vid Nybrogatan/Ingmar Bergmans gata har gågatan ett genomgående markmaterial och körbanan minskar i bredd. Där finns även en vistelseyta med träd och bänkar; Ingmar Bergmans plats.

verksamheter har mindre behov av leveranser och därmed lägre mängd motorfordonstrafik. Och tvärtom har gågator med många verksamheter också stort behov av leveranser.

Att ha en kollektivtrafikknutpunkt vid gågatan bidrar påtagligt till flödet av fotgängare. Det i kombination med serviceutbud på båda sidorna av gatan medför att fotgängare rör sig över hela ytan. Fordonstrafik inklusive cykel sker då för det mesta på fotgängarnas villkor. Fallstudierna har även visat att gågator som förbinder målpunkter fungerar bra trots avsaknad av aktiva bottenvåningar.

Entré till gågata behöver utformas med omsorg dels för att göra den inbjudande dels förhindra obehörig trafik. Markmaterialet vid entrén ska signalera gågata. Högt placerade vägmärken vid entréerna är svåra att se för fotgängare.

Reglering av gågator varierar kraftigt och har visat sig vara svårt. Skyltningen fokuserar ofta på förbud mot motorfordon vilket inte är inbjudande för fotgängare. Det är vanligt att enkelriktad motorfordonstrafiken men detta skapar lätt förvirring och efterlevs inte. Att tillåta dubbelriktad angöringstrafik kan innebära att alla tar bättre hänsyn till varandra. Upprepande vägmärken om *Gågata* skapar osäkerhet och bör inte användas.

Cykeltrafik på gågator är vanligt och cyklister håller sällan eller aldrig gångfart. Gågata bör inte införas om det riskerar att bli ett frekvent cykelstråk. Det bör finnas alternativa vägar för cyklister. Cykelparkering på gågata kan skapa problem. Om det förekommer mycket cyklar bildar de barriärer och delar upp gatan. Väl utformad och placerad cykelparkering är viktigt.

Gågatans utformning är viktig för dess nyttjande och funktion. Målet är att hela gatan ska tas i anspråk av gående och detta uppnås bäst om gatan har samma beläggning utan tydlig zonering. Tydliga entréer och genomgående material vid korsande gator behövs för att skapa enhetlighet. Vistelse uppnås bäst om det finns möblering och grönska på gågatan. Utan möblering och grönska blir gatan mer en transportkorridor, se exempelvis Jakobsbergsgatan.



Södermannagatan med reglering på bäge och text "gågata" på asfalt.



Drottninggatan med betonglejon vid entréer till gågatan.



Grev Turegatan med cykel-parkeringar längs fasader på båda sidor om gågatan.



Vid Nybrogatan/Riddargatan finns cykelparkeringar placerade på korsande gata i anslutning till gågatan.

6. Litteraturförteckning

Boverket 2011, *ALM 2, BFS 2011:5* Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (Boverkets författningssamling).

Boverket, Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting (2015) *Trafik för en attraktiv stad, Handbok, Utgåva 3*. Hämtat från: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/>

Mayor of London and Transport for London (2017) *Streetscape Guidance – Third Edition 2017 Revision 1*. Hämtat från; <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/streets-toolkit>

Mayor of London, Urban design London and Transport for London (2013) *Better Streets Delivered – Learning from completed schemes*. Hämtat från: <https://www.urbandesignlondon.com/resources/better-streets-delivered/>

SKL (2009) *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort* tredje upplagan Trafikförordning (1998:1276). Hämtat från: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19981276.htm>

Stockholms stad, 2017, *Växtbäddar i Stockholms stad – En handbok*.

Stockholms stad, 2016, *Möbelprogram Stockholm*.

Stockholms stad, 2008, *Stockholm - en stad för alla- Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö*.

Stockholms stad, 2020, *Gator för gående - att välja gatutyp*.

Stockholms stad, 2020, *Planeringsstöd för gångfartsområden*.

Stockholms stad. 2020, *Planera för gående*.

Stockholms stad, 2016, *Gångplan – En del av framkomlighetsstrategin*.

Stockholms stad, 2013, *Framkomlighetsstrategin*.

