



EXAMENSARBETE INOM SAMHÄLLSBYGGNAD,  
AVANCERAD NIVÅ, 30 HP  
*STOCKHOLM, SVERIGE 2017*

# **En plats att vara på**

Den tillfälliga gågatans inverkan på  
Stockholms stads- och näringsliv

**JOANNA SABER**

# SAMMANFATTNING

---

Saber, Joanna (2017), En plats att vara på – Den tillfälliga gågatans inverkan på Stockholms stads- och näringsliv. En masteruppsats som omfattar 30 högskolepoäng, skriven inom programmet hållbar samhällsplanering och stadsutveckling, på Kungliga Tekniska Högskolan.

Nyckelord: sommargågata, gågata, handel, biltrafik

Denna masteruppsats behandlar den tillfälliga gågatans inverkan på platsens attraktivitet för den lokala handelns etablerade verksamheter. Syftet är att upplysa det svenska näringslivets perspektiv av gågatans inverkan i större städer, samt att skapa en högre medvetenhet av sambandets komplexitet.

Offentliga mötesplatser är folkets yta i staden. Dessa håller en betydande funktion för stadsbornas sociala liv. En plats där folklivet uppstår är där ett varierat utbud av nöjen, krogliv, handel, och kultur möts och skapar en socialt integrerande plats (Vasakronan 2015), det vill säga en plats att vilja vara på. Korrelationen mellan stadens tempo och platsens attraktivitet är kärnan för stadens aktiva rum (Gehl, 2010). I moderna bilorienterade förorter, med snabba flöden, är få lockade till att vistas på platsen. Detta förklarar ofta varför bilprioriterade gator inte är välbesökta av gångtrafikanter (Gehl 2010). Upplevelsen av mindre trafik antas öka platsens attraktivitet. Detta påstående utmanar den ofta antagna aspekten av biltillgänglighetens nödvändighet för handelns framgång. Sambandets inverkan på handeln är ofta omdiskuterat och ej ömsesidigt erkänt av handelsmännen (Gehl 2010, Crawford 2002, Hass-Clau 1993, Wright 2005). Genom tiderna har näringslivets talare protesterat mot nedprioriteringar av bilen i stadsrummet. I grund och botten är detta ett resultat av en osäkerhet och ovisshet om regleringens slutliga effekt på handeln (Wright 2005). För att bena ut handelsdiskursen och undersöka det svenska näringslivets perspektiv på gågatan undersöks relationen mellan rummets utformning och uppfattning utifrån två fall inom Stockholms innerstad.

Baserat på kvantitativa och kvalitativa metoder har studien visat att gågatan har skapat en attraktiv plats i staden för folklivet att uppstå men även för handelslivet. Fler satt på uteserveringarna, fler socialiserade på

gatornas hörn, och bidrog till ett folkliv som tidigare inte fanns. Studien indikerar att regleringen formar en utvecklande handelsplats för alla branschtyper. Gågatans slutliga resultat upplevdes bättre i efterhand än vad handelsmännen från början fruktat. Det befarades en kundförlust som inte kunde bekräftas och varuleveranserna skulle stöta på problem men gågatan visade sig skapa en motsatt effekt. Studien påvisar en indikation på en för en ekonomisk vinst för de lokala verksamheterna, men fler djupgående studier krävs för att bekräfta denna korrelation.

En funnen kärna för handelns historiska motsättning är en åsiktsskillnad mellan handelsbransch till handelsbransch. Beroende på vilken handelsbransch som uttalar sig är den upplevda kunden antagen att påverkas olika av en trafiklugnande åtgärd.

# ABSTRACT

---

Saber, Joanna (2017), A place to be at – The impact of the temporary pedestrian street on Stockholm city's public- and business life. A master thesis comprising 30 credits, written within the programme Sustainable urban planning and design, at the Royal Institute of Technology.

This master thesis investigates how temporary pedestrian streets in city centres affect the attractiveness of established business. The aim is to highlight the Swedish business sector's perspective of the impact the pedestrian street has on retail and to create a greater awareness of the complex relationship between traffic calming and retail.

Public spaces functions as a meeting place for people. A place where the public life arises is where a varied range of entertainment, culture, trade and culture meet and together creates a socially integrative place (Vasakronan 2015) – the place to be. The essence of the city's active space consists of the correlation between the city's pace and its attractiveness (Gehl, 2010). In modern car-oriented suburbs, with fast car flows, few pedestrians are enticed to stop along the way. This often explains why car-prioritized streets are not frequented by pedestrians (Gehl 2010). Research indicates that the perception of less traffic increases the attractiveness of a site, which is purported to create a better environment for retail. However, this statement challenges the widely held belief that high vehicle accessibility is obligatory for the success of trade. The impact of the pedestrian street is often discussed by the retail sector but is not mutually recognized by traders (Gehl 2010, Crawford 2002, Hass-Clau 1993, Wright 2005). The business sector has long since been against traffic calming. This antagonism is a result of uncertainty regarding the consequence of the regulation (Wright 2005). To exploit the trade discourse and understand the two divergent perceptions that underlie pedestrianisation, the thesis explores the Swedish business community's perspective on the pedestrian street. The relationship between the change in spatial form of the site and the perception of the change was investigated in two temporary pedestrian cases within the inner city of Stockholm.

Based on quantitative and qualitative methods, the study has proven that the site's temporary design of the pedestrian street created an attractive place for social interaction and business. More people were seated at and made use of the outdoor dining, socialized on street corners and contributed to a public life that previously did not exist. The regulation has in this case proved to facilitate the development of a trading venue for all industry types, and the result exceeded the initial expectations of the local retailers. The expected customer loss, delivery complications and economic loss was not confirmed. On the contrary, the pedestrian street created an improved environment that is more conducive to retail success. An essential core of the trade's historical contradiction is a perception difference between different business categories. Depending on the business category, the perceived customer is assumed to be affected differently by a traffic calming regulation. With this in mind, the place development and the dialogue of local business is discussed to clarify the underlying factors for this existing phenomenon.

# FÖRORD

---

Tackar alla mina nära och kära som har stått ut med långa och intensiva diskussioner. Ett extra stort tack ämnas till min handledare Elisabetta Troglia från Kungliga Tekniska Högskolan, Sara Malm och Malin Gibrand, från Trivector Traffic AB som redan ett år innan ägnade tid åt diskussioner och metodval för denna studie. Ett stort tack till alla berörda verksamhetsägare och boende som deltog och bidrog till uppsatsens resultat.



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

DEL 1

INTRODUKTION



01

DEN KOMPLICERADE RELATIONEN  
SYFTE  
FRÅGESTÄLLNINGAR  
AVGRÄNSNINGAR

DEL 2

VERKLIGHETENS  
TEORI



04

GÅGATANS FRAMKOMST  
REGLERINGAR I ALLA FORMER  
HANDELSTYPENS BETYDELSE  
MILJÖPSYKOLOGI  
RUMMET I STADEN  
HANDELN

DEL 3

STUDIENS  
UTFORMNING



20

FALLSTUDIEBASERAD FORSKNING  
DET OBSERVERADE RUMMET  
DEN OBSERVERADE PLATSEN  
HUR MÅNGA?  
SPÅRNING  
INTERVJUER  
ENKÄTER  
METOD OCH KÄLLKRITIK

---

DEL 4  
FALLSTUDIE



26

PROJEKT LEVANDE STOCKHOLM  
RÖRSTRANDSGATAN  
TIDIGARE MÄTNINGAR PÅ  
RÖRSTRANDSGATAN  
SWEDENBORGSGATAN  
TIDIGARE MÄTNINGAR PÅ  
SWEDENBORGSGATAN

DEL 5  
RESULTAT



39

RÖRSTRANDSGATANS FLÖDE  
SPÅRNING RÖRSTRANDSGATAN  
SWEDENBORGSGATANS FLÖDE  
SPÅRNING SWEDENBORGSGATAN  
HANDELNS PERSPEKTIV  
BOENDE  
SAMMANFATTAT RESULTAT

DEL 6  
DISKUSSION



73

PLATSENS UTFORMNING  
FLÖDETS FÖRÄNDRING  
PLATSENS UPPLEVELSE  
HANDELNS UTVECKLING PÅ  
RÖRSTRAND  
BRANCH TILL BRANCH  
HANDELNS VARULEVERANSER  
HANDELNS OMSÄTTNING  
SLUTSATS VINDEN VÄNDE  
FRAMTIDA STUDIER

# DEL 1 INTRODUKTION

## 1.1 DEN KOMPLICERADE RELATIONEN



Vad ska få ta plats i våra städer? Stockholm växer så det knakar. Årligen flyttar det in 35 000 – 40 000 nya invånare i Stockholms län. Prognoserna spår att Stockholms läns befolkning kommer uppnå 2,6 miljoner invånare redan 2030, från dagens 2,2 miljoner (Länsstyrelsen 2012:5–6). Stadens funktioner kommer bli allt mer påfrestade. Markytan är en begränsad resurs, vilket belyser vikten av markanvändningens prioritering (Nyström & Tonell 2012:15). Prioriteringen av platsens miljö kommer medföra en långsiktig inverkan för invånarnas livskvalitet och ekosystemets påfrestningar (Nyström & Tonell 2012:15). Hur vi prioriterar stadsrummet idag kommer på sikt påverka stadens struktur (Vasakronan 2015:11–12).

Gatan är platsen där samhällets funktioner möts och integreras. Huskropparna, gatan, trottoarerna, belysningen, affärerna och trafiken har var för sig en enskild uppgift men tillsammans besitter de den bärande kraften för samspelets liv att komma till (Gehl 2010:63). Tillsammans kan de bidra till en trygg, attraktiv och livlig plats eller likväl motsvarigheten, den tomma och döda platsen som staden undviker. Hur miljön uppfattas är beroende av rummets komplexa konstellation (Jacobs 2000:39–40). Stadens attraktiva stadsmiljöer bygger på vibrerande sociala mötesplatser där invånare trivs och vill vara på. En plats där folklivet uppstår är där ett varierat utbud av nöjen, krogliv, handel, och kultur möts och skapar socialt integrerande platser (Vasakronan 2015:11–12). En plats att vilja vara på.

Med den traditionella stadsstrukturen baserad på

transportsystemets utvecklade vägnät från 1900-talets senare hälft, har bilens plats i staden skapat en hållande funktion som tagit över stadens gator. Kollektivtrafiken sträcker sig runt stadens hörn och ökar möjligheten för hållbara transporter att ta plats. Detta skapar potentialen för stadskärnan att minska bilens tillgänglighet och eftersträva långsiktigt hållbara och levande stadsmiljöer. En minskad biltillgänglighet skapar dock ofta motreaktioner från många berörda parter som ser bilens plats i staden som självklar och oersättlig.

En gågata är en drastisk omvandling av stadens tidigare biltillgängliga gata. Frågan är hur platsen påverkas av en sådan reglering? Relationen mellan det spatiala rummets utformning och människans beteende är väl känt, då upplevelsen av mindre trafik ökar attraktiviteten för platsen men hur sambandet inverkar på handeln är ofta omdiskuterat och ej ömsesidigt erkänt av handelsmännen (Gehl 2010, Crawford 2002, Hass-Clau 1993, Wright 2005). Genom tiderna har näringslivets talare protesterat mot nedprioriteringar av bilen i stadsrummet. I grund och botten är detta ett resultat av en osäkerhet och ovisshet om dess slutliga resultat (Wright 2005:63 - 65). Rädslan att förlora verksamhetens kunder och inkomstens grundkälla skapar en motreaktion vid nya incitament av bilregleringar. Historiskt har nya implementeringar resulterat i lokala motsättningar och protester av handelsmännen. Detta även fast etablerad forskning bevisat att en gågata har en positiv inverkan för handels aktivitet och bidrar till ett livligt vistelserum, en attraktiv plats för handeln som på sikt ger ökade intäkter (Trivector 2004, Gehl 2010, Crawford 2002, Hass-Clau 1993, Wright 2005).

