

Planeringsstöd för val av

Gångfartsområden och gångator

Upplands Väsby kommun

Postadress:
Upplands Väsby kommun
194 80 Upplands Väsby

Besöksadress:
Dragonvägen 86, Väsby Centrum
Telefon: 08-590 970 00
upplandsvasby.se

Postgiro: 5043-5
Bankgiro: 745-3061



Upplands Väsby
kommun

Förord

Dokumentet har tagits fram gemensamt av trafikplanerare och trafikingenjörer inom kontoret för samhällsbyggnad. Detta för att underlätta under hela byggnadsprocessen vid valet av gatuformerna gångfartsområde och gånggata genom att skapa gemensamma referensramar vid utformning och val.

Innehåll

Inledning.....	2
Syfte och användning	2
Riktlinjer för planering	3
Gågata	3
Gångfartsområde	4
Shared space	4
Att tänka på vid valet av gatutyp	4
1. Klargör syftet	4
2. Analysera platsen.....	5
3. Ekonomiska förutsättningar.....	5
Investeringskostnad.....	5
Drift- och underhållskostnad	5
Utformningskrav.....	6
Gågata	6
Gångfartsområde	6
Generell utformning.....	6
Entréer.....	6
Höjdskillnader.....	7
Markbeläggning.....	7
Möblering	7
Siktlinjer.....	7
Ledstråk	7
Skyddad zon.....	8
Ledningar.....	8
Parkering	8
Lagar.....	8
Detaljplan	8
Definition.....	9
Exempel gågata och gångfartsområde	11
Gågata	11
Gångfartsområde	12

Inledning

Vi har alla olika behov och förutsättningar för att kunna ta oss fram i trafiksystemet. Utan människor som går finns inget stadsliv. En person som går bidrar genom sin närvaro i det offentliga rummet till möten och gör utemiljön trygg och intressant för andra gående. De offentliga rummen är till för alla och när både 8 åringar och 80-åringar kan ta sig fram till fots är staden trygg och attraktiv. Alla trafikanter är gående någon del av resan, om så bara den korta sträckan mellan cykelparkeringen och dörren. En gångvänlig kommun ger också förutsättningar för daglig fysisk aktivitet vilket har en tydlig koppling till välmående och folkhälsa.

Både vid nybyggnation och vid omvandling av befintliga gator har gator där fordonstrafik och oskyddade trafikanter blandas på en gemensam yta blivit allt vanligare. En ambition är att skapa gator där gående och vistelse prioriteras samtidigt som vissa behov för fordonstrafiken också tillgodoses. Erfarenheten visar dock att det är svårt att utforma trygga gaturum där gående prioriteras när olika trafikantgrupper blandas.

Genom en medveten planering av den fysiska stadsmiljön kan gatans roll som social yta understödjas samt attraktiviteten för gående öka. Låga biltrafikflöden i låga hastigheter kan bidra till stadslivet då det befolkar gaturummet och ökar tryggheten. En ökad attraktivitet och framkomlighet för gående kan innebära att antalet gångtrafikanter ökar vilket är en av målsättningarna i Översiktsplan Väsby stad 2040.

Syfte och användning

Syftet med dokumentet är att underlätta processen vid utformning av gågator och gångfartsområden genom att skapa gemensamma referensramar. Dokumentet besvarar följande:

- Skillnaderna på gågator, gångfartsområden och shared space.
- När och hur kan vi använda gågata och gångfartsområde?
- När är det lämpligt/olämpligt att använda gågata och gångfartsområde?
- Vad är viktigt att tänka på när det gäller utformning?

Dokumentet ska fungera som ett planeringsstöd för val av gatutyperna under hela byggnadsprocessen, från tidigt planeringsskede till färdig utformning. Planeringsstödet ger vägledning i hur gatutyperna ska utformas för att fungera på bästa möjliga sätt. Det gäller både i de fall nya gator planeras i exploateringsområden och i de fall befintliga gator ska byggas om.

I detta dokument fördjupas resonemangen kring valet av regleringsformen gågata och gångfartsområde samt utformningen av dessa.

