

Gångfartsområdet på Ynglingavägen – ”Shared Space”

Inledning

HSO Järfälla – Upplands-Bro har vid flera tillfällen de senaste sex åren i KTR påtalat svårigheter och trafiksäkerhetsrisker på gångfartsområdet på Ynglingavägen i Jakobsbergs centrum, det s. k. Shared Space. De första månaderna sedan det öppnats 2016 framfördes många klagomål, bl. a. i en skrivelse från synskadeföreningen SRF Järfälla – Upplands-Bro och i flera artiklar och insändare i lokaltidningen Mitt i Järfälla. .

Svårigheterna och trafiksäkerhetsriskerna gäller framförallt gående med funktionsnedsättning samt barn och äldre.

Något år efter platsens öppnande monterades två rader pollare som avgränsar fordonstrafiken till en bana tvärs över platsen. Banan ökar inte nämnvärt trafiksäkerheten, man kan ej heller se att den minskar svårigheterna för gående på platsen. Pollarna ger inte en tillräcklig markering för, t. ex. gravt synskadade, pollarna sattes upp av andra skäl än att öka säkerheten för gående.

För mer än hundra år sedan insåg stadsplanerare att det är nödvändigt av säkerhetsskäl att separera gående från fordonstrafik – man byggde trottoarer vid gatorna i städer och andra tätorter.

Nödvändiga förutsättningar för gångfartsstråk

Vi inser dock att det med vissa speciella förutsättningar kan fungera med rimlig trafiksäkerhet att införa ett gångfartsområde som blir acceptabelt för människor med funktionsnedsättningar samt barn och pensionärer, nämligen:

1. Om det inte är en stor torgliknande yta utan ledstråk eller andra följbara kanter,
2. om fordonstrafiken normalt endast gäller leveranser och hämtning till och från fastigheter eller motsv. vid området och
3. om området inte kan användas för genomfartstrafik.

”Shared Space”, gångfartsområdet på Ynglingavägen

Avstämning av förutsättningarna vid Ynglingavägen mot ovan formulerade förutsättningar för ett trafiksäkert och väl fungerande gångfartsområde:

1 Stort torg

Området på Ynglingavägen är en stor torgliknande yta med mycket slät platsättning. Ledstråk finns inte i närheten av de sträckningar där de flesta gående korsat gångfartsområdet, det finns bara ett ledstråk utmed en av kortsidorna. Synskadade som är beroende av att känna av marken med sin vita käpp är inte hjälpta av pollarna eller de stora blomkrukorna av betong – om man träffar på en pollare med käppen vet man inte åt vilket håll nästa pollare finns. Det är helt enkelt omöjligt för en blind person att på egen hand gå från trappan från gångtunneln till t. ex. kommunhuset.

Förutsättning av typ 1 ovan finns inte vid Ynglingavägen.

2 Leveranser/hämtning

Det finns egentligen bara två ställen vid Ynglingavägens gångfartsområde där leveranser och hämtning kan förkomma, gamla stationshuset och trappan till/från gångtunneln under järnvägen. Det är dock inte ofta som bilar lämnar eller hämtar passagerare vid dessa båda ställen.

Förutsättning av typ 2 ovan finns inte endast i liten omfattning vid Ynglingavägen.

3 Genomfartstrafik

Ynglingavägen har till största delen bara bostadshus och några få kommersiella lokaler på ena sidan, på den andra löper järnvägen. Sträckningen är sådan att det är en naturlig genomfart från Folkungavägen med anslutande gator och Söderhöjden till Viksjöleden och vice versa. Det är mycket få bilförare som märker eller förstår att de kör på ett gångfartsområde mellan gamla stationshuset och gamla kommunhuset och håller därför en hastighet som ligger mellan 30 och 50 km/h – alltså minst 5 gånger så fort som en människa går! Även om fordonstrafiken numera är avgränsad med pollare så är det en stor trafiksäkerhetsrisk för många människor, särskilt äldre, barn och funktionsnedsatta! Till skillnad från en vanlig fata finns här inga tydligt markerade övergångsställen, så de nämnda kategorierna människor vet inte var de ska kunna korsa biltrafiken på ett säkert sätt! Det är alltså så att genomfartstrafiken med fordon går i nord-sydlig riktning och nästa alla gående ska passera i öst-västlig riktning till och från trappan till stationen och då korsa biltrafiken utan säkert skydd.

