

Planeringsstöd för GÅNGFARTSOMRÅDEN

2020

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

Fotografier och illustrationer av Sweco om inget annat anges

Framsida: Gångfartsområde, Liljeholmskajen, fotografi Tyréns

INNEHÅLLFÖRTECKNING

1 BAKGRUND	4
2 UTGÅNGSPUNKTER	7
3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GÅNGFARTSOMRÅDEN	8
4 UTFORMNINGSPRINCIPER FÖR GÅNGFARTSOMRÅDEN	10
5 VÄGMÄRKEN	16
6 VERKTYGSLÅDA	18
BILAGOR	24
ERFARENHETER FRÅN BEFINTLIGA GÅNGFARTSOMRÅDEN	24
GÅNGFARTSOMRÅDEN I LAGTEXT OCH HANDBÖCKER	26
LITTERATURFÖRTECKNING	31

Bakgrund

Ett av målen i stadens trafikstrategi - Framkomlighetsstrategin - är att stadens gator ska bli mer attraktiva platser genom att förbättra gångvänligheten. Den som går blir en del av stadslivet och gör utemiljön mer trygg och intressant för andra gående. Strategi för offentliga rum lyfter dessutom att stadens planering ska stärka gatans roll som vistelseplats. Gångfartsområden, stödjer båda dessa målsättningar.

Gator där fordonstrafik och oskyddade trafikanter blandas på en gemensam yta har blivit allt vanligare. Detta gäller både vid nybyggnation och vid omvandling av befintliga gator. En sådan gatutyp är gångfartsområden. En ambition är ofta att skapa gator där gående och vistelse ska prioriteras samtidigt som vissa behov för fordonstrafiken också ska tillgodoses. Erfarenheten visar dock att det är svårt att utforma trygga gaturum där gående prioriteras när gående, cyklisterna och motorfordon blandas. Trafikkontoret har de senaste åren fått in många synpunkter på höga hastigheter och att

människor känner sig otrygga av att dela yta med motorfordon.

Gångfartsområden blir alltså vanligare men är samtidigt svåra att få att fungera väl. Trafikkontoret har därför jobbat med två frågeställningar:

- 1) Vilka förutsättningar krävs på en plats för att gångfartsområde ska vara en lämplig gatutyp?
- 2) Hur bör ett gångfartsområde utformas?

Den första frågan besvaras av "Gator för gående - att välja gatutyp" (2020). Dokumentet beskriver vilka förutsättningar som behövs på en plats för att olika gatutyper för gående ska vara lämpliga. Fyra gatutyper finns med i dokumentet; gågata, gångfartsområde, lågfartsgator och shared space. Utformning av de olika gatutyperna hanteras bara översiktligt.

För att besvara den andra frågan, om hur ett gångfartsområde bör utformas, tog trafikkontoret 2017 fram ett planeringsstöd för utformning av gångfartsområden.



Planeringsstödet föreslog utformningsprinciper och för att testa dessa gjordes fallstudier på två gator, som vid tidpunkten var reglerade som gångfartsområden, Pippi Långstrumps gata och Henriksdalsallén.

Detta dokument “Planeringsstöd för gångfartsområden” (2020) är en vidareutveckling av planeringstödet från 2017. Bland annat så har resultatet från fallstudierna arbetats in och utformningsprinciperna har uppdaterats. Dokumentet beskriver kortfattat vilka förutsättningar som måste vara uppfyllda för att använda gatutypen gångfartsområde. Fokus i dokumentet är utformning av gångfartsområden. Planeringsstöd för gångfartsområden ska vara ett levande dokument och kommer att uppdateras när vi lär oss nya saker från gångfartsområden som byggs.

“Gångfartsområden - planeringsstöd för utformning” är tänkt att användas under hela stadsbyggnadsprocessen, från tidigt planeringsskede till färdig utformning. Planeringsstödet gäller både för nybyggda och ombyggda gångfartsområden.



Gångfartsområde i Norra Djurgårdsstaden. Har zonerad beläggning. (foto Kerstin Alquist)



Gångfartsområde (gatutun) i Oslo. Möbleringar tvingar motorfordon att göra sidledsflyttningar. (foto Kerstin Alquist)



Gångfartsområde i Södra hamnen Malmö. (foto Kerstin Alquist).



Gångfartsområde i Vallastaden, Linköping. Foto taget i samband med bomässan, därför så välbefolkat och helt trafikfritt. (foto Kerstin Alquist)

Utgångspunkter

Utgångspunkter för att välja gatutyp anges nedan. De är hämtade från dokumentet “Gator för gående - att välja gatutyp”.

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 - oavsett gatutyp. Detta ger flexibilitet i regleringen inför framtiden.

På 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 investerings- och driftsmedel som dessa ytor kräver för att fungera.

Gångfartsområden ska inte användas för att lösa problem som t ex utrymmesbrist i sektionen eller små gårdsytor. Att anlägga ett gångfartsområde 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 regleringsformen gångfartsområde ska användas restriktivt och platserna väljas ut med omsorg. Det finns möjligheter att utforma trivsamma gator med höga vistelsevärden och kvaliteter även med andra trafikregleringar. Exempelvis kan lågfartsgator utformade för gående med extra breda gångbanor och mycket grönska vara en möjlighet. Se “Gator för gående - att välja gatutyp” för en beskrivning av lågfartsgator.



Gångfartsområde i Växjö. Skyddad zon mot den högra fasaden med hjälp av cykelparkering och lekturustning.



Gångfartsområde längs Dragarbrunnsgatan i Uppsala. Målpunkter och utformning skapar rörelser över hela ytan.

