

DIARIENUMMER:

FASTSTÄLLD:

VERSION: 0.9

SENAST REVIDERAD: 2016-10-19

GILTIG TILL: Tills vidare

DOKUMENTANSVAR: Gata & Park

Trafik - och parkeringsutredning för del av centrum i Herrljunga, del 2

Utredning inom:

Enheten för Gata & Park, sektionen Trafik

Tekniska Nämnden



HERRLJUNGA KOMMUN

Våga vilja växa!

Innehåll

1	Inledning.....	2
1.1	Bakgrund, syfte och avgränsningar	2
1.2	Metod.....	3
2	Förutsättningar	4
2.1	Gångtrafik.....	4
2.2	Cykeltrafik.....	4
2.3	Kollektivtrafik	5
2.4	Biltrafik.....	5
2.5	Parkering.....	6
2.6	Bedömning av aktuell parkeringssituation	9
2.7	Olycksstatistik	9
3	Bedömning/analys av dagens situation inklusive realiserbara förslag på lösningar	10
4	Sammanfattande slutsats	12
5	Gångfartsområden i andra städer.....	13
6	Referenser och källförteckning	14
	Bilaga 1 Kommunens Planer, strategier och mål - Sammanfattning.....	15
	Bilaga 2 Gångfartsområden i andra städer – bilder och kartor.....	17

1 Inledning

1.1 Bakgrund, syfte och avgränsningar

Herrljunga kommun arbetar med att ta fram ett program för utvecklingen av Herrljungas centrala tätort. Målsättningen med programmet är att ge möjlighet för fler bostäder och handel i centrumområdet.

I centrumområdet finns idag byggnader, öppna platser, gator, vägar, träd och grönska som alla samspelar med varandra och bildar rum för människor att vistas i och en levande helhet. Många av rummen består av speciella byggnader och värdefulla miljöer. Genom att omsorgsfullt lägga till byggnader, bygga på våningar, plantera träd eller andra rumsskapande volymer kan de värdefulla byggnaderna och miljöerna behållas. Det omsorgsfulla tänkandet gäller även planeringen av trafik och parkering.

För att få bättre kunskap om vad som är realiserbart i området och hur det kan genomföras har kommunen tagit hjälp av Tyréns för att ta fram denna trafik- och parkeringsutredning för området kring järnvägsstationen och Storgatan. Utredningen är en fortsättning på tidigare framtagen trafik- och parkeringsutredning som omfattade området kring Hemköp och parken i centrum. Utredningarna benämns del 1 respektive del 2 (varav denna trafikutredning benämns som del 2). Utredningens resultat kommer att arbetas in i programmet som kommunen arbetar med.

Avgränsningsområdet för trafik- och parkeringsutredning, del 2 visas i kartan nedan, och omfattar bland annat torget vid järnvägsstationen, Storgatan, torget utanför kommunhuset och områdena norr och öster om kyrkan. Områdena är inringade med röd polygon på kartan nedan.



Avgränsningsområde, inringat i rött

I denna utredning vill kommunen bland annat ha svar på följande frågor:

1. Kan vi ha som målsättning att förändra gatumiljön så att **gång-, cykel-, och biltrafik tar sig fram på mer lika villkor** än idag med låga hastigheter för biltrafiken samtidigt som det ges möjlighet för alla, även bilister, att ta sig fram överallt? Kan vi tex successivt införa gångfartsområde på Torget och Järnvägsplatsen och då också lyfta upp gatunivån på Storgatan vid de två torgen? På det viset kan vi kanske också på ett effektivt sätt få ner hastigheten på Storgatan.
2. Går det att få in mer parkeringsplatser vid förtätning av centrum? Hur kan en strategi se ut för att uppnå detta?
3. Många av gatorna är idag förhållandevis breda vilket ger bra förutsättningar för parkering utefter körbanans sida. Är det så att vi i stället för att använda kvartersmarken till större parkeringsområden istället kan nyttja den ytan **för i första hand bostäder och handel**? Parkering vid gata kan också

vara ett naturligt hinder för högre hastigheter om det görs på rätt sätt. Det är ett ytterligare motiv till att efterhand förändra gatunätet i de centrala delarna till parkerings- eller gångfartsgata.

4. Skulle en form av **zonindelning av hastigheterna** kunna införas där exempelvis en inre centrumkärna kring torgen och parken ha låg hastighet (7-30 km/tim), medan en yttre krans ha en mer ”normal-låg” hastighet på 40 km/tim?

