

# GÅNGBART SAMHÄLLE

## om gångnätsanalyser och delade gaturum

Lars Nilsson

Trafik och Landskap

Helsingborg

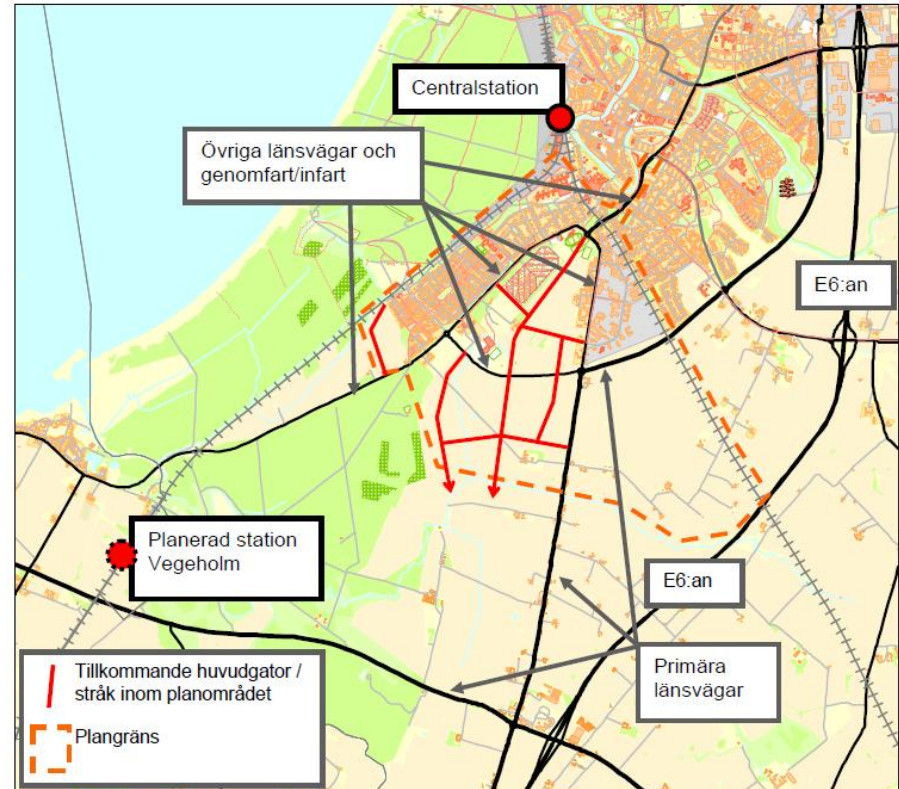
# I huvudsak två FUD-uppdrag

- Gångbart samhälle

En inledande studie om hur Shared Space skulle kunna användas och hur en metodik för gångnätsanalyser skulle kunna byggas upp

- Målkonflikter

Hur kan målkonflikten mellan regional utveckling och den attraktiva staden hanteras?



# Rapporten Gångbart samhälle

Bakgrund och syfte

Utgångspunkter och noteringar

Nätanalysen som verktyg

Tempot i staden

Kort om barriäreffekt

Utkast till metodik för analys av gångtrafiknät

Rätt fart i staden

Slutord

Referenser

Bilaga

# Hur användbar är "metoden" Shared Space? I vilka delar av staden/tätorten kan den användas (omfattningen)?

**Begreppet Shared Space** har ingen entydig innebörd. Man kan tolka det både som ett övergripande förhållningssätt och som en fysisk utformning av gaturummet.

I både svensk och utländsk litteratur används ofta tillägget "Trafikrum för alla". Med det vill man markera en mer likvärdig behandling av trafikanterna och att gaturummet hanteras på ett annorlunda sätt med så lite regleringar som möjligt. Samspelet mellan trafikanterna är en nyckelfaktor.

