

## Populärvetenskaplig artikel

Emelie Norén

Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, Lunds universitet  
2015

### Utformning av gångfartsområden

Ett lyckat gångfartsområde kräver både en bra utformning och ett visst antal gående. Endast en av dessa faktorer räcker inte för att skapa ett fungerande samspel mellan motorfordon och gående, vilket ju är huvudsyftet med att införa ett gångfartsområde i en stad.

Sedan mitten av 1900-talet har antalet bilar ökat kraftigt i Sverige. Fler bilar betydde fler trafikolyckor och därför blev arbetet med trafiksäkerhet viktigt. Ett sätt att öka säkerheten var att separera de olika trafikslagen motorfordon, cykel och gående. Idag vill vi skapa levande städer där fordon och gående har en mer jämlik status i trafikmiljön. En möjlighet att göra detta inne i städerna är att införa gångfartsområden där all trafik sker på de gåendes villkor. Alla fordon ska hålla hastigheten gångfart, cirka 7 km/h, och de har väjningsplikt mot gående.

Vad är det som gör att ett gångfartsområde fungerar som det är tänkt? För att försöka hitta svaret på denna fråga studeras fyra gångfartsområden. Dessa är Drottninggatan och Vallgatan i Göteborg samt Kalendegatan och Rodergatan i Malmö. På varje gata studeras hur gatan är utformad, hur många gående och fordon som finns, var på gatan de gående går och vilken hastighet bilar har. Intervjuer genomförs både med folk på gatan och med personer på kommunerna i Göteborg och Malmö som har varit med och utformat gatan.

De två gatorna i Malmö har en tydligare uppdelning av var gående och fordon ska befinna sig jämfört med gatorna i Göteborg. Se Figur 1 nedanför för en jämförelse. På gatorna i Malmö är det olika typer av sten beroende på om den delen av gatan används till gående, bilar eller bänkar och cykelställ. I Göteborg är det en sorts sten på hela gatan och det finns inga bänkar och endast ett fåtal cykelställ.



Figur 1. Kalendegatan i Malmö och Vallgatan i Göteborg.

Studierna visar att även om det är många gående på gatan så använder de inte hela gatans bredd utan väljer att gå på sidorna, där trottoarerna brukar vara. Många gående betyder inte heller att bilarnas hastigheter är låga. Det verkar alltså vara något annat än antalet gående som påverkar var på gatan de väljer att gå. Det visar sig samtidigt att där fler går i mitten av gatan

hålls bilarnas hastigheter nere. Gatans utformning och möblering, det vill säga gatu-beläggning, cykelställ, bänkar, med mera, har stor betydelse för fordonens hastighet och gåendes placering. På gatorna i Göteborg som inte är uppdelade eller möblerade går fler i mitten av gatan och bilarnas hastigheter är låga. I Malmö där gatorna är utformade precis tvärt om med olika beläggning och med bänkar och cykelställ går de flesta på sidorna och bilarnas hastigheter är betydligt högre. Enligt intervjuerna på gatorna bidrar många gående och låga hastigheter också till högre trivsel på gatan.

Dessa resultat kan användas av kommuner som planerar gångfartsområden för att ge gående mer utrymme i stadskärnan. Den viktigaste slutsatsen är att det krävs ett stort antal gående och en utformning som gör att de gående använder hela gatan för att ett gångfartsområde ska bli lyckat.