

HandläggareMimmi Hologård
08-508 26 369**Till**Trafiknämnden
2023-10-19

Återrapportering av budgetuppdrag Lekgator. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner återrapportering av budgetuppdraget och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Lekgator upp till 4 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till cirka 25– 35 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret fick i budgeten för 2023 i uppdrag att skapa bilfria zoner vid stadens skolor och förskolor genom att stänga av gator för biltrafik och omvandla dessa till lekgator med olika typer av möbleringar och lekredskap.

Projektet Lekgator syftar till att öka trafiksäkerheten för barn och unga intill stadens skolor, öka antalet resor till skolan/förskolan med gång och cykel och ge barn och unga nya aktivitetsytor. Målsättningen är att omvandla en yta som upptas av biltrafik till en lek- och vistelseyta för barn och unga.

Under 2023 kommer lekgator att uppföras vid Björngårdsskolan, Norra Ängby skola och förskolorna Lofoten och Regnbågen. Lekgatorna uppförs till en början med tillfällig möblering. Syftet med detta är att utvärdera utformningen innan gatorna byggs om permanent. Under kvartal ett 2024 avser kontoret återkomma till trafiknämnden med ett genomförandebeslut för den permanenta utformningen. De permanenta lekgatorna är planerade att öppna under hösten 2024. Ett utkast på hur den tillfälliga möbleringen kan komma att se ut presenteras i bilaga 1 – 3.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Lekgator upp till 4 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till cirka 25 – 35 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Trafikkontoret fick genom budgeten för 2023 i uppdrag att skapa bilfria zoner vid stadens skolor och förskolor genom att stänga av gator för biltrafik och omvandla dessa till lekgator med olika typer av möbleringar och lekredskap. Genom att skapa en säkrare och tryggare trafikmiljö så ökar möjligheten för barn och unga att gå och cykla till skolan. Omvandlingen av gatorna ger också barn och unga en ökad möjlighet att vistas och leka i det offentliga rummet.

Andelen barn som går och cyklar till skolan har minskat de senaste decennierna och allt fler vuxna skjutsar sina barn i bil. Trafikmiljön kring skolor är inte byggd för att hantera den stora mängden biltrafik vilket leder till en rörig trafiksituation som skapar en otrygghet. Den ökade skjutsningen har bidragit till mindre fysiskt aktiva barn, ökade hälsoproblem samt ökade utsläpp. Antalet olyckor mellan motorfordon och barn är generellt få och går att härleda till att barn inte rör sig på egen hand i trafiken.

Fördelarna med minskad skjutsning och färre bilar i omlopp kring skolan är bland annat att tryggheten och trafiksäkerheten runt själva skolan förbättras. Därutöver påverkas buller, luftföroreningar, barnens rörelsefrihet och trivseln i gaturummet positivt. Genom att skapa goda förutsättningar för bilfria resor till och från skolan får barnen tidigt med sig hållbara resvanor. Detta utgör i sin tur viktiga förutsättningar för ett hållbart transportsystem och en levande stad. Staden utför idag en rad åtgärder för att främja bilfria resor till och från skolan, till exempel så utförs fysiska trafiksäkerhetsåtgärder för att förbättra trafikmiljön.

Lek är avgörande för barns utveckling. Det är genom lek som barn tar sig an världen och gör den begriplig. Vissa skolor saknar egna gårdar för barnen. Bristen på gårdar har lett till en förväntan att parker och offentliga lekplatser i högre utsträckning ska fylla de pedagogiska verksamheternas behov av bra utemiljöer. Det finns en potential att tillskapa fler vistelseytor för barn genom att utveckla gator i anslutning till skolor till att bli mer inbjudande och trygga mötesplatser där barn kan vistas.

