
RAPPORT

7001896000

LEVANDE STOCKHOLM NULÄGE, UTFORMNING OCH UPPFÖLJNING



2016-09-28

Sweco Society AB

Josefine Weinberg

Malin Österlind

Sammanfattning

Stockholms stad har under 2016 arbetat med konceptet Levande Stockholm för ett ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. Detta har genomförts genom att skapa bland annat sommargångator och en pop up-park. Staden har som ambition att sommargångator ska bli ett återkommande koncept.

Sommaren 2015 var en del av Swedenborgsgatan och en del av Skånegatan gångata, och det var de även denna sommar. I år utökades sommargångatorna med en del av Nytorget och en del av Rörstrandsgatan, och med en så kallad pop up-park på Humlegårdsgatan mellan Sturegatan och Brahegatan samt pip in-park på Pipersgatan och tillfälliga möbler på Sergels Torg och Soltorget.

Trafikräkningar för årets sommargångator har utförts både under och efter gångatuperioden för att få en bild över antalet trafikanter, hur regleringar efterföljs samt för att se hur människor beter sig på gångatorna. Den 17 augusti och den 8 september var totalt fem trafikplanerare på plats mellan kl 08.00-09.00, 11.30-12.30 och 16.30-17.30. Gående, cyklister och motorfordon räknades och varje kvart inom tidsintervallen togs ögonblicksbilder som analyserades efter varje räkningstillfälle. Ögonblicksbilderna syftade till att visa hur många som uppehöll sig på gångatorna.

Trafikräkningarna visar att det är mycket folk i rörelse längs gatorna vid alla tillfällen. Generellt för alla gator är att stor andel av gående och cyklister som passerar de utvalda snitten upplevs vara förbipasserande med ett mål i närheten. Under gångatuperioden var det få människor som uppehöll sig på sommargångatorna vilket troligtvis berodde på ostadigt väder.

Observationerna under gångatuperioden visar att människor som promenerar oftast väljer trottoarerna trots att vägbanan är tillgänglig för dem. Gående med barnvagn eller gående som leder sin cykel är mer benägna att använda vägbanan. Cyklister cyklar i vägbanan eftersom det finns mest utrymme där samt att det innan och efter gångatuperioden är cykel i blandtrafik som gäller.

Eftersom gångata innebär att genomfartstrafik är förbjuden, och att vissa gator har fått tillägget *motorfordonstrafik förbjuden* studerades denna typ av trafik. Regleringen efterlevdes mestadels under de tillfällen Swecos trafikplanerare var på plats. Det förekom trafik som inte följde gatornas olika regleringar och de som färdades på gatorna tycktes inte anpassa sin hastighet till gångfart. Undantaget är Humlegårdsgatan som reglerades med C2 – *förbud mot trafik med fordon*, där det utöver förbudet hade möblerats med bänkar och stolpar så att inte fordonstrafik kunde komma in i pop up-parken.

Antalet incidenter och tillbud var få vilket tyder på att samspelet mellan trafikanter fungerade bra. Några mindre händelser observerades, där de flesta av dem var efter gångatuperioden då eventuell påverkan av sommargångaturreglering inte fanns. Av de observationer som utförts tycks samspelet och respekten trafikanter emellan öka med gångatukonceptet vilket påverkar trafiksäkerheten positivt. Dock bör noteras att observationer gjorts två dagar under tre timmar totalt, vilket betyder att det är svårt att veta hur situationen ser ut övriga timmar på dygnet.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
2	Uppdrag	3
3	Regleringar som använts på sommargågatorna	4
3.1	Gågata	4
3.2	Motorfordonstrafik förbjuden	4
3.3	Fordonstrafik förbjuden	5
4	Swedenborgsgatan	6
4.1	Nulägesbeskrivning	6
4.1.1	Föreskrifter och vägmärken	6
4.1.2	Verksamheter	7
4.1.3	Upplåtelse	7
4.1.4	Varuhantering	7
4.2	Utformning av sommargågata	7
4.2.1	Föreskrifter och vägmärken	8
4.3	Trafikräkningar och observationer	10
4.3.1	Trafikräkningar	10
4.3.2	Observationer	13
5	Skånegatan/Nytorget	15
5.1	Nulägesbeskrivning	15
5.1.1	Föreskrifter och vägmärken	15
5.1.2	Verksamheter	16
5.1.3	Upplåtelse	16
5.1.4	Varuhantering	16
5.2	Utformning av sommargågata	17
5.2.1	Föreskrifter och vägmärken	17
5.3	Trafikräkningar och observationer	19
5.3.1	Trafikräkningar	19
5.3.2	Observationer	21
6	Rörstrandsgatan	24
6.1	Nulägesbeskrivning	24
6.1.1	Föreskrifter och vägmärken	24
6.1.2	Verksamheter	25
6.1.3	Upplåtelse	25

6.1.4	Varuhantering	25
6.2	Utformning av sommargågata	26
6.2.1	Föreskrifter och vägmärken	26
6.3	Trafikräkningar och observationer	28
6.3.1	Trafikräkningar	29
6.3.2	Observationer	30
7	Humlegårdsgatan	33
7.1	Nulägesbeskrivning	33
7.1.1	Föreskrifter och vägmärken	33
7.1.2	Verksamheter	33
7.1.3	Upplåtelse	33
7.1.4	Varuhantering	33
7.2	Utformning av sommargågata	34
7.2.1	Föreskrifter och vägmärken	35
7.3	Trafikräkningar och observationer	37
7.3.1	Trafikräkningar	37
7.3.2	Observationer	38
8	Diskussion trafikräkningar och observationer	42
9	Bilagor	44
	Bilaga 1: Foton	44
	Bilaga 2: Vägmärkesplaner	52

1 Bakgrund

Kommunfullmäktige gav i budget för 2016 trafiknämnden i uppdrag att genomföra konceptet Levande Stockholm utifrån följande uppdragsbeskrivning: *Nämnden initierar konceptet Levande Stockholm för ett ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. Nämnden ska tillsammans med stadsdelsnämnderna, fastighetsägare och näringsidkare identifiera och skapa fler gågator, gångfartsgator, sommargångator, trottoarer som kan breddas, parkeringsplatser som tillfälligt kan upplåtas för uteserveringar, pop up-parker samt hur torgytor bättre kan användas. I uppdraget ryms även stadens gestaltningsprogram för möblering och skyltning samt hanteringen för satellitserveringar. Detta förutsätter att fastighetsägare och näringsidkare lokalt bidrar till denna stadsutveckling.*

Sommaren 2015 gjordes försök med sommargångator på en del av Swedenborgsgatan och en del av Skånegatan. Resultatet blev övervägande positivt och initiativet uppskattades av allmänheten. Stockholms stads ambition är att sommargångatorna ska kunna återkomma, och på så vis fortsätta att uppmuntra gångtrafik och skapa en miljö att mötas och umgås i. När sommargångatorna är etablerade kan uteserveringar, försäljning och konstnärliga evenemang få en framträdande roll.

Sommaren 2016 har en del av Swedenborgsgatan och en del av Skånegatan varit sommargångator. I år har också en del av Rörstrandsgatan samt Nytorget varit sommargångator. Ett försök med pop up-park på Humlegårdsgatan har genomförts.

2 Uppdrag

Swecos landskapsarkitekter har sedan tidigare arbetat med Levande Stockholm gällande ett utformningskoncept för tillfälliga gågator. Swecos trafikplanerare har samordnat med landskapsarkitekterna, och bistått med trafikkompetens kring bland annat cykelparkering och trafiksäkerhet. Trafikplanerarna har även tagit fram vägmärkesplaner för Swedenborgsgatan, Rörstrandsgatan, Nytorget/Skånegatan samt Humlegårdsgatan i syfte att visa vilka vägmärken som tillkommer under gågatuperioden samt vilka som ska utgå under perioden.

Detta uppdrag har bestått av att både under och efter gågatuperioden observera gatorna samt räkna antalet trafikanter, dvs. gående, cyklister och motorfordon. Genom att gatorna har observerats kan användandet av gatorna dokumenteras, vilket blir värdefull information inför kommande års arbete.

I denna rapport beskrivs nuläge på gatorna, dvs. vilka regleringar som gäller, vilka upplåtelsestillstånd som finns samt hur leveranser angör verksamheter längs gatorna. Utformning och reglering av sommargångatorna redovisas liksom resultat från trafikräkningar och observationer. I bilaga 1 finns ett urval fotografier från respektive gågata. Vägmärkesplanerna som tidigare tagits fram redovisas under respektive gata, samt i bilaga 2.

3 Regleringar som använts på sommargågatorna

3.1 Gågata

Enligt 8 kap 1 § trafikförordningen (1998:1276) gäller följande för gågata:

- Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.
- På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gågator om det behövs för:
 - Varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan.
 - Transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan.
 - Transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan, eller
 - Transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.

En gågata utmärks i enlighet med vägmärkesförordningen (2007:90)



Gångata



Gångata upphör

Figur 1, Vägmärke E7 och E8, Gångata och Gångata upphör

För att styra trafik till vissa tider av dygnet kombineras ofta vägmärket med en tilläggstavla som anger tider då motorfordonstrafik är tillåten respektive förbjuden.

3.2 Motorfordonstrafik förbjuden

Enligt 2 kap 7 § vägmärkesförordningen (2007:90) gäller att en anvisning om förbud genom ett förbudsmärke gäller från den plats där märket satts upp till nästa korsning med annan väg eller till en plats där slutmärke satts upp. I vägmärkesförordningen anges vägmärke C3 som "Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II".



Figur 2, vägmärke C3, Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II.

Vägmärket kombinerades i Levande Stockholm med E7, *Gågata*. När vägmärket används i kombination med *gågata* så kräver det att cykel framförs i gångfart.

3.3 Fordonstrafik förbjuden

I vägmärkesförordningen (2007:90) anges vägmärke C2 som "Förbud som trafik med fordon". Vägmärket avser trafik med fordon i båda riktningarna.



Figur 3, Vägmärke C2, Förbud mot trafik med fordon.

Vägmärket innebär att endast gångtrafikanter får vistas inom området för regleringen. Cykel ska ledas.

4 Swedenborgsgatan

4.1 Nulägesbeskrivning

Swedenborgsgatan är en central gata som bland annat binder ihop Södra station och Mariatorget, och är på så vis en viktig koppling mellan pendeltåg och tunnelbana. Längs gatan finns caféer, restauranger, barer, butiker och kontor vilka lockar människor året runt. Uteserveringar finns i mindre skala, och gatan kantas av trädrader på båda sidor.



Figur 4, delar av Swedenborgsgatan som kantas av olika slags parkeringar.

Swedenborgsgatan mellan Sankt Paulsgatan och Fatbursgatan har dubbelriktad trafik och gatan kantas av olika typer av parkering samt träd. De flesta av de korsande gatorna är enkelriktade, och det finns en signalreglerad korsning – vid Högbergsgatan. Gångbanor finns på båda sidor av vägen, och cykling sker i blandtrafik.

4.1.1 Föreskrifter och vägmärken

På en sträcka mellan Sankt Paulsgatan och Wollmar Yxkullsgatan får tvåhjulig motorcykel och moped klass I utan sidvagn parkeras under tiden 1 april – 30 november. Parkering är förbjuden måndagar klockan 00.00-06.00.

Ännu en sträcka tillgänglig för tvåhjulig motorcykel och moped klass I utan sidvagn finns mellan Högbergsgatan och Bengt Ekehjelmsgatan. Parkering är förbjuden måndagar 00.00-06.00.

Längs Swedenborgsgatans östra och västra sida mellan Sankt Paulsgatan och Högbergsgatan får på varje kvarter fordon parkeras mot avgift. Likaså på västra sidan mellan Högbergsgatan och Fatbursgatan. Avgiftsplikten gäller vardag utom dag före sön- och helgdag klockan 09.00-17.00. Parkering är förbjuden måndagar klockan 00.00-06.00.

Mellan Wollmar Yxkullsgatan och Maria Prästgårdsgata finns på västra sidan en parkeringsplats för rörelsehindrade med särskilt tillstånd. Likaså finns en plats på västra sidan mellan Högbergsgatan och Bengt Ekehjelmsgatan.

På Swedenborgsgatans östra sida mellan Fatburgsgatan och Högbergsgatan får fordon inte stannas eller parkeras vardagar mellan 09.00-17.00. Övrig tid får fordon parkeras. Parkering är förbjuden måndagar 00.00-06.00.

4.1.2 Verksamheter

Flertalet caféer, restauranger, barer, butiker och kontor finns längs gatan.

