



# UTVÄRDERING AV STOCKHOLMS FRAMTIDSGATOR

# SAMMANFATTNING

---

## **Stockholm framtidsgator är en testbädd för att undersöka hur gator med hjälp av olika temporära tillägg kan bli mer multifunktionella, attraktiva och säkra.**

Projektets tre delar handlar om att utveckla en metod för lärande och dialogdriven designprocess, testa temporära lösningar på ett antal gator och sedan utvärdera process och gatuutformning för att dra viktiga lärdomar inför flera eventuella omvandlingar.

Då projektet har haft ett särskilt fokus på barnens behov och önskemål i stadsmiljön, har tre lokalgator intill grundskolor med begränsad fordonstrafik valts ut. Urvalet av gator har också baserats på att närliggande skolor har visat stort intresse för att vara delaktiga i testbädden.

Framtidsgatan på Hälsingegatan fanns på plats september - december 2020, medan Framtidsgatan på Tjärhovsgatan och Parmmätargatan planeras att finnas på plats mellan september 2020 - maj 2021.

Projektet är ett samarbete mellan forskningsprojektet Smarta gator, Street moves och Trafikkontoret på Stockholms stad. Vinnova har bidragit med medfinansiering. Från forskningsprojektets sida har Spacescape ansvarat för utveckling av dialogprocess, förslag på temporär gatuutformning och uppföljning. White har bidragit med designstöd.

Projektet resulterade inledningsvis i en fem stegsmodell för lärande och dialogdriven designprocess. De fem stegen bestod av metod för urval, dialogprocess, koncept, temporär utformning och slutligen uppföljning.

I dialogen med barnen framkom att framför allt mer grönska, fler sittplatser, konst och studs mattor var efterfrågade funktioner. Utifrån denna input och synpunkter från boende och lokala näringsidkare genom webbplattformen Placetoplan togs sedan en temporär utformning fram i nära samarbete med stadens projektgrupp. En viktig utgångspunkt var att försöka öka antalet funktioner och skapa en attraktiv och trafiksäker stadsmiljö genom att omreglera gatorna till gångfartsområden (samt gågata i södra delen av Hälsingegatan), ändra linjeföringen och via mobila tillägg skapa mer yta för vistelse och grönska och samtidigt naturligt minska fordons-hastigheten.

Utvärderingen visade att de temporära gatorna kraftigt minskade medelhastigheten och att gatorna upplevdes som trevligare än innan bland en majoritet av de tillfrågade i en Novusenkät på plats. Vad gäller den upplevda trafiksäkerheten så var resultatet mer kluvet. Däremot var det mindre än en av tio som upplevde att gatan blivit mer osäker än tidigare. Kritik angående trafiksäkerhet kom framför allt från småbarnsföräldrar som menade att yngre barn hade svårt att särskilja gatan från skolgården och då inte vara beredda på att bilar, om än i låg hastighet, körde förbi. Samtidigt har utvärderingen visat att gatorna blivit betydligt populärare bland äldre grundskolebarn. Framtidsgatorna har också lett till mer vistelse på gatan, i synnerhet på Hälsingegatan och bland barn och ungdomar.

Mest positivt upplevdes inslagen av grönska, vistelseytorna med sittplatser och mobilitetshubbarna.

De starka negativa synpunkter som kom in via sta-

dens app Tyck till och webbplattformen Placetoplan berörde främst Hälsingegatan och gällde den minskade parkeringstillgången men också den ljudmiljö som kom sig av lekande barn på gatan. På Tjärhovsgatan bestod klagomålen framför allt på ökat klotter. Att den planerade gatuworkshopen med närboende fick ställas in pga den första vågen av Covid-19-pandemin var olyckligt och hade möjligtvis kunnat minska risken för de negativa effekter som vissa närboende upplevde.

Samtidigt som utvärderingen trots allt visat på flera positiva effekter, finns många viktiga lärdomar att dra inför vidare utveckling av såväl mer permanenta omvandlingar och för nya testbäddar. Med Stockholms framtidsgator utvecklades framför allt gatans sociala funktioner. Kommande omvandlingar och testbäddar borde också fokusera på att utveckla fler fler ekonomiska, tekniska och ekologiska funktioner för att fullt ut undersöka gatans fulla potential för att bidra med mervärden till staden. Framtidsgatorna saknade exempelvis tekniska innovationer som mycket väl skulle kunna ha testats och utvärderats inom ett liknande projekt. Utformningen borde också ha anpassats mer flexibelt till växlande årstider. Tydligare rutiner för drift, underhåll och brukarmedverkan hade bidragit till en mer attraktiv gata under hela testbäddperioden. Temporära åtgärder för människor med funktionsvariation och yngre barn, inte minst i de omgivande korsningarna hade också bidragit till en säkrare gata för alla. Och inte minst visar testbädden på behovet av att nå många olika grupper i dialogfasen för att nå fram till en robust utformning som minskar risken för konflikter mellan grupper.

# INNEHÅLL

---

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>02</b>	<b>UTVÄRDERING</b>	<b>16</b>	<b>KONTAKTPERSON STOCKHOLMS STAD</b>
		Motorfordonsflöden .....	17	Fariba Dariyani
<b>INLEDNING</b>	<b>2</b>	Fordonshastighet.....	18	<b>MEDVERKANDE SPACESCAPE</b>
Bakgrund .....	2	Gång- & cykelflöden.....	19	Alexander Ståhle (tidigare projektledning)
Om forskningsprojektet Smarta gator .....	2	Vistelsemängd.....	20	Tobias Nordström (projektledning och dialog)
<b>FRAMTIDSGATORNA</b>	<b>3</b>	Vistelsemångfald: Ålder och kön.....	21	Moa Rydell (koncept och design)
En lärande och dialogdriven designprocess.....	3	Vistelsemångfald: Typer av vistelse.....	22	Malin Dahlhielm (koncept och design)
1. Urval .....	4	Gatufunktionsindex.....	23	Klara Bäckström (dialog)
2. Dialog.....	4	Synpunkter via platsenkät.....	24	<b>MEDVERKANDE WHITE</b>
3. Koncept.....	7	Synpunkter via webbplatsform.....	28	Annie Söder (designstöd)
5. Uppföljning.....	8	Synpunkter via Stockholms stads e-tjänst "Tyck till".....	31	Caroline Lindqvist (designstöd)
<b>FRAMTIDSGATAN</b>	<b>9</b>	Synpunkter via skolenkät .....	33	
Hälsingegatan .....	9	Synpunkter från Stockholms stads projektgrupp .....	35	
Tjärhovsgatan .....	12	Synpunkter på Framtidsgatorna i media .....	38	
Parmmätargatan .....	14	<b>SLUTSATSER</b>	<b>39</b>	
		Reflektioner och lärdomar.....	39	
		Inspiration till vidare arbete med Framtidsgatorna i Stockholm.....	43	Foto framsida: Lennart Johansson
				Foto rapport: Spacescape (där inget annat anges)

# INLEDNING

---

## BAKGRUND

Våra städer består till 20-30% av gatumark. Hur denna gatumark är utformad får i sin tur stor betydelse för våra städers möjligheter att möta dagens utmaningar och megatrender kring urbanisering, digitalisering, elektrifiering, segregation och klimatförändringar. Men samtidigt som nu tiden är knapp för en större omställning, så innebär gatuomvandlingar ofta stora kostnader och långa processer. Så frågan blir då hur vi både snabbt och kostnadseffektivt kan förändra många av våra gator. Hur skulle exempelvis olika mobila element kunna komplettera befintliga gatumiljöer utan att mer kostsamma omvandlingar krävs? Och hur kan en gradvis omvandling av gator inkludera lokala dialoger som bygger förtroende och ökar kunskapen om hur gators utformning kan anpassas till lokala behov?

I projektet Stockholms Framtidsgator har de Vinnova-finansierade forskningsprojekten Smarta gator och Street moves, tillsammans med Stockholms stad, samarbetat för att genomföra testbäddar på tre gator i Stockholm. En gemensam målsättning har varit att undersöka hur temporära gatuåtgärder kan användas som en del av gradvis omvandlingsprocess för att bidra till en mer hälsosam, attraktiv och hållbar stad. I det här fallet har Stockholms stad kopplat konceptet Framtidsgatan till det kontinuerliga arbetet med ”säkra skolvägar” och hur barnens behov och önskemål närmare kan knytas till gatuutformning.

Följande utvärderingsrapport har sammanställts inom ramen för forskningsprojektet Smarta gator.

## SYFTE

Syftet med projektet har varit att:

- Utveckla en lärande och dialogdriven designprocess för gradvis gatuomvandling
- Testa nya lösningar på temporär gatuutformning
- Dra lärdomar inför vidare arbete med gradvisa gatuomvandlingar
- Skapa multifunktionella offentliga rum med mer plats för vistelse och aktiviteter

## OM FORSKNINGSPROJEKTET SMARTA GATOR

Det Vinnovabaserade forskningsprojektet syftar till att ta fram prototyper för multifunktionella gator, som kan användas vid ombyggnad och nybyggnation, och som möter utmaningarna med framtida urbanisering, digitalisering, elektrifiering, segregation och klimatförändringar.

I övrigt ska forskningsprojektet sammanställa kunskap och erfarenheter om olika gatutypers multifunktionalitet, ta fram ett gatufunktionalitetsindex, ta fram en simulator som gör det möjligt att köra, gå och cykla i framtagna gatuprototyper och ta fram en guide för smarta gator i svenska tätorter som täcker in om- och nybyggnadsprocesser.

Forskningsprojektet som består av KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco och White kommer pågå till början av 2022.

För mer info: [www.smartagator.se](http://www.smartagator.se)

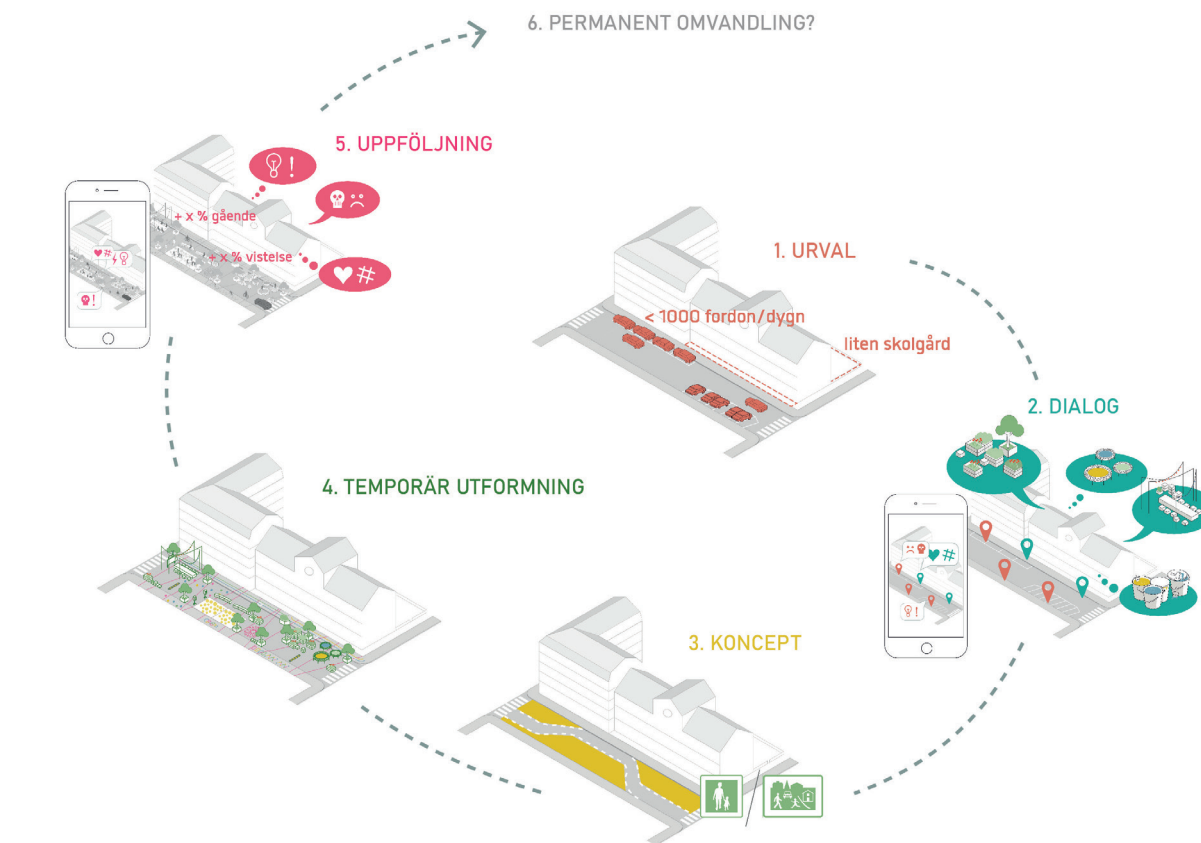
# FRAMTIDSGATORNA

## EN LÄRANDE OCH DIALOGDRIVEN DESIGNPROCESS

Stockholms Framtidsgator gick från idé till invigning på mindre än ett år. Under projektets första del togs en femstegsmodell fram för en lärande och dialogdriven designprocess för omvandling av gator.

Processen byggde på insikten om att framgångsrika omvandlingar behöver baseras på både lokala behov, kommunens erfarenheter och tidigare forskning. Som huvudansvariga för processen inom forskningsprojektet jobbade Spacescape nära Stadens projektgrupp samtidigt som stöttande dialog- och uppföljningsmetoder utvecklades, bl.a. med referens till Nactos "Global Street Design Guide". I nästa steg syftade den framtagna processen till att sammanfatta lärdomar och reflektioner för vidare arbete med såväl nya testbäddar, enklare former av gatuomvandlingar eller permanenta omvandlingar i liknande stadsmiljöer.

Projektet har på flera sätt påverkats av den pågående Covid-19-pandemin, både genom att delar av dialogen fick ställas in och genom osäkerhet kring om vissa av förändringarna i flöden och vistelse föreför kan förklaras med olika grad av restriktioner mellan de två mätillfällena. Projektets förhållandevis snäva tids- och budgetramar innebar också vissa begränsningar vid framtagandet av den temporära utformningen.



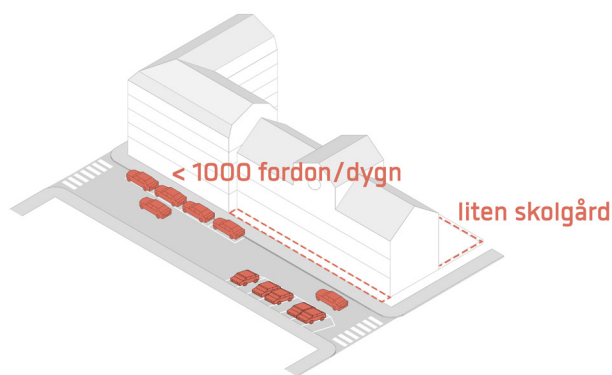
### PROCESSBILD

Illustrationen över urval av gator, dialog, konceptutveckling, designförslag och utvärdering för eventuell permanent omvandling av gatan.

# 1. URVAL

För att välja lämpliga gator gjordes ett första urval genom GIS-analys som identifierade gator inom 100 meter från skolor som uppfyllde kriterier om trafikflöden under 1000 respektive 2000 fordon per årsvardagsdygn. Urvalet resulterade i ett mycket stort antal gator. Dessa stämades sedan av manuellt utifrån faktorer som storlek på skola, skolgårdar, närhet till parker och grönområden och om de var i kommunal eller fristående regi. Även fysiska faktorer på själva gatorna undersöktes, där lokalgator som ligger tätt inpå skolorna och är möjliga att göra om till gånggator eller gångfartsområden var fördelaktiga. Eventuella kommande ombyggnationer eller ingrepp på gatorna påverkade också det urvalet.

Ett antal skolor valdes ut som intressanta och utskick gjordes med information om projektet och möjlighet till intresseanmälan. Utav de som svarade valdes tre slutliga skolor ut baserat på trafik- och parkeringssituation och hur pass engagerad skolan ville vara i projektet.



# 2. DIALOG

Workshops och dialoger planerades att genomföras både med skolorna, digitalt via en enkät och på plats för boende och verksamma på gatorna. På grund av den rådande situationen med Covid-19 fick de planerade workshoparna på plats dock ställas in. Information om projektet sattes upp på respektive gata, i portar och på stadens hemsida under april månad och enkäter lades ut via dialogplattformen Placetoplan där allmänhet och boende kunde komma med synpunkter på en kommande förändring av gatan. Verksamheter på gatorna kartlades och kontaktades för att utreda leveransbehov samt erbjuda samarbete, t.ex. via uteserveringar eller annat att ställa ut på gatan.

Workshops med skolelever på de berörda skolorna hölls under april och maj månad. På grund av Covid-19 hölls dessa av skolorna själva och pedagogerna försågs med instruktioner och workshopmaterial att skriva ut. Workshoparna innehöll såväl förslag på objekt och funktioner att fylla gatan med som möj-



Bra om vi kan skriva något om vad som in från Place-Toplan ändå, sammanfattat. Kan du göra det Moa?

lighet att rita eller skriva egna förslag. På workshoppen fick eleverna själva "möblera" gatorna genom att klippa ut och klistra eller rita på stora utskrivna planer av gatorna.