Lekgator

Lekgator är gator som ska ge barn mer utrymme och fler upplevelser i stadsrummet. Det är lugna trafikmiljöer med plats för vistelse och lek. Lek i det offentliga rummet innebär därför allt från att hoppa studsmatta till att uppleva grönska eller sitta på en bänk och titta på stadslivet.

Den huvudsakliga målgruppen är barnen och deras föräldrar men lekgator ska kunna användas av alla. Lekgator ska utgöra en plats där det är möjligt att mötas över generationsgränserna. Lekgatorna ska vara ett komplement till skolgårdar, parker och lekplatser och inte ersätta dessa. De ska ses som en mjuk entré till skolan.

Lekgator är inte lämpade utanför alla skolor. Det är trafikmiljön som styr hurvida det är möjligt att anlägga en lekgata

För att lekgatan ska nyttjas och inte bli en öde och otrygg plats är det viktigt att skolan har en naturlig koppling till lekgatan så som till exempel en entré. Förhoppningsvis kan lekgatorna bjuda in till att fler använder skolgården kvällstid vilket kan öka tryggheten i området.

Process

Lekgatan ska vara permanent. De möbler och den utrustning som uppförs ska därmed vara sådan som kan stå ute året om. Trots att lekgatan ska vara permanent så kommer den till en början att uppföras tillfälligt. Syftet med detta är att utvärdera utformningen innan gatan byggs om permanent. Uppförandet av en lekgata kommer ske i tre steg:

- *Tillfälligt uppförande:* lekgatan uppförs till en början med tillfälliga medel så som målning, möbler och hinder. Den tillfälliga lösningen ska i den mån det är möjligt spegla den planerade permanenta utformningen.
- *Utvärdering:* dialog kommer att föras med de som är berörda av lekgatan. Dialogen ska ligga till grund för den permanenta utformningen.

- *Permanent omvandling:* lekgatan omvandlas från tillfällig till permanent. De tillfälliga möblerna ersätts med permanenta möbler. Gatan kommer till viss del att byggas om i syfte att freda ytan från biltrafik.



Figur 1, exempel på hur en tillfällig lekgata kan komma att se ut. Staden gestaltade tillfälligt om Hälsingegatan i ett annat projekt. Bilden är från Hälsingegatan

Val av skolor

Kontoret har arbetat utifrån nedanstående kriterier för att finna platser som kan lämpa sig som lekgata. Kriterierna är baserade på att trafikmiljön ska vara tillåtande och att många barn och unga ska kunna nyttja platsen.

- Gatan ska ha en lägre hastighetsgräns än 50 km/h.
- Gatan ska inte ha en bärande leveransfunktion. Det ska inte finnas någon lastplats eller garage längs den aktuella delen.
- Gatan ska inte trafikeras av kollektivtrafik
- Det ska vara en allmän gata
- Skolan ska ha en entré till gatan.
- Antal elever på skolan ska vara fler än 200 stycken.
- Skolan ska ha en friyta som är mindre än 20 kvm/elev (Boverkets rekommendation är minst 30 kvm).

Det är ett flertal skolor i staden som uppfyller ovanstående kriterier. Kontorets ambition har i detta skede varit att hitta skolor och förskolor som är placerade i olika stadsdelar och där

trafiksituationen skiljer sig åt för att få mer kunskap från en utvärdering.

Val av skolor för införande av lekgata i ett första skede är därmed Björngårdsskolan på Södermalm, Norra Ängby i Bromma och förskolorna Lofoten/Regnbågen i Järva.