Det har uppstått två motsträvande krafter för en och samma reglering med två olika uppfattningar av gågatans

resultat. Ett fenomen som gett upphov för denna studie. Bakgrunden till detta intresse har sitt ursprung av kandidatuppsatsens djupdykning i korrelationen (Saber, 2015). Arbetet behandlade hur denna diskurs var uttalad av Stockholms aktörer (Stockholms kommun, Handelskammaren, Svensk Handel, Bil Sweden, Trafikverket, Länsstyrelsen). En kortfattad insikt av studien är att Stockholm stad ser ett kritiskt behov av hållbara transporter, som ligger till grund av dagens befolkningsökning och den samhällsekonomiska vinsten. Svårigheten ligger dock i hur samhället ska uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Staden strävar efter att uppnå ett hållbart transportsystem, men aktörerna ser många hinder vid implementeringar som bidrar till en nedprioritering av bilismen. Rädslan mot handelskonkurs föreligger än idag av handelsaktörerna, men dock med en större acceptans för bilfria regleringar i storstäder med bra kollektivtrafik. Den ogynnsamma tron av implementeringens inverkan var sagd att vara beroende på vilken typ av handel som är negativ mot bilfria inrättningar. Gågatan anses inverka olika beroende på handelstyp (Saber, 2015). Denna aspekt är viktig att poängtera. Olika typer av handelsaktiviteter har olika behov. En möbelbutik måste ge kunden möjligheten att frakta hem varan, på egen hand eller erbjuda hemleverans. En klädbutik, restaurang eller ett café har däremot inget krav på gatans tillgänglighet för kunden utan är därmed endast beroende av frakttillgängligheten för försäljning av egna varor, som kan bäras hem av kunden. Detta var därmed min tidigare slutsats som har lett mig till en fortsatt djupdykning i ämnet. Målet är att undersöka näringslivets komplexa diskurs och bidra med forskning från två aktuella svenska fall inom Stockholms innerstad.



## 1.2 SYFTE



Syftet är att upplysa det svenska näringslivets perspektiv på gågatans inverkan i större städer och skapa en högre medvetenhet av sambandets komplexitet för framtida projekt runt om i Sverige. Studien undersöker hur en sommargågata inverkar på platsens attraktivitet för den lokala handeln, på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan. En pågående platsförändring analyseras på två centralt belägna gator inom Stockholms innerstad. På Stockholm stads initiativ är de valda gatorna två av flera sommargångator som blev till inom innerstaden sommaren 2016. Gågatan på Rörstrandsgatan var ett helt nytt initiativ och ett testförsök 2016. Regleringen infördes för första gången den 6:e juni fram till 31 augusti, sommaren 2016. Platsförändringens inverkan på den lokala handeln undersöks. Vad hände på platsen före, under och efter regleringen? Vilka effekter gav förändringen och hur upplevde den lokala handeln den nya förändringen? Rörstrandsgatans nya reglering står i fokus men jämförs även med Swedenborgsgatans gågata, som varat i 2 år. Skillnaden mellan dessa två gator ligger i gatans utformning och platsens förutsättningar. Arbetet utgår från varje platssituation och hur utformningen kan ha inverkat på människans beteendemönster och platsens attraktivitet för handelsmiljö. För att förstå korrelationen mellan rummets utformning och uppfattning, ”varför en viss uppfattning fås”, måste den verkliga förändringen analyseras. Uppsatsen behandlar därmed både den verkliga förändringen och den verkliga uppfattningen av förändringen.

## 1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR



*Hur påverkas platsen av en sommargågata?*

*Hur påverkas den lokala handeln av en sommargågata?*

*Hur upplever lokala handeln en sommargågata?*

*Finns det en skild uppfattning mellan olika handelsbranscher?*

## 1.4 AVGRÄNSNINGAR



Studien är avgränsad till två centralt belägna gator inom Stockholms innerstad: Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan. Gågatornas sträcka är studiens analyserade område från gatans början till slut. Var gågatan börjar och slutar kan dock baseras på subjektiva upplevelser, därför baseras denna gräns på administrativa gränser, så som skyltning, men även på den fysiska gränsen. Detta för att undvika en subjektiv bedömning av platsens början och slut.

Eftersom studien behandlar två centralt belägna gator har litteraturstudien och den teoretiska utgångspunkten avgränsats till forskning som behandlar likvärdiga platssituationer. Studier som behandlar trafikregleringar på lokala små bostadsgator i förorter har därmed inte behandlats, på grund av irrelevans.

De psykologiskt inverkanse faktorerna som påverkar uppfattningen av det fysiska rummet är ett komplext forskningsområde. Endast de mest framstående och kända forskningsteorier som är relevanta utifrån iakttagna händelser som är funna på plats är valda för att redogöra de huvudsakliga faktorerna som inverkar på offentliga platser.

# DEFINITIONER

Uppsatsen behandlar flertal benämningar av trafikregleringar som innebär olika grader av "bilfrihet". En kort definition av vardera ges här:



## Gågata

Motorfordonstrafik är inte tillåten, med undantag för varuleveranser under bestämda tider på dygnet och behörig trafik. Alla fordon får endast föras i gångfart.

## Sommargågata

Tillfällig gågata reglerande motorfordonstrafik under en bestämd tid. Motorfordonstrafik är inte tillåten, med undantag för varuleveranser under bestämda tider på dygnet och behörig trafik. Alla fordon får endast föras i gångfart.



## Gångfartsområde

Motorfordonstrafik är tillåten. Alla fordon får endast föras i gångfart.

Enligt trafikförordningen kap 8 § gäller följande på en gågata och gångfartsområde (Sveriges Riksdag 1998:1227):

1 § På en gågata och i ett gångfartsområde gäller följande.

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

Motordriven trafik får inte föras på gågatan, bortsett från korsande trafik. Tillstånd ges dock om det är nödvändigt för (Sveriges Riksdag 1998:1227):

1. varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan,
2. transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan,
3. transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan, eller
4. transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan. Förordning (2007:101). (Sveriges Riksdag 1998:1227).

# DEL 2 VERKLIGHETENS TEORI

*Detta avsnitt redogör handelns historiska transportkoppling och gågatas framkomst.*

## 2.1.1 GÅGATANS FRAMKOMST



För drygt hundra år sedan kunde fotgängare obehindrat röra sig fritt i stadens rum. Staden var till för människans fria rörelse. Långsamtgående hästvagnar förflyttade stadens varor och samsades med människan på samma yta. I takt med teknikutvecklingen kom nya inslag i stadsrummet (Gehl 2010:122). Bilismens starka genomslag i Västeuropa tog över stadens ytor, som en explosionsartad naturkraft under 1900-talets andra hälft. Sverige blev det biltätaste landet i hela Europa och under 50-talets första hälft ökade antalet registrerade bilar från 194 000 till 536 000 (Lundin 2008:17). Några år senare femdubblades det redan till 1 193 900 registrerade bilar och ökade konstant (Lundin 2008:21). Trenden spred sig både i Europa och USA, som på sikt bidrog till en kaosartad situation med trängsel, avgaser, buller och bristande säkerhet (Lundin 2008:22).

Stadsplaneringen hängde inte med bilismens frammarsch som kom att pressa stadens utformning till en kritisk nivå. Stadens ytor var plötsligt täckta av bilar, avgaser och buller. I samband med en bristande stadsutformning som ännu inte var anpassad efter bilen, inträffade många olyckor. Staden var inte längre en säker plats att vistas i. Detta ledde till en motreaktion. Fotgängare ville ha sin fria plats att vara på, vilket kom att skapa idén om folkets gågata. Denna planeringstrend kom att ge rötterna till det planerarna idag kallar "traffic calming", som är ett frekvent använt medel för att begränsa biltrafiken och öka attraktionskraften i städerna (Svensson 2001:10).

Gågatans framfart växte fram på 50-talet i hela Europa (Svensson 2001:10). Redan på den tiden uppstod motprotester från handelns sida. Handelns koppling till transportsystemet har länge vävts samman. Den tillgängliga bilkommunikationen ansågs då likväl som idag som en nödvändighet för handelns ekonomiska liv (Svensson 2001:10, 29–32). Genom tiderna har näringslivets talare protesterat mot nedprioriteringar av bilen i stadsrummet. Handelns uppenbara rädsla mot gågator är än idag verklighet även fast denna reaktion motbevisats av verkliga fall och etablerad forskning av bland annat Hass-Klau (1993, 1999), Teller & Reutter (2008), Gehl (2010), Mingardo & Meerkerk (2012), Wright (2005), Nielsen (1997), Jacobs (2000), som bekräftat en positiv korrelation för detaljhandelns ekonomi och stadens attraktionskraft (Hass-Klau 1993:30–31).



Bild 1, på 1960-talet blev Hospitalgatan i Norrköping en gågata, men bilden är talande för bilarnas respekt för den nya regleringen. Källa: pelikanen 15, bostadsrättsförening, Norrköping 2017.

Bild 2, att breda plats för bilen, parkering på Televerkets gård på Normalm, Stockholm 1956.  
Källa: Lennart af Petersens, Stockholms Stadsmuseum 1956



## 2.1.2 HANDELSTYPENS BETYDELSE

Handeln täcker allt från försäljning av en upplevelse, en middag, en kopp kaffe, till faktiska saker så som nyckelringar, skor, möbler eller även hus. Beroende på verksamhetens varor kan handeln klassificeras inom två handelstyper: den tunga handeln och den lätta handeln, som allt som oftast är åtskilda i stadsrummet.

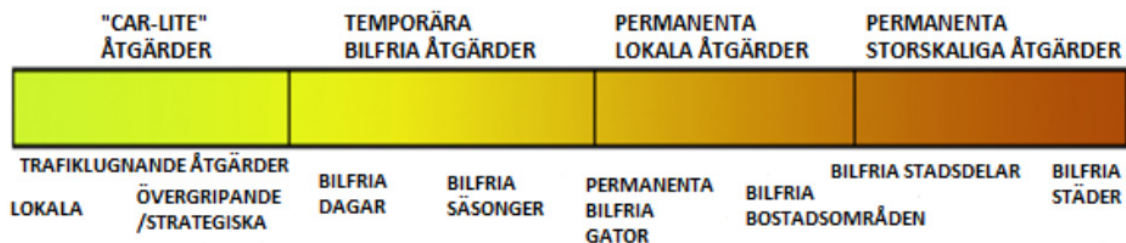
Utanför stadskärnan i periferin där biltrafiken dominerar finns den tunga handeln som oftast främjar den bilberoende handelsplatsen. Varornas vikt och volym är en indikation för utformningen av den tunga handeln. Den sekundära handelstypen, den lätta handeln, är därmed motsatt och är oftast synlig på centralt belägna platser som inte kräver en biltillgänglighet (Söderlind 2011b:230–231). Beroende på handelstypen varierar kundens färdmedelssätt till handeln som är baserad på handelstypens tillgänglighet. Framkomligheten ut till den tunga handeln är oftast baserad på bilens tillgänglighet. En anledning till detta fenomen är den tunga handelns behov av transportmedel av otympliga varor. Att bära hem en bokhylla, en soffa, fem kassar mat, flera säckar cement eller plankor är exempel på olämpliga varor att frakta hem med kollektivtrafik. Bilen som transportmedel besitter en stor konkurrenskraft gentemot de resterande färdmedlen som inte kan tillfredsställa den flexibilitet som bilen ger. Restauranger, caféer, klädaffärer och mindre butiker är exempel på verksamheter inom den lätta handeln med varor som är bestående av liten volym och vikt som ställer mindre krav på det befintliga transportnätet och har därmed inget större behov av bilens närvaro (Söderlind 2011b:230–231).

Korrelationen mellan handeln och individens färdmedel, är sammankopplad till individens bostad. Hur långt det är mellan punkt A och punkt B avgör hur lång tid det tar för individen att färdas och hur samt var individen väljer att färdas. Färdmedelsvalet är på så sätt en tillgänghetsfråga, ekonomiskfråga, avståndsfråga, bekvämlighetsfråga men även en vanefråga. Avståndet mellan bostaden och verksamheten kan dock inverka olika på olika individer. Om verksamhetens placering är belägen inom ett gång- eller cykelavstånd, kan majoriteten ändå välja bilen som färdmedel om kunden har råd och tillgång till parkeringsplatser (Söderlind 2011b:230–231).

## 2.1.3 REGLERINGAR I ALLA FORMER

Gågatan bör definieras. En gågata kan vara reglerad på oändligt många sätt. Innebörden och uppfattningen kan anses vara likvärdig men i verkligheten skiljer sig omfattningen markant beroende på i vilken hårdhetsskala bilregleringen gäller och hur stort område som berörs. Därför finns det inget som bestämmer *hur* en gågata ska vara utan är en reglering som varierar från plats till plats (Davidsson 2010:32). Regleringsskalan går från lokala trafiklugnande åtgärder så som utställda blomlådor, mindre hinder, gupp, hela vägen upp till storskaliga regleringar med totala förbud mot trafik i större områden (Davidsson 2010: 32).

Figur 1 redogör det bilfria spektrumet. Källa: Davidsson 2010:32, baserad på forskning från Svensson 2001:17 och Wright 2005:28.