Stockholms stad, 2018, *Strategi för offentliga rum – en del av framkomlighetsstrategin*.

Stockholms stad, 2019, *Villkor vid användning av offentlig plats för satellituteservering*.

Stockholms stad, 2019, *Villkor vid användning av offentlig plats för uteservering*.

Stockholm stad, 2015, *Teknisk handbok för byggande, drift och underhåll på offentlig mark, Del 2 Anläggning, Bilaga TH-typitritningar*. Hämtat från: <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/mark--och-gatuarbeten/teknisk-handbok-for-byggande-drift-och-underhall-pa-offentlig-mark/>

Stockholms stad, 2016, *Ledstråk -varför och hur gör jag?*

Sveriges kommuner och landsting & Trafikverket, 2010, *GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*.

Svenska kommunförbundet (1998) *Lugna gatan!*

Transportstyrelsen, *Svensk trafikföreskriftssamling*. Hämtat från <https://rdt.transportstyrelsen>

Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting (2015) *Vägar och gators utformning i tätort. Kommunal VGU-guide*. Hämtat från: <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-369-7.pdf>

Trafikverket (2015a) *VGU Krav för Vägars och gators utformning*. Trafikverkets publikation, 2015:086.

Trafikverket (2015b) *VGU Råd för vägars och gators utformning*. Trafikverkets publikation 2015:087.

Walking plan – City of Melbourne

Hämtat från: <https://www.melbourne.vic.gov.au/parking-and-transport/streets-and-pedestrians/Pages/walking-plan-2014-17.aspx>



Bilagor

Omvärldsbevakning

I ett inledande skede av arbetet med *Planeringsstöd för gånggator* genomfördes en genomlysning av relevanta publikationer gällande gånggator och angränsande teman. Totalt undersöktes ett drygt trettio totalt strategier och riktlinjer. Genomlysningen omfattade bl.a. utvärderingar av gånggator, före- och efterstudier, kommunala strategier och riktlinjer. Främst från nordiska, brittiska och amerikanska städer och myndigheter, dokument för liknande typer av gator så som ”shared space”, ”slow zones” och så kallade ”complete streets” samt andra goda exempel.

Sammanfattning och slutsatser

- Det är få publikationer om direkt berör gånggator. De strategier och riktlinjer som finns är oftast av generellare karaktär, antingen för gångtrafik (t.ex. gångplaner) eller för gator i stort (riktlinjer för utformning).
- Det finns få publicerade utvärderingar av gånggator. Det är ovanligt med genomförda före- och efterstudier eller andra kvantitativa uppföljningar av gator som varit föremål för om- eller nybyggnad.
- Gångplaner, strategier och riktlinjer är ofta textdokument. Många av de genomgångna dokumenten är textdominerade. Få strategier och handböcker innehåller illustrerade konkreta exempel och riktlinjer. Kommunala strategier för gångtrafik innehåller ofta goda intentioner om hur gång ska hanteras inom planering och utformning, men det saknas illustrerade idéer om hur detta ska genomföras.
- Det verkar finnas ett glapp mellan övergripande strategier och detaljerade riktlinjer för utformning. Många publikationer är av strategisk art på övergripande nivå, och relativt många publikationer har hög detaljeringsgrad med riktlinjer kring bredder på ytor, val av material och principer för möblering. Det är dock mindre vanligt med publikationer som ligger däremellan, strategiska riktlinjer som geografiskt befinner sig mellan områdesnivå och gatunivå.

Walking plan – City of Melbourne

Melbournes gångplan har en välunderbyggd strategi för utvecklingen av deras gångnät. Planen verkar placera gånggator i ett större sammanhang där de utgör en del av fotgängarens nät. Reglering och/eller utformning för gånggata är inte per automatik ett mål i sig, utan hanteras som ett av många alternativ för att uppnå en gångvänligare stad.

Melbournes gångplan är intressant framförallt som inspiration för att utveckla ett strategiskt arbetssätt till valet eller motivet att välja en sträcka för omvandling till gånggata.

