

Fördjupningsprojekt inom TRAST

GATUTYPER

-en exempelsamling



 Boverket

 Sveriges
Kommuner
och Landsting

 Vägverket

 BANVERKET

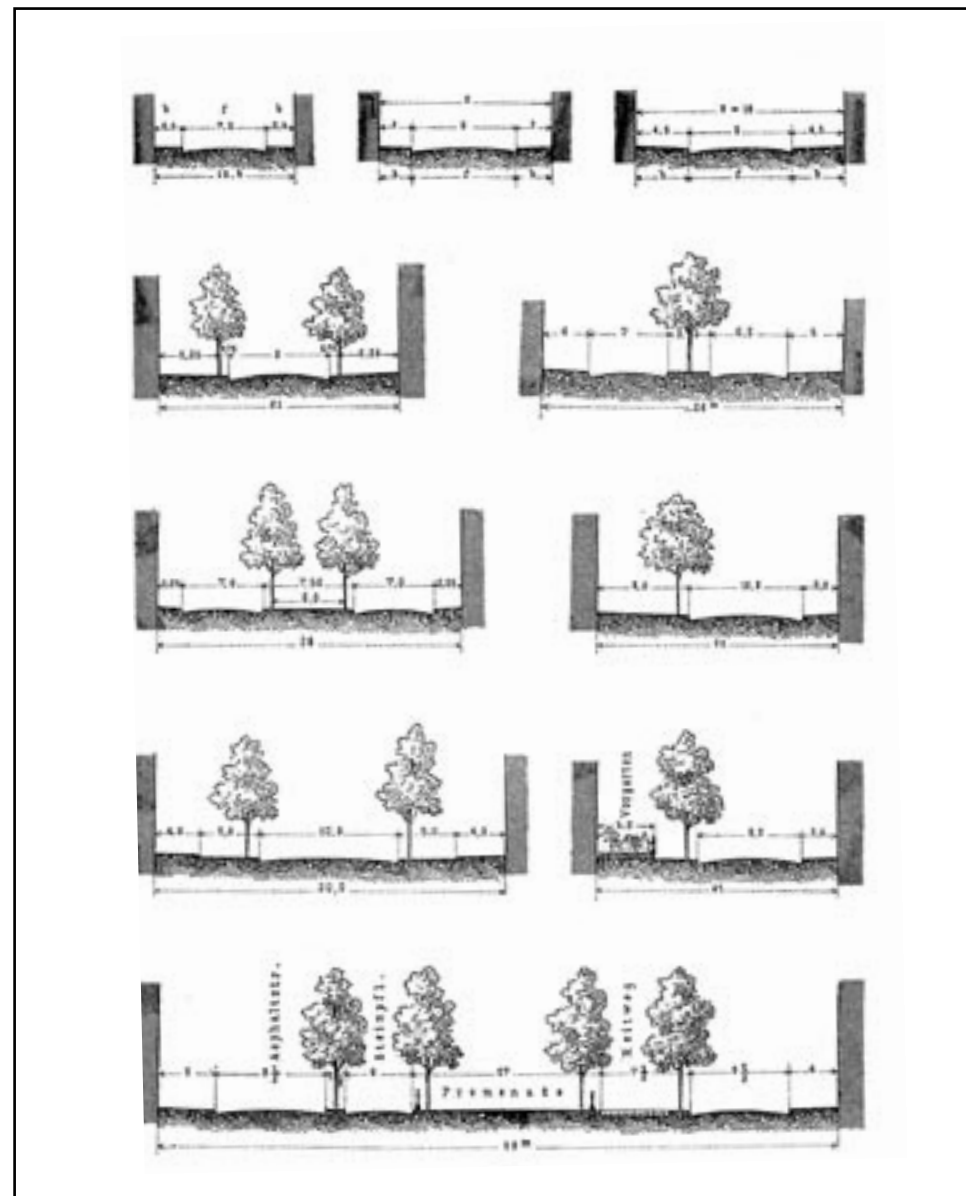
Innehållsförteckning

Förord, inledning	sid. 3
I Gatans utveckling	sid. 4
II TRAST—en vision om en stad för alla	sid. 7
III Gatans disposition och ingredienser	sid. 24
Slutord	sid. 28

Denna skrift är framtagen av SWECO VBB i samarbete med Kommunförbundet.
Deltagande arkitekter, landskapsarkitekter och trafikingenjörer: Thorbjörn Andersson,
Marcelo Arancibia, Mats Hermansson, PeGe Hillinge, Roger Johansson.
Göteborg 2006 ©

Hur gatusektionen disponeras har länge ansetts vara ett viktigt inslag i stadsbyggnadskonsten.

Ur Joseph Stubbens: Der Städtebau (1890).



Förord

Kommunerna, Vägverket, Banverket och Boverket har under 1990-talet arbetat med att ta fram verktyg som ska stämma med de transportpolitiska målen. Ett av dessa verktyg är handboken TRAST—Trafik för en attraktiv stad. Syftet med handboken är att vägleda de som på olika sätt arbetar med samhälls- och stadsplanering och där trafik ingår. Det gäller både översiktsplanering och mer konkret åtgärdsplanering.

Målet med TRAST är att lägga fast en långsiktig trafikstrategi. Några punkter som nämns som speciellt viktiga är att TRAST ska hjälpa till att få olika grupper inom planeringssektorn att förstå varandras utgångspunkter bättre, att man ska förtydliga länkarna mellan olika discipliner inom stadsplanering, att man ska ge vägledning i hur man viktat samman kvaliteter som konkurrerar.

TRAST är tänkt att vara ett levande dokument. Det kommer efter hand att kompletteras och utvecklas i sina olika delar. Föreliggande dokument är ett led i det arbetet. Det är ett försök att belysa vilka möjligheter den svenska stadsgatan i sina vanligaste variationer ger om man ser staden i TRAST-perspektiv.

Inledning

”Trafik i stad” är ett ämne som har att göra med stads kvalitet. Trafik av olika slag – motorfordon, cyklar, kollektivtrafik, gångtrafik, barnvagnar, rullstolar, privattrafik, yrkestrafik – alla ska få plats i staden och kunna komma fram på ett bra sätt. Samtidigt måste alla dessa trafikslag kunna existera på varandras villkor. Om den ene tillåts dominera så går det ut över den andre. Däri ligger en del av det som är själva stadsbyggandets kärna; helheten råder över delarna.

Hade vi bara tillräckligt med plats i staden skulle alla trafikslag kunna få optimala förhållanden. Men då får vi en mycket gles stadsbygd som saknar den händelserikedom och täthet som vi förknippar med en intressant stad och med en levande stadskultur. Gaturummens disposition och möblering blir därför av nödvändighet en balans där alla får ge och ta en smula för helhetens nytta. Man kan se det som en träning i att leva i samförstånd, men också som en nödvändighet för en attraktiv stad.

Allé i Drottningholmsparken.

Här kördes på 1600-talet kungens korteger.

Sektion 8 m (avstånd mellan träd).



I Gatans utveckling

Gator och platser var det som präglade stadens form också i de allra tidigaste stadsmönster vi känner till. Gator var allmänna och utifrån deras mönster styrdes det privata: tomtindelningar och kvartersformer. I princip kan man säga att de gemensamma intressena på detta vis reglerade stadens tillväxt.

De medeltida gatorna var i allmänhet dimensionerade efter ett breddmått som tillät två kärror att mötas. 5 meter är ett vanligt sådant mått. Det medeltida gatumönstret är oftast vindlande och oregelbundet, vilket har att göra med att man förstärkte gamla stigar och kreatursstråk men också anpassade sig till terrängens former.

Gamla Stan i Stockholm och Visby är kanske de största sammanhållna områdena i Sverige där denna gatutyp fortfarande finns kvar.

1600 och 1700-talsgatorna gjordes bredare. Nationen Sverige visade anspråk på att vara en stormakt i Europa vilket krävde en annan representativitet. Stormaktstiden var också fortifikatörernas tid, då militära mönster återspeglades i såväl stad och samhälle. Städerna lades ut med rätvinkliga kvarter och i Stockholm var dessa gator ofta 11-12 meter breda.

Storgatan i Simrishamn, Kyrkogatan i Lund och Drottninggatan, Stockholm är exempel på några gator med de dimensionerna.

Under 1800-talet växte borgarklassen som en följd av industrialiseringen. Sverige gick igenom en stark urbaniseringsvåg då lantarbetare flyttade till städerna för att arbeta i industrierna. Många stadsbränder under seklet, t.ex. Umeå, Sundsvall, (inte sällan orsakade av innovationen järnvägen) gjorde att nya stadsmönster kunde läggas

ut på platsen för de gamla trästäderna. De nya gatorna var bredare, ett typiskt mått var 18 meter. Denna gatutyp kunde vara trädplanterad men senare tiders ökade trafikintensitet gjorde att träden ofta togs bort. I många svenska städer byggdes under denna tid också ännu bredare gator av paradkaraktär, utformade som trädplanterade "rum" med träd på bägge sidor (boulevard eller aveny) eller träd i mitten (esplanad).

*Nygatan, Gamla Stan, Stockholm.
Medeltida gata.
Gatusektion 5 m.*



Södra Esplanaden i Lund, Rådhusplanaden i Umeå, promenaderna i Norrköping och boulevarderna i Kristianstad är några exempel. Just Kristianstad har smeknamnet Lilla Paris just på grund av sina boulevarder.