Lokala trafiklugnande åtgärder är till för att försvåra biltrafikens flöde, här får bilisten färdas men på utformningens villkor. Detta är oftast reglerat med fysiska hinder så som avsmalnade vägar, chikaner, bullerräfflor, farthinder, vägbulor och gupp. Med andra ord är detta kallat "traffic calming" och används som ett hastighetssänkandemedel mot biltrafiken i syfte att öka säkerheten för gång- och cykeltrafikanter (Svensson 2001:10).

Alla trafiklugnande åtgärder är ett kompromissat rum för bilens närvaro, från mindre hinder till storskaliga förbud, se figur 1. Ju högre hårdhetsskala ju större

kompromiss. Det innebär att "bilfria stadsutvecklingar" har allt som oftast en större kompromiss för biltrafiken på grund av regleringens omfattning. Det behöver därför inte innebära ett totalt förbud, utan är oftast en tillgänglighetskompromiss. Hur detta regleras är varierande från fall till fall (Melia 2007:1).

Tabell 1, Svensson (2001:16) redogör tre skalor av trafiklugnande åtgärder:

	Åtgärdstyp	
Omfattning/nivå	Fysiska medel/ teknik	Sociala/kulturella faktorer
Mikro, lokal, gata eller bostadsområde, grannskap	Fysiska konstruktioner/ utformning av väg/gata Lokal trafikledning/ styrning i bostadsområden (inkl. parkeringspolitik)	Differentiering efter preferenser Lokala handlingsplaner/ "socialt tryck" Attitydförändring
Intermediär, korridor eller regional (del av stad)	Miljöanpassade genomfarter/korridorer Delad zon/ lågfart zon Gågatuområde (innerstad, stadsdelscentrum) Vägavgift typ tull/ innerstad Parkeringspolitik	Beteendeförändring (hastighet, färdmedelsval)
Makro, hela staden	Ledning/styrning av transportsystem Taxepolitik Vägavgifter Fysisk planering Parkeringspolitik	Kulturell förändring Ändrade aktivitetsmönster Värderingsförskjutningar

Svensson (2001) delar in regleringar likvärdigt med Wright (2005) men benämner dessa som mikro, intermediär, makro-nivåer. Mikro- och intermediära nivån är vanligt förekommande i praktiken och är regleringar som förverkligats till fullo (se tabell 1). Makronivån, vilket är den permanenta och storskaliga nivån är inte förverkligad i den bredd som de andra två nivåerna. Dessa regleringar anträffas oftast i anknytning med handelns etablering i innerstäderna. Det är oftast här stadens livliga och attraktiva miljöer uppstår, som skapar en gynnande miljö för stadens detaljhandel, kultur och nöje (Svensson 2001:16).

# 2.2 MÄNNISKANS UPPLEVDA RUM

Detta avsnitt redogör miljöpsykologins teori om rummets samspel och relation till stadens utformning (Bonnes och Secchiaroli 1995:1).

## 2.2.1 MILJÖPSYKOLOGINS BETYDELSE FÖR RUMMET



Det tvärvetenskapliga forskningsfältet, *miljöpsykologi*, omfattar en bredd av forskningsdiscipliner så som samhällsplanering, psykologi, arkitektur, kulturgeografi, pedagogik, biologi, sociologi och antropologi (Movium SLU 2004:29). Ämnesområdet belyser människans psykologiska uppfattning av stadens bebyggda miljö (Nationalencyklopedin 2017:1).

Forskningsfältet härstammar från en rörelse från 1960–70 talet och var en motreaktion på dåtidens ”traditionella” synsätt inom psykologin som ignorerade den fysiska miljöns betydelse för människans samspel med platsen. Utformningen av den omgivande miljön ansågs inte som en problematik för upplevda psykologiska problem och kunde därmed inte presenteras som en lösning (Movium SLU 2004:29). Forskningens rörelse synliggjorde samspelet mellan människans upplevelse av omgivningens utformning och inverkan på den fysiska och sociala miljön. En av de första och viktigaste studierna inom detta fält genomfördes 1958. Avsikten var att förstå hur arkitekturen av den rumsligt byggda miljön på ett mentalsjukhus inverkade på patienternas beteende. Det blev starten för det nya forskningsområdet som behandlade förhållandet mellan människans samspel och relation till bebyggelsen, interiören, stadsrummen och landskapen (Bonnes och Secchiaroli 1995:1).

Omgivningens samspel betraktas inom *miljöpsykologin* utifrån ett interaktionistiskt/transaktionistiskt

perspektiv, med ett dynamiskt utbyte mellan människa och miljö. Människan inverkar och inverkas av den omgivande miljön. Omgivningen samverkar med den enskildes egenskaper. Individer påverkas därmed olika även fast de befinner sig i samma miljö. Varje individ upplever miljön på sitt sätt och verkligheten blir ”konstruerad” av det individuella intrycket. Detta skapar komplexiteten av det pedagogiska rummet och det spatiala samspelet mellan individ till individ (Movium SLU 2004:29).

Kurt Lewin (1951) formulerade den kända ekvationen benämnd ”Lewinians teori”, som beskriver korrelationen för människans beteende och ses som en funktion av individens och omgivningens miljö:

$$B=f(P \times E)$$

Beteendet (B) anses vara funktionen (f) av individen (P, person) och miljön (E, environment) (Bonnes och Secchiaroli 1995:38). Hur människan och miljön (P × E) interagerar är dock inte uttalat av Lewins teori.

## 2.2.2 STIMULERINGSTEORIN

Enligt stimuleringsteorin (Gifford 2002:7) interagerar människan med omgivningens miljöfaktorer, så kallat ”stimulti”, med platsens belysning, färger, ljud, värme och kyla, samt med den mer komplexa omgivningen så som bebyggelsens utseende, bostadsmiljö, stadsmiljö och naturmiljö som vardera är avgörande för individens välbefinnande. Teorin behandlar människans upplevelse av den givna informationen från verkligheten, där stimuleringen varierar beroende på ”mängd” och ”mening”. ”Mängdens” stimulering

syftar på dimensionens intensitet, frekvens, varaktighet och antalet inverkan källor. ”Meningen” syftar på individens enskilda tolkning av den stimulerande informationen som når fram (2002:7).

Det aurosala perspektivet beskriver varje element i en miljö som en bidragande kraft till en stimulans av ökad aktivitet i hjärnan. Varje individ har enligt Yerkes-Dodsons lag en optimal aktivitetsnivå. Effekten av stimuleringen från miljön är varierande om hjärnaktiviteten hamnar över eller under den optimala nivån. Människan mår som bäst när aktivitetsnivån är optimal. Det innebär att en överstimulering kan uppfattas som en stressig miljö (Gifford 2002:7). En omgivning kan även vara understimulerade, vilket kan leda till människan inte mår bra under en allt för liten stimulering. Ett ensidigt gaturum och monotont omgivning kan på sått bidra till en negativ upplevelse av rummet (Gifford 2002:7, Ellard 2015:107–150).

Hälsoeffekter och beteendeförändringar kan inträffa när stimuleringseffekten överstiger den individuella anpassningsnivån. Hjärnans kapacitet att inta och hantera information är begränsad. Om individen påverkas av ett för stort antal stimulerande källor på en och samma gång, sker en överbelastning. En omgivning kan därmed upplevas störande och vara negativt inverkan på människans hälsa och beteende. Ett för stort antal störande blinkande lampor, högt ljud från restauranger, extrema temperaturer, hög nivå av förorenad luft, starka färger eller bullrande trafik skulle kunna överskrida den individuella stimuleringen. Detta kan resultera i att viss information ignoreras för att klara av den mängd information som tas in. I sin tur kan detta bidra till antingen akut stress som har en negativ, intensiv effekt och en kortsiktig inverkan, eller en omslutande stress, som bidrar till kroniska och långsiktiga konsekvenser, av globala miljöförhållanden som är bestående i bakgrunden (Gifford 2002:7). För att minimera risken

för en stressinverkande omgivning eftersträvas en "stimulerings-balans" i stadens utformning, vilket är svårt att uppnå när stimuleringsnivån varierar från individ till individ. I och med att den optimala stimuleringen för varierar, så finns det ingen stimuleringsnivå som passar alla. För att undvika en obehaglig reaktion vid en över/under stimulering agerar individen för att påverka stimuleringsnivån, enligt anpassnings-teorin (the adaptation-level theory). Det innebär att människan har förmågan att anpassa sig i viss mån utefter en ökad/minskad stimuleringsnivå (Johansson 2007:9).



Bild 3, Rörstrandsgatan på vintern. Källa: Jinge 2013.



## 2.3 RUMMET I STADEN

*Nedan presenteras en inledande genomgång av aktuell forskning som behandlar hur rummets utformning påverkar individens upplevelse, med en utgångspunkt från Jan Gehls forskning (2010, 2011, 2013).*

### 2.3.1 DEN LEVANDE STADEN

Gatan är platsen där samhällets funktioner möts och integreras. Huskropparna, gatan, trottoarerna, belysningen, affärerna och trafiken har var för sig en enskild uppgift men tillsammans besitter de den bärande kraften för samspelets liv att komma till (Gehl 2010:63). Tillsammans kan de bidra till en trygg och livlig plats eller likväl motsvarigheten, den tomma och döda platsen som staden undviker. Hur miljön uppfattas är beroende av rummets komplexa konstellation (Jacobs 2000:39-40).

En livlös stad ger ett starkt budskap om platsens omgivande funktioner och aktiviteter. En livlig stad är en inbjudande och interagerande plats. Närvaron av invånare på gatorna signalerar vilka platser som är mer värdefulla än andra. Uppfattningen av en teaterföreställning som är fullsatt jämfört med en som är nästan tom, bidrar till två helt olika upplevelser av samma föreställning (Gehl 2010:63). Närvaron av befolkningen är på sätt huvudingrediensen för platsens liv och rörelse. För att locka befolkningen till gatan måste platsen hålla attraktiva målpunkter som attraherar en mångfald. Det innebär att gatans angränsande funktioner avgör platsens användningsområde och attraktivitet. Det avgör *vem* som tar sig till gatan. *Hur* platsen utnyttjas och *när* (Jacobs 2000:52-56).

Förutsatt att gatan har fasta målpunkter, så som tillgängliga affärer, butiker, restauranger med allmänna inrättningar utmed gatan, lockas individer från alla delar av samhället. En attraktiv plats ger andra som inte bor i närheten en anledning att vistas där. Det bidrar till större mångfald och en attraktivare plats. Ju attraktivare plats ju mer folk, som i sin tur lockar fler till att använda och betrakta den offentliga platsen. *"People come where people are"* (Gehl 2010:65).

### 2.3.2 KONCEPTET "DEN LIVLIGA STADEN"

Gehl (2010:63), poängterar dock att den livliga staden inte är beroende av folkmängd, trängsel eller stadens storlek. "Den livliga staden" ska uppfattas som ett koncept och kan likväl uppstå i ett mindre villaområde. Ett livligt och aktivt område uppstår oftast av en varierad struktur och ett komplext stadsliv, där samhällets fritidsliv, sociala aktiviteter är sammanlänkat med gångtrafiken och det lokala stadslivet. Överfyllda trottoarer med stora flöden som tar sig från målpunkt A till B behöver inte alltid peka på att platsen är attraktiv och livlig. Flödet kanske passerar platsen på grund av att det möjligtvis är en förbipasserade punkt, vilket är viktigt att poängtera då folkmängden inte alltid är en indikation. Platsen kan både besitta en kvantitet men behöver en tillräcklig kvalitet. Kvalitén uppfylls av ett multifunktionellt inbjudande rum för att folk ska stanna kvar i rummet och inte endast passera (Gehl 2010:65). Antalet användare av rummet är en faktor, men för den livliga platsen är även längden för varje uppehåll



Bild 4, Götgatan sommaren 2016.

---

per individ en verklig indikation av platsens kvalitet. Föreligger det ett starkt flöde på den aktuella platsen som attraherar fler till en längre vistelse, kan även det inverka positivt på andras uppehåll. Enligt Gehl, kan aktivitetsnivån på så sätt beräknas som en produkt av antalet och den spenderade tiden (Gehl 2010:71).

### 2.3.3 HASTIGHETEN

Korrelationen av stadens tempo och platsens attraktivitet är kärnan för stadens aktiva rum. I moderna bilorienterade förorter, med snabba bilflöden, är få lockade till att vistas på platsen. Detta förklarar ofta varför bilprioriterade rum i städer inte är välbesökta av gångtrafikanter. Ju snabbare flödet går ju snabbare dör platsens gatuliv, som därmed bidrar till livlösa gaturum (Gehl 2010:71). Målet är att prioritera ett långsamt tempo som skapar liv i staden. Skapa en plats där stadens gator bjuder in invånare att vistas på. En miljö som skapar ett välbehag och lugn i vardagen och lockar individen att promenera, strosa runt eller även cykla till sin målpunkt. Platsens utformning för den tillåtna hastigheten är på så sätt avgörande för den upplevda attraktiviteten. Hur hastigheten är prioriterad i städer inverkar därmed på invånarnas vistelsetid i stadens rum (Gehl 2010:71, Crawford 2002:30–31,72).

