

Handläggare
Hans-Olov Blom
08-508 287 33**Till**
Trafiknämnden
2016-02-04**Swedenborgsgatan sträckan mellan Mariatorget
och Södra station som gågata på försök under
juni - augusti 2015. Redovisning av försöket****Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.


Lars Jolérus
Förvaltningschef
Ted Ell
Avdelningschef**Sammanfattning**

Försöket med gågata på Swedenborgsgatan pågick från och med måndagen den 8 juni till och med måndagen den 31 augusti 2015.

Försöket uppfattades i huvudsak positivt. Boende hade synpunkter på att det var svårt att ta sig till fastigheterna, hitta parkering och att det ökade folklivet, framförallt kvällstid, hade störande ljudnivå. När det gäller rörelsehindrade var det otydligheter vad som gällde för deras transporter.

Möbleringen fyllde sitt syfte, det krävdes emellertid en hel del tillsyn och åtgärder för att hålla utrustningen i gott skick.

Under försöket med gågata på Swedenborgsgatan, utökades antalet uteserveringar med sex stycken, en uppställning av kaffebar på hjul och en Food Truck.

Gångtrafikanterna utgjorde under alla mättillfällen cirka 80 % av det totala antalet trafikanter som rörde sig i nord-sydlig riktning.

**Trafikkontoret
Stadsmiljö**Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 287 33
Växel 08-508 272 00
Fax 08-508 262 64
hans-olov.blom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Eftersom trafiken totalt sett är lägre under sommaren går det inte att exakt jämföra mätningarna i mars med augusti men de ger en översiktlig bild av effekterna och mätningarna visade en minskning av motorfordonstrafiken på 90 %.

Antalet synpunkter på försöket med gånggata som kom till stadens Synpunktsportal var 53 st. från maj 1 maj till 1 november. Av 53 synpunkter var 23 huvudsakligen klagomål, 20 som var någon form av fråga, 8 var beröm och 2 gällde idé kring försöket.

Information i brevform till boende och näringsidkare, annonsering i dagspress och på intranätet, informationsskyltning på gatan och invigning i samband med öppnandet av gånggatan.

Kontorets beräknade kostnad för utsmyckning, skyltning och information var 750 000 kr och utfallet blev 726 000 kr.

Bakgrund

I budgeten 2015 fick kontoret i uppdrag att utreda möjligheten att införa gånggata på försök under juni-augusti 2015 på Swedenborgsgatan mellan Mariatorget och Södra station.

Nämnden fattade beslut om genomförande den 19 mars 2015, se bifogad länk

<http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1789242>

Swedenborgsgatan reglerades:

- klockan 06-11 som gånggata 
- klockan 11-06 med **förbud mot trafik med motorfordon**. Förbudet gäller vardagar utom dag före sön- och helgdagar samt vardagar före- sön- och helgdagar, men med undantag för varutransporter och fordon med särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Försöket med gånggata på Swedenborgsgatan pågick från och med måndagen den 8 juni till och med måndagen den 31 augusti 2015.

Ärendets beredning

Ärendet är berett på kontoret i samråd med Polismyndigheten, kontorets upphandlade entreprenörer Sweco Architects, Green Landscaping, och Svevia har stått för utförandet.

Ärendet

Trafikreglering gågata klockan 06-11

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

1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.
2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
3. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsade. Sådana fordon får dock föras på gågator om det behövs för

1. varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan,
2. transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan,
3. transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan, eller
4. transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.

Trafikreglering motorfordonstrafik förbjuden klockan 11-06

Förbudet gäller vardagar utom dag före sön- och helgdagar samt vardagar före- sön- och helgdagar, men med undantag för varutransporter och fordon med särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Kontoret valde denna reglering, för att på eftermiddagarna ytterligare begränsa motorfordonstrafiken, för att prioritera gående.