4.1.3 Upplåtelser

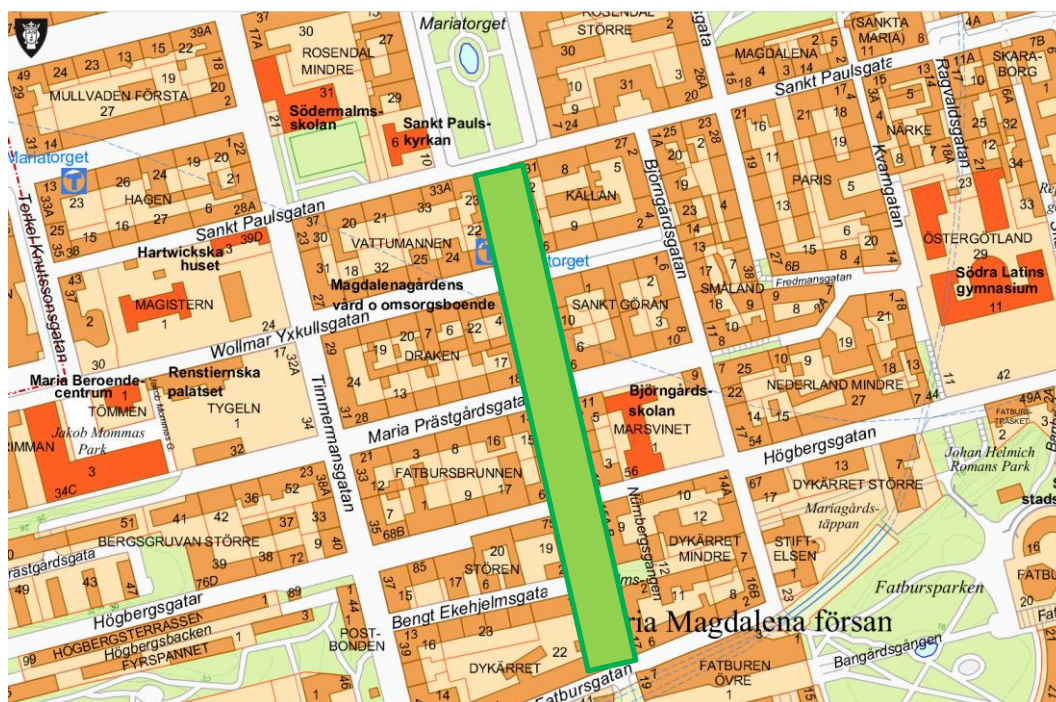
Upplåtelsetillstånd för uteserveringar finns för Swedenborgsgatan 1, 4, 6, 7, 8, 11 och 13.

4.1.4 Varuhantering

På Swedenborgsgatans östra sida finns en lastplats mellan Fatburgsgatan och Bengt Ekehjelmsgatan. För övrigt används troligtvis lastplatser på tvärgator alternativt att varutransporter dubbelparkerar.

4.2 Utformning av sommargågata

Precis som sommaren 2015 var Swedenborgsgatan mellan Sankt Paulsgatan och Fatburgsgatan gågata 2016, i år mellan 30 maj och 31 augusti. Swedenborgsgatan har förutsättningarna att vara ett sammanhängande offentligt rum där människor kan mötas, vistas och umgås. Både möbler och blomsterarrangemang följde sommarens färgtema som var rosa i och med Eurovision Song Contest. Lejon i betong placerades ut i korsningarna tillsammans med blomsterarrangemangen.



Figur 5, Del av Swedenborgsgatan som var sommargågata 2016. (Karta: Stockholms stad, dpWebmap)

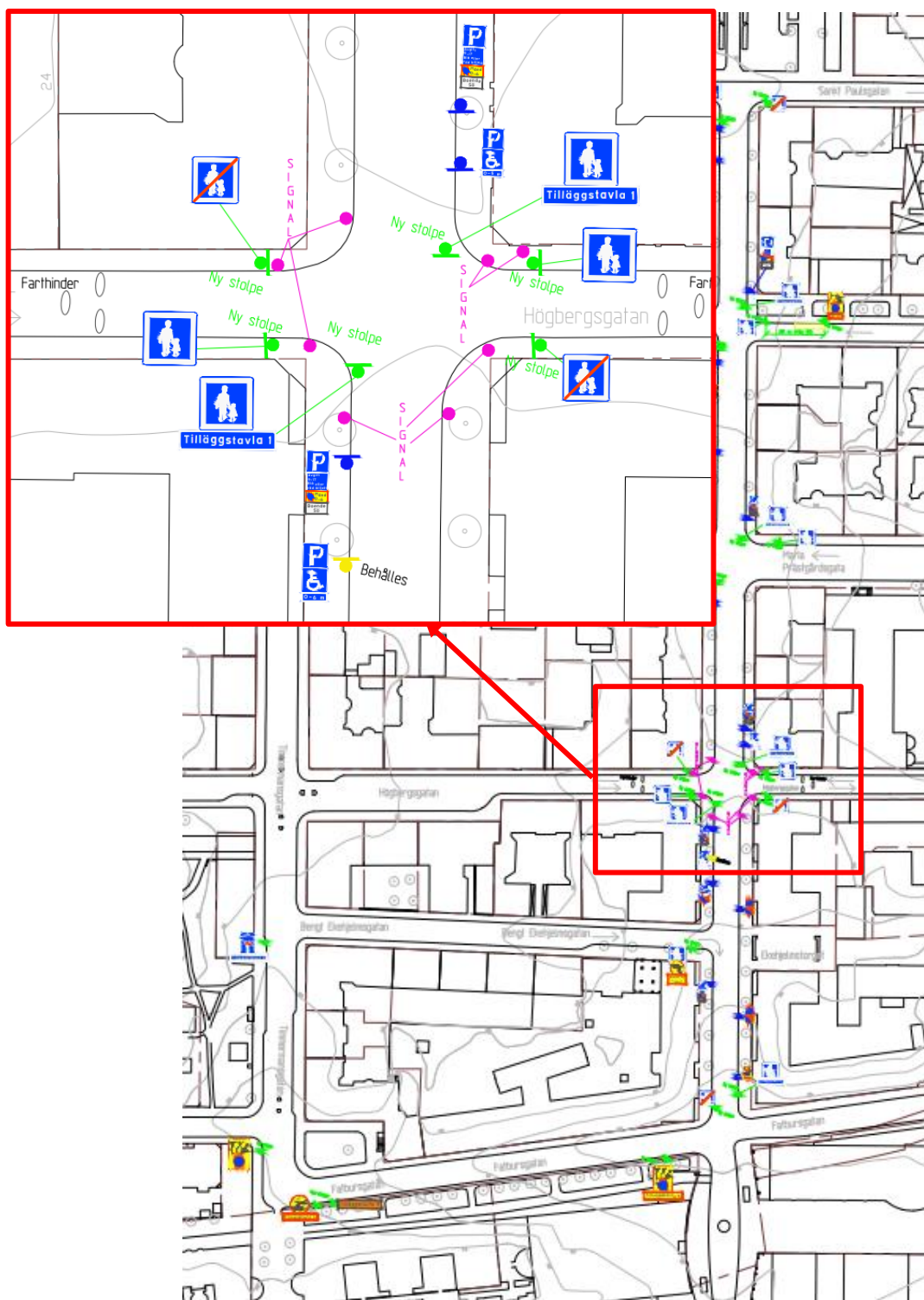
4.2.1 Föreskrifter och vägmärken

I likhet med förra året reglerades Swedenborgsgatan med *gångata* och med tilläggstavla med motortrafik förbjuden mellan 11-06, se figur 6. Förbudet gäller vardagar utom dag före sön- och helgdagar samt vardagar före sön- och helgdagar mellan kl 11-06, men med undantag för varutransporter och fordon med särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Vägmärken längs med gatan täcktes till stor del då de inte skulle gälla under perioden för sommargångatan. En av tre parkeringsplatser för rörelsehindrade bibehölls, och de andra två vägmärkena täcktes. Signalen i korsningen med Högbergsgatan släcktes och farthinder placerades ut på Högbergsgatan för att få fordon som skulle korsa Swedenborgsgatan att sänka hastigheten. Kompletterande vägmärken sattes upp på Fatburgsgatan, Timmermansgatan och på västra delen av Maria Prästgårdsgata, då Maria Prästgårdsgata blev återvändsgata västerifrån.



Figur 6, Reglering Gångata med tillägg motorfordonstrafik förbjuden mellan 11-06.

Vägmärkesplanen redovisar tillägg av vägmärken under gångatuperioden men även vilka skyltar som täcktes. På vägmärkesplanen har åtgärder på skyltar och skyltanordningar illustrerats med färger, och huruvida skyltar sätts på befintlig stolpe, på ny stolpe eller i trädlåda har angivits i text.



Figur 7, Vägmarkesplan Swedenborgsgatan sommaren 2016 – inzoomad bild visar korsningen Swedenborgsgatan/Högbergsgatan, "Tilläggsstavla 1" enligt figur 6.

4.3 Trafikräkningar och observationer

Ett räkne-/observationstillfälle per gata utfördes under gågatuperioden, onsdagen den 17 augusti 2016, samt efter gågatuperioden, torsdagen den 8 september 2016. Tiderna som räkning och observation genomfördes var mellan kl 08.00-09.00, 11.30–12.30, 16.30–17.30. De olika trafikantgrupperna räknades och människors beteenden och rörelsemönster studerades. Med hjälp av observationerna har det varit möjligt att se huruvida reglering av gatorna efterlevs, om det förekom trafiksäkerhetsproblem, eller om det på annat vis uppstod konflikter mellan trafikanter.

Utöver räkning av trafikanter togs ”ögonblicksbilder” varje kvart inom tidsintervallen. Det innebar att gatorna fotograferades varje kvart, och efteråt analyserades bilderna i syfte att se hur många som uppehöll sig på gatan och var de befann sig.

I korsningen Swedenborgsgatan/Högbergsgatan placerades två trafikplanerare ut efter samma koncept som användes vid observationer 2015. Detta för att i möjligaste mån skapa möjligheter till att kunna jämföra resultaten om så önskas. Alla trafikslag räknades, och gående på trottoar särskildes från gående i körbanan längs Swedenborgsgatan under gågatuperioden, liksom människor som leder cykeln på gågatan respektive cyklar.



Figur 8, t.v. reglering, lejon och blomsterarrangemang, t.h. ögonblicksbild kl 12 (söderut).

4.3.1 Trafikräkningar

Två typer av räkningar gjordes under trafikräkningarna, nord-sydlig riktning och öst-västlig riktning. Nord-sydlig riktning representerar trafikanter längs Swedenborgsgatan, och öst-västlig riktning representerar trafikanter på Högbergsgatan som korsar Swedenborgsgatan. Korsningen upplevdes till viss del komplex att observera på grund av att det var tillströmningar från fyra håll samtidigt. Tabellerna redovisar timintervall morgon, lunch och middag. Trafik som trafikerade området trots förbud markeras med **rött** och tillåten motorfordonstrafik med **grönt**.

Tabell 1. Resultat trafikräkningar nord-sydlig riktning, Swedenborgsgatan.

TRAFIKRÄKNINGAR SWEDENBORSGGATAN (nord/syd)						
Datum	Trafikslag	Morgon	Lunch	Middag	Totalt	Färdmedelsandel
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160817	Gående trottoar	729	567	966	2262	76%
	Gående vägbana	16	32	49	97	3%
	Cykel	186	116	186	488	16%
	Cykel leds	3	1	2	6	0,2%
	MC/Moped (I och II)	4	2	1	7	0,2%
	Motorfordon	48	40	13	101	3%
					2961	
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160908	Gående	1228	558	1330	3116	77%
	Cykel	337	90	279	706	17%
	Cykel leds	3	3	3	9	0,2%
	MC/Moped (I och II)	4	6	2	12	0,3%
	Motorfordon	76	80	57	213	5%
					4056	

Swedenborgsgatan var den gata som hade flest gående av de gator som undersöktes. Av tabell 1 framgår att det totala antalet trafikanter var högre efter gågatuperioden än under. Andelen gående var högst av trafikantslagen både under och efter gågatuperioden, där den totala andelen gående uppgår till 80 respektive 77 %. Efter gågatuperioden var det totala antalet trafikanter cirka 1100 högre än under perioden, varav dessa grovt bestod av ca 100 är motorfordon, 750 gående och 200 cyklister. Antal tunga fordon räknades inte. Totalt färdades 56 motorfordon mot förbudet.

Tabell 2 redovisar hur stor andel av fotgängarna som placerade sig i vägbanan kontra total mängd fotgängare under gågatuperioden. Efter gågatuperioden räknades inte gående i vägbanan separat.

Tabell 2. Fotgängare i vägbanan, Swedenborgsgatan.

		Morgon	Lunch	Middag	Totalt
160817	Gående vägbana	16	32	49	97
	Andel	2%	5%	5%	4%

I öst-västlig riktning, dvs. på Högbergsgatan, dominerade motorfordonstrafiken som utgjorde ca 58 och ca 45 % under respektive efter gågatuperioden, se tabell 3. Även för detta snitt var det totala antalet trafikanter högre efter gågatuperioden än under. Eftersom Högbergsgatan inte var en gångata borde gående inte ha förflyttat sig i vägbanan, vilket det under gågatuperioden var en mycket låg andel som gjorde. De som observerades göra detta sneddade över korsningen och räknades därför som "gående i vägbanan".

Tabell 3. Resultat trafikräkningar öst-västlig riktning, Högbergsgatan.