En stad som Venedig har en ovanligt hög aktivitetsnivå. Förklaringen till denna korrelation är att befolkningen går långa distanser till deras målpunkter, som bidrar till en långsammare gångfart och fler spontana uppehåll. Detta är ett resultat av Venedigs stadsstruktur som begränsar och undviker behovet av snabb trafik, och främjar den långsamma trafiken (Gehl 2011:110, Crawford 2002:93). Staden omringas av kanaler som funktionerar som Venedigs vägnät. Här samexisterar stadslivet och trafiken sida vid sida, med den hållande

funktionen som det bindande vardagsrummet som samtidigt förflyttar stadens flöden för att både vistas och röra sig i (Gehl 2011:109). Sakta flyter varorna fram längst med stadens kanaler och skapar ett objekt i staden att betrakta. I ett långsamt tempo levereras tunga varor vattenvägen och funktionerar vid sidan om stadens primära transportflöde, nämligen gångsystemet. Utan den snabba trafiken finns inte osäkra passager, barriärer, buller och föroreningar som på så sätt undviker separeringen av stadens funktioner med spridda arbetsplatser, mat, lek, kultur, fritid, underhållning och transporter. Den lokala kärnan främjas och det långsamma flödet alstrar liv (Gehl 2011:109).

## 2.3.4 STADSKVALITÉEN

Hur kvalitén av utomhusaktiviteter försämras illustrerades redan på 70-talet av en känd studie av trafikflödet på lokala bostadsgator i San Francisco, av Appleyard och Lintell (1972). Forskningen bevisade den starka relationen mellan den sociala interaktionen sinsemellan grannar baserat på trafikmängden på gatan. Trafiken visades att förhindra möten och interaktion mellan grannar på trottoarerna och skapade en försämrad tillgänglighet (US Transportation Department 1982:4).

Appleyard och Lintell (1972) delade in trafikmängden i tre olika kategorier; en gata med mild trafik representerade 2000 fordon per dag och 200 under rusningstrafik. En gata med måttlig trafik som hade 8 000 fordon per dag och 300 under rusningstrafik. Den sista kategorin med mycket trafik som hade 16 000 fordon per dag och 1 900 under rusning (se bild 5). En dramatisk skillnad redovisas mellan dessa tre kategorier då antalet uppstådda utomhusaktiviteter minskade drastiskt ju mer trafik det fanns på gatan. På gatan med mild trafik registrerades ett stort antal aktiviteter, med lekande barn på trottoarerna och samtalande grannar som hade en stark relation till varandra. På gatan med måttlig trafik, förelåg en minskning av utomhusaktiviteter, grannar hade en sämre kontakt sinsemellan och hade en mindre försämring av kvalitén av stadsmiljön att vistas i. På gatan med högst trafikandel förekom utomhusaktiviteter väldigt sällan och grannarna kände ingen samhörighet (Gehl 2011:35).

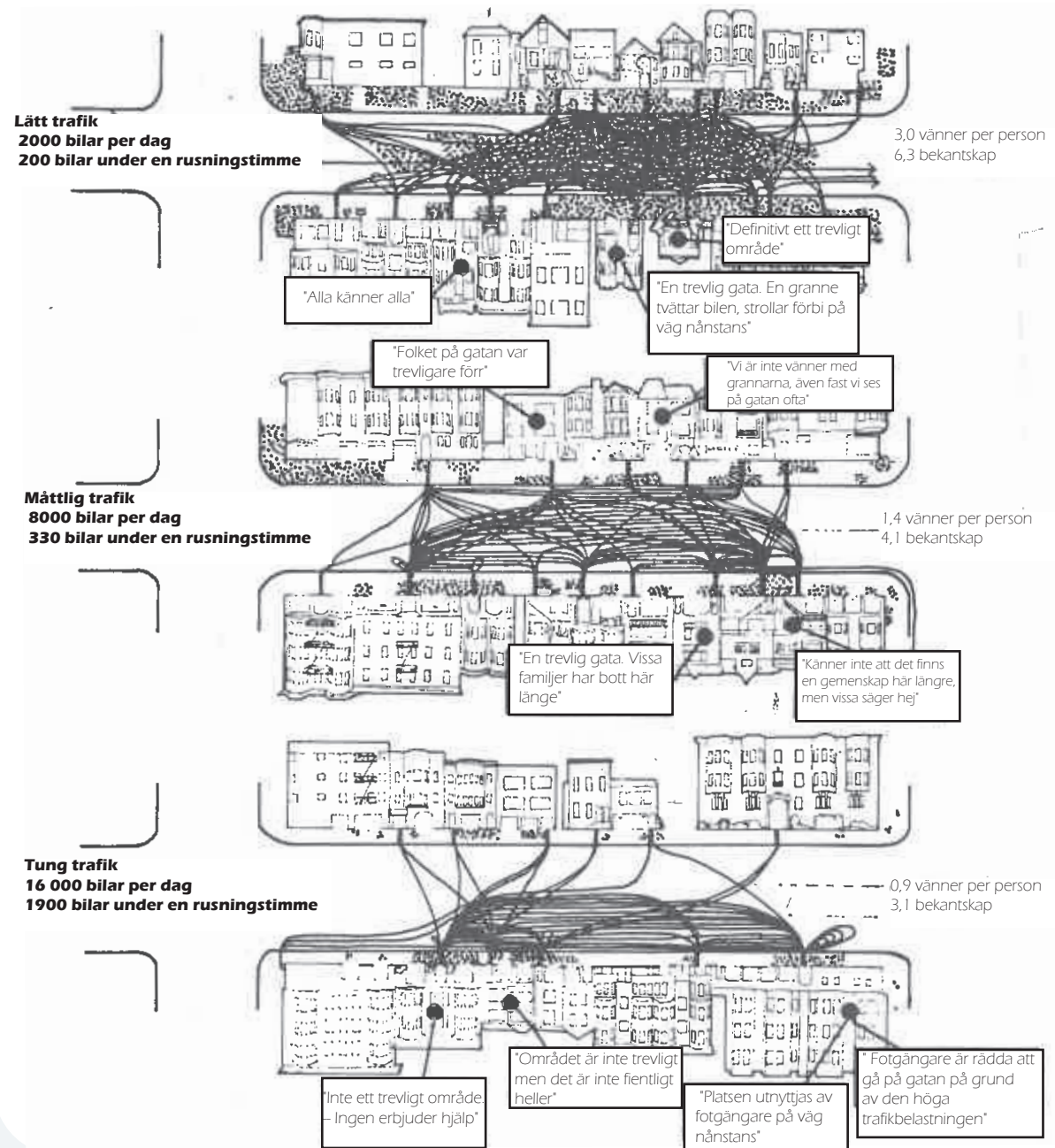


Bild 5, trafikens inverkan på grannarnas samhörighet. Illustration från Jan Gehl 2010. Engelsk text är översatt.

### 2.3.5 EN YTA ATT VISTAS PÅ

Gator, trottoarer och torgytor finns i alla former i städernas olika hörn, med olika syften och tillgångar. På vissa passerar flöden från ena sidan till den andra medan andra utnyttjas som en plats att vistas på. Detta är beroende av platsens bärande kvalitet. Mängden av den attraherande publiken beskriver dock inte vad som faktiskt händer på det djupgående planet. Även fast en flödesökning sker innebär detta inte att platsens användning eller kvalitet har ökat. Det bortglömda perspektivet är platsens bärande kvalitet, som uppmuntrar längre vistelser med en attraktivare och lugnare trafikmiljö. Stadens ytor bör därmed ses ur ett tids- och kvalitetsperspektiv, enligt Gehl (2010:73). Hur en kvalitetsökning inverkar på stadslivet och de uppstådda sociala aktiviteterna har beaktats av många forskare vid nya inrättningar av gågator eller nya bilfria områden i städer. Det har visat sig dubbla gångflödet, utökat vistelsetiden och gett en större variation av socialt uppstådda uteaktiviteter som en reaktion av förbättrade fysiska villkor. Det har bevisat sambandet mellan kvalitén av fysiska miljön och kvantiteten av den mänskliga aktiviteten (Gehl 2010:73).

### 2.3.6 PLATSENS KVALITÉT

En genererande plats för ökad stadskvalité är en miljö bestående av varierande funktioner. Platsen bör ha ett trivsamt mikroklimat med olika sfärer för privata och offentliga ytor, tillgängliga sittplatser med en bra översikt och ett rum som har måttliga ljudnivåer som tillåter en normal samtalsnivå för att sociala aktiviteter ska uppstå. Platsens vy är även en enormt bidragande faktor där eftersökta sittplatser ska kunna bevaka den platsspecifika utsikten av gatans hållande egenskaper så som inslag av platsens liv och rörelse men även vackra inslag i bakgrunden av vatten, blommor, träd, fin arkitektur eller även konst (Gehl 2010:140–141).

Placeringen av föremål inverkar även olika på det uppstådda beteendet på plats, är konstaterat av Hall (1969:102). Arrangemanget av semifasta objekt kan antingen leda till en socifugal separering, genom att exempelvis placera bänkar frånvaranda från varandra i en väntsal, eller motsatt med en sociopetal integrering när bänkar riktas mot varandra. Hur bord, möbler, eller sittplatser riktas inverkar i vilket omfång social integration kan ske på plats (Hall 1969:102–104).

K a t e g o r i	Mätvärde
<b>Konst</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Skulpturer</li> <li>•Lokalbefolkningens möjlighet att rita på marken med krita</li> <li>•Banderoller, rökmaskiner, ballonger, flaggor</li> </ul>
<b>Estetik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Gatans entré</li> <li>•Vattenfontäner/kanaler</li> <li>•Speciell gatbeläggning</li> <li>•Mönster</li> <li>•Träd, blommor, växter</li> <li>•Historiska platser, monument</li> </ul>
<b>Handel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Mat- eller varumarknader</li> <li>•Uteserveringar, caféer</li> </ul>
<b>Offentlig service</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Offentliga toaletter</li> </ul>
<b>Gatans möblering/infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Bänkar eller andra permanenta sittplatser</li> <li>•Lösa stolar</li> <li>•Pollare, flyttbara eller lösa</li> <li>•Cykelställ</li> <li>•Gatubelysning</li> <li>•Gatuskyltning</li> </ul>

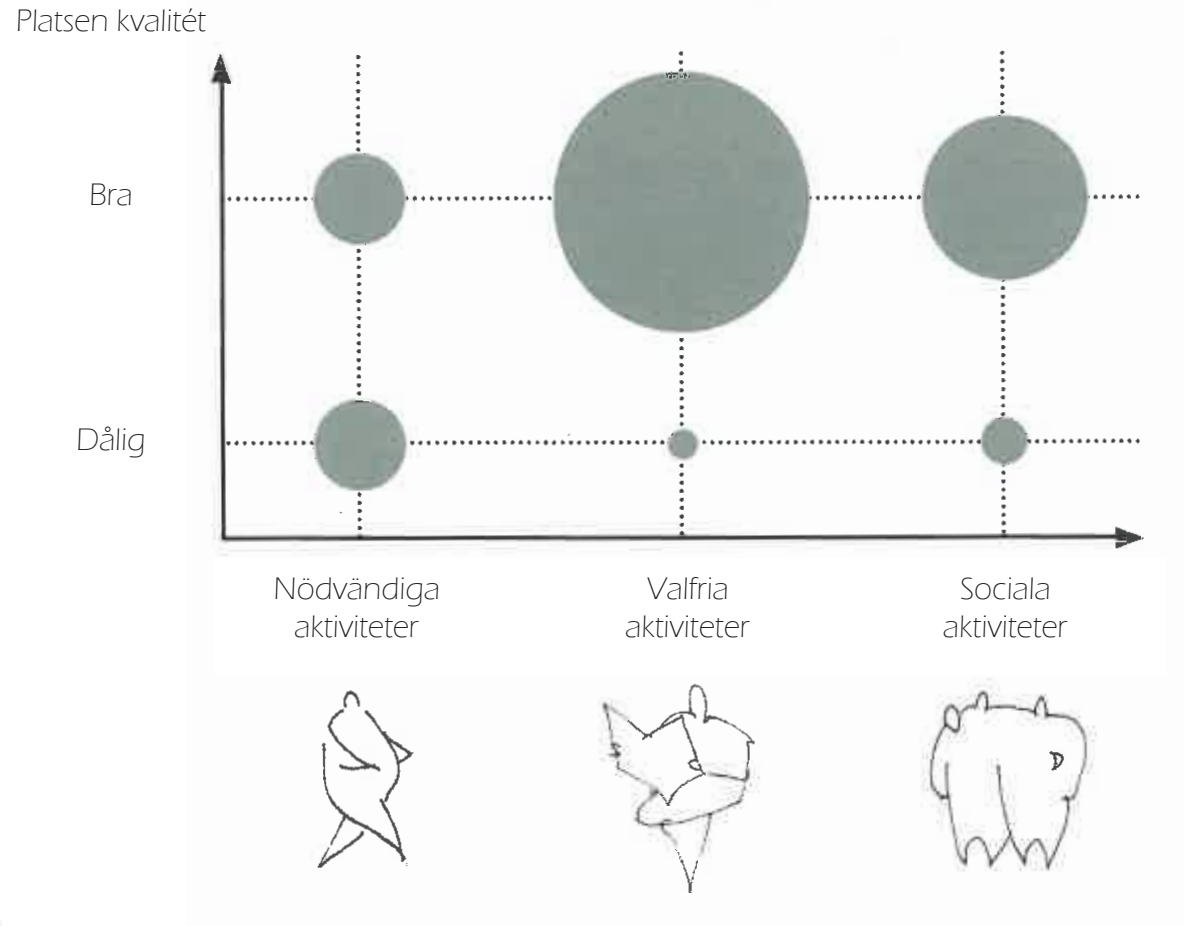
Tabell 2, mätvärden för att förbättra gatans infrastruktur.  
Källa: Wright 2005:90.

