

“Gångfartsområden – Fokus på fotgängaren i trafiken”

Att utforma spännande gator med flera funktioner i nya bostadsområden har kommit att bli början till en ny trend. Tidigare har fokus legat på att utforma spektakulära och multifunktionella hus, medan gatorna och trafiken har hamnat i skymundan av husens glans. Planering av gator och trafik har sedan 1960-talet gjorts med utgångspunkt från den motorburna trafiken, medan de oskyddade trafikanterna har varit sekundära i planeringsprocessen. Idag har planeringen kommit att präglas av ett nytt tankesätt där mjuka parametrar och människan är mer i fokus.

Gångfartsområden är en intressant planeringsprincip som bygger på att trafiklagen integreras och att de oskyddade trafikanterna prioriteras. Principen härstammar från Hollands Woonerfgator från 1970-talet och kom till Sverige 1994. Vägmärket kan användas i både bostadsområden och centrala stadsmiljöer. Grundtanken är att alla trafikanter samsas om en gemensam yta där de ska samspela. Bilisterna får endast framföra sina fordon i gångfart, vilket är 7 km/h, samtidigt som de måste lämna fotgängarna företräde i alla situationer.

Principen är sedan länge omdiskuterad i trafiksäkerhetssammanhang och meningen är delad huruvida den är säker och om den passar alla användargrupper i samhället. Idag vet man att de problem som ständigt återkommer på gator och platser som är planerade som gångfartsområden är att bilisterna håller för höga hastigheter, samt att de inte anpassar sig till fotgängarna i tillräcklig utsträckning.

En studie har utförts på tre gångfartsområden i det nybyggda området Västra Hamnen i Malmö. Studiens syfte var att undersöka hur gångfartsområden fungerar i praktiken med hänsyn till de teoretiska planeringsprinciperna och att jämföra de olika gatorna vars utformning skiljer sig åt för att se vilken roll utformningen spelar. I studien undersöktes hur beläggningen på gångfartsområdet styr fotgängarnas rörelsemönster, hur utformningen av gångfartsområden påverkar bilisternas hastigheter, i vilken utsträckning bilisterna anpassar sig och ger fotgängarna företräde, samt om de tre gångfartsområdena var anpassade till funktionshindrade och äldre. Gatorna som studerats är; Lilla Varvsgatan, Rodergatan och Barometergatan. Studien har genomförts med hjälp av observationer, intervjuer och mätningar av hastighet, samt en inventering av enkelt avhjälpta hinder.

Resultatet från studierna visade att det finns en statistisk signifikant skillnad mellan fotgängarnas rörelsemönster på de olika gatorna. Fotgängarnas rörelsemönster var mer fritt på Barometergatan som har en struktur i form av en enhetlig asfaltbeläggning. På Lilla Varvsgatan och Rodergatan, som har en tydligare och mer uppdelad struktur, är det fler som går på trottoaren. Det som skiljer gatorna åt är flödet av olika trafikantgrupper. Slutsatsen som kan dras av detta är att en enhetlig beläggning av asfalt med otydligare struktur leder till ett mindre anpassat och friare rörelsemönster hos fotgängarna, samt att storleken på flödet av fotgängare verkar spela stor roll för hur gatan uppfattas och hur trafiksituationen fungerar.

För att fotgängarna ska röra sig mer fritt över hela ytan krävs det att gångfartsområdena har en struktur som är självförklarande. Ett gångfartsområde bör utformas som en gemensam yta utan uppdelningar i form av nivåskillnader. Beläggningen ska med fördel bestå av

plattor i enhetlig färg och struktur. Om beläggningen är enhetlig ges intrycket att ytan är gemensam för både fotgängare och bilister, vilket begränsar den visuella uppdelningen av gatan, och på så sätt främjar samspelet mellan de olika trafikantgrupperna.

Enligt resultaten från hastighetsmätningarna kan det konstateras att bilisterna höll betydligt högre hastigheter än gångfart som är 7 km/h. Medelhastigheterna som uppmättes varierade mellan 24 och 29 km/h. Enligt trafikförordningen får en gata endast förklaras för gångfartsområde om bilisterna framför sina fordon i gångfart, vilket inget av de studerade gångfartsområdena uppfyller kraven för. Hastighetsmätningarna ger en indikation på att utformningen av gångfartsområdet tenderar att påverka bilisterna i deras val av hastighet. En genomgående och enhetlig asfalterad yta ger signalen att det är accepterat att hålla högre hastigheter jämfört med en gata som är möblerad och är ordnad med exempelvis beläggning av plattor. Den genomgående beläggningssytan borde visualisera en bild som talar om att samtliga användargrupper ska samsas om ytan och att bilisterna förväntas köra långsamt. Det går emellertid inte att koppla bilisternas hastigheter enbart till utformningen, utan det är en kombination av faktorer som påverkar valet av hastighet, exempelvis trafikantflödet, tid på dygnet och väderlek.