Regleringen fungerade i huvudsak bra, boende tyckte att det var svårt att ta sig till fastigheterna under förbudstiden och svårt att hitta parkering, rörelsehindrade tyckte det var otydligt vad som gällde för deras transporter.



Swedenborgsgatan sträckan mellan Mariatorget och Södra station som gågata på försök under juni - augusti 2015. Redovisning av försöket



Utmärkning av gågatan med tilläggstavla

Parkering

Ett 60-tal parkeringsplatser och fem meter parkering för motorcykel togs bort. Kvar var tre platser reserverade för rörelsehindrade och 20 meter ändamålsplats för lastning eller lossning av tungt och skrymmande gods.

Uteblivna parkeringsintäkter för de 60-tal parkeringsplatser som togs bort beräknades till 360 000kr.

Möblering

Planeringsplanen för projektet togs fram av landskapsarkitektkonsult på Sweco Architects. I placeringsplanen ritades också vägmärken och trafikomledning. En erfarenhet är att separera möbelplicering från vägmärken och trafikomledning vid framtagande av planer. I år kom planen att revideras ett flertal gånger på grund av ändrade förutsättningar vad gäller framförallt vägmärken och trafikomledning. Det hade kunnat göras effektivare om kontoret haft en separat plan för vägmärken och trafikomledning, samt om planen också tagits fram av kontoret.



Möblering med träurnor och bänkar

Trädlådorna och bänkar som användes under försöket på Swedenborgsgatan, har tidigare använts på bland annat Open Streets 2014, nyanskaffning av dessa beräknas till 250 000 kronor. Endast kostnad för reparation av skavanker och ommålning belastade försöket.

Lådorna har haft fler syften än det estetiska. Den viktigaste funktionen har varit att lådorna ska fungera som ett inkörningshinder, så att inte bilister kunnat köra i hög fart in på gatan. På samma gång har de fungerat som en varning om att något sker på platsen. I båda dessa fall var det viktigt att välja en färg på lådorna som drog uppmärksamhet till sig. Därför har lådorna varit orangea.

Lådorna har också skärmat av och delat upp gatan i olika sektioner. De har använts som sittplats och som stöd att luta sig emot.

Under mer eller mindre hela sommaren har lådorna varit utsatta för klotter och olaga affischering. Lådorna har vid ett flertal tillfällen klottersanerats vilket medfört att den orangea färgen försvunnit på

vissa platser. Detta är något att ha i åtanke inför framtiden, att klotterskydda lådorna innan de ställs ut, vilket i sig medför en ökad investeringskostnad.

En del av lådorna blev påkörda. Det innebar dels att de fick en skada som drog ned det estetiska uttrycket, och dels att lådorna hamnade ur position på gatan som inkörningshinder och varningsmärke. När flera av lådorna stod ur position tillkallades entreprenör som fick ställa dem rätt. Detta innebar således en extrakostnad.

Swedenborgsgatan möblerades även med långa bänkar. Bänkarna drog uppmärksamhet till sig redan under gågatsförsökets första dygn då skateboardåkare upptäckte att de kunde åka skateboard mot bänkarna. Detta medförde i sin tur att bänkarnas färg och trä skavdes bort. Förhoppningen är att dessa bänkar ska kunna användas i flera år framöver. Åtgärden kom att bli att bänkarna förseddes med större lister och detta fick skateboardåknigen att upphöra. De större listerna kunde också användas som armstöd för människor som behöver något att hålla sig i då de reser sig eller sätter sig ned, vilket på så sätt innebar att bänkarna gjordes tillgängliga att sitta på för fler medborgare.



Bänkarna användes en hel del som sittplatser

Träden i trådlådorna och blommorna i lådorna med skyltar klarade sig utan större vandalisering. Några blommor blev uppryckta men vandaliseringen var större på Skånegatan och i de blomlådor som stod där.