TRAFIKRÄKNINGAR HÖGBERGSGATAN (öst/väst)						
Datum	Trafikslag	Morgon	Lunch	Middag	Totalt	Färdmedelsandel
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160817	Gående trottoar	82	107	84	273	24%
	Gående vägkana	0	0	4	4	0,3%
	Cykel	62	46	77	185	16%
	Cykel leds	1	1	1	3	0,3%
	MC/Moped (I och II)	2	0	3	5	0,4%
	Motorfordon	247	209	208	664	58%
					1154	
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160908	Gående	171	126	204	501	36%
	Cykel	108	46	98	252	18%
	Cykel leds	1	1	1	3	0,2%
	MC/Moped (I och II)	3	6	2	11	1%
	Motorfordon	249	190	184	623	45%
					1390	

4.3.2 Observationer

17 augusti - sommargågata

Eftersom trafikräkningar gjordes i korsningen Swedenborgsgatan/Högbergsgatan är det även på denna plats som observationerna gjorts. Generellt var det fler gående längs Swedenborgsgatan än Högbergsgatan. Störst andel av de gående rörde sig längs trottoarerna men en andel valde att använda körbanan, och de flesta tycktes vara förbipasserande som var på väg någonstans.

Cyklister cyklade i körbanan, och eftersom många gående valde att använda trottoarerna hade cyklisterna stor yta att utnyttja. Många cyklister upplevdes hålla högre hastighet än gångfart men väjde oftast för fordonstrafik som korsar Swedenborgsgatan. Inga konflikter noterades i korsningen Swedenborgsgatan/Högbergsgatan under observationstimmarna. Ingen cykelparkering fanns på kvarteren närmast korsningen vilket medförde att cyklar ibland parkerades intill träd eller liknande.

En del motorfordon som färdades på Högbergsgatan tycktes tveka i korsningen när de såg Swedenborgsgatans reglering. Detta skapade ibland mindre köer vilket påverkade framkomligheten för gående och cyklister. Trots förbudet mot motorfordon valde en del förare ändå att köra in på gågatan. Av de som körde in på Swedenborgsgatan färdades fler norrut än söderut. Några parkerade fordon noterades.

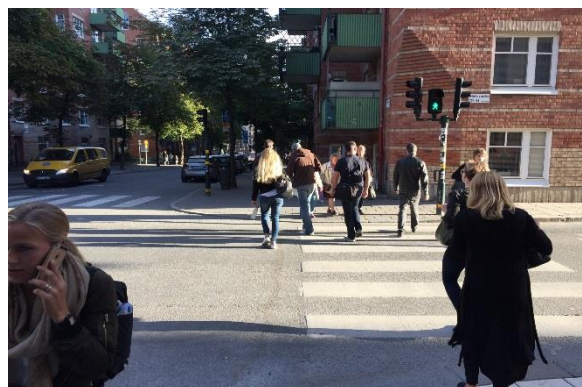
De släckta signalerna för gående skapade en viss förvirring, särskilt bland äldre som stannade och tryckte på knappen och inväntade grön signal.

Vid Högbergsgatan österifrån stod vägmärkena en bit ifrån både farthinder och Swedenborgsgatan. Känslan av gågata fanns inte därifrån och kan ha påverkat både förståelse och efterlevnad av reglering.

Trafiksäkerhet – Den upplevda trafiksäkerheten var god under gågatuperioden. Samspelet mellan trafikanter tycktes fungera bra och inga tillbud noterades. De flesta fordon som observerades köra längs med Högbergsgatan och passera Swedenborgsgatan upplevdes köra lugnt genom korsningen.

8 september

Under observationen noterades att det förekom fler gående på Swedenborgsgatan än på Högbergsgatan. Fotgängarna upplevdes ha ett mål och ingen uppehöll sig på gatan. En stor del av fotgängarna fick stanna vid trafiksignalerna för att släppa förbi motorfordon vilket resulterade i ett ojämnt fotgängarflöde i korsningen. Utöver detta ignorerades röd signal av fotgängare och cyklister om motorfordon inte var närvarande. Tillströmningen till korsningen beror troligtvis på ankommande tåg till Stockholms södra och Mariatorget.



Figur 9, t.v.cyklister och moped väntar på grön signal, t.h. människor kom tidvis i klungor.

Cyklister färdades i blandtrafik både på Swedenborgsgatan och Högbergsgatan. Till följd av att cyklisterna färdades i blandtrafik försämrades deras framkomlighet. Det förekom att cyklister cyklade mot röd signal. Möjlighet att parkera cyklar saknades eftersom det inte finns anordnade cykelparkeringar.

Längs Högbergsgatan upplevdes fordonshastigheterna stundvis vara relativt höga (dock en upplevd känsla och kan inte verifieras med hastighetsmätning). Detta upplevdes inte i augusti.

I anslutning till korsningen finns längs Swedenborgsgatan vanlig kantstens-, handikapp- och motorcykelparkering. Längs större delen av Högbergsgatan råder parkeringsförbud. Kantstensparkeringen på Swedenborgsgatan var fullbelagd under samtliga observationstillfällen.

Två konflikter observerades under dagen. En incident inträffade med en fotgängare som korsade Högbergsgatan söderut och var nära att bli påkörd av en personbil, men föraren hann stanna. Bilen upplevdes köra snabbt (men exakt hastighet kan inte anges) och fotgängaren gick mot rött. En annan konflikt inträffade mellan en personbil och en cykel som färdades parallellt på Swedenborgsgatan norrut. Personbilen började svänga höger samtidigt som cyklisten fortsatte rakt fram. Föraren hann reagera och stannade innan kollision skedde.

Trafiksäkerhet – Efter gågatuperioden var den upplevda känslan att fordon som kör längs Högbergsgatan och passerar Swedenborgsgatan i den signalreglerade korsningen körde snabbare än i augusti när korsningen observerades under gågatuperioden. Trafiksignalerna kan medföra en falsk trygghet både för fordon och oskyddade trafikanter, där den ena observerade incidenten är ett exempel på hur det kan te sig. På så vis upplevdes trafiksäkerheten vara bättre under sommargågatuperioden än efter.

5 Skånegatan/Nytorget

5.1 Nulägesbeskrivning

Nytorget är välbesökt under sommarmånaderna tack vare flertalet caféer, barer och restauranger. Torgets grösytor lockar soldyrkare redan under våren. Uteserveringar förekommer under sommarhalvåret på gångbanorna ut mot gatan både längs Skånegatan och Nytorget vilket uppskattas av besökare.



Figur 10, t.v. Skånegatan mellan Nytorgsgatan och Renstiernas gata, t.h. Nytorget mellan Skånegatan och Närkesgatan.

Skånegatan mellan Nytorget och Renstiernas gata är en återvändsgata. Renstiernas gata nås endast till fots eller med cykel. Kantstensparkering finns på båda sidor av gatan, och cykelparkering och parkering för rörelsehindrade finns på gatans södra sida. På Nytorget är trafiken enkelriktad söderut. Förbud mot att stanna och parkera finns på gatans östra sida, medan västra sidan utgörs av en lastplats. Gångbanor finns på båda sidor av gatorna, och cykling sker i blandtrafik.

5.1.1 Föreskrifter och vägmärken

På Skånegatan och Nytorget är högsta tillåtna hastighet 30 km/tim. En sträcka på Nytorget är föreskriven gågata.

Avgiftsplikt för parkering gäller vardagar utom dag före söndag och helgdag klockan 9.00-17.00. Parkering är dock förbjuden onsdag kl 00.00-06.00. Parkering är tillåten på Skånegatans båda sidor. Under perioden 15/6-15/8 fanns parkering längs en delsträcka där onsdagsmorgonens parkeringsförbud inte gällde vilket gjorde att den fungerade som långtidsparkering under sommaren.

På Skånegatan, intill Renstiernas gata, finns en vändplats med förbud att stanna och parkera.

Längs södra sidan av Skånegatan, mellan Nytorgsgatan och Renstiernas gata, finns två parkeringsplatser för rörelsehindrade samt 9 meter cykelparkering där cykel får parkeras under högst 24 timmar i följd vardag utom dag före sön- och helgdag.

Lastplats finns på Nytorget, sträckan mellan Skånegatan och Närkesgatan, dvs. ändamålsplats för lastning och lossning av tungt eller skrymmande gods vardag utom

vardag före sön- eller helgdag klockan 07.00-20.00, vardag före sön- och helgdag och sön- och helgdag klockan 07.00-17.00. Övrig tid får fordon parkeras. Parkeringsförbud råder måndagar mellan klockan 00.00-06.00. På motsatt sida av restaurang och butik Urban Deli får fordon inte stannas eller parkeras.

5.1.2 Verksamheter

Skånegatan och Nytorget har flera caféer, restauranger och barer liksom mindre butiker.

5.1.3 Upplåtelser

Upplåtelsetillstånd för uteserveringar finns för Skånegatan 79, 81, 83-85, 87 samt för Nytorget 4 (Urban Deli).

5.1.4 Varuhantering

Verksamheterna på Skånegatan och Nytorget har flera lastplatser att tillgå. Det finns en på Nytorget, och två stycken på Skånegatan mellan Nytorrgsgatan och Södermannagatan. Utöver dessa finns även en lastplats på Närkesgatan. Verksamheterna på Skånegatan mellan Nytorrgsgatan och Renstiernas gata har ingen lastplats i direkt anslutning utan använder troligtvis de andra tillgängliga lastplatserna alternativt dubbelparkerar varustransporterna.

5.2 Utformning av sommargågata

Skånegatan mellan Nytorgsgatan och Renstiernas gata var precis som sommaren 2015 gågata, med utökning längs med Nytorget ner till Närkesgatan. Sträckorna var gågata mellan 11 maj och 31 augusti. Genom att ta gatorna i anspråk för uteserveringar, möbler och växter kunde Nytorgets parkmiljö förstöras och goda förutsättningar skapades för att det skulle kunna bli en trevlig mötesplats för människor i alla åldrar.



Figur 11, Del av Skånegatan och Nytorgsgatan som var sommargågata 2016. (Karta: Stockholms stad, dpWebmap)

5.2.1 Föreskrifter och vägmärken

På sträckan längs Nytorget, mellan Skånegatan och Närkesgatan, reglerades sommargågatan med både *Gågata* och *Motorfordonstrafik förbjuden*. Trafiken på Nytorget är normalt enkelriktad söderut, och eftersom denna koppling stängdes i och med regleringen behövde enkelriktningen på Närkesgatan vändas. På Närkesgatan får trafiken normalt köra västerut, men under perioden med sommargågata fick trafiken istället köra österut för att möjliggöra angöring till fastigheter på Närkesgatan och Soflagatan. Den lastplats som normalt finns utanför Urban Deli stängdes eftersom behovet förväntades kunna tillgodoses via närliggande lastplatser på både Skånegatan och Närkesgatan.

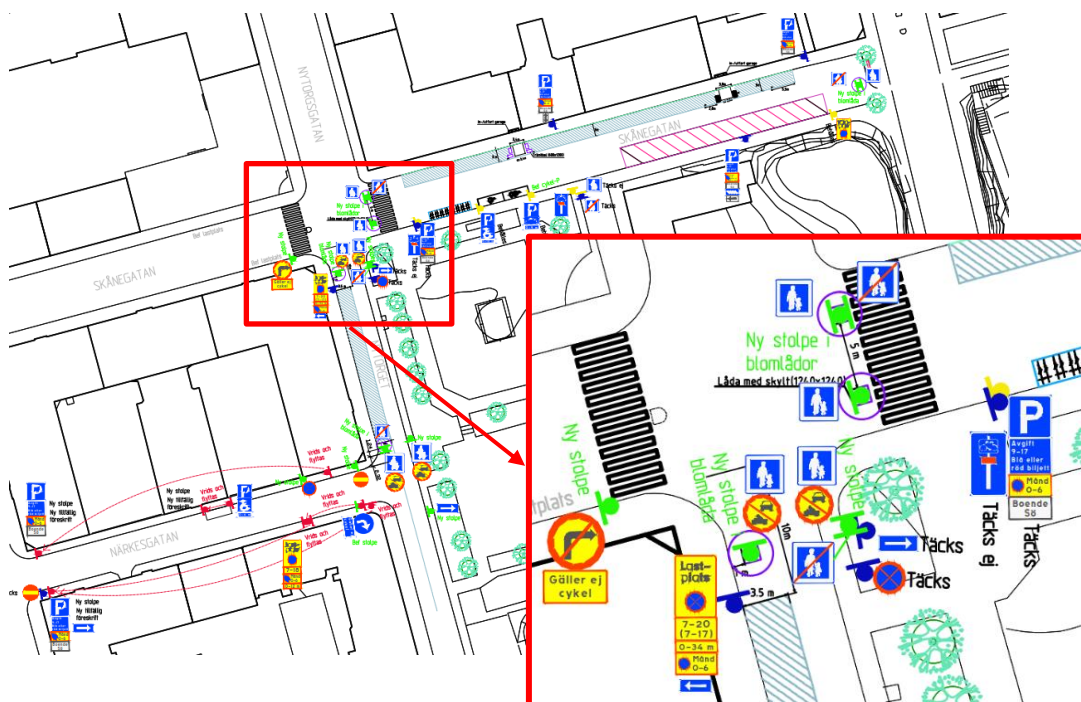
På Skånegatan, mellan Nytorgsgatan och Renstiernas gata, reglerades sommargågatan med *Gågata* utan tillägg från båda håll. Cykelparkering och parkeringsplats för rörelsehindrad bibehölls under gågatuperioden medan övrig parkering togs bort.