Mål och syfte

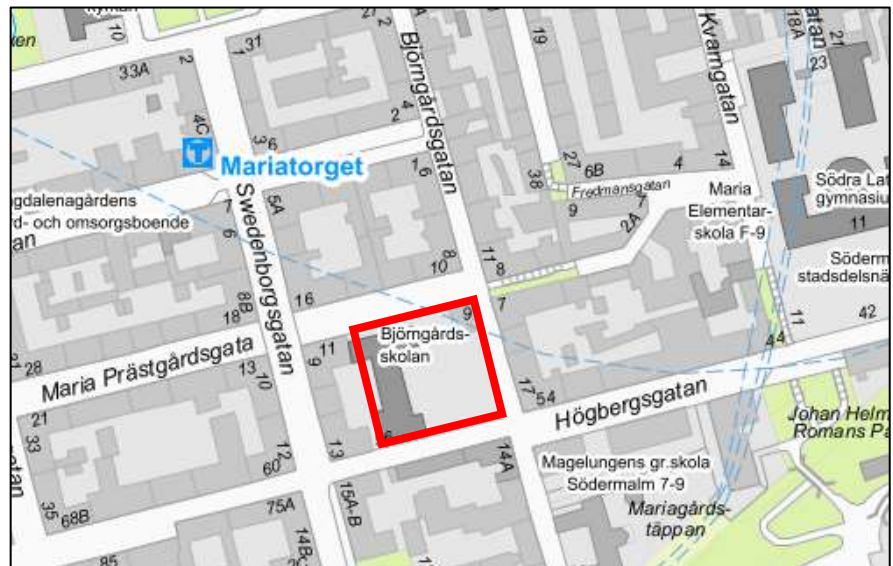
Projektet Lekgator syftar till att öka trafiksäkerheten för barn och unga intill stadens skolor, öka antalet resor till skolan/förskolan med gång och cykel och ge barn och unga nya aktivitetsytor.

Målsättningen är att omvandla en yta som i dagsläget upptas av biltrafik och till en lek- och vistelseyta för barn och unga. Projektet utgår huvudsakligen från inriktningen i Stockholm stads gång- och cykelplan.

Befintlig situation

Björngårdsskolan

Björngårdsskolan är en kommunal grundskola på Södermalm. Det är cirka 500 elever från förskoleklass till och med årskurs 6. Friytan per elev är uppskattad till cirka 4 kvm.



Figur 2, Björngårdsskolan markerad i rött.

Skolans huvudentré är mot Maria Prästgårdsgata. På vardera sidan om gatan finns en gångbana. Cykling sker i blandtrafik. Gatan är enkelriktad för trafik i riktning västerut mot Swedenborgsgatan. Antal fordon uppgår till 700/dygn. Totalt finns cirka 30 parkeringsplatser för bil längs gatan. Parkeringsplatserna är både längsgående och snedställda. Parkeringsplatserna ingår i taxa 3 och är avgiftsbelagda kl. 7-19. Hämtning och lämning med bil till

skolan sker huvudsakligen till huvudentrén vid Maria Prästgårdsgata.



Figur 3, Maria Prästgårdsgata.

Skolgården ansluter till Björngårdsgatan och Högbergsgatan. Björngårdsgatan är enkelriktad för trafik norrut mellan Högbergsgatan och Maria Prästgårdsgata. Mellan Maria Prästgårdsgata och Wollmar Yxkullsgatan är gatan enkelriktad för trafik söderut. Regleringen medför att trafik leds in på Maria Prästgårdsgata och därmed förbi skolans huvudentré. Antal fordon uppgår till cirka 500 per dygn. Det finns cirka tio parkeringsplatser längs gatan. Parkeringsplatserna ingår i taxa 3 och är avgiftsbelagda kl. 7-19. Skolgården har även en entré mot Högbergsgatan som är en dubbelriktad gata med en trafikmängd på cirka 3 500 fordon per dygn. Eftersom flertalet gator i området är enkelriktade så förekommer en del genomfartstrafik på Högbergsgatan. Skolan har två grindar mot Högbergsgatan som i dagsläget är låsta eftersom skolan endast vill ha en entré mot skolgården (via Maria Prästgårdsgata). Det finns inga parkeringsplatser längs gatan. På vardera sidan om gatan finns en gångbana. Cykling sker i blandtrafik.



Figur 4, Björngårdsgatan.