1.2 Metod

Som en del i denna utredning har beläggningen (hur många bilar som står parkerade i förhållande till hur många parkeringsplatser som finns) på parkeringarna i den del av Herrljunga centrum som utgör utredningsområdet inventerats. Inventeringen har gjorts under fyra tillfällen, vilka var följande:

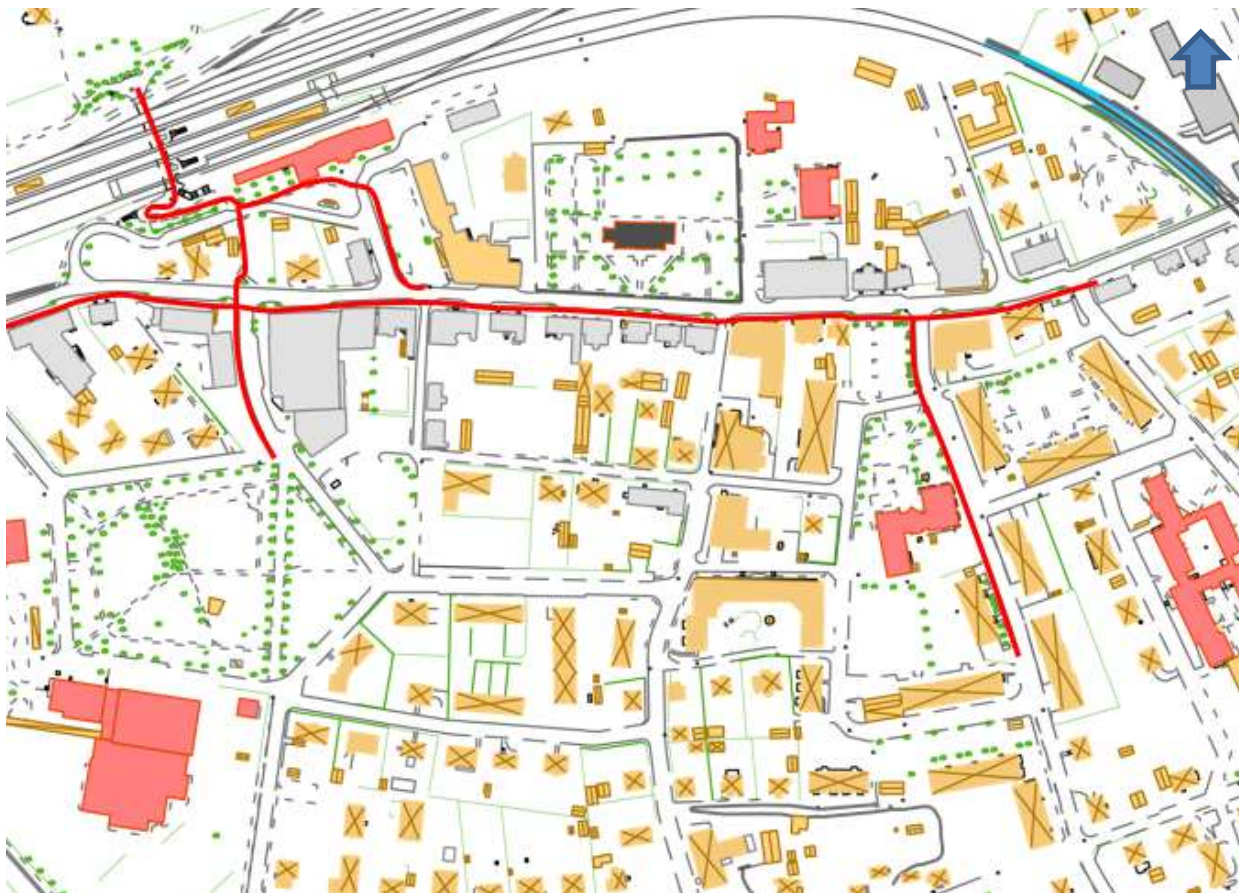
- Tisdag 21 juni, klockan 8-9
- Onsdag 22 juni, klockan 12-13
- Onsdag 22 juni, klockan 20-21
- Lördag 2 juli, klockan 11-12

Syftet med att inventera under olika tillfällen är att se hur parkeringsbehovet förändras under dygnet och veckan. Genom att inventera på olika tider går det också att se när parkeringarna är som mest respektive och som minst utnyttjade. Parkeringsinventeringen kompletterar tidigare trafik- och parkeringsutredning, del 1, och följer samma upplägg i inventeringen, men tiderna är justerade för att bättre spegla förutsättningarna i det aktuella området där det finns mer handel och restauranger. En inventering på detta sätt kan ge en indikation på vilket behov av parkering som finns i området vid olika tillfällen.

Befintligt väg- och gatunät och trafiksituation har studerats utifrån platsbesök, kartmaterial, och databaser så som NVDB (nationella vägdatabasen), STRADA (informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet) samt RDT (en rikstäckande databas för trafikföreskrifter).

kontrasten mellan de olika materialen är liten. På vissa ställen tvingas gående ut i cykelbanan på grund av hinder i gångbanan.

På Östra Parkgatan, Nästegårdsgatan och på Järnvägsplatsen fram till stationen finns kombinerade gång- och cykelbanor, de kombinerade gång- och cykelvägarna är i regel ganska smala.



Separerade cykelvägar, markerade med röd linje

2.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Herrljunga utgörs främst av tågtrafiken. Västra stambanan och Älvsborgsbanan korsas här och under pendlingstid finns det gott om avgångar i de olika riktningarna. Det går till exempel att ta sig till Skövde eller Göteborg på under en timme och till Alingsås på 20 minuter. Det avgår också en handfull bussar från en busshållplats framför järnvägsstationen, med två till fem avgångar per dygn och linje i vardera riktningen. Det finns också en busshållplats vid torget vid kommunhuset med cirka 10 avgångar/dygn i vardera riktningen. För placering av busshållplatser se Översiktskartan på föregående sida.