Förutsättningar för gångfartsområden

Arbetsprocessen

Det måste klargöras i ett tidigt skede, vid både nybyggnation och vid ombyggnation av befintliga gator, om platsen är lämplig att regleras som gångfartsområde. Trafikkontorets skrift "Gator för gående – att välja gatutyp (2020)" beskriver arbetsprocessen för att välja lämpligaste gatutyp utifrån att platsen ska prioriteras för gående samt dess 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.

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

Platsens förutsättningar

Trafik- och vistelsefunktioner samt ekonomiska förutsättningar avgör om en gata eller plats är lämplig att reglera som gångfartsområde. På nästa sida finns texter och en checklista som sammanfattar vad som gäller för respektive funktion. Se också dokumentet "Gator för gående - att välja gatutyp", där det finns ytterligare information.

I princip ska samtliga kriterier och förutsättningar för vistelsefunktioner, ekonomiska förutsättningar och trafikfunktioner vara uppfyllda för att gångfartsområde ska vara en lämplig gatutyp.

Om förutsättningar ändras i ett senare skede, t ex planerade lokaler inte blir av eller ekonomin inte längre finns för att möblera gatan som tänkt, så bör det på nytt prövas om gångfartsområde är den lämpligaste regleringsformen för gatan.



Gångfartsområde längs Claesgatan i Malmö. Attraktiva vistelsezoner uppmuntrar till stora gångflöden och inbjuder till vistelse.

Vistelsefunktioner

Platsens förutsättningar behöver stödja vistelse t ex genom stadens struktur, närhet till målpunkter som genererar gångflöden, levande bottenvåningar, mikroklimat, fasadernas utformning och relation till gatan mm. Platsen måste upplevas som trygg av de människor som går och vistas där. Om en gata ska kunna ha växtlighet krävs plats för detta både under och över mark.

Trafikfunktioner

För att kunna uppfylla föreskriften och för att platsen ska kunna upplevas som trygg behöver trafikfunktionerna i checklistan nedan vara uppfyllda. Viktiga att också fundera kring konkurrerande stråk. Finns det ett annat stråk som människor hellre väljer t ex ett intilliggande parkstråk?

Ekonomiska förutsättningar

Det kostar mer att anlägga och drifva ett attraktivt gångfartsområde än en traditionell gata. Hur mycket investerings- och driftmedel är motiverat att lägga på platsen utifrån antalet framtida användare – gång och vistelse?

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 för att spara investeringsmedel i ett senare skede, för då riskerar gatan att inte uppfylla föreskriften.

Checklista förutsättningar för gångfartsområde

Om inte nedanstående kriterier och förutsättningar finns på den aktuella gatan bör en annan gatutyp än gångfartsområde väljas.

- Det finns förutsättningar för vistelse
- Övervägande gående
- Förutsättningar finns för att gående ska kunna ta hela ytan i anspråk
- Det är lämpligt att reglera alla trafikanters hastighet till gångfart
- Genomfartstrafik motorfordon förväntas understiga 1000 fordon/dygn
- Gatan används inte för något av följande:
 - Spårbunden trafik
 - Stombuss eller buss i linjetrafik
 - Pendlingsstråk för cykel (huvudstråk för cykel är olämpligt)
 - Genomfart för tung trafik
- Området sträcker sig max 300 m
- Parkering kan begränsas till enstaka platser
- Angöringsbehovet leder inte till att det blir för många fordon på gatan
- Leveransbehovet är litet (eller möjlighet till tidsseparering finns)
- Det finns tillräckligt med investeringsmedel för att kunna utforma ett attraktivt gångfartsområde som uppfyller föreskrifterna
- Det uppskattade antalet framtida brukare är tillräckligt många för att motivera högre driftkostnad än för en vanlig gata

Utformningsprinciper för gångfartsområden

Ett gångfartsområdes utformning ska skilja sig från en traditionell gata och stödjande beteende enligt trafikföreskrifter, se bilaga s 26.

Det kan bland annat handla om möblering, markmaterial och markerade entréer. Ett av de viktigaste syftena med en avvikande utformning är att sänka hastigheten för fordon som använder gatan. Siktlinjer och körspår ska brytas. Områdets utformning ska signalera att fordonstrafikanter befinner sig på en yta för gående och få gående att använda hela ytan. Målet är att skapa gångvänliga gator med goda förutsättningar för vistelse.

På nästa sida finns en checklista med utformningsprinciper för gångfartsområden. För att åstadkomma ett väl fungerande gångfartsområde bör utformningsprinciperna följas.

Principerna förklaras på kommande sidor. De baseras på en omvärldsanalys, en litteraturstudie och de två fallstudier trafikkontoret låtit genomföra, se lärdomar från fallstudien i bilagan på s 24.



Gångfartsområde (gårdstun) i Oslo. Stora grönytor för dagvattenhantering. Observera att beläggningen är ojämn och inte skulle vara lämplig i Stockholm. (foto Kerstin Alquist)

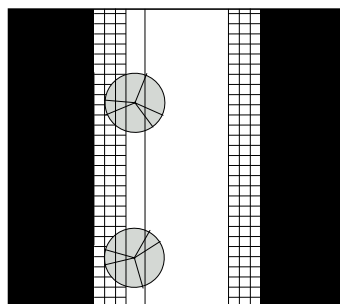
Checklista utformningsprinciper för gångfartsområden