# Metod

## Nätanalyser enligt Lugna Gatan!

### **Varför?**

Jo, Lugna Gatan! beskriver faktiskt den GÅENDES anspråk

### **Hur?**

Enkät till 75 kommuner

Flertalet svarade, men bara 43 användbart

Analys av de 43

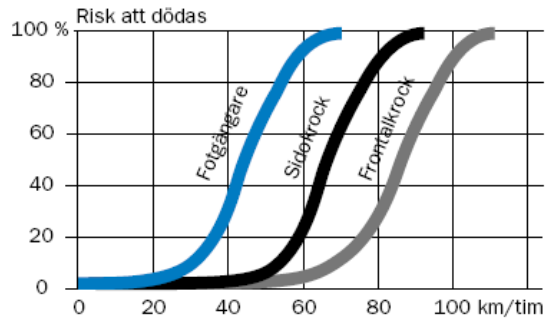
# Resultat

- I stor sett alla behandlar gång- och cykelnätet tillsammans
  - Fokus ligger på trafiksäkerhet
  - Några redovisar målpunkter
- Några få gör mer noggranna analyser av gångtrafiken
- Små anspråk att passera en gata, vanligen smalt i tunnel, ibland bredare i centrum

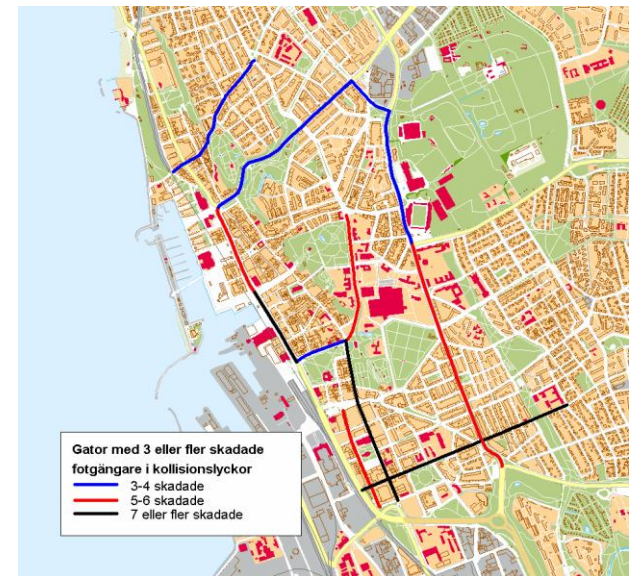
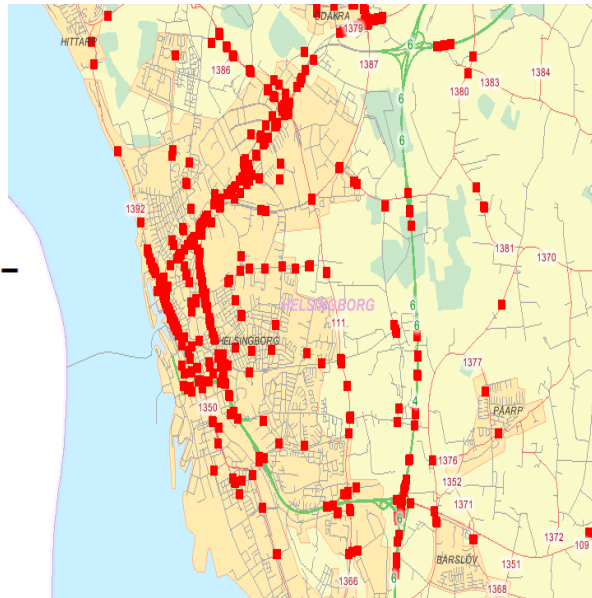
# Slutsatser

- Shared Space intressant endast i liten del av huvudnätet
  - Huvudsakligen avsnitt i centrum
- Gångtrafiken borde uppmärksammas mer