Riktlinjer för planering

	Gågata	Gångfartsområde
Gående i förhållande till motordriven trafik	Endast gående med undantag för vissa leveranser och transporter.	Andelen gående ska vara högre i förhållande till motorfordon.
Hastighet	Gångfart	Gångfart
Buss	Nej	Nej
Stombuss	Nej	Nej
Primär uttryckningsväg	Nej	Nej
Pendlingsstråk cykel	Nej	Nej
Cykel	Ja	OK
Genomfartstrafik bil	Nej	Olämpligt
Tung trafik	Nej	Nej
Parkering	RHP (3 timmar)	Enstaka i särskilt anordnade platser och korttidsparkering
Leverans- och angöringsbehov	Litet	Litet
Miljöer där ett stort antal äldre, barn eller personer med funktionsnedsättning rör sig	OK	Ok. Utformning mycket viktigt

Tabell 1

Gågata

En gågata är en gata där utformning och reglering prioriterar gående framför alla andra trafikslag. 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 gågator ska detta ske i gångfart.

En gågata behöver några grundläggande förutsättningar för att kunna fungera bra. En gågata bör helst ha målpunkter i form av variationsrika och inbjudande bottenvåningar med verksamheter och service längst hela sträckan. Ett annat alternativ är att placera en gågata mellan två starka målpunkter. 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. Den absolut viktigaste faktorn för en väl fungerande gånggata är dock människor, som går och vistas på gatan.

Gångfartsområde

Ett gångfartsområde är en gata, ett torg eller ett område där fordon (cyklar, bilar, m.fl.) får köras i högst gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående. Fordon får bara parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser och bör vara korttidsreglerade. Det ska framgå tydligt av utformningen att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är möjligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart.

Utformningen är viktig och avgörande för att ytan på ett naturligt sätt används rätt, då rummet påverkar upplevelsen och därmed användningen. Läs mer under "Utformningskrav". Uppfylls inte dessa kriterier får platsen inte juridiskt regleras som gångfartsområde. Andelen gående ska vara eller förväntas bli stor, målpunkter och/eller trevliga miljöer och vistelseytor ska finnas för att bidra till liv och rörelse. Platsen måste vara, eller ha förutsättningar för att bli, ett frekvent stråk för gående under större delen av dygnet och på såväl vardagar som helger. För att skapa ett gångfartsområde behöver inte antalet målpunkter vara relevant utan platsens funktion kan vara styrande, t ex nya trevliga och lugna vistelseytor.

Shared space

En gata, ett torg eller ett område där gående och fordon samverkar på en gemensam yta. Generella trafikregler gäller och hastighetsbegränsningen bestäms via skyltning eller är den i området övrigt gällande.

Alternativet att anlägga shared space ytor anses inte vara lämpligt i Upplands Väsby idag. För shared space ytor är förutsättningarna annorlunda då framkomligheten bygger på samspel. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar har på olika sätt begränsade möjligheter att samspela. Därför har det alternativet inte tagits vidare med i resten av dokumentet.

Att tänka på vid valet av gatutyp

En grundförutsättning i båda gatutyperna är att andelen gående måste vara stor eller förväntas bli stor i förhållande till andelen fordon. Framför allt för att det ska kännas motiverat att införa hastighetsbegränsningen gångfart samt även en begränsning av motorfordonens och cykeltrafikens tillgänglighet.

I. Klargör syftet

Vad ska uppnås med ombyggnaden eller vilken typ av plats/gata ska skapas?
Diskussionerna bör utgå ifrån kommunens olika program som exempelvis översiktsplan, stadsmässighetsdefinition, trafikplan och trafikstrategin.

2. Analysera platsen

Hur väl en gata för gående fungerar avgörs till stor del av gatans förutsättningar och därför är det viktigt att analysera platsen grundligt. Vilka ingångsvärden har platsen/sträckan, antingen de faktiska eller de förväntade? Exempel på ingångsvärde; antal cyklister, antal gående, antal fordon, rörelsemönster, målpunkter, typ av plats, hastigheter, bebyggelsestruktur, mm.

Vilka brukarkrav finns på platsen? Exempel på brukarkrav;

- Angöring/parkering
- Leveranser
- Socialt umgänge
- m.m.

Vilka funktionskrav finns för platsen? Exempel på funktionskrav;

- Snöröjning
- Sophämtning
- Utryckningsväg
- Bussgata
- Pendlingsstråk för cyklister
- Skolväg
- m.m.

3. Ekonomiska förutsättningar

Ekonomiska förutsättningar kan delas in i två delar – dels investeringskostnaden för att anlägga gatan – dels kostnaden för drift och underhåll av den.