För båda sträckorna täcktes de flesta vägmärkena som normalt reglerar gatorna, och istället sattes tillfälliga anordningar ut med de nya vägmärkena.



Figur 12, t.v. reglering för sträckan på Nytorget mellan Skånegatan och Närkesgatan, t.h. reglering för Skånegatan mellan Nytorgs gatan och Renstiernas gata.

Vägmärkesplanen redovisar tillägg av vägmärken under gågatuperioden men även vilka skyltar som täcktes. På vägmärkesplanen har åtgärderna på skyltar och skyltanordningar illustrerats med färger, och huruvida skyltar sätts på befintlig stolpe, på ny stolpe eller i trädlåda har angivits i text.



Figur 13, vägmärkesplan Skånegatan/Nytorget sommaren 2016 - inzoomad bild över korsningen Skånegatan/Nytorget.

5.3 Trafikräkningar och observationer

Ett räkne-/observationstillfälle per gata utfördes under gågatuperioden, onsdagen den 17 augusti 2016, samt efter gågatuperioden, torsdagen den 8 september 2016. Tiderna som räkning och observation utfördes var mellan kl 08.00-09.00, 11.30-12.30, 16.30-17.30. De olika trafikantgrupperna räknades och människors beteenden och rörelsemönster studerades. Med hjälp av observationerna har det varit möjligt att se huruvida reglering av gatorna efterlevs, om det förekommer trafiksäkerhetsproblem, eller om det på annat vis uppstod konflikter mellan trafikanter.

Utöver räkning av trafikanter togs "ögonblicksbilder" varje kvart inom tidsintervallen. Det innebar att gatorna fotograferades varje kvart, och efteråt analyserades bilderna i syfte att se hur många som uppehöll sig på gatan och var de befann sig.

En trafikplanerare var utplacerad i korsningen Skånegatan/Nytorget och hade fokus på stråket utanför Urban Deli (Nytorget mellan Skånegatan och Närkesgatan) samt korsningen Skånegatan/Nytorget. Alla trafikslag var intressanta samt om fordon körde mot *motorfordonstrafik förbjuden*. I korsningen Nytorrgsgatan/Skånegatan var det av intresse att se hur interaktionen trafikantgrupperna emellan fungerade eftersom Skånegatan var reglerad med *gångata* och Nytorget med *gångata* kombinerat med *motorfordonstrafik förbjuden*. Den lastplats som normalt finns utanför Urban Deli stängdes under sommargågatuperioden och det var av intresse att se hur leveranser skedde.

5.3.1 Trafikräkningar

Räkningarna gjordes i nord-sydlig riktning i ett snitt utanför Urban Deli (Nytorget på sträckan mellan Skånegatan och Närkesgatan). Tabellerna redovisar timintervall morgon, lunch och middag. Precis som för de andra gatorna är det intressant att se var människor rörde sig. Trafik som trafikerade området trots förbud markeras med **rött**.

Tabell 4. Resultat trafikräkningar, Nytorget.

TRAFIKRÄKNINGAR NYTORGET (nord/syd)						
Datum	Trafikslag	Morgon	Lunch	Middag	Totalt	Färdmedelsandel
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160817	Gående trottoar	118	267	197	582	78%
	Gående i körbana	17	46	15	78	10%
	Cykel	14	38	22	74	10%
	MC/Moped (I och II)	0	0	2	2	0,3%
	Motorfordon	2	5	4	11	1%
						747
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160908	Gående	269	180	401	850	78%
	Cykel	47	17	51	115	11%
	MC/Moped (I och II)	1	0	4	5	0,5%
	Motorfordon	31	44	42	117	11%
						1087

Tabell 4 visar att det totala antalet trafikanter var fler efter gågatuperioden än under perioden, och att det efter gågatuperioden var ca 100 fler motorfordon som trafikerade området. Det var fler gående och cyklister efter gågatuperioden, och vid båda räknstillfällena utgjorde gående störst andel av det totala antalet trafikanter som passerade snittet, 88 respektive 78 %. Andelen tung trafik var låg både under och efter gågatuperioden. Tio lastbilar observeras under tre timmar, varav fem stycken under morgonen och fem stycken under lunchen. Dessa utgjorde ca 1 % av total mängd trafik. Totalt färdades 13 fordon mot regleringen under de tre timmar trafiken räknades.

Det ansågs särskilt intressant att se hur fotgängare betedde sig under och efter gågatuperioden med avseende på om de gick i vägbanan. Tabell 5 redovisar hur stor andel av fotgängarna som placerade sig i vägbanan kontra totalt antal fotgängare under sommargågatuperioden. Mellan 7-15 % av gående rörde sig i vägbanan.

Tabell 5. Fotgängare i vägbanan, Nytorget.

		Morgon	Lunch	Middag	Totalt
160817	Gående vägbanan	17	46	15	78
	Andel	13%	15%	7%	12%

5.3.2 Observationer

17 augusti - sommargågata

Under observationen låg mest fokus på händelser i korsningen Skånegatan/Nytorget samt på sträckan utanför Urban Deli där trafikanter räknades. Vädret var blåsigt, ca 15 grader och i slutet av dagen regn.

Under samtliga observationsperioder förekom varuleveranser med lastbil till Urban Deli. Lastbilarna parkerade mitt i korsningens södra ände, vilket bidrog till svårigheter för både gående och cyklister att ta sig till gågatan, se figur 14. Det fanns möjlighet för lastbilarna att nyttja de lastplatser som fanns nära intill på Skånegatan eller Närkesgatan. Leveranserna kom under förmiddagen (morgon och lunch), då mindre gående och cyklister rörde sig i området.



Figur 14, varuleveranser där stora lastbilar försvårar framkomligheten för gående och cyklister, båda bilderna från morgonens observation.

Under de tre observationstimmarna förekom motorfordon på gågatan och vid ett tillfälle kom tre personbilar samtidigt. Det är svårt att spekulera i om fordonen medvetet körde mot förbudet då man kan se genom hela området, eller om de inte såg vägmärkena.

Cyklister som använde gågatan anpassade sig inte till gånghastighet utanför Urban Deli.

Gående som rörde sig på gågatan använde sig nästan uteslutande av trottoarerna. En stor andel av trafikanterna som ingick i trafikräkningen rörde sig på den östra trottoaren och hade Nytorgsparken som målpunkt. En del av de som rörde sig på den västra trottoaren hade Urban Deli som målpunkt.

På Skånegatans gågata förekom en hel del bilar in på gågatan. Vid infarten till gågatan sänkte fordonen sin hastighet, troligtvis tack vare de farthinder som fanns där. Under observationstillfällena förekom parkerade bilar och några leveranser. Cykelparkeringen var under dagen fullbelagd vid alla tillfällen då Swecos trafikplanerare var på plats.

Trafiksäkerhet – Den upplevda trafiksäkerheten utanför Urban Deli var god, men känslan var att fordon och cyklister cyklade snabbare än gångfart genom området. Kanske skulle man kunna få ned hastigheterna hos både fordon och cyklister med hjälp av farthinder, precis som man gjort vid gågatans infart på Skånegatan. De lastbilar som parkerade i korsningen medförde svårigheter för gående och cyklister, och kanske hade detta kunnat

undvikas om ytan i korsningen gjorts mindre med hjälp av exempelvis möblering eller trädlådor. Kanske hade det även bidragit till att varutransporterna i större utsträckning använt sig av lastplatserna på Närkesgatan och Skånegatan. Inga incidenter observerades.

8 september

Under förmiddagen var vädret mulet och halvkyligt, men allt eftersom dagen gick blev det varmare och soligt. Under morgonens observationsperiod var minst ett leveransfordon parkerat utanför Urban Deli hela tiden. Vid ett tillfälle kom två leveransfordon till Urban Deli samtidigt varpå en lastbil parkerade längs Skånegatan.

För övrigt var trottoaren utanför Urban Deli belamrad av tomma varuburar. Burarna på trottoaren förhindrade fotgängarnas framkomlighet. Fotgängare valde då att gå ner på vägbanan istället för att vänta in mötande fotgängare. Burarna hämtades delvis under morgonen, men vissa varuburar stod kvar hela dagen.



Figur 15. Burar på trottoaren och "tillfällig" cykelparkering utanför Urban Deli.

Den cykelparkering som finns på Skånegatans tidigare gågata var fullbelagd hela dagen. Längs Nytorget finns ingen cykelparkering vilket resulterar i att cyklister parkerade cyklarna där det är möjligt. Under lunchruschen parkerade vissa sina cyklar på trottoarena.

Intill korsningen Skånegatan/Nytorget byggdes en fastighet om vilket medförde att byggställningar tog upp en del av trottoaren. Att det var byggarbetsplats medförde även en del buller, som tillsammans med trafiken gjorde att platsen upplevdes bullrig.

Vid lunchtid blev vädret bättre och fler människor var i rörelse i området, men det var inte så många som utnyttjade uteserveringarna.

Under eftermiddagen ökade alla trafikantflöden. Det var fullt på Urban Deli's uteservering och vädret blev soligt. Hela Nytorget har en hastighetsbegränsning på 30 km/h men den upplevda hastigheten anses högre. Detta särskilt med hänsyn till mängden oskyddade trafikanter i rörelse. Just under perioden förekom också mycket barn i området och många verkade söka sig till parken.

Trafiksäkerhet – Efter sommargågatuperioden är den upplevda känslan att fordon och cyklister färdas i högre hastighet än under sommargågatuperioden. Leveranser till Urban Deli sker mestadels med hjälp av lastplatsen på Nytorget. Om trottoarerna är belamrade med varuburar eller av byggställningar blir det trångt och gående tvingas ibland ut i körbanan. Inga incidenter har observerats.

6 Rörstrandsgatan

6.1 Nulägesbeskrivning

Rörstrandsgatan är känd och omtyckt för sitt stora och varierande utbud av caféer och restauranger. Uteserveringar fyller trottoarerna sommartid vilket lockar många människor. Detta leder i dagsläget till trängsel. Många människor vistas här, men gatan utgör mer en länk mellan två noder än fungerar som en nod eller ett mål. Det kan jämföras med t.ex. Biblioteksgatan eller Nybrogatan som är platser dit man gärna går.



Figur 16, t.v. Rörstrandsgatan mellan Birkagatan och Vikingagatan, t.h., Rörstrandsgatan mellan St Eriksgatan och Birkagatan.

Trafiken på Rörstrandsgatan är dubbelriktad, och kantstensparkering finns längs hela sträckan mellan Sankt Eriksgatan och Vikingagatan. Parkering sker ibland i dubbla rader och miljön för de uteserveringar som är etablerade präglas till stor del av inslag av trafik. Gångbanor finns på båda sidor av gatan och cykling sker i blandtrafik.

6.1.1 Föreskrifter och vägmärken

Högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim och det råder stoppförbud på norra sidan. Från Sankt Eriksgatan till första parkeringsplatsen för rörelsehindrad får fordon inte stannas eller parkeras. På sträckan mellan Birkagatan och Bråvallagatan får fordon inte parkeras. Förbudet gäller vardag utom dag före sön- och helgdag klocka 9.00–17.00 och måndag klockan 00.00-06.00.

Avgiftsplikt för parkering gäller vardagar utom dag före söndag och helgdag klockan 9.00–17.00. Parkering är dock förbjuden måndag kl 00.00-06.00.

Lastplats - ändamålsplats för lastning och lossning av tungt eller skrymmande gods vardag utom dag före sön- eller helgdag klockan 07.00-17.00 (mellan Drejargatan och Birkagatan) eller 09.00-17.00 (vid Birkagatan). Mellan Bråvallagatan och Sankt Eriksgatan vardag utom vardag före sön- och helgdag kl 07.00-19.00 och vardag för sön- och helgdag klockan 07.00-15.00. Parkeringsförbud måndag 00.00-06.00.

Det finns 4 parkeringsplatser för rörelsehindrade längs sträckan mellan Sankt Eriksgatan och Vikingagatan.

På norra sidan av gatan finns närmast Vikingagatan en MC-parkering.

6.1.2 **Verksamheter**

Längs Rörstrandsgatan finns många caféer och restauranger, men även flera mindre butiker och kontorslokaler.

