

**Handläggare**  
Fariba Daryani  
08-508 40 034**Till**  
Trafiknämnden  
2021-09-30

## **Pilotprojekt Stockholms Framtidsgator. Slutrapport**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets slutrapport.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Under hösten 2020 genomfördes Pilotprojektet Stockholms Framtidsgator på tre gator (Hälsingegatan, Tjärhovsgatan och Parmmätargatan) som en del i både trafikkontorets arbete med att forma och strategiskt utveckla stadens offentliga rum och i det Vinnovafinansierade forskningsprojektet Smarta gator. Syftet var att genomföra och utvärdera testbäddar för mer multifunktionella och flexibla lokalgator intill grundskolor. Den temporära utformningen togs fram i nära dialog med elever och lärare på de tre skolorna. Även lokala näringsidkare och boende inkluderades tidigt i planeringsprocessen genom intervjuer på plats och med hjälp av en webbplattformen Placetoplan.

En lägesrapport togs i nämnden i juni 2020. Detta ärende är slutrapporten av projektet.

Utvärderingen av gatorna gav värdefulla lärdomar om temporära och semipermanenta gatulösningar. Den nya utformningen gav betydligt lägre fordons hastigheter, fler sociala funktioner och en större mångfald av vistelse, framför allt bland äldre och grundskolebarn. Majoriteten av eleverna blev nöjda och många uttryckte att det blev bättre än de tänkt sig. En tydlig majoritet

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 40 034  
Växel 08-508 27 200  
fariba.daryani@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

upplevde framtidsgatorna som trevligare, i synnerhet bland de närboende. Färre än tio procent upplevde Framtidsgatan som mer trafikalt osäker än tidigare.

Erfarenheterna av pilotprojektet kan utgöra en modell för hur staden skulle kunna utveckla arbetet med att levandegöra stadsrummet. Medan kontorets arbete med Levande Stockholm främst varit koncentrerat till sommar- och vintersäsongerna, är samarbete med skolor mer lämpligt under höst och vår. På så sätt skulle ett eventuellt fortsatt arbete kunna utgöra en länk mellan sommargågatorna och Levande Stockholm vinter och därmed tydliggöra att Stockholm är en levande stad året om.

Genom en ny utlysning från Vinnova för perioden 2022-2023 finns goda möjligheter till fortsatt utveckling av gatuomvandlingar med hjälp av statligt stöd.

## **Bakgrund**

Trafikkontoret engagerades under hösten 2019 i forskningsprojektet Smarta Gator. En lägesrapport redovisades för nämnden i juni 2020. Detta ärende är en slutrapport från projektet.

Det KTH-baserade forskningsprojektet Smarta Gator syftar till att ta fram gatutyper som i högre grad än idag är både mångfunktionella och multimodala och prioriterar det resande som inte kräver bil liksom smidiga omstigningar och byten mellan olika färdmedel.

Som en del av forskningsprojektet genomfördes under hösten 2020 Pilotprojektet Stockholms Framtidsgator för att undersöka hur temporära och enklare former av tillägg i stadsmiljön kan bidra till fler värden och funktioner i gatumiljön. De föreslagna lösningarna kom delvis från elever och lärare på de tre skolorna som aktivt deltagit i utformningen av Framtidsgatorna.

Inom trafikkontoret har pilotprojektet Stockholms framtidsgator ingått som en del i arbetet med att forma och strategiskt utveckla stadens offentliga rum. Syftet är att bidra till ökat stadsliv, vistelse, spontant umgänge och lek, klimatkontroll, grönytor, trafiksäkerhet, bättre folkhälsa och att kunna erbjuda en plats i det offentliga rummet för att testa ny teknik.

Pilotprojektet Stockholms framtidsgator fokuserade särskilt på lokalgator intill grundskolor där en omvandling till gångfartsgata eller gågata var möjlig. Trafiksäkrare och mindre hälsofarlig trafik är generellt viktigt i en stad men särskilt runt skolor.

Följande kriterier valdes ut för att finna lämpliga gator;

- Gatan ska ligga i direkt anslutning till skola eller förskola – gärna mot huvudentrén
- Färre än 2 000 fordon/dygn
- Gatan ska inte ha en bärande funktion för genomfartstrafik
- Gatan ska inte trafikeras av kollektivtrafik
- Parkering som staden har rådighet över
- Större (gärna kommunal) skola med relativt sett liten friyta/skolgårdsyta per elev
- Skolan ska vara engagerad och vilja aktivt delta med sina elever
- Inga lastkajer eller att gatan är särskild leveransgata.