# Tempot i staden?



Upphinnande-  
olyckor

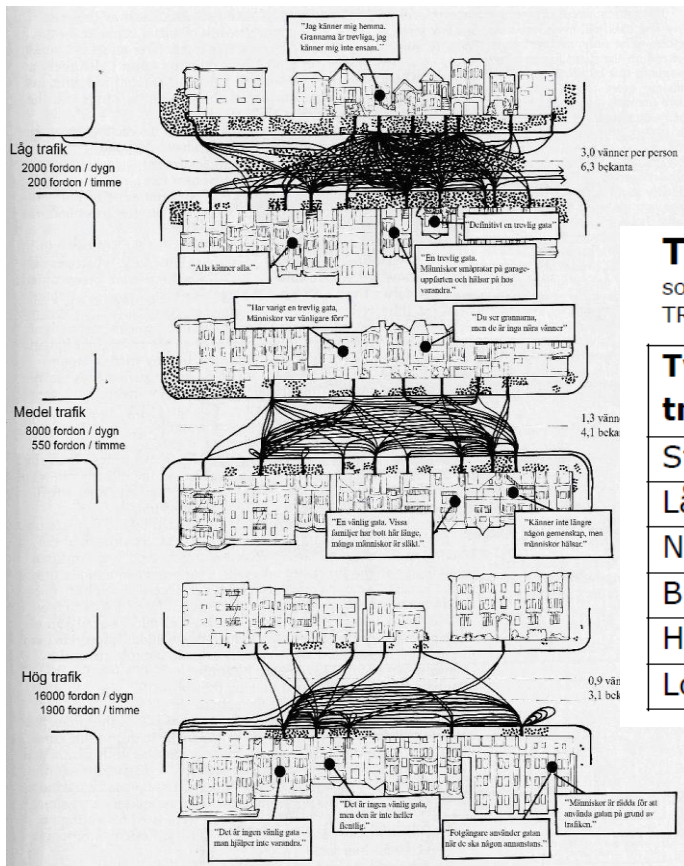


Skadade fotgängare

# Kort om barriäreffekt

Appelyard 1979

Tråd 95 opublicerad



**TRÅD 95** innehöll dessutom vägledning för bedömning av kvalitetsnivån för GC-nät som korsade huvudnätet med hänsyn till olika trafikantgruppers mognadsgrad. Exempel från TRÅDs vägledning ges i tabellen nedan.

Typ av gc- trafikant	Barriärens storlek			
	obetydlig	liten	måttlig	stor
Större lekplats				
Lågstadieskola				
Närbutik/kiosk				
Busshållplats				
Högstadieskola				
Lokalt centrum				

# Resultat från ett X-arbete i Helsingborg

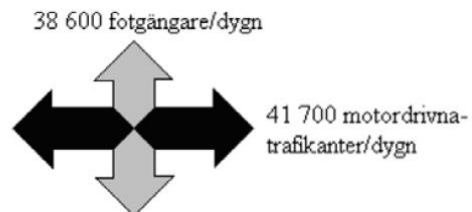


Bild 14 Flöden längs och tvärs Drottninggatan

Fotgängarna tillbringar mycket tid med att vänta vid signalerna. Mer tid än de som rör sig längs gatan. Väntetiden är betydande och accepteras inte alltid av de gående, som försöker ta sig över gatan i etapper då det uppkommer luckor i bilflödet. I verkligheten korsar gående gatan både vid gångsignaler och vid sidan om.



Bild 15 Fotgängarnas väntetider i sekunder

Trafiksignalsystemet ligger med långa omloppstider, uppemot 140 sekunder under högtrafik. Fördelningen mellan gröntid och rödtid för fotgängarna framgår av bilden nedan.