Under 1900-talets första årtionden byggdes många vackra gaturum som ofta låg placerade i tätortsranden eller i de nya villaförstäderna. Skälet var att den täta industristaden med dess dåliga luft och bostadskvalitet höll på att försvaga stadsbefolkningen så kraftigt att vi kan se en flykt från stadens livsmiljö. De nya villastäderna byggdes ofta med den så kallade trädgårdsstaden som förebild. Detta var ett småskaligt boende med oregelbundna, ofta planterade gaturum och små torg och platser insprängda i bebyggelsen.

*Beckomberga allé, Bromma.
Trädgårdsstadsgata.
Gatusektion 18 m (5 + 8 + 5).*



*Börjesonsvägen, Södra Ängby.
Trädgårdsstadsgata med en sida planterad och den andra med gångbana.
Gatusektion 11 m. (3,5 + 6 + 1,5).*

Hofors trädgårdsstad, Röda stan i Norrköping och Gamla Enskede söder om Stockholm har exempel på den här typen av gaturum.

På några få decennier under vårt eget sekel har synen på trafik i staden genomgått flera olika skiften. När landsvägsnätet byggdes om till bilvägnät på 1940-talet innebar det en mycket stor förändring av såväl stad som land. Nya vägar byggdes, gamla breddades, städer formades om för de nya villkor som trafiken ställde.

1970-talets trafikideologi formulerades av forskare på de tekniska högskolorna och innebar att man strävade efter att separera trafiklagen så mycket som möjligt för att eliminera konflikter. Det resulterade bland annat i upphöjda gångbroar och nedsänkta trafikleder, övergångsställen och ljusregleringar. Den fullständigt trafikseparerade staden visade sig många gånger utmytna i en olösbar ekvation. Trafiksystemet hade

med detta gått från att vara ett underordnat element i en helhet till ett överordnat element som styrde en helhet. Helheten var staden, och den fick rätta sig efter trafiken.

Bilismens explosionsartade utveckling beskrev vid denna tid en kurva där man kunde läsa att i framtiden skulle varje hushåll ha tre, kanske fyra bilar. Trafikplanerna för svenska städer färgades av detta och det finns klassiska sådana trafikplaner, t.ex. den för Norrköping som visar en närmast fantastisk bild av överdimensionerade trafikleder som stämplar sitt mönster över hela staden. I vissa fall byggdes också delar av sådana konstruktioner.

På 1980 och 1990-talen syntes i trafikplaneringen några tecken som förebådade märkliga ting, ett helt nytt sätt att se på olika

*Trafikseparerad korsning, Husby, norra Järvafältet.
Gångbroar separerade från körytor*



*Korsning Drottninggatan—Repslagargatan, Norrköping.
Lågfartskorsning utan trafikljus.*

trafikslag i samexistens. I t.ex. Norrköping och Göteborg tog man helt sonika bort trafikljus. Trafikforskarna hade konstaterat att de flesta personskador på fotgängare skedde på övergångsställen, där det var tänkt att man skulle vara helt skyddad. Ljussignalerna invaggade tydligen fotgängare i en säkerhetskänsla som ibland var en chimär. Fram tonade en idé om att där fordonsfrekvensen inte var för hög skulle trafikslagen kunna samsas med ömsesidig hänsyn. Trafikmiljön skulle utformas så, att rytmen blev lugnare och skedde med en sorts "varse"-stämning mellan olika trafikslag.

Bland annat från den ståndpunkten har TRAST utvecklats. Det är ett dokument som diskuterar och exemplifierar hur vi ska åstadkomma en attraktiv stad för alla, där trafiken med dess funktioner och krav är en viktig del, men liksom andra ingående delar underordnar sig en helhet, nämligen staden.

II TRAST - en vision om en stad för alla

För att exemplifiera hur TRAST kan användas för att omforma vad man skulle kunna kalla trafikgator till stadsgator har vi skissat ett antal situationer där gaturummen redovisas disponerade på några olika vis. Exempelen är inte avsedda som scheman utan snarare som förebilder, där olika delar kan användas och kombineras på många olika vis. När varje gaturum planeras måste hänsyn tas till det specifika fallet; trafikvolym, tillgänglighet, gaturummets väggar, väderstreck etc.

Skälet till varför vi har valt gatubredd som indelningsgrund är att hur en gata gestaltas självklart har att göra med vad som får plats där. En gata illustrerar på så sätt en konkurrenssituation mellan olika anspråk där samhället under vissa epoker har favoriserat t.ex. biltrafikens anspråk. Gatubredden och vad som ges plats där säger något om vår tids värderingar om vilket slags liv som vi anser vara viktigt i staden. I TRAST-synen avspeglas en syn där flera olika anspråk ska kunna samsas på varandras villkor och där "mjuka" trafikslag—fotgängare, cyklar och kollektivtrafik — kommer till tals på ett bättre sätt än för några decennier sedan.

Det är angeläget att påpeka att en gatusektion endast anger en indelning och inte tar hänsyn till den hastighet med vilken trafikslagen färdas genom rummet. Ju högre hastighet ett fordon eller en cyklist har, ju större mått krävs för dess utrymme. Den hastighetsbegränsning som åsätts gatan blir på så vis ytterligare en faktor som påverkar hur gatan disponeras. Omvänt kan man säga att det disponibla utrymmet ger en signal till trafikanten om vilken hastighet som är lämplig. På en 5 meters köryta passerar två mötande bilar varandra med en sannolikt ganska låg hastighet. Samtidigt är det svårt att motivera bilister att färdas långsamt på en gata som närmar sig motorvägsstandard.

Skisserade gaturum

A En småstadsgata, 15 m.

Gåfartsgata för ett levande stadsliv, alt. stadsgata med vistelsekvaliteter.

B En typisk 18 m: s gata.

Möjlighet till olika prioriteringar, t.ex. kollektivtrafik/ träd.

C Huvudgata, 24 m.

Mått som tillåter fler aspekter samtidigt, t.ex. separata cykelbanor.

D Huvudgata, 30 m.

Mått som tillåter t.ex. såväl kollektivtrafik, träd och cykelbanor.

En småstadsgata, 15 m.

Denna gatutyp är relativt vanlig i medelstora och mindre svenska städer. Dispositionen är i allmänhet ett enkelt körfält i vardera riktningen samt gångbanor på ömse sidor, det är vad man får plats med. Eftersom körytorna i allmänhet är dimensionerade för en hastighet om 50 km/h, och TRASTs vision är 30 km/h för innerstadsgator, kan den sammanlagda körytan ofta smalnas av någon meter. Då får man plats med exempelvis något generösare gångbanor eller en möbleringszon för soffor, affärsskyltning eller stolparmaturer.

I många mindre städer är denna typ av gata "Storgatan". Ett önskemål vid en omDisposition kan vara att gatan ska vara mera levande, tillåta uteserveringar, butiksskyltning på gatemark, bättre möjlighet att flanera. En 15 m: s gata kan i vissa fall göras till en så kallad gårdsgata där bilar, cyklar och fotgängare samsas. Beläggningen kan få löpa från fasad till fasad utan kantsten eller med en reducerad kantstenshöjd (se sidan 9).

Simrishamns Storgata (invigd 2005) är ett exempel på en central gata som skiftar användning från sommar till vinter. Vintertid är det en enkelriktad gata med relativt breda trottoarer lagda med halv kantstenshöjd. Fordon färdas i gatans mitt och fotgängare rör sig på gångbanorna. Bilar får plats att korttidsparkera invid kantstenen. Sommartid används gatan på det motsatta sättet. Storgatan blir då en gågata, fotgängarna går i gatans mitt och trottoarerna används till uteserveringar och butiksskyltning. Viss angöringstrafik i gatans mitt är fortfarande möjlig.

I fallet Simrishamn är det även av historiska skäl som kantstenarna har behållits. Gatumiljöer tillhör liksom byggnader en stads kulturhistoria och i många fall är det viktigt att lägga antikvariska aspekter på

gatuutformningen. Kantstenen markerar i detta fall "den historiska gatan", så som den länge såg ut. Det "hela golvet" är en modernare introduktion som historiskt möjligen förekom på torget, men sällan på gatan. En kantsten utgör å andra sidan en barriär för rörelsehindrade och i TRAST-visionen ska sådana anspråk kunna samsas.

Storgatan i Simrishamn.

Stadsgata som fungerar som bilgata på vintern och gågata på sommaren.

Gatusektion 11,5 m (3,0 + 5,5 + 3,0).



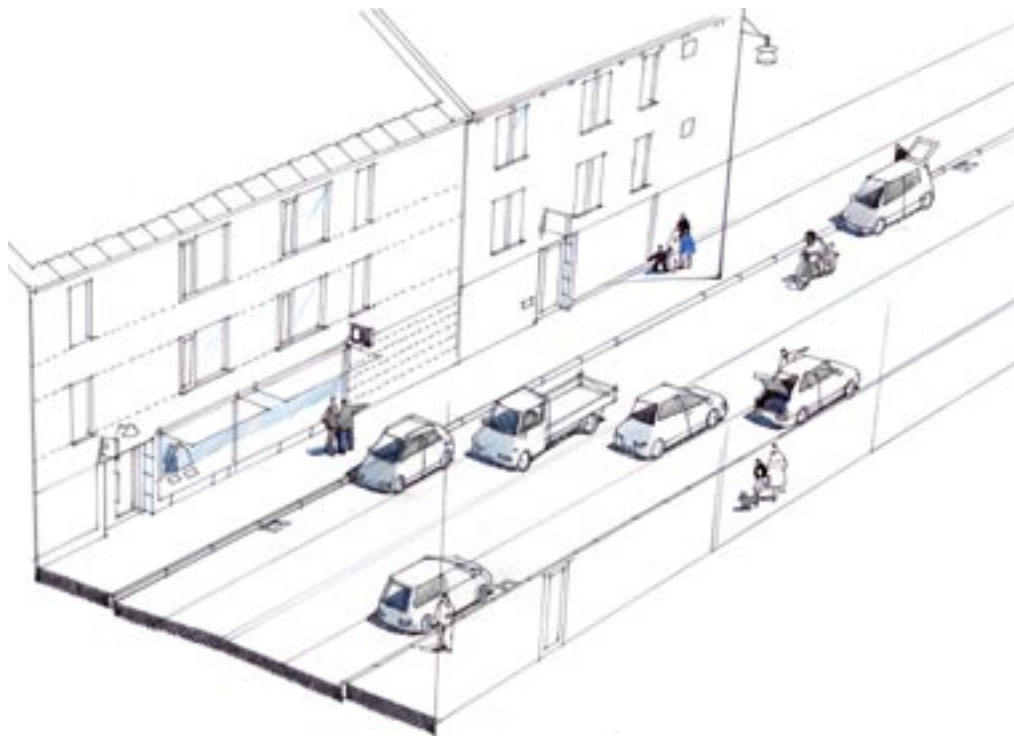
GATURUM 15 m. Gårdsgata, kantstensfri.