2.4 Biltrafik

Samtliga vägar inom området är i dagsläget reglerade till 30 km/tim, Stationsgatan, Linnégatan och Fabriksgatan är enkelriktade.

Farthinder finns på Storgatan i höjd med Järnvägsplatsen och Magasinsgatan i form av förhöjda övergångsställen. Avvikande markbeläggning i form av röd marksten finns på Storgatan i höjd med Järnvägsplatsen och mellan Östra Kyrkogatan och Magasinsgatan, den avvikande markbeläggningen signalerar att extra uppmärksamhet krävs och kan ha en viss hastighetsdämpande effekt.

Inga hastighetsmätningar är utförda men utifrån observationer i samband med inventering och platsbesök bedöms hastigheterna på och kring de centrala delarna av Storgatan vara 30 km/tim eller lägre hos de flesta fordonen. Längre ut från centrum bedömdes hastigheterna vara högre. Tätheten i trafiken och utformningen av gatan och sidoutrymmena styr hastigheten i större grad än vägmärkena.

Trafikmätningar från 2013 visar ett ÅDT (Årsdygnstrafik) på Storgatan på cirka 4000 fordon/dygn.

2.5 Parkering

Cykelparkering

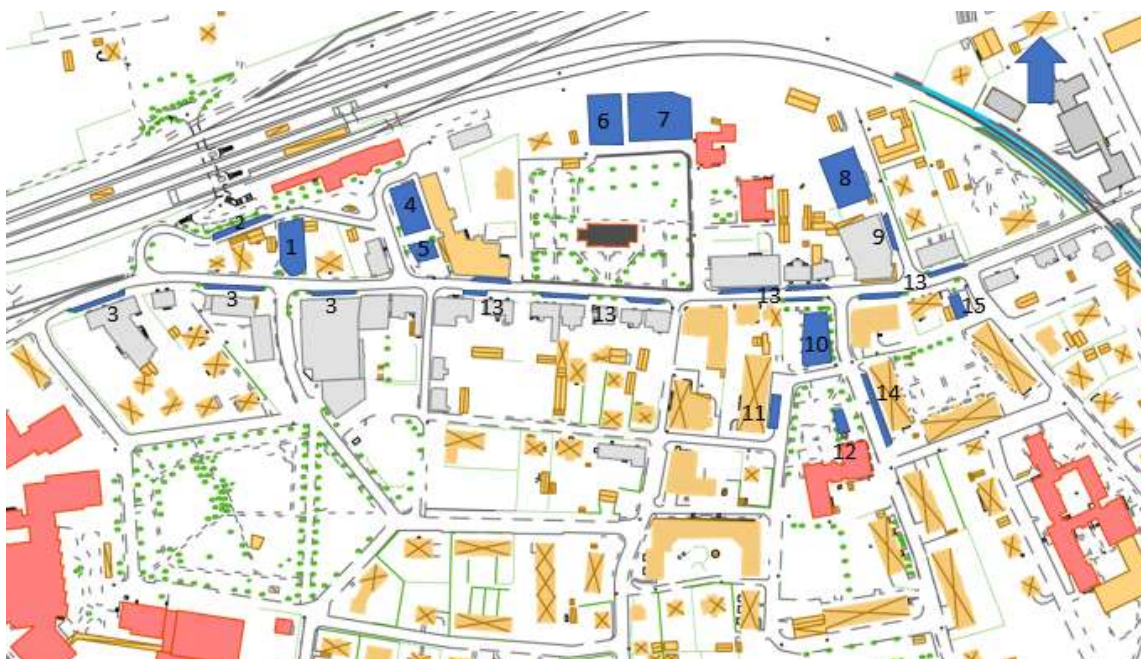
Cyklar parkeras främst nära målpunkterna, de cykelställ som används mest är de vid järnvägsstationen. Vid järnvägsstationen finns cykelparkeringar på båda sidor spåren och det finns möjlighet att cykla under spåren i en tunnel. Även om cykelparkeringarna närmast målpunkterna blir fulla finns lediga platser ett fåtal meter bort.

Längs Storgatan finns flera cykelställ utplacerade med jämna mellanrum, vid Hemköp, vid hotellet, vid kyrkan och vid torget. Här väljer de flesta cyklister dock att parkera i direkt anslutning till entréerna.

Bilparkering

Inom utredningsområdet finns det cirka 240 parkeringsplatser för bil som har inventerats vid fyra olika tillfällen, av dessa är 16 stycken reserverade för rörelsehindrade. Regleringen varierar beroende på plats och önskat tillämpning från 15 minuter till att ingen tidsgräns anges. Vissa platser är även reserverade för besökande. Kartan nedan visar parkeringsplatsernas placering, Tabell 1 sammanfattar antalet parkeringsplatser och dess reglering.

Förutom ovan nämnda bilparkeringar finns parkeringsmöjlighet på kvartersmark på ett flertal ställen i området. Hotellets gäster skulle till exempel kunna parkera bakom hotellet. Det finns även parkeringar för anställda och kunder på andra gårdsytor i området. Parkeringen bakom hotellet har inte inventerats på samma sätt som för de övriga parkeringarna. Vid några av inventeringstillfällena har det dock observerats att det parkeras på mer informella platser trots att det finns lediga parkeringsplatser i närheten.