Nedan presenteras de mest populära förslagen från elevernas workshops på respektive skola:

## HÄLSINGEGATAN

- Studsmatta
- Odlingslåda
- Pingisbord

Egna förslag inkluderade lekplats och fontän.

## TJÄRHOVSGATAN

- Studsmatta
- Utegyms
- Odlingslåda

Egna förslag inkluderade mer färg och klättervägg.

## PARMMÄTARGATAN

- Farthinder
- Studsmatta
- Odlingslåda

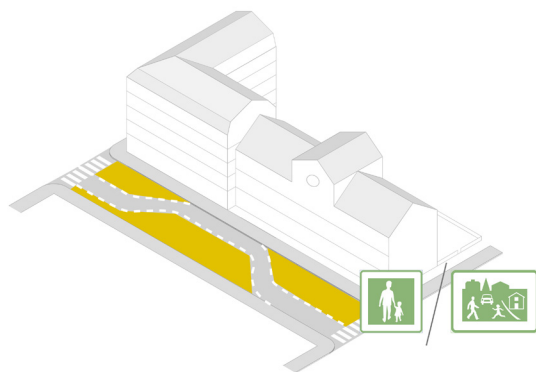
Egna förslag inkluderade dansbana och klättervägg.



### 3. KONCEPT

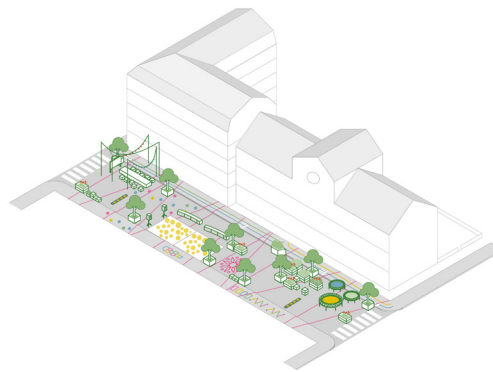
Parallellt med workshoppar togs koncept fram för de olika gatorna. Dessa visade bland annat hur trafikföreling kan se ut om gatan enkelriktas och körfält begränsas till en minimibredd. Konceptet för alla tre gator innefattade att samla vistelseytor till en sida som växlar så att fordon rör sig i en så kallad "chicane", sick-sack-rörelse för att sänka hastigheter på fordon och maximera ytor för vistelser på gatorna. Tillgängligheten säkerställdes genom att trottoarerna lämnades fria från möblering. Gatornas befintliga trafik- och parkeringssituation kartlades och ytorna anpassades med avseende på entréer, garage, verksamheter, befintliga handikapp p-platser och goda sollägen.

Reglering för gatorna valdes till gångfartsområde eller gågata beroende på trafiksituation. Avgränsning för gatornas temporära omvandling sattes till ett halvt skolår på Hälsingegatan (september-december) och ett helt skolår för Parmmätargatan och Tjärhovsgatan (september-juni).



### 4. TEMPORÄR UTFORMNING

Inkomna resultat från dialog och workshops, både digitalt och på plats i skolorna, sammanställdes och de mest omtyckta förslagen rangordnades. Därefter påbörjades en undersökande designprocess för att identifiera vilken typ av aktivitet och lek som, utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, var möjlig att ha på respektive gata. Många idéer och förslag testades och utvärderades. Det visade sig snabbt att aktiviteter som innehöll bollsport inte ansågs lämpliga på gatorna. Därför var förslag som pingis, basket, fotboll, med mera inte möjliga på gatorna på grund av trafiksäkerheten. Något som efterfrågades av många var klättring i form av klättervägg, klättersten eller klätterställning. Även utegym var en populär idé, men eftersom det ska vara möjligt för gatan att återgå till sin ursprungliga utformning efter ett halvt respektive ett år ansågs inte stora markingrepp vara lämpliga. Både klätterväggar och gymutrustning kräver traditionellt fast montering i gatan och stäl-



ler stora krav på fallskyddens storlek och utformning. I slutändan ledde det till att föreslagna lek- och klätterställningar samt utegym fick strykas från utformningen antingen på grund av utrymmesbrist eller att en säker ytmontering inte hann projekteras där alla parter var nöjda. Det ska tilläggas att pilotprojektet genomfördes under en pressad tidsram och en säker montering i mer temporär utformning är med största sannolikhet möjlig om mer tid finns för projektering.

Fokus vid val av lämpliga funktioner och lägen för dessa var multifunktionalitet, både längs med hela gatan och i varje möbel. Generellt har markmålning använts på gatorna dels för att definiera rummet med tvärgående linjer, dels för att skapa lekytor och löpbanor och dels för att locka besökare till gatorna från omgivande stadsrum med hjälp av t.ex. målade fotsteg. I så hög grad som möjligt har träd och planteringar placerades som skydd mot mer aktiva lekzoner. Där detta inte varit möjligt har betongblock användes för att separera ytor. För att sänka hastigheter i början av gatan och vid utvalda lekytor placerades fartgupp i form av gummilister på gatorna.

För att säkerställa tillgänglighet på gatorna bevarades befintliga p-platser för rörelsehindrade samt infarter och lastplatser (i de fall de användes mycket) och körspårsanalyser genomfördes för att säkerställa framkomlighet för drift, underhåll och uttryckning.

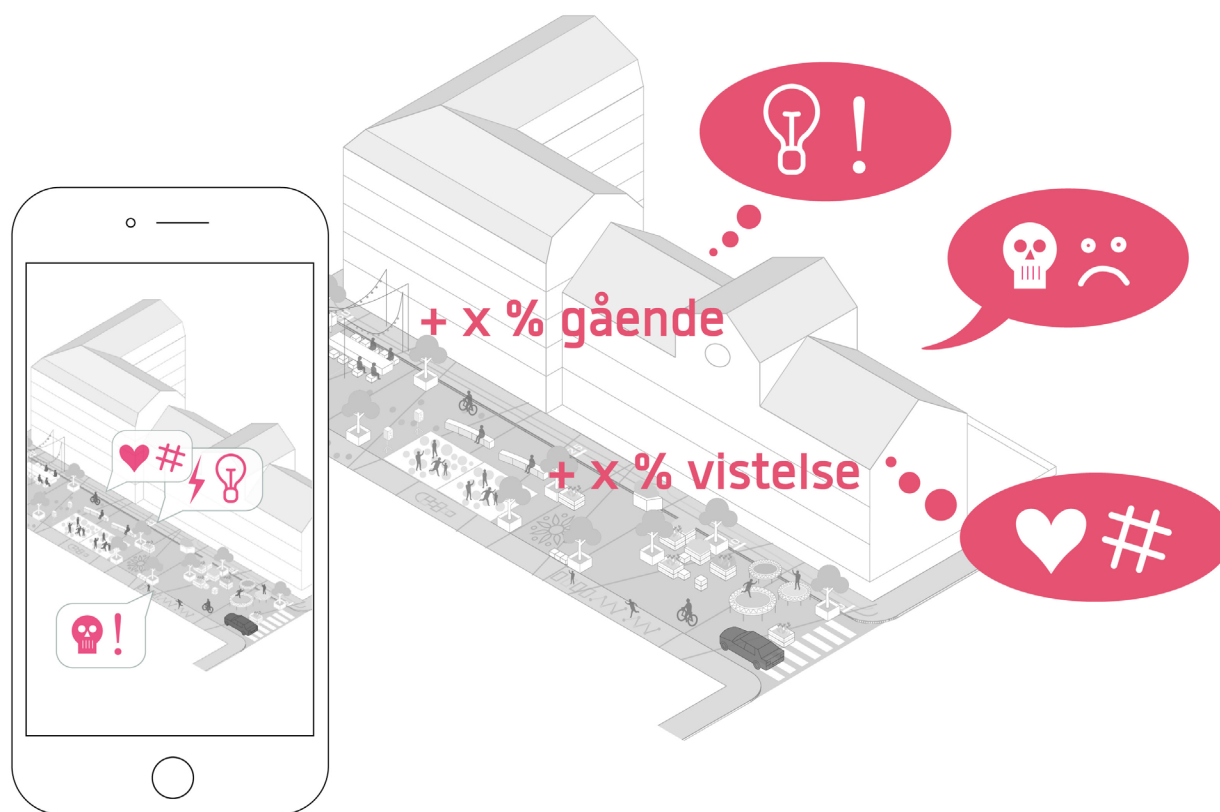
Information skickades ut till berörda skolor med information om vad eleverna hade önskat på sina gator, vad de skulle komma att innehålla och motivering i de fall önskemål inte varit möjliga att genomföra.



## 5. UPPFÖLJNING

Stor vikt har lagts vid uppföljning och utvärdering av projektet då detta är en del av ett forskningsprojektet Smarta gator. Inkomna synpunkter från allmänheten har vägts och sammanställs i denna rapport ihop med stadens input och ligger till grund för samlad bedömning av projektet och en eventuell fortsättning och utveckling av Stockholms Framtidsgator.

För att utvärdera projektet genomfördes dels enkäter på plats, via Placetoplan, till skolorna och dels observationer och mätningar på plats. Utöver det fanns även möjlighet att lämna synpunkter via Stockholms stad e-tjänst "Tyck till."





FÖRE



# HÄLSINGEGATAN (NORRA DELEN)

EFTER



SITTPLATSER: +200 %

BILPARKERINGSPLATSER: -81 %

CYKELPARKING: +30 %

TRÄD: FRÅN 1 TILL 5

NEDSKRÄPNING (ANTAL): -65 % PÅ TIS-  
DAGEN +1250 % PÅ LÖRDAGEN

ANDEL AV GATAN PRIORITERAD FÖR  
GÅENDE: FRÅN 33 % TILL 100 %

FOTO: LENNART JOHANSSON



# HÄLSINGEGATAN (SÖDRA DELEN)



FOTO: NAZANIN EKLBLAD

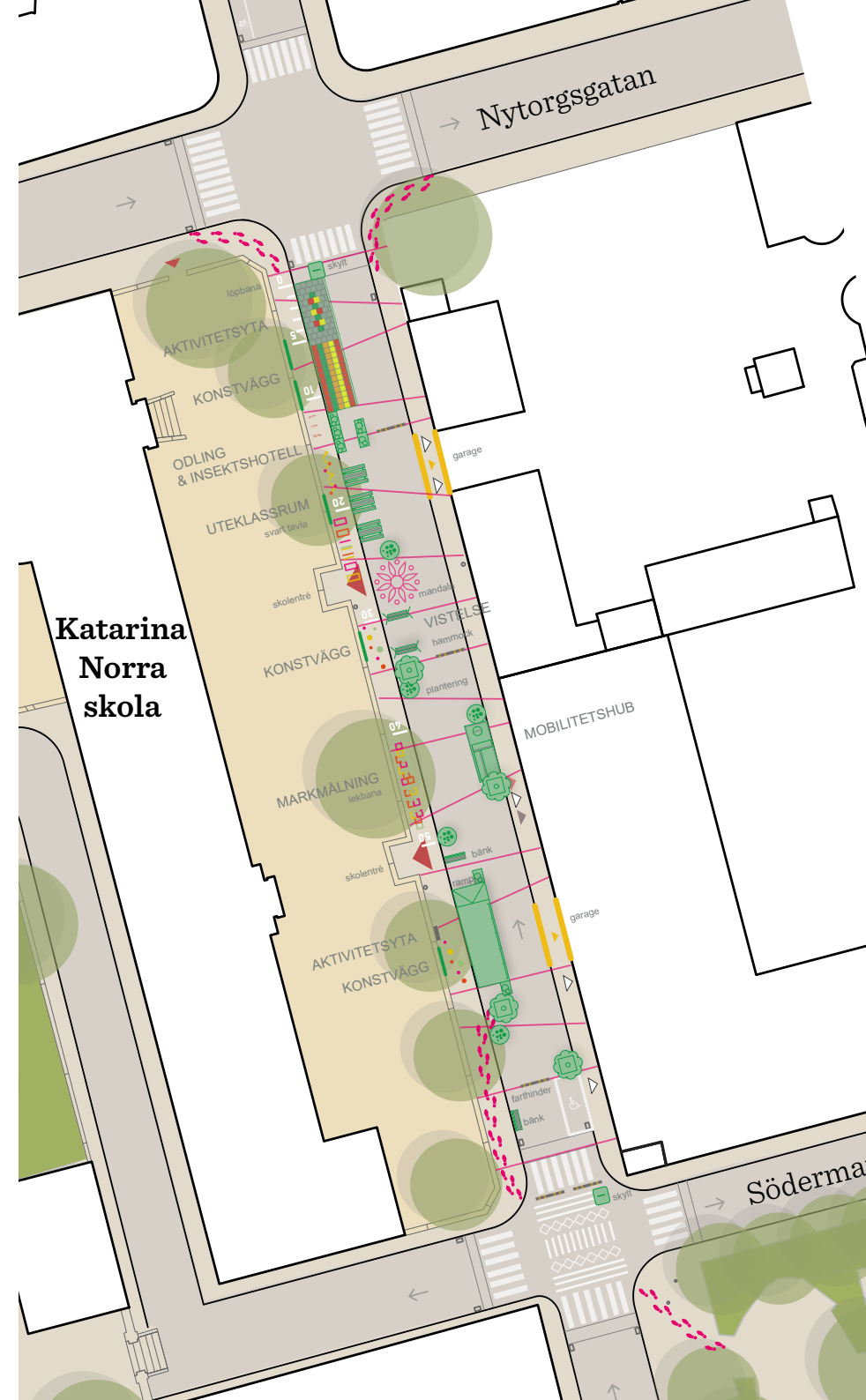
# TJÄRHOVSGATAN

Tjärhovsgatan är den smalaste gatan med en möblerbar vistelseyta på under tre meter. Då lek-, klätter- och gymtrustning generellt kräver ett skyddsavstånd på 1,5 meter på alla sidor var dessa funktioner inte möjliga på platsen utan att ta trottoaryta i anspråk. Här lades fokus, utöver uteklassrum, odlingar och sittplatser, på två aktivitetsytor i trä respektive mönstrade gummiplattor. Då gatan är smal utnyttjades en stenmur mot skolgården för att fästa konstväggar i anslutning till aktivitets- och vistelseytor och en svart tavla vid uteklassrummet.

En mobilitetshubb med sittplatser placerades i anslutning till en verksamhet på andra sidan gatan, medan de mer lekfokuserade ytorna placerades mot till skolgården.

## FUNKTIONER PÅ TJÄRHOVSGATAN:

- Uteklassrum (picknickbord och svart tavla)
- Odling och insektshotell
- Mobilitetshubb
- Grönska (planteringar och träd)
- Markfärg (längsgående målning, mandala, löpbana och trottoarleik)
- Aktivitetsytor med konstväggar (gummiplattor och scen/dansgolv)
- Sittplatser (bänk, hammock och picknickbord)
- Trafikskydd (påkörningsskydd och fartgupp)
- Skyltar