- Två trädrader
- Två körfält
- Ena gångbanan möbleringsbar
- Inga kantstenar



Denna gata är utformad som en bostads- eller lågfartsgata där fordonen kör på fotgängarnas villkor. Gatan har inga parkeringsmöjligheter. Det finns inga kantstenar utan beläggningen löper som ett golv från fasad till fasad. Körbanan markeras av gatans lågpunkter och understryks av trädens placering. Gatans solsida kan göras bredare och ge utrymme för t.ex. uteservering och andra aktiviteter.





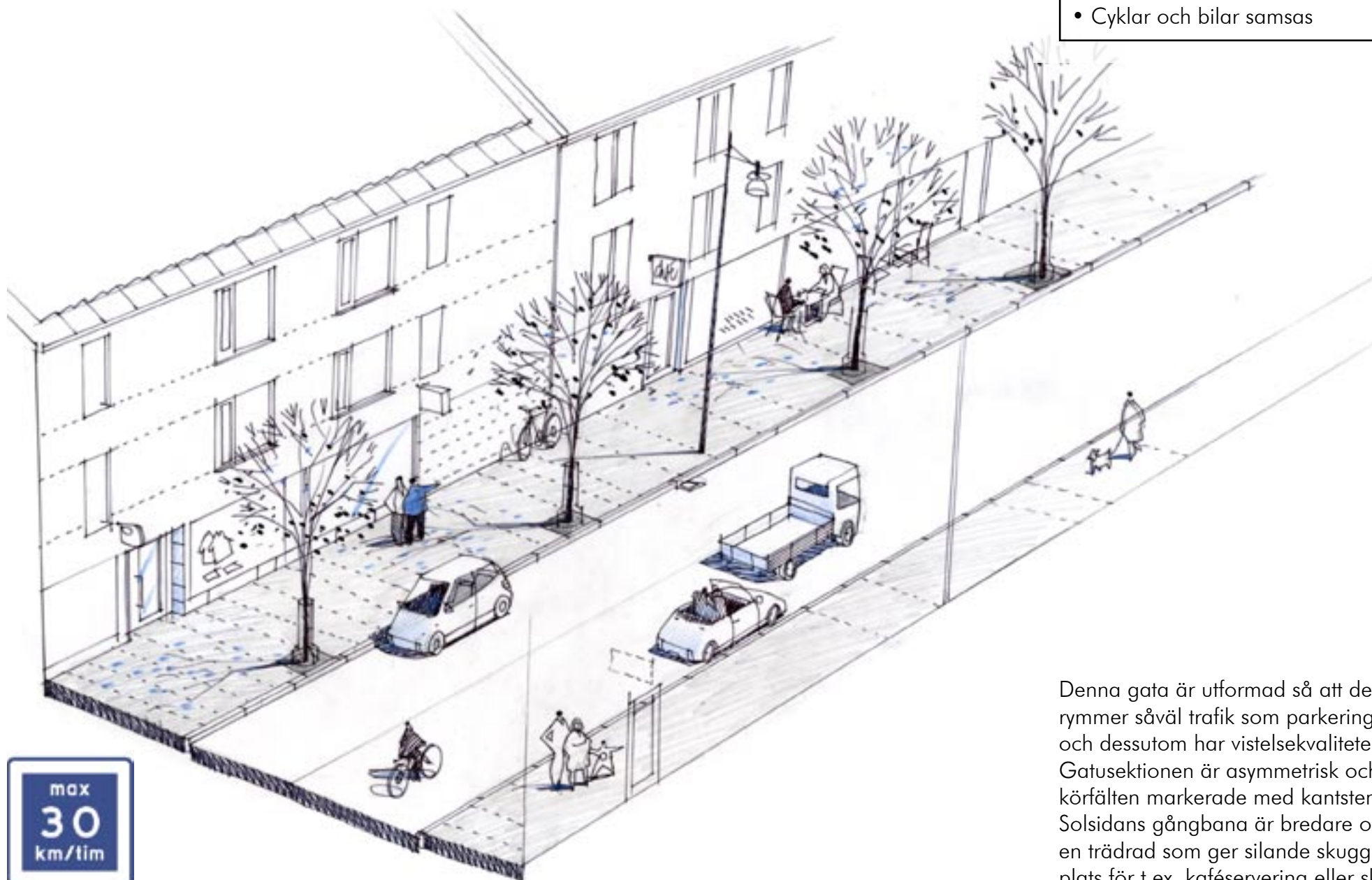
Typisk gata 15 m, 50 km/h, inriktad på fordonstrafik.



Högalidsgatan, Stockholm.
Stadsgata med dubbel kantstensparkering.
Gatusektion 18 m. (3,5 + 11 + 3,5).

GATURUM 15 m. 30 km/h, trädplantering.

- En trädrad
- Två körfält
- Ena gångbanan möblerbar
- Cyklar och bilar samsas



Denna gata är utformad så att den rymmer såväl trafik som parkering och dessutom har vistelsekvaliteter. Gatusektionen är asymmetrisk och har körfälten markerade med kantstenar. Solsidans gångbana är bredare och har en trädrad som ger silande skugga samt plats för t.ex. kaféserving eller skyltning.

En typisk 18 m: s gata.

Denna gatutyp är relativt vanlig i större och medelstora svenska städer. Ofta är den disponerad så, att det finns ett körfält i vardera riktningen. Vid vänstersvängar har man i allmänhet lagt in ett kortare tredje körfält, där svängande körfält väntar, ofta vid ett trafiksinal.

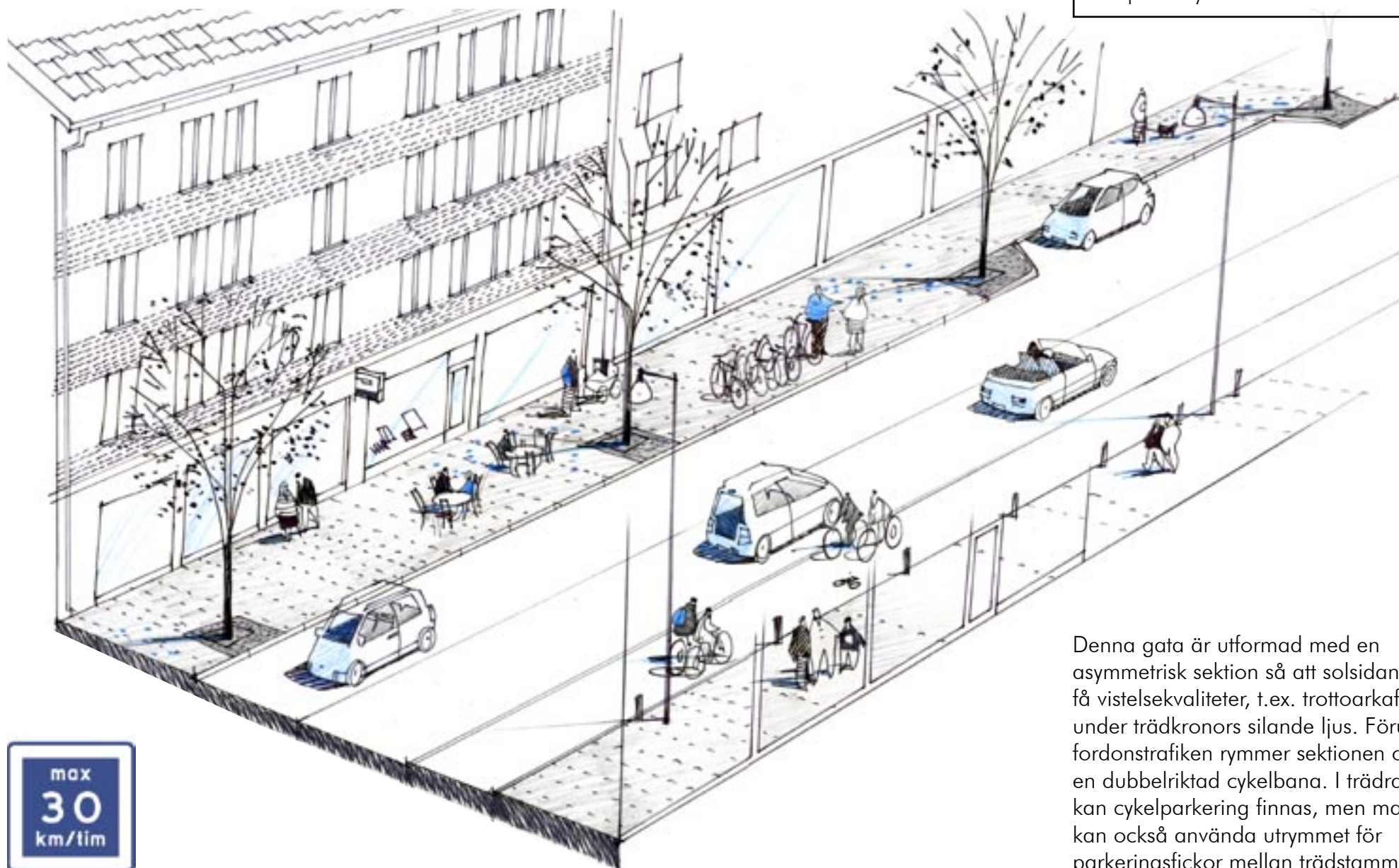
Ibland förekommer kantstensparkering, på en eller bägge sidor. På ömse sidor finns gångbanor, cykelbana förekommer mera sällan. Körytornas sammanlagda bredd medför att man vid övergångsställen i allmänhet behöver en mittrefug att göra en halvhalt på. I TRAST-visionen kan denna gatutyp göras om till en tvåfilig gata, alternativt med en enkel eller dubbel trädrad. Det finns plats för kantstensparkering på ömse sidor. Om man vill prioritera en bredare trottoar så kan en sådan få ersätta ena sidans kantstensparkering.