Befintlig bilparkering (Numren i kartan återfinns i tabell 1 och 2)

Tabell 1. Antal parkeringsplatser, handikapplatser och reglering

	Antal bilplatser	Varav handikapplatser (hkp)	Reglering
1. Vid järnvägsstationen, mellan Storgatan och stationsbyggnaden, mitt för Hemköp	18	1	2 timmar
2. Stationsgatan	6	0	15 minuter
3. Storgatan väster om Hotellet	13	2	1 timme
4. Torget vid Hotellet	18	1	2 timmar (8-18) hkp 6 timmar
5. Hotellets parkering	8	0	Endast för hotellets gäster
6. Bakom kyrkan västra delen	20*	0	Ingen reglering *Inga parkeringsrutor uppritade
7. Bakom kyrkan östra delen	36	0	Parkering
8. Bakom ICA	25*	0	Parkering *Otydlig utmärkning av parkeringsplatser fler platser möjligt.
9. Gatuparkering vid ICA	4	2	1 timme
10. Torget vid kommunhuset, norr	25	2	Parkering
11. Torget vid kommunhuset, söder	9	0	Parkering
12. Torget vid kommunhuset, sydöst	5	1	Besökande
13. Storgatan öster om Hotellet	32	6	1 timme
14. Nästegårdsgatan	15	1	Parkering
15. Västergårdsgatan	6	0	Parkering
Totalt antal parkerings platser	240	16	

Tabell 2. Beläggingsgrad i procent, antal parkerade bilar och totalt antal platser

Datum för inventering	Tisdag 21 juni, klockan 8-9	Onsdag 22 juni, klockan 12-13	Onsdag 22 juni, klockan 20-21	Lördag 2 juli, klockan 11-12
Parkering	Beläggingsgrad i procent (Antal parkerade bilar/Antal platser totalt)			
1. Vid järnvägs- stationen, mellan Storgatan och stationsbyggnaden, mitt för Hemköp	33% (6/18)	56% (10/18)	6% (1/18)	50% (9/18)
2. Stationsgatan	50% (3/6)	17% (1/6)	17% (1/6)	0% (0/6)
3. Storgatan väster om Hotellet	8% (1/13)	23% (3/13)	15% (2/13)	31% (4/13)
4. Torget vid Hotellet	39% (7/18)	50% (9/18)	44% (8/18)	22% (4/18)
5. Hotellets parkering	100% (8/8)	25% (2/8)	25% (2/8)	0% (0/8)
6. Bakom kyrkan västra delen	0% (0/20)	0% (0/20)	5% (1/20)	0% (0/20)
7. Bakom kyrkan östra delen	0% (0/36)	17% (6/36)	0% (0/36)	0% (0/36)
8. Bakom ICA	16% (4/25)	72% (18/25)	48% (12/25)	48% (12/25)
9. Gatuparkering vid ICA	0% (0/4)	50% (2/4)	75% (3/4)	25% (1/4)
10. Torget vid kommunhuset, norr	36% (9/25)	88% (22/25)	8% (2/25)	48% (12/25)
11. Torget vid kommunhuset, söder	67% (6/9)	44% (4/9)	0% (0/9)	11% (1/9)
12. Torget vid kommunhuset, sydöst	40% (2/5)	20% (1/5)	0% (0/5)	0% (0/5)
13. Storgatan öster om Hotellet	6% (2/32)	53% (17/32)	25% (8/32)	50% (16/32)
14. Nästegårdsgatan	67% (10/15)	73% (11/15)	67% (10/15)	80% (12/15)
15. Västergårdsgatan	17% (1/6)	133% (8/6)	0% (0/6)	83% (5/6)
Totalt antal parkerade bilar	59	114	50	76
Totalt antal lediga platser	181	126	190	164

2.6 Bedömning av aktuell parkeringssituation

Sammanslaget var parkeringsplatserna inom utredningsområdet vid inget tillfälle under inventeringen belagda till mer än 50 procent. Utöver parkeringarna i utredningsområdet finns det flera parkeringsplatser i närområdet (se trafikutredning del 1).

Området norr om kyrkan där det finns en anlagd asfaltsparking och en grusyta där parkering är möjlig, skulle kunna utnyttjas mer. Området skulle kunna förbättras genom att röja växtlighet så att parkeringen syns bättre från Storgatan, samt att anlägga ett gångstråk utmed järnvägen till järnvägsstationen. I dagsläget finns möjlighet att ta sig den vägen men gångvägen är otrygg och otillgänglig.