6.1.3 **Upplåtelser**

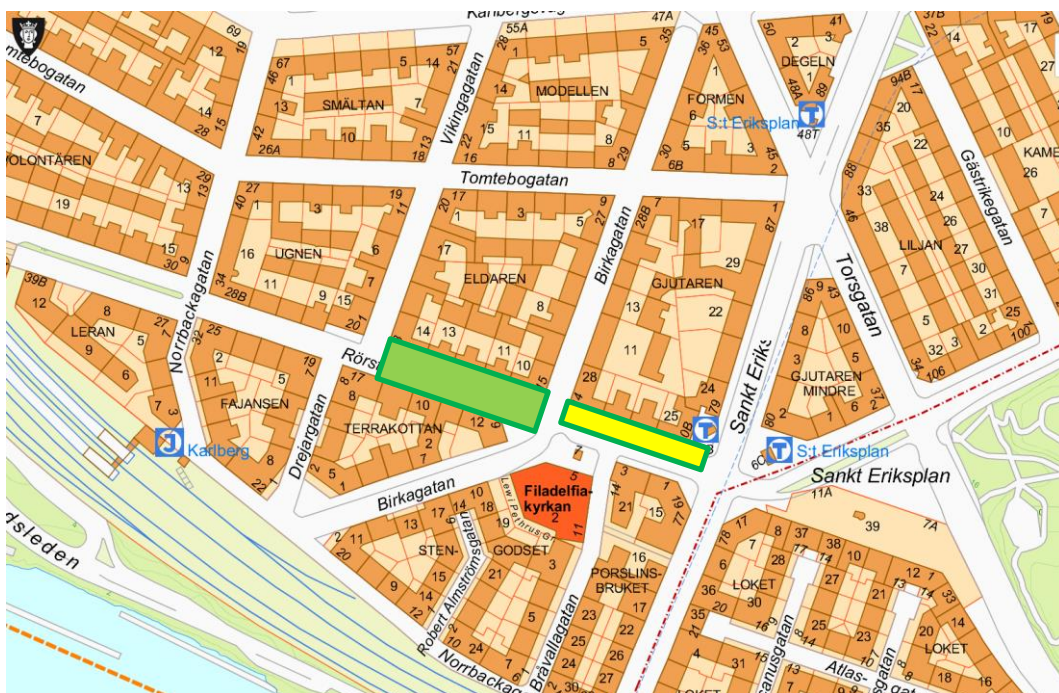
Upplåtelsestillstånd för uteserveringar finns för Rörstrandsgatan 2-5, 9-12 (även 9A), 15, 18, 19, 21 och 30.

6.1.4 **Varuhantering**

Verksamheterna får sina varuleveranser på lastplatser i området. För verksamheterna mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan är det troligt att varutransporter dubbelparkerar på gatans norra sida.

6.2 Utformning av sommargågata

Rörstrandsgatan mellan Birkagatan och Vikingagatan var gågata mellan 6 juni och 31 augusti. Med möjligheten för restauranger och caféer att utöka sina uteserveringar och i kombination med offentliga möbler och växtlighet skapades en levande gata som blev en naturlig mötesplats. På delen mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan ersattes parkeringsplatser med möjlighet för verksamheterna att utöka sina uteserveringar. Rosa trädlådor och planteringar sattes ut tillsammans med en rosa lång bänk på sträckan mellan Birkagatan och Vikingagatan. I övrigt var det verksamheterna som möblerade körbanan med uteserveringar.



Figur 17, Del av Rörstrandsgatan som var sommargågata 2016 (grön) och del där parkering ersattes med uteserveringar (gul) men trafiken bibehölls. (Karta: Stockholms stad, dpWebmap)

6.2.1 Föreskrifter och vägmärken

Mellan Birkagatan och Vikingagatan enkelriktades trafiken österut för att ta bort det högsta trafikflödet som normalt går västerut. Mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan bibehölls trafiken.

Västerifrån, i änden vid Vikingagatan, reglerades gatan med vägmärke för *Gågata* vilket medgav trafik om fordonet hade ärende på en adress på gågatan. Genomfartstrafik var inte tillåten. Österifrån, i änden vid Birkagatan, reglerades gatan med *Gågata* i kombination med *Motortrafik förbjuden*. Som cyklist fick man cykla åt båda håll och man skulle då anpassa sin hastighet till gångfart.

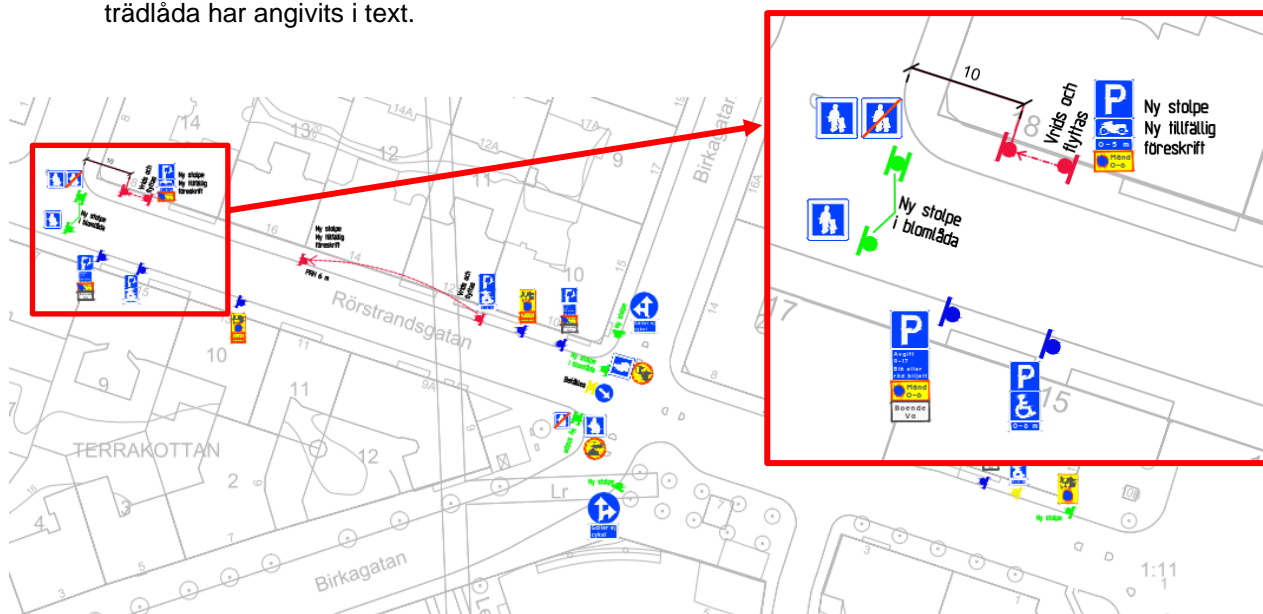
De flesta av de befintliga vägmärken som normalt reglerar gatan täcktes och de nya vägmärkena sattes upp med tillfälliga anordningar. Två parkeringsplatser för

rörelsehindrade bibehölls mellan St Eriksgatan och Vikingagatan, dvs. en parkeringsplats på varje kvarter. Likaså bibehölls den MC-parkering som finns intill korsningen med Vikingagatan.



Figur 18, t.v. reglering västerifrån vid Vikingagatan, t.h. reglering österifrån vid Birkagatan.

Vägmärkesplanen redovisar tillägg av vägmärken under gågatuperioden men även vilka skyltar som täcktes. På vägmärkesplanen har åtgärder på skyltar och skyltanordningar illustrerats med färger, och huruvida skyltar sätts på befintlig stolpe, på ny stolpe eller i trädlåda har angivits i text.



Figur 19, vägmärkesplan för Rörstrandsgatan sommaren 2016 - inzoomad bild visar korsningen Rörstrandsgatan/Vikingagatan.

6.3 Trafikräkningar och observationer

Ett räkne-/observationstillfälle per gata utfördes under gågatuperioden, onsdagen den 17 augusti 2016, samt efter gågatuperioden, torsdagen den 8 september 2016. Tiderna som räkning och observation utfördes var mellan kl 08.00-09.00, 11.30–12.30, 16.30–17.30. De olika trafikantgrupperna räknades och människors beteenden och rörelsemönster studerades. Med hjälp av observationerna har det varit möjligt att se huruvida reglering av gatorna efterlevs, om det förekom trafiksäkerhetsproblem, eller om det på annat vis uppstod konflikter mellan trafikanter.

Utöver räkning av trafikanter togs "ögonblicksbilder" varje kvart inom tidsintervallen. Det innebar att gatorna fotograferades varje kvart, och efteråt analyserades bilderna i syfte att se hur många som uppehöll sig på gatan och var de befann sig.

På Rörstrandsgatan var en trafikplanerare utplacerad intill korsningen Rörstrandsgatan/Vikingagatan och observerade Rörstrandsgatan mellan Vikingagatan och Birkagatan. Här var genomfartstrafik särskilt intressant eftersom det inte är tillåtet på en gågata. Likaså var det intressant att se hur många fordon som hade ärenden längs gatan samt hur många som körde västerut i riktning mot Karlberg – och därmed körde mot *Motorfordonstrafik förbjuden*. Gående, cyklister, mopeder/MC samt motorfordon har räknats.



Figur 20, gågatan västerifrån.

6.3.1 Trafikräkningar

Räkningarna gjordes i öst-västlig riktning, dvs. i riktning mot Karlberg respektive Sankt Eriksplan. Tabellerna redovisar timintervall morgon, lunch och middag. Det ansågs intressant att studera om fotgängare rörde sig på vägbanan eller trottoar och antalet motorfordon som förekom under sommargågatuperioden. Trafik som trafikerade området trots förbud markeras med **rött** och tillåten motorfordonstrafik med **grönt**.

Tabell 6. Resultat trafikräkningar, Rörstrandsgatan.

TRAFIKRÄKNINGAR RÖRSTRANDSGATAN (väst/öst)						
Datum	Trafikslag	Morgon	Lunch	Middag	Totalt	Färdmedelsandel
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160817	Gående trottoar	439	566	690	1695	69%
	Gående i körbana	62	47	96	205	8%
	Cykel	236	47	233	516	21%
	Moped	6	1	2	9	0,4%
	Motorfordon					
	Genomfartstrafik	12	12	5	29	1%
	Fordon med ärende	6	4	0	10	0,4%
					2464	
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160908	Gående	719	592	933	2244	68%
	Cykel	342	91	276	709	22%
	Moped	6	3	8	17	1%
	Motorfordon	95	124	108	327	10%
						3297

Av tabell 6 kan konstateras att det totala antalet trafikanter var högre efter gågatuperioden än under perioden, och att antalet motorfordon var ca 300 fler under de tre timmar trafiken räknades. Störst andel trafikanter var vid båda räknetillfällena gående som uppgick till ca 1900 och ca 2200 under respektive efter gågatuperioden, vilket utgjorde totalt 77 respektive 68 %. Antalet cyklister var ca 500 och ca 700 under respektive efter gågatuperioden. Totalt 38 fordon färdades mot regleringen under gågatuperioden.

Det ansågs intressant att se hur fotgängare betedde sig under gågatuperioden med avseende på om de gick i vägbanan eller på trottoarerna. Tabell 7 redovisar hur stor andel av fotgängarna som placerade sig i vägbanan kontra total mängd fotgängare.

Under alla tre timmar som trafikanter räknades under gågatuperioden var andelen gående i vägbanan mellan 8-12 %.

Tabell 7. Fotgängare i vägbanan under gågatuperioden, Rörstrandsgatan.

		Morgon	Lunch	Middag	Totalt
160817	Gående vägbanan	62	47	96	205
	Andel	12%	8%	12%	12%

6.3.2 Observationer

17 augusti - sommargågata

Generellt rörde sig störst andel förbipasserande gående längs trottoarerna, troligtvis av vana. Personer med barnvagn och de som ledde sin cykel var mer benägna att hålla sig mitt i körbanan. Även personer som löptränade tenderade att hålla sig i körbanan. Ibland fick cyklister sakta ner om gående gick flera i bredd eller om en bil passerade mellan uteserveringarna etc, men för övrigt noterades inga större konflikter.



Figur 21, Ögonblicksbild från kl 12 – fordon med ärende parkerade till vänster i bild.

Det var mestadels taxibilar och företagsbilar som körde genom gågatuområdet. Många av dem hade inget ärende och klassades därför som genomfartstrafik. Det förekom även privata motorfordon som passerade genom området. Likaså var det tre fordon som körde österifrån in på området i riktning mot Karlberg, och en moped, vilket betyder att de körde mot *motorfordonstrafik förbjuden*. Vid ett tillfälle var det även en buss i linjetrafik som körde genom området.

Generellt anpassade varken fordon eller cyklister sin hastighet till gångfart när de körde genom området. Det hade varit intressant att se om fordon haft samma beteenden om uteserveringarna varit fulla och om det varit mer folk som uppehöll sig på gågatan.

Under de tre observationstimmarna hördes flera gående som passerade kommentera att det är ett trevligt initiativ och att "det alltid borde vara gågata".

Trafiksäkerhet – Den upplevda trafiksäkerheten under gågatuperioden var god och samspelet mellan trafikanter fungerade väl. Känslan var att platsen var trevlig och inbjöd till längre vistelse. Fordon som körde genom området upplevdes köra lugnt, även om de inte anpassade hastigheten till gångfart. Cyklister anpassade inte heller sin hastighet till gågaturegleringen. Kanske hade farthinder vid infarterna till gågatuområdet kunnat sänka hastigheterna något. Att tre bilar och en moped körde västerut mot *motofordonstrafik förbjuden* skapade vid tillfällena inga problem, men ur trafiksäkerhetssynpunkt är det mindre bra. Inga incidenter observerades.

8 september

Mitt på kvarteret pågick byggarbeten på båda sidor av gatan vilka påverkade trafiken mellan Vikingagatan och Birkagatan. Dels var kantstensparkeringen fullbelagd och utöver det stod tidvis två lastbilar parkerade utanför Tehran grill. Detta gjorde att passerande fordon fick vänta in varandra, och även cyklister fick stanna och invänta mötande fordon. Bygget påverkade även gående på gångbanan som flera gånger tvingades ut i körbanan eller över på andra sidan av gatan. Ur trafiksäkerhetsperspektiv var detta mindre bra. Lastbilen som "tillhörde" Tehran grill blockerade handikapparkeringen som finns där, och vid ett tillfälle lastades en lastpall ur på parkeringsplatsen.