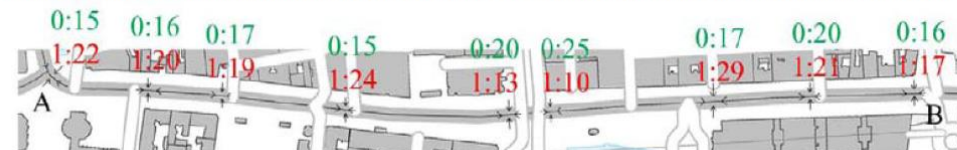


Bild 16 Grön- och rödtider längs sträckan, minut och sekunder



Signalstolpen – ett stöd för den som väntar

# Utkast till metodik

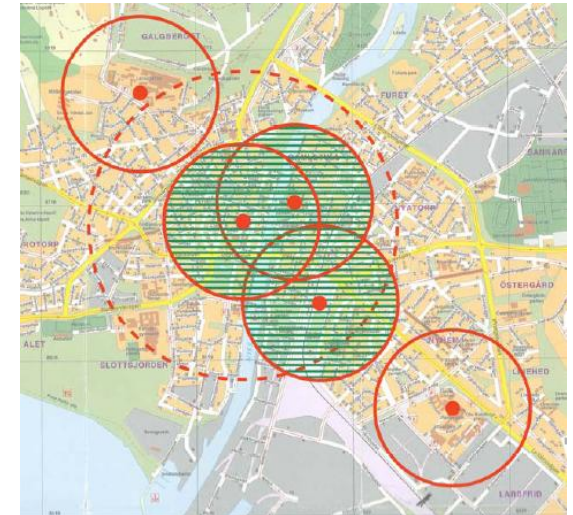
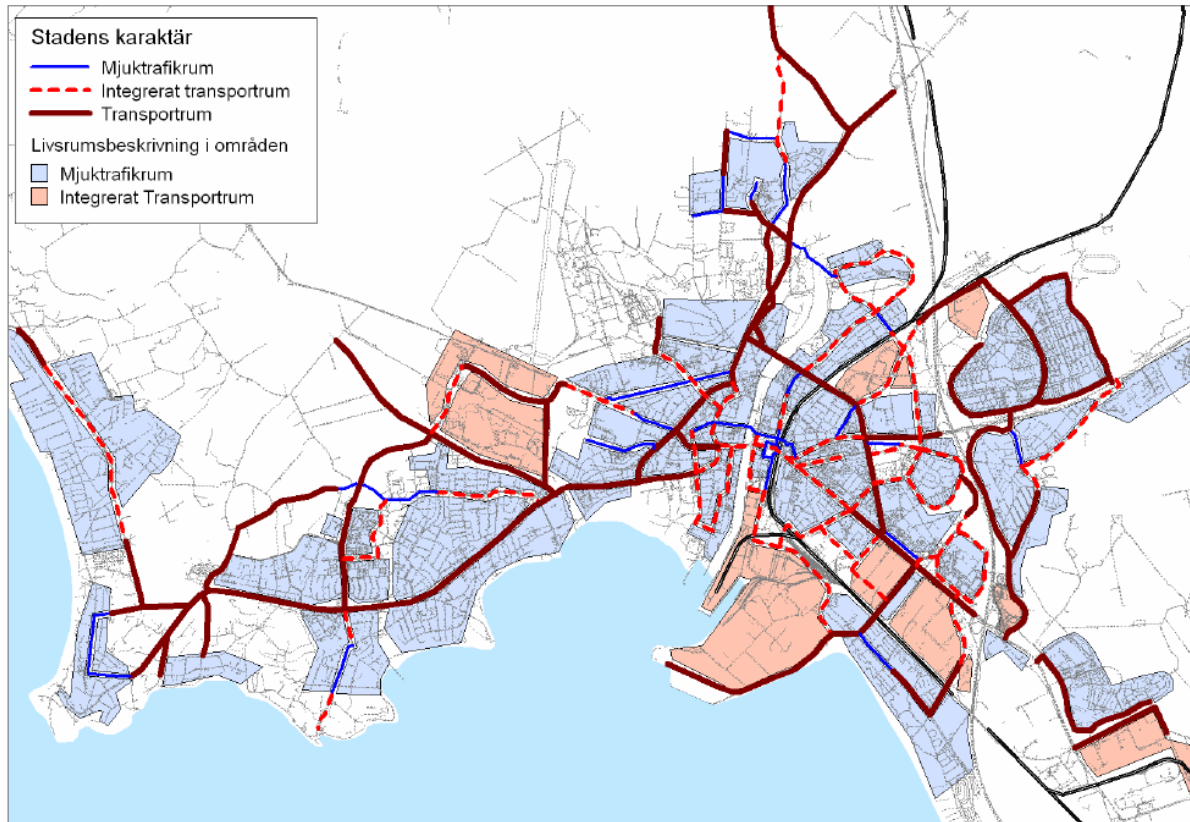
## Utkast till metodik för analys av gångtrafiknät