Melbourne har utvecklat en hierarki för fotgängarvänliga gator, som sträcker sig från rena gånggator till gator för blandtrafik. Den påminner om den så kallade ”livsrumsmodellen” som ibland används inom svensk trafikplanering. Dock är Melbournes variant mer utvecklad med riktlinjer, ”street management”, för hur den tänkta funktionen, ”characteristics”, ska kunna säkerställas. Hierarkin kan användas för att bedöma en gatas potential utifrån t.ex. gångflöde och andra fordons angöring exempelvis leveranser och infart.

Streetscape Guidance – Transport for London

Detta dokument utgör en kunskapsbank för ett antal olika omvandlingar av gator för såväl fotgängare som blandtrafik i London. Dokumentet är väldigt omfattande och ur detta uppdrags synvinkel bedöms samlingen med goda exempel vara av störst värde. Det innehåller ett antal goda exempel där gator av olika anledningar omvandlats för att bättre passa fotgängare, cyklister och stadsliv. Detta kompletteras av det tillhörande dokumentet *Better Streets Delivered*.

- *Venn Street* – ombyggnad till gå- och cykelgata.
- *Exhibition Road* – större ombyggnad till shared space yta.

Gågata – förutsättning i detaljplan

Plan- och bygglagen reglerar vad kommunerna ska och får bestämma i en detaljplan (PBL 2010:900 kap 4). Lagen anger inte hur regleringen ska se ut, men det finns en praxis för planbestämmelser och beteckningar. Boverket har tagit fram allmänna råd för hur planbestämmelser bör se ut i en plankarta. Vid tolkningar av äldre planer bör den handbok eller de allmänna råd som gällde när planen antogs användas. I plankartan ska det framgå enligt vilken lag plankartan är framtagen.

Trafikregleringar är inte lämpliga att göra i en detaljplan utan bör främst regleras genom lokala trafikföreskrifter. Fördelen med att lämna så mycket som möjligt av trafikregleringen till de lokala trafikföreskrifterna är att detaljplanen inte behöver ändras så fort trafiksituationen förändras och åtgärder behöver vidtas på gatan. Trafikföreskrifter är generellt sett enklare att ändra än detaljplaner.

Stadsplaner och byggnadsplaner kallas planerna innan år 1987 (innan plan- och bygglagen instiftades). I dessa planer planläggs ofta gata som gatumark. Då regleras inte gatans funktion och det är möjligt att göra om den till en gågata.

Detaljplaner mellan 1987 till 2015

I detaljplaner framtagna mellan 1987 (då plan- och bygglagen kom) fram till 2015 (då plan- och bygglagen samt de allmänna råden reviderades) reglerades gator hårdare i detaljplaner. Till exempel delades olika slags gator upp i industrigata, huvudgata, lokalgata osv beroende på dess syfte.

Beroende på hur gatan är reglerad kan det i dessa fall vara svårare att göra om gator till gångator, men det beror också på vad syftet är med planen och planbestämmelsen. I planbeskrivningen beskrivs syftet. Om en gata regleras som en lokalgata möjliggör detaljplanen gågata. Men om planen regleras som industrigata, blir gågata motstridigt till detaljplanen. Om detaljplanen inte överensstämmer med funktionen gågata kan en planändring behöva göras alternativt att avvikelse från detaljplan kan göras i bygglovet.

Detaljplaner från 2015

Till följd av ändring i plan- och bygglagen och ändring av Boverkets allmänna råd, planläggs gatumark i detaljplaner efter 2015 som GATA utan tydligare reglering av gatans funktion. Det finns även ett tydligare krav på att lagstöd krävs för varje planbestämmelse. Detta gör detaljplanerna mer flexibla och det är med bestämmelsen GATA möjligt att skapa en gågata.

Att använda VÄG som planbestämmelse är inte lämpligt och överensstämmer inte med att använda gatan som gågata. Användningen VÄG bör medge god framkomlighet för fordonstrafik. Att ordna gatuparkering på dessa gatutyper är vanligtvis olämpligt, liksom gång- och cykelvägar.