Hastighetsdämpare

Korsningen med Högbergsgatan är reglerad med en trafiksinal som under försöket stängdes av. Då gatan i öst-västlig riktning har en genomfartsfunktion fanns farhågor om att fordonstrafiken inklusive cyklister inte skulle respektera gångfart vid passage över gågatan. Därför gjordes särskild möblering för att göra passagen trängre samt utplacering av tillfälliga hastighetsdämpare, av den typ man använder vid vägarbeten.

Hastighetsdämparna fick dock kritik för att omöjliggöra passage med breda och långa lastcyklar. En bedömning gjordes att justera placeringen något för att ge en mjukare radie att svänga igenom men fortfarande ge en fartdämpning på cyklar.

Näringsidkare och upplåtelser

Flera näringsidkare längs gågatan har sedan tidigare upplåtelser för mindre uteserveringar på gångbanorna intill fasaderna. Flera av dessa valde att söka tillstånd att utöka sin yta till körbanan. Under försöket med gågata på Swedenborgsgatan, utökades antalet uteserveringar med sex stycken, en uppställning av kaffebur på hjul och en Food Truck.

I vissa fall kom de utökade upplåtelseerna inte på plats direkt när gågatan infördes men under senare del av juli och i augusti fanns åtminstone 5 st. serveringar nere i körbanan.



Da Luigis uteservering



Morfar Ginkos uteservering



Bistro Süds uteservering



Half way Inns uteservering

Swedenborgsgatan sträckan mellan
Mariatorget och Södra station som
gångata på försök under juni - augusti
2015. Redovisning av försöket



Bageri Petrus uteservering



Under delar av försöket pågick byggnationer med trafikanordningsplaner som medförde att byggnadsmaterial och ställningar placerades inom körbanan och längs gångbanorna vilket påverkade trafikmiljön. Det bedöms också ha bidragit till att körbanan kändes smalare och tillfälligt möblerad.

Trafik

Trafikräkningar

För att studera trafikmängderna längs gågatan och längs några intilliggande gator genomfördes två typer av räkningar. Dels slangmätningar av motorfordon i mars och augusti och dels manuella räkningar av alla trafikanter i korsningen Högbergsgatan/Swedenborgsgatan under fyra tillfällen.

Tabellen nedan visar en sammanställning av de manuella räkningarna som gjordes i 1 timmesintervall morgon, lunch och middagstid under 4st vardagar.

Datum		Morgon	Lunch	Middag	Totalt	Färdmedelsandel
		07:30-08:30	11:30-12:30	16:30-17:30	3tim	under 3 tim
150715	Gång	317	484	644	1445	81%
	Cykel	80	76	118	274	15%
	Motorfordon	33	14	11	58	3%
					1777	
150810	Gång	703	546	1075	2324	80%
	Cykel	206	95	228	529	18%
	Motorfordon	36	17	8	61	2%
					2914	
150826	Gång	1039	610	1215	2864	80%
	Cykel	280	106	235	621	17%
	Motorfordon	43	21	14	78	2%
					3563	
150909	Gång	1282	593	1459	3334	80%
	Cykel	211	78	270	559	13%
	Motorfordon	90	99	78	267	6%
					4160	

Tabell: Antalet trafikanter som rörde sig längs Swedenborgsgatan i nord-sydlig riktning strax norr om Högbergsgatan. Grön/Röd ruta visar tider då motorfordonstrafik var tillåten/förbjuden.

Generellt ökar alla trafikantgruppers mängder successivt från juli till september vilket är naturligt då semesterperioden innebär färre människor i området. Det visar sig tydligast i att mätningarna för gång och cykeltrafik i augusti är i storleksordningen dubbelt så höga som i juli, och ytterligare högre i september.

Gångtrafik

Gångbanor finns längs båda sidor av gatan och där rör sig normalt fotgängarna. Under försöket kunde fotgängarna även använda sig av

körbanan vilket gav en stor ökning av gångyta. Gångtrafikanterna utgjorde under alla mättillfällen cirka 80 % av det totala antalet trafikanter som rörde sig i nord-sydlig riktning. Mängderna var alltid högst på eftermiddagarna med flöden på uppemot 1500 fotgängare/timme och därefter under morgonen. Vid lunchtid var mängderna relativt lika under mättillfällena.