För att få bilisterna att hålla sig inom angiven hastighet bör gångfartsområdet inredas med en variationsrik miljö i form av exempelvis träd, växtlighet, belysning, bänkar, pollare, skulpturer, etc. Elementen gör det svårt för bilisterna att hålla höga hastigheter, antingen för att de är direkta fysiska hinder eller visuella som gör att bilisterna känner sig osäkra.

Utifrån resultaten som framkommit i undersökningen går det att konstatera att bilisterna inte anpassar sig särskilt väl. Statistiskt går det inte att dra några entydiga slutsatser från studierna som gjorts, men undersökningen visade att bilisterna i allmänhet lämnade fotgängarna företräde i endast 64 % av alla interaktioner. På de tre gångfartsområdena är resultatet relativt lika i frågan, och endast marginella skillnader kunde utläsas från väjningsstudien med någon procents avvikelse på respektive gata. En anledning till att samspelet inte fungerar bättre i allmänhet skulle kunna vara att utformningen inte stödjer dess funktion. Gatans struktur måste uppmärksamma bilisterna på fotgängarnas närvaro och tydliggöra vilket beteende som är önskvärt på gatan. Bilisterna får inte uppleva det som att de "äger" körbanan och bidra till att de inte lämnar fotgängarna företräde.

För att erhålla ett fungerande samspel där bilisterna lämnar företräde bör fördelningen av antalet trafikanter vara jämn. Det får inte vara för många bilister i förhållande till antalet fotgängare. Om det är ett jämnt flöde av olika trafikantgrupper kommer trafikanterna vänja sig vid att samsas om ytan på gångfartsområdet. Den regelbundna exponeringen av fotgängare gör att bilisterna får som vana att vara uppmärksamma och att lämna fotgängarna företräde.

De tre gångfartsområdena skiljer sig åt i anpassningsgrad för olika användargrupper och det finns enkelt avhjälpta hinder på respektive gata som behöver åtgärdas. För att gångfartsområden ska vara användbara för funktionshindrade krävs det att de anpassas för respektive grupp. För att tillgodose rörelsehindrades krav krävs det att underlaget är jämnt och att det underhålls. Samt att eventuella nivåskillnader vid trottoarkanter avfasas till nollkant. Tvärlutningen på gator får inte överstiga 1:50, samt att ramper och trappor bör utformas med ledstänger på båda sidor. Gångfartsområden ska utformas med tydliga ledstråk och strategiska punkter ska kontrastmarkeras. För personer som lider av

hörselskador är det viktigt att gångfartsområden utformas med tydlig visuell information och för att underlätta orienteringen för personer med kognitiva funktionshinder krävs enkla och väl belysta skyltar, samt lättillgänglig och välanpassad information.

På gångfartsområdena i Västra Hamnen verkar det ha funnits stora visioner om att skapa intressanta miljöer och ett försök till nytänkande. Det förefaller emellertid som om gatorna är skapade efter givna och beprövade koncept där samma brister återupprepats som i liknande projekt i andra kommuner. De generella slutsatserna som kan dras från studien är att den visuella upplevelsen av gatans möblering och utformning spelar en betydande roll och tycks baseras på tidigare erfarenheter. Om ett gångfartsområde på något sätt är uppdelat i form av nivåskillnader, färger eller material tenderar det att uppfattas som separerat.

De problem som återfinns i gångfartsområdena i Västra Hamnen återfinns på fler platser, vilket visar att det verkar svårt att utforma gångfartsområden som lever upp till kraven för regleringen. Kanske skulle gatorna ha utformats annorlunda eftersom syftet med gångfartsområden är gångfart och total prioritet för fotgängare.

De nackdelar som ofta förekommer på gångfartsområden är att hastighetsbegränsningen inte efterlevs, att bilisterna inte lämnar fotgängarna företräde, samt att det är svårt för funktionshindrade personer att ta sig fram. Å andra sidan finns det en mängd fördelar. Gångfartsområden är attraktiva i både centrum- och bostadsmiljöer och planeringsprincipen är ett spännande alternativ till traditionella tätortsgator, då de generellt sett genererar ett ökat folkliv i en tilltalande miljö som främjar möten mellan människor.

Med tanke på dagens situation är utformningen i gångfartsområden i allmänhet i behov av förändring. Vid planeringen bör stor vikt läggas vid dess utformning för att regleringen ska efterlevas och de låga hastigheterna ska kunna säkerställas. Tanken med regleringsformen är mycket god, men i praktiken krävs det mer av utformningen än vad som gjorts idag.