FÖRE



# TJÄRHOVSGATAN

EFTER



SITTPLATSER: +27 %

BILPARKERINGSPLATSER: -90 %

TRÄD: FRÅN 0 TILL 3

NEDSKRÄPNING (ANTAL): +132 %

ANDEL AV GATAN PRIORITERAD FÖR  
GÅENDE: FRÅN 33 % TILL 100 %

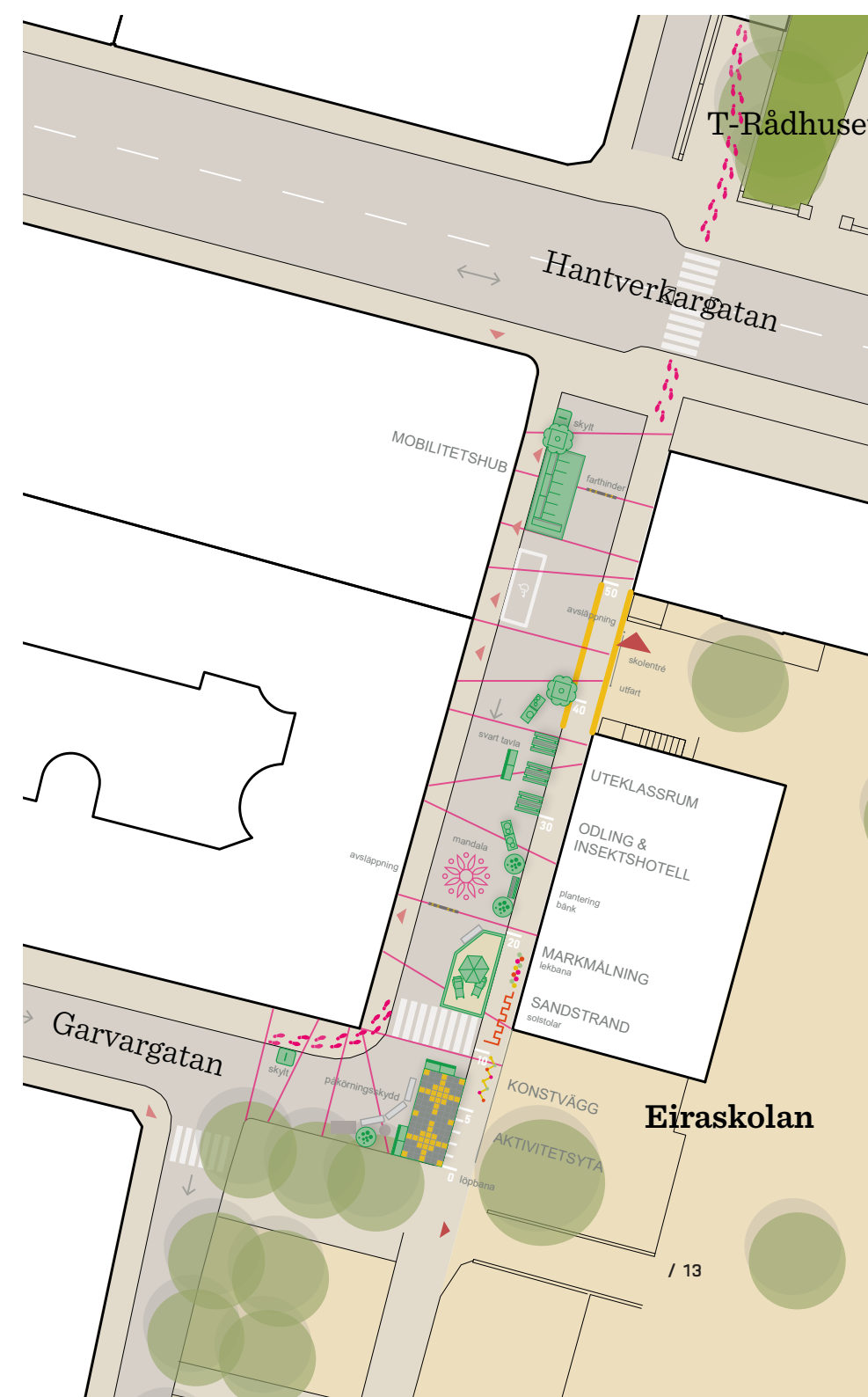
# PARMMÄTARGATAN

Parmmätargatan är den kortaste gatan och kantas av, förutom Eiraskolan, ett flertal verksamheter, däribland ett café och ett församlingshus. I anslutning till entrén till församlingshuset gjordes plats för avsläppning med färdtjänst eller taxi då det var ett önskemål från verksamheten. Mobilitetshubb med sittplatser placerades i närhet av tunnelbaneuppgången vid Rådhuset och korsningen med Hantverkargatan där flödet av människor är som störst. Längre söderut blir gatan mer lugn, varför lekfunktioner planerades längre ner. I kurvan användes påkörningsskydd för att separera fordon från lekytorna. Parmmätargatan fick förutom uteklassrum, odling och löpbana en aktivitetsyta med mönstrade gummiplattor och en mindre variant av sandstrand.

Även på Parmmätargatan fanns konstväggar och lekfull markmålning.

## FUNKTIONER PÅ PARMMÄTARGATAN:

- Sandstrand (med solstolar och parasoll)
- Uteklassrum (picknickbord och svart tavla)
- Odling och insektshotell
- Mobilitetshubb
- Grönska (planteringar och träd)
- Markfärg (längsgående målning, stor mandala, löpbana, korsningsmatta, cykellekbanda och trottoarlek)
- Aktivitetsyta (scen/dansgolv)
- Sittplatser (bänk, hammock och picknickbord)
- Trafikskydd (påkörningsskydd och fartgupp)
- Skyltar



FORE



# PARMMÄTARGATAN

EFTER



SITTPLATSER: FRÅN 0 TILL 32

BILPARKERINGSPLATSER: -80 %

CYKELPARKING: -40 %

TRÄD: FRÅN 0 TILL 2

NEDSKRÄPNING (ANTAL): -58 %

ANDEL AV GATAN PRIORITERAD FÖR  
GÅENDE: FRÅN 33 % TILL 100 %

Tack för  
att du håller  
avstånd!





# UTVÄRDERING

Utvärderingen av Framtidsgatorna består av stadslivsobservationer, stadsrumsmätningar och sammanställningar av synpunkter som kommit in via enkäter och webbplattformar. På så vis kartlades användningen och upplevelsen av platsen såväl före som efter de temporära gatuomvandlingarna.

## TIDPUNKTER FÖR MÄTNINGARNA

Platsobservationer utfördes en tisdag, torsdag och lördag mellan klockan 08:00-11:00 och 15:00-17:00 för samtliga gator.

Föremätningar för samtliga gator genomfördes under sista veckan i augusti 2020. Vädret var då mestadels klart och omkring 20 grader, bortsett från lördagen som var regnig med 16 grader.

För Hälsingegatan utfördes efter-mätningarna sista veckan i september 2020 och temperaturen var 13-15 grader. Efter-mätningarna för Tjärhovsgatan utfördes första veckan i oktober 2020 då temperaturen sjunkit ytterligare och uppmättes till 8-15 grader under veckan. På grund av oväder vid två tillfällen kompletterades mätningarna med ett ytterligare observationstillfälle den 3 november 2020, då vädret var soligt med 12 grader. Efter-mätningarna för Parmmätargatan utfördes under andra veckan i oktober 2020 och temperaturerna uppmättes då till 6-10 grader.



# MOTORFORDONSFLÖDEN

**Motorfordonsflödena minskade generellt på de tre framtidsgatorna. Sannolikt beror skillnaden på utformningen av framtidsgatorna.**

## METOD

Motorfordonsflöden mättes med hjälp av slangar som placerades ut av Stockholms stads trafikkontor under en veckas tid inför omvandlingen (september-oktober 2020) och sedan igen efter omvandlingen (november-december 2020). Motorfordonsflödena i innerstaden var konstanta under hela mätperioden.

## HÄLSINGEGATAN

**Genomsnittligt fordonsflöde minskade med 92 %**

Innan omvandlingen uppmättes medeldygnstrafiken på södra delen av Hälsingegatan (mellan Frejgatan och Karlbergsvägen) till 463 fordon per dag. De högsta flödena uppmättes under torsdagen och de lägsta under lördagen. Generellt uppmättes de högsta flödena mellan klockan 09:00 och 14:00 med en topp mellan 09:00 och 10:00. Efter omvandlingen uppmättes medeldygnstrafiken till 38 fordon per dag, vilket innebar en minskning med 92 %. De högsta flödena uppmättes då istället under fredagen men lägst flödena registrerades fortsatt på lördagen. Något högre flöden uppmättes generellt vid två tidpunkter, mellan klockan 08:00 och 09:00 respektive 13:00 och 14:00. Mätningar gjordes även för Frejgatan som korsar Hälsingegatan i öst-västlig riktning, där medeldygnstrafiken uppmättes till 2038 fordon per dag under före-mätningarna. Efter omvandlingen sjönk medeldygnstrafiken med 6 % till 1490 fordon per dag.

## TJÄRHOVSGATAN

**Genomsnittligt fordonsflöde minskade med 63%**

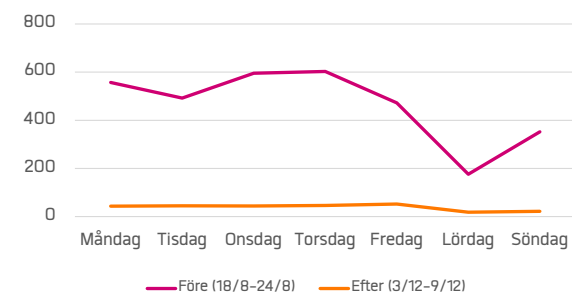
Innan omvandlingen uppmättes medeldygnstrafiken på Tjärhovsgatan till 1084 fordon per dag. De högsta flödena uppmättes under fredagen och lägst flöden uppmättes under söndagen. Generellt var flödena högre mellan klockan 10:00 och 18:00 med en topp mellan 12:00 och 13:00. Efter omvandlingen uppmättes medeldygnstrafiken till 397 fordon per dag, vilket innebar en minskning med 63 %. Till skillnad från före-mätningen registrerades högst flöden under måndagen, medan söndagen hade fortsatt lägst flöden. Generellt uppmättes högre flöden mellan klockan 08:00 och 17:00 med en topp mellan 12:00 och 13:00.

## PARMMÄTARGATAN

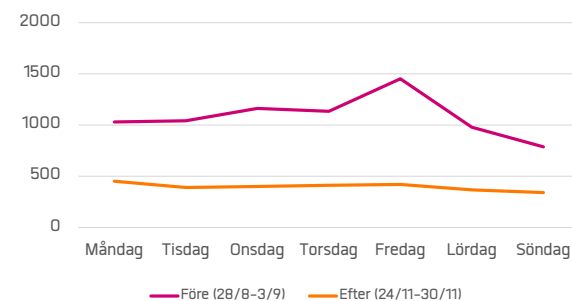
**Genomsnittligt fordonsflöde minskade med 27 %**

Innan omvandlingen uppmättes medeldygnstrafiken på Parmmätargatan till 271 fordon per dag. Högst flöden uppmättes under tisdagen och lägst under lördagen. Generellt uppmättes högst flöden mellan klockan 08:00 och 17:00 med en topp mellan 08:00 och 09:00. Efter omvandlingen uppmättes medeldygnstrafiken till 198 fordon per dag, vilket innebar en minskning med 27 % jämfört med föremätningen. Högst flöden uppmättes då under torsdagen och lägst under lördagen. Precis som innan omvandlingen uppmättes högst flöden mellan klockan 08:00 och 17:00 med en topp mellan 08:00 och 09:00.

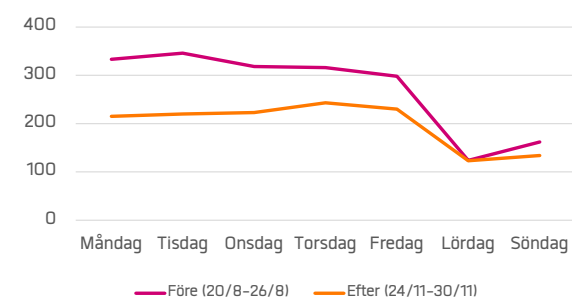
HÄLSINGEGATAN (FREJGATAN-KARLBERGSVÄGEN)



TJÄRHOVSGATAN



PARMMÄTARGATAN



# FORDONSHASTIGHET

**Medelhastigheten på samtliga gator minskade efter omvandlingen. Den låga medelhastigheten i samband testbäddarna på mellan 11 och 15 km/h indikerar god trafiksäkerhet.**

## METOD

Fordonshastighet mättes med hjälp av slangmätning av Stockholms stads trafikkontor under en veckas tid inför omvandlingen (september-oktober 2020) och sedan igen efter omvandlingen (november-december 2020).

## HÄLSINGEGATAN

**Medelhastigheten minskade med 37 %**

Den uppmätta medelhastigheten på södra delen av Hälsingegatan (mellan Frejgatan och Karlbergsvägen) under föremätningen var 17 km/h. Efter omvandlingen uppmättes medelhastigheten till 11 km/h, vilket innebar en minskning med 37%.

Mätningar gjordes även för Frejgatan i öst-västlig riktning. Under före-mätningarna uppmättes medelhastigheten till 25 km/h och efter omvandlingen hade medelhastigheten sjunkit med 11 % till 22 km/h.

## TJÄRHOVSGATAN

**Medelhastigheten minskade med 33 %**

Den uppmätta medelhastigheten på Tjärhovsgatan under föremätningen var 22 km/h. I och med omvandlingen minskade medelhastigheten med 33 % till 15 km/h.

## PARMMÄTARGATAN

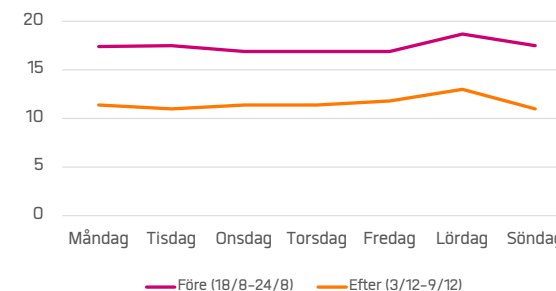
**Medelhastigheten minskade med 25 %**

Den uppmätta medelhastigheten på Parmmätargatan under mätperioden innan omvandlingen var 15 km/h. I och med omvandlingen minskade medelhastigheten med 27 % till 12 km/h.

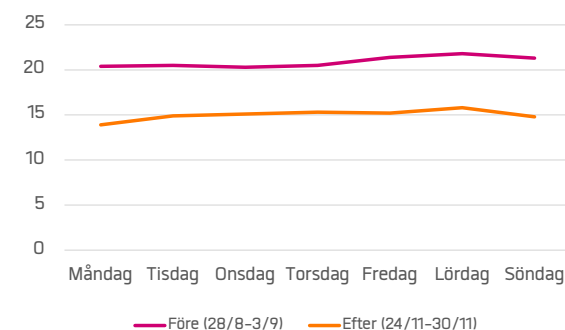
Totalt har 7 trafikolyckor rapporterats de senaste fem åren på de tre Framtidsgatorna.

Under perioden september till december 2020 skedde 0 rapporterade trafikskador.

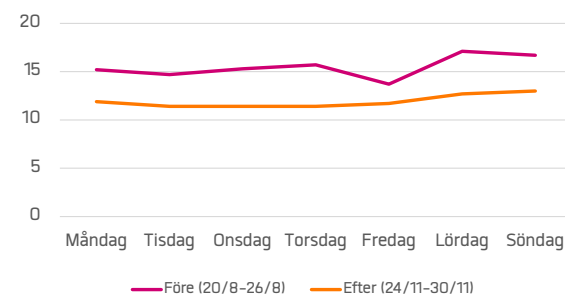
## HÄLSINGEGATAN



## TJÄRHOVSGATAN



## PARMMÄTARGATAN



# GÅNG- & CYKELFLÖDEN

Cykelflödet minskade på samtliga gator mellan de två mätstillfällena. Referensflöden för staden som helhet saknas men sannolikt minskade flöden generellt i Stockholm då temperaturen var lägre under eftermätningen. Samtidigt kan också den lägre framkomligheten för cyklister inneburit andra vägval.

## METOD

Manuella gång- och cykelflödesmätningar för samtliga tre gator genomfördes både före (25-29 augusti 2020) och efter omvandlingen (september-oktober 2020). Mätningarna gjordes manuellt med räknare under 30 minuter per observerad timme. Totalt observeras gång- och cykelflöden därmed under sex timmar per gata.

## HÄLSINGEGATAN

På Hälsingegatan minskade gångflödet med 31 % efter omvandlingen. Även cykelflödet minskade med 53 % och elsparkcykelflödet med 33 %.

## TJÄRHOVSGATAN

På Tjärhovsgatan ökade gångflödet med 27 % efter omvandlingen. Däremot minskade cykelflödet med 31 % och elsparkcykelflödet med 25 %.

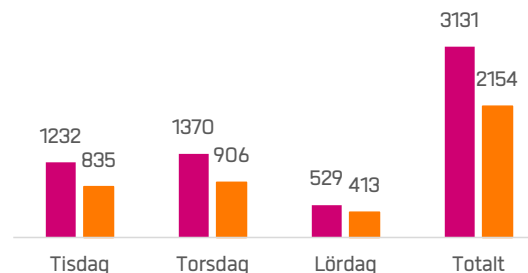
## PARMMÄTARGATAN

På Parmmätargatan ökade gångflödet med 32 % efter omvandlingen. Även elsparkcykelflödet ökat med 13 %. Cykelflödet minskade däremot med 52 %.

## FÖRÄNDRING I GÅNGFLÖDEN PER DAG

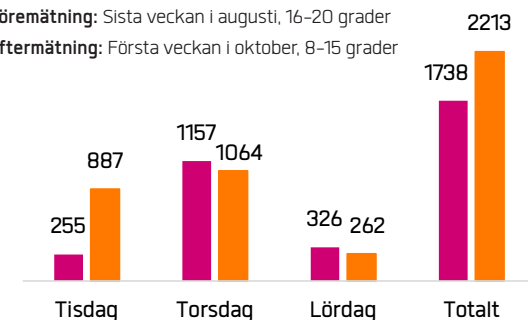
### HÄLSINGEGATAN

Föremätning: Sista veckan i augusti, 16-20 grader  
Eftermätning: Sista veckan i september, 13-15 grader



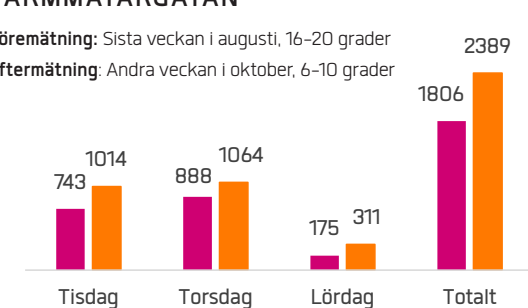
### TJÄRHOVSGATAN

Föremätning: Sista veckan i augusti, 16-20 grader  
Eftermätning: Första veckan i oktober, 8-15 grader



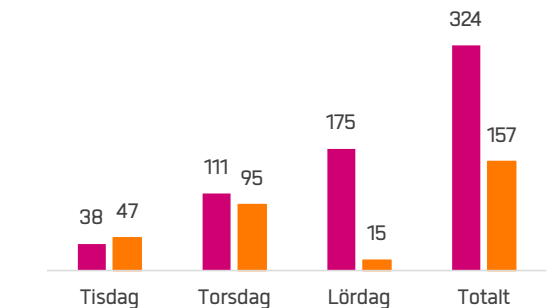
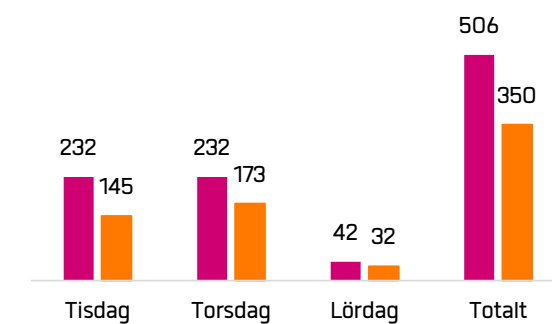
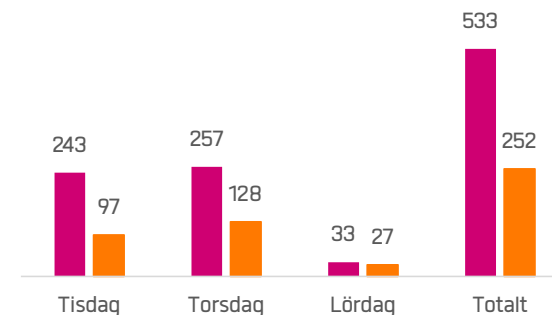
### PARMMÄTARGATAN

Föremätning: Sista veckan i augusti, 16-20 grader  
Eftermätning: Andra veckan i oktober, 6-10 grader



■ Före ■ Efter

## FÖRÄNDRING I CYKELFLÖDEN PER DAG



■ Före ■ Efter

# VISTELSEMÄNGD

Antalet personer som vistades på platsen under observationerna ökade markant. Störst förändring har skedd på Hälsingegatan.