Sammanlagt 25 skolor valdes utifrån dessa kriterier ut. Skolorna fick informationsbrev och bjöds in till dialog och medverkan i projektet och kontoret fick in intresseanmälningar från 14 av skolorna. De tre som sedan valdes ligger vid gator som dels har olika karaktär, dels ligger i olika stadsdelar och dels medger lite olika möjligheter sett till utformning och reglering.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av trafikkontoret, i samarbete med utbildningsförvaltningen som deltar genom en resurs i projektgruppen. Miljöförvaltningen och de aktuella stadsdelsförvaltningarna har också deltagit i arbetet. I projektet har lärdomar dragits från arbetet med Levande Stockholm.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Projekt har valt ut tre olika gator och genomfört testbäddar. Elever och lärare från intilliggande skolor har medverkat i designprocessen och det har gett tre olika förslag för utformning och möblering. För information se <https://youtu.be/q6Fw7Vz61Uc>

### **Dialogprocessen**

Dialogen var en viktig del i projektet och en del av stadens Strategi för offentliga rum där det ingår att engagera medborgarna. Projektet tog kontakt med såväl verksamheter, boende och skolorna längs gatorna. På grund av Covid-19 kommunicerades det genom digitala möten, via anslag i portar och med hjälp av pedagoger i skolorna.

Till skolorna skickades material ut till en workshop som pedagogerna höll i. Därifrån kom många kreativa förslag. Eleverna illustrerade hur de ville se gaturummet omvandlas. Studsmattor,

odlingslådor, farthinder, utegym och pingisbord var några av de populäraste förslagen från eleverna.

Från de boende kom flera bra idéer på vad gatan kunde fyllas med, men även farhågor kring projektet. Projektet tog kontakt med alla verksamheter på gatorna för att kartlägga vilka leveransbehov de har. Det erbjöds också samarbete, till exempel genom möjligheten att ställa uteserveringar eller annat på gatan.

Alla idéer och förslag togs med in i en undersökande designprocess, där projektgruppen bland annat utvärderade vilka funktioner som var möjliga att skapa under en begränsad testperiod och vika aktiviteter som är lämpliga i gaturummet ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Eftersom det var en tillfällig omvandling så finns vissa begränsningar, exempelvis var det inte möjligt att göra omfattande markarbeten. Det satsades istället mycket på markmålning på gatorna för att bland annat definiera rummet och för att skapa lektyor och löpbanor. Där det varit möjligt har det använts träd och planteringar som avgränsning mellan mer och mindre aktiva zoner, där det inte varit möjligt har det använts betongblock.

### Vägledande designprinciper

I forskningsprojektet Smarta gator har fem generella, samverkande designprinciper föreslagits vid gatuomvandlingar. De har varit vägledande i arbetet med gatornas utformning.

1. Lägre hastighet
2. Mer yta till gående och vistelse
3. Angöring framför parkering
4. Mer grönska
5. Flexiblare ytor

När urvalet av möjliga och lämpliga funktioner och lägen gjorts så har projektet också strävat efter multifunktionalitet. Gaturummets utformning har stor betydelse för städers attraktivitet och människors hälsa, men det har även betydelse för att städer ska kunna möta utmaningar om klimatförändringar, jämlikhet, biodiversitet och mer aktiv och hållbar mobilitet. Projektet har försökt hitta lösningar som kan bidra till flera av dessa områden.

### Tjärhovsgatan

Tjärhovsgatan, sträckan mellan Södermannagatan och Nytorgsgatan, framför Katarina Norra skola var Framtidsgata från oktober 2020 till juni 2021. Denna sträcka är enkelriktad sedan

våren 2020. Det finns cirka 11 kantstensparkeringsplatser och en lastplats samt en plats för parkering för rörelsehindrade.



#### *Tjärhovsgatan*

Som Framtidsgata reglerades Tjärhovsgatan till gångfartsområde, motorfordonstrafik var fortsatt tillåten på en 3,25 m bred körbana i östlig riktning. Endast parkering för rörelsehindrade kvarstod och i övrigt var det parkeringsförbud. Gatan möblerades med pallkragar för odling av elever på skolan, urnor för plantering i stadens blomsterprogram, träd, ett uteklassrum, hammockar, ett dansgolv och en aktivitetsyta. Gatan målades med tvärgående streck för att ge känslan av ett sammanhängande golv. Även konstnärlig utsmyckning var ett inslag både på gatan och genom några större tavlor som eleverna fick måla.