Under delar av dygnet tog fotgängare över gatan

För att studera hur väl fotgängarna utnyttjade körbanan för att röra sig noterades detta vid de manuella räkningarna.

Datum		Morgon	Lunch	Middag	Totalt
150715	Gång	9	24	27	60
	Andel	3 %	5 %	4 %	4 %
150810	Gång	18	32	136	186
	Andel	3 %	6 %	13 %	8 %
150826	Gång	25	54	182	261
	Andel	2 %	9 %	15 %	9 %

Antal fotgängare i nord-sydlig riktning som korsade Högbergsgatan på Swedenborgsgatans körbana samt andel av det totala antalet

Räkningarna visar att fotgängarna under försöket mer och mer utnyttjade körbanan. Särskilt under middagstid kunde man se en tydlig ökning av andelen som tog sig genom korsningen på körbanan istället för längs gångbanorna. Det sammanfaller med att fler uteserveringar kom på plats och utnyttjades mer frekvent under middagstid och att mängden motorfordon var betydligt lägre. En observation som gjordes under räkningarna var att färre gick i körbanan söder om Högbergsgatan än norr om. Mängden fotgängare och målpunkter är lägre på denna sträcka.



Fotgängare som använder körbanan under försöket med gågata

Cykel

Cykel - trafikmängder

Cyklisterna utgjorde under försöket 15-18% och efter försöket 13 % av det totala antalet trafikanter som rörde sig i nord-sydlig riktning. Mängderna var relativt lika under alla mättillfällen förutom i juli då det var ungefär 50 % färre cyklister. De var störst under morgon och eftermiddag med flöden på mot 280 cyklister/timmen. Vid lunchtid var mängderna relativt lika under alla mättillfällen.

Cykel – funktion

Längs Swedenborgsgatan sker cykling i blandtrafik med övriga motorfordon. Gatan är utpekad som ett huvudstråk i Cykelplanen och bedöms ha en viktig funktion som nord-sydlig länk över Södermalm mellan Hornsgatan och Ringvägen.

Regleringen till gågata innebar att även cykeltrafiken ska färdas i gångfart. Under tider på dygnet som fotgängarmängderna var låga bedöms och upplevdes efterlevnaden av gångfart vara särskilt låg och något bättre vid tidpunkter då fler fotgängare rörde sig längs gatan. Konflikterna bedöms dock vara betydligt färre än exempelvis längs Götgatans gågata där antalet trafikanter är fler.

Motorfordonstrafik**Motorfordonstrafik - trafikmängder**

Swedenborgsgatan trafikeras av cirka 2400 fordon/vardagsdygn i mars före försöket. Eftersom trafiken totalt sett är lägre under sommaren går det inte att exakt jämföra mätningarna i mars med augusti men de ger en översiktlig bild av effekterna och mätningarna visade en minskning av motorfordonstrafiken med 90 %.

De manuella räkningarna inklusive eftermätningen i september gjordes närmare varandra i tid och kan därför ge en tydligare bild av förändringen. Motorfordonen utgjorde under försöket 2-3% och efter försöket 6 % av det totala antalet trafikanter som rörde sig i nord-sydlig riktning förbi mätplatsen.

Vissa synpunkter har inkommit om att motorfordon ändå använde Swedenborgsgatan för körning i nord-sydlig riktning utan att uppfylla kraven för att få trafikera gågatan.