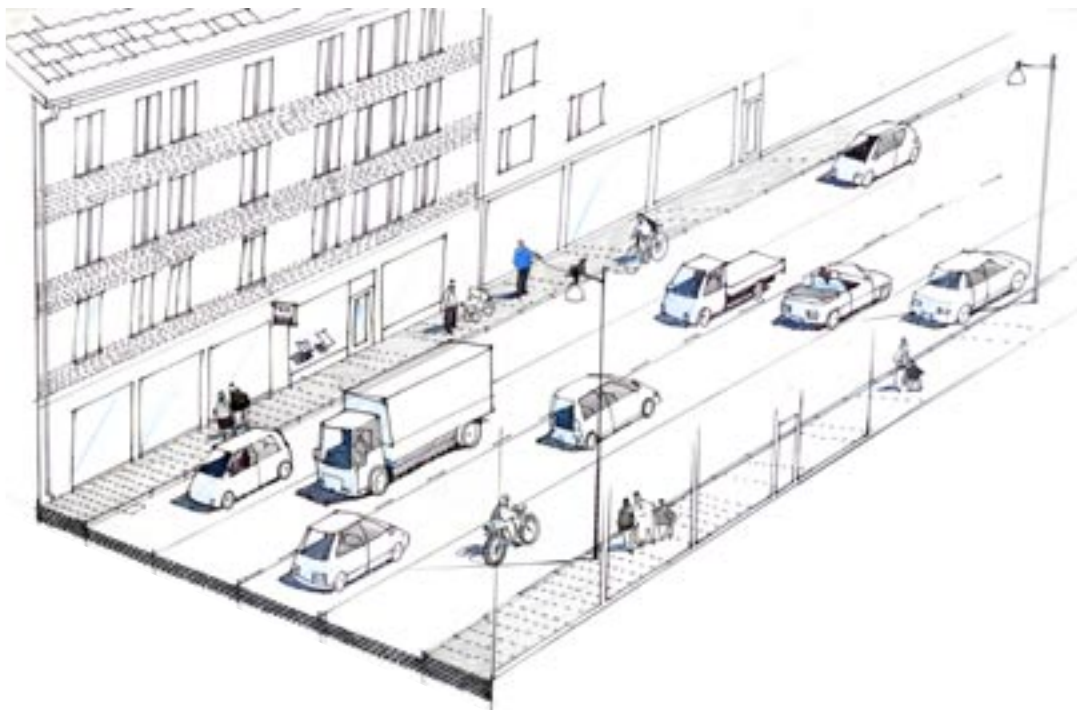
*Erstagatan, Stockholm.
Stadsgata med träd, möblerbar gångbana och trädrad.
Gatusektion 21 m (5 + 10 + 6).*

GATURUM 18 m. 30 km/h, möblerbar gångbana.

- En trädrad
- Två körfält
- Ena gångbanan möblerbar
- Separat cykelbana



Denna gata är utformad med en asymmetrisk sektion så att solsidan kan få vistelsekvaliteter, t.ex. trottoarkafé, under träd Kronors silande ljus. Förutom fordonstrafiken rymmer sektionen också en dubbelriktad cykelbana. I trädraden kan cykelparkering finnas, men man kan också använda utrymmet för parkeringsfickor mellan trädstammarna.



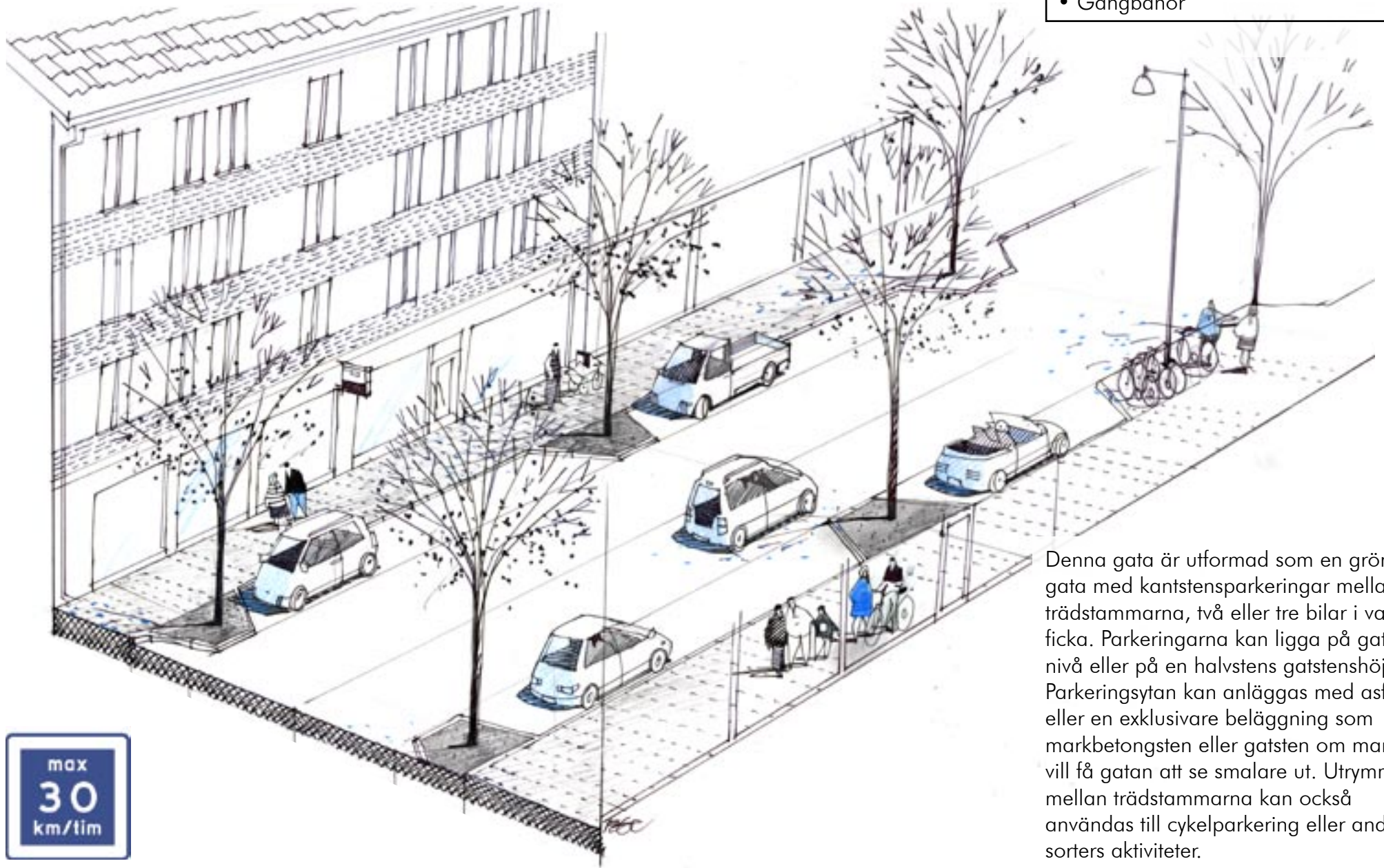
Typisk stadsgata 18 m, inriktad på fordonstrafik.



Swedenborgsgatan, Stockholm.
Stadsgata med dubbla trädrader samt
kantstensparkering.
Gatusektion 18 m (4,5 + 10 + 3,5).

GATURUM 18 m. 30 km/h, träd och parkering.

- Två trädrader
- Två körfält
- Kantstensparkering i trädraderna
- Gångbanor



Denna gata är utformad som en grön gata med kantstensparkeringar mellan trädstammarna, två eller tre bilar i varje ficka. Parkeringarna kan ligga på gatans nivå eller på en halvtens gatstenshöjd. Parkeringsytan kan anläggas med asfalt eller en exklusivare beläggning som markbetongsten eller gatsten om man vill få gatan att se smalare ut. Utrymmet mellan trädstammarna kan också användas till cykelparkering eller andra sorters aktiviteter.

Huvudgata om ca 24 meter.

Denna typ av gata är vanlig i större svenska städer men bredden finns faktiskt också ofta i mindre svenska orter där den utgör den gamla "riksvägen" eller genomfarten genom orten. I det förra fallet består gatan ofta av dubbla körfält i vardera riktningen, cykelbanor på ömse sidor, relativt generösa gångbanor och ibland också trädplanteringar på ena eller bägge sidor. Fält för vänstersvängande i korsningar har man i allmänhet.