- Attraktiv och jämn markbeläggning
- Skapa ett golv
 - En nivå på hela ytan
 - Höjdsätt för god vattenavrinning
 - Samplanera med eventuell förgårdsmark
- Planera för vistelse:
 - Möblera för att få ner hastigheten
 - Möblera för vistelse
 - Placera träd och annan grönska så att de får god förutsättningar
- Belysning för funktion och rumslighet
- Planera för dubbelriktad trafik, utforma för enkelriktad:
 - Möjliggör bara möten mellan motorfordon på vissa platser
 - Säkerställ en köbredd på 3 meter
 - Säkerställ framkomlighet för utryckningsfordon (dimensionera för 12-metersfordon)
 - Säkerställ uppställningsplatser för brandutrymning vid behov
 - Uppfyll driftsmått, minst 2.5 meter mellan objekt
- Skapa en skyddad zon
- Skapa en tydlig entré till gångfartsområdet:
 - Smalna av infarten
 - Markera med nivåskillnad och avvikande material
 - Placera vägmärke på båda sidor där området börjar
- Bryt siktlinjer och körspår för fordon
- Stöd ett tvärgående rörelsemönster
 - Möbleringszon och planteringsytor ska inte utgöra barrärer för gående
 - Placera lokala målpunkter för att stödja ett tvärgående rörelsemönster
- Undvik parkering:
 - Endast enstaka parkeringsplatser som främst är för personer med rörelsenedsättning
 - Placera platser för att bryta siktlinjer
 - Placera platser i körriktningen

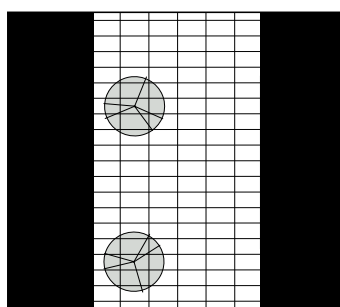
Attraktiv och jämn markbeläggning

För att uppmuntra gående att vistas på hela ytan bör hela gångfartsområdet ha attraktiv och jämn markbeläggning. Markbeläggningsen bör vara av samma jämnhet och därmed erbjuda samma komfort för brukarna över hela gångfartsområdet. Skillnader i jämnhet och komfort kan annars riskera att påverka och styra rörelsemönstren hos de gående.

Markbeläggningsen bör utföras med material som vanligtvis används för att signalera att ytan är till för fotgängare som t.ex. betongplattor, marksten eller granit. Olika beläggningar ska inte placeras i gatans längdriktning så att det visuella intrycket påminner om en vanlig gatas uppdelning av körbana och gångbana.



Olika beläggningar längs med gatan ger signaler om att de olika trafikgrupperna ska vistas i separata zoner.



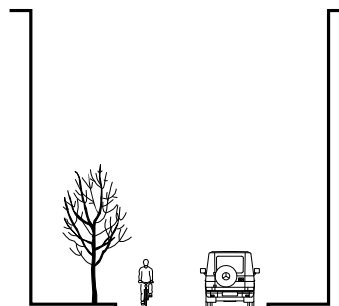
Om gångvänlig beläggning används över hela ytan signalerar det att hela ytan är till för gående och inbjuder till vistelse.

Skapa ett golv

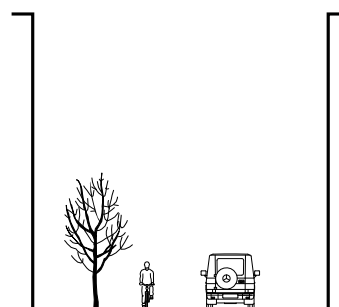
En grundläggande förutsättning för att gående ska nyttja hela ytan är att den är i samma nivå. Kantstenar och andra nivåskillnader som t ex djupa rännalar, ska undvikas. Därför ska heller inte fartgupp användas inom gångfartsområden. På detta sätt skapas en gemensam och sammanhängande yta från fasad till fasad, som uppmuntrar gående att nyttja hela ytan.

Höjdsättningen av ett gångfartsområde är mer komplex än för en traditionell gata. Detta beror på gångfartsområdets ofta stora och plana ytor i kombination med avsaknaden av kantstenar. Dagvattenhanteringen behöver därför in tidigt i planeringen och måste vara en integrerad del av gatans utformning.

Tänkt på att samplanera eventuell förgårdsmark med gångfartsområdet. Förgårdsmarken behöver vara en del av gatans gestaltning t ex avseende beläggning, möblering och grönska.



En gata med olika nivåer upplevs som zonerad och gör att gående inte rör sig över hela ytan.



Om kanten tas bort skapas bättre förutsättningar för gående att använda hela gatan.

Planera för vistelse

Möblera för vistelse och låga hastigheter. De objekt som placeras ut ska vara väl gestaltade och ge ett sammanhållet intryck både då det gäller formspråk och färgsättning. En väl möblerad miljö som är planerad utifrån människans behov upplevs som inbjudande och attraktiv. Låga hastigheter uppmuntrar till vistelse. Placera möblering för att få ner hastigheterna, men kontrollera samtidigt körspår.

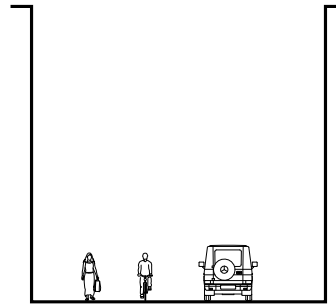
Planera in plats för grönska utifrån förutsättningar under och över mark. Placeringen är viktig för gatans gestaltning och måste utredas från fall till fall.

Belysning för funktion och rumslighet

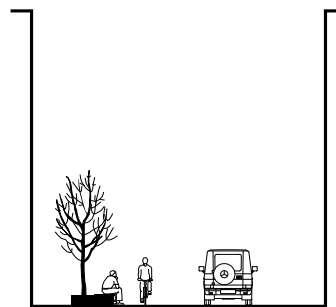
Gångfartsområden ska vara väl belysta för att skapa trygga, tillgängliga, orienterbara och attraktiva stråk. Gestaltad belysning kan förstärka ett rum och inbjuda till vistelse. Den kan förstärka gatans identitet eller arkitektoniska kvaliteter. Belysningsstolpar behöver skyddas av andra möbler intill för att inte riskera att bli påkörda.