Fallstudier i detalj

Grev Turegatan

Grev Turegatan ligger vid Sturegallerian och Östermalms tunnelbanestation. Gatan har uppskattningsvis 17 000 gående per dygn. Mätningar genomfördes under sex timmar (7-9, 12-14 samt 16-18) dagtid i juni 2018 och under denna dag var flödet 8 400 gående/6 timmar.

Gatan är belagd med betongplattor vid fasader och en mitt av asfalt som markeras av en fris av smågatsten, vilket ger intryck av en körbana. Utanför Sturegallerian finns en mönsterläggning i asfalten med smågatsten. Regleringen är *Gågata*. Det är också förbud mot motorfordonstrafik i västlig färdriktning och vissa tider i östlig färdriktning, vilket innebär att varuleveranser styrs till att bara åka österut. Det finns pollare i båda entréerna, i den västra fungerande under platsbesöket.

Olika typer av cykelställ finns på båda sidor om och delvis på asfaltytan. Parkerade cyklar blockerar delvis för gående och antalet platser för cykelparkering bedöms inte vara tillräcklig. Det är många cyklister på gatan, och framförallt i västlig färdriktning när de har medlut är hastigheterna långt över gångfart. Det blir naturligt att cyklisterna vill cykla här eftersom det finns få andra cykelstråk att välja i området.

Det konstateras vara mindre lyckligt med en bilhandlare eftersom utställningsexemplar kan ge intryck av att fordon är ett naturligt inslag.

Brister och förslag

- Skapa en enhetlig markbeläggning.
- Fler cykelställ i nära anslutning för god tillgänglighet, för utrymme till gångyta, fotgängarflöde och vistelse på gågatan.
- Omleda cykeltrafik och avlasta gågatan från obehörig trafik.
- Skapa möbleringszon och möblera i samordnat uttryck.
- Saknas godkända avgränsningar för tillgänglighet vid uteserveringar.
- Förtydliga entréer till gågatan.

Nybrogatan

Nybrogatan är en lång gata som förbinder Strandvägen med Valhallavägen. Den södra delen mellan Strandvägen och Östermalmstorg är reglerad som gågata. Gatan har uppskattningsvis 10 000 gående per dygn. Mätningar genomfördes under sex timmar (7-9, 12-14 samt 16-18) dagtid i juni 2018 och under denna dag var flödet 4 700 gående/6 timmar.

Gatan är belagd med betongplattor. Mittytan är cirka tre meter bred och den avskiljs med två ränndalar av smågatsten, vilket ger intryck av en körbana. Plattstorleken på mittytan är cirka hälften av sidoytornas. Ränndalar fungerar dåligt som ledstråk eftersom teknikkäppen lätt fastnar mellan stenarna. Det är också svårt att identifiera en smal yta med käpp.

Det finns på delar av sträckan verksamheter i bottenvåningarna på båda sidor gatan. Gående tar hela gatan i anspråk. Uteserveringar



Grev Turegatan



Nybrogatan

blockerar på vissa ställen sidozonen vilket tvingar ut gående i mittytan.

Nybrogatan är reglerade med gågata med tidsreglering för leveranser. På flera platser noterades rester av bågar med vägmärke Gågata. Dessa antas ha stått med intentionen att vara påminnelsemärken. Sådana ger dock mycket lätt osäkerhet kring vilken reglering som gäller.

Sträckan utmed Dramaten har en fin gruppering med möbler, cykelställ och planteringsyta, vilken bedöms fungera bra.

Brister och förslag

- Skapa en enhetlig markbeläggning.
- Eventuellt ha en rännal i stället för två, för att minska upplevelsen av köryta i mitten.
- Ledstråk utformade med smågatsten fungerar dåligt.
- Ett naturligt ledstråk utmed fasader måste ha fredade sidoområden.
- Fler cykelställ i nära anslutning för god tillgänglighet, för utrymme till gångyta, fotgängarflöde och vistelse på gågatan.
- Gatan upplevs hårdgjord, mer grönska kan öka vistelsekvaliteterna.
- Skapa möbleringszon, exempelvis växelvis placering för att minska framkomlighet av motorfordon, och möblera i samordnat uttryck.
- Saknas godkända avgränsningar för tillgänglighet vid uteserveringar.
- Tillföra planteringsräcke och planteringsyta vid trädet på Ingmar Bergmans plats.