I TRAST är visionen att inga stadsgator ska vara fyrfiliga. Det innebär att ett gaturum med denna bredd erbjuder 6-7 m ytterligare att disponera. Det kan räcka till exempelvis:

- Dubbla rader träd
- Enkel rad träd samt cykelbanor
- Enkel rad träd samt en möbleringszon närmast fasaden för t.ex. uteservering

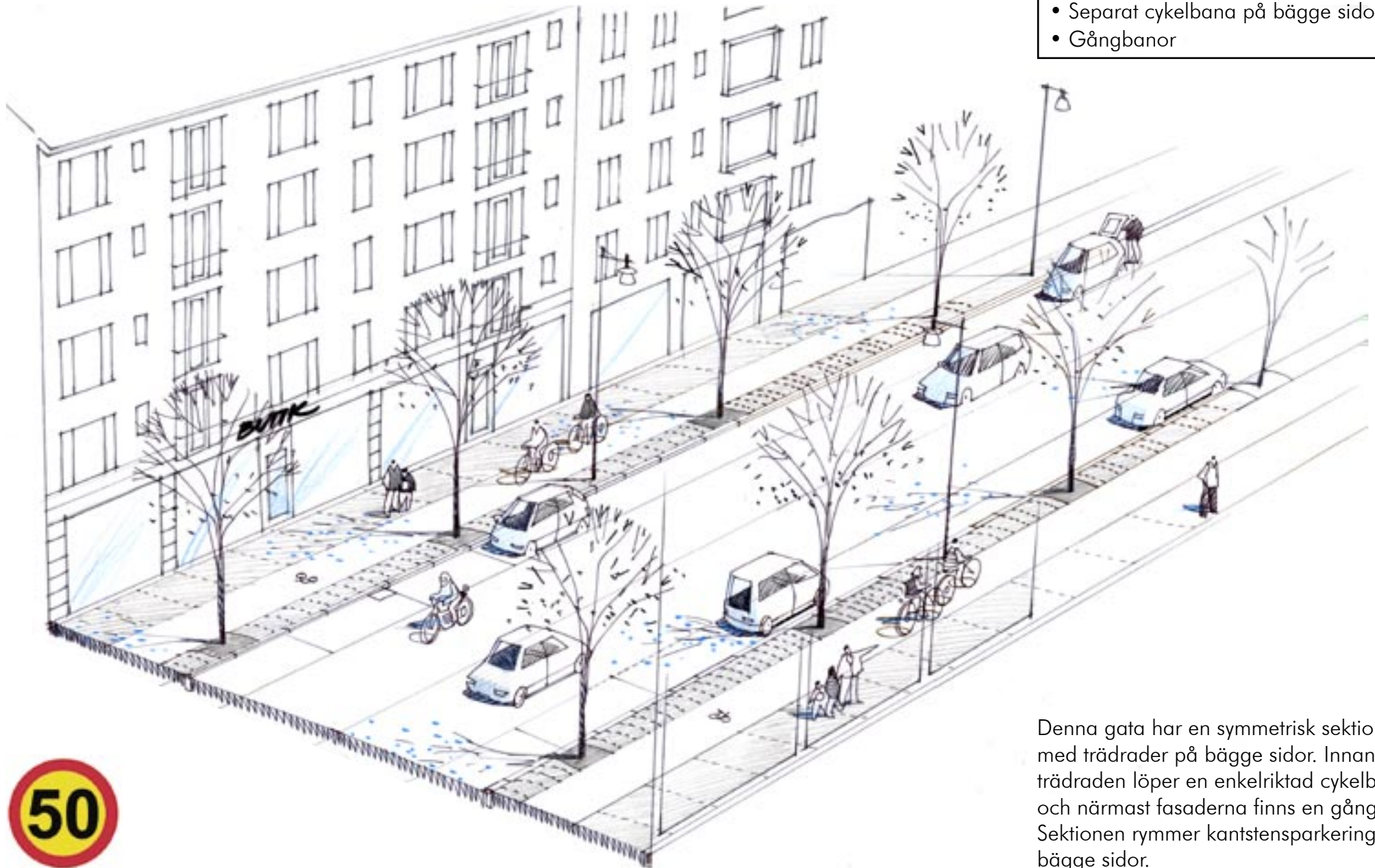
I fallet med den mindre orten ger en sådan här gata ett överdimensionerat och "flakigt" intryck. Det saknas ofta fältmarkeringar och den glesa trafiken samt de stora gatubredderna ger denna 50-gata intryck av att snarare vara en 70-väg istället för TRAST-visionens önskade 30 km/h.



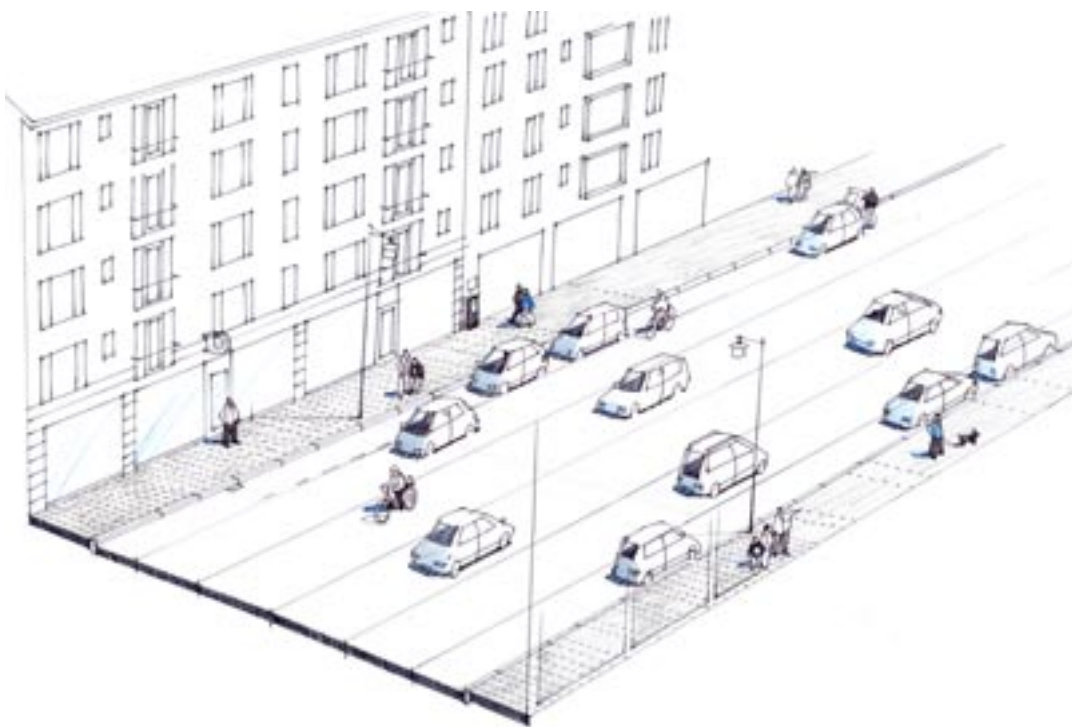
Folkungagatan, Stockholm.
Stadsgata med möblerbar gångbana, cykelbana och trädrad.
Gatusektion 24 m (6 + 12 + 6).

GATURUM 24 m. 50 km/h, dubbla trädrader.

- Två trädrader
- Två körfält
- Två filer kantstensparkering
- Separat cykelbana på bägge sidor
- Gångbanor



Denna gata har en symmetrisk sektion med trädrader på bägge sidor. Innanför trädraden löper en enkelriktad cykelbana och närmast fasaderna finns en gångbana. Sektionen rymmer kantstensparkering på bägge sidor.