Planera för dubbelriktad trafik, utforma för enkelriktad

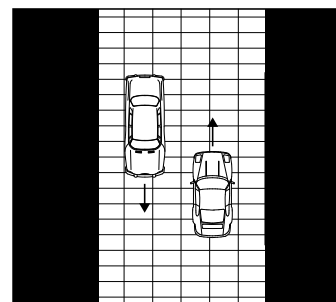
Gatorna ska tillåta dubbelriktad trafik men kan utformas så att det bara är möjligt för motorfordon att mötas på vissa platser. Möten möjliggörs genom att det ena fordonet väjer för det andra. Detta bidrar till att hålla nere hastigheterna. Vilka typer av motorfordon som ska kunna mötas från avgöras från plats till plats. Fri körbredd ska vara minst 3 meter där fordon inte kan mötas. För att möjliggöra angöring och säkerställa framkomlighet för räddningstjänsten ska körspår dimensioneras för 12-meters lastbil (Lbn). Uppställningsplatser för brandutrymning behöver anordnas vid behov. Tänk på att utrymning via fönster får stor påverkan på möjlighet att möblera gatan. Driftmättet på 2,5 meter mellan objekt får aldrig understigas.



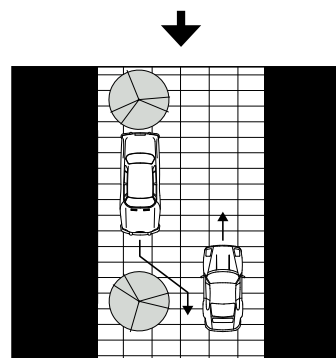
På en omöblerad gata finns få förutsättningar för vistelse.



Om gatan möbleras skapas naturliga mötesplatser. Möbler indikerar att gatan primärt är skapad för gående och inte motorfordon.



Ett brett gaturum där man inte behöver väja för mötande fordon bidrar till högre hastigheter.

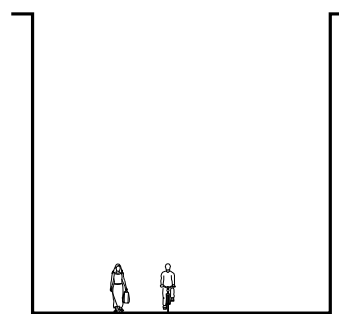


Ett avsmalnat gaturum där det ena fordonet tvingas väja undan sänker hastigheten.

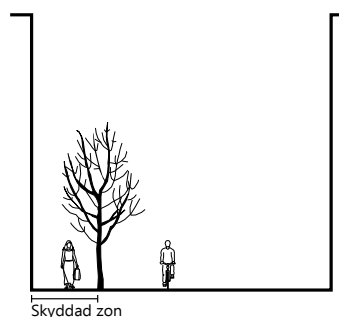
Skapa en skyddad zon

Alla människor har inte samma förutsättningar för att vistas i trafiken och vid utformningen av gemensamma ytor är det särskilt viktigt att ta hänsyn till barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. En zon skyddad från motorfordonstrafik är därför en förutsättning för att god framkomlighet, tillgänglighet och trygghet ska kunna uppfyllas för dessa trafikantgrupper.

En skyddad zon behöver ha en omsorgsfull gestaltning. Den kan skapas genom att t ex möbler och grönska placeras så att fordonstrafik begränsas på en del av gatan. Samtidigt bör inte objekten som skyddar zonen vara så frekvent placerade att en långsgående barriär bildas. En alltför tydligt avgränsad yta kan medföra att många gående väljer att vistas i den trygga zonen istället för att nyttja hela ytan. Om naturlig ledning inte finns i den skyddade zonen, så ska ett taktilt ledstråk anläggas där.



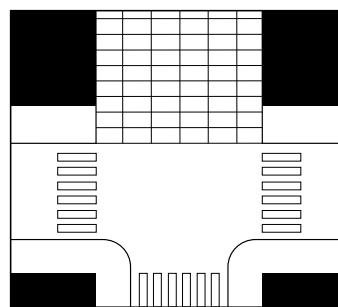
En miljö utan en skyddad zon kan upplevas som otrygg då motorfordon kan förekomma på hela gatan.



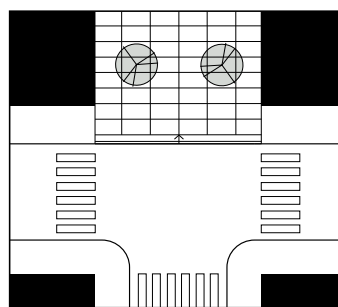
En skyddad zon kan skapas genom medveten placering av vegetation och möbler.

Skapa en tydlig entré

Utformningen av gångfartsområdets entréer är särskilt viktiga för att signalera att platsen skiljer sig från traditionella gator och för att minska genomfartstrafiken. Entréer kan markeras med nivåskillnader så att infarten till ett gångfartsområde liknar att köra upp på en gångbana. Gångfartsområdet kan även ha en avvikande markbeläggning för att kontrastera mot omkringliggande gator. Entrén kan smalnans av för att sänka hastigheten och uppmärksamma trafikanter på den nya regleringsformen. Avsmalningen kan t ex göras med skyltbågar i vilka vägmärkena för gångfartsområde placeras eller med möbler och planteringar. Vägmärke ska alltid finnas i områdets början. För mer information om placering av vägmärken se avsnitt 5. Tydliga entréer bidrar till att platsen upplevs som mindre attraktiv för genomfartstrafik och synliggör att fordonstrafiken är där på de gåendes villkor.



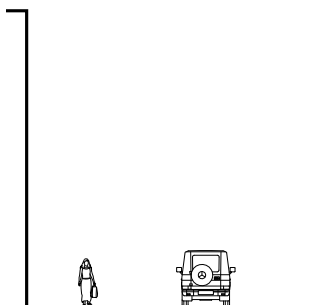
En otydligt utformad entré utan möbler, i samma nivå och med samma bredd som intilliggande yta.