## 2.3.7 VAD KAN SKE PÅ GATAN?

Gehl (2011:9–11) har delat in gatans aktiviteter i tre generella kategorier; nödvändiga, valfria och sociala aktiviteter. Att ta sig till jobbet, hämta barnen från dagis, handla mat, vänta på bussen eller en bekant, är exempel på aktiviteter som individen måste utföra, således nödvändiga aktiviteter. Dessa nödvändiga sysslor är dagliga rutiner, som sker oberoende på årstid, väder eller platsens utformning och påverkas ytterst lite av platsens faktiska kvalitet i rummet.

Att slappna av på en bänk och njuta av en glass i solen, är dock valfria handlingar som utövas om individen vill och om tid, väder, rummets kvalitet och utformning tillåter aktiviteten att ske (Gehl 2011:11). Interaktion mellan individer, är den sista sociala kategorin, som är beroende av närvaron av andra och uppstår i större utsträckning om det förekommer många valfria aktiviteter på plats (Gehl 2011:12).

Alla tre kategorier flyter däremot in i varandra, gränsen mellan aktivitetstyper är obestämd. En aktivitet kan komma att förändras till den andra kategorin och även i sin tur till den tredje. Den avgörande faktorn för rummets aktivitetsnivå är platsens kvalitet. Utemiljöer som besitter en låg kvalitet, ger endast utrymme för nödvändiga aktiviteter att ta plats. En plats med hög kvalitet besitter däremot möjligheten för beblandade aktiviteter att ske, då ett större antal personer kan interagera. Det är här interaktion attraherar en ökad interaktion, folk attraherar folk, människan vill vara där andra människor är (Jacobs 2000, Wright 2005, Gehl 2010, Gehl 2011).



Figur 2, en grafisk illustration som representerar relationen mellan kvalitén på offentliga platser och mängden uppstådda aktiviteter. Källa: Gehl 2010:21.

## 2.4 HANDELN



*Nedan presenteras aktuell forskning som behandlat gågatans relation mellan handeln och trafiken.*

Etablerad forskning om gågatans effekt är funnen redan från 1970-talet och framåt, av bland annat Monheim (1970, 1980), Deutscher Industrie und Handelstad (1979), United Kingdom Transport and Environment Studies (1987), Wiggins (1993), Erdman (1989), United States Local Government Commission (2001), Nielsen (1997), Roberts (1981), Hass-Klau (1993), Wright (2005). Den bilfria regleringens inverkan har analyserats ur många perspektiv: gågatans effekt på trafiken, resmönster, handelns ekonomi, fastighetsvärde, försäljningssiffror, trafiksäkerheten (Trivector 2003:3). Forskningen påvisar en överrepresentation av fallstudier som genomförts på platser i Tyskland, England och USA, men med en variation av olika platsspecifika förutsättningar och tätortsstrukturer. Majoriteten av undersökningar omfattar ofta större tätorter utanför Sverige. Av denna anledning krävs aktsamhet vid jämförelser när resultat från en platsspecifik situation jämförs med en annan. Gågatans fenomen av liv och rörelse innehåller ett brett omfång av inverkan som leder till att alla utfall är svåröversäglbara och är en osäkerhetsfaktor (Trivector 2003:3). Huvudparten av utförda studier behandlar den bilfria regleringens inverkan på handeln, men dock i störst utsträckning i större tätorter. Den gemensamma nämnaren för dessa studier är att resultatet av bilfria regleringar har visat sig ge en positiv effekt för handeln och trafiksäkerheten på plats (Trivector 2003:3).

Studier som behandlade gågatans inverkan på handeln genomfördes redan på 1970-talet i Tyskland och England. Tysk forskning är historiskt mest framstående inom denna sfär, vilket delvis beror på att Tyskland tidigt införde storskaliga bilfria regleringar, redan 10–15 år

innan England (Hass-Klau 1993:22). I 20 år har forskare studerat trafiklugnande åtgärders effekt på handeln, i Tyskland och England, men med en mer blygsam representation från England. Trots det, bekräftade studierna i det stora hela samma slutsatser. De första studierna var inriktade på gångflödets förändring och vädrets inverkan som var ett framgångsrikt, enkelt och populärt utgångsläge. Monheim (1970;1980) var den mest genomslående forskaren som bidrog med viktiga resultat. Hans forskning utfördes under ett långt tidsspänn, som gav en möjlighet att uppleva gågatans långsiktiga konsekvenser. Monheim (1970;1980) studerade gångflöden i 14 tyska städer under 1955–1970 och analyserade flödesmängden innan gågatorna implementerades, med kontinuerliga flödesräkningar efter införda trafiklugnande åtgärder 1965–1975. På alla studerade objekt bekräftade Monheim (1970;1980) flödesökningar (Hass-Klau 1993:22).

### BOX 1

#### Utdrag ur Monheims flödesökningar

- 25 % flödesökning efter 12 år i Aachen
- 38–40 % ökning i Bamberg efter ett år
- 18 % ökning i Darmstadt efter tre år
- 31 % ökning efter ett år, 40 % efter fyra år i Herford
- 26 % ökning i Osnabrück efter två år

(Hass-Klau 1993:22)

Studien påvisar en varierande ökning från plats till plats, men mängden städer som uppnådde högre andel hade en betydande ökning i genomsnitt, med 20–40 procent (se box 1). I München beräknades 72 000 gångtrafikanter 1967, trafikregleringen skedde 1972 och som ett resultat ökade antalet gångtrafikanter till 175 000 år 1978, med en konstant fortsatt ökning. Liknande resultat har även påvisats i Nürnberg, där antalet gångtrafikanter uppmättes 1971 till 65 000, på en central gata. 1972 infördes bilregleringen och den

uppföljande flödesräkningen genomfördes 1990 med ett ökat flödesvärde till 160 000. Självfallet föreligger flertal inverkan bakgrundsfaktorer på en sådan ökning men flödesmätningarna har på alla 14 objekt ökat och bevisat sambandet. Detta har även bevisats av: Hass-Klau (1993), Nielsen (1997), Roberts (1981). Den mest framstående flödesökningen av gångtrafikanter, enligt Monheim (1970), uppnås på de största bilfria områdena i kombination med en hög tillgänglighet till kollektivtrafik som i sin tur ansett bidra till en hög andel inköpsresor (Hass-Klau 1993:22).

Att en bilfri reglering inverkan positivt på handeln var dock fortfarande inte betrott av handelsmännen, trots att den utbredda forskningen om gågatans dragningskraft var bevisad. Oron som förelåg kom nu att bli hur denna flödesökning påverkade verksamhetens omsättning, hyra, tillkommande kostnader och vinst. Den bevisade flödesökningen ansåg handelsmännen inte säga något om gångtrafikanternas faktiska köpkraft.

## 2.4.1 OMSÄTTNINGEN



Att verksamheternas omsättning inverkades positivt var inte bevisat förrän 1978, då handelsinstitutet (FfH) i Berlin publicerade en artikel om gågatornas ekonomiska inverkan på handeln. Gågator i 11 städer med olika befolkningsstorlekar togs i anspråk och ställde gågatans effekt på handeln i ekonomiska termer i relation till gator utanför de bilfria områdena. Olika handelstyper ingick i studien: detaljhandeln, restauranger, pubar, hotell samt servicebranschen (Hass-Klau 1993:22).

Tabell 3, årlig procentuell ekonomisk förändring för detalj-, hotell- och restauranghandeln i Augsburg, Gelsenkirchen, Hildesheim, Köln, Nürnberg, Offenbach, Oldenburg, Rheine, Stade, Unna, Wolfenbüttel.

	Turnover			Total
	Increase, %	Decline, %	No change, %	
<b>Pedestrianized areas<sup>a</sup></b>				
Retailing	83	3	14	100
Hotels	28	8	64	100
Restaurants	63	1	36	100
<b>Outside pedestrianized area<sup>b</sup></b>				
Retailing	20	17	63	100
Hotels	20	2	78	100
Restaurants	25	5	70	100

a Resultat från 1066 verksamheter.

b Resultat från 750 verksamheter.

Källa: FfH 1978 i Hass-Klau 1993:22.

Undersökningen fann en konstaterad ekonomisk inverkan på handelns verksamheter, med långsiktig ekonomisk ökning för alla handelstyper men med en omställningsperiod som konsekvens. Ökningen för detaljhandeln var mest påtaglig, med 83 procent på gågatan, jämfört med endast 20 procents ökning utanför

gågatans område. Ett likvärdigt resultat var funnet för restaurangbranschen med 63 procent på gågatan och 25 utanför området. Det som dock tydligt bevisades i denna studie var hotellbranschens marginella vinning av dess lokalisering på gågatan i relation till resterande.

Trots allt den bevisade positiva ekonomiska korrelationen, kom även kostnaderna att öka på sikt, oberoende av verksamhetens ökade eller minskade inkomster. Det kom att bli dyrare att bedriva sin verksamhet just på gågatans område, vilket i sin tur inte var överraskande, enligt Hass-Klau (1993) då "gångtrafiken måste bekosta sig själv". Ytan blir en attraktiv lokalisering som spinner på det lokala marknadspriset på plats. Gågatans inverkan på handelns omsättning pressar marknadspris på lokalerna och kräver på så sätt mer av varje verksamhet. Detta påverkar ökade kostnader för lokalhyran men även av verksamhetens funktioner så som personalstyrka, sittplatser, varor eller även yta (Hass-Klau 1993:23; Wright 2005:63-65). Omstruktureringen av trafik tillgängligheten i rummet skapar på så sätt en omställningsperiod för butiksutbudet på plats. Förändringen kan innebära en minskad inkomst och högre utgifter innan verksamheterna upplever en positiv effekt. Mindre lokala verksamheter kan eventuellt inte klara av denna drastiska förändring (Svensson 2009:30). Det skapar en fördel för större butikskedjor, med högre marginaler som därmed inte är lika utsatta och har större chans att överleva i en sådan miljö. En implementering av en gågata kan således innebära en negativ utveckling för den mindre lokala handeln som inte tillhör större kommersiella verksamheter (Nielsen 1997, i Svensson 2009:7).

Belägna verksamheter på gågatan är mer framgångsrika relaterat till de som ligger utanför. En omställningsperiod är vanligt förekommande under de första åren, som kan innebära en minskad inkomst innan verksamheterna

upplever en positiv effekt. Gågatan har därmed skapat ett attraktivare läge med en förutsättning för ökade intäkter på sikt, men som följd effekt av ökade utgifter. Det kan leda till att det etablerade butiksutbudet genomgår en förändringsfas under de första åren, som en konsekvens av den nedprioriterade bilismen (Svensson 2009:30). Ett lokalt regeringsuppdrag i USA 1997 påvisade dock att denna förvandling är en pådrivande kraft för nya verksamheter att uppstå, där 60 nya verksamheter hade etablerats tack vare det nya klimatet på gågatan. 1998 bevisade ännu ett regeringsuppdrag från USA gågatans positiva inverkan på fastighetsvärdet, som antas öka på grund av den nya implementerade gågatan (Wright 2005:65). Hass-Klau (1993) poängterar dock att en ökad attraktivitetsnivå på plats uppnås endast om den lockade befolkningen består av en mångfald, vilket är beroende av att platsen besitter funktionsblandade handelsverksamheter med olika ändamål (Hass-Klau 1993:25). Gågatan kräver därmed rätt förutsättningar för att komma att bli ett attraktivt stadsrum. Gågator på oattraktiva stråk riskerar att bidra till en tom yta i stadsrummet och en handelsnedgång (Hass-Klau 1993:30), därför är den omgivande platsen en viktig komponent för platsvalet för en ny gågata.