## METOD

Vistelse på platsen observeras under 30 minuter per observationstimme. Totalt gjordes observationer under sex timmar per gata. För att räknas som vistelse ska en person uppehålla sig på platsen i mer än en minut. Till varje vistelse kopplades info om vistelsetyp, ålder och kön.

## HÄLSINGEGATAN

Vistelsemängden ökade markant efter omvandlingen, från 65 till 501 under de totalt sex timmar som vistelse registrerades. Den största förändringen registrerades under torsdagen.

## TJÄRHOVSGATAN

Vistelsemängden ökade efter omvandlingen, med totalt med 5 %, från 83 till 87 under de totalt sex timmar som vistelse registrerades. Den största förändringen registrerades under tisdagen.

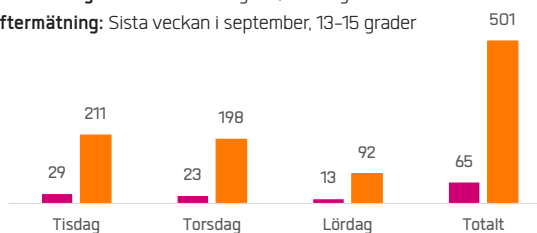
## PARMMÄTARGATAN

Vistelsemängden ökade efter omvandlingen, med totalt 13 %, från 103 till 116 under de totalt sex timmar som vistelse registrerades. Den största förändringen registrerades under tisdagen.

## FÖRÄNDRING I VISTELSEMÄNGD PER DAG

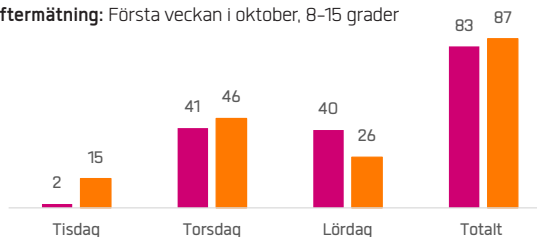
### HÄLSINGEGATAN

Föremätning: Sista veckan i augusti, 16-20 grader  
Eftermätning: Sista veckan i september, 13-15 grader



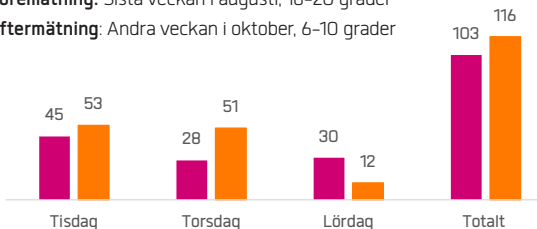
### TJÄRHOVSGATAN

Föremätning: Sista veckan i augusti, 16-20 grader  
Eftermätning: Första veckan i oktober, 8-15 grader



### PARMMÄTARGATAN

Föremätning: Sista veckan i augusti, 16-20 grader  
Eftermätning: Andra veckan i oktober, 6-10 grader



■ Före ■ Efter

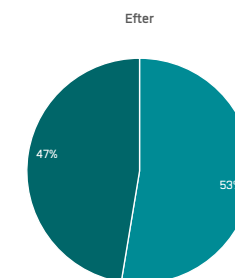
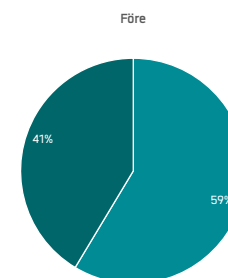
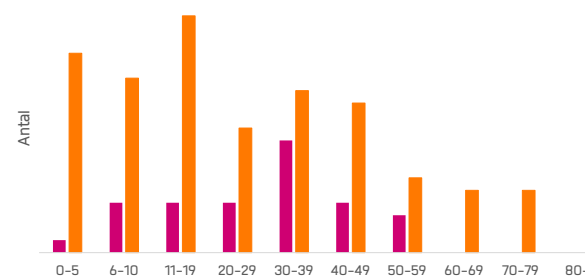
# VISTELSEMÅNGFALD: ÅLDER OCH KÖN

Mångfalden i vilka åldergrupper som vistas på gatorna har ökat för Hälsingegatan och Parmmätargatan. Andelen yngre barn som vistas har ökat för samtliga gator.

## HÄLSINGEGATAN

Antal barn om vistades på Hälsingegatan har ökat, framför allt bland barn i åldrarna 0-5 år. Även könsfördelningen på Hälsingegatan var jämnare efter omvandlingen.

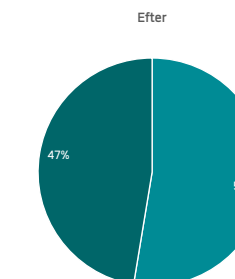
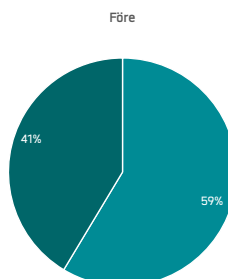
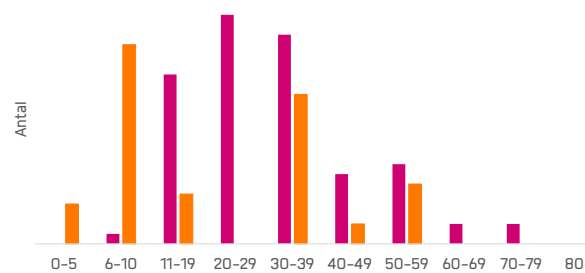
### HÄLSINGEGATAN



## TJÄRHOVSGATAN

På Tjärhovsgatan är det framför allt åldersgruppen 6-10 år som vistades mer på framtidsgatan. Ingen större förändring i könsfördelning registrerades mellan mätningstillfällena på Tjärhovsgatan.

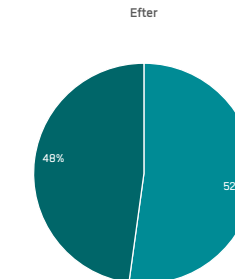
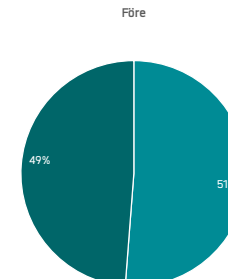
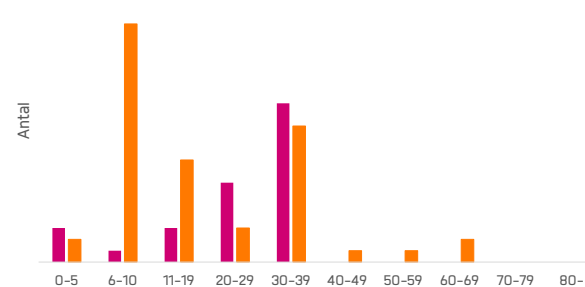
### TJÄRHOVSGATAN



## PARMMÄTARGATAN

Den största ökningen skedde i antalet yngre barn som vistades på gatan. Könsfördelningen bland de som vistades på Parmmätargatan var något jämnare i efter-mätningarna.

### PARMMÄTARGATAN



Före Efter

Man Kvinna

# VISTELSEMÅNGFALD: TYPER AV VISTELSE

Vistelseobservationerna visade på att framtidsgatorna används till fler olika saker än tidigare gator. Det som sannolikt bidragit till detta är de vistelseytor med lek och sittplatser som temporärt införts.

## METOD

Tio olika vistelsetyper kartlades: hänga, vänta, äta, leka, sitta, umgås, titta, ute med barn, kulturell aktivitet och övrigt.

## HÄLSINGEGATAN

Under före-mätningarna registrerades fem av tio vistelsetyper och efter omvandlingen kunde nio av tio vistelsetyper registreras. Observationen visar att utformningen av Framtidsgatan bidrog till en mer mångfacetterad vistelse, vilket i sin tur sannolikt hör ihop med en större mångfald av åldersgrupper. Framför allt består vistelseökningen av barn som leker längs gatan.

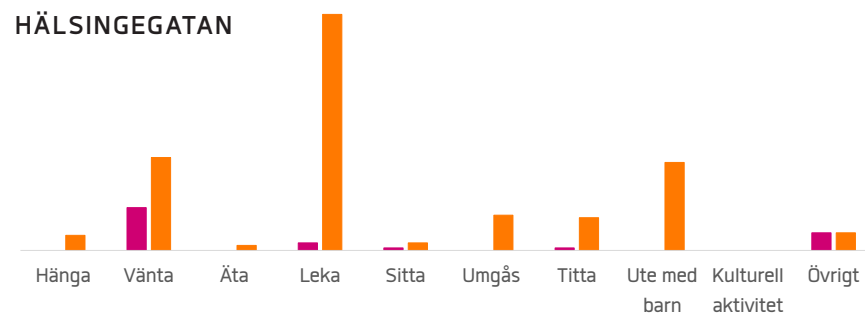
## TJÄRHOVSGATAN

Även på Tjärhovsgatan ökar vistelsemångfalden, både genom att fler barn leker men också fler som bara umgås.

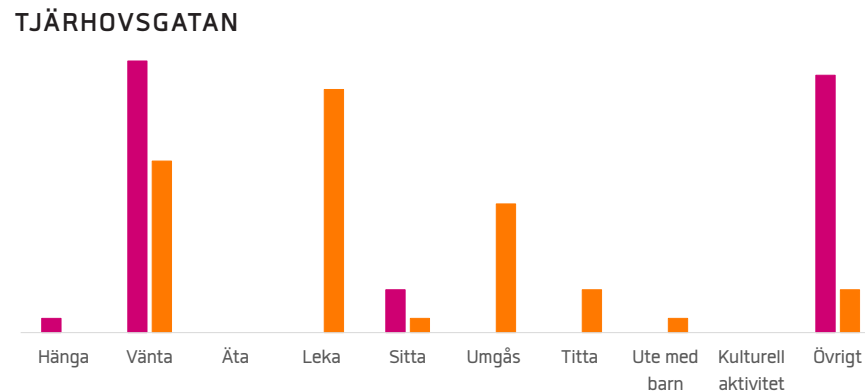
## PARMMÄTARGATAN

Även framtidsgatan på Parmmätargatan användes mer mångfacetterat än tidigare.

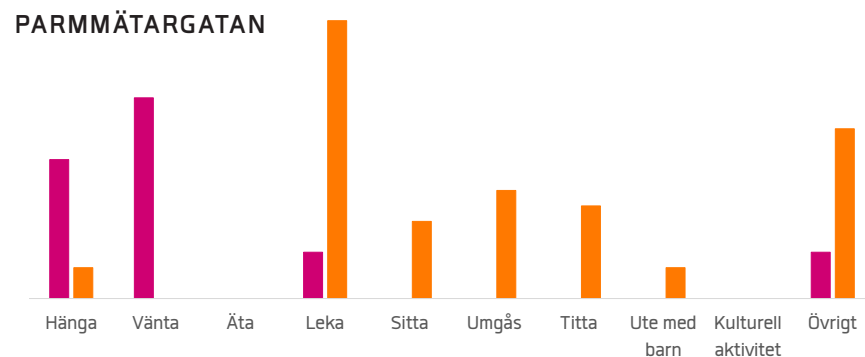
### HÄLSINGEGATAN



### TJÄRHOVSGATAN



### PARMMÄTARGATAN



Övrigt = tittar, pratar i mobil, ute med hund, röker, utför jobb m.m.

■ Före ■ Efter

# GATUFUNKTIONSINDEX

Framtidsgatorna har blivit mer multifunktionella. Det är främst de sociala funktionerna som ökar.

## OM GATUFUNKTIONSINDEXET

För att kartlägga multifunktionalitet har forskningsprojektet Smarta gator utvecklat ett gatufunktionsindex i fem kategorier: sociala (tex om sittplatser finns), ekonomiska (tex aktiva bottenvåningar), trafikala (tex antal körfält), tekniska (tex markvärme) och ekologiska (tex träd och buskar).

## HÄLSINGEGATAN

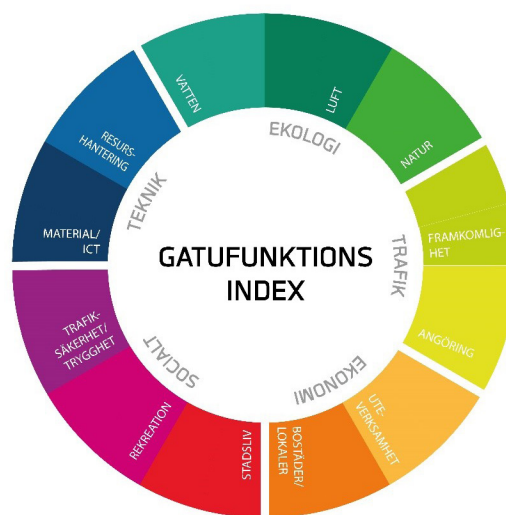
Hälsingegatan var innan omvandling den minst multifunktionella gatan och har sett störst ökning av antal gatufunktioner, över 40 %. De sociala och ekologiska funktionerna (ex odling, grönska, sittplatser, lek, konst, trafiksäkerhet, väderskydd) har ökat mest medan de trafikala har minskat något. De sociala funktionerna på gatan har nästintill tredubblats vilket är större än på de andra två gatorna.

## TJÄRHOVSGATAN

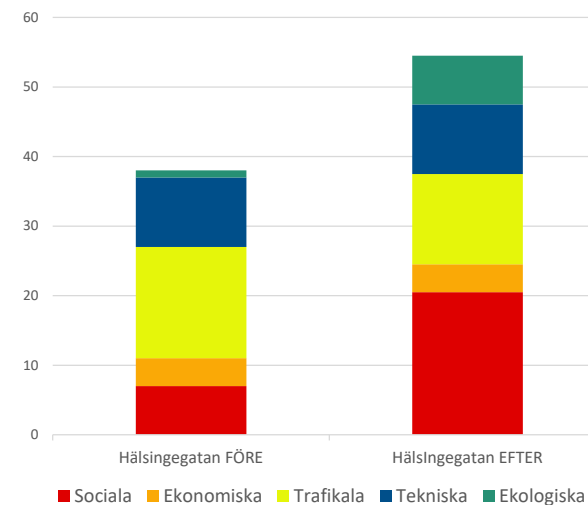
Tjärhovsgatan var både före och efter omvandling den mest multifunktionella gatan och hade en ökning av gatufunktioner på 30%, framför allt sociala och ekologiska.

## PARMMÄTARGATAN

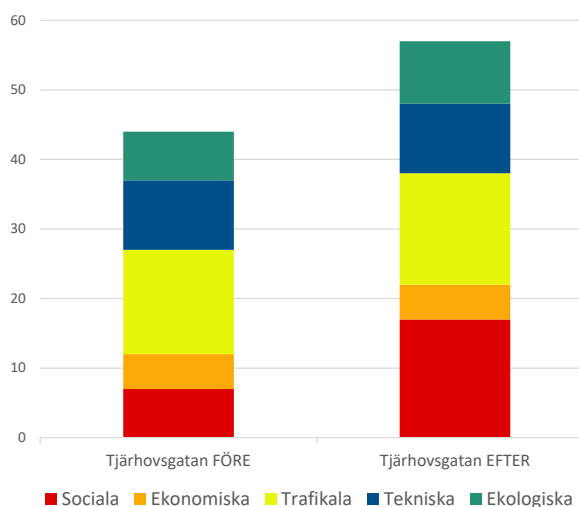
Gatufunktionerna har ökat med 40%, framför allt de sociala funktionerna medan övriga endast har påverkats i liten grad.