Figur 22, t.v. dubbelparkerade lastbilar, t.h. byggarbetsplats Rörstrandsgatan 14.

Det observerades även att vissa fordon som kom västerifrån tvekade när de såg lastbilarna och körde upp Vikingagatan istället för att passera byggarbetsplatsen, och vissa fordon som körde ner Vikingagatan mot Rörstrandsgatan gjorde en u-sväng när de såg att det var svårt att ta sig förbi parkerade lastbilar. Detta gjorde att antalet räknade fordon kan avvika från en "normal" dag.

Under lunchen var trafiksituationen lugnare och bygget på Tehran grill avvecklades och uteservering ställdes upp igen. Många lunchsällskap på väg till och från lunchrestaurangerna rörde sig längs gatan. Inga konflikter noterades, men med uteserveringar på gångbanorna blev det trångt när det var många gående samtidigt och vid möten trafikanter emellan.

Under eftermiddagspasset var det mycket folk i rörelse. Det var trångt på trottoarerna med uteserveringar, och många satt på uteserveringarna. Några bilar dubbelparkerade vilket drabbade cyklister som fick vänta tills mötande hade passerat.

Cyklar parkerades ofta vid lyktstolpar eller på MC-parkeringen. Cykelparkering saknades på denna gatusträcka.

Vid observation några minuter vid korsningen Rörstrandsgatan – Birkagatan syntes det tydligt att många gående gick vägen förbi Filadelfiakyrkan, antagligen till och från pendeltåg och tunnelbana eller buss.

Trafiksäkerhet – Efter gågatuperioden var den upplevda trafiksäkerheten fortsatt god. De parkerade lastbilar som förekom skapade trängsel och svårigheter för cyklister vilket är mindre bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det orsakade dock inga incidenter utan trafikanter tycktes hjälpas åt och väntade in varandra. Gatusektionen upplevdes trång vilket kan vara en bidragande faktor till att fordon inte upplevdes köra fort förbi kvarteret, dock har inga hastighetsmätningar utförts för att verifiera detta.

7 Humlegårdsgatan

7.1 Nulägesbeskrivning

Humlegårdsgatan utgör ett viktigt stråk mellan Stureplan och Östermalmstorg och har ett utbud av både butiker och restauranger. Det är många människor som rör sig här men dagens situation med smala trottoarer, varutransporter och personbilar lockar inte till längre vistelse på platsen.



Sträckan mellan Sturegatan och Brahegatan har dubbelriktad trafik och ingen möjlighet till parkering. Ungefär mittemellan Sturegatan och Brahegatan finns ett varuintag och en lastplats. Gångbanor finns på ömse sidor av gatan och cykling sker i blandtrafik.

7.1.1 Föreskrifter och vägmärken

På sträckan mellan Sturegatan och Brahegatan får fordon inte stannas eller parkeras på någon sida av gatan.

En del av gatans södra sida mellan Sturegatan och Brahegatan ska vara ändamålsplats för lastning och lossning av tungt eller skrymmande gods.

7.1.2 Verksamheter

Längs Humlegårdsgatan finns butiker, restauranger och andra verksamheter så som frisörer.

7.1.3 Upplåtelse

Inga upplåtelse för uteservering finns längs sträckan mellan Brahegatan och Sturegatan idag.

7.1.4 Varuhantering

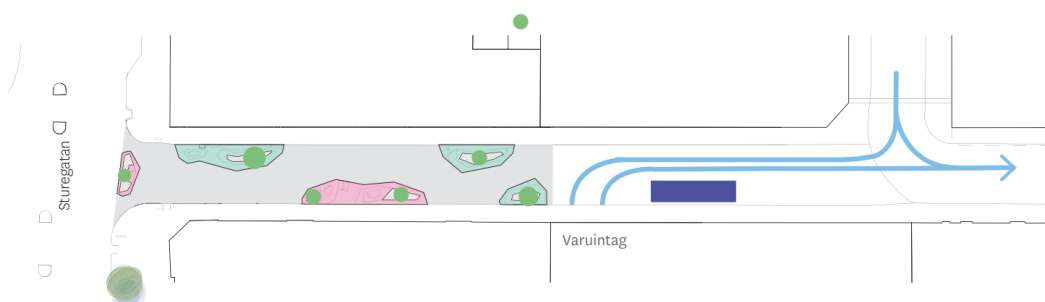
På sträckan mellan Sturegatan och Brahegatan finns både Sturegallerians varuintag och en lastplats där leveranser sker till verksamheter på Humlegårdsgatan.

7.2 Utformning av sommargåta

Mellan Sturegatan och Brahegatan blev Humlegårdsgatan en så kallad pop up-park 16 maj till 31 augusti. Pop up-parken var en tillfällig gestaltning som tagits fram av fastighetsägaren SEB Trygg Liv. Målet var att göra en del av Humlegårdsgatan till en naturlig mötesplats med växtlighet och bekväma sittplatser som bjöd in passerande att slå sig ned. Den här delen av Humlegårdsgatan angränsar till Humlegården som är en populär och välbesökt park under fina vår-, sommar- och höstdagar.



Figur 23, Del av Humlegårdsgatan som blev Pop up-park. (Karta: Stockholms stad, dpWebmap)



Figur 24, Illustration över pop up-park på Humlegårdsgatan (Källa: Tengbom Arkitekter).

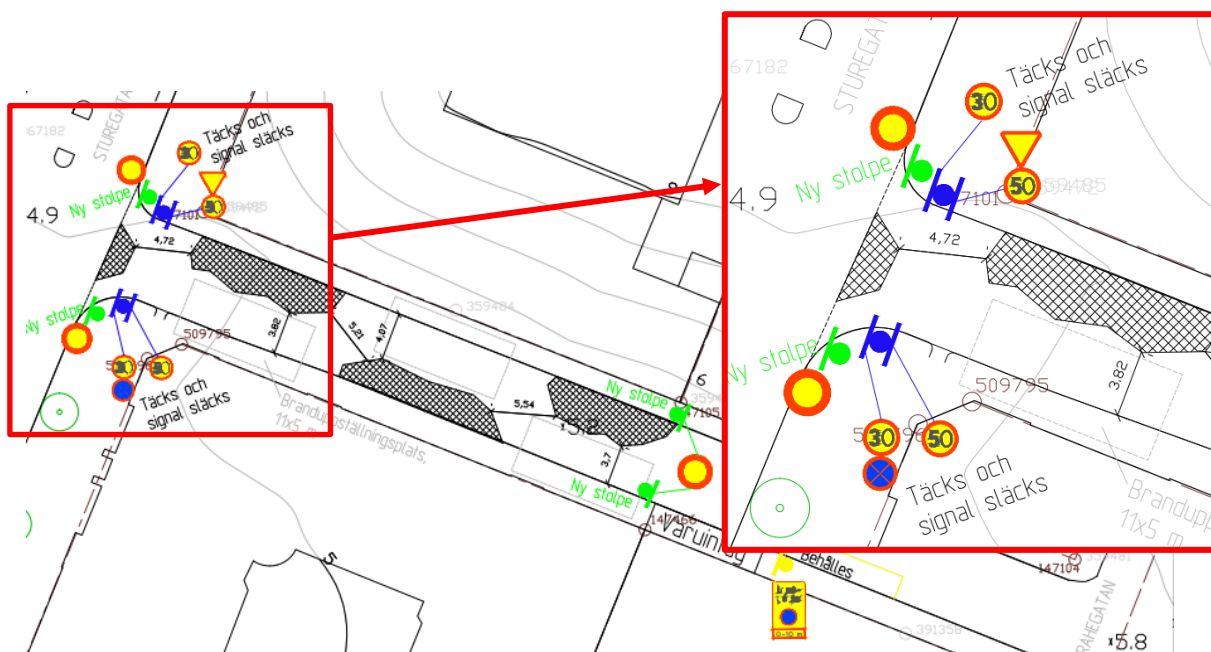
7.2.1 Föreskrifter och vägmärken

Humlegårdsgatan mellan Brahegatan och Sturegatan reglerades med *Förbud mot trafik med fordon* från båda håll, i syfte att få människor att vilja stanna upp på platsen en stund. Regleringen innebar även att inte heller cykel fick framföras i området såvida den inte leddes. Varuintaget och lastplatsen ungefär mittemellan Brahegatan och Sturegatan bibehölls under försöket med pop up-parken. På Brahegatan norrifrån, i anslutning till Humlegårdsgatan, kompletterades regleringen med *Förbjuden högersväng* för att minimera trafik som kör in på Humlegårdsgatan i västlig riktning och sedan tvingas vända vid varuintaget. En tilläggstavla medgav undantag för varuleveranserna till fastigheterna närmast Brahegatan. Ytterligare en tilläggstavla informerade om att vändplats saknades som ännu en åtgärd för att minimera trafik in mot området om de inte hade ärende till varuintaget.



Figur 25, t.v, reglering från både Brahegatan och Sturegatan, t.h, kompletterande förbud mot högersväng på Brahegatan norrifrån tillsammans med tilläggstavlor.

Vägmärkesplanen redovisar tillägg av vägmärken under försöket med pop up-park men även vilka skyltar som täcktes. På vägmärkesplanen har åtgärder på skyltar och skyltanordningar illustrerats med färger, och huruvida skyltar sätts på befintlig stolpe, på ny stolpe eller i trädlåda har angivits i text.



Figur 26, vägmärkesplan för Humlegårdsgatan sommaren 2016 - inzoomad bild visar korsningen Humlegårdsgatan/Sturegatan.

7.3 Trafikräkningar och observationer

Ett räkne-/observationstillfälle per gata utfördes under gågatuperioden, onsdagen den 17 augusti 2016, samt efter gågatuperioden, torsdagen den 8 september 2016. Tiderna som räkning och observation utfördes var mellan kl 08.00-09.00, 11.30-12.30, 16.30-17.30. De olika trafikantgrupperna räknades och människors beteenden och rörelsemönster studerades. Med hjälp av observationerna har det varit möjligt att se huruvida reglering av gatorna efterlevs, om det förekommer trafiksäkerhetsproblem, eller om det på annat vis uppstod konflikter mellan trafikanter.

Utöver räkning av trafikanter togs "ögonblicksbilder" varje kvart inom tidsintervallen. Det innebar att gatorna fotograferades varje kvart, och efteråt analyserades bilderna i syfte att se hur många som uppehöll sig på gatan och var de befann sig.

En trafikplanerare placerades ut vid lastintaget på Humlegårdsgatan mellan Sturegatan och Brahegatan för att se både hur människor rörde sig i pop up-parken samt hur trafik till och från lastintaget fungerade. Pop up-parken reglerades med *Förbud mot trafik med fordon* både från Brahegatan och från Sturegatan. Därför var det intressant att se om cyklar eller fordon framfördes mot förbudet – samt om människor ledde sin cykel genom området. Observationerna syftade också till att se om konflikter uppstod om cyklister cyklade mot förbudet samt hur människor rörde sig längs gatan. Fordon från Brahegatan som körde till och från lastintaget ingick inte i trafikräkningen.



Figur 27, t.v. vy från Brahegatan, t.h. från Sturegatan.

7.3.1 Trafikräkningar

Räkningarna gjordes i öst-västlig riktning. Tabellerna redovisar timintervall morgon, lunch och middag. Här räknades inte andelen gångtrafikanter som rörde sig i körbanan respektive på trottoaren, främst med anledning av att fordon inte kunde ta sig in på området. Trafik som trafikerade området trots förbud markeras med **rött**.

Tabell 8. Resultat trafikräkningar, Humlegårdsgatan.

TRAFIKRÄKNINGAR HUMLEGÅRDSGATAN (öst/väst)						
Datum	Trafikslag	Morgon	Lunch	Middag	Totalt	Färdmedelsandel
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160817	Gående	625	1080	856	2561	92%
	Cykel	86	61	69	216	8%
	Cykel leds	6	4	5	15	1%
	Moped	2	2	0	4	0,1%
					2796	
		8:00-9:00	11:30-12:30	16:30-17:30	3 tim	under 3 tim
160908	Gående	810	1285	1000	3095	84%
	Cykel	136	86	139	361	10%
	Moped	1	4	1	6	0,2%
	Motorfordon	80	82	77	239	6%
					3701	

Längs Humlegårdsgatan var gångtrafikanterflödena i storleksordning med de på Swedenborgsgatan. Antal gående längs Humlegårdsgatan var fler än längs Swedenborgsgatan under gågatuperioden. Andelen gående var 92 och 84 % under respektive efter gågatuperioden. Det totala antalet trafikanter är ca 1000 högre efter försöket än under försöket på Humlegårdsgatan, varav ca 500 är gående, ca 150 är cyklister och 250 är motorfordon. Totalt färdades 220 trafikanter mot förbudet, där cyklister utgjorde majoriteten.