Trafikräkningarna i korsningen visade att som mest cirka 100 fordon/timme körde längs Swedenborgsgatan vid eftermätningens tre timmar. Under försöket varierade mängderna mellan 33-43 fordon/timme under morgonen och 8-14 fordon/timme under middagen. Det var alltså betydligt färre motorfordon under försöket med gågata och framför allt under eftermiddagarna när motorfordonstrafik var förbjuden. Ingen kontroll gjordes om dessa verkligen hade tillåtelse att använda gågatan. Taxi och mindre hantverkarfordon observerades något oftare köra än privatbilar längs fler kvarter än ett.

Regleringen innebar störst förändring för de motorfordon som använder Swedenborgsgatan för genomfart i nord-sydlig riktning. Trafikflödesbilderna nedan visar hur trafikmängderna förändrades före/under försöket baserat på de slangmätningar som gjordes i området.



Trafikmängder före (mars) och under (augusti) försöket samt %-förändring på några gator

En viss ökning av trafiken förväntades längs Timmermansgatan och Björngårdsgatan som är de gator intill som har liknande funktion i nord-sydlig riktning. 35 % ökning respektive 65 % ökning noterades i de trafikräkningar som gjordes i slutet av augusti. Medelhastigheterna vid mätningarna låg på ungefär 24 och 21 km/tim.

Motorfordonstrafik - funktion

Under de manuella räkningstillfällena observerades en del fordon som bedömdes färdas i högre fart än gångfart. Det förekom främst under morgonen och lunchen.

Inga klagomål har inkommit från intilliggande gator om väsentliga försämringar på grund av omflyttningar av trafik.

En onormalt stor mängd tung trafik trafikerade Högbergsgatan på grund av byggnationerna av Citybanan. Det gjorde att trängseln vid passagen över gågatan under kortare stunder gav en del fördröjningar. Vid observationerna löstes situationerna efter ett samspel mellan förarna.



Tung trafik till Citybanan trafikerade Högbergsgatan under sommaren 2015. Skapade en del situationer med fördröjningar

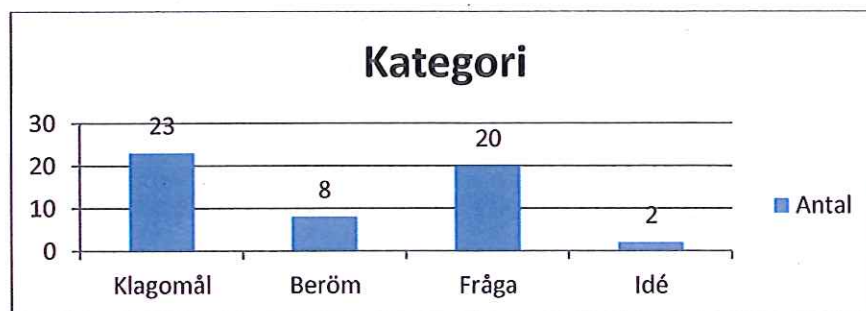
Orsakerna till dessa fördröjningar bedöms inte enbart bero på gågatan eller dess möblering utan i många fall felaktig angöring och parkering längs Högbergsgatan precis öster och väster om Swedenborgsgatan. Detta på grund av några ombyggnationer i fastigheter längs Högbergsgatan. När ingen tung trafik till Citybanan eller besökare till ombyggnadsarbeten i fastigheter längs Högbergsgatan pågick observerades inte några större fördröjningar.

Synpunkter på försöket

Antalet synpunkter på försöket med gågata som inkom till stadens Synpunktsportal var 53 st. från 1 maj till 1 november.

Fremst kom ärenden in direkt till synpunktsportalen (telefon, e-post) och vissa kom in via övriga kanaler som de mobila apparna och Tyck till.

Av 53 synpunkter var 23 huvudsakligen klagomål, 20 var någon form av fråga, 8 var beröm och 2 var idé kring försöket. Statistik på inkomna ärenden redovisas i tabellen nedan.