Förutsättningar av typ 3 ovan är absolut inte uppfyllda vid Ynglingavägen.

KTR

Vid mötet i KTR Järfälla den 1 december 2021 framfördes synpunkter i linje med ovanstående. Framförallt underströks trafiksäkerhetsrisken i att de flesta gående på platsen är på väg till eller från stationen, och fordonstrafiken så gott som enbart är genomfart från Folkungavägen till Viksjöleden och vice versa. Dessa flöden korsar varandra och inga skyddade övergångsställen finns. För gravt synskadade och blinda människor finns det inget att navigera efter på det mycket breda gångfartsområdet – inga trottoarkanter eller ledstråk att följa med den vita kappen.

Ingen av de närvarande vid mötet kunde framföra någon fördel med arrangemanget med gångfartsområde på Ynglingavägen.

Referens

SWECO Infrastructure AB har för Trafikverket utarbetat en rapport, "Attraktiva stadsrum för alla – Shared space", som bland andra aspekter också betonar av oss i denna skrivelse framförda risker och svårigheter. Trafikverkets sammanfattning av rapporten bifogas i bilaga, där det också finns en länk till den kompletta rapporten.

Krav

Mot bakgrund av ovanstående upprepar HSO Järfälla – Upplands-Bro nu de krav som vi flera gånger framfört i Järfälla kommuns tillgänglighetsråd, KTR, nämligen att Ynglingavägen åter ska utformas som en vanlig stadsgata med trottoarer som, liksom före 2016 på gatans sida närmast järnvägen även har en separat cykelbana. Liksom förut ska det finnas reglementsensliga tydligt markerade övergångsställen, såsom kommunen har på många andra ställen i tätorterna.

Avslutning

HSO:s synpunkter och krav bör vidarebefordras till Bygg- och miljöförvaltningens som fått det i protokollet nämnda utredningsuppdraget av Tekniska nämnden 2021-10-21.

Attraktiva stadsrum för alla – Shared space

Fakta om rapporten

Titel: Attraktiva stadsrum för alla – Shared space

Länk: [2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf \(ineko.se\)](#)

Publikationsnummer: 2010:122 ISBN: 978-91-7467-097-4

Utgivningsdatum: Januari 2011

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Anette Rehnberg

Produktion: SWECO Infrastructure AB

Illustrationer: PeGe Hillinge, SWECO Architects AB

Layout: Margareta Diedrichs, SWECO Architects AB

Distributör: Trafikverket

Förord

Denna rapport är en del av Trafikverkets stöd till en attraktiv stadsutveckling. Arbetet med en attraktiv stadsutveckling har kommit till uttryck dels genom handboken "Trafik för en attraktiv stad", dels genom projektet "Den goda staden". Rapporten ingår i Trafikverkets arbete med ökad tillgänglighet för barn, äldre och funktionshindrade och arbetet med att utveckla stödjande dokument som "Vägars och gators utformning".

Rapporten belyser en del av sammanhangen mellan människors förmåga, regler och krav, mänskligt beteende och utformning. Sammanhangen beskrivs så noga att stöd för likformighet i krav på funktion kan ställas vid utformning av alla typer av stadsrum. Genom att belysa detta sammanhang kan utveckling av attraktiva stadsrum stödjas.

Det kan finnas anledning att säkerställa att tillgänglighetsfrågorna finns med i projekten redan i inledningen. Ofta behövs en avstämning av utformningen med sakkunniga när huvuddragen har ritats upp och en slutgranskning innan projektet ska genomföras.

Avsikten med denna skrift är att ge planerare och utformare kunskap och insikt om de dimensionerande trafikanterna barn, äldre och funktionshindrades behov och förutsättningar i utemiljön och därmed inspirera till att utforma en utemiljö som fungerar för alla. Harmoni ska finnas mellan utformningen, lagar och regler och det mänskliga beteendet. Med rätt utformning ska det vara lätt att bete sig rätt. I denna skrift ges ett exempel på hur utformningen av en "Shared Space" stegvis kan anpassas till de krav som ställs gällande form, regler och beteende.

Skriften ger ett allmängiltigt stöd men är främst avsedd att stödja utformning av allmänna platser, exempelvis gator, torg och parker, samt områden för andra anläggningar än byggnader, till exempel fritidsområden och friluftsbad, som vid nyanläggning ska göras tillgängliga och användbara.