I detta avsnitt skisseras en tänkbar metodik att analysera gångtrafiknätet med stöd av exempel från nätanalyser från i huvudsak Kävlinge, Karlskrona, Halmstad och Örebro. Metoden innehåller i princip fyra steg som inte skiljer sig från hur man arbetar då man för första gången ska bygga upp ett bil- buss- eller cykelnät.

1. Identifiera viktiga/större målpunkter
2. Beskriv rörelsemönstret
3. Identifiera ett nät (om det går) eller större sammanhängande gångstråk
4. Var uppkommer konflikter med i första hand bilnätet, beskriv barriärens storlek

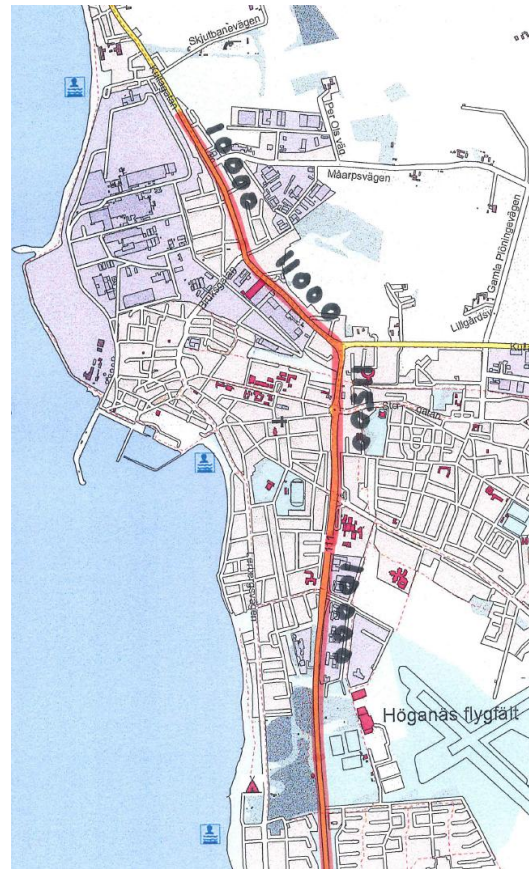
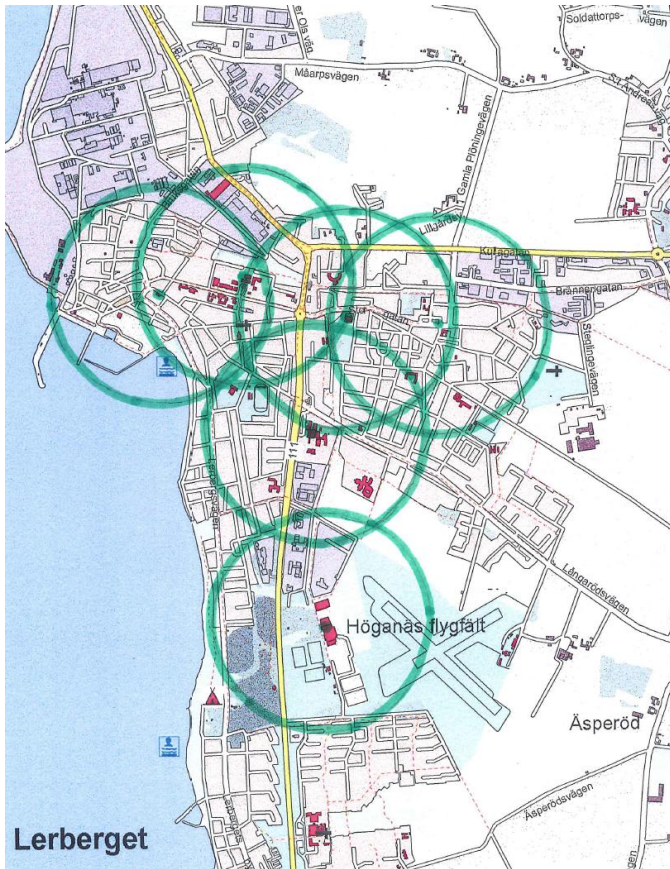
# Kort om Rätt Fart i Staden