Biblioteksgatan

Biblioteksgatan förbinder Norrmalmstorg och Stureplan. Det är en välkänd gågata i Stockholm. Gatan har uppskattningsvis 23 000 gående per dygn. Mätningar genomfördes under sex timmar (7-9, 12-14 samt 16-18) dagtid i juni 2018 och under denna dag var flödet 7 800 gående/6 timmar.

Biblioteksgatan är helt avstängd för motorfordonstrafik genom pollare och gatan har ingen trafikreglering. Gatan är belagd med betongplattor och två ytor av smågatsten, vilket ger intryck av en tydlig zonering. Mittytan kan uppfattas som en yta för fordon i de fall där dessa förekommer. De gator som korsar Biblioteksgatan är också gågator men det är svårt att uppfatta som gående. Korsande gator är upphöjda med kantsten men bryter gågatan med ett avvikande markmaterial och uppfattas som en köryta. Biblioteksgatan har tydligt gestaltade entréer från Norrmalmstorg och Stureplan dock utan vägmärken eller betonglejon.

Brister och förslag

- Skapa en enhetlig markbeläggning även på korsande gator.
- Försätta gatan med trafikreglering gågata i båge.
- Saknas godkända avgränsningar för tillgänglighet vid uteserveringar.



Nybrogatan



Biblioteksgatan



Korsande gata till Biblioteksgatan.

Jakobsbergsgatan

Jakobsbergsgatan förbinder Hötorget/Regeringsgatan med Stureplan/Birger Jarlsgatan. Gatan har uppskattningsvis 10 000 – 12 000 gående per dygn. Mätningar genomfördes under sex timmar (7-9, 12-14 samt 16-18) dagtid i juni 2018 och under denna dag var flödet 6 500 gående/6 timmar.

Östra delen (Norrandsgatan-Birger Jarlsgatan)

Gatan uppfattas inte som gågata österifrån eftersom det inte skyltas från Birger Jarlsgatan eller Biblioteksgatan. Utmärkning finns endast västerifrån vid Norrandsgatan. Eftersom gatan inte är utformad som gågata upplevs den inte heller som det. Fordon kör fort och gående går på gångbanorna och flyttar sig för biltrafik. Varutransporter är tidsreglerade, eller detta antas i alla fall vara intentionen. Tilläggstavlorna är utformade så att det är gågata vissa tider, inte så att det är tidsreglerade varutransporter.

Kantsten och utformning påverkar intrycket och användningen. Det är tydligt att skyltning inte ger någon ändrad användning för gående.

Brister och förslag

- Skapa en enhetlig markbeläggning i samma markhöjd utan kantstenar.
- Förse gatan med trafikreglering gågata i båge.
- Skapa möbleringszon och möblera i samordnat uttryck.
- Förtydliga entréer till gågatan.

Västra delen (Hötorget-Norrandsgatan)

Den västra delen av Jakobsbergsgatan har en annan utformning än den östra delen. Mellan Regeringsgatan och Norrandsgatan är den belagd med en enhetlig markbeläggning av betongplattor, med en bred fris längs med fasaderna. Gående tar hela gatan i anspråk och det förekommer endast ett motorfordon på gatan under platsbesöket, det framfördes i gångfart. Gatan fungerar till stor del som transport för gående till och från Hötorgets tunnelbanestation. Det finns få verksamheter som vänder sig mot Jakobsbergsgatan. Det finns några restauranger som är mer aktiva kvällstid och endast utåtriktade under sommarhalvåret. Avsaknaden av aktiva bottenvåningar ger en stor fördel att antalet leveranser och motorfordon är minimalt vilket gör att gående tar hela ytan i anspråk. Gågatan bedöms fungera som ett bra exempel där den binder samman målpunkter utan att helt uppfylla kraven med aktiva bottenvåningar.

Brister och förslag

- Förse gatan med trafikreglering gågata i båge.
- Fler cykelställ i nära anslutning för god tillgänglighet, för utrymme till gångyta, fotgängarflöde och vistelse på gågatan.
- Skapa möbleringszon och möblera i samordnat uttryck.