Olika lagar och regler som påverkar tillgängligheten beskrivs också i skriften. Två föreskrifter som beslutats med stöd av plan- och byggförordningen (1987:383), som in sin tur meddelats med stöd av PBL lyfts fram, ALM och HIN. Föreskrifterna avser krav vid anordnande av bland annat allmänna platser så att de kan användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. De gäller även för väghållare, en kunskap som lyfts fram i skriften.

I de transportpolitiska målen anges bland annat att transportsystemet ska utformas så att barns rörelsefrihet ökar och att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med

funktionsnedsättningar. Målen redovisas senare i skriften. Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska verket verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

I den nationella handlingsplanen för handikappolitiken anges att samhället ska utformas för allas delaktighet och inflytande.

Rapporten är gjord på uppdrag av Anette Rehnberg, Trafikverket. Rapporten är skriven av Roger Johansson och Malin Rosén, SWECO Infrastructure med underlag från Anette Rehnberg, Lisa Salmi och Mats Gummesson, Trafikverket. Som stöd för arbetet med rapporten har en litteraturstudie genomförts på franska av Lilia Bidar Halsen, spanska av Catrin Lammgård, på tyska och holländska av Cornelis Harders, alla från SWECO Infrastructure.

Göteborg i januari 2011

- -

Sammanfattning

Begreppet Shared Space avser en plats som är ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter och ska inbjuda till mänsklig vistelse och rörelse i ett stadsrum för alla. Oskyddade och skyddade trafikanter ska använda platsen på förutbestämda villkor. Shared Space kan regleras med särskilda trafikregler. Utformningsdelar som kantstöd, vägmärken och vägmarkeringar behålls eller ersätts av andra stöd där funktionskraven på tillgänglighet kräver det

Stadsrummet är ett allmänt tillgängligt rum i staden som bland annat ska användas för stadens resor och transporter. Stadsrummet har dessutom en stor betydelse för möten mellan människor och för att skapa attraktion genom sin skönhet och trevnad.

I stadsrummet ska såväl skyddade som oskyddade trafikanter vistas. Vistelsen i stadsrummet kan uppfattas som en samverkan mellan trafikanter. Denna samverkan är avgörande för hur attraktivt stadsrummet är för olika trafikantgrupper. Beroende av vilken funktion stadsrummet har i staden har samverkan olika former

Genom att vara tydlig med vilka situationer som anordnas kan utformningen medverka till att trygga samverkan mellan människor så att beteende, utformning och regler stödjer varandra.

Shared Space är ett nytt koncept för en gammal företeelse. Att dela ytan mellan olika användningsområden och trafikslag har alltid förekommit t.ex. på den gamla landsvägen, torg och parkeringsplatser. Shared Spacetankarna används som en modell för att göra staden mer inbjudande för gående och cyklister. Konceptet är enkelt att uppfatta och att ansluta sig till. Upprymdheten över konceptet ger kraft att genomföra förändringar. De tidiga exemplen manar dock till eftertanke. En del av tillgänglig kunskap och erfarenhet gick förlorad då stadsmiljöerna omdanades enligt idéerna från den första generationens Shared Space. Under senare år har funktionskraven för barn, äldre och människor med nedsatta funktioner lyfts fram och förtydligats genom beslut på nationell och internationell nivå. Dessa grupper är dimensionerande och ska kunna använda stadens platser med god tillgänglighet, trygghet och säkerhet. Funktionskraven är dock inte systematiskt inarbetade i allt som produceras, det kan ta lång tid att få kraven att bli en naturlig del av utformningstraditionen. Dock finns de redan med i manualer och föreskrifter.

Vi lever i ett demokratiskt samhälle där delaktighet för alla är en självklarhet. När vi utformar vår trafikmiljö har denna självklarhet ibland fått stå tillbaka för att andra kvaliteter värdesätts mer. Det kan handla om trafiksäkerhet, stadsliv, handel etc. Dessa delar är naturligtvis viktiga men att utestänga vissa grupper från att kunna ta del av samhällslivet är varken demokratiskt eller förenligt med gällande lagstiftning. Handlar det om okunskap? Vem ska rimligen utformningen av trafiksystemet dimensioneras för?