## Halmstad



Gångavstånd  
500 m radie

# Höganäs en grov analys



# FUD Målkonflikter

## Förslag till arbetsgång ...

Trafikverket	Samspel	Kommunen
Interna råd för hastighetsöversyn (IRH)		Rätt fart i staden (RFIS)
Typ av väg? Funktionell eller inte?		Typ av väg
		1. Analys RFIS, men i en kompletterad variant Ger förslag till lokala hastigheter
	<= 2. Hur påverkas IRH?	Avstämning gentemot IRH
3. Konsekvenser för genomfarten Beräkningar och effekter enligt de metoder som finns. Bör göras enbart för genomgående trafik	4. Hur påverkas RFIS =>	5. Är avvikelserna motiverade? Behövs ändringar?
	Slutsatser	

# ... tillämpad i Simlångsdalen vid väg 25

Diskussionen i detta exempel redovisas i metodiktabelen.

Trafikverket	Samspel	Kommunen
Interna råd för hastighetsöversyn		Rätt fart i staden (RFIS)
Vägen är en funktionell förbindelse. IRH tolkas som att önskemålet är att uppnå ett integrerat transportrum med 40 km/tim och att 30 km/tim kan förekomma på kortare avsnitt med starka behov att passera.		Genomfart 1. Analys RFIS visar på behov att passera vägen och att fartdämpning behövs för att bemästra trafiksäkerheten och barriäreffekten. Förslag 30 i de centrala delarna.
	<= 2. Hur påverkas IRH?	Avstämning gentemot IRH
3. Inte alls om 40 och korta avsnitt med 30 km/tim.	4. Ingen påverkan=>	5. IRH med 40 och begränsat 30 (vid skolan) bör kunna accepteras.
	<b>Slutsats 40/30</b>	

# Summering

- Shared Space har en relativt begränsad användning
  - Gångtrafikens anspråk behöver lyftas fram
    - Analysmetodikerna behöver utvecklas
      - Räkna mera!
  - Hur ser barriäreffekten ut idag?

# Planeringsmetodik

Aspekt	Behov
Hur många?	Vi har bristfälligt grepp om hur många som faktiskt utför en resa till fots. En orsak är att man ofta behandlar gång och cykel samtidigt. En annan att intresset för foten inte har varit tillräckligt stort genom åren. Det kan finnas "dolda tillgångar" i befintliga resvaneundersökningar.
Vart?	Samma sak här.
Val av färdväg	Här finns också betydande kunskapsluckor. Varför väljer vi väg som vi gör? Hur värderas hinder, barriäreffekten. Officiellt material är gammalt och osäkert. Hur påverkar mjuka faktorer som trygghet mm. Denna kunskap behövs om vi ska kunna föra in fotgängarens villkor i beräkningsmodeller och värderingar som ska ligga till grund för prioriteringar mm.
Beräkningsmodeller	Se ovan.
Nätbyggnad	Kopplat till allt ovan. Hur ser ett gångnät ut? Vilka kvaliteter har betydelse? Goda exempel saknas och vi har dålig träning i branschen på att bygga upp ett gångnät. Går det att bygga upp ett gångnät eller handlar det om att bli en respekterad del av stadens kommunikationsstråk?