Investeringskostnad

Det kostar mer att anlägga en attraktiv gata för gående än en traditionell gata. Enligt trafikföreskriften för gångfartsområde ska det av gatans utformning framgå att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att framföra fordon i högre hastighet än gångfart. Möblering används för att sänka hastigheten och kan därför inte prioriteras bort i ett senare skede för då riskerar gatan att inte uppfylla föreskriften. Även för gågator är tillräcklig budget för utformning och möblering viktig för att gående ska ha god framkomlighet och känna sig trygga på den gemensamma ytan. Det är viktigt att ha ett långsiktigt tidsperspektiv i utformning och möblering av gatan så att den förblir attraktiv över tid.

Drift- och underhållskostnad

Det kostar mer att sköta om och underhålla en attraktiv gata för gående än en traditionell gata. Vilken driftkostnad som är motiverad beror t.ex. på hur många människor som går och vistas där eller om gatan är prioriterad av andra skäl som t.ex. trygghet. Desto mer möblerad en gata är desto högre blir både drift- och underhållskostnaderna. Det blir fler möbler att underhålla och svårare att underhålla

ytorna mellan dem. Genom att välja standardmaterial och möbler från kommunens möbelprogram kan underhållskostnader hållas nere.

Utformningskrav

	Gågata	Gångfartsområde
Entré	Tydlig	Tydlig
Höjdskillnader	Olämpligt	Nej
Markbeläggning	Enhetlig och avvikande från anslutande gator	Enhetlig och avvikande från anslutande gator
Möblering	Möblera för vistelse	Möblering för vistelse och tvingad hastighetsdämpning
Siktlinjer	OK	Bryt
Skyddad zon	Ja	Ja
Framkomlighet för leveranser och angöring	Ja	Ja
Driftsmått	Minst 2,5 m mellan fasta hinder	Minst 2,5 m mellan fasta hinder

Tabell 2

Gågata

Utformningskraven skiljer sig från gångfartsområde av den anledningen att gågator utesluter vissa fordonskategorier till skillnad från ett gångfartsområde.

Det är också möjligt att utesluta samtlig motordriven trafik och/eller varuleveranser kan begränsas till vissa tider.

Gångfartsområde

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 möjligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart. Ett av de viktigaste syftena med en avvikande gestaltning är att sänka hastigheten för bilister i området och skapa tydlighet för dessa trafikgrupper.

Generell utformning

Entréer

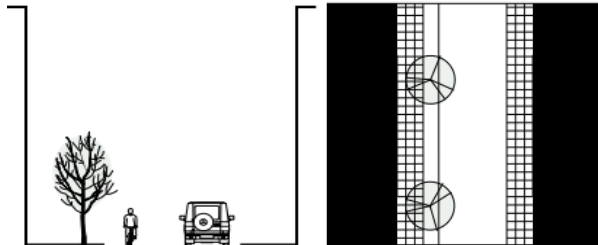
En gågata och ett gångfartsområde har alltid en början och ett slut. Det bör vara tydligt var övergången till andra gator sker. Den ska tydliggöras genom byte av markmaterial från asfalt och kantsten mot körbana.

Vägmärken ska alltid finnas i områdets början på båda sidor och uppmärksamma trafikanterna på den nya trafikregleringsformen.

Området ska tydligt signalera att fordonstrafikanter befinner sig på en yta för gående.

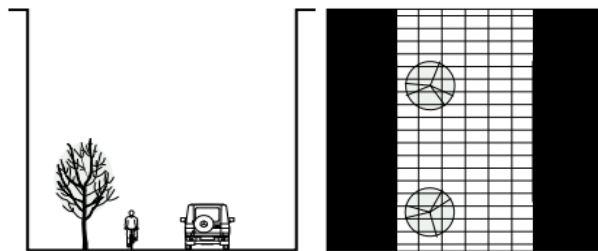
Höjdskillnader

Ett grundläggande krav för regleringsformen gångfartsområde är att ytan inte ska vara uppdelad. Kantstenar och andra nivåskillnader ska undvikas.



Markbeläggning

Samma gäller för markbeläggning som höjdskillnader. Hela ytan ska vara enhetlig och sammanhängande för att uppmuntra gående att använda hela ytan, och avvika från anslutande gator. Asfaltsytor ska undvikas.