Avstånden i Herrljunga centrum är inte stora, och invånarna har som vana att kunna parkera nära sina målpunkter när det gäller handel och fritidsaktiviteter. Detta får som följd att det vid vissa tillfällen kan blir trångt på vissa parkeringar då många väljer att besöka samma inrättningar vid samma tillfälle. Detta kan ge ett intryck av att det är ont om parkeringar. Framförallt gäller det området på Storgatan vid torget vid kommunhuset och österut mot parkeringen på Västergårdsgatan. Här skulle det kunna gå att utöka antalet parkeringsplatser på parkeringsytan vid Västergårdsgatan samt anlägga gatuparkering på Västergårdsgatan. Det skulle också kunna gå att ta bort de parkeringsplatser som finns på Storgatan i höjd med torget vid kommunhuset i samband med att gångfartsområde införs (här kan det bli trångt när bilar på båda sidan gatan skall in och ut ur parkeringsfickorna och trafiken stoppas upp) och istället utöka antalet parkeringsplatser på parkeringen på torget. Detta skulle få som effekt att det i större grad skulle finnas lediga parkeringsplatser på förstahandsalternativet för parkering och på så sätt underlätta planeringen av resan. Det skulle även innebära att det blir bättre sikt för trafikanterna och tryggare miljö för både bilister och oskyddade trafikanter som korsar Storgatan vid torget vid kommunhuset.

2.7 Olycksstatistik

Inom avgränsningssområdet har totalt 21 stycken trafikolyckor med personskada rapporterats in till polis eller sjukvård under de senaste tio åren. Majoriteten av dessa olyckor är singelolyckor där endast fotgängare eller cyklister har varit inblandade följt av olyckor mellan personbil och fotgängare.(STRADA)

Singelolyckor där fotgängare är inblandade är ofta olyckor där fotgängaren har fallit omkull på grund av att underlaget har varit bristfälligt (grus, nivåskillnader, halka med mera). Singelolyckor för cyklister kan också bero på underlaget men även att något har åkt in i hjulet eller att själva cykeln har brister.

Av de 21 olyckorna var ingen av dödlig utgång. Däremot var tre allvarliga olyckor, sju måttliga olyckor och 11 lindriga. Antalet olyckor här visar på en normal olycksbild där det är svårt att direkt peka ut några farliga platser utan olyckorna sker där det är många som rör sig.

3 Bedömning/analys av dagens situation inklusive realiserbara förslag på lösningar

I kapitlet nedan diskuteras de frågor som kommunen har ställt i samband med framtagandet av programmet. Det ges även svar på om kommunens tänkta lösningar är realiserbara med utgångspunkt från dagens situation.

1. Kan vi ha som målsättning att förändra gatumiljön så att **gång-, cykel-, och biltrafik tar sig fram på mer lika villkor** än idag med låga hastigheter för biltrafiken samtidigt som alla, även bilister, ges möjlighet att ta sig fram överallt? Kan vi tex successivt införa gångfartsområde på Torget och Järnvägsplatsen och då lyfta upp gatunivån även på Storgatan vid torget? På det viset kan vi också på ett effektivt sätt få ner hastigheten på Storgatan.

Gångfartsområden: Med korrekt utformning finns möjlighet att införa gångfartsområden, då främst på ställen där det rör sig många gående, exempelvis vid torget vid Kommunhuset och torget vid järnvägsstationen. Målpunkter bör finnas på båda sidor om den genomgående vägen, och det skall tydligt synas på utformningen/möbleringen att gående prioriteras och övrig trafik skall anpassa sig efter gångtrafikens villkor. Vägen för gående till de större målpunkterna bör också vara så gen som möjligt. Med nuvarande utformning av torget fungerar det inte att enbart reglera platserna som gångfartsområden utan det behövs ny markbeläggning och möblering för att få till ett fungerande område. Det finns möjligheter att få in ett större antal parkeringsplatser än idag eftersom det går att utnyttja ytorna effektivare.

Gångfartsområde



På en gånggata och i ett gångfartsområde gäller särskilda krav vilka bland annat är följande: Du får inte köra fordonet med högre hastighet än gångfart. Du får inte parkera fordonet på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. Du som är förare har väjningsplikt mot gående.

www.transportstyrelsen.se

På gångfartsområdet bör det inte finnas några separerade "banor" för de olika trafikslagen, med olika beläggning på körbana och gång- och cykelbana, som det gör i dagsläget. Det bör inte heller markeras med kantstenar vart de olika trafikslagen skall hålla till.

Potentialen för ett fungerande gångfartsområde bedöms som störst runt järnvägsstationen. Gatan förbi järnvägsstationen bedöms inte som en gata för genomfartstrafik. Trafiken på gatan bedöms ha ärende längs gatan till exempel för att hämta eller lämna någon på järnvägsstationen. De större parkeringarna som ligger i anslutning till järnvägsstationen bedöms kunna nås från andra gator.

Enligt denna utformning skulle busstrafiken till stationen behöva ha en hållplats inom gångfartsområdet, då sträckorna är korta bör detta inte påverka tidtabellerna, men en dialog bör ändå hållas med Västtrafik och bussbolag för att få en lösning som alla känner sig bekväm med.

