

## Fotgängaren i staden – historik och vision

S. Olof Gunnarsson, professor em., Fotgängarnas Förening (FOT)

### Några tidiga idéer för att förbättra fotgängarnas situation

#### *Trottoarer och övergångsställen*

I Pompeji (ödelagd år 79 eKr) fanns trottoarer och övergångsställen, utlagda som stora stenar med möjlighet för passage av viss typ av standardiserade fordon mellan stenarna (fig. 1).



**Figur 1.** Pompeji. Gata med trottoarer och stenar som upphöjt övergångsställe

I Stockholm bestämdes först 1849 genom Kungl. Maj:ts Nådiga Förordning angående gators och allmänna platsers anläggning och underhåll att ”vid alla gator, som hava en bredd av 13 alnar [7,71 m] och därutöver, skola, när gatorna omlägges /.../ å omse sidor anbringas trottoarer” med tillägget att minsta bredd på körbanan skall vara 9 alnar [5,34 m].

#### *Trafikdifferentiering*

I de romerska städerna fanns tre typer av gator:

- *itinera* avsedd bara för fotgängare
- *actus* avsedd för ett fordon i sänder
- *viae* utformad så att två fordon kunde mötas (Via Appia var 4,8 m – 6,5m bred).

#### *Trafikrestriktioner*

När trängseln på gatorna i det antika Rom blev outhärdlig, införde Julius Caesar (ca 50 f. Kr) förbud för lastkärror i den centrala delen av staden under dagtid. Följden blev ett enormt buller på natten vilket störde nattsömnen för många.

I Pompeji fanns ett speciell metod för att reglera passager av fordon genom att avståndet mellan stenarna (ca 140 cm mellan hjulen) vid övergångsställena bestämde att bara en viss typ av legitimerade fordon som kunde passera.

Flera av piazzorna i de italienska städerna var under 1500-1800-talen inhägnade med kedjor och pällare för att förhindra att icke önskad fordonstrafik kom in. Detta

var motsats till den situation som rådde t ex i andra städer där fotgängare på torgen blandades med alla typer av fordon.

### *Trafikseparering*

Leonardo da Vinci, 1452.- 1519, föreslog 1487 när han var verksam i Milano att man skulle utforma staden i två nivåer: ett övre plan för fotgängare, ett nedre plan för hjulburna transporter med dragdjur. Skälet till denna uppdelning var främst hygieniska – pesten hade åren innan i Italien skördat många liv – och djur ansågs sprida smittan.

I regi av det danska Läkarsällskapet byggdes 1853 en serie av allmänna bostadshus i Köpenhamn med ena sidan mot trädgård och gångtrafik, den andra för servicetrafik. Motivet för denna lösning var hygieniskt: man ville förhindra smittorisker.

Frederick Law Olmsted genomförde 1856 för Central Park i New York åtskillnad mellan gångtrafik och hjultrafik genom att anlägga undergångar och övergångar. Eugène Hénard föreslog i Paris 1906 cirkulationsplatser för fordon och planskildhet för fotgängare - ”carrefour à giration” - för korsningen mellan Avenue de Richelieu och Boulevard Montmartre. Omfattande vertikal trafikseparering finns redovisad 1915 i en plan för New York, bl a med rullande trottoarer.

### *Arkader*

Arkader har den fördelen att fotgängare får skydd mot både sol och regn. Arkader fanns redan i den antika hamnstaden Ostia utanför Rom. Efter branden i Bern år 1405 ersattes trähusen med stenhus och försågs med arkader, som än idag ger staden Bern en speciell stadsbild.

Palladio, 1508-1580, italiensk arkitekt, rekommenderade arkader som ett sätt att åtskilja fotgängare från fordonstrafiken.

### *Gallerior*

Ett av de första övertäckta gaturummen (gallerigator) var Galerie d’Orleans i Paris 1830 (fig. 2). Galleria Vittorio Emanuele II övertäcktes (1865-1867) efter förslag av Giuseppe Mengoni.