Figur 5, Högbergsgatan.

Norra Ängby skola

Norra Ängby skola är en kommunal grundskola i Bromma med cirka 700 elever från förskoleklass till och med årskurs 6. Friytan per elev är uppskattad till cirka 15 kvm.



Figur 6, Norra Ängby skola markerad i rött.

Skolan är placerad på västra sidan om Vultejusvägen. Skolan har två entréer mot gatan. På östra sidan om gatan finns ett grönområde. En dubbelriktad cykelbana går mellan skolan och Vultejusvägen. På respektive sida om gatan finns en gångbana. Antal fordon uppgår till cirka 1 800 per dygn. Gatan har en funktion för genomfartstrafik. Det finns längsgående parkering utmed gatan. Det är parkeringsförbud på vardagar kl. 7-9 samt på onsdagar kl. 9-16 från 1 november till 15 maj.

Bilden vis



Figur 7, Vultejusvägen

Förskolorna Lofoten och Regnbågen

Förskolorna Lofoten och Regnbågen är två förskolor som ligger bredvid varandra i Järva. Förskolan Lofoten är kommunal och förskolan Regnbågen är privat. Antal elever uppgår totalt till cirka 140. Friytan per elev är cirka 20 kvm.



Figur 8, Förskolorna Lofoten & Regnbågen markerat i rött.

Förskolorna är placerade intill en vändplan på Lofotengatan. Mellan Lofotengatan och förskolorna finns en gångbana. Det finns en in- och utfart mellan förskolorna som begränsas med bom.

Det saknas trafikmätning på Lofotengatan trafiken bedöms vara mycket gles. Framst utgörs trafiken av fordon till och från närliggande parkeringsdäck. I anslutning till parkeringsdäcket finns fem parkeringsplatser. En är placerad på allmän plats och de andra på privat mark. Körbanan är bred och det är otydligt var bilisterna förväntas köra framför parkeringsplatserna.



Figur 9, vändplanen utanför förskolorna.



Figur 10, parkeringsdäck i anslutning till vändplanen

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Dialog har förts med Miljöförvaltningen och Utbildningsförvaltningen.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

Ett utkast på hur möbleringen kan komma att se ut presenteras i bilaga 1 – 3.

Björngårdsskolan

Två nya lekgator skapas vid Björngårdsskolan, se bilaga 1 för utkast på planerad utformning. En på Maria Prästgårdsgata och en på Högbergsgatan. Befintlig gågata längs Swedenborgsgatan förlängs till att även omfatta Maria Prästgårdsgata. Den nya gågatan kommer att sträcka sig till och med Björngårdsgatan.

Gågatan och ytan närmast skolan kommer att möbleras.

Möbleringen längs gågatan kommer utgöra en chikanlösning för att fordonens hastighet ska dämpas. Möbleringen är planerad att utgöras av växtlighet, belysningsslingor, vimplar, sittmöbler, teleskåp, dansspegel samt en milky-way installation (en lekfull installation där barn och vuxna kan utforska universum tillsammans). Samtliga parkeringsplatser längs gatan tas bort (totalt 30 stycken).

Högbergsgatan enkelriktas för trafik i riktning österut. Körfältet närmast skolan (för trafik västerut) stängs av och omvandlas till lekgata. Lekgatan avskärmas från biltrafiken via betongfundament som är påkörningssäkra. Möbleringen är planerad att utgöras av växtlighet, belysningsslingor, vimplar och sittmöbler. Skolan kommer att låsa upp den lilla grinden mot Högbergsgatan under den tid som lekgatan är öppen. Under perioden så kommer skolan utvärdera detta. För att undvika en ökad trafikmängd på Maria Prästgårdsgata så enkelriktas Björngårdsgatan mellan Maria Prästgårdsgata och Wollmar Yxkullsgatan för trafik norrut.