7.3.2 Observationer

17 augusti - sommargågata

I pop up-parken fanns inga uteserveringar som tillhörde restauranger eller caféer. De flesta trafikanter som passerade och rörde sig här var fotgängare, men det förekom även en del cyklister. Inga bilar körde förbi förbudsskyltarna men det berodde troligtvis på den enkla förklaringen att det inte var möjligt att köra in med bil på grund av stolpar som placerats ut. Fyra mopeder körde igenom området under observationstillfällena.

De allra flesta fotgängarna gick på trottoarerna på respektive sida av körbanan. Enstaka fotgängare gick i mitten på den avstängda körbanan men då var det oftast för att byta sida. Det högsta flödet av fotgängare var på trottoaren på norra sidan. De allra flesta fotgängare tycktes vara förbipasserande som var på väg någonstans, och inte så många

stannade till i parken. Några från närliggande företag satte sig i parken på sin rast. Under lunchen och eftermiddagens observationstillfälle var det fler människor i rörelse.

Cyklister som cyklade mot förbudet cyklade i mitten av körbanan och cyklade oftast med oförändrad hastighet genom det avstängda området, särskilt när det var helt tomt på gående i mitten av parken. När det under lunch och eftermiddag var mer människor i rörelse anpassade cyklisterna sin hastighet för att kunna sicksacka mellan de gående.

Känslan under observationerna var att cyklister inte förstod eller uppmärksammade förbudsskylten, men det är svårt att spekulera i orsaken till varför regleringen inte följdes. De femton cyklar som ledde sin cykel ledde den oftast på trottoaren och gjorde det även före och efter sträckan med förbud – troligtvis var det således inte förbudet som påverkade valet att leda cykeln. Fotgängare verkade anse att interaktioner ofta skedde på cyklisternas villkor vilket även påpekades från allmänheten genom klotter på de informationsskyltar som fanns.



Figur 28, klottrade kommentarer på informationsskylt – inringat stod "cyklisternas" ditskrivet.

Inga cykelparkeringar fanns att tillgå i parken och någon cykel stod parkerad vid en stolpe. Allteftersom dagen gick ökade antalet "felparkerade" cyklar.

Under morgonens observation blev det en del konflikter mellan cyklar/fotgängare och de lastbilar som körde in eller ut i lastintaget, speciellt när lastbilarna backade. Cyklister stannade upp och körde oftast runt lastbilen vilket var riskabelt när lastbilen backade eftersom föraren hade sämre överblick över övriga trafikanter. Gående på den södra trottoaren fick stanna upp och vänta på att lastbilen hade backat klart då den blockerade hela trottoaren. Under observationsperioden på morgonen var det mycket trafik vid lastintaget och emellanåt var det en kö av lastbilar som väntade för att komma ut eller in. Under lunch och eftermiddag var det färre varutransporter vilket medförde färre interaktioner mellan varutransporter och oskyddade trafikanter.

Trafiksäkerhet – Den upplevda trafiksäkerheten i pop up-parken var god eftersom inga bilar körde igenom området. Och de få mopeder som körde mot förbudet skapade vid tillfällena inga konflikter. Cyklisterna som cyklade genom området upplevdes cykla fort, och parken var utformad för gående och för att vistas där. Troligtvis hade tilläggs skyltar med texten "cykel skall ledas" kunnat leda till att färre cyklade genom området. Lastintaget medförde att lastbilar korsade gångbanan, och det förekom även backrörelser vilket var mindre bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dock gjorde den tydliga avgränsningen på pop up-parken att ytan inom avgränsningen kändes fredad och trygg.



Figur 29, problematik med lastintaget.

8 september

De flesta trafikanter var gående men även motorfordon och cyklister passerade längs Humlegårdsgatan. Störst flöde av gående var på den norra sidan och de flesta tycktes vara förbipasserande. Människor som strosade eller gick mellan de butiker som finns längs gatan ökade under dagen. Under lunchen rörde sig många människor på platsen vilket gjorde att det ibland blev trängsel på gångbanorna och gående tvingades ibland ut i körbanan.

När det gäller trafik till och från lastintaget var känslan att det var färre varutransporter än vid observationstillfället under försöket med pop up-park. Det uppstod inte samma trängsel vid lastintaget denna dag. Under lunchtid kom dock tre varutransporter samtidigt vilket skapade ett kortvarigt "kaos". Lastplatsen intill varuintaget var ofta upptagen av olika fordon som lastade i och ur.

Cyklister cyklade i blandtrafik i körbanan, och inga cykelparkeringar fanns.

Det förekom att fordon parkerade längs gatan trots stannandeförbud för att hämta mat vid intilliggande restaurang eller för att lasta i och ur.

Trafiksäkerhet – Den upplevda trafiksäkerheten efter försöket var god. Trängseln som uppstod på trottoarerna tvingade ibland ut gående i körbanan vilket innebar en risk ur

trafiksäkerhetssynpunkt. Känslan av passerande fordon var att de höll en acceptabel hastighet och att samspelet mellan trafikanter fungerar väl. När tung trafik till och från lastintaget nu kunde köra ut och in från både Sturegatan och Brahegatan upplevdes inte samma problematik som under försöket.

8 Diskussion trafikräkningar och observationer

Konceptet med sommargångator upplevdes som uppskattat av medborgare. Platser skapades där människor kunde mötas och umgås. Eftersom dessa platser var utomhus blev vädret en styrande faktor för hur inbjudande de var till längre vistelse. Under Swecos första observationstillfälle, under gågatuperioden, var vädret ostadigt vilket troligtvis påverkade resultatet av trafikräkningar och observationer med avseende på antalet människor som uppehöll sig på platsen.

Under de tillfällen som gatorna observerades noterades endast några små incidenter, som främst ansågs uppstå när flera trafikanter möttes på en begränsad yta eller när missförstånd uppstod. Till exempel blev det trångt när gående, cyklister och fordon möttes i vägbanan mellan uteserveringarna eller när fordon tvingades välja en annan väg på grund av gågatoreglerna. På Swedenborgsgatan noterades två incidenter där den ena uppstod på grund av att fotgängaren inte stannade för röd signal. De flesta incidenter observerades efter gågatuperioden, dvs. när gatorna var i sin ursprungsutformning. Under gågatuperioden fungerade samspelet mellan trafikanter väl och man verkade respektera varandra. Ännu bättre skulle det troligtvis ha blivit om motorfordon och cyklister som färdades på gatorna anpassade sin hastighet till gångfart, även om inga direkta problem kunde kopplas till deras hastighet.

Observationerna under gågatuperioden visade att människor som promenerar oftast valde trottoarerna trots att vägbanan är tillgänglig för dem. På sommargångatorna var det på alla gator utom Swedenborgsgatan i princip ett kvarter som var gågata. Om gående gick på trottoaren kvarteret innan gågatan är det rimligt att denne gick kvar på trottoaren genom gågatuområdet för att sedan fortsätta på trottoaren efter gågatan. Troligtvis utnyttjas vägbanan i större utsträckning av fotgängare när det blir mycket folk och trängsel, som exempelvis på Götgatan. Däremot hade alla gågator från i år störst andel gående vilket indikerar att det finns ett underlag för sommargångatorna att bli återkommande mötesplatser.

På Nytorget kom Swecos trafikplanerare i kontakt med poliser, precis när en lastbil stod parkerad mitt i korsningen för att leverera varor. Polisen tillfrågades varför de inte påpekade att lastbilen stod olämplig placerad. Det framkom att polisen inte visste hur gågator fungerade och de inte trodde att de kunde bötfälla lastbilen då gatan inte var registrerad som gågata i deras system. Precis lika viktigt som det är för staden att kommunicera initiativet till polis, parkeringsvakter och andra berörda, är det att dessa i sin tur sprider informationen vidare inom deras organisationer. På så vis skulle uppföljning och efterlevnad troligtvis fungera ännu bättre kommande år.

En viktig aspekt i arbetet med sommargångator är att utformningen säkerställer en trafiksäker miljö för människor att vistas i, vare sig man rör sig till fots eller färdas i ett fordon. Möblering och blomsterarrangemang bör placeras så att trafiksäkerheten, sikten och framkomligheten för t ex räddningstjänsten inte försämras så att farliga situationer kan uppstå. Även tillgänglighetsaspekten är viktig. Människor med funktionsnedsättning och synskadade måste kunna ta sig fram längs gatorna, och utformningen kring befintliga

övergångsställen är viktig så att inte skyltfundament eller andra arrangemang placeras vid exempelvis nedsänkt kantsten. Ledstråk bör bevaras i största möjligaste mån.

När Swecos trafikplanerare observerat gatorna har samspelet mellan trafikanter fungerat väl, vilket troligtvis var ett resultat av väl utformade sommargåtor.

9 Bilagor

Bilaga 1: Foton

Swedenborgsgatan



Figur 30, Swedenborgsgatan med reglering och utformning med lejon och blomsterarrangemang.



Figur 31, t.v. folk i rörelse på trottoar, t.h. släckt signal och uteservering i bakgrunden.



Figur 32, Mycket folk i rörelse i vägbanan.



Figur 33, Felparkerad bil intill korsningen Swedenborgsgatan/Högbergsgatan.



Figur 34, Farthinder som placerats ut på Högbergsgatan intill korsningen med Swedenborgsgatan.

Skånegatan och Nytorget



Figur 35, Sträckan utanför Urban Deli, mellan Skånegatan och Närkesgatan.



Figur 36, Skånegatan mellan Nytorgsgatan och Renstiernas gata, folk i rörelse.



Figur 37, Några som trotsar regnet.



Figur 38, Varuleverans till Urban Deli, mitt i korsningen.



Figur 39, Fordon parkerat mot körriktningen i korsningen Nytorgsgatan/Skånegatan.



Figur 40, Fordon med ärende som parkerat längs gatan.

Rörstrandsgatan



Figur 41, Uteserveringar på Rörstrandsgatan.



Figur 42, t.v. vägmärket har satts i blomsterarrangemang, t.h. vy över Rörstrandsgatan mot St Eriksplan.



Figur 43, Leveransfordon mot körriktningen.



Figur 44, MC-parkering som varit i bruk under gågatuperioden och används flitigt.



Figur 45, Fordon med ärende som parkerat.

Humlegårdsgatan



Figur 46, Pop up-parken på Humlegårdsgatan med reglering.



Figur 47, Möblering med planteringar.