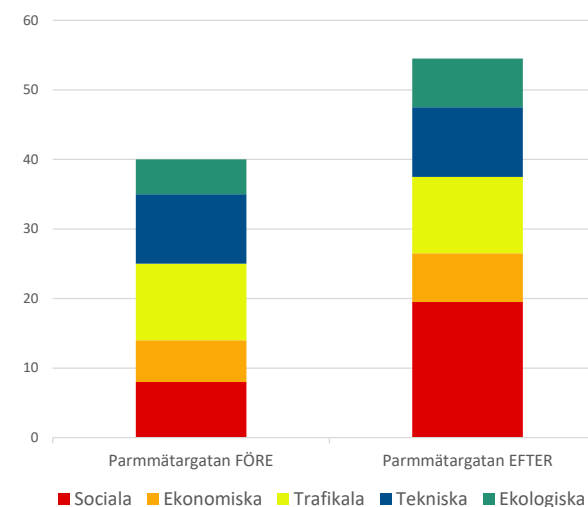
## HÄLSINGEGATAN



## TJÄRHOVSGATAN



## PARMMÄTARGATAN





# SYNPUNKTER VIA PLATSENKÄT |

## METOD

Platsenkäten genomfördes av Novus på uppdrag av ArkDes. Totalt genomfördes 322 intervjuer mellan 8 och 12 oktober 2020, varav 106 på Hälsingegatan, 112 på Tjärhovsgatan och 104 på Parmmätargatan. Undersökningen genomfördes som "face to face"-intervjuer där en samarbetspartner till Novus intervjuade förbipasserande på gatorna.

På Hälsingegatan var 39 av de tillfrågade män och 61 var kvinnor. Majoriteten var mellan 20 och 29 år, följt av personer över 50 år som utgjorde 39 %. Över hälften svarade i egenskap av boende, varav 41 % uppgav att de bor i det närmsta kvarteret, 28 % i stadsdelen och 25 % i kommunen. 25 % var arbetande i området och 17 % var förbipasserande.

På Tjärhovsgatan var 39 av de tillfrågade män och 61 var kvinnor. 45 % av de svarande var mellan 20-29 år och 40 % var över 50 år. De flesta var boende i stadsdelen (38 %) eller närmsta kvartern (36 %). 32 % var arbetande i området och 15 % var förbipasserande.

På Parmmätargatan var hälften av de tillfrågade män och hälften kvinnor. Av de svarande var 47 % över 50 år, följt av personer mellan 29-20 år som utgjorde 44 %. Nästan hälften av deltagarna var boende i området, varav 33% i närmsta kvarteret, 31 % i kommunen och 26% i stadsdelen. Av de svarande angav 36 % att de är arbetande i området och 17 % var förbipasserande.






## TRIVSEL

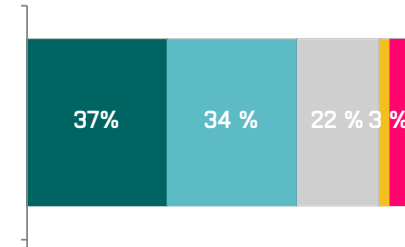
Sju av tio tyckte Hälsingegatan var trevligare efter omvandlingen. Av boende i området instämde 78 % i påståendet och bland de tillfrågade som går på Hälsingegatan varje dag instämde 80 %. Knappt en av tio svarare att de inte tyckte att gatan blev en trevligare plats.

Sex av tio tyckte Tjärhovsgatan var trevligare efter omvandlingen. Av boende i området instämde 72 % i påståendet och bland de tillfrågade som går på Hälsingegatan varje dag instämde 75 %. En av tio svarare att de inte tyckte att gatan blev en trevligare plats.

Tre av fyra tyckte Parmmätargatan var trevligare efter att den omvandlats. Endast 4 % svarade att de inte tyckte att gatan blev en trevligare plats.

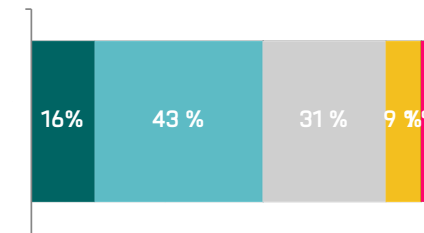
GATAN ÄR EN TREVLIQARE GATA ATT VISTAS PÅ EFTER ATT DEN ÄR OMGJORD.

-  5. Instämmer helt och fullt
-  4.
-  3.
-  2.
-  1. Instämmer inte alls



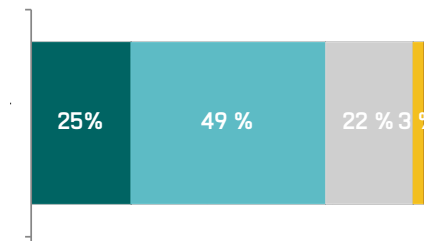
HÄLSINGEGATAN.

Sju av tio tyckte Hälsingegatan var trevligare efter omvandlingen.



TJÄRHOVSGATAN.

Sex av tio tyckte Tjärhovsgatan var trevligare efter omvandlingen.



PARMMÄTARGATAN.

Tre av fyra tyckte Parmmätargatan var trevligare efter omvandlingen.

## SÄKER OCH TRYGG

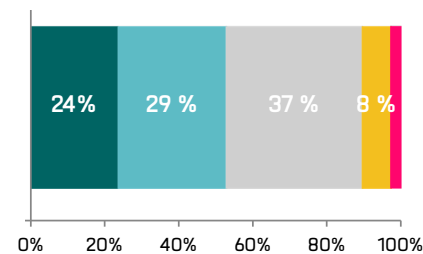
Fem av tio tyckte Hälsingegatan var en säkrare och tryggare plats efter omvandlingen. Av boende i området instämde 77 % i påståendet och bland de tillfrågade som går på Hälsingegatan varje dag instämde 59 %. En av tio höll inte med om att gatan blivit en säkrare och tryggare plats.

På samma fråga svarade sex av tio på Tjärhovsgatan att gatan var säkrare och tryggare än innan. Av boende i området instämde 66 % i påståendet. Knappt en av tio svarare att de inte tyckte att gatan blivit en säkrare och tryggare plats.

Sex av tio tycker Parmmätargatan är en säkrare och tryggare plats efter omvandlingen, medan knappt en av tio svarade det motsatta.

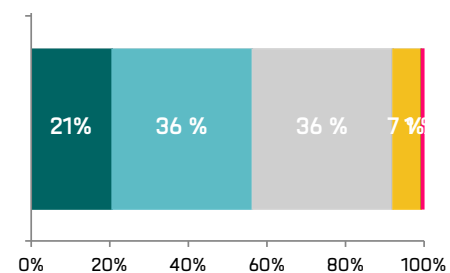
### GATAN ÄR EN SÄKRARE OCH TRYGGARE PLATS NU NÄR DEN ÄR OMGJORD.

- 5. Instämmer helt och fullt
- 4.
- 3.
- 2.
- 1. Instämmer inte alls



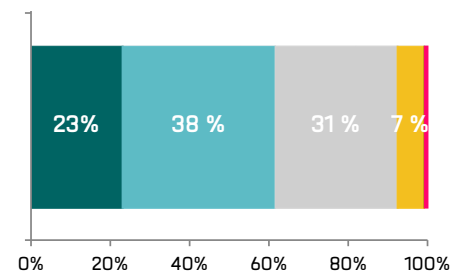
#### HÄLSINGEGATAN.

Fem av tio tyckte Hälsingegatan var en säkrare och tryggare plats efter omvandlingen.



#### TJÄRHOVSGATAN.

Sex av tio tyckte Tjärhovsgatan var en säkrare och tryggare plats efter omvandlingen.



#### PARMMÄTARGATAN.

Sex av tio tyckte Parmmätargatan var en säkrare och tryggare plats efter omvandlingen.

## POPULÄRA DELAR AV FRAMTIDSGATAN

Odling och grönska var de mest uppskattade delarna på Tjärhovsgatan och Parmmätargatan. På Hälsingegatan var bänkar och aktivitetsytor de mest uppskattade delarna.

Antal svarande: Hälsingegatan 106 personer, Tjärhovsgatan 112 personer och Parmmätargatan 104 personer.

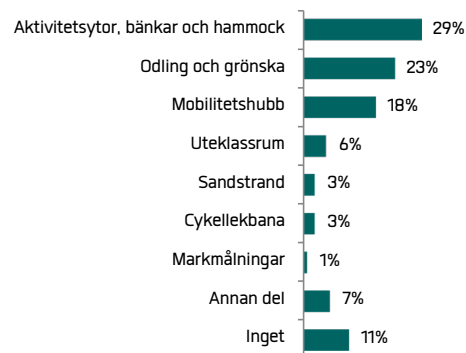
## MINDRE POPULÄRA DELAR AV FRAMTIDSGATAN

Markmålningar var den del av Framtidsgatan som uppskattas minst bland de svarande. På Parmmätargatan var sandstranden den del som uppskattades minst.

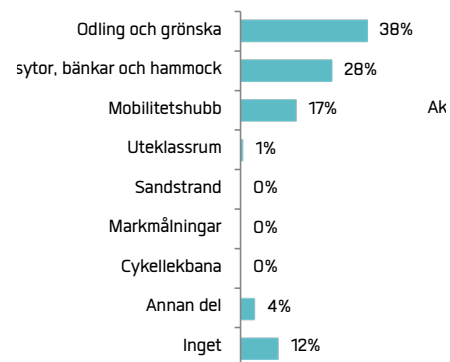
Noterbart är att en stor andel av de tillfrågade (40 % respektive 50 % och 61 %) har angett "Inget" som svar på frågan om vilken del de tyckte minst om.

Antal svarande: Hälsingegatan 106 personer, Tjärhovsgatan 112 personer och Parmmätargatan 104 personer.

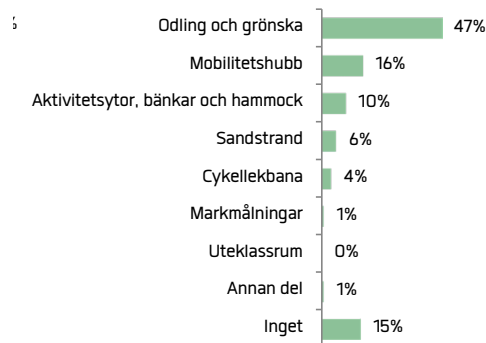
## Vilken av följande delar av gillar du mest?



## POPULÄRA DELAR AV HÄLSINGEGATAN.

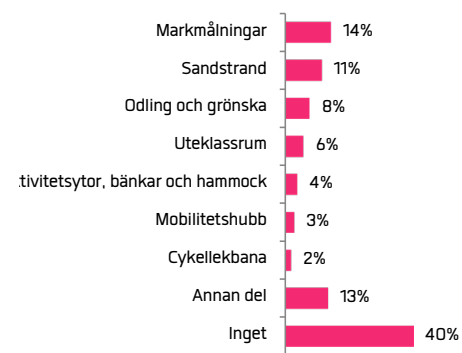


## POPULÄRA DELAR AV TJÄRHOVSGATAN.

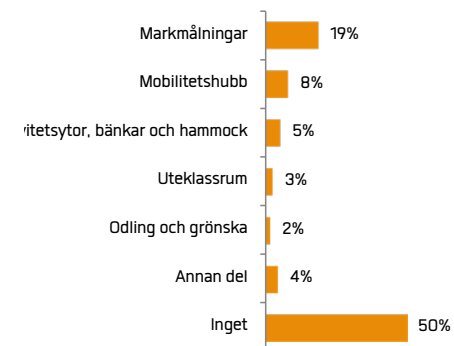


## POPULÄRA DELAR AV PARMMÄTARGATAN.

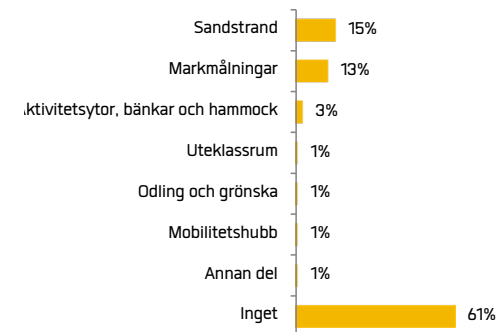
## Vilken av följande delar av gillar du minst?



## MINDRE POPULÄRA DELAR AV HÄLSINGEGATAN.



## MINDRE POPULÄRA DELAR AV TJÄRHOVSGATAN.



## MINDRE POPULÄRA DELAR AV PARMMÄTARGATAN.

Som del av enkäten ställdes även en öppen fråga som löd:

**Om du fick bestämma helt och hållet hur en gata ska se ut. Vilka funktioner/vilket innehåll tänker du att det kan finnas på en gata?**

De svarande önskar sig framför allt:

- Bilfritt/parkering
- Grönska
- Sittplatser
- Uteservering/musik

**“Uteservering, sittplatser, bilfritt.”**

**“Träd, blommor, avskilt för cyklister.”**

**“Parkering men också att man kan gå på trottoaren och hänga lite”**

**“Ska finnas p platser, gärna lite träd.”**

**“Mer grönt mindre plotter och att det känns tryggt”**

**“Framkomligheten oavsett hur du ska ta dig fram är viktig. Ambulans, brandkår etc och alla trafikanter. Säkerhet och trygghet är viktiga aspekter.”**

**“Gatumusikanter, cafeer.”**

# SYNPUNKTER VIA WEBBPLATTFORM



## METOD

Placetoplan är en digital plattform för plats- och plandialog där allmänheten (privatpersoner, företag, föreningar mm.) både kan ge sina egna och se andras synpunkter på en plats eller en plan. De svarande kunde med hjälp av en kartillustration markera omtyckta platser eller befintliga kvaliteter ("Bra") och platser som kan förbättras ("Förslag").

Webbenkäten gick att besvara i två omgångar; före och efter omvandlingen. Under april-september 2020 låg enkäten öppen för insamling av idéer kring hur gatan kunde utformas. Den andra delen av enkäten syftade till att få in synpunkter på resultatet och öppnade i samband med invigningen av respektive gata (september-oktober 2020) och var tillgängliga till och med januari 2021.

Till skillnad från Novusenkäten finns ingen begränsning i hur många synpunkter en person kan lämna via webbplattformen Placetoplan. På grund av GDPR identifieras inte heller här om resultatet är en produkt av få eller många olika personer.

## SYNPUNKTER FÖRE OMVANDLINGEN

### HÄLSINGEGATAN

Före gatuomvandlingen inkom 35 platsmarkeringar, varav 29 var "Förslag" och 6 var "Bra". Ungefär 86% av synpunkterna lämnades av boende i närområdet, varav drygt 87% var mellan 20-59 år. Enbart två platsmarkeringar lämnades av barn.

Inkomna förslag på utformning inkluderade: mötesplats, fontän, basketkorg, marknadsplats, mer

grönska, skateramp och gungor. I fem fall uttrycktes farhågor för att basket skulle ge störande ljud och att platsen skulle kunna bli ett tillhåll. Tre av kommentarerna var från svarande som motsatte sig projektet som helhet.

### TJÄRHOVSGATAN

Totalt inkom 74 synpunkter, varav 73 var "Förslag" och 1 var "Bra". Samtliga kommentarer var positiva.

75% av synpunkterna var i form av elevernas workshopsresultat, resterande var framför allt från boende i åldersgruppen 30-39.

De förslag som inkom från barn var främst redovisningar av elevernas idéer från de Framtidsgatuworkshoppar som hölls med respektive skola. Ytterligare förslag inkluderade: skön oas med fler sittplatser i solen, aktiviteter, kiosk, gågata med planteringar, mysig belysning, graffitivägg, promenadstråk, gungor, löparbana, utsmyckningar av olika slag, träd samt cykelgata med marknadsmöjligheter.

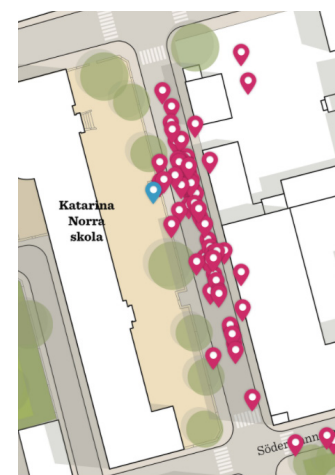
### PARMMÄTARGATAN

Totalt inkom 11 svar, varav 8 var "Förslag" och 3 var "Bra".

2 av synpunkterna var positiva till projektet och ansåg att färre parkeringar och genomfartstrafik skulle göra gatan trevligare. 2 synpunkter beskrev farhågor om färre bostadsparkeringar. Resterande synpunkter var i form av elevernas workshopsresultat.



HÄLSINGEGATAN



TJÄRHOVSGATAN



PARMMÄTARGATAN

## SYNPUNKTER EFTER OMVANDLINGEN

### HÄLSINGEGATAN

Totalt inkom 520 platsmarkeringar, varav 83 var ”Bra” och 437 var ”Förslag”. Hälsingegatan hade betydligt fler inkomna (i synnerhet negativa) synpunkter än de andra Framtidsgatorna.

59 % av de inkomna synpunkterna lämnades av svarande i åldrarna 30-49 år. 81 % av samtliga inkomna synpunkter kom från boende och totalt 79 % av de inkomna synpunkterna lämnades av boende i de ”Närmsta kvarteren”.