## 2.4.2 HISTORISKA PERSPEKTIVET

Vid nya initiativ av gågator i svenska tätorter, har enligt en studie genomförd av Trivector (2004:3), en negativ opinion som regel uppstått från näringsidkare. Butik/restaurang/caféägarna är de som oftast är bland de första som är i behov av en försäkran att deras verksamhet inte blir lidande. Oron som finns handlar om att verksamheterna tror sig gå miste om sin kundkrets och deras största klienter som anses vara: de bilburna kunderna. En annan aspekt som ofta förs fram är en stark oro för varuleveransernas framkomlighet under en bilfri reglering. Dessa är de två huvudsakliga argumenten som sett över tid oupphörligt kommit upp i samband med nya incitament av gågator. Detta även fast empiriska undersökningar antyder att verksamheter kan växa sig starka i en sådan miljö. Än idag misstror handeln denna korrelation och kräver en förtroendegivande och övertygande kommunikation från idkaren (Wright 2005:64). Det beror troligtvis på bristande kunskaper om likvärdiga projekt och även en misstro till att en gågata kan inverka positivt på deras verksamhet (Svensson 2001:31, Hass-Klau 1993:23, Wright 2005:64). I de flesta fallen har dock opinionen vänt och handlarna vill ofta mer än gärna ha kvar regleringen när den väl blivit verklighet (Trivector 2004:3, Wright 2005:65). Denna erfarenhet har Jan Gehl (2005) speglat; när en bilfri reglering tog plats i Köpenhamn, vände handels opinion och hyllade den tidigare plan som de en gång gått emot (Gehl i Wright 2005:65).

På 60-talet inrättades den första gågatan i Sverige som från start fick starka reaktioner av handelsmännen (Svensson 2001, s.10). Historiskt upprepas denna reaktion där näringsidkarna än idag bryter ut i protest vid nya regleringar av biltrafiken (Svensson 2001:29–33). Handeln tror sig ha en koppling till bilismen som inte betraktas fungera utan varandra. Denna biltillgänglighet sägs vara ett behov som inte går att kompromissa om, utan ses som en förutsättning för handeln att fungera. Konflikten ligger i att motbevisa

behovet av bilismen, där idkarna måste konfrontera dessa invändningar med berörda butiksägare och handelsorganisationer (Svensson 2009:3).

### 2.4.3 PARKERING KONTRA OMSÄTTNING



Argumentet som oftast tas upp av handelsmännen är dess tro på en minskad inkomst på grund av bilkundens minskade tillgänglighet på en gågata. Mingardo och Meerkerk (2012) undersökte denna diskurs för att se om handels hypotes och den så kallade dogm ”ingen parkering, ingen handel” verkligen föreligger. De tog sig an 80 handelsområden i Nederländerna för att undersöka om hur priset och utbudet av parkeringsplatser påverkar handels omsättning.

Det visade sig föreligga ett positivt förhållande mellan parkeringstariffen och handels omsättning. Högre parkeringstariffer förknippades med högre omsättning per kvadratmeter, vilket står i kontrast till den generella handelsuppfattningen. Fastän detta förhållande kan upplevas konstigt, finns det en rimlig förklaring. Den högsta omsättningsökningen för handeln per kvadratmeter sker på de mest attraktiva platserna i staden, som lockar flest kunder. På dessa platser ökar konkurrensen för parkeringsplatserna, vilket skapar en bristvara och pressar prisnivåerna efter den ökade efterfrågan. Indirekt bekräftas även denna relation av Hensher och King (2001) med en studie i Sydney. Enligt dem är handeln knappt påverkad av parkeringspriserna, och tros inte påverka kundens platsval att parkera (Mingardo och Meerkerk 2011:5-6).

Hur stor parkeringskapacitet det finns på plats upptäcktes inte ha en inverkan på handels omsättning.

Detta även fast handels dogm fastslår ”ingen parkering, ingen handel”. Mingardo och Meerkerk (2012:6) menar att handels framgång är oberoende av parkeringskapaciteten och snarare beroende av platsens attraktivitet. Mingardo och Meerkerk (2012), Teller och Reutter (2008) är eniga om att parkeringsplatser inte bidrar till en potentiell ökad attraktivitet. Utan är beroende av andra faktorer, så som kvantiteten och kvaliteten av affärerna, lokaliseringen, tillgängligheten, estetiken etc. vilket även bekräftas av Gehl (2010), Wright (2005), Teller och Reutter (2008), Jacobs (2000).

### 2.4.3 DEN KÖPSTARKA KUNDEN

Det är allt för vanligt att handelsmännen övervärderar den köpstarka bilkunden, och därmed även behovet av biltillgängligheten. Den bilburna kunden är ofta betrodde att vara huvudandelen av deras köpstarka klienter. Samtidigt underskattas andelen av gång- och cykeltrafikanternas faktiska inköp (Bent och Singa 2009; Clifton et al 2012; Drennen 2003; Popovich och Handy 2014; Sustrans 2006; Sztabinski 2009).

I stadsdelarna Graz och Bristol, i Österrike, tillfrågades handelsmän om hur de trodde att deras kunder färdades till affären. Samtidigt intervjuades kunderna för att undersöka verkligheten. I båda fallen fann forskarna likvärdiga resultat. Handelsmännen uppskattade att andelen bilburna kunder var 58 procent i Graz, respektive 42 procent i Bristol, medan de i verkligheten endast utgjorde 32 procent, respektive 22 procent (se bild 7). Den gångburna kunden var samtidigt underskattad till 25 procent i Graz och 42 procent i Bristol, då den egentliga andelen var 44 respektive 55 procent (se bild 6) (Sustrans 2006:1). Att uppfattningen av kundens



transportmedel skiljer sig markant från verkligheten är konstaterat.

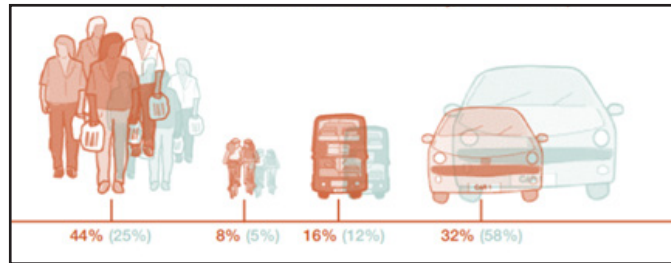


Bild 6, flödesförelning per färdmedel i Graz, Österrike. Källa Sustrans 2006:1.



Bild 7, flödesförelning per färdmedel i Bristol, Österrike. Källa Sustrans 2006:1.

Den bilburna kunden anses fortfarande vara den köpstarka kunden. Studier har dock bekräftat att bilister tenderar att spendera mer på en enkel resa, medan gångtrafikanter och kollektivt resande individer handlar mer frekvent och spenderar mer i slutändan (Tyler et al. 2012; Bent och Singa 2009; Clifton et al. 2012; Popovic och Handy 2014).

## 2.4.4 FOLKETS MOTSÄTTNINGAR

För att uppnå en förståelse för de som vistas på ytan, måste vi vända vidgas ända ut till befolkningens attityder gentemot en bilfri reglering. Vid varje regleringsförsök inkommer det ofta likvärdiga motreaktioner. Box 2, på nästkommande sida, redogör en lista på 25 anledningar som ofta har tillämpats för att motsätta sig bilfria regleringar. För att möta denna oro som uppstår måste idkaren vara medveten om regleringens upplevda inverkan (Wright 2005:63).

Att förändra något i stadsrummet som "alltid varit så och ska vara så", är ofta skräckinjagande och utanför bekvämlighetszonen. Detta är specifikt högst relevant vid regleringar av biltrafiken. Att erkänna bilens negativa attribut och stadsutformningens bilberoende är svårt men ett viktigt steg för att överväga alternativa stadsutformningar (Wright 2005:64).

## BOX 2 MOTSÄTTNINGAR

Vanligt förekommande motsättningar vid införandet av bilfria regleringar, enligt Wright (2005: 63).

### Ekonomiska motsättningar

1. Leveranser av varor till affärerna eller verksamheterna blir inte längre möjliga under lämpliga tider.
2. Företag, verksamheter, restauranger och affärer förlorar bilburna klienter.
3. Värdefull tid går förlorad när motoriserade transporter är förbjudna.
4. Personlig investering i bilen går förlorad.
5. Dagens infrastruktur är baserad på bilismen, vilket gör det för dyrt att förändra gatans utformning.
6. Turistnäringen går förlorad om de inte kan transporteras med bil.
7. Bilförsäljning, väginfrastruktur och oljeindustrin är huvudkärnan för dagens moderna ekonomi som skapar arbetstillfällen och inkomster för samhället.

### Bekvämlighet

8. Försvårar frakt av livsmedel och andra leveranser.
9. Barnen kan inte längre skjutas till skolan.
10. Det finns inga alternativa transportmedel där jag bor.
11. Långsammare färd sätt passar inte mitt pressade schema.

### Identitet, frihet och status

12. Bilen är en viktig statussymbol.
13. Bilfria regleringar är en inskränkning på den personliga friheten.
14. Förändringar tas ofta emot med en motsättning då vanor och livsstil påverkas.
15. Individer gillar känslan av snabba hastigheter, som bara bilen kan ge.
16. Gångtrafikanter och cyklister är invånare som inte har råd med en bil.
17. Det är endast lämpligt att färdas som en gångtrafikanter för barn och äldre som inte längre kan köra bil.

### Hälsa och bekvämlighet

18. Den bristande tillgängligheten för ambulanserande fordon skapar en livsfara för invånarna.
19. Bristande fysisk hälsa begränsar de som inte kan gå eller cykla i större utsträckning.
20. Funktionshindrade förlorar möjligheten att färdas på bilreglerade platser.
21. Får bättre sömn med ett konstant bakgrundsljud från trafiken.

### Miljöns perspektiv och den sociala aspekten

22. Biltrafik förebygger mot brott och skapar liv på gatan.
23. Kontakten med vänner går förlorade om möjligheten att färdas med bilen inte längre är möjlig.
24. Klimatförändringarna med en bilfri reglering är överskattade, så som en inverkan på föroreningar, buller och klimat hotet.

# DEL 3 STUDIENS UTFORMNING

*Detta avsnitt redogör för studiens metodval och utformning.*

## 3.1 FALLSTUDIEBASERAD FORSKNING

För att förstå fenomen som består av komplexa samband, tillämpas en fallstudiebaserad forskning. Forskningsansatsen ger en möjlighet att få en överblick av det svåröversiktliga fenomenet som kan uppstå på varje enskild plats (Gummesson 2003/2004: 115). Förståelsen av det analyserade fenomenet och den uppfattade förändringen av den tillfälliga gågatans inverkan på den platsspecifika situationen redogörs av både kvantitativ uppmätt data för att både få ett djupare spektrum, i siffror, av uppmätta passager och rörelsemönster, tillsammans med en kompletterande djupgående kvalitativ inblick av öppna uppfattningar av berörda individer på plats (Gummesson 2003/2004: 117). Detta för att både förstå vad som faktiskt har hänt på plats och hur den faktiska förändringen upplevts. Stadslivets komplicerade rumsliga händelser kan uppfattas på många olika sätt. Samma händelse kan upplevas positivt av en individ emellertid negativt av en annan, därför genomförs djupgående studier med olika tillvägagångssätt. Vad händer på gatan? Hur upplevdes förändringen? Hur påverkades platsen? Uppsatsens frågeställningar besvaras med kvantifierbara metoder, med hjälp av flödesräkningar, flödesspårningar för att se på hur platsen utnyttjas. I nästa led eftersträvas en förståelse för hur denna egentliga förändring på plats har uppfattats tillämpas, därav appliceras en kvalitativ intervjuetodik med berörda handelsaktörer och boende.