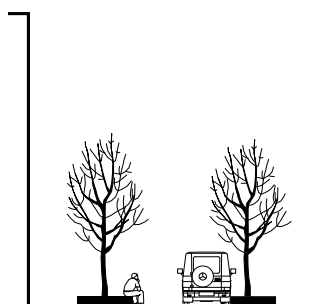
Entrén till gångfartsområdet kan förtydligas genom att smalnans av infarten och lägga den i en annan nivå.

Bryt siktlinjer och körspår för fordon

För att sänka hastigheten och begränsa framkomligheten för fordonstrafikanter bör siktlinjer och körspår brytas i ett gångfartsområde. Om fordonstrafikanter upplever att de har raka körlinjer och för god uppsikt över området kan hastigheten öka. Att med hjälp av träd, möbler mm skapa sidledsförflyttningar för fordonstrafiken bidrar till att sänka hastigheten. Kontrollera körspår. Miljön blir också mer intressant för fotgängare.



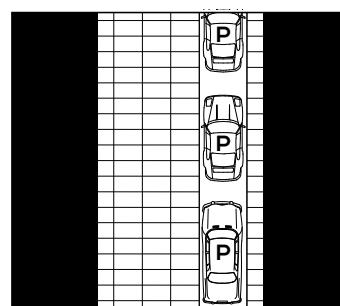
En rak gata utan möbler och vegetation inbjuder till höga hastigheter genom att överblicken är god. Miljön kan dessutom uppfattas som torftig av gående.



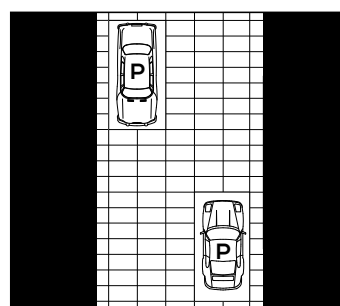
Genom en medveten placering av möbler och vegetation bryts fordons siktlinjer och hastigheten dämpas.

Stöd ett tvärgående rörelsemönster

Gatans möblering ska tillåta och uppmuntra ett tvärgående rörelsemönster. Möbleringzon och planteringsytor ska inte utgöra barriärer för gående. Smart placering av mindre målpunkter som t ex sopsorteringsstationer eller bänkar och uteserveringar i attraktiva sollägen kan bidra till att få gående att i högre grad korsa och använda hela gångfartsområdet.



Längsgående parkeringsplatser utgör barriärer. Parkeringsplatser signalerar att gatan är planerad för fordon.



Bara enstaka parkeringsplatser ska anordnas. Genom en medveten placering av dessa kan de bidra till att bryta siktlinjer.

Undvik parkering

Parkering får enligt föreskriften endast ske på anordnade platser. Rader av parkerade bilar är barriärskapande och signalerar att platsen är till för fordon snarare än för människor. Därför ska endast enstaka parkeringsplatser anordnas, exempelvis för personer med rörelsenedsättning eller korttidsparkering. Genom en medveten placering av platserna kan de bidra till att bryta siktlinjer och körspår. Parkeringsplatser ska märkas ut på ett tydligt sätt. Parkeringsplatser bör ligga i färdriktningen för att minimera behovet av backrörelser.

Reglering

Gångfartsområde har sitt ursprung i de holländska woonerf-gatorna som syftade till att uppmuntra vistelse och lek på samma yta som biltrafiken. 1994 infördes möjligheten att införa gårdsgata i Sverige och principerna hämtades från de holländska woonerf-gatorna. Från början var gårdsgata främst tänkt att användas i bostadsområden men behovet visade sig även finnas i centrummiljöer. Detta medförde att vägmärket gårdsgata ersattes i juni 2007 av

vägmärket gångfartsområde som signalerade ett bredare användningsområde (SKL, 2009). Gällande lagstiftning om gångfartsområden se bilaga s 26.

Nedan finns en checklista för placering av vägmärken samt beskrivning av de vägmärken som ska användas för att reglera ett gångfartområde.

Placering av vägmärken

- Vägmärke E9 placeras på båda sidorna av gatan vid gångfartsområdets början
- På gator där utformningen *inte* tydligt visar att gångfartsområdet upphör:
 - E10 sätts på båda sidorna gatan (skylten placeras på baksidan av E9 och således behöver även E9 sättas ut på båda sidorna av gatan)
 - Om skyltarna monteras i skyltbåge sätts C31 över E10
 - Om skyltarnas monteras på stolpar placeras E10 över C31
- På gator där utformningen tydligt visar att gångfartsområdet upphör:
 - C31 sätts på baksidan av E9 till höger om gatan
 - E10 sätts på baksidan av E9 till vänster om gatan

Vägmärke E9 – Gångfartsområde



Enligt Vägmärkesförordningen ska vägmärken placeras på höger sida av väg, bana eller körfält. Vägmärket för gångfartsområde ska placeras så långt till höger att ett fordon inte kan

passera till höger om vägmärket (anpassning till eventuell skyddad zon behöver ske). Om vägmärket placeras för långt till vänster kan fordonsförare hävda att de passerat till höger om vägmärket och därmed inte omfattas av reglerna som gäller för gångfartsområdet. Krav på uppsättning av dubbla vägmärken på respektive sida av vägen finns inte. Att sätta upp ett vägmärke för gångfartsområde även till vänster om gatan är valfritt och kan anpassas efter de gällande förutsättningarna och hur entrén till gångfartsområdet utformas. Rekommendation är dock att använda dubbeluppsättning för att kunna dra nytta av skyltbåge eller stolpe som ändå krävs för E10.