Lägre hastigheter och lika villkor för de olika trafikslagen: På Storgatan som till viss del fungerar som genomfartsgata och som länk mellan östra och västra delarna av centrum, med en ÅDT på cirka 4000 fordon, bedöms det svårare att få till ett gångfartsområde där biltrafiken kommer att hålla gångfart och framföras på gåendes villkor. Med en bra utformning och skyltning är erfarenheten från andra gångfartsområden med genomfartstrafik att medelhastigheten kan hamna på runt 20 km/tim. Med tanke på de krav det finns på framkomlighet för olika fordonsslag som till exempel bussar och lastbilar är det svårt att genom fysiska åtgärder införa farthinder för biltrafiken som sänker hastigheten mer än så. Det som krävs för att få lägre hastigheter är att biltrafiken måste anpassa sig till gåendes hastighet på grund av att det finns många gående eller att avstånden till målpunkterna är korta. Det är dock vanligt att gator regleras om till gångfartsområden utan att gatan är helt regelmässigt korrekt utformad. (Lars Ahlman SKL 2014 presentation)



Bilden visar hur de olika trafikslagens plats i gaturummet styrs av olika typer av markbeläggning, något som inte är förenligt med hur ett gångfartsområde skall utformas enligt lagstiftningen.

Genom att gynna cykeltrafiken, till exempel genom bra och centrala cykelparkeringar, åtgärder som dämpar hastigheten för bilister, bättre cykelvägar och korsningspunkter kan antalet korta resor med bil minska.

Att öka antalet gående görs främst genom att skapa en trygg trafikmiljö. Potentialen att omvandla en bilresa till en gångresa är mindre än när det gäller bilresor till cykelresor.

Enkelriktade gator finns på några ställen i Herrljunga men innebär inga större omvägar för biltrafiken. Fabriksgatan, Linnégatan och Stationsgatan är enkelriktade. Det bör gå att ta bort enkelriktning på Fabriksgatan och Linnégatan, men med tanke på gatubredden så skulle det vara en bättre lösning att anlägga en bredare gångbana, alternativt att öppna upp ett körfält för cyklister i motsatt färdriktning och på så sätt skapa en åtgärd som ger genhet i cykelvägnätet.

2. Går det att få in mer parkeringsplatser vid förtätning av centrum? Hur kan en strategi se ut för att uppnå detta?

Antalet parkeringsplatser behöver nödvändigtvis inte öka idag, det finns vid alla tillfällen för inventering lediga platser och en relativt god kapacitet för fler parkerade bilar. Vid förtätning av bebyggelsen ökar behovet av parkering på allmän plats och då kan tillgängligheten effektiviseras genom samutnyttjande av parkeringsplatser. Genom bättre uppmärkning av gatuparkeringsplatser och en reglering som gör det möjligt att till exempel parkera hela nätterna och en begränsad tid under dagen, kan man skapa bra förutsättningar för handel, service och boende att tillsammans få P-platserna att räcka till. Nya parkeringar kan också tillskapas utefter Storgatans tvär- och parallellgator.

3. Många av gatorna är idag förhållandevis breda vilket ger bra förutsättningar för parkering utefter körbanans sida. Är det så att vi i stället för att använda kvartersmarken till större parkeringsområden istället kan nyttja den ytan **för i första hand bostäder och handel**? Parkering vid gata kan också vara ett naturligt hinder för högre hastigheter om det görs på rätt sätt. Det är ett ytterligare motiv till att efterhand förändra gatunätet i de centrala delarna till parkerings- eller gångfartsgata.

Kvartersmark och parkering: Vid en genomgång av andra kommuners parkeringspolicys (bland annat Lerum) är uppfattningen att det i första hand skall planeras för parkering för boende och verksamheter på kvartersmark och parkeringsplatserna på allmän plats regleras på ett sätt så att handel och service gynnas. Detta betyder inte att man vid exempelvis bostadsbyggande behöver bygga parkeringsplatser på kvartersmark i första hand utan att man istället kan reservera en yta för framtida parkering om behovet av parkering skulle öka i framtiden. Denna yta kan under tiden fungera för andra önskade ändamål. Däremot att **tidigt bygga bort möjligheten till parkering på kvartersmark rekommenderas inte.**

4. Skulle en form av **zonindelning av hastigheterna** kunna införas där exempelvis en inre centrumkärna kring torget och parken har låg hastighet (7-30 km/tim), medan en yttre krans ha en mer ”normal-låg” hastighet på 40 km/tim?

Zonindelning av hastigheter: Hastighetsbegränsningen 40 km/tim kan vara acceptabel om gående och cyklister separeras från biltrafiken med gång-och cykelbanor. Att däremot blanda gående och cyklister med biltrafik ger trafiksäkerhetsmässigt låg standard vid en hastighetsbegränsning på 40 km/tim. Acceptansen hos boende för att höja hastigheter i bostadsområden brukar vanligtvis vara låg. En hastighetsgräns på 40 km/tim kräver också en hastighetssäkring av passager till 30 km/tim.

Dagens reglering, med 30 km/tim i de centrala delarna av Herrljunga, bedöms utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv vara korrekt. Gatuutformningen bör dock ge mer stöd för hastigheten. Genom att till exempel anlägga portaler där 30 km/tim områdena börjar och att skapa kortare länkar/vägavsnitt på max 100 meter, antingen genom att smalna av vid passager och i korsningar, eller någon typ av farthinder. Gaturummet kan också krympas ner genom att till exempel måla upp parkeringsrutor och trädplantering, anlägga trafiköar, avsmalningar och sidoförskjutningar.