*Tjärhovsgatan*

### Parmmätargatan

Parmmätargatan, sträckan vid Eiraskolan, mellan Hantverkargatan och Garvargatan är Framtidsgata till och med oktober 2021.

*Parmmätargatan*

Som Framtidsgata reglerades Parmmätargatan till gågata, motorfordonstrafik var fortsatt tillåten på en 3,25 m bred körbana. Endast parkering för rörelsehindrade kvarstod och i övrigt är det parkeringsförbud. Gatan möblerades med pallkragar och urnor för plantering, träd, ett uteklassrum, en klättervägg och en aktivitetssyta. Gatan målades med tvärgående streck för att ge känslan av ett sammanhängande golv. Även konstnärlig utsmyckning genomfördes, både på gatan och genom några större tavlor som eleverna målade.



*Parmmätargatan*

## Hälsingegatan

Hälsingegatan, mellan Hälsingehöjden och Karlbergsvägen vid Gustav Vasa Skola och Vasastans Montessoriskola, var Framtidsgata från mitten av september 2020 till december 2020. Den södra delen av Hälsingegatan mellan Frejgatan och Karlbergsvägen hade nio uppmålade parkeringsplatser och cirka fem kantstensparkeringsplatser och slutade i en vändplats med cykelgenomfart mot Karlbergsvägen i söder. Hälsingegatans norra del, mellan Hälsingehöjden och Frejgatan, var enkelriktad i södergående riktning och hade tolv uppmålade parkeringsplatser och cirka tio kantstensparkeringsplatser.



*Hälsingegatan*

Som Framtidsgata reglerades norra delen av Hälsingegatan, mellan Hälsingehöjden och Frejgatan, till gångfartsområde. En cykellekpark placerades ut med olika ramper, hinder och målning, den avskärmades mot biltrafik med påkörningsskydd. Motorfordonstrafik var fortsatt tillåten på en 3,25 m bred körbana i enkelriktad trafik. Det var parkeringsförbud på sträckan men lastplatsen var kvar.

Den södra delen av Hälsingegatan reglerades till gågata och möblerades med en aktivitetssyta, pallkragar och urnor för plantering, träd, ett uteklassrum, ett dansgolv med studs matta i



mitten och en sandstrand. Gatan målades med tvärgående streck för att ge känslan av ett sammanhängande golv. Även konstnärlig utsmyckning genomfördes, både på gatan och genom några större tavlor som eleverna fick måla.



*Hälsingegatan*

### **Utvärdering**

Utvärdering och analys har utförts av KTH och ger ett bra underlag till fortsatt arbete med levandegöra olika stadsmiljöer (bilaga 1). Före- och eftermätningar har gett både staden och forskningsprojektet viktig kunskap inför kommande gatuomvandlingar.

Enkätundersökningen har genomförts i oktober 2020 för att utreda allmänhetens inställning till de mobiliteshubbar som har ställts upp på de tre framtidsgatorna. Syftet var också att undersöka hur allmänheten upplever själva framtidsgatorna.

Utvärderingarna visar att det framförallt är gatans sociala funktioner som har utvecklats. Vistelser har ökat markant jämfört med innan omvandlingen. Det har även skett en stor förändring i vilken typ av

vistelse som sker på gatan. ”Vänta” brukade vara det som var anledningen till att man stannade till och nu är det främst ”Lek”.

Mest positivt upplevdes inslagen av grönska, vistelseytorna med sittplatser och mobilitetshubbarna. Det visade sig att gatorna blivit betydligt populärare bland äldre och grundskolebarn än innan omvandlingen och projektet har lett till mer vistelse på gatan bland dessa grupper. Under pandemin blev det bra möjligheter för äldre att komma ut och sitta och observera. Ta en fika på avstånd och se barnen leka, under en tid när de inte kunnat umgås med andra.

Utvärderingen visade att majoriteten av eleverna blev nöjda och många uttryckte att det blev bättre än de tänkt sig.

Utvärderingen visade också att medelhastigheten för bilar på gatorna minskade under projektet och att gatorna upplevdes som trevligare än tidigare. De flesta tyckte att gatan upplevdes som säkrare. Några kommentarer har dock kommit in från småbarnsföräldrar som upplevde det som osäkert att yngre barn hade svårt att särskilja gatan från skolgården. Vissa justeringar genomfördes för att skapa en tryggare trafikmiljö och generell lägre hastigheter.