Vägmärke E10 – Gångfartsområde upphör



Enligt Vägmärkesförordningen gäller att ”märket behöver inte vara uppsatt om det ändå tydligt framgår att gångfartsområdet upphör”. Det skulle alltså kunna gå att slopa utmärkningen om utformningen av gångfartsområdet tydligt skiljer mot utformningen av anslutande gata men för tydlighets skull sätts E10 på baksidan av E9 på vänstra sidan av gatan – förutsatt att man valt att ha E9 enbart till höger i färdriktningen. E10 placeras annars företrädesvis till höger.

Vägmärke C31 - Hastighetsbegränsning



Enligt Vägmärkesförordningen ska den högsta hastighet som gäller där gångfartsområdet upphör märkas ut. Det finns också ett krav på att märket ska sättas upp på båda sidor om vägen eller körbanan där en hastighetsbegränsning börjar. Det finns dock ett undantag: ”om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten behöver märket dock inte sättas upp på vänster sida”. När det gäller gångfartsområden är hastigheterna låga vilket bör underlätta upptäckten av märket och därför räcker det att placera vägmärke på högra sidan gatan vid gångfartsområdets slut. Om dubbla uppsättningar av E9 använts föreslås placering av det viktigaste märket, d.v.s. C31, till höger i färdriktningen ut från området. E10 placeras till vänster i färdriktningen. Alternativt kombineras märkena E10 och C31 på höger sida.

Verktyglåda

Vilka verktyg i form av material, objekt och grönska är lämpliga att använda för att möblera och utforma ett gångfartsområde? Verktyglådan kan användas som stöd för att uppfylla utformningsprinciperna som presenterades i kapitlet 4.

Markbeläggning

Gaturummets beläggning utformas enhetligt och utifrån en gestaltningsidé för hela gatan. Välj beprövade material av god kvalitet som är körbara, långsiktigt hållbara och som åldras väl. Markbeläggningar ska vara enkla att byta ut vid behov och ha en lång förväntad livslängd. De bör därför ha korta leveranstider, vara lätta att hantera (med hänsyn till vikt och format) och ha en rimlig kostnad. Företrädesvis väljs beprövade material ur stadens standardsortiment.

Markbeläggningen ska över hela ytan vara slät, halkfri och av samma jämnhet och därmed erbjuda god komfort för brukarna över hela gångfartsområdet. Skillnader i jämnhet och komfort kan annars riskera att påverka och styra rörelsemönstren hos de oskyddade trafikanterna. Markbeläggningen bör utföras med material som vanligtvis används för att signalera att ytan är till för fotgängare som t.ex. betongplattor, marksten eller granit.



Ett exempel på god markbeläggning, gatumöbler och uteserveringar på Bysistorget. (foto Stockholms stad)

Plats för uteserveringar

Upplåtelser i form av uteserveringar är ofta positiva inslag i gaturummet. De signalerar stadsliv då de får människor att uppehålla sig på gatan. Uteserveringar lockar ofta både lokala och mer långväga besökare.

Genom att planera in ytor för uteservering i strategiska lägen på gångfartsområdet kan de bidra till att både smalna av gatan och göra det mer attraktivt. Ytor för uteservering kan t ex. placeras utan kontakt med fasader ("satelliter"). Tänk på att att uteserveringar inte får blockera den skyddade zonen. För mer information om uteserveringar se stadens riktlinjer för uteserveringar.



Rörstrandsgatan är sommarmöblerad. Uteserveringar placerade utan kontakt med fasaden. (foto Stockholms stad)

Möbler

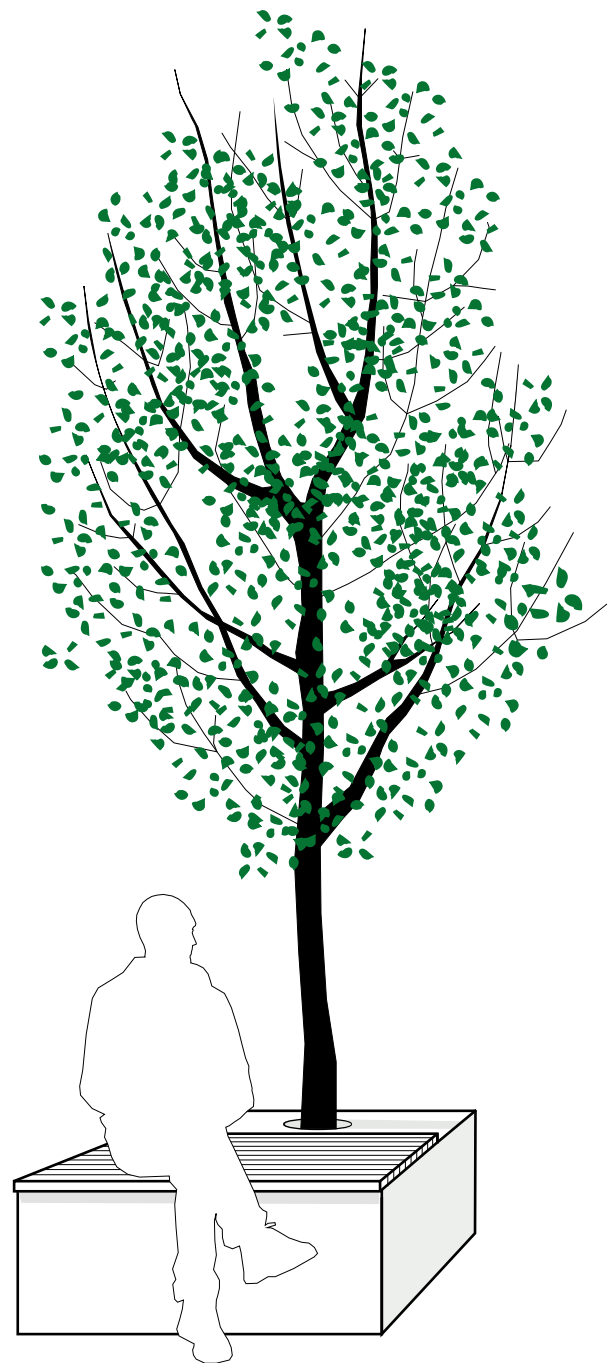
Möbler ska uppfylla de krav som ställs i stadens möbelprogram gällande tillgänglighet, miljöaspekter, materialval, färgsättning m.m. För mera utförlig information se ”Möbelprogram Stockholm” som finns på stadens hemsida. Om andra möbler väljs ska kraven som ställs i möbelprogrammet uppfyllas t ex avseende hållbarhet och underhåll. Möblerna ska placeras så att risken för påkörning minimeras samt att de inte står i vägen för exempelvis svängande eller backande fordon. Körspår bör därför kontrolleras.