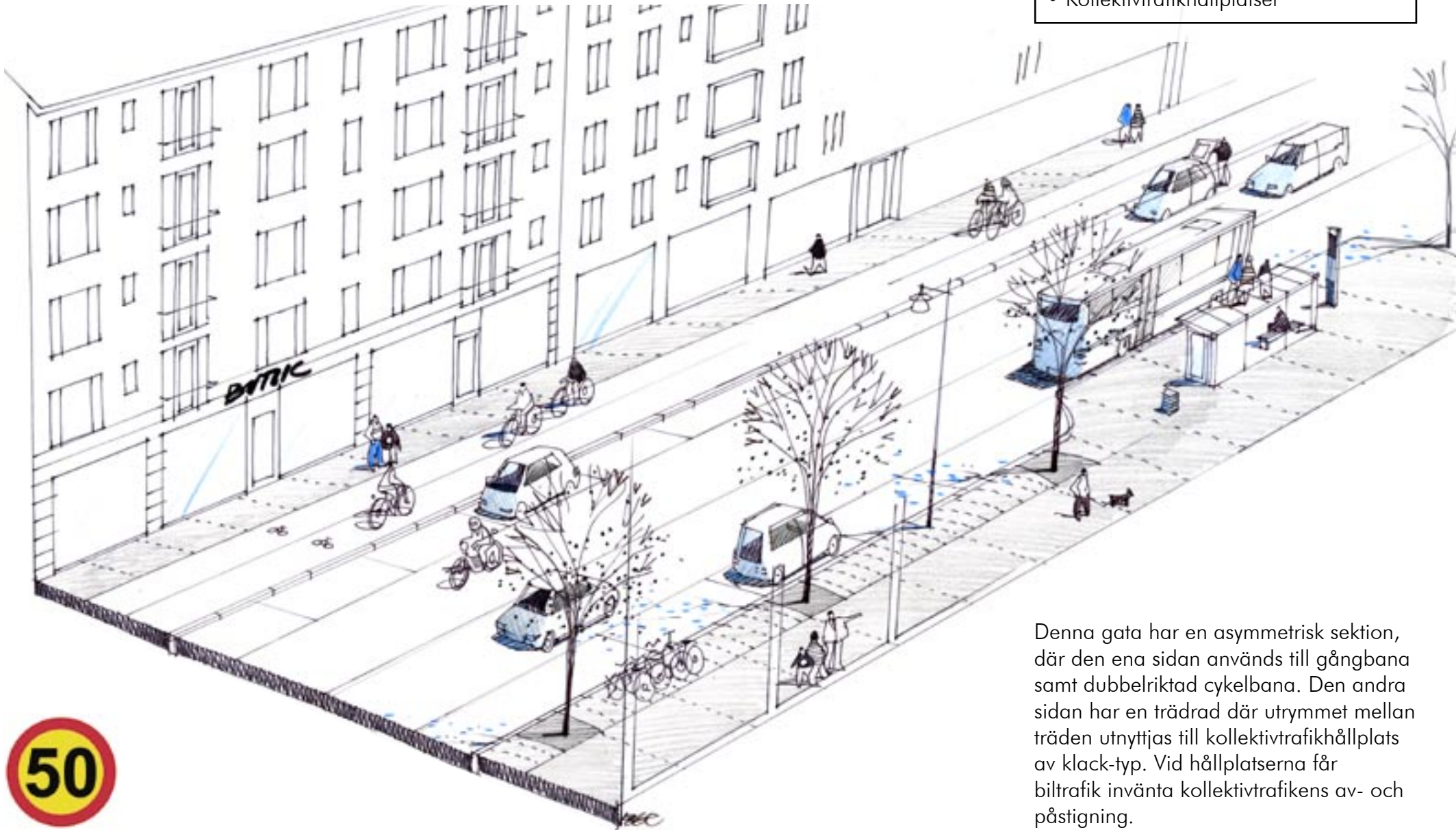
Typisk huvudgata 24 m, inriktad på fordonstrafik.



Hornsgatan, Stockholm.
Stadsgata med hög trafikbelastning, dubbla körfält, cykelbana samt kantstensparkering.
Gatusektion 24 m. (3,5 + 17 + 3,5).

GATURUM 24 m. 50 km/h, enkel trädrad.

- En trädrad
- Två körfält
- Dubbel kantstensparkering
- Separat cykelbana
- Kollektivtrafikhållplatser



Denna gata har en asymmetrisk sektion, där den ena sidan används till gångbana samt dubbelriktad cykelbana. Den andra sidan har en trädrad där utrymmet mellan träden utnyttjas till kollektivtrafikhållplats av klack-typ. Vid hållplatserna får biltrafik invänta kollektivtrafikens av- och påstigning.

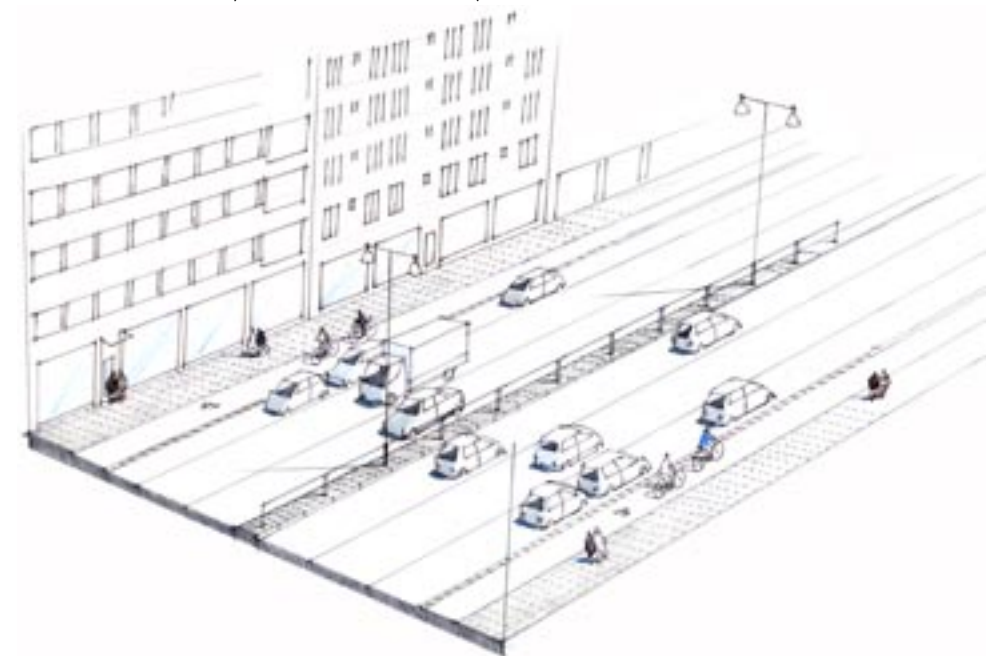
Huvudgata, 30 m.

Denna gatutyp har ofta mera karaktären av en trafikled än en stadsgata. I TRASTs vision kan den göras om till ett representativt gaturum; en boulevard, esplanad eller aveny med paradgatekaraktär. Ett körfält i varje riktning kan tas bort. Om träd på ömse sidor används kan det vara storkroniga träd som då kan sättas på relativt långa inbördes avstånd, kanske 12-15 meter. Ytorna under träden kan användas till kantstensparkering, uteservering, uppställningsplats för glass/korvkiosk eller utemöbler, t.ex. parksoffor. Det är bra om cykelbanan, om det finns sådan, separeras från gångbanan med hjälp av trädens planteringszon. Om träden är för vidkroniga och hamnar för nära fasaden eller utrymmet av andra skäl inte räcker till kan träden istället placeras mellan körbanan och cykelbanan för att få större avstånd till fasaderna. Då kommer gångbana och cykelbana intill varandra vilket är säkerhetsmässigt ett sämre alternativ men ändå ett gångbart sådant. Denna gatubredd ger många möjligheter. Den är så bred att den samtidigt ger utrymme för bilfält, bussfält, cykelbanor, trädrader och gångbanor i vardera riktningen. Alternativt kan den skapa miljöer för ett intressant och varierat stadsliv med breda gångbanor, uteserveringar och en gatusektion uppdelad av träd.

Gatan kan göras till en esplanad (träd i mitten) med en eller två mittställda rader träd och en enkel körfält på ömse sidor. En gång- och cykelbana kan löpa under träden. Det ger en lite omständigare trafikrörelse för cyklarna men delar upp gaturummet på ett välgörande vis och intrycket av gatan blir mjukare, men också mera representativt.



Lugnets allé, Hammarby Sjöstad.
Esplanadgata med kollektivtrafik, trädrader, möblerbara trottoarer.
Gatusektion 38 m. (6 + 5 + 16 + 5 + 6).



Typisk huvudgata 30 m, inriktad på fordonstrafik.

GATURUM 30 m. 30 km/h, kollektivtrafik.

- Två trädrader
- Två körfält
- Två rader kantstensparkering
- Mittplacerad kollektivtrafik i separat stråk
- Kollektivtrafikhållplatser
- Gångbanor
- Cykel- och biltrafik samsas



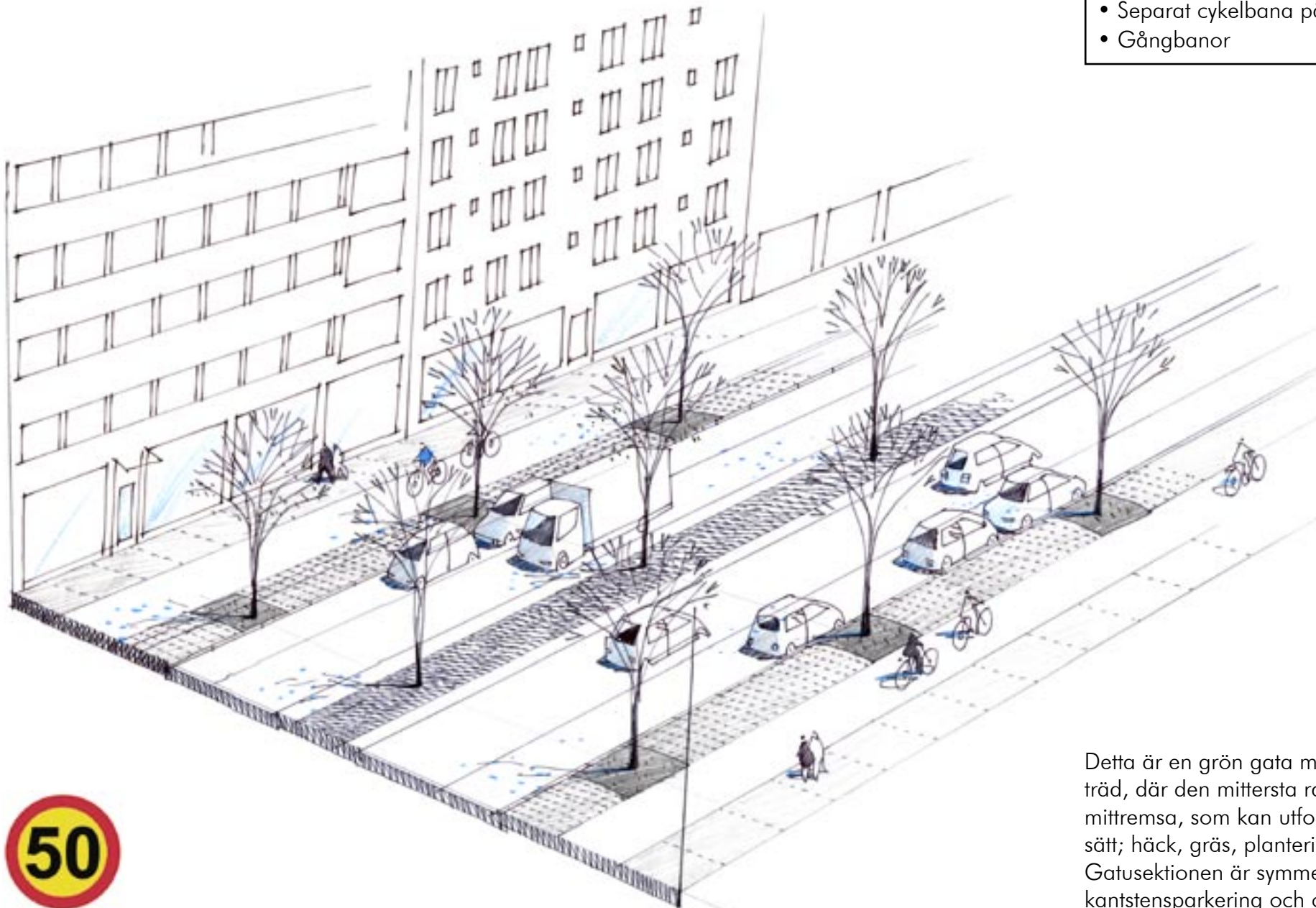
Denna gata har ett helt separerat kollektivtrafikstråk som löper i gaturummets mitt och omges av trädrader på ömse sidor. Gatan får på så vis esplanadkaraktär. Kantstensparkering finns i vardera riktningen. Vid hållplatser kan klackar dras ut mellan parkerade bilar för att göra övergångsställena säkrare.