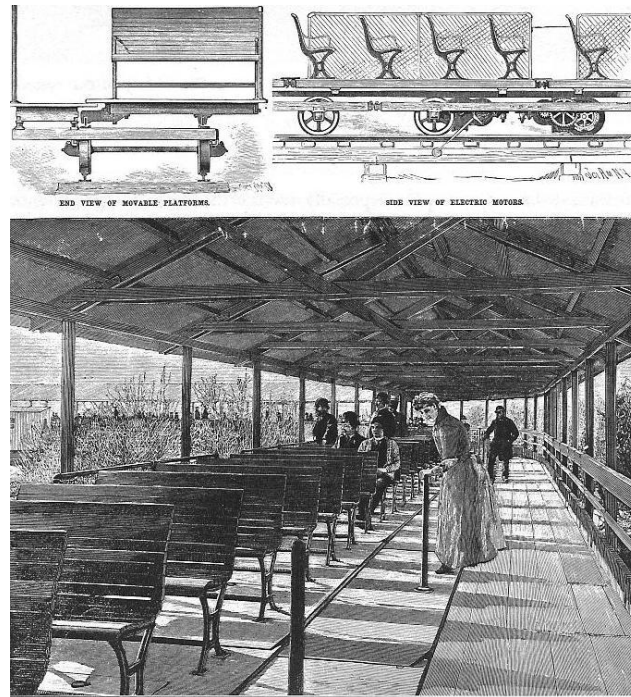


Paris 1830

Figur 2. Galerie d’Orleans som gallerigata i

### *Rullande trottoarer*

I samband med utställningen World's Columbian Exposition i Chicago år 1893 introducerades "rullande trottoarer" i form av parksoffor på hjul (fig. 3). En plan för New York år 1915 byggde på trafikseparering av trafikslag i olika plan med bl.a. rullande trottoarer.



Figur 3. Världsutställningen i Chicago 1893. Rullande parksoffor

### *Hastighetsbegränsning för vägfordon*













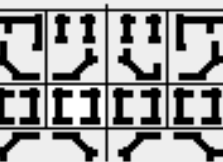

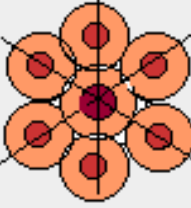

Hastighetsrestriktioner för vägfordon, den så kallade rödaflagg-lagen, infördes 1865 i England. Fordon får framföras med höst 4 miles/h i städer varvid en person skall gå framför med röd flagg. Lagen introducerades för att hindra att de nya vägfordonen skulle kunna konkurrera ut järnvägarna och därmed missgynna dem som hade investerat i järnvägsbolagen. Lagen upphörde kring år 1895.

I Sverige infördes 1906 en generell hastighetsbegränsning med 15 km/h dagtid och 10 km/h vid mörker och dimma och i tätbebyggt samhälle (gäller fram till år 1930). Från år 1930 gäller fri hastighet på landsväg och från 1936 i städer, dock med krav på "tyst trafik". Först 1955 infördes hastighetsbegränsning 50 km/h i tätorter.

## **Stadsstruktur, trafik och fotgängare i 1900-talets stadsbyggande**

### *Översikt*

Stadsbyggandet har som tidigare visats genomgått olika epoker och idealen har varierat beroende på problemuppfattning och den prioritering som varit gällande. Detta har påverkat bebyggelsemönster och byggnaders utformning liksom trafiklösningarna. Fotgängarnas situation har under 1900-talet förändrats – från att ha haft mer eller mindre hela gatan som utrymme till att mer eller mindre bli undanträngd och tvingats anpassa sig till biltrafikens krav på framfart i det så kallade funktionalistiska planeringsidealet. En översikt av stadens utveckling, stadsbyggnadsidéer och fotgängarens situation visas schematiskt i fig. 4.