Studien baseras på en hermeneutisk ansats som tillämpar

tidigare forskningsbaserade tolkningar grundade på lärdomar och erfarenheter av historiska inverkan händelser som åstadkommer förståelsen. Denna förståelse ger fördjupad insyn och iakttagelseförmåga av det insamlade datamaterialet, som i sin tur skapar en ny förståelse och den vetenskapliga komplexa förklaringen för den platsspecifika situationen. Den slutliga tolkningen är på så sätt beroende på kvalitén av det insamlade materialet och tillfrågade aktörernas kännedom och uppfattning. Denna ansats uppnår slutligen en ökad förståelse som kan vara till hjälp för att påvisa kausalitetens samband (Ödman 2003/2004: 74–75).

## 3.2 DEN OBSERVERADE PLATSEN

Valet av observationsplatsen baserades på tillfredsställda krav: bra uppsikt över alla önskvärda flöden, utan skymmande föremål, bra sitt/stå möjligheter och måste vara en plats som inte är i vägen för ett flöde.

Swedenborgsgatan och Rörstrandsgatan är dock baserade på två olika utgångspunkter, då Swedenborgsgatan varat under en längre period så finns tidigare flödesvärden att utgå från, som Stockholm stad tagit fram (Stockholm stad 2016c:12-13). Därför har min studie på Swedenborgsgatan utgått från samma observationspunkt som Stockholm stad tillämpat i sin tidigare studie. Detta för att kunna jämföra resultaten med varandra. Mätningen genomfördes därmed i korsningen Högbergsgatan och Swedenborgsgatan (se kartbild 3 och 4, på sida 22).

Eftersom gågatan på Rörstrandsgatan är ett helt nytt testobjekt, har inga tidigare studier genomförts (Stockholm stad 2017:1). Det gav ett fritt platsval och

därmed ansågs korsningen mellan Birkagatan och Rörstrandsgatan som den mest attraktiva platsen, då det kom att bli den nya ”ingången” till gågatan, med en angränsande ”vistelseyta” och flertal korsande flöden, med både gångflöden från pendeltåget och tunnelbanan, biltrafiken samt cykeltrafiken (se kartbild 1 och 2, på sida 22).

## 3.3 HUR MÅNGA?

Majoriteten av städernas trafikkontor tillämpar flödesmätningar av biltrafik för att anpassa stadsplaneringen utifrån verkliga omständigheter. Trafikens flöde är ett vanligt mätt flöde, däremot har ofta stadens gång- och cykeltrafik hamnat i skymundan. Dessa flöden är i lika hög grad viktiga för att förstå hur stadens gatuliv samspelar med rummet, vilket belyser ett existerande glapp och behov för stadsplaneringen att ta hänsyn till fler kvalitativa uppmätta värden av gång- och cykelflöden (Gehl och Svarre 2013:13).

Att räkna är ett verktyg som ofta tillämpas inom studier av det offentliga livet. Metodiken kan tillämpas till i princip allt som är mätbart: hur många ler, hur många pratrar, hur många går ensamma eller in en grupp, hur många pratrar i telefon, hur många fönstershoppare eller till och med kramas (Gehl och Svarre 2013:22). Genom en kvalitativ tillämpning av rummets händelser, kan en faktisk händelse av hur många redovisas med hjälp av siffror. Det skapar möjligheten att mäta en eftersökt händelse som tidigare endast kunde beskrivas av den uppfattade upplevelsen och kan bevisa eller påvisa en rumslig korrelation av flödet. Frågeställningen startar med den grundläggande utgångspunkten av hur många passager sker av gångtrafikanter, cyklister samt bilister sker på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan. För att relatera till ett flödesvärde måste den ”relativa”

normen uppmätas, därmed genomförs en mätning före implementeringen, som representerar den "relativa" normen på gatan, vidare uppmäts flödet under den tillfälliga gågatan och efter. Detta för att mäta om projektet har haft en inverkan på det uppmätta flödet (Gehl och Svarre 2013:13).

Dagligen inverkas flödet av olika faktorer. Det innebär att mätningen kräver en konstant upprepande metodik för att få så korrekt uppmätta värden som möjligt. För att få ett statistiskt rätt värde krävs likvärdiga omständigheter för att kunna jämföra mätvärden och för att fortsättningsstudier ska kunna gå att genomföra i framtiden (Gehl 2013:13, 25).

Mätningen genomförs endast under vardagar för att ta del av rusningstrafiken, då det i regel är mindre trafik under helger. En avgränsad yta krävs för att få en korrekt flödesbild då mätningen hanterar en större flödesmängd. Registreringen avgränsades därmed till en överblickbar yta från räkningspunkten (se sida 22). Tre rusningstider är valda för undersökningen, för att se platsens flödesvariation under dagen: på morgonen 7:30-8:30, förmiddagen 11:30-12:30 samt eftermiddagen 16:30-17:30. Varje mättillfälle är 1 timme. Vädret är en avgörande faktor för studien. På en av Köpenhamns gågator, genomfördes en studie om gångtrafikanternas fart i relation till vädret. Det visade sig att gångtrafiken var 35 % långsammare under sommaren än under vintern. Slutsatsen av studien visade att gångtrafiken var mer aktiv på gatan när solen sken. Människan vistas längre på offentliga platser, strosar runt, är mer lockad till att sätta sig ner en stund och går långsammare när solen skiner. En kall, regnig eller blåsig dag påverkar därmed gångflödet negativt och påvisar inte stadslivets verkliga utfall (Gehl 2010:71, 120). Därför genomförs mätningar endast under sommarens finaste dagar. Begränsningen av temperaturen är varierande beroende på tidpunkt, då temperaturen på morgonkvisten är generellt lägre än

mitt på dagen, därför avgränsas morgonens räkningar till 13 grader, förmiddagens räkningar till 18 grader samt eftermiddagens räkningar till 17 grader, med förutsättning att det är strålände solsken.

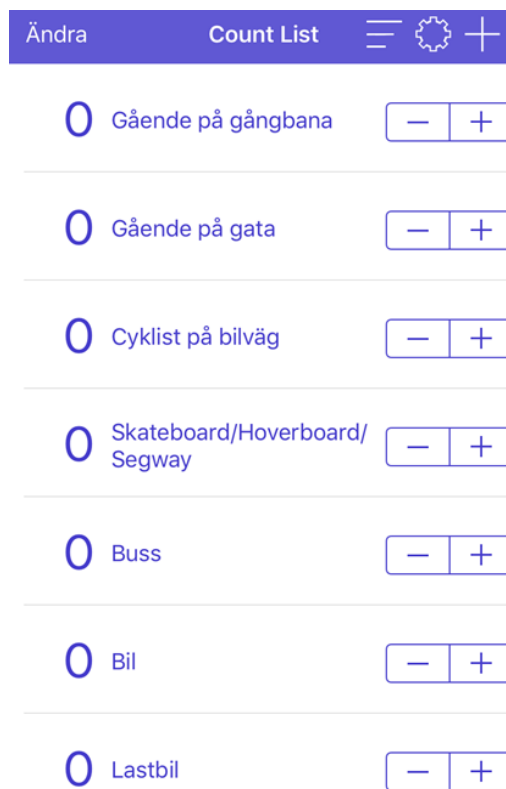


Bild 8, visar mobilapplikationens (Count That Now) utseende vid nystart av ett mättillfälle, med valda inlagda kategorier. Källa: Joanna Saber 2017.

Verktyget var till stor hjälp för att registrera varje passage för olika ändamål, då för varje passage registreras smidigt genom endast ett tryck i mobilen. Denna metodik är både smidigare och mer lätthanterlig i jämförelse med klassiska mätverktyg så som handräknare eller helt enkelt papper och penna då varje passage registreras med ett sträck. Eftersom flödet på dessa två mätta platser har relativt stora flöden, då ett ungefärligt uppmätt flöde på Swedenborgsgatan kunde exempelvis vara över 1000 gångpassager under en timme, i samspel med ett cykelflöde på över 300 passager och ett bilflöde på 20 passager. Innebar det att mätningen krävde en möjlig registrering för flera flöden, vilket mobilapplikationen ger. Om jag skulle använt mig av handräknare skulle flertal handräknare eller massa pappershantering behövas, vilket är otympliga mätinstrument i detta fall (Gehl och Svarre 2013: 23). Varje enskild kategori kunde härmed smidigt specificeras, på en eftersökt detaljnivå. Flödesmätningen var uppdelad i sju kategorier: gående på gångbana, gående på gata, cyklist på bilväg, skateboard/hoverboard/swegway, buss, bil och lastbil (se bild 8). Detta för att på så detaljerad nivå som möjligt, kunna avgöra vad flödet består av. Gångtrafikanterna blir även uppdelade i två kategorier, detta för att skilja på var på gatan varje individ rör sig. Trottoarerna är där gångflödet framförallt förekommer men för att se om rummets utformning och gågatans förändring påverkat på gångflödet över tid klassificerades detta till två flöden: "gående på gångbana" och "gående på gata". Inom kategorin "gående på gångbana" beräknas alla som väljer att gå på trottoaren och övergångsställen "som man ska" vid den observerade ytan. Om en gångtrafikanter som avvek från det "vanliga" gångflödet längst med trottoaren och gick på gatan för att ta en genväg eller på grund av en önskan att gå på gatan istället för på trottoaren klassificerades som "gående på gata".

## 4.5 SPÅRNING

Kroppsspråket och beteendet berättar mycket om individens upplevelse av rummets utformning, utan en nödvändig verbal kommunikation. Den icke-verbala kommunikationen sägs sig ge en mer omfattande bild än den verbala, men ändå tillämpas denna metodik inte i lika stor utsträckning inom forskning där ordet anses än idag ses som ett mer givande mätinstrument (Gummersson 2003/2004:128).

En direkt observation är tillämpad för att registrera och observera gångtrafikanternas rörelse på plats (Gummesson 2003/2004: 128). Denna metodik är vald för att undersöka om implementeringen av gågatan inverkar på gångtrafikanternas rörelsemönster.

Observationen specificerar sig endast på gångflödet och är en så kallad spårning av det individuella vägvalet. Med hjälp av en kartbild av den undersökta platsen som bas, dras en linje för varje individuell passage. Detta registrerar gångflödets förflyttning från punkt A till B på den undersökta platsen, som resulterar i en överblickbar bild av platsens förflyttningmönster (Gehl och Svarre 2013: 28). Metoden **kombinerar** i samband med alla räkningstillfällen (se avsnitt 3.3). Det innebär att denna spårningen är baserad på samma tids-, väderleks- samt dygnskriterier som i avsnitt 3.3. På så sätt fås ett värde för antalet gående under mättiden samt dess flödesväg.

Registreringen av en **flödesväg** sker endast av avvikande gångflöden som inte går på gångbanan. Flödesvägen längst med gångbanan ignoreras. Flödet är klassificerat som "gående på gata" i applikationen "Count That Now" (se avsnitt 3.3).

En **avgränsad yta** krävs för att få en korrekt flödesbild då mätningen hanterar av en större flödesmängd. Registreringen avgränsades därmed till en överblickbar

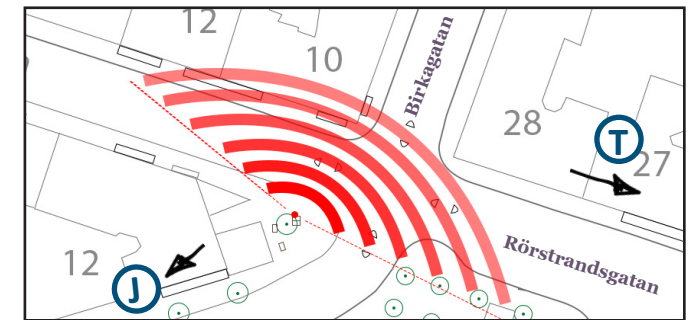
plats över alla flöden. Denna punkt låg oftast i ett korsningshörn eftersom det var platsen där flöden från båda håll var bäst överblickbara. Mätningarna utgick från två observationspunkter på både Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan. Båda punkter gav en likvärdig överblick över alla flöden som kunde komma från fyra håll (se kartbild 1, 2, 3 och 4).

Resultatet av flödesspårningen visar hur gångtrafikanter genat eller gått på bilvägen: före, under och efter regleringen. Tillsammans med flödesmätningarna jämförs antalet avvikande personer på bilväg med den totala andelen gångtrafikanter som valt att gå på trottoaren.