Statistik över inkomna ärenden i Synpunktsportalen mellan 2015-05-01 - 2015-08-08

Kommunikation

Trafikkontoret tog fram en kommunikationsplan och genomförde en informationskampanj som omfattade följande aktiviteter,

- Brevutskick till boende i området
- Brevutskick till näringsidkare i området
- Annonsering i dagspress
- Annonsering på intranät
- Invigning av gågatan
- Informationsskyltar på gågatan

Annonsering

Exempel på hur annonserna såg ut visas i bilden nedan



Annons på intranätet (2015-06-05)

Invigning

Den 8 juni anordnades en invigning med trafikborgarrådet som invigde gatans nya reglering.



Invigningsdagen

Swedenborgsgatan sträckan mellan Mariatorget och Södra station som gågata på försök under juni - augusti 2015. Redovisning av försöket

Media

Tidningsartiklar

Redan under hösten 2014 förekom artiklar om att gågata skulle införas. Exempelvis

- *"Swedenborgsgatan blir gågata", Stockholmdirekt.se 2014-11-19*

Radio

I samband med invigningen gjordes radioreportage i Sverige radio tillsammans med artiklar i till exempel Dagens Nyheter där projektledare och trafikborgarråd intervjuades.

- *"Fritt fram att gå på Swedenborgsgatan", SR.se 2015-06-08.*
- *"Swedenborgsgatan: Ett litet steg för mänskligheten, ett stort steg för Miljöpartiet", DN.se 2015-06-08.*

Under senare del av projektet förekom någon artikel om en eventuell fortsättning av projektet kommande år.

- *Södermalms gågator kan bli permanenta, Stockholmdirekt.se 2015-08-14*

Sociala medier

Projektet uppmärksammades mycket stort och positivt på sociala medier. Medborgare startade exempelvis Facebook-gruppen "SWEDENBORGSGATAN VI GILLAR DIG" som snabbt fick cirka 2000 medlemmar. Där hyllades och debatterades stadens initiativ för fler gågator i Stockholm.

Under en kortare tid utnyttjades gatan som en slags anslagstavla för politiska budskap. Aktionen var inte sanktionerad.



Politiska budskap skrevs längs gatan under en kortare tid

Swedenborgsgatan sträckan mellan Mariatorget och Södra station som gågata på försök under juni - augusti 2015. Redovisning av försöket

Ekonomi**Kostnader****Kontorets beräknade kostnader.**

Utsmyckning av gatan	500 000 kr
Information	200 000 kr
Skyltning	50 000 kr
Totalt	750 000 kr

Utfallet blev

Utsmyckning av gatan	460 000 kr
Information	67 000 kr
Skyltning	80 000kr
Farthinder	50 000kr
Arkitekter	69 000kr
Totalt	726 000 kr

Den interna tidsredovisningen uppgick till 218 000 kr

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovanstående redovisning har kontoret dragit följande lärdomar.

- fler aktiviteter och fler resurser än vad kontoret hade räknat med krävdes;
- projektet fick stor medial uppmärksamhet,
- tidig kommunikation av den här typen av projekt är viktig,
- uppföljningsmetod behöver planeras innan projektet startar
- projektet upplevdes i stort sett positivt
- näringsidkare i huvudsak positiva,
- tidigare information om upplåtelser och mer långsiktiga förutsättningar kan få dem på plats från start och de kan göras mer påkostade än provisorier,
- inga observerade problem med upplåtelser på körbanan,
- tydligare möblering och upplåtelser i körbanan kan ge stöd för fotgängarna att våga röra sig i gatan,
- gågatan fungerade bäst norr om Högbergsgatan där flest verksamheter och målpunkter finns,
- konflikter mellan fotgängare och cyklister var hanterbara vid dagens trafikflöden och under de flesta tider, men kan bli fler om mängderna ökar,
- cykelstråk längs gågata ger längre restid för cyklister och sämre efterlevnad av hastigheten,
- extrakostnader för att hålla utrustningen i skick, placering, städning och klottersanering.



Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår trafiknämnden att godkänna redovisningen enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.

Slut