Karlavägen, Stockholm.
Esplanad med träd, centralt gångstråk, dubbla körfält och kantstensparkerings.
Gatusektion 40 m (2,5 + 7,5 + 20 + 7,5 + 2,5).

GATURUM 30 m. 50 km/h, trädplanterat.

- Tre trädrader
- Två körfält
- Två rader kantstensparkering
- Separat cykelbana på bägge sidor
- Gångbanor



Detta är en grön gata med tre rader träd, där den mittersta raden ställs i en mittremsa, som kan utformas på olika sätt; häck, gräs, plantering, hårdgjort. Gatusektionen är symmetrisk med körfält, kantstensparkering och cykelbana.

III Gatans disposition och ingredienser

Hur gatan disponeras hänger ihop med många olika faktorer. Förutom de trafikslag som ska rymmas där finns också en rad mjuka värden att arbeta med, där tillgänglighet och rumslighet är några. Dessutom finns en lång rad av konkreta objekt som ska eller kan placeras in, t.ex. belysning, träd, soffor och bänkar, pollare och parkeringsautomater, cykelparkeringar, papperskorgar, mindre byggnader som kiosker, reklambyggnader, offentliga toaletter, telekiosker, busskurer/klimatskydd av olika slag. Slutligen bör i arbetet med att gestalta en gata ytskikten beaktas, alltså vilka material vi använder på körbanor och gångbanor.

Tillgänglighet

Tillgänglighet är en fråga som har fått en väsentligt högre prioritet under de senaste 10 åren än tidigare. Denna fråga rymmer flera aspekter, exempelvis:

Framkomlighet

Om cykelparkeringar är illa organiserade, och skyltningen oreglerad blir gångbanor svårframkomliga för rullstolar och rullatorer men också farliga "fällor" för synskadade.

Ledstråk

För synskadade anläggs numera ofta så kallade taktila ledstråk vilket blivit en särskild produkt som leverantörer tillhandahåller. Kan man åstadkomma kanter i miljön på ett naturligare sätt kan sådana fungera lika bra. För de som har ledsyn är färgkontrast mellan intilliggande material viktig.

Barriärer

En kantsten på 5 cm kan vara en oöverstiglig höjd för en rullstol. Vid övergångsställen är det numera för det mesta organiserat så att kantstenen är doppad för att underlätta passage. Olika funktionsnedsättningar har olika krav—t.ex. synskadade på kanter att följa och rullstolsbundnas önskan om barriärfrihet—kan ibland åstadkomma motsägelsefulla anspråk som det krävs inlevelse för att lösa.

Markens textur

Hur markbeläggningen ser ut i sin yta är också en tillgänglighetsfråga. En alltför blank och slät yta kan bli hal och föra med sig halkriser. En grov yta, t.ex. storgatsten, gör det svårt för rullatorer och de med gångsvårigheter att ta sig fram där om inte ytan tekniskt är lagd med små planhetstoleranser.



Rumslighet

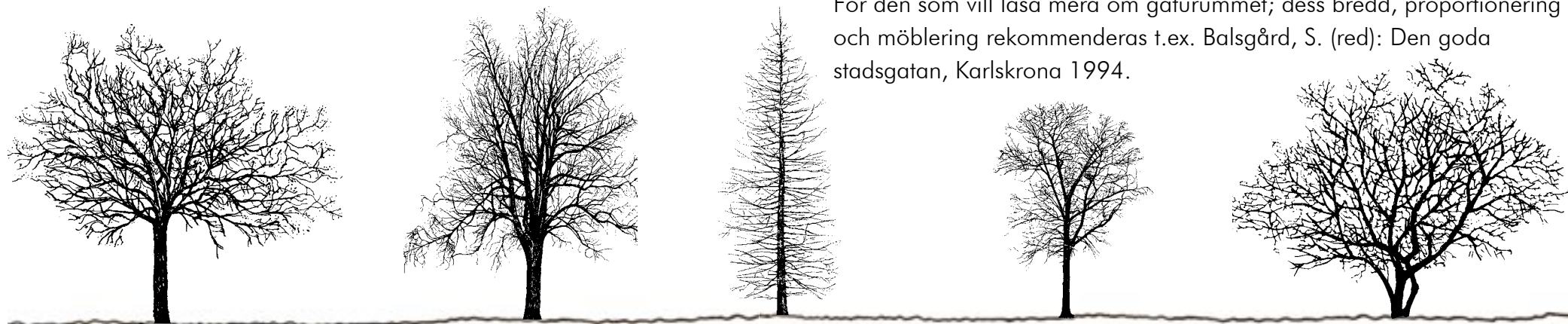
Den känsla av gaturum man får när man vistas på en gata har förstås att göra med gatans golv och väggar. Husens fasader utgör normalt väggarna. Hur proportionen mellan gatans bredd och fasadernas höjd är gjord påverkar påtagligt rumskänslan. Den smala medeltida gatan ger en känsla av smalt schakt, precis som en betydligt bredare gata men också med betydligt högre byggnader på Manhattan i New York gör det. En bred gata i ett glest förortslandskap där husen är låga och kanske inte bildar en kontinuerlig fasad upplever vi knappt som ett rum. Däremellan finns en rad proportioner som vi upplever på olika sätt: trivsamma, monumentala, stiliga, storstadsmässiga, intima, stressiga.

Arkitekter har i alla tider haft tankar om vilka som är de ideala proportionerna. Redan under antiken fanns det arkitekter som ansåg att det fanns en optimal relation mellan bredd och höjd som gav en harmonisk rumslighet. Allmänt kan man säga att ett alltför brett mått ger en känsla av ödslighet, ett smalt kan upplevas som påträngande och schakt-lik. Sannolikt utgör inte klassisk rumsproportionering entydiga regler, det är avhängigt så mycket annat om en gata är trivsam eller inte.

Träd är ett påtagligt sätt som man kan förändra ett gaturums rumslighet på. Träd är tillräckligt stora som volymer för att dela upp gatan i flera del-rum som ändå hålls samman av det stora rummet. Att arbeta med träd i gaturummen är därför ett enkelt och effektivt sätt att förändra en gatas karaktär. Om en trädrad placeras in längs ena sidan blir gatan uppdelad i ett mindre och ett större del-rum. Om en esplanad introduceras med dubbla trädrader i gatans mitt delas gatan upp i två halvor och dessutom får vi ett intimare rum i mitten mellan själva träden. En boulevard skapar ett större rum i gatans mitt och två trängre utmed fasaderna.

Trädens form påverkar också dess sätt att skapa rum. Höga träd med breda kronor kan åstadkomma en känsla av att färdas i en grön tunnel, som Nya Allén i Göteborg. Här försvinner mer eller mindre fasaderna. Omvänt kan mindre träd underordna sig rummet men bilda en skalmässig övergång mellan höga fasader och människorna som rör sig på gatan. Trädens inbördes avstånd är också en viktig aspekt att fundera över. Idag planteras gatuträd i allmänhet så glest att de mera upplevs som enskilda solitärer än ett sammanhållande inslag i gatumiljön.