Sittmöbler är lämpliga möbler att placera på gångfartsområden. Dessa placeras i goda lägen och där det finns stora flöden av människor, exempelvis nära anslutande gator, gångvägar och målpunkter. Placering av sittmöbler:

- Placeras på platser med gott lokalklimat. Människor vill ofta sitta där det är vindskyddat, inte är för höga ljudnivåer, man kan få sol när det är svalt ute, samt där det är skugga när solen är stark.
- Påverkar möjligheten till att kommunicera med andra. Det är lättare att umgås om sittmöbler är placerade på tillräckligt nära avstånd från varandra så att det är möjligt att samtala.



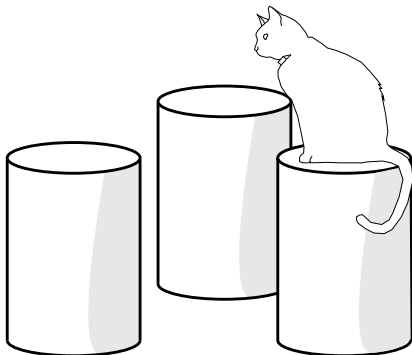
Förhöjda planeringsytter och möbler skapar en intim och skyddad miljö, Norra Djurgårdsstaden.



Bänk och träd i kombination skapar både en intim miljö, uppehållsytter för gående och bryter siktlinjen för fordon längs gatan.



Möbler på Pippi Långstrumps gata.



Cykelställ kan placeras på platser där det finns publika målpunkter som kollektivtrafik, shopping och restauranger/caféer.

Om pollare ska användas är det lämplig att använda låga, breda pollare i sitthöjd som även kan användas som sittplatser.

Pollare kan användas både som sittmöbler och för att begränsa bilisters framkomlighet. Pollare kan skydda gående från fordonstrafik i en skyddad zon.

Grönska

Grönska är ett positivt inslag i gaturummet. Det är viktigt att vegetation som placeras i gatumiljön ges goda förutsättningar för att etablera sig och utvecklas. Hänsyn ska tas till klimatförutsättningar och krav gällande dagvattenhantering och växtbäddar. Plantera inte mer grönska än vad som kommer att vara möjligt att sköta. Dåligt underhållna grönytor kan bidra till att platsen upplevs som mindre attraktiv.

Grönska ska om möjligt placeras i samma nivå som omkringliggande markbeläggning. Om placering istället sker i förhöjda kärl är det önskvärt att kombinera dessa med informella sittplatser. Läs mer om grönska i "Växtbäddar i Stockholms stad" (2017).

Träd

Grönska i form av träd skapar en intim och skyddad miljö. Det är attraktivt att vistas nära träd som fungerar rumsbildande och ger attraktiv lövskugga sommartid.

Träd behöver gott om plats både under och över mark. Placeringen är viktig för gatans gestaltning och måste utredas från fall till fall. Smalkroniga träd behöver dock placeras minst 4 meter från fasad och bredkroniga träd minst 6 meter från fasad. De ska alltid ha stamskydd.

Buskar och perenner

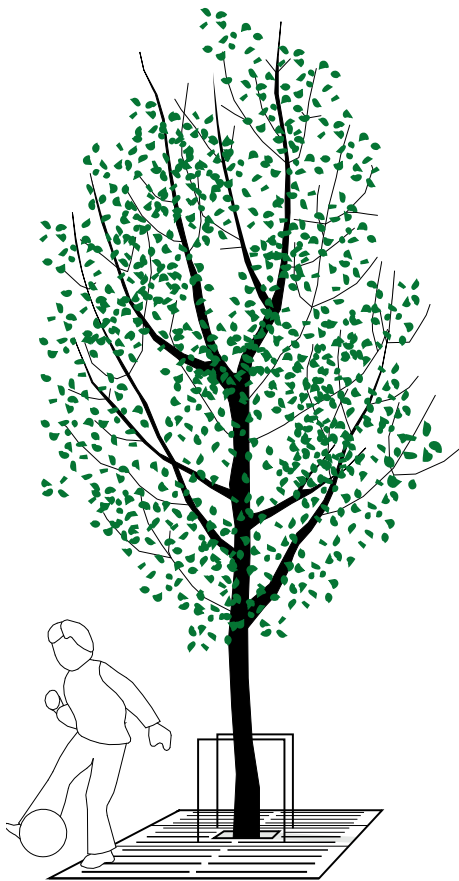
Buskar och perenner är positiva inslag i gaturummet om de placeras strategiskt. Om de ska ha möjlighet att utvecklas krävs ofta större, sammanhängande jordvolym för att undvika uttorkning. De bör placeras i lägen där det inte finns risk för att folk genar genom planteringsytorna.