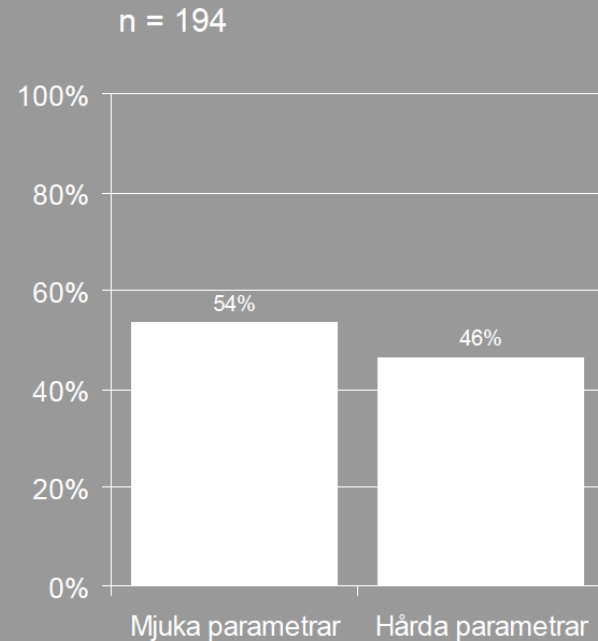
# Inte lätt att välja väg

## resultat från ett annat x-arbete

**mjuk parameter:** de faktorer som påverkar den upplevda tillgängligheten men som inte är direkt mätbara. Dessa parametrar kan vara känslor och sinnesintryck, men även en del fysiska faktorer som vi anser påverkar upplevelsen av stråket, exempelvis belysning och växtlighet. Här inverkar närvaro av människor, aktiviteter, trivsel, trygghet etc. Dessa parametrar ingår inte i resetidskvotsmodellen.

**hård parameter:** en hård parameter definieras i denna studien som de faktorer som är mätbara och som påverkar den fysiska tillgängligheten. Parametrar som ingår är avstånd, framkomlighet och trafiksäkerhet. När man beräknar restidskvoter tar man hänsyn till avstånd, tidsåtgång och i viss mån hur bebyggelsen är organiserad. En hård parameter har stark koppling till restidskvotsmodellen.

Parametrar som påverkar de tillfrågades rörelsemönster uppdelade i Mjuka och Hårda parametrar



# Det finns kopplingar mellan stadens attraktivitet och möjligheterna att röra sig till fots

Saxat från Den Goda Staden, Trafikverket publikation 2007:32

Levande stad	Många personer rör sig och uppehåller sig i gaturummet Många entréer till funktioner som lockar till besök Rymliga och trivsamma gångytor Små störningar från biltrafiken
Gångbarhet	Gena och attraktiva gångvägar Sammanhängande gångsystem Små hinder och säkra passager Behagligt lokalklimat
Bebyggelse och stadsrum	Stark platsidentitet Inslag av höga kulturella värden Blandning mellan nya och äldre byggnader Välhållna byggnader och gaturum Lagom skala

# Vad ska staden kallas ... nästa gång

- Början av 90-talet var det Agenda-staden
- I slutet av 90-talet "Den måttfulla staden"
  - TRAST och "Den attraktiva staden"
- Nu är det snart slut på "Den Goda Staden"
  - Och då blir det "Den hållbara staden"
    - Eller "Den energisnåla staden"

eller ... ?

# DEN GÅNGBARA STADEN