STADEN	STADSPLANEN	FOTGÅNGAREN och TRAFIKEN
<p><b>1890/1920</b> Industrialisering Stenstaden, rektangulära kvarter Tät bebyggelse, gårdshus Rutnät, boulevarder Järnvägar, häst och vagn</p>	 Ex Vasastaden	
<p><b>1910/1930</b> Stadsbyggnadskonst (Camillo Sitte) Storgårdskvarter Trädgårdsstaden (Howard, Unwin) Förortsbanor, spårvagnar</p>	 Bagaregården    Enskede Landala	
<p><b>1930/1945</b> Bostadsbrist, folkhemmet Tidig funktionalism ('acceptera') Öppna kvarter, smala lamellhus Förorter med villabebyggelse Raka gator</p>	 Ex Gärdet, Johanneberg	
<p><b>1945/1960</b> Stadskultur (Mumford) Grannskap (Årsta centrum) ABC-staden (Vällingby) Storkvarter Utifrånmatning (Radburn)</p>	 Ex Baronbackarna	
<p><b>1960/1975</b> Miljonprogrammet Storskaliga förorter, tunnelbana Massbilism, pendling Trafiksäkerhet (SCAFT) Separering, differentiering</p>	 Ex Gärdsten, Rinkeby	
<p><b>1970/1980</b> Saneringsvågen Miljö- och säkerhetsproblem Trafiksanering, gånggator Zonssystem, bussgator</p>	 Ex Göteborgs city	
<p><b>1980/2000</b> Postmodernism - Nytraditionalism Förtätning, slutna kvarter Trafikintegrering Rutnät, boulevarder, 30-gator</p>	 Ex Hammarby Sjöstad	
<p><b>2000-talet</b> <b>VISION: FOTGÅNGAREN ÄR STADENS MÅTT!</b> Gångvänlig stadskultur Stadsfömyelse, närhet, mångfald Lokal utveckling ("stadsdelsnoder") Gångstråk, stadsrum</p>		

S O Gunnarsson 2002

Figur 4. Översikt av stadsbyggandet, fotgängaren och trafiken under 1900-talet med vision för 2000-talet.

## **Vision: Fotgängaren är stadens mått**

### **Varför satsa på fotgängarna och ökat gående?**

*En gångvänlig stad utvecklar det lokala samhället och bidrar till hållbar utveckling!*

*En gångvänlig stad är en mänsklig stad att bo i, att arbeta i och att besöka!*

**Därtill**

*Att gå är det mest demokratiska förflyttningssättet!*

*Att gå är det bästa sättet för att förbättra hälsan och öka välbefinnandet!*

*En gångvänlig stad är en mänsklig stad som gynnar alla!*

*Det är fotgängarna som ger staden liv, inte bilisterna!*

**Visionen** är en mänsklig stad där *fotgängaren är stadens mått:*

*Bebyggelse och verksamheter präglas av närhet, mångfald och tillgänglighet*

*Fotgängarna kan röra sig fritt och bekvämt i en trygg, vacker och upplevelserik stad*

*Effektiva och vänliga kollektiva trafikmedel är lätta att nå*

*Där fotgängare och bilar möts är bilarnas hastighet låg och fotgängarna har företräde – även gentemot cyklisterna*

*Inga fotgängare kommer till skada!*

**Strategin** bör inriktas på stadsförnyelse och en stadspolitik som ger större livsrum för fotgängarna: "Fotgängaren är stadens mått!", dvs först fotgängare, därefter plats för cykel och kollektiv trafik, sedan kan bilen få utrymme på vissa villkor. I första hand bör kommunen satsa på att planera och genomföra en **gångstråksplan** för hela tätorten enligt principer **BASUN**:

**Bekvämlighet** och *framkomlighet* för gående mellan olika målpunkter

**Anpassning** av miljön med hänsyn till tillgängligheten för barn, äldre och funktionshindrade

**Säkerhet** och *trygghet* i olika gångpassager och i konfliktpunkter fotgängare-fordon

**Upplevelse** och *vacker miljö* i olika stadsrum som stimulerar ökat gående  
**Närhet** till samhällets olika aktiviteter liksom människor emellan.

**En gångvänlig stad innebär många fördelar:**

- *en mänsklig stad* (lätt att träffa andra, kunna flanera i egen takt)
- *en demokratisk stad* (alla (de flesta) kan förflytta sig utan hänsyn till ålder, inkomst, bilinnehav, körkort, tillgång till parkeringsplats)
- *en hälsosam stad* (att gå är det bästa sättet att främja hälsa och välbefinnande)
- *en vacker stad* (att skapa gångstråk, öppna utblickar etc, förfular inte)
- *en attraktiv stad* för alla (att bo i, arbeta i, besöka)
- *en ekonomisk stad* (kräver mindre yta, betydligt mindre investering än en bilinriktad stad)
- *en hållbar och miljövänlig stad* (närhet och mångfald i bebyggelsen ger minskat bilberoende, kräver mindre energi, mindre miljöpåverkan).