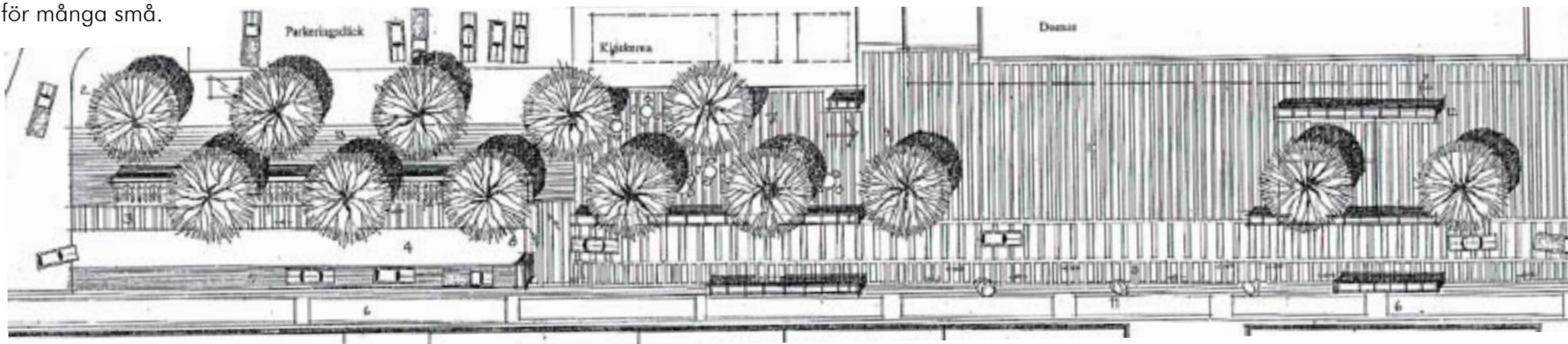
För den som vill läsa mera om gaturummet; dess bredd, proportionering och möblering rekommenderas t.ex. Balsgård, S. (red): Den goda stadsgatan, Karlskrona 1994.



Arter av träd

Träd i gaturummet för med sig en rad intressanta val. Träd kan vara pelarformade, kägelformade eller ha ovala, runda eller utbredda kronor. Olika sorter har olika höjd och varierar från i mogen ålder 4-5 m till 15-20 m. Träd ger växlande skugga, högre luftfuktighet, bromsar vindar, absorberar föroreningar i såväl gas- som stoffform, skapar årstidsvariation och rumslighet. Avgörande för att träden ska klara av dessa uppgifter är att de får rimliga överlevnadsmöjligheter. Många träd i svenska gatumiljöer har haft en mycket klen tillväxt på grund av dåliga växtbäddar. Avgörande är att växtbädden är väl-dränerad/luftig, att det finns tillgång till vatten och ljus, att jorden inte är kompakterad och att den har ett näringsinnehåll. Olika sorters träd har olika krav på dessa så kallade ståndortsfaktorer.

Växtbäddens storlek spelar en avgörande roll. För 20 år sedan, och dessvärre ibland även idag, ställdes varje träd i sin egen isolerade grop, som då ofta blev för liten för att kunna innehålla nödvändig näring, luftning och vatten. Gators långsmala form erbjuder emellertid en möjlighet att istället ställa träd i långa planteringsdiken, som sammantaget ger mycket större volym och utgör ett enda "kärl" istället för många små.



Beläggningar

Hur gatan är disponerad markeras i allmänhet med kanter av olika slag och med olika material. Körytor är oftast av asfalt vilket är ett "snabbt" material; det är slätt och utan fogar och ger en signal om en högre möjlig hastighet. Plattor och hällar av betong eller natursten får en mönstring genom fogarna och ett materialuttryck i sig själv som signalerar en "långsammare" hastighet. En asfalterad cykelbana skapar högre hastigheter än en plattbelagd sådan. I vissa fall, t.ex. på gårdsgator eller fotgängarprioriterade blandtytor, kan körytan läggas med plattor eller smågatsten. Det ger en högre fogtäthet och fordonsvibrationer som sätter ner hastigheten. Skvallertorget i Norrköping, Östra Boulevarden i Kristianstad samt Raoul Wallenbergs torg i Stockholm är exempel på hur trafikytor belagts med stenytor med många fogar.

*Östra Boulevarden, Kristianstad.
Situationsplan för upprustningen 1999. Körfiler, cykelbana, gångbanor,
kantstensparkering.*

Belysning

Belysning kan göras med linspända armaturer från fasad till fasad och man slipper på så sätt stolpar i gaturummet. Använder man stolpararmaturer behövs idag inte längre höga sådana av trafikledstyp. Moderna armaturer kan förses med optik som gör att även lägre stolpar, 6-8 m, är tillräckligt för att ljuset ska nå hela körbanan. Sådana armaturer har också många möjligheter i andra avseenden. De kan vara helt avbländade så att ljuset skickas rakt ner och bara belyser gatan, eller de kan släppa ljus åt sidan och/eller uppåt om de står invid t.ex. träd eller fasader, så att också dessa blir belysta.

Med belysning kan man modellera rummet. Dels om natten, självfallet, när gaturummet kan få olika form och storlek beroende på hur ljuset riktas. Belyses fasaderna kommer dessa att framträda som rummets väggar. Belyses endast vägbanan kommer fasaderna att träda tillbaka och vi får en lång, horisontell matta som effekt. Med högt monterad trafikbelysning med nedåtriktat ljus får hela gaturummet en likartad belysning, vilket ger ett lite stumt och dött intryck. Åstadkommes en rytm där såväl vägbana, fasader samt andra intressanta föremål i gaturummet belyses—t.ex. träd, cykelbana—blir också gaturummet intressantare.

Men även på dagen spelar armaturerna viss roll som gatumöblemang. Gatans långsträckta form gör att lyktstolpar ofta upplevs som en påtaglig möbel i rummet. Linspända armaturer ger inte samma "staket-effekt" men kan åstadkomma en känsla av "glost tak" längs gatan.

Gatans trafikala uppdelning

Gaturummet innehåller en rad trafikslag samt anordningar för att dessa smidigt ska kunna samsas. Några sådana funktioner som ska kunna

rymmas på gatan är:

- Körbanor
- Cykelbanor
- Trottoarer/gångbanor
- Kantstensparkering
- Bussfält/kollektivkörfält
- Vänstersvängfält
- Mittrefuger
- Övergångsställen
- Mittföljare
- Utrymme för gatans ingredienser

*Östra Boulevarden, Kristianstad.
Genomfartsgata som gjorts om till gårdsgata.
Gatusektion 26 m (4 + 7 + 15).*



Slutord

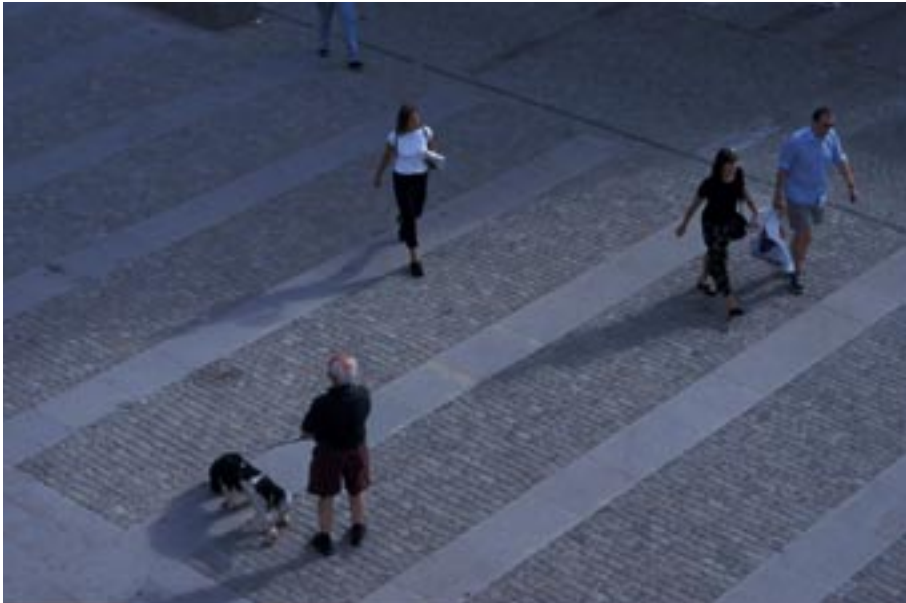
En stad är i ständig förändring och däri ligger också mycket av dess kvalitet. Olika tiders ideal finns att utläsa inte bara i bebyggelsen utan även i gaturummen. Ibland behöver dessa ideal revideras eller justeras efter nya tiders krav. Trast-visionen utgör det ideal som vi ser framför oss nu. Den innebär att balansera olika intressen i staden och därmed ge mjuka trafikslag större möjligheter att få plats och fungera. Sammantaget syftar detta till att höja något vi skulle kunna kalla stadskvalitet.

I våra svenska städer förnyas och förändras gatorna kontinuerligt. Det sker i stort och smått, hela genomfarter såväl som detaljer vid övergångsställen, komplicerade trafik Korsningar och omdispositioner för kollektivtrafik eller cykelbanor. Gatans disposition förändras, trafikytor läggs om, träd planteras, hastighetsbegränsningar justeras, förbifarter och tunnlar byggs som ger helt andra trafikmönster för hela städer.

Föreliggande exempelsamling visar hur några i svenska städer vanliga gaturumsbredder kan disponeras för de förändrade krav som vår egen tid ställer. Många svenska gator kan bli trivsammare, tydligare, säkrare, mer lättorienterade och bidra till att göra stadslivet som helhet mera inbjudande. Exempelsamlingen levererar inget facit men antyder möjliga förändringar som ska användas efter situation och med eget omdöme. Den visar förslag på hur arbete med gatans disposition kan skapa en bättre miljö för alla. Exempler kan kombineras och även vara tillämpliga i större eller mindre delar. I de många gatuombyggnader som sker idag och i de trafikplaner som läggs är vår förhoppning att denna exempelsamling ska vara ett stöd.



*Raoul Wallenbergs torg, Stockholm.
Gåfartsgata med hög trafikintensitet.*



Detta arbete har gjorts inom projektet TRAST - Trafik för en attraktiv stad.

I skriften redovisas gaturummets historiska utveckling samt hur den svenska stadsgatan i sina vanligaste variationer ser ut idag. De skisserade exemplen visar hur ett antal typgator skulle kunna disponeras om man istället anlade ett TRAST-perspektiv.