Det som de svarande tyckte om med Framtidsgatan var framför allt att den bidragit till ökad trafiksäkerhet och därmed en säkrare plats för barn att leka på. Många av de svarande uttryckte även att gatan skapade glädje hos barn som mår bra av att leka och röra på sig, och att ”lekande barn är ett levande Stockholm”. Många anser också att gatan har blivit en ”fin” och ”härlig” plats, där framför allt grönska och sittplatser lyftes som något mycket uppskattat.

Klagomål och kritik handlade framför allt om problem med störande ljud (från barnskrik, studsmattan, bollstudsar, skateramp) stora delar av dygnet, även nattetid. Många upplevde också att ungdomsgång började ”hänga” på gatan på nätterna samt att man som boende inte blivit informerad/tillfrågad i planeringskedet. Flera synpunkter beskrev problem i brist på parkering, som de svarande ansåg ledda till ökad söktrafik och ”trafikkaos”. En del synpunkter handlade också om att utformningen skapade en otydlighet kring vilka regler som gällde för olika trafikslag, vilket skapade en otrygg trafikmiljö. Ytterligare klagomål inkluderade att utformningen inte var estetiskt tilltalande, att gatorna lett till ökad nedskräpning samt att högre vistelsemängder på gatan anses olämpligt under rådande pandemi.

### TJÄRHOVSGATAN

Totalt inkom 18 platsmarkeringar, varav 10 var ”Bra” och 8 var ”Förslag”.

I fem synpunkter beskrevs platsen som otrygg för barn att vistas på grund av biltrafiken. I tre av dessa föreslogs åtgärder som bland annat inkluderade att stänga av gatan helt från biltrafik.

Två av synpunkterna var från svarande som motsatte sig projektet generellt och tre synpunkter var klagomål om borttagna parkeringsplatser. Inkomna förbättringsförslag inkluderade fler skräpkorgar, bänkar och mer växtlighet.

### PARMMÄTARGATAN

Totalt inkom 11 platsmarkeringar, varav 8 var ”Bra” och 3 var ”Förslag”.

75% av synpunkterna var positiva kommentarer, som bland annat beskrev hur ”barns kreativitet främjas”, och att den nya gatutformningen ”skapar ett lugn” eller ”piggar upp”.

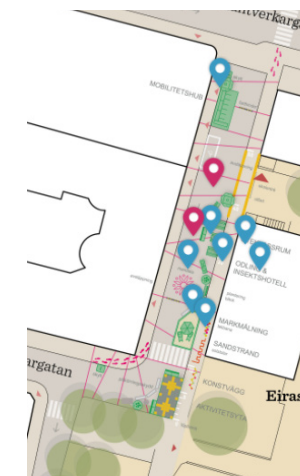
I tre av synpunkterna framfördes att gatan upplevdes som en osäker miljö för barn att leka på, då utformningen skapade en sorts ”falsk trygghet”, samtidigt som bilisterna inte alltid var uppmärksamma på (eller förstod) vilka trafikregler som gällde.

### KOMMENTAR TILL RESULTATET

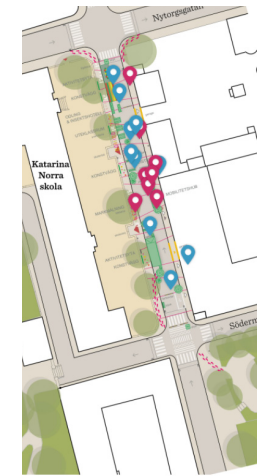
Skillnaden mellan vad som kom fram i Novusenkäten och via Placetoplan på Hälsingegatan är stor. Det skulle eventuellt kunna bero på att ett fåtal personer lämnat in många synpunkter, vilket är fullt möjligt genom Placetoplan. Sammantaget bör vikten mellan negativa och positiva platsmarkeringar på Hälsingegatan tolkas med viss försiktighet.




HÄLSINGEGATAN



PARMMÄTARGATAN



TJÄRHOVSGATAN

A photograph of a city street scene. In the foreground, there are several wooden picnic tables arranged on a paved area. To the left, a large chalkboard is mounted on a wooden frame, displaying a black and white drawing. The background shows a multi-story building with a bay window, a red motorcycle, and several bicycles parked. A person is sitting on a bench in the background. The scene is decorated with various plants and flowers, including purple and red flowers in planters. A pink sign is visible near the picnic tables. The overall atmosphere is urban and community-oriented.

“Underbart och lugnande med  
mycket grönska, lärorikt för skol-  
barnen att ta hand om”

-Besökare på Parmmätargatan  
via Placetoplan

# SYNPUNKTER VIA STOCKHOLMS STADS E-TJÄNST "TYCK TILL"



"Tyck till" är en e-tjänst som tillhandahålls av Stockholms stad och som vem som helst kan använda för att felanmäla, lämna synpunkter på eller ställa frågor angående Stockholms trafik- och utemiljö. Totalt inkom 131 synpunkter för Hälsingegatan, 10 från Tjärhovsgatan och 9 för Parmmätargatan.

## BERÖM

En relativt liten andel av inkomna synpunkter via tyck till var i form av beröm, vilket är vanligt för denna typ av forum. Kommentarer beskrev framför allt att gatorna varit uppskattade bland barnen.

**"Vi är otroligt glada för den här förändringen! Barnen och ungdomarna har fattat galoppen direkt och gjort gatan till sin – helt underbart att se! Barn på väg hem från dagis och skola börjar leka springa klättra gunga spontant. Det är verkligen en gatumiljö man aldrig sett tidigare. Även vuxna som går förbi på trottoaren verkar bli lite uppmuntrade. Vår gata har blivit så fin och vi hoppas verkligen att möblerna och lekgrejerna får vara kvar för alltid!"**

## KLAGOMÅL

### HÄLSINGEGATAN

Majoriteten av de klagomål som inkom rörde Framtidsgatan på Hälsingegatan. Klagomålen handlade framför allt om höga ljudnivåer (från främst barnskrik men även studmattor och skate-/cykelramper). Boende uttryckte även en irritation över att de inte blivit informerade eller tillfrågade. Andra klagomål som inkom rörde:

- Att utformningen inte är estetiskt tilltalande
- Att boende upplevde otrygghet under kvällar
- Att lastkaj blockerades av parkerade bilar på grund av otydligt parkeringsförbud
- Att utformningen skapade en otydlig trafikmiljö vilket i sin tur skapar en otrygghet
- Att sikten försämrades för bilförare vilket skapade otrygghet
- Att Stockholms vatten behövde komma åt sina brunnar, ventiler och brandposter men att bl.a. sandlådor har byggts ovanpå
- Att Framtidsgatan orsakade parkeringsproblem, särskilt då Covid-19-pandemin inneburit att fler är beroende av bil när man inte längre kan pendla till sin arbetsplats
- Att pandemin inneburit att fler arbetar hemifrån

från och de höga ljudnivåerna därför upplevts som särskilt störande

- Att Framtidsgatan inbjöd till att ungdomar skulle "hänga" där på kvällarna/nätterna
- Att folk parkerade fel under avstängningar, vilket skapade "trafikkaos"
- Att boendes privatliv inkräktades på p.g.a. insyn och aktivitet mot husfasaden

### TJÄRHOVSGATAN

Flera av de som lämnade synpunkter uttryckte en oro för biltrafiken, dels mängden trafik men även att utformningen gjorde det otydligt för trafikanter vilka regler som gäller. Flera ansåg att både bilar och cyklar höll för hög hastighet med tanke på att syftet var att gatan framför allt skulle användas för vistelse och lek.

**"Bilförarna verkar inte förstå vad ett gångfartsområde innebär. Det kan bli ganska otäcka situationer då barnen är helt inne i sin lek, medan bilförarna inte alls verkar ha uppsikt. [...] De oklara gränserna gör det väldigt svårt för mindre barn att förstå var man får och inte får springa. Det blir ganska svettigt för oss föräldrar i vissa lägen."**



Många av synpunktsgivarna föreslog bättre skyltning, av olika slag. Ett förslag var en "Kör försiktigt - lekande barn"-skylt.

En annan synpunktsgivare beskrev att antalet bilister som kör mot enkelriktat på intilliggande Katarina Östra kyrkogårdsgata har ökat som en effekt av Framtidsgatan.

En av de som lämnade sin synpunkt menade att sittplatser drar till sig folk som "man inte vill ha på gatan" samt att trätrallen gjorde det besvärligt med in- och utfart till garaget.

#### PARMMÄTARGATAN

Även på Parmmätargatan uttryckte ett antal av de som lämnade synpunkter att det rådde en otydlighet kring vilka trafikregler som gällde, och att konflikter mellan gående eller lekande och fordon skapade otrygghet.

**"Idag höll min dotter på att bli överkörd då en bilist inte förstod att bilvägen även är en trottoar. Jag har så många gånger sett bilar komma i hög fart längs backen nedför Parmmätargatan och de gående har fått hoppa undan. Antingen behöver det sättas upp en vägbula som gör att bilisterna saktar ner innan de åker över trottoaren eller så måste det vara tydligt att det är en väg och ej en trottoar så att även barn förstår. Jag har sett liknande händelser tidigare och varnat barnen för att gå över."**

Två personer upplevde hämtning och lämning på Parmmätargatan som problematisk och att det därför var viktigt att den funktionen fanns även med Framtidsgatan. Ett förslag var att skapa en längre "stanna-zon" på Hantverkargatan, för att inte försvåra för föräldrar att släppa av barn på skolan.

En synpunkt kom från boende som ansåg att hen inte blivit informerad i förväg. Huruvida Framtidsgatan är "nödvändig" ifrågasätts också, då personen ansåg att barn har tillräckligt med ytor att vistas på, inklusive parken söder om Parmmätargatan.

#### FELANMÄLNINGAR

Felanmälningar handlade framför allt om klotter, där Tjärhovsgatan var särskilt utsatt och fick in totalt 24 felanmälningar. Både Hälsingegatan och Parmmätargatan fick in 7 ärenden gällande klotter. Även klagomål om nedskräpning förekom bland felanmälningarna för samtliga gator.

På Parmmätargatan inkom felanmälningar om skyltning vid ett par tillfällen.

#### KOMMENTAR

Synpunkter via "Tyck till-appen" är vanligtvis negativa. Fördelningen mellan positiva och negativa synpunkter ska därför inte ses som en bild av hur den allmänna opinionen upplever gatorna.



# SYNPUNKTER VIA SKOLENKÄT



## METOD

Som en del av utvärderingen fick pedagoger och elever på de tre skolorna som deltagit i utformningen av Framtidsgatorna möjlighet att tycka till om resultatet. Enkäterna skickades ut första veckan i december 2020 och låg öppen i två månader. Totalt deltog 115 elever och 26 pedagoger i uppföljningsenkäten.

## SYNPUNKTER BLAND ELEVER

En sammanställning av svaren visade att:

- 56 % av eleverna höll helt eller delvis med om att gatan blev en trevligare plats att vistas på. De elever som inte höll med i samma utsträckning beskrev att gatan var till för yngre barn, att den sattes upp vid fel tidpunkt, att det inte fanns tillräckligt mycket att göra där, samt att det var svårt när det var blött där man vill sitta. Vissa av eleverna på Eiraskolan på Parmmätargatan, som bland annat hade hoppats på studsmattor, upplevde att deras förslag inte gick igenom och att gatan därför inte riktigt blev som de hade tänkt sig.
- 52% av eleverna höll helt eller delvis med om att gatan blev en tryggare plats att vistas på.
- 52 % av eleverna angav att de spenderade tid på Framtidsgatan efter skolan, och 27 % angav att de spenderade tid där "senare på kvällen".

- 67 % av eleverna angav att de oftast spenderade tid på Framtidsgatan med sina vänner och 21 % angav att de spenderade tid där med föräldrar. Enbart 14 % anger att de spenderat tid på Framtidsgatan med sin klass.
- Eleverna hade många idéer kring vad mer som kan finnas på en Framtidsgata, däribland hängmattor, labyrint av växter, hinderbanor, linbana, glasskiosk, ruschkana, bänkpress och skateramp.

## POSITIVT

- Studsmattor var det mest populära inslaget (på Hälsingegatan).
- Även bänkar, bord, växter och grönska, hammockar och sandstränder var uppskattade delar av Framtidsgatorna.
- Många uttryckte att gatorna blev ännu bättre än man trodde.
- Eleverna använde "spännande" och "roligt" för att beskriva hur det var att vara delaktiga i projektet.

**"Det kändes jätte bra! Man känner sig en del av det, att hjälp till alltså"** - Elev, 10 år

**"Det kändes bra att barn fick vara med och bestämma hur en gata skulle se ut så att den blev rolig och färgglad"** - Elev, 12 år

## NEGATIVT

- Sandstränderna och markmålningarna var minst populära bland eleverna. Anledningen var bland annat att man inte kan sola på vintern och för att det blev geggigt när det regnade. Några elever svarade även att sanden hamnade överallt och att det är jobbigt.
- Några elever upplevde att det var tråkigt att deras önskemål inte tillgodosågs.
- Elever på Parmmätargatan saknade studsmattor och klättervägg.
- Många elever svarade att Framtidsgatan hade varit bättre på sommaren.

**"Nja, jag trodde att framtidsgatan skulle byggas på sommaren när det är trevligt att vara ute. För att det ser väldigt dystert ut när det bara är massa slask där."** - Elev, 13 år

## SYNPUNKTER BLAND PEDAGOGER

En sammanställning av svaren visade att

- 46 % av pedagogerna ansåg att gatan blev en trevligare och tryggare plats att vistas på.
- 29 % höll delvis med om att gatan blev en trevligare plats att vistas på.
- Odling och grönska var den del av Framtidsgatan som uppskattas mest bland pedagogerna, följt av sittplatser och markmålningar.

“Det är fint med färg på gatan och trevligt att tänka att barnen får rita direkt på gatan. Eftersom gatan blev klar ganska sent in på hösten så har inte bänkar och sandlåda använts så mycket. Tyvärr är det fortfarande tillåtet för bilar att köra på gatan vilket gör att barn knappast kan leka där. Rittavlorna till bänkarna sitter så att barn måste stå i lådan med blommor för att nå. Det är synd att det inte blev mer saker till lek för barnen.”

- Delen som uppskattades minst bland pedagogerna var sandstranden.
- Flera pedagoger beskrev hur projektet betydde mycket för barnen, som varit stolta och upplevt arbetet med Framtidsgatan som meningsfullt.
- Ett antal pedagoger framförde även att Framtidsgatorna hade blivit ännu bättre om det hade rått trafikförbud på gatan, och att det hade varit bra med mer aktivitetsbaserade delar.

“Många elever har haft heta diskussioner och uppskattat att vara med på “något som händer på riktigt”.

“Stolta elever, kul att få vara del i något så stort som syns i samhället.”

“De upplevde arbetet som meningsfullt och de uppskattade verkligen att någon frågade dem vad de anser. Men de blev besvikna när de såg resultatet.”

“Eleverna är stolta att ha fått vara med att påverka sin omgivning, viktig och stor känsla. Extra roligt att skylten beskriver Eiraskolans elevers inblandning.”

# SYNPUNKTER FRÅN STOCKHOLMS STADS PROJEKTGRUPP

**Nedan redovisas projektgruppens sammanvägda synpunkter utifrån en intervju med Fariba Daryani (planeringsstrateg) och Rickard Cademan (handläggare) på Trafikkontoret.**

## **STADENS SAMMANVÄGDA SYN PÅ PROJEKTET**

Stockholms Framtidsgator en del av stadens uppdrag med att förändra och förändra stadens offentliga rum. Projektet är resultatet av ett samarbete med ett flertal olika parter. Bortsett från initiativtagarna och forskningsprojektet Smarta gator byggde Stockholms stad upp en projektgrupp med representanter från flera olika avdelningar, bland annat trafikplanering, stadsmiljö och kommunikation.

Från Stockholms stads sida upplever man att samarbetet fungerat mycket bra, att det funnits en ömsesidighet mellan de olika aktörerna och inte minst ett högt engagemang och en lyhördhet som varit viktig när man behövt anpassa projektet utifrån förutsättningarna.

## **DIALOG OCH KONFLIKTHANTERING**

Inför omvandlingen genomfördes ett antal kommunikationsinsatser för att uppmuntra delaktighet bland olika sakägare. Informationsanslag sattes upp på portarna längs de tre gatorna för att informera boende och verksamheter om projektet och hur man kunde lämna synpunkter. Även skyltar med QR-koder ställdes ut på gatan för att informera förbipasserande om hur man kunde vara med och tycka till.

Ett antal boende invid gatorna, i synnerhet i anslutning till Hälsingegatan, upplevde att deras önskemål inte beaktades, vilket ifrågasattes och skapade en del irritation. Konflikt uppstod även, nästan uteslutande på Hälsingegatan, kring framför allt störande ljudnivåer från aktiva barn och insyn. Att Hälsingegatan har varit relativt förskonad från den typen av ljud innan, i kombination med att många arbetar hemma under pandemin, tror Staden är de främsta orsakerna till att de boende har reagerat starkt just här. Men man menar också att vilka ljud som upplevs som störande och inte är en intressant diskussion. Det faktum att Hälsingegatan, jämfört med de andra gatorna, har fler boende i nära anslutning till studsmattor, cykelbanor och andra aktiviteter har sannolikt också haft betydelse för mängden klagomål som inkommit.