De negativa synpunkter som kom in gällde bland annat ljud som upplevdes som störande från lekande barn på gatan och klotter. Även synpunkter om den minskade parkeringstillgången kom in. I gengäld har tillgängligheten för cykel ökat i form av fler cykelparkeringar, vilket varit uppskattat av andra. Enkätundersökningen visade vidare att:

- De flesta tyckte att gatan har blivit trevligare efter omvandlingen
- De flesta var positiva till mobilitetshubbar
- Odling och grönska uppskattas mest på Tjärhovsgatan och Parmmätargatan. På Hälsingegatan är det bänkar och aktivitetsytor som uppskattas mest.

Projektet har blivit en kunskapsinhämtning för både forskningen och staden; dels kring processen där forskningsprojektet genomfört processändringar och fört dialog med staden, dels kring vilka lösningar som fungerar i den fysiska miljön.

### **Fortsatt arbete**

Kontoret arbetar i dag på olika sätt med att utveckla vistelsekvaliteter i stadens offentliga rum. Det sker inte minst

genom arbetet med Levande Stockholm, där fokus ligger på att med tillfälliga åtgärder skapa platser för vistelse och upplevelser. I arbetet med en ny kajstrategi görs liknande insatser intill stadens vattenrum. Framtidsgatorna som nu har genomförts är ytterligare ett exempel, där ett fokus har varit att skapa vistelsekvaliteter intill skolor. Även i samarbete med fastighetsägare sker tillfälliga eller permanenta förbättringar av gaturummet för mer attraktiva platser. Ytterligare ett exempel är när kontoret i samarbete med andra förvaltningar och intresseorganisationer levandegör otrygga eller lågt använda platser såsom Järnvägsparken eller den flytande scenen vid Liljeholmshamnen. Kontoret arbetar också med ett budgetuppdrag om förutsättningarna att införa så kallade låghastighetszoner på några platser. Även om projekten alltså har delvis olika fokus och inblandade parter, så är det övergripande syftet detsamma och kontoret ser vinster i att arbeta samlat med dessa projekt.

Kontoret anser att lärdomar från projektet Framtidsgator kan ligga till grund för fortsatt arbete med att levandegöra olika stadsmiljöer och involvera medborgare i större sträckning. Exempel på lärdomar är:

- Dialogen med närboende och andra lokala intressenter behöver fördjupas genom kontinuerlig finjustering. Det är viktigt att öppna för möjligheten att snabbt justera utformningen när det finns starka skäl för detta.
- En tydlig plan behövs för både driften och avvecklingen av Framtidsgatan. En effektiv process för felanmälan och drift och underhåll är av särskilt stort värde vid testbäddar.
- Syftet att inkludera barn som medskapare till Framtidsgatorna skulle kunnat lyftas fram tydligare och tidigare. Det hade kunnat leda till en ökad förståelse kring varför just barnens önskemål fick ett så stort genomslag i utformningen.
- En avvägning mellan å ena sidan roliga och lekfulla möbler på gatorna och barns trafiksäkerhet å andra sidan har gjorts i detta projekt. Dock fanns en del inkomna synpunkter som rör just trafiksäkerheten på gatorna, framför allt där små barn leker i direkt anslutning till platser som bilar passerar. Viktigt att tänka på i framtida utformning är att det kan krävas buffertar mot fler typer av möbler, när de placeras i lekfulla kontexter och

förväntas användas av även små barn.

- Temporära ledstråk skulle kunna testas i kommande testbäddar. Möbler och byggda konstruktioner som placeras på körbanor och ansluter till trottoarnivå kan i högre grad användas för att öka tillgänglighet för människor med funktionsvariation.
- För att möjliggöra en mer flexibel användning och fler funktioner är det värdefullt med en ökad flexibilitet i utformningen beroende på årstid. Ett program för hur gatans utformning kan anpassas till olika årstider och väderförhållanden kan behöva tas fram.
- Utvärderingen av Framtidsgatan har visat på vikten av en mångfald av tillvägagångssätt för att samla in synpunkter på testbäddarnas kvaliteter och tillkortakommanden. Att erbjuda boende och andra besökare olika möjligheter att ge uttryck för sina synpunkter kan både ge nya idéer och viktig lokal kunskap att bygga vidare på när utformningsförslag ska tas fram.
- Att mäta motorfordonsflöden, gångflöden och cykelflöden på flera gator i Framtidsgatornas omgivning kan vara intressant för att utröna vad de förändrade flödena beror på. På så vis kan en analys om vad förändrade flöden beror på utföras.