Gatuträd (foto Stockholms stad)



Perenner och träd i växtbäddar i Norra Djurgårdsstaden. (foto Stockholms stad)



När utrymme finns under mark för gatuträds rötter, ger de en mänsklig skala till gatan och har en rumsbildande effekt.



Träd i uppöjda planteringsbäddar kan vara ett alternativ när utrymmet under mark inte räcker till för trädets rötter. Observera att detta är dyrt och ingen bra långsiktig lösning.

Bilagor

Erfarenheter från befintliga gångfartsområden

Detta stycke är en sammanställning av erfarenheter från befintliga gångfartsområden. Erfarenheterna kommer från två fallstudier som trafikkontoret lät genomföra för gångfartsområdena Pippi Långstrumps gata i Annedal och Henrikdalsallén i Hammarby sjöstad samt från andra gångfartsområden som diskuterats under arbetets gång.

- Dyrt och svårt att försöka åtgärda gator i efterhand. Viktigt att planera rätt från början och genomföra planerad utformning.
- När Pippi Långstrumps gata byggdes om så tillfördes möblering men antalet människor som vistades ökade ändå inte. Däremot ansågs gatan mer attraktivt av de som passerade.
- Det förefaller vara svårt att få gator där gående och fordonstrafik blandas att upplevas som trygga. Även om relationen är mycket fler gående än fordon.
- Pippi Långstrumps gata blev svårare att få befolkad pga av det konkurrerande parallella parkstråket Ronja Röverdotters stig.
- Korsande rörelsemönster är svårt att skapa med endast möblering.
- Dimensionering för 12-meterslastbil gör att framkomligheten blir relativt god för mindre fordon, som då inte håller gångfart
- Svårt att tekniskt framföra bilar i ca 7 km/h oavsett gatuutformning.
- Relationen med mycket fler gående än fordon går att åstadkomma på en bostadsgata men den kommer ändå inte upplevas som befolkad om den bara användas av de som bor längs gatan. Gatan behöver också ha en uppsamlande funktion för gående.
- Mötet mellan gatan och förgårdsmarken är viktig. Förgårdsmarken planeras ofta senare än gatan vilket gör planeringen av gatan svårare avseende t ex materialval och nivåskillnader. Pippi Långstrumps gata fick t ex parkeringsplatser på förgårdsmarken vilket inte blev lyckat.
- Utformningen styr hastigheten mer än regleringen. Ingen skillnad i uppmätt hastighet före och efter omregleringen av Henrikdalsallén (från gångfartsområde till 30-gata).
- Henriksallsallé var föredömligt enkel att reglera om eftersom detaljplanen angav GATA.
- På Henrikdalsallé utgör planteringar och parkerade bilar barriärer - så att gående inte kan röra sig tvärs över gatan.
- Gångfartsområde ska inte ha kantstenar vilket medför en mer utmanande höjdsättning än för en traditionell gata.
- Vilka verksamheter som etablerar sig längs gatan påverkar dess funktion. Det är dock svårt att styra vilka verksamheter som etablerar sig.
- Sättet som fastigheterna längs gatan behöver utrymmas på kan påverka gångfartsområdets utformning och möblering. Utrymning via fönster kräver exempelvis att brandbilarna har plats för att fälla ut sina ben vilket ofta hindrar möblering.



Pippi Långstrumps gata, ny möblering vid gångfartsområdets entré från Pomporipossas torg



Henriksdalsallén, träd, skulpturer, parkering, sittytter och perennplantering avgränsar gatan och skapar en tydlig zonering

Lagar

Trafikförordningen (1998:1276)

Gångfartsområde



Kapitel 8, 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.
- [...]

Kapitel 3. 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. [...]

Kapitel 10, 8 § (...) De särskilda trafikreglerna får gälla följande. (...)

- 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.

Kapitel 10 1 § [...] De särskilda trafikreglerna får gälla följande:

[...]

16. Tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelser 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.

Någon närmare definition av vad gångfart innebär i siffertermer finns inte i lagtexten.

Litteraturförteckning

- Stockholms stad, Trafikkontoret (2014, uppdaterat 2020) *"Gator för gående - att välja gatutyp (tidigare Gågata Gångfartsområde Shared space – kunskaps- och diskussionsunderlag)"*
- Sweco på uppdrag av Lomma kommun (2015) *"Gångfartsområden Lomma hamn"*
- Charlotte Lindskog, Lunds tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle (2008) *"En studie av gångfartsområde i Västra Hamnen", Thesis 175*
- Emelie Norén, Lunds tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle (2015), *"Utformning av gångfartsområden"*
- Emma Nordstrand, SLU Uppsala, Institutionen för stad och land (2013) *"Trafikintegrationens avtryck i stadsrummet"*
- Emilia Ahlberg, SLU Uppsala, Institutionen för stad och land (2014) *"Attraktiva och säkra samspelsytor"*
- Linda Andersson, Uppsala universitet, Kulturgeografiska institutionen (2013) *"Det offentliga rummets renässans", Nr. 844*
- Karolin Adamsson, Uppsala universitet, Kulturgeografiska institutionen (2012) *"Delad yta, dubbel yta?", Nr. 793*
- Sweco på uppdrag av Trafikverkets skyltfond (2016) *"Trafiksäkerhet i gångfartsområden"*
- 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*
- Stockholms stad, Stadsbyggnadskontoret (2004) *"Detaljplan för Henriksdalshamnen i stadsdelen Södra Hammarbyhamnen i Stockholm", Dp 2004-20921-54*
- Trafikverket (2010) *"Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space"*
- 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> 2016-03-21
- Trafikverket (2010) *"Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space"*
- 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.se/rdt/defaultstfs.aspx> 2016-03-21*
- Stockholms stad, Trafikkontoret (2017) *Växtbäddar i Stockholms stad - en handbok.*
- Fallstudier gångfartsområden, Trafikkontoret (2019)