Norra Ängby skola

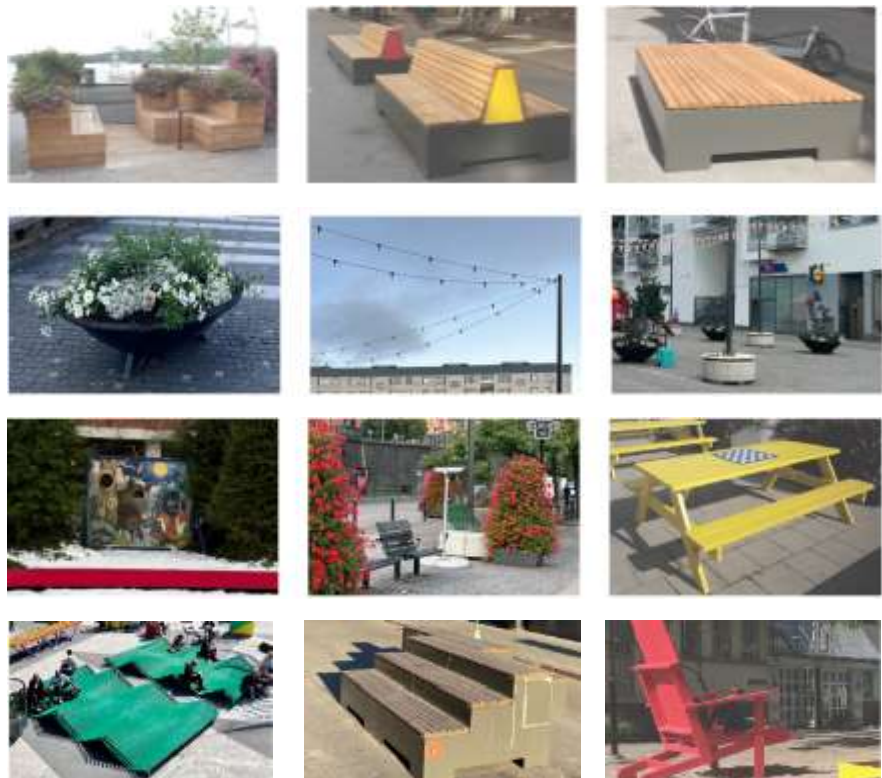
Delar av Vultejusvägen stängs av helt för biltrafik och omvandlas till lekgata, se bilaga 2 för utkast på planerad utformning. Totalt 17 parkeringsplatser och en lastplats utgår. Lekgatan kommer avskärmas från biltrafiken via betongfundament som är påkörningssäkra. Möbleringen är planerad att utgöras av växtlighet, belysningsslingor, vimplar, sittmöbler, vevbara lådor som spelar musik och en titt-ut tavla.

Förskolorna Lofoten och Regnbågen

En lekgata skapas på Lofotengatan vid befintlig vändyta, se bilaga 3 för utkast på planerad utformning. Två parkeringsplatser på allmän plats utgår. Befintlig körbana och gångbana möbleras. Möbleringen är planerad att utgöras av växtlighet, belysningsslingor, vimplar och sittmöbler.

Möbler och gestaltning

Gestaltningen och utformningen av lekgatorna ser olika ut. Det är platsens specifika förutsättningar som påverkar. På de platser där biltrafiken trafikerar i nära anslutning till lekgatan måste möbleringen säkerställa att barnen inte springer ut i gatan. På de platser där biltrafiken stängs av helt kan möbleringen vara mer tillåtande.



Figur 11, exempel på möblering som kan komma att pryda gatorna.

De tillfälliga möblerna är sådana som kontoret redan äger. För att skapa en mer lekfull möblering kommer cirka tre skulpturer per skola att beställas, exempel på skulptur visas i figur 12.

Skulpturerna kommer att levereras omålade och inför omvandling till permanent lekgata så kommer barnen att involveras i målningen av skulpturerna.



Figur 12, exempel på skulpturer.