Erfarenheterna av pilotprojektet kan utgöra en modell för hur staden skulle kunna utveckla arbetet med att levandegöra stadsrummet. Medan kontorets arbete med Levande Stockholm främst varit koncentrerat till sommar- och vintersäsongerna, är samarbete med skolor mer lämpligt under höst och vår. På så sätt skulle ett eventuellt fortsatt arbete kunna utgöra en länk mellan sommargågatorna och Levande Stockholm vinter och därmed tydliggöra att Stockholm är en levande stad året om.

Genom en ny utlysning från Vinnova för perioden 2022-2023 finns möjlighet till statligt stöd till en fortsatt utveckling av gatuomvandlingar. Det kan gälla såväl investeringsstöd som stöd från konsulter och forskare för arbete med design, dialog och utvärdering. För att påskynda en hållbar omställning av gatumiljöer önskar Vinnova att kommande forskningsprojekt fokuserar på former för mer semipermanenta gatuomvandlingar som både är snabba, resurseffektiva, kostnadseffektiva och multifunktionella. Med semipermanenta omvandlingar menas en utformning som både

är flexibel och flyttbar men som samtidigt är byggd och planerad för att kunna ligga kvar under en 20–30-årsperiod.

Kontoret anser att ett försök med semipermanent gatuomvandling vore en värdefull pusselbit i det samlade arbetet med att utveckla de offentliga rummens vistelsekvaliteter. Kontoret föreslår att det fokuserar på gator som har potential att omvandlas till lågfartsgator. En lågfartsgata är en gata som är designad så att fordon rör sig med låg hastighet, max 20 km/h, vilket i sin tur gör att cyklar och begränsad fordonstrafik kan dela rum. I kombination med att parkeringsplatser görs om till så kallade flexzoner (en zon längs gatan som kan fyllas med olika funktioner i olika delar) ger lågfartsgatan nya möjligheter till ett betydligt mer multifunktionellt, säkert och attraktivt stadsrum. Ett sådant arbete har delvis redan påbörjats i det budgetuppdrag om lågfartszoner som nämns ovan.

Lågfartsgata skulle passa väl in längs gator där många gående rör sig och vistas, det finns krav för god framkomlighet för cykel och där fordonstrafiken är låg.

Följande gatuomvandlingsprojekt föreslås i ansökan för det Vinnovafinansierade forskningsprojektet.

- Testbädd och semipermanent omvandling av otrygga 30-gator till lågfartsgator
- Semipermanent omvandling av den tidigare testbädden Parmmätargatan

En förutsättning för vidare samarbete inom Vinnova-utlysningen är att gatuomvandlingar kan ske och utvärderas under perioden 2022-2023. Kontorets insats för anläggning och drift beräknas till 4 mnkr. Kontorets medverkan blir aktuell om kostnaden kan inrymmas inom kommande budgeten. För projektets egen tid kan kontoret få stöd.

### **Ekonomi**

Projektet Framtidsgator finansierades av trafikkontoret med stöd från Vinnova och deltagande konsultparter. Trafikkontorets projektbudget för Pilotprojekt Stockholms framtidsgator var satt till 4 Mnkr totalt för alla tre gator. Investeringskostnaden för gatuomvandlingen av dessa gator blev ca 3,2 mnkr. Konsultarvode för ca 1 mnkr var externfinansierat.

Projektet tog tillfälligt bort cirka 56 parkeringsplatser, vilket medförde ett intäktsbortfall om ca 830 000 kr totalt. En stor del av antalet parkeringsplatser som togs bort fanns på Hälsingegatan, intäktsbortfallet från parkering under projekttiden var där ca

350 000 kr. För Tjärhovsgatan och Parmmätargatan blev intäktsbortfallet ca 240 000 kr per gata under projekttiden.

Ökad driftskostnad för alla tre gator var ca 100 000 kr totalt. Vid fortsatt arbete med Framtidsgator kommer driftkostnaden att påverkas. Framförallt ökar kostnaden för vinterdrift på grund av att utlastning av snö kan komma att krävas.

**Slut**

### **Bilagor**

1. Utvärdering av Stockholms framtidsgator