4 Sammanfattande slutsats

Sammanfattningsvis går det att säga att det **finns potential för mer handel och bostäder i de centrala delarna av Herrljunga utan att anlägga några större parkeringsytor**. Gatuparkeringen kan utnyttjas bättre och de olika parkeringarna kan tidsregleras så att parkeringar nära handel och fritidsaktiviteter inte används som boendeparkering. Däremot att **tidigt bygga bort möjligheten till parkering på kvartersmark rekommenderas inte.**

Där det är höga flöden av gående och cyklister kan man låta deras körbana fortsätta över bilkörbanan så bilkörbanan bryts, på så sätt kan **gångfartsområden skapas, förslagsvis till en början vid stationen och vid torget vid kommunhuset**. Man får dock räkna med att med Storgatans funktion som genomfartsgata så blir det svårt att begränsa biltrafiken längs hela gatan i den omfattningen som behövs för att gående skall kunna styra trafikrytmen och på så sätt få ner biltrafikens hastighet till gångfart.

En zonindelning av hastigheterna kan införas och rekommenderas långsiktigt. Det krävs omfattande ombyggnationer för detta över ett större område i de centrala delarna.

5 Gångfartsområden i andra städer

5. Hur fungerar det i städer som genomfört liknande förändringar? Gångfartsområden är ett koncept som har blivit allt vanligare bland de tätorter som vill utveckla sina centrumkärnor t.ex. i Göteborg och Alingsås, men också på mindre orter som tex Bengtsfors i Dalsland.

För att få reda på hur gångfartsområdena fungerar i ett urval av städer har ett kort samtal genomförts med en kommuntjänsteman för respektive stad, detta sammanfattas nedan. För kartor och bilder hänvisas till bilaga 2.

Bengtsfors: En del av Storgatan, mellan Centrumvägens västra och östra del, är reglerad som gångfartsområde och utformat med avvikande vägbeläggning gentemot omkringliggande gator. Över torget är det förbud mot fordonstrafik annat än för behörig trafik.

Hastigheterna på biltrafiken är runt 20-30 km/tim och parkering sker i viss mån där det inte är tillåtet, dock finns parkeringsövervakning som kan hantera felparkeringen. Kommunen har gjort trafikräkningar och trots förbud mot fordonstrafik genar cirka 250 fordon/dygn över torget.

Det förekommer synpunkter och telefonsamtal från allmänheten angående att bilister genar där det är förbjudet, annars verkar det vara få synpunkter på gångfartsområdet. (*Andja Barisic, Bengtsfors kommun*)

Alingsås: Vissa gator i de centralaste delarna av Alingsås, bland annat runt Stora torget och de centrala gågatorna är reglerade som gångfartsområde. Uppfattningen är att på de lite mindre gatorna med mycket gående i rörelse så fungerar det mycket bra med gångfartsområde. Hastigheterna och trafikmängderna hålls låga. Tack vare att kommunen krympt antalet parkeringsplatser och ökat antalet cykelparkeringar har biltrafiken minskat och cykeltrafiken ökat i centrum. Det förekommer dock synpunkter på att hastigheterna runt Stora torget och de mer perifera delarna av gångfartsområdena är för höga.

Gatorna runt Stora torget byggdes om i början av 2000-talet med ny beläggning med gatsten och hållar och hela miljön rustades upp, kullerstensbeläggningen på torget bevarades dock. Det var ett stort arbete och i början förekom det viss kritik mot omvandlingen, men med tiden är uppfattningen att det har fallit väl ut. Det finns dock fortfarande kritik mot att kullerstensbeläggningen på Stora torget utgör ett hinder för rörelsehindrade.

På Stora torget är det bilparkering och under de tider det är torghandel på onsdagar och lördagar stängs en del av parkeringen av för detta ändamål. Detta upplevs fungera bra. (*Stefan Sjögren, Alingsås kommun*)

Göteborg: Ett flertal gator och delar av torg i centrala Göteborg är utformade som gångfartsområden. Gemensamt för de flesta gatorna är att de inte har några tydliga entréer för biltrafiken. Det upplevs istället svårt för biltrafiken att köra in på gatan och själva gångfartsområdet eftersom en bred upphöjd gångbana måste korsas. Det finns inte heller några stora målpunkter för biltrafik (till exempel parkeringar eller genvägar) på de flesta platser. Markbeläggningen är till största del gatsten och på vissa platser stenhållar. Det förekommer att ”gångbanor” är markerade intill husfasad med några rader gatsten eller rännalar, men tack vare de låga bilflödena, den höga andelen gående och att det händer mycket i gaturummet fungerar samspelet bra och hastigheterna upplevs som låga. (*Observationer på plats*)

6 Referenser och källförteckning

Herrljunga kommun, *Trafik- och parkeringsutredning, för del av centrum i Herrljunga, del 1*, 2015-12-04

Herrljunga kommuns, *Översiktsplan*

NVDB, *Nationella vägdatabasen*, statistik hämtad, statistik hämtad juni-juli 2016