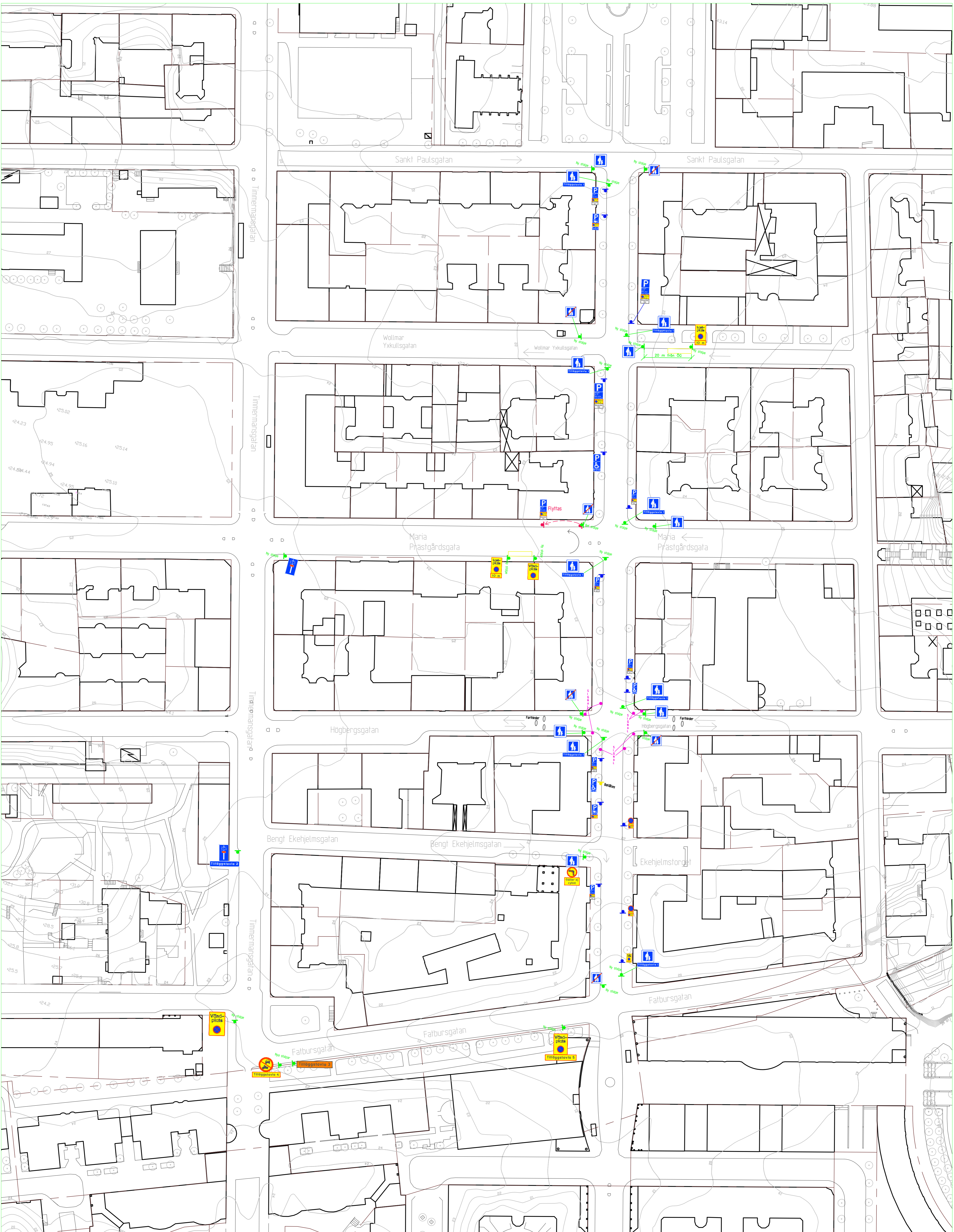


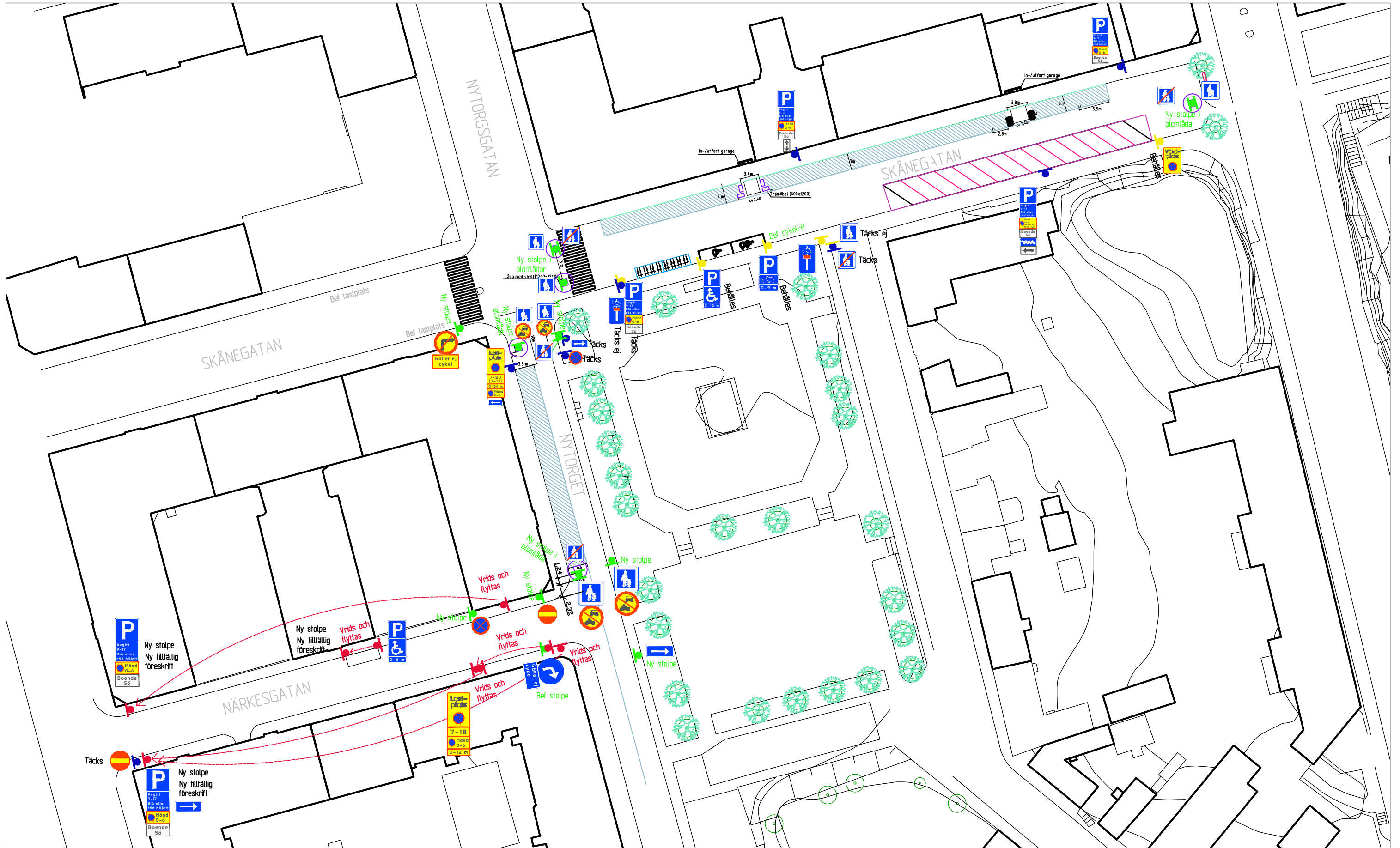
Figur 48, Mycket folk i rörelse.



Figur 49, t.v. parkerade cyklar intill stolpe, t.h. lastbil över trottoaren.

Bilaga 2: Vägmärkesplaner

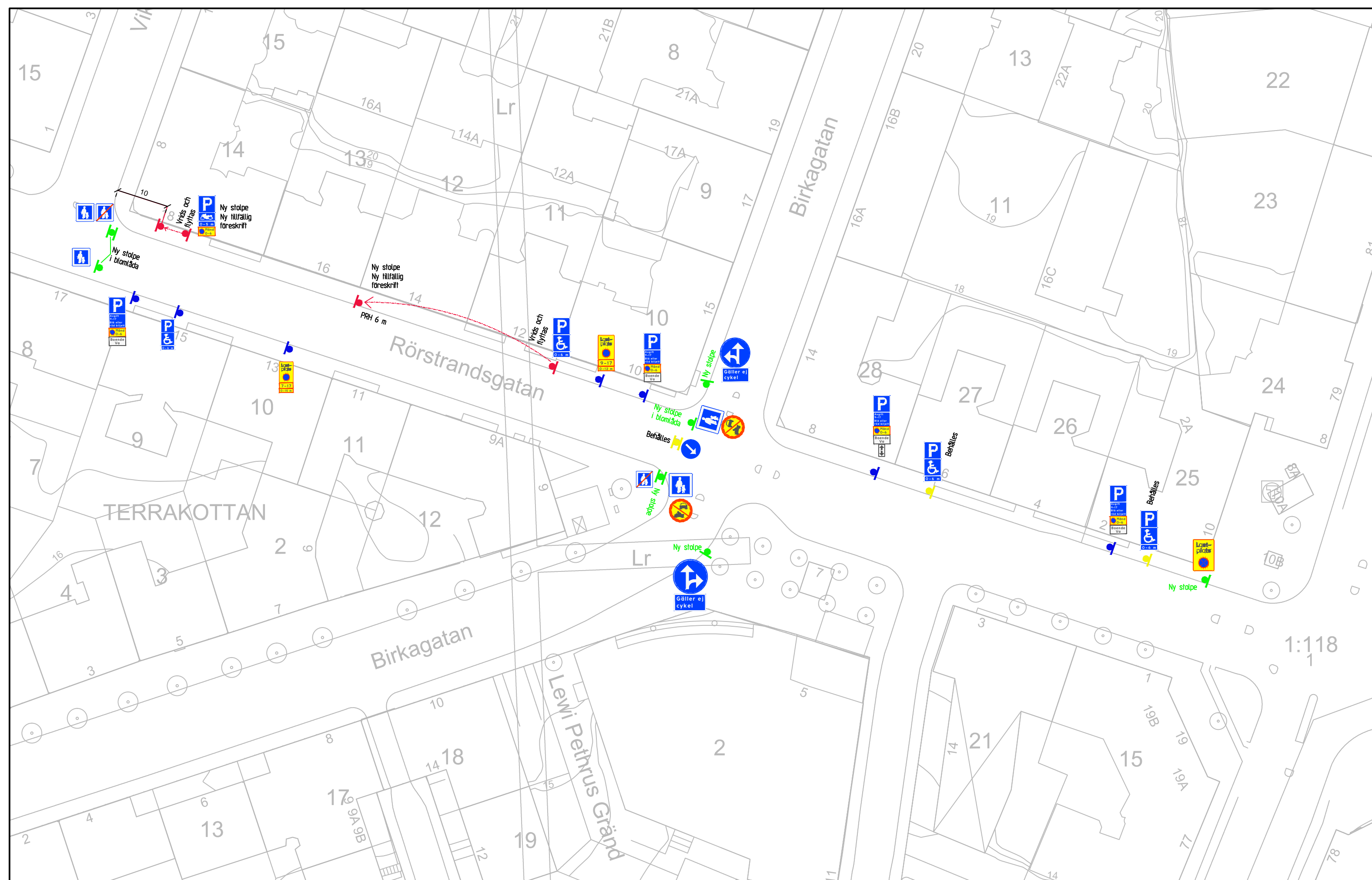




Röd = Vägmärke flyttas/vrids
Grön = Nytt vägmärke

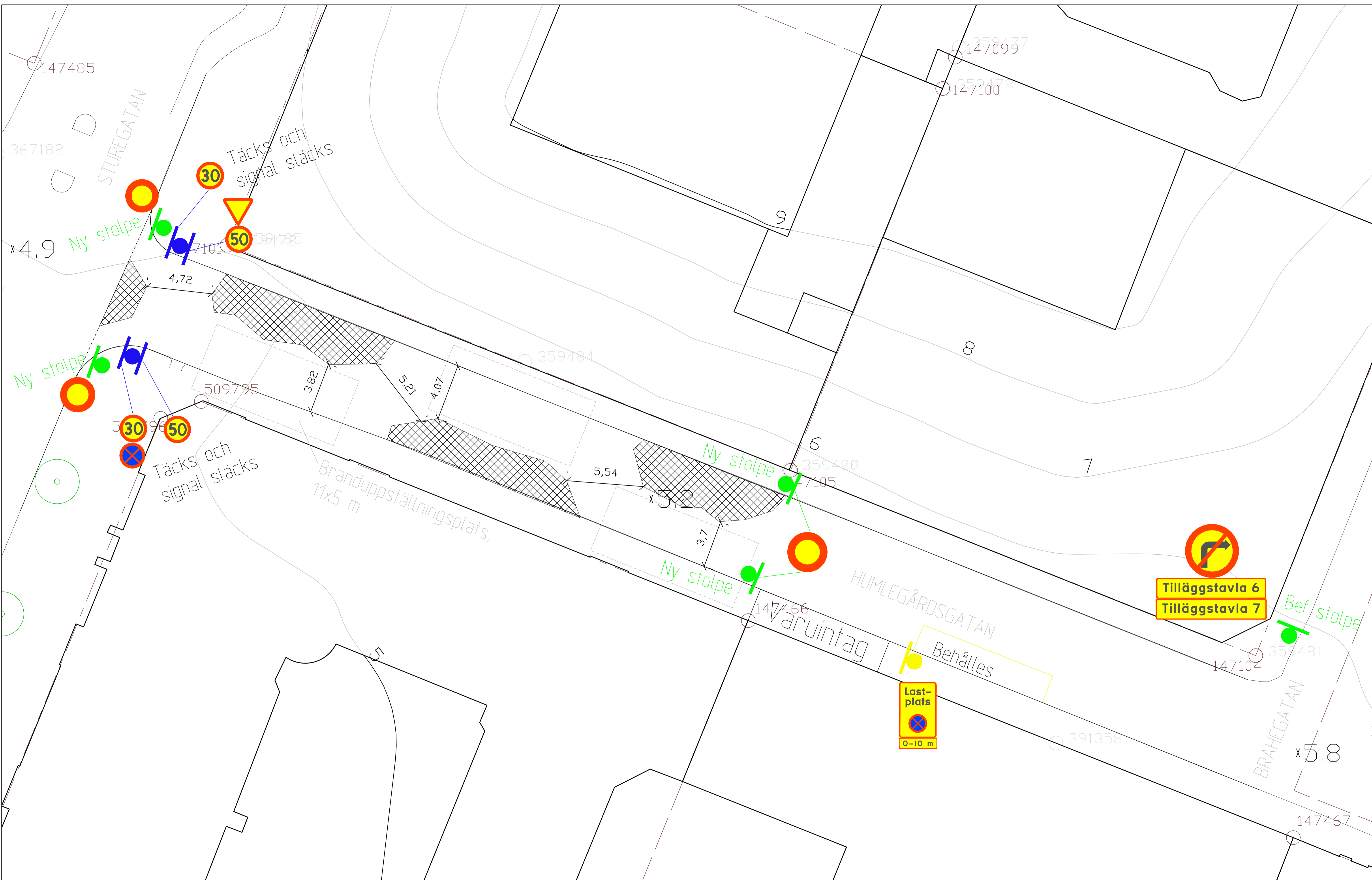
Blå = Vägmärke täcks
Gul = Bef vägmärke behålls

VÄGMÄRKESPLAN, SKÅNEGATAN
SWECO 2016-04-11



Röd = Vägmärke flyttas/vrids
 Grön = Nytt vägmärke
 Blå = Vägmärke täcks
 Gul = Bef vägmärke behålls

VÄGMÄRKESPLAN
 RÖRSTRANDSGATAN
 SWECO 2016-04-07



Grön = Nytt vägmärke
 Blå = Vägmärke täcks
 Gul = Bef vägmärke behålls

VÄGMÄRKESPLAN
 HUMLEGÅRDSGATAN
 SWECO 2016-04-07