Skaffar vi oss kunskap om de grupper som har störst behov i trafiksystemet och dimensionerar utifrån dem, kan betydligt många fler personer delta i samhällslivet. Shared space delad yta attraktiva stadsrum blanda trafikantgrupper givna spelregler försköna gatumiljön samutnyttja stadsrum långsam fordonstrafik ökad tillgänglighet shared space attraktivt stadsrum för alla mål samstämmighet trygghet säkerhet favör orienterbarhet jämnhet belysning tydlighet delaktighet 7 Vilka dessa grupper är kan variera något beroende på vilken trafiksituation som avses. I denna skrift behandlas specifikt Shared Space och här identifieras barn, äldre och funktionshindrade som dimensionerande trafikanter. Deras specifika behov och förmågor beskrivs nedan.

Barns förmåga i trafiken begränsas av både fysiologiska och psykologiska faktorer. Det ställer stora krav på utformningen av vägtransportssystemet om barn ska kunna förflytta sig tryggt och säkert. Låg fordons hastighet är viktigt för att öka barns säkerhet och trygghet i trafiken och fordonens hastighet får inte överstiga 30 km/tim i korsningar, som barn regelbundet passerar. För barn är en komplicerad trafikmiljö ett hinder

För äldre innebär åldrandet i sig att kombinationer av funktionsnedsättningar ofta uppstår, som med stor säkerhet komplicerar situationen ändå mer vid vistelse i trafikmiljön. Många äldre är oroliga för att inte hinna över gatan, att bli påkörda av bilar, mopeder eller cyklar eller att falla. Väl definierade och separerade ytor med korta passager över blandade ytor krävs. Det ska finnas tillräckligt med väl utformade bänkar i utemiljöer och särskilt i miljöer som anläggs för ökad vistelse. Vid en förändring av gatu- eller vägmiljön ska trygghetsläget behandlas. Föreslagna åtgärder ska öka tryggheten för trafikanterna.

Personer med rörelsenedsättning behöver ofta längre tid på sig att förflytta sig. En del har även svårt att röra på huvudet eller förflytta sig i olika riktningar och har därför svårigheter i en sammansatt trafiksituation. En del använder rullstol eller rollator. Jämna underlag underlättar även för personer som har svårt att lyfta fötterna.

Personer med synnedsättning orienterar sig på olika sätt beroende på typ av synnedsättning. Åtgärder som kan underlätta orientering, särskilt över öppna ytor är ledstråk. Dessa kan vara konstgjorda eller naturliga såsom en gräskant som måste kunna följas både med känseln via fötterna eller käpp och visuellt. Ledstråk får aldrig dras över körytor och detta innebär problem vid stora öppna ytor där gående blandas med fordonstrafik.

Personer med hörselnedsättning har svårt att överblicka omgivningen. En del personer kan även ha problem med balansen. Shared Space ytor måste därför vara lätta att orientera sig över och gåytorna måste vara släta, precis som för flera andra grupper av personer med funktionsnedsättningar.

Personer med kognitiv funktionsnedsättning måste ofta lära in orienterings- eller förflyttningsmönster. Lätt igenkänning av miljön är viktigt. Svårtolkade miljöer kan innebära att de inte klarar av att förflytta sig själva. Komplexiteten i trafikmiljön innebär därför förflyttnings svårigheter för denna grupp. I trafikmiljön bör gångnätet vara logiskt uppbyggt och passager ska vara tydliga och så korta som möjligt. Tydliga symboler underlättar även orienteringen i utemiljön.

Att skapa förutsättningar för en trygg utemiljö innebär att kunskap om andra personers känslor måste inhämtas för att sedan handla utifrån dessa. En känsla av otrygghet leder inte sällan till begränsad rörelsefrihet och mobilitet med social isolering som följd.

I Sverige ska nya allmänna platser eller områden för andra anläggningar än byggnader när de anläggs, göras tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse eller orienteringsförmåga. Kravet finns i 3 kap. 18 § andra stycket plan- och bygglagen. Boverket har även gett ut förtydligande tillämpningsföreskrifter och råd till denna lagbestämmelse. Dessa kallas HIN och ALM och HIN omfattar undanröjande av enkelt avhjälpbara hinder i befintliga miljöer och ALM gäller vid nyanläggning.