Jakobsbergsgatan, östra delen.



Jakobsbergsgatan, västra delen.

- Gatan upplevs hårdgjord, mer grönska kan ökat vistelsekvaliteterna.
- Saknas godkända avgränsningar för tillgänglighet vid uteserveringar.
- Förtydliga entréer till gågatan.

Erik Segersälls gata

Erik Segersälls gata ligger vid Aspuddens tunnelbanestation och är den enda gatan utanför de centrala delarna av Stockholm som har studerats i projektet. Det finns få gågator utanför de centrala delarna. Erik Segersälls gata saknar flödesmätningar.

Gatan är belagd med betongplattor i tre olika zoner med en mittyta markerad med två ytor av smågatsten. I mittytan ligger plattorna i förband och i sidoytorna med genomgående fog, vilket ger intryck av en körbana.

I nordlig färdriktning tillåts transporter under vissa tider och för rörelsehindrade med tillstånd. I södergående riktning finns motorfordons- trafik förbjuden. Fordon kör trots förbudet in från norr. Vid platsbesök sker detta flera gånger. Det är flertalet fordon på gågatan under platsbesöket. Några står parkerade (varutransport) under en längre tid, uppskattningsvis 15-20 min, vilket påverkar hela gatans funktion. Fordonen stör siktlinjer och blockerar mittytan vilket gör att gående trycks ut mot gatans sidor. Det serviceutbud som finns är placerat på gatans båda sidorna vilket bidrar till att fotgängare rör sig över hela ytan och hastigheten bedöms som gångfart.

I norra änden finns en oregelbundet formad och ganska stor asfalterad yta. Denna har skapats utifrån anslutande gatas radie och infart till gård samt av lutning. Ytan har fasad kantsten mot anslutande gata. Sammantaget ger platsen en otydlighet kring hur gående ska bete sig. Regleringen är Motorfordonstrafik förbjuden. Utmärkningen av trafikregleringen sitter en bit in på asfaltytan. Cykelparkering ligger utmed gågatans sida. Det finns många cykelparkeringar men också ännu fler cyklar. Mängden cyklar gör att det bildas zoner på gatan och att det är svårt att korsa mellan dem eftersom det saknas avbrott i cykelparkeringen. Cykelparkeringen linjerar med trädplantering som ytterligare förstärker zoneringen. Det gör att många gående styrs till gatans sidor och ytan i mitten blir styrd av motorfordon.

Det finns uteserveringar men ingen av dem följer stadens riktlinjer.

Brister och förslag

- Skapa en enhetlig markbeläggning.
- Fler cykelställ i nära anslutning för god tillgänglighet, för utrymme till gångyta, fotgängarflöde och vistelse på gågatan.
- Skapa möbleringszon, exempelvis växelvis placering för att minska framkomlighet av motorfordon, och möblera i samordnat uttryck.
- Saknas godkända avgränsningar för tillgänglighet vid uteserveringar.
- Försätta gatan med trafikreglering gågata i båge.
- Förtydliga entréer till gågatan.



Erik Segersälls gata

Hornsbruksgatan

Hornsbruksgatan är en kortare gågata vid Hornstull. Det saknas flödesmätningar.

Gatan är belagd med betongplattor i olika zoner som bryts av med mörka och ljusa ränder. Gatan upplevs ha fem sektioner; en bred köryta i mitten flankerad av cykelparkeringar respektive serveringar och sedan gångytor intill fasaderna.

Regleringen är Gågata med restriktioner i tid för varuleveranser. Motorfordon kan angöra från både Långholmsgatan och Borgargatan. Anslutningen mot Långholmsgatan är öppen, utan tydlig entré till gågatan. Den breda gångbanan på Långholmsgatan övergår i gågata. Den torgyta som finns i Hornstull upplevs leta sig in på Hornsbruksgatan, troligen eftersom gågatan är kort och gatan bred. Det finns ledstråk utmed Långholmsgatan med varningsplattor för Hornsbruksgatan samt blomurnor och sittplatser medverkar till en yta med torgkänsla med rörelser i alla riktningar. Anslutningen mot Borgargatan är utformad med låg kantsten.