Klagomål om ljudnivåer och störande aktiviteter på Framtidsgatan inkom framför allt via webbplatsformen Placetoplan men delvis även via Stadens egen e-tjänst ”Tyck till”.

Några boende på Hälsingegatan var särskilt drivande i frågan om att Framtidsgatan utgjorde en olägenhet och störde boende på olika sätt. Situationen eskalerade när lappar med avvisande budskap sattes upp i fönstren riktade till de som vistades på Framtidsgatan. Både elever och pedagoger tog illa vid sig och upplevde situationen som obehaglig. Staden upplevde att skolan som till en början varit väldigt engagerade i projektet drog sig tillbaka något i takt med att konflikten trappades upp. För att bemöta detta tog Staden kontakt med de boende för att öppna upp för dialog och bemöta kritiken, vilket man upplevde gav effekt och lugnade situationen. Bland annat informerades man om den Novusenkät som planerades genomföras på plats och även tidpunkter för detta. Lapparna togs efter hand ned.

En viktig lärdom som projektgruppen tar med sig till framtida projekt är vikten av ”förebyggande kommunikation”, som man anser kan förstärkas ytterligare genom fler dialogtillfällen med både boende och verksamheter. Att även tydliggöra att elevernas förslag har högsta prioritet i designen är något man från Stadens sida tror hade kunnat skapa en större förståelse för resultatet.

På Hälsingegatan tog man bort ett stort antal parkeringsplatser. Även detta var något som boende reagerade starkt på. Det faktum att parkeringsplatserna i fråga tagits bort till förmån för lekande barn har inte tagits emot som något positivt.

**”Staden kommer inte vara som den alltid varit, det kommer förändras och vi kommer att använda oss av flexibla lösningar och involvera medborgare i utformningen av våra gemensamma ytor. Det är någonting att fundera på, hur man kommunicerar detta. Det måste komma upp mer i debatten och i media, det offentliga rummets roll förändras och det blir allt tydligare att vi behöver testa nya lösningar.”**

**”Barn ska få möjlighet att få vara precis överallt, som alla andra. Vi jobbar för en stad för alla och de har all rätt att vara där.”**

## DRIFT OCH UNDERHÅLL

Ett flertal av de felanmälningar som inkom via Stadens ”Tyck till”-tjänst avsåg nedskräpning. Även synpunktsgivare som generellt varit positiva till projektet har påpekat att det blivit lite ”stökigt”. En viktig lärdom för framtida projekt är enligt Staden att planera mer för drift och underhåll. Man har kunnat konstatera att mer städning hade behövts i och med att det är fler som rör sig på platsen, och att detta kunde utökas redan från början. Man ser också vikten av att ha med någon från ”driften” i projektgruppen.

Problemet med graffiti rapporterades in på främst Tjärhovsgatan. Enligt Staden var de konstväggar som sattes upp (för att elever skulle få skapa egna motiv) en bidragande faktor till detta. Dessa förblev tomma och på så sätt ”öppna mål” för graffiti. Att graffiti generellt förekommer mer på Södermalm än i Vasastan och på Kungsholmen tros också vara en bidragande orsak till att det skedde i större utsträckning på just Tjärhovsgatan. Planen var att konstväggarna skulle målas relativt omgående efter Framtidsgatorna var på plats, men delvis på grund av en andra våg av covid-19 blev skolorna tvungna att prioritera annat. För att undvika liknande situationer i framtiden krävs, enligt Staden, bättre kommunikation kring ansvarsfördelning och tydligare planering kring hur projekt ska samordnas. Till sist genomförde elever på Katarina Norra skola på Tjärhovsgatan ett konstprojekt på en av väggarna, medan man från Gustav Vasa skola på Hälsingegatan och Eiraskolan på Parmmätargatan inte hade möjlighet på grund av pandemin och andra prioriteringar på skolan.

En av de största utmaningarna var, enligt Staden, avetableringen av Hälsingegatan då man på grund av tidsbrist inte planerade för detta tidigare under projektets gång. Att magasinera möbler men även få bort markmålningarna på ett bra och smidigt sätt som inte gör åverkan på underlaget visade sig vara en utmaning. En viktig lärdom är att redan vid start ta fram en plan för hur avetableringen ska gå till.

## UTFORMNING AV GATORNA

En utmaning med utformningen av Framtidsgatorna var att skapa en gata med aktiviteter som svarade mot elevernas önskemål och behov och samtidigt förhöll sig till de säkerhetsregler som gäller för olika typer av utrustning. För den typ av möblering som klassas som "lekutrustning" krävs särskilt stora säkerhetsåtgärder, bland annat fallskydd och fallskyddsutrymme, något som inte alltid var möjligt att få till i fallet med Framtidsgatorna. Därför fick bland annat klätterväggar och utegym strykas från de slutgiltiga förslagen.

Vissa delar fick justeras under projektets gång, bland annat när en av hammockarna gick sönder. Det fanns en risk att säkerhetskedjorna är för svaga för ändamålet och för lätta att koppla bort, i kombination med att det inte fanns något fallskydd. I samband med att en av hammockarna lyfte från fundamentet gjordes till slut bedömningen att samtliga skulle plockas bort.

Projektets pressade tidsram gjorde att det var ont om tid att få ihop entreprenörer till själva bygget av gatorna. På grund av detta har man upplevde att vissa delar inte kändes helt genomtänkta rent estetiskt, utan mer som ett "ihopplock" av det man kunde få tag på.

**"Ur estetisk synpunkt fick man inte känslan av att det är genomtänkt från A till Ö, jag skulle önska färre saker med mycket högre kvalitet om vi hade bättre ekonomiska förutsättningar."**

Staden uttrycker att tidspressen och kostnaden var anledningen till att det "blev som det blev", men att det uppskattades väldigt mycket av barnen och att det visar på ett lyckat slutresultat.

**"Den bästa kommentaren jag läst och hört från eleverna är att 'de önskade och det blev så på riktigt'. Det är glädjande att de verkligen kände att de var delaktiga och vi har genomfört deras idéer."**

## PROJEKTGRUPPENS MEDSKICK

- Att delaktighet bland fler grupper, så som boende, elever och verksamma, hade eventuellt skapat större acceptans och ger människor möjligheter att tänka gränsöverskridande.
- Att förebyggande kommunikation är otroligt viktigt, likaså att bemöta konflikter som uppstår
- Att det är viktigt med återkoppling samt att mer återkoppling till föräldrar och skolor hade varit positivt
- Att tydliggöra att målsättningen för projektet var att barns behov och önskemål skulle prioriteras hade skapat större förståelse för resultatet
- Att en snäv tidplan och budget innebar utmaningar
- Att kontinuerligt underhåll ska finnas med i beräkningen tidigt och utökas efter behov
- Att årstid ska tas i beaktning
- Att det ofta är svårt att få folk att svara på enkäter, prova kreativa alternativ för att få människor vara delaktiga
- Att satsa på ett större helhetstänk, bland annat genom att använda möbler av högre kvalitet (om tid och pengar finns)
- Att avsätta mer planeringstid för uppbyggnad och avveckling

# SYNPUNKTER PÅ FRAMTIDSGATORNA I MEDIA

Mediabiliden av Framtidsgatorna var övervägande positiv, där fokus framför allt låg på barnens delaktighet och att deras behov stod i fokus, samt att nytänkande och innovation skapar levande städer med fler spännande och vistelsevänliga platser.

## TIDNINGSARTIKLAR OCH TV-INSLAG

I de artiklar och inslag som publicerats om Framtidsgatan har nästan alla medverkande varit positivt inställda till projektet. I endast ett fall har en person som är kritisk mot projektet uttalat sig.

Publiceringar har skett under tre olika faser:

- Vid start av forskningsprojektet (där fokus låg på nytänkande och innovation)
- Vid invigningen (där fokus framför allt låg på på barnens deltagande)
- Efter starka reaktioner från boende på Hälsingegatan (då med fokus på buller och vem som äger ordningsfrågan i sammanhanget)

## SOCIALA MEDIER

I Facebook-gruppen *Cykla och gå i Stockholms stad* och *Mitti Stockholm* har inlägg om Framtidsgatorna publicerades. Kommentarererna var mestadels positiva där många ansåg att det var ett spännande och kul projekt som gynnade barnen i staden. Den kritik som framfördes handlade främst om att färre parkeringsplatser genererade en ökad söktrafik. En del kommentarer uttryckte en oro för huruvida gatornas utformning kunde påverka framkomlighet för drift och blåljus negativt. Det rådde även delade meningar kring vem gatan är till för och därmed ska utformas för.

**svt NYHETER** Nyheter Lokalt Sport SVT Play Barn  
STOCKHOLM

### Tre gator i innerstan ska göras om

En viktig sak har varit att engagera skolbarn i projektet. En viktig sak har varit att engagera skolbarn i projektet. En viktig sak har varit att engagera skolbarn i projektet.

**Fler tips för dig!**  
Södermalm

**Gatorna som har gjorts om**  
Framtidsgatan, Hälsingegatan och Nytorngatan. Gatorna som har gjorts om. Framtidsgatan, Hälsingegatan och Nytorngatan. Gatorna som har gjorts om.

### Framtidsgata invigd vid Gustav Vasa skola

Pilotprojekt. Mer plats för aktiviteter och rörelse. Det är lättare att gå och cykla på platsen. Det är lättare att gå och cykla på platsen. Det är lättare att gå och cykla på platsen.

### Vill sparka igång stadsplanering

Just nu betalar projektet "Street Mower" mynsvadskäppningar i 100 på tre gator i Stockholm. Just nu betalar projektet "Street Mower" mynsvadskäppningar i 100 på tre gator i Stockholm.

### Grannarna stör sig på barnens lek

FRAMTIDSGATAN. Vädjar till staden: "Åsterstäl gatan". Grannarna stör sig på barnens lek. Grannarna stör sig på barnens lek.

### Svårt att göra något åt buller från lek

Det är svårt att göra något åt buller från lek. Det är svårt att göra något åt buller från lek. Det är svårt att göra något åt buller från lek.

# SLUTSATSER

---

## REFLEKTIONER OCH LÄRDOMAR

Sammanfattningsvis har testbäddarna visat på att gators sociala värden och trafiksäkerhet för gående är relativt enkla att påverka med hjälp av enkla tillägg och omregleringar. Testbäddarna visar också på att de grundläggande designprinciper som guidat utformningen av Framtidsgatorna, vid sidan av den lokala dialogen, förefaller ge robusta gatu-kvaliteter och bidra till fler funktioner.

Utvärderingen talar för en stor potential att skala upp arbetet med gradvisa gatuomvandlingar i Stockholm, för att på så vis snabbare och mer kostnadseffektivt kunna bidra till en nödvändig omställning för att stötta en mer hälsosam, attraktiv och hållbar stadsmiljö.

Samtidigt har också utvärderingen av testbäddarna visat på flera områden där det finns förbättringspotential. I denna del behandlas både övergripande reflektioner kring resultatet och vilka lärdomar som kan dras inför fortsatt arbete. Slutligen ges också inspiration för det vidare arbete med konceptet Framtidsgator i Stockholm.

### FRAMTIDSGATORNA ÄR ETT GATUEXPERIMENT - INTE ETT FÖRSLAG PÅ HUR FRAMTIDENS GATOR SKA SE UT

Framtidsgatorna är testbäddar för att utvärdera nya principer för gatuutformning och nya element i gaturummet. Framtidsgatorna är därmed mer av ett gatuexperiment än ett förslag på hur framtidens gator ska se ut som helhet. I experiment tas svängarna ut mer för att kunna utvärdera effekterna av olika lösningar. Med det sagt har Framtidsgatorna inte tummat på säkerheten, utan använt sig av sedan tidigare kända metoder för att dämpa hastigheten.

Framtidsgatorna har medvetet utformats så att de kan uppfattas som just tillfälliga. Starka färger och skyltar som förklarar syftet har använts. En enhetlighet vad gäller materialval har heller inte varit första prioritet. Då syftet främst varit att testa olika funktioner och samtidigt hålla nere kostnaderna, har befintliga möbler i Stadens ägo blandats med temporära platsbyggen. En begränsning var också varit att alla tillägg var tvungna att förankras utan bestående effekter på den befintliga gatans ytskikt. Indirekt har detta bidragit till att ytterligare förstärka intrycket av Framtidsgatornas utformning som just temporär. Vid mer semipermanenta gatuomvandlingar där tillägg används för att ändra gatans funktionalitet krävs sannolikt en enhetligare och mer beständig uppsättning mobila tillägg för att vinna acceptans bland en större grupp medborgare.

### STOCKHOLMS FRAMTIDSGATOR HAR BEKRÄFTAT VÄRDET I MÅNGA AV "SMARTA GATORS" DESIGNPRINCIPER FÖR MER MULTIFUNKTIONELLA GATOR

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

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

Vad utvärderingen av Framtidsgatorna särskilt har visat är att en utformning som ger låg hastighet, grönska och mer vistleseyta med sittmöjligheter, är en lågt hängande frukt för att skapa trevligare och säkrare gator. Dessa element bidrar med många funktioner i det gatufunktionsindex som utvecklats inom forskningsprojektet och visar sig också utgöra de mest populära delarna av Framtidsgatorna på samtliga tre gator i platsenkäten. Projektet har också visat att dessa grundläggande gatelement är relativt enkla att få in i både en temporär gata och sannolikt också i och med permanenta omvandlingar. Däremot har flexibiliteten som princip inte utvecklats vidare.



Angöring har förefallit fungera väl under testbäddarna, medan många klagomål kom in på grund av minskad parkeringstillgång. Hur frågan om minskad parkeringstillgång på gatumark, till förmån för mer vistelseyta och andra funktioner, ska kommuniceras i samband med fler liknande projekt är en viktig fråga att utreda vidare.

### FRAMTIDSGATOR HAR LETT TILL BETYDLIGT MER ATTRAKTIVA GATOR FÖR BARN

En av förutsättningarna i detta projekt var att inkludera barn som medskapare till Framtidsgatorna. Erfarenheterna från dialogen visar att det fanns ett stort intresse från skolorna och att barnen visade sig vara mycket engagerade när de fick uppgiften. Under invigningarna vittnade också många av barnen om en stolthet över att ha varit med. I den uppföljande skolenkäten är upplevelsen av Framtidsgatorna blandad. Många uppger att Framtidsgatorna blev bättre än vad de trodde medan andra tyckte att gatan blivit för ensidigt utformad för yngre barn. Andra hade högre förväntningar än vad som var möjligt att infria. Trots att enbart en knapp majoritet av barnen i skolenkäten var nöjda så visar enkäten ändå på att mer än hälften av barnen trots allt hängde kvar på gatan efter skolan och att två tredjedelar anger att de ofta spenderade tid på Framtidsgatan med sina vänner. Detta bekräftades också genom vistelseobservationerna där antalet barn kraftigt har ökade.

### EN ÖVERGÅNG FRÅN TESTBÄDD TILL NY MER PERMANENT UTFORMNING KAN FRAMFÖR ALLT GE FLER TEKNISKA OCH EKOLOGISKA FUNKTIONER

Det finns många gatufunktioner som skulle kunna leda till mer multifunktionella stadsrum men som är för kostsamma för en temporär utformning. På så vis begränsas temporära omvandlingar. Här kan snarare billigare och enklare element användas för att "associera" till vad gatan skulle kunna innehålla, även om då funktionen och den estetiska kvaliteten sannolikt inte blir den samma som i en mer permanent omvandling. Ett sådant exempel är de träd som placerades i större krukor men som i en mer permanent gatuumvandling kunde ha varit en större trädgröp, eller ett öppet jordlager, istället för odlingslådor.

Möjligheten att utveckla ekologiska funktioner genom just temporära åtgärder är begränsade. Här är det tydligt att en mer permanent gatuumvandling som innehåller bgg-system kraftfullt kan öka mångfalden av ekologiska värden men att detta också innebär stora kostnader med mer omfattande ombyggnation än vad som är möjligt i den här typen av testbädd-projekt.

Utifrån forskningsprojektet Smarta gators framtagna gatuprototyper så förefaller ett gemensamt golv, d.v.s. en gata utan nivåskillnad, ha många fördelar på den typen av gator som Framtidsgatorna utvecklats på. Inte minst då ett gemensamt golv ökar flexibiliteten och underlättar för drift och underhåll. En sådan omvandling skulle visserligen vara kostsam men skulle också kunna kombineras med att betyd-

ligt fler funktioner tillkommer. Vid omvandlingar av gatans golv skulle samtidigt ett blågröngrått system kunna inkluderas för att exempelvis hantera stora mängder dagvatten och binda koldioxid genom användningen av biokol.

### LÄRDOM 1: EN ÖKAD FLEXIBILITET I UTFORMNINGEN BEROENDE PÅ ÅRSTID

Vad som blivit tydligt under utvärderingen är att Framtidsgatornas utformning också borde ha kompletterats med ett program för hur gatans utformning kan anpassas till olika årstider och väderförhållanden. För att möjliggöra en mer flexibel användning och fler funktioner skulle vardera yta behöva analyseras utifrån dess funktion under olika väderförhållanden och om möjligt utformas olika beroende på årstid. Exempelvis skulle vistelseytor med sittmöjligheter sommartid kunna ersättas med plats för snöupplag vintertid. Eller ytor som sommartid skulle kunna användas för matsservering och vintertid som tillfällig parkering. Även tekniska funktioner som belysning skulle möjligtvis kunna anpassas efter årstid. En gata skulle också kunna inrymma ett visst sorts möblemang sommartid och ett annat vintertid. Detta mer flexibla synsätt på en gatas funktion hade kunnat öppna upp för betydligt fler funktioner och lett till att Framtidsgatorna kunnat bidra till än fler mervärden.