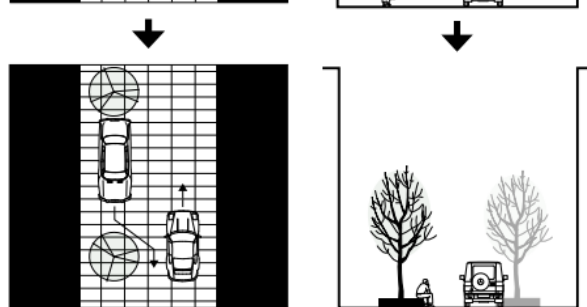
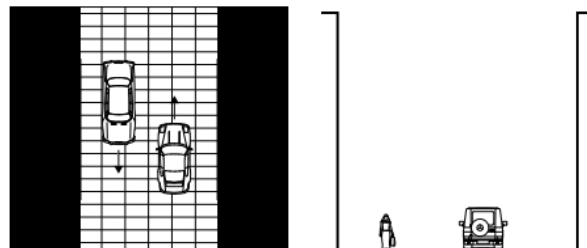


Möblering

Möbler som placeras på gatan ska företrädesvis väljas ur kommunens möbleringsprogram och placeras i goda lägen där det finns stora flöden av människor.

Möbleringen ska fungera året runt.

Gatorna kan vara dubbelriktade men utformas med hjälp av möblering så att det endast är möjligt att mötas på vissa platser. Möbleringen ska även användas för att bryta siktlinjer, och att sänka hastigheterna på sträckan.



Siktlinjer

För att sänka hastigheten och begränsa framkomligheten för fordonstrafikanter bör siktlinjer i ett gångfartsområde begränsas.

Om motortrafikanter upplever att de har god uppsikt över området kan hastigheten öka. Att med hjälp av träd och möbler skapa en mindre överskådlig yta kan därför vara positivt.

Ledstråk

Ledstråk får ej dras över körytor.

Skyddad zon

En skyddad zon ska finnas på minst en av sidorna och vara otillgänglig för fordon, med hjälp av möbler eller dylikt. Denna zon bör dock inte vara alltför tydligt avgränsad då detta kan innebära att gående väljer denna väg istället för att nyttja ytan. Den skyddade zonen är framför allt en förutsättning till att även barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar säkert ska kunna nyttja gatan.

Ledningar

Även placeringar av ledningar under mark kan komma att påverka gångfartsområdets eller gågatans utformning och måste tas i beaktning vid planeringen.

Parkering

Parkering bör undvikas då de signalerar att ytan är till för fordon istället för gående. Cykelparkeringar kan användas som möblering.

Lastning och lossning är tillåtet inom gångfartsområden och gågator.

Lagar





Detaljplan

Plan- och bygglagen reglerar vad kommunerna ska och får bestämma i en detaljplan (PBL 22010:900 kap 4). Lagen anger inte hur regleringen ska se ut, men det finns en praxis för planbestämmelser och beteckningar.

Trafikregleringar är inte lämpliga att göra i en detaljplan utan ska främst regleras genom lokala trafikföreskrifter. Fördelen 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.

I detaljplanen föreslås att man istället planlägger dessa ytor som gatumark då detta inte reglerar gatans funktion och det är möjligt att göra om den till gångfartsområde eller gågata.

Definition

	Gågata	Gångfartsområde
<p>Vägmärken</p> <p>Ska sitta i början på båda sidor av gatan.</p>	<p>E7.</p> 	<p>E9.</p> 
<p>Märket behöver inte vara uppsatt vid gatans slut om det ändå tydligt framgår att gångfartsområdet eller gågatan upphör.</p>	<p>E8.</p> 	<p>E10.</p> 
<p>Motordrivna fordon</p>	<p>På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gågator om det behövs för</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan, 2. transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan, 3. transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan, 4. transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan 	<p>OK</p>
<p>Hastighet</p>	<p>Gångfart</p>	<p>Gångfart</p>
<p>Parkering</p>	<p>Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser</p>	<p>Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser</p>
<p>Väjningsplikt</p>	<p>Fordonsförare har väjningsplikt mot gående</p>	<p>Fordonsförare har väjningsplikt mot gående</p>

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

Tabell 3

Exempel gågata och gångfartsområde

Gågata



Bild 1 - Sigtuna



Bild 2 - Helsingör

Gångfartsområde



Bild 3 - Linköping, Vallastaden



Bild 4 - Växjö