Utvärdering

Lekgatorna kommer att utvärderas genom den digitala medborgarpanelen. Alla som bor i Stockholm har möjlighet att vara med i medborgarpanelen. Medlemmarna får ett antal frågor via mejl per år beroende på var de bor. Resultatet från varje genomförd frågeomgång presenteras och återkopplas på trafikkontorets hemsida. Dialog kommer också att föras med skolorna.

Kontoret kommer att genomföra trafikmätningar för att bedöma påverkan på fordonstrafiken samt studera beläggningen på parkeringsplatserna på anslutande gator.

Om försöket med lekgator faller väl ut ser kontoret positivt på att fortsätta inrätta lekgator vid skolor och förskolor. En förutsättning för detta är att det finns utrymme i kontorets investeringsbudget. En tidig bedömning är att det skulle kunna handla om ca 3 skolor per år.

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Projektet har i detta skede inte undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning vid skyfall. Behov av åtgärder kommer att utredas i kommande skede då den permanenta utformningen tas fram.

Framkomligheten för biltrafiken försämras generellt på de gator som lekgator uppförs vid. På Maria Prästgårdsgata vid Björngårdsskolan utgår samtliga 30 parkeringsplatser. Belägningsgraden på parkeringsplatserna är generellt hög i området och borttagandet av parkeringsplatserna försvårar möjligheten att hitta en parkeringsplats. Detta kommer att leda till mer söktrafik i området. Kontoret har inte möjlighet att ersätta parkeringsplatserna. Närmsta parkeringsgarage ligger cirka 250 meter bort. Föräldrar som vanligtvis hämtar och lämnar sina barn

med bil längs Maria Prästgårdsgata kommer inte längre att ha möjlighet till det.

Högbergsgatan i anslutning till Björngårdsskolan enkelriktas vilket kommer att leda till ökad trafikmängd på närliggande gator. Bedömningen är att trafikmängden ökar på Björngårdsgatan, Wollmar Yxkullsgatan och Fatburgsgatan. Detta bedöms inte leda till någon betydande trafikpåverkan. I och med att enkelriktningen på Björngårdsgatan mellan Wollmar Yxkullsgatan och Maria Prästgårdsgata ändrar riktning så är bedömningen att trafikmängden på Maria Prästgårdsgata utanför skolans huvudentré minskar.

Vultejusvägen vid Norra Ängby skola är en genomfartsgata. Eftersom gatan stängs av helt så kommer trafikmängden att öka på anslutande gator. Bedömningen är att trafikmängden ökar på Beckombergavägen, Spångavägen, Bällstavägen och Peringskiöldsvägen. Detta bedöms inte leda till någon betydande trafikpåverkan eftersom gatorna kan hantera den ökade trafikmängden. Hämtning och lämning med bil kommer norr om lekgatan att kunna ske via Peringskiöldsvägen och Vultejusvägen. Söder om lekgatan kommer hämtning och lämning kunna ske via skolans parkeringsplats samt på Vultejusvägen. Vid hämtning och lämning på Vultejusvägen krävs vändning på gatan.

Framkomligheten för motorfordonstrafik till och från Ängby IP kommer att påverkas. Trafiken som kommer söderifrån och vanligtvis kör via Vultejusvägen kommer istället att behöva köra via Peringskiöldsvägen alternativt via Bällstavägen och Spångavägen.

På Lofotengatan bedöms inte den allmänna trafiken påverkas annat än att större fordon måste backvända istället för att kunna köra runt i vändplanen.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar generellt i och med att yta tas från biltrafiken och omfördelas till lek- och vistelsezoner för barn och unga.

Leveranser till skolorna bedöms inte påverkas.

Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är ett styrdokument som staden ska utgå från då de planerar och följer upp sitt arbete för att nå stadens mål om ett Stockholm som är tillgängligt för alla, där personer med funktionsnedsättning är fullt delaktiga på lika villkor som alla andra, utan diskriminering. Som rörelsehindrad kommer det gå att ta sig förbi möbleringen. Det kommer också vara möjligt att röra sig mellan gångbane- och körbanenivå.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Lekgatorna är planerade att öppna i slutet på oktober och avvecklas i början på mars. En utvärdering av lekgatorna kommer att ske via dialog med berörda under vintern 2023. Dialogen kommer att ligga till grund för framtagande av permanent utformning. Projektering av permanent utformning kommer att påbörjas under hösten 2023 och vara klar under kvartal 1 2024. Under kvartal 1 år 2024 planeras ett genomförandebeslut i trafiknämnden för de permanenta lekgatorna. Den permanenta ombyggnationen är planerad att starta under våren 2024. Entreprenadtiden uppskattas till 2-4 månader vilket innebär att de permanenta lekgatorna är planerade att öppna under hösten 2024.

Aktivitet	Tid
Öppna lekgator	Oktober 2023 – mars 2024
Utvärdering	vintern 2023
Projektering permanent utformning	Hösten 2023 – kvartal 1 2024
Genomförandebeslut	Kvartal 1 2024
Entreprenad	April – juni/augusti
Permanent lekgator öppnar	Hösten 2024

Tidplanen innebär att de temporära lekgatorna etableras under vinterhalvåret. En erfarenhet från liknande projekt är att det kan vara svårt att locka folk till platsen under vinterhalvåret. Utvärderingen kommer att ta med detta i bedömningen inför genomförandebeslutet. Trafikkontoret bedömer att det ändå är skäl att genomföra projektet med följande tidplan eftersom det under denna period kommer finnas möjlighet att låna möbler från andra projekt vilket minskar projektkostnaden. Entreprenaden av de permanenta lekgatorna kommer att ske under sommaren eftersom ett genomförande inte är möjligt vintertid.

Trafik under byggtiden

Byggnation av lekgatorna bedöms ta cirka en vecka. Avstängningen mot biltrafiken på Maria Prästgårdsgata och Högbergsgatan kommer att genomföras nattetid medan arbetet i övrigt kommer att ske dagtid. Arbetet bedöms inte medföra någon betydande trafikpåverkan.

Ekonomi och finansiering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 4 mnkr fram till genomförandebeslut.

Hittills har 0,5 mnkr bokförts i projektet för utredning och intern tid. Kommande utgifter fram till genomförandebeslut beräknas till 3,5 mnkr.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 25 - 33 mnkr vilket beräknas inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Inom projektet kommer även utgifter för inköp och drift av växter och hyra av möblemang att ingå. Det medför att 2 mnkr kommer att redovisas inom driftbudgeten.

Driftkostnader

Projektet bedöms medföra ökade driftkostnader i form av växtskötsel, snöröjning och lövupptagning. Möbelslitage eller vandalisering kan medföra kostnader för klottersanering, upprusning eller nyinköp av möbler.

Borttagande av parkeringsplatserna på Maria Prästgårdsgata på Södermalm medför ett årligt inkomstbortfall på 1,1 mnkr. Borttagande av parkeringsplatserna på Vultejusvägen i Bromma och Lofotengatan i Järva medför inte något inkomstbortfall.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,7 mnkr från och med år 2025.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 2,2 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Projektet kommer huvudsakligen att låna möbler från andra projekt som kontoret bedriver. Det finns en risk att möblerna inte kommer kunna nyttjas i den grad som beräknat på grund av till exempel befintligt skick. Projektrisken hanteras via en löpande intern dialog. Ytterligare en risk är att markmålningen inte kommer kunna utföras i den omfattning som planeras på grund av väderförhållandena.

Slut

Bilagor

1. Björngårdsskolan – förslag på möblering.
2. Norra Ängby skola – förslag på möblering.

3. Förskolorna Lofoten och Regnbågen – förslag på möblering.