Enkät svar visar att folk hade föredragit Framtidsgatan under varmare årstider. Hur kan man tänka framåt med exempelvis säsongmöblering eller funktioner över året?

### LÄRDOM 3: BYGG FÖRTROENDE GENOM KON- TINUERLIG FINJUSTERING OCH VÄL FUNGE- RANDE DRIFT OCH UNDERHÅLL

En lärdom är att dialogen med närboende och andra lokala intressenter behöver fördjupas istället för att avstanna i samband med att testbädden in-  
vigs. Förtroendet för Staden förefaller till stor del bero på kvaliteten i drift och underhåll. Men också på lyhördheten inför sunda förslag på förbättringar. Att öppna för möjligheten att snabbt justera utformningen då det finns starka skäl för detta är ett bra exempel på både lyhördhet men också fördelen med att använda mobila tillgägg i gatumiljön.

Bristande drift och underhåll kan innebära att den trevligaste av gatuutformningen upplevs som mindre attraktiv. Klottersanering är särskilt viktig för att inte spä på upplevelsen av förfall. Likväl kan mer vistelse också innebära ökat behov av soptömning. Överhuvudtaget är en effektiv process för felanmälan och drift och underhåll av särskilt stort värde vid testbäddar eftersom utvärderingen bör ske mot bakgrund av den utformning som undersöks och inte i vilken grad som skötseln fungerar bra eller dåligt.

Men en viktig erfarenhet inför framtiden är att också ta fram en tydlig plan för både driften och avvecklingen av framtidsgatan. Att gatudesignen också inkluderar perspektivet med effektiv återställning är också en viktig förtroendeskapande faktor då gatorna efter en eventuell avveckling givetvis inte får se mindre välskötta ut än tidigare.

### LÄRDOM 4: LYHÖRDHET FÖR ÄVEN DE MIN- DRE BARNENS BEHOV BEHÖVS

Att föräldrar till yngre barn vittnar om att Framtidsgatan gör dem oroliga då deras barn har svårt att förstå skillnaden mellan lekplatser och de delar av Framtidsgatorna som reglerats som gångfartsområde är något som behöver tas på mycket stort allvar.

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 tidiga farhågor och senare inkomna synpunkter som rör just trafiksäkerheten på gatorna, framför allt där små barn leker i direkt anslutning till platser som bilar passerar. I utformningen har buffertar i form av planteringslådor, räcken eller ”betongsuggor” placerats mellan ytor avsedda för mer aktiv lek och ytor där bilar passerar. I vissa delar används möblemang som i sig inte är så lekfulla men som placerade i den lekfulla kontexten på Framtidsgatan använts på ett annat sätt och där oro för konflikter mellan mindre barn och bilar har uppstått (t.ex. vid hammockar). Viktigt att tänka på i framtida utformning är att det kan krävas mindre buffertar mot fler typer av möbler, när de placeras i lekfulla kontexter och förväntas användas av även små barn.

### LÄRDOM 5: PRÖVA ÄVEN TEMPORÄRA ÅTGÄRDER FÖR MÄNNISKOR MED FUNKTIONS- VARIATION

Möbler och byggda konstruktioner som placeras på körbanor och ansluter till trottoarnivå kan i högre grad användas för att också öka tillgänglighet för människor med funktionsvariation. Till exempel kan mindre ramper inkluderas i konstruktioner på bägge sidor av gatan vilket underlättar rörelser över gatan där det inte finns befintliga övergångsställen. Även i befintliga korsningar kan temporära åtgärder införas som både minskar bilars hastighet och skapar bättre förutsättningar för passage över gatan för alla. I de fall trottoarer är smala är det viktigt att eventuell markmålning inte konkurrerar med kravet om tillgänglig passage längs med fasader. Även användandet av färger kan anpassas vidare. Det finns en risk för att markmålningar kan göra markytorna svårslästa för människor med synfel. Temporära ledstråk skulle kunna testa i kommande testbäddar.

### LÄRDOM 6: VIKTIGT MED EN STÖRRE BREDD I DIALOGEN

Tyvärr innebar Covid-19-pandemin att den planerade gatuworkshopen med närboende och näringsidkare uteblev. Det ledde till att skoldialogen vid sidan av vad som framkom på webbplattformen Placetoplan var det enda underlag som gatudesignen baserades på. Erfarenheten visar dock att en bredare dialog med fler intressenter hade kunnat leda till att fler gruppers behov och idéer hade kunnat tas tillvara. Med det sagt var ändå Framtidsgatornas uttalade syfte att låta barn få vara med och påverka utformningen.

## LÄRDOM 7. VIKTEN AV BÅDE STATISTISKT SÄKERSTÄLLDA ENKÄTER OCH MÖJLIGHETER TILL ATT FRITT FÅ GE UTLOPP FÖR SYN- PUNKTER

Utvärderingen av Framtidsgatan har visat på vikten av en mångfald av tillvägagångssätt för att samla in synpunkter på testbäddarnas kvaliteter och brister. Att erbjuda boende och andra besökare möjligheten att fritt och anonymt ge uttryck för sina synpunkter via webben kan både ge många idéer och viktig lokal kunskap att bygga vidare på när utformningsförslag ska tas fram. Att dessutom få återkoppling på planförslag eller som i det här fallet, testbäddar som kan upplevas i verkligheten, kan också ge värdefull återkoppling av stor vikt när lärdomar av testbäddarna ska formuleras. Men samtidigt som anonymiteten och enkelheten med webbplattformar som Placeto-plan kan bidra till många synpunkter, finns också en risk för att ett fåtal personer står för en hög andel av de totala synpunkterna. I sin tur leder det till att sammanställningen av synpunkterna kan bli missvisande om de är tänkta att representera den allmänna bilden av vad människor tycker om en plats. Det är därför viktigt att komplettera utvärderingen med enkäter som bygger på ett slumpmässigt urval av tillräckligt många besökare på gatorna. På så vis säkerställs att inte ett fåtal respondenters åsikter får för stor betydelse i utvärderingen, samtidigt som dialogen ändå inrymmer goda möjligheter att få göra sin röst hörd och påverka designprocessen.

## LÄRDOM 8: TYDLIGARE INFO OM ATT BARNENS BEHOV HADE PRIORITET

Syftet att inkludera barn som medskapare till Framtidsgatorna skulle kunnat lyfts fram tydligare och tidigare, då detta varit en av de viktigaste målsättningarna med projektet och också något som fått tydliga fysiska avtryck. Det hade kunnat leda till en ökad förståelse kring varför utformningen blev som den blev i just de här tre fallen.

## LÄRDOM 9. FLÖDESMÄTNINGAR PÅ FLER OMGIVANDE GATOR HADE LÄTTARE KUNNAT FÖRKLARA DE FÖRÄNDRADE FLÖDENA FÖRE OCH EFTER GATUOMVANDLINGARNA

För att utröna vad de förändrade flödena berodde på skulle det ha varit intressant att också mäta motorfordonsflöden, gångflöden och cykelflöden på flera gator i Framtidsgatornas omgivning. På så vis hade en analys om förändrade flöden beror på Framtidsgatornas utformning, eller på en allmän förändring av flöden med olika färdmedel, kunnat utföras.

## LÄRDOM 10. TYDLIGA ÖVERENSKOMMELSER FÖR BRUKARENGAGEMANG

Vad gäller det tänkta engagemanget i form av konstväggar och odling som skolorna skulle ansvara för så är erfarenheten den att detta tyvärr kan rinna ut i sanden om inte en tydligare ansvarsfördelning eller ”kontrakt” mellan skolan och staden genomförs. I fallet med konstväggar förblev en majoritet av dessa oanvända.

# INSPIRATION TILL VIDARE ARBETE MED FRAMTIDSGATORNA I STOCKHOLM

**Under projektet har flera tankar väckts om hur konceptet Stockholms framtidsator skulle kunna tas vidare genom fortsatt samarbete mellan forskningsprojektets parter och Stockholms stad. Här följer fyra konkreta idéer.**

## 1. SEMIPERMANENT OMVANDLING AV TJÄRHOVSGATAN OCH PARMMÄTARGATAN TILL GÅNGFARTSGATA

Från forskningsprojektets sida finns ett stort behov av att fortsätta utforska hur gradvisa gatuomvandlingar både ske på ett sätt som både bygger förtroende med medborgare och som leder till att fler gatu-funktioner utvecklas kostnadseffektivt.

Utifrån den uppsättning multifunktionella gatuprototyper som forskningsprojektet Smarta gator tagit fram passar Tjärhovsgatan och Parmmätargatan väl in på kategorin ”gångfartsator”. De är båda centrala skolnära gator med mestadels boende och låga fordonsflöden (under 1 000 fordon per vardagsdygn). Utvärderingen visade också att de grundläggande principer som gångfartsator innehåller fungerade väl på dessa gator.

Med en semipermanent omvandling ges här än större möjligheter utveckla multifunktionella gator. Inte minst fler ekologiska funktioner i form av större gröna ytor och fler träd, fler tekniska funktioner såsom sensorer för trafikövervakning och mer belys-

ning, fler trafikala funktioner genom säkrare gator för människor med funktionsvariation och yngre barn. Möjligtvis skulle också en seminpermanent omvandling ge plats för fler ekonomiska funktioner, såsom ytor för matservering vissa tider på året.

För att åstadkomma detta har en rad idéer och möjligheter listats nedan.

### DIALOG OCH KOMMUNIKATIONSSTRATEGI

Vid sidan av fortsatt dialog med en bredd av lokala aktörer för att minska eventuella konflikter och ta tillvara på lokala idéer och behov skulle också en kommunikationsstrategi behöva utvecklas för att informera alla medborgare om syftet med gatuomvandlingen, om resultatet av vidare uppföljningar, och vad staden har gjort för att tillmötesgå olika synpunkter.

### BÅDE FAST OCH FLEXIBELT PROGRAM FÖR GATANS UTFORMNING

Det vidare arbetet med semipermanenta gatuomvandlingar bör inrymma ett både fast och flexibelt program för gatans utformning. Den fasta utformningen berör gatans disposition och den uppsättning tillägg som ligger kvar under året. Den flexibla delen av gatan kan bestå av olika funktioner som möjliggörs under olika tider på året. De flexibla funktionerna kan å ena sidan skapas av att vissa tillägg flyttas för att exempelvis ge plats för snöupplag, eller att tillägg, som sittgrupper, läggs till under den varmare delen av året.

### BEHOV AV PROGRAM FÖR BÅDE DRIFT, UNDERHÅLL OCH BRUKARMEDVERKAN

Ett program i nära samråd med staden, lokala brukare och forskningsprojektets parter bör också tas fram för att skapa tydliga rutiner vad gäller drift, underhåll och brukarmedverkan. Genom att inkludera brukarmedverkan i drifrutinerna skapas såväl tydliga ansvarsroller som möjligheter att öka engagemanget kring gatans användning och för att ge plats till de ev önskemål som finns bland olika intressenter i näromgivningen.

### UTFORMNING MED HÄNSYN TILL BÅDE MATERIALENS HÅLLBARHET ÖVER TID OCH ARKITEKTONISKA KVALITET

En semipermanent omvandling innebär liksom testbädden ”Stockholm framtidsator” att mobila tillägg integreras i gatuutformningen. Men till skillnad från testbädden bör de enskilda mobila tilläggen utformas för att smälta in och höja den arkitektoniska kvaliteten i gatutformningen, snarare än att signalera något temporärt och experimentellt så som den föregående testbädden. Det är också viktigt att tilläggen är utformade med enhetliga hållbara och lätt-skötta material som åldras på ett vackert sätt.

Att tilläggen är mobila innebär att framtida gatuutformning lättare kan anpassas till nya krav eller omvärldssituationer. Samtidigt skulle en mer permanent omvandling kunna leda till helt andra möjligheter att öka multifunktionaliteten, framför vad gäller tekniska och ekologiska funktioner (bättre hantering av dagvatten, kolsänka exempelvis). Men om det i framtiden är så att en mer permanent om-

vandling kommer till, skulle samtidigt de mobila tilläggen kunna omplaceras och på så vis återanvändas, vilket både ur klimatsynpunkt och ekonomiskt utgör ett stort mervärde.

#### UPPFÖLJNING AV BÅDE GATUFUNKTIONER OCH DE MOBILA TILLÄGGENS HÅLLBARHET

Även den semipermanenta omvandlingen bör följas upp genom före- och eftermätningar för att lärdomar och reflektioner ska kunna föras vidare till staden och innebära förbättringar inför vidare semipermanenta omvandlingar. I detta stadie bör också de semipermanenta omvandlingar analyseras såväl samhällsekonomiskt i kr och utifrån en livscykelanalys när det kommer till utsläpp. Processen med att fram förslag på semipermanent utformning bör också såklart fortsätta involvera skolorna och andra lokala aktörer. Även frågan om parkeringstillgång vid en mer långsiktig omvandling av gatorna bör hanteras och kopplas till stadens riktlinjer för parkering. Exempelvis skulle en kartläggning av parkeringstillgång i närområdet och vilka alternativ till gatuparkering som finns tillgängliga kunna utföras.

Summerat bör en semipermanent omvandling av de två gatorna innehålla följande delmoment:

1. *Dialog och kommunikationsstrategi*
2. *Gatudisposition och utformning av mobila tillägg anpassningsbara till olika årstider (med utgångspunkt i stadens riktlinjer för gatuuformning).*
3. *Program för drift, underhåll och brukarmedverkan*
4. *Uppföljning (före-eftermätning kring användning och upplevelse)*

## 2. TESTBÄDD FÖR OMVANDLING AV OTRYGGA 30-GATOR TILL LÅGFARTSGATA/CYKELGATA

Nuvarande framtidsgator har testats på lokalgator med begränsad biltrafik i centrala och täta lägen av Stockholms innerstad. Det har gjort det möjligt att omreglera gatorna till gågata eller gångfartsområde. Men i täta stadsmiljöer där detta inte är möjligt och anspråket på framkomlighet för motorfordon är något högre föreslår forskningsprojektet istället gatuprototypen "låg fartsgata". I lågfartsgatan är utformningen tänkt att skapa en medelhastighet som passar cyklisterna (ca 20 km/h). Det gör det också möjligt för cyklisterna och bilisterna att dela på utrymmet, vilket i sin tur sparar plats som kan användas till mer grönska och vistelseyta. Låg fartsgatan kan framför allt passa på lokalgator där såväl cyklisterna och bilisterna krav på framkomlighet är större än på gångfartsgatan. Ett exempel i Stockholms innerstad är Bondegatan. Men den skulle också kunna användas i mer centrala lägen utanför innerstaden.

En testbädd för omvandling till lågfartsgata skulle också kunna kombineras med att den nya vägskylten "cykelgata" introduceras. Cykelgatan ska enligt Transportstyrelsen innebära att cykel och fordon delar rum, att fordonet inte får föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen och att förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Möjligtvis skulle ett sådant projekt då kallas "Testbädd för cykelgator".

Lämpliga lägen skulle kunna vara 30-50-gator i såväl innerstaden och utanför, där hastighetsefterlevnaden är dålig och utrymmet för nya cykelbanor är begränsat. Ett annat lämpligt kriterie är närhet till viktiga mål-punkter för barn och ungdomar.

Likt tidigare testbäddar skulle olika former av träkonstruktioner kunna tillföras, liksom markmålningar, och grönska för att omdisponera utrymmet och tillföra fler funktioner. En liknande dialogprocess och uppföljning skulle kunna utföras som på tidigare testbädd. Men i det här fallet skulle en fördjupning behövas kring olika cyklistgruppers upplevelse och användning av gatan.

## 3. NYA TESTBÄDDAR FÖR ATT UTVECKLA MER HÄLSOSAMMA GATOR

Givet att de genomförda testbäddarna inneburit att många människor upplevt de temporära gatorna som positiva, samtidigt som lärdomarna från projektet visat på stor förbättringspotential, finns goda skäl till att vidareutveckla arbetet med mobila tillägg i gatumiljön. Inte minst för att testa nya former av mobila tillägg men också för att inspirera till en gradvis omvandling på plats. Urvalet av gator bör därför göras med stor omsorg och fokusera på gator där behovet av en gatuomvandling är stort och mervärdena flera av en mer multifunktionell gata. Ett genomgående tema för testbäddarna skulle kunna vara att de bidrar till en mer attraktivt och hälsosam stad att vistas i - för alla. Valet av utformning beror sedan på platsens särskilda behov och förutsättningar, identifierade och tillvaratagna med hjälp av den lärande och dialogdrivna testbädd-process som här utvecklats.

**SPACESCAPE**

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden  
Tel +46 8 452 97 67 / [www.spacescape.se](http://www.spacescape.se) / [info@spacescape.se](mailto:info@spacescape.se)