RTD, *Databas för trafikföreskrifter*, statistik hämtad juni-juli 2016

STRADA, *Olycksstatistik*, statistik hämtad juni-juli 2016

Trafikverket och SKL, *Gångbar stad – att skapa nät för gående*, 2013

Samtal med kommundienstämänner i Alingsås och Bengtsfors, juni-juli 2016

Bilaga 1 Kommunens Planer, strategier och mål - Sammanfattning

Översiktsplan

- Vid noderna ska pendlingsparkeringar finnas för cykel och bil, där de mer ytsnåla cykelparkeringarna (med tak) ska ligga närmast nodens centrum, medan bilparkeringarna bör placeras längs med spåren för att utnyttja den annars svåransvända marken.
- Noderna ska utvecklas med fokus på tillgänglighet, trygghet, trivsel, orienterbarhet och design.
- Genom att utnyttja gaturummet till parkering kan större parkeringsfält undvikas och dessa ytor istället användas till förtätning vilket skapar en bättre livsmiljö.

Torgen är tätortens viktigaste offentliga rum och ska förnyas.

- Torget vid stationshuset är ett strategiskt viktigt utvecklingsområde, i kapitlet Utvecklingsstrategi: Bebyggelse, utpekas torget som kommunens enda Kärna. Södra uppgången från järnvägsstationens perronger är en allt viktigare entré till Herrljunga tätort. I en första etapp kommer det att läggas speciell omsorg på utformningen av platsen närmast uppgången i samband med ombyggnaden av stationshuset. Ombyggnaden kommer att ge en ny vänthall i direkt anslutning till uppgången och nya entréer. Nya trafiklösningar för cykel inklusive parkering är centrala i förnyelsen och ska ges rumslig prioritet.
- Torget vid kommunhuset är ett centralt och viktigt offentligt rum för Herrljunga och det är sammankopplat med torget vid stationshuset via Storgatan som är ett av tätortens huvudsakliga utvecklingsstråk (se Utvecklingsstrategi, Bebyggelse, Utvecklingsstråk). Torget behöver utvecklas mot en mer flexibel och tillgänglig plats, genom att öppna upp ytan och avlägsna omotiverade nivåskillnader. Även här är trafiklösningarna centrala för ett gott resultat.
- Nytt torg öster om Stadsparken kan bredda upplevelsen av centrum söderut från stationsområdet. Här föreslås att torgrummet bildas mellan två punkthus, ”Hus i park”, intill stadsparken, där öppenheten medger den typen av husvolymer.
- Trafiklösningar ska utvecklas mot en högre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter och en mer attraktiv gatumiljö.
- Tätorten bör successivt utvecklas till att bli mer fotgängaranpassad, där gatumiljön så långt som möjligt utformas så att biltrafiken håller låg fart (cirka 30 km/tim) och så att gaturummet blir både tilltalande och säkert för gående och cyklande att röra sig i. TRAST, Trafik för en attraktiv stad, bör användas som stöd vid planeringen.
- Tillgänglighet för bilister bör inte inskränkas men istället förändras och successivt jämföras med fotgängares och cyklisters behov samt behovet av att använda kvartersmark till mer effektiv exploatering, såsom nya bostäder och verksamheter.
- Parkering inom tätorten bör flyttas från större samlande enheter på kvartersmark till långsgående parkeringsfält utmed Herrljungas breda gator, för att på så vis skapa en naturlig hastighetsdämpning och ett mer definierat gaturum.

Långsiktig trafikstrategi

- Utveckla strukturer för hållbart resande lokalt och regionalt
- Lokalt främjas gång- och cykeltrafik, regionalt främjas tågtrafik
- Tillämpa hela-resan-perspektiv vid planering för transport och trafik
- Eftersträva ett tillgängligt transportsystem med social inkludering för långsiktig hållbarhet
- Beakta alla samhällsgruppers rätt till rörelsefrihet och samhällsdeltagande på lika villkor
- Alla i kommunen ska ha tillgång till ett basutbud av kollektivtrafik, t ex Närtrafiken
- Trafikseparering tillämpas olika beroende på sammanhang:
- I tätortsmiljöer samsas bilister och cyklister vilka separeras från gående
- Utanför tätort samsas gående och cyklande vilka separeras från motortrafiken
- Gatunätverket i tätorter ska vara lätt att orientera sig i och ha ett minimum av återvändsgator
- Maskvidden (avståndet mellan länkar/korsningar) i nätverket ska vara som lägst för gångnätet, därefter cykelnätet, kollektivtrafiknätet och högst för bilnätet.

Miljömål

Byar och tätorter planeras och bebyggs på ett sådant sätt att resurser kan användas effektivt, en hållbar livsstil kan gynnas och en god hälsa kan främjas – en bilfri livsstil ska vara möjlig samt gynnas vid planering och byggande.

Bilaga 2 Gångfartsområden i andra städer – bilder och kartor

Bengtsfors



Storgatan, Hämtad från www.googlemaps.se i september 2016



Hämtad från www.hitta.se i september 2016

Alingsås



Torggatan, Hämtad från www.googlemaps.se i september 2016



Hämtad från www.hitta.se i september 2016

Göteborg



Kyrkogatan, Hämtad från www.googlemaps.se i september 2016