Vid platsbesök valde en lastbil att köra in och backa ut via Borgargatan. Backande rörelser är oönskat på gågator. Orsaken till detta kan vara flera men mest troligt är att det är svårare att köra ut på Långholmsgatan.

Uteserveringar är placerade som satelliter. Enstaka bord finns dock även utmed fasad, vilket gör det svårt att använda den som naturligt ledstråk. Det finns även cykelparkeringar som upptar en stor del av gatan. Uteserveringar och cykelparkeringar utgör delvis barriärer på gågatan och gående använder till stor del sidorna för långsgående transport. Hela gatan tas i anspråk men inte lika frekvent som sidorna.

Eftersom gatan är bred påverkar inte zoneringen med cykelparkering och uteservering funktionen märkbart. Det är däremot stor skillnad på antalet entréer på de olika sidorna av gatan. Den ena sidan innehåller många målpunkter medan den andra bara enstaka, vilket gör att gående rör sig längs med gatan, inte tvärs.

Brister och förslag

- Skapa en enhetlig markbeläggning.
- Skapa möbleringszon och möblera i samordnat uttryck.
- Saknas godkända avgränsningar för tillgänglighet vid uteserveringar.
- Förse gatan med trafikreglering gågata i båge.
- Förtydliga entréer till gågatan.
- Backning av motorfordon på gågata ska i största möjliga mån undvikas. Gatan bör ha enkelriktad fordonstrafik eller förbjuda motorfordon helt och placera angöring i ficka på angränsande gator.



Hornsbruksgatan

Nytorget och Södermannagatan

Kring Nytorget finns flera gator med gågatureglering som endast är skyltade gågata, inte ombyggda eller utformade som gågata. Dessa har studerats i syfte att se hur det fungerar när gatan har kvar befintliga gångbanor. Det finns flera exempel på denna typ av gågata; exempelvis delar av Götgatan och Drottninggatan.

Nytorget

Nytorget är ett populärt torg på Södermalm. Det finns gator på västra och östra sidan som är reglerade som gågata. Ingen av de två gatorna är utformade som gågata eller ombyggda från sitt ursprung.

På västra gatan är det gångbanor. Söderut är det förbud mot motorfordonstrafik, och norrut är det förbud mot infart med fordon med undantag av cyklar. Servering finns både intill fasaden och på gatan.

På östra gatan är det inga nivåskillnader. Beläggningen är av asfalt i mitten och smågatsten intill fasaden samt i ränn达尔ar.

Eftersom båda sidorna inte är utformade som gågata upplevs de inte heller som det. Gatorna har en tydlig zonering av en köryta i mitten. Däremot fungerar de som en förlängning av målpunkten Nytorget. Gatan har studerats i syfte att se hur en gata som endast regleras som gågata fungerar. Jämfört med övriga gator som observerats har Nytorget ett lågt användande. De flesta gående nyttjar torgytan samt Skånegatan. Det är betydligt färre gående som nyttjar de två gatorna med gågatureglering.

Södermannagatan

Södermannagatan har smala gångbanor. Regleringen är gågata med motorfordonstrafik förbjuden vissa tider.

Gatan har serviceutbud på ena sidan, vilket inte inbjuder till strosande tvärs över gatan. Däremot gör den smala gångbanan att fotgängare hellre nyttjar körbanan. Serveringarna upptar hela gångbanans bredd och växer ut på körbanan vilket ytterligare förstärker körbanan som yta för gående. Inga motorfordon observerades men däremot flera cyklister, vilka inte höll gångfart, utan hög fart.

Brister och förslag

- Skapa en enhetlig markbeläggning i samma markhöjd utan kantstenar.
- Eventuellt utvidga Nytorget att även innefatta gågatan genom en sammanhållen gestaltning av platsen.
- Skapa möbleringszon, exempelvis växelvis placering för att minska framkomlighet av fordon, samt möblera i samordnat uttryck.
- Saknas godkända avgränsningar för tillgänglighet vid uteserveringar.
- Omleda cykeltrafik för att avlasta Södermannagatan.
- Förtydliga entréer till gågatan.



Nytorget



Södermannagatan