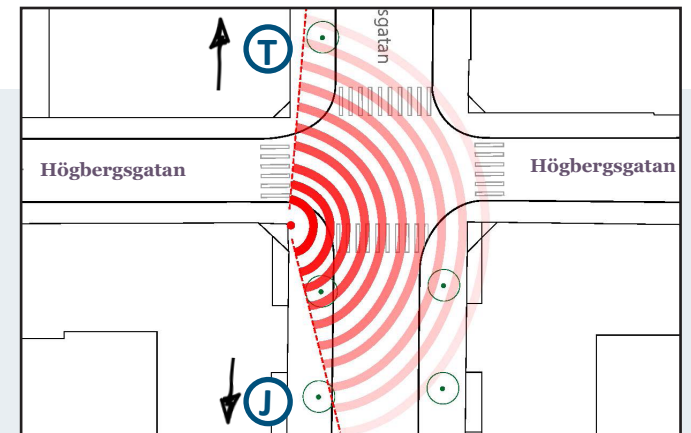
Antalet analyserade fall för gångtrafikanternas vägval avgränsades till tre representativa kartbilder per situation, morgon, lunch och middag för alla tre perioder: före, under och efter. Detta för att minimera datahantering. Det representativa värdet under gågatans period i denna analys är endast synliggjort i spårningskartor för Rörstrandsgatan av insamlad data från den 22 - 23 augusti. På Swedenborgsgatan är motsvarande flödesspårning redovisad för mätperioden från den 10 - 12 augusti. Detta för att flödets väg var i båda fall störst och tydligast under denna mätning.



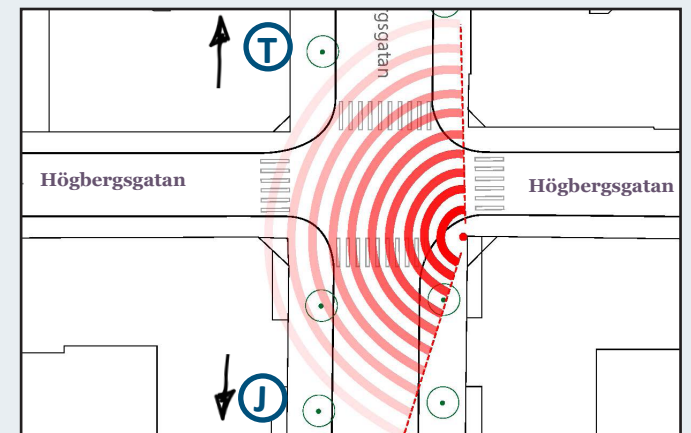
Kartbild 1, visar synfältet från observationspunkt nummer 1 Rörstrandsgatan/Birkagatan.



Kartbild 2, visar synfältet från observationspunkt nummer 2 Rörstrandsgatan/Birkagatan.



Kartbild 3 och 4, visar synfältet från observationspunkt nummer 3 och 4 i korsningen Swedenborgsgatan/Höbergsgatan.



## 4.6 INTERVJUER

En kombination av en kvalitativ och kvantitativ intervjumetodik tillämpas för att förstå den upplevda den lokala handelns verklighet (Dalen 2008: 9, 14–15). Detta för att kunna förstå gågatans inverkan på berörda parter på Rörstrandsgatan. Semi-strukturerad metodik är vald vid möten med alla berörda handelsaktörer på Rörstrandsgatan. Intervjun anpassas efter informantens tidsomfång och har därmed fyra till sex bestämda frågor i given ordning som kan besvaras kort men med ett utrymme för informanten att utveckla sitt svar fritt. Intervjun är upplagd som en enkät som fylls i av intervjuaren och utförs lika med alla informanter. Detta skapar på så sätt en möjlighet för informanten att berätta det perspektiv som de vill förmedla utan gränser för deras svarsomfång (Dalen 2008:14–15).

Handelns aktörer intervjuas i två omgångar, en före gågatans implementering (6:e juni 2016) samt en uppföljande intervju efter (31:a augusti 2016). Detta för att undersöka om uppfattningen förändrats och hur varje enskild verksamhet upplevt gågatans inverkan. Blev det som de trodde eller kom det att bli ett oväntat resultat för handelsverksamheten på plats? 19 av 21 handelsaktörer på Rörstrandsgatan valde att delta i studien. All information som insamlats redogörs inte per namn utan representeras per bransch. Detta för att ge utrymme för anonymitet för alla deltagande. Andelen deltagare per bransch är:

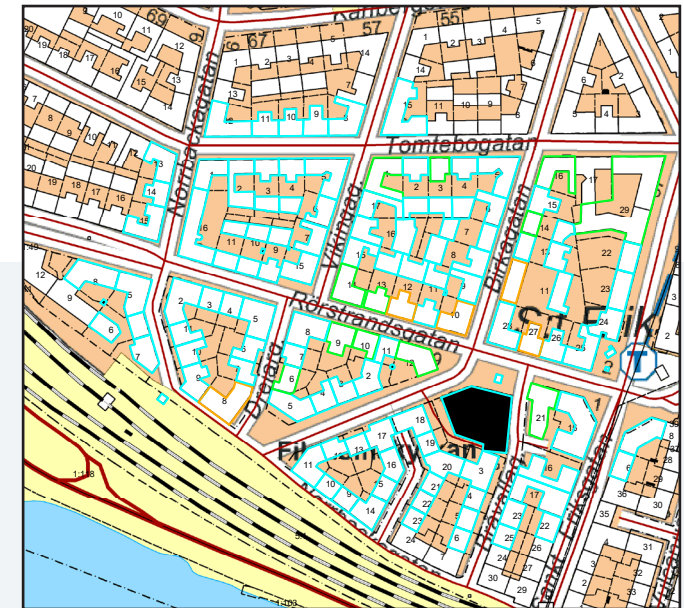
9 av 10 från restaurangbranschen  
7 av 8 från detaljhandeln och servicebranschen  
3 av 3 deltagande som representerar den tunga handeln.

## 4.6 ENKÄTER

Boendes uppfattning inkluderas i denna studie eftersom det är en målgrupp som av allra högsta grad berörs av regleringen. En gågata påverkar inte endast handelns plats, utan även boende som får en förändrad yta längst med deras tidigare biltillgängliga gata. För att få ta del av deras perspektiv på den nya gågatan på Rörstrandsgatan, skickades en enkät ut till berörda bostadsrättsföreningar. Insamlingen av data är baserat på ett utskick av en enkätundersökning. När en större mängd data ska behandlas är en enkät ett effektivt metodval. Det är ett tidseffektivt, billigt och smidigt sätt att sprida en undersökning på. Med hjälp av "Google forms", skapades enkäten på en nätbaserad plattform. Denna enkät delades upp i fyra delar med sammantaget 21 frågor, där del 1 behandlade boendes attityd till gågatan, del 2 dess upplevelse av gågatan, del 3 individens resvanor samt en avslutande del 4 med korta bakgrundsfrågor. Se bilaga 3 för att se hela enkäten. Urvalet är baserat på bostadens avstånd ifrån Rörstrandsgatans gågata för att säkerhetsställa vilka bostadsrättsföreningar som var relevanta att kontakta. Bostadsrättsföreningar som kontaktades var belägna inom 50–150 m avstånd från Rörstrandsgatan.

Det gav ett urval av berörda bostadsrättsföreningar inom kvarteren: Terrakottan, Eldaren, Gjutaren, Fajansen, Stengodset, Porslinsbruket och Ugnen som kontaktades. Inom varje kvarter föreligger flertal mindre bostadsrättsföreningar, som vardera blev kontaktade och informerade om studiens syfte. Enkäten spreds vidare med hjälp av bostadsrättsföreningens styrelse via

mejl till deras boende. Många bostadsrättsföreningar gav ej svar och uteblev från studien. Kartbild 6, visar vilka bostadshus som har deltagit i enkätundersökningen. Tack vare detta har boende inkommit med svar från Eldaren, Terrakottan, Ugnen, Fajansen, Gjutaren och resulterat i 61 inkommande svar på enkäten.



Kartbild 5, redogör vilka bostadsrättsföreningar som fått enkäten spriden till boende. Grönmarkerade hus har bekräftat enkätspredning per telefon till mig. Orangemarkerade hus har bekräftat enkätspredning per mejl.

# 4.7 METOD OCH KÄLLKRITIK

Alla källor som används i denna masteruppsats är grundade som etablerad forskning. Under urvalet har ett kritiskt förhållningssätt tillämpats, med en eftersträvan av endast primära källor, på grund av att sekundära källor kan ge bristande information och ändra bakgrundskällans uttalande. Detta för att säkerställa bakgrundskällans äkthet. Hur bakgrundskällan insamlat information är ett likvärdigt förhållningssätt till alla källor. I alla undersökningar finns risken att ledande frågor inverkar på det slutliga resultatet som möjligtvis drar en slutsats från ett felaktigt urval, därför granskas källornas undersökningssyfte, metodik och att materialet är tidsaktuellt för att tillämpa informationen för denna fallstudie (Trost 2008:61–62). Detta för att även undvika beroende källor som kan vara bundna till ett företag eller myndighet och kan vara begränsade i informationens uttalande. Det finns även en risk för källor att bli tendentiösa när forskare strävar efter att vara objektiva men i praktiken kan materialet komma att bli vinklat (Trost 2008:61–62). Alla källor är därmed utvalda med noggrannhet och vaksamhet.

Studiens metodval har utgått från fallstudiens lokala kriterier. Den minimala budgeten begränsade även studiens valmöjligheter och hade inte tillgång till dyra tekniska lösningar för flödesmätningar på gatorna, bättre informationsspridning vid enkätutskick eller exempelvis enkätutskick per post. Studien fick därmed hålla sig till ekonomiskt oberoende metoder.

Studiens ena del baseras på platsobservationer som kombineras med två mättekniker, nämligen flödesräkningar och flödesspårningar. Detta då det ansågs vara den mest tidseffektiva metodkombinationen. Undersökningstiden per mätning skulle dubblats om mätningarna hade genomförts separat. Det hade även givit ett ojämförbart resultat, när flödesräkningarna och flödesspårningen inte hade utförts samtidigt. En

dag till en annan har ofta olika förutsättningar som kan bli påverkade av många externa faktorer, så som vädret, närliggande event, semesterdagar, vägarbeten eller andra oförutsedda händelser som skulle kunna påverka flödet, därför genomfördes dessa två mätningar samtidigt. Bortsett från externa inverkan faktorer följer stadslivet, enligt Jan Gehl, ofta upprepande och enhetliga rytmer, då gårdagen är väldigt lik morgondagen (Gehl 2013:25).

**Flödesmätningen** genomförs under tre rusningstimmar, som gett tre representativa värden över platsens flöde under dagen. Detta baserat på tidigare studier som Stockholm stad genomfört på Swedenborgsgatan, för att kunna jämföra tidigare mätresultat i detta arbete. Varsamhet kommer dock tas vid denna jämförelse då olika förutsättningar kan ha funnits vid varje mätning. Både Stockholm stad (2015) och Sweco (2016) på uppdrag av Stockholm stad har genomfört likvärdiga studier på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan. Det är utsagt att Swecos mätningarna inte baserats på väderkriterier så som min. Det har inneburit att deras mätvärden under gågatans period var påverkade av mät dagens ojämna väder, då de räknade flödet på en ostadig dag, som även bekräftats i Swecos rapport (Sweco 2016:44). Vid en jämförelse är det svårt att bekräfta att mätningarna har genomförts på samma sätt och olikheter kan troligtvis förekomma.

Fördelen med flödesmätningar är att flödet blir direkt synligt och ger möjlighet för en plats specifik analys av det som är eftersökt. Det finns dock risker vid manuella räknningar, då felregistrerade data kan förekomma. Ju längre tid som mätningen varar ju mindre risk finns för osäkerhetsfaktorer att påverka resultatet. Ju kortare undersökningstid ju mer kan komma att inverka på flödet. Om mätningen skulle endast genomföras under 10 minuter, skulle det slumpmässiga flödet påverkas större vid förändringar men även vid räkningsmissar, därför

valdes 1 timme som standard för alla flödesräkningar (Gehl 2013:25). Med hjälp av mobil applikationen ”Count that now” kunde flera flöden registreras samtidigt på ett smidigt sätt. Arbetet var endast beroende av en fulladdad mobil under flödesräkningarna och krävde även att funktionerna i applikationen fungerade som de skulle för att få ett korrekt insamlat material. Inga tekniska problem uppstod under sommarens datainsamling. Den mänskliga faktorn måste dock tas hänsyn till. Det synliga flödet registrerades noggrant men överseende bör ha då misstag kan ha inträffat under datainsamlingen. En risk finns att enstaka passager kan ha missats eller även uppfattas fel. Det passerade flödet var inte konstant utan kunde då och då komma i strömmar på båda undersökta platser, vilket ledde till att räkningen kunde vid fåtal tillfällen ske under press. Någon missad passage under ett tillfälle påverkar inte det insamlade materialet i en stor utsträckning, därför anses materialet ändå ha en hög validitet och reliabilitet. Denna felmarginall är ansedd att vara tillräckligt liten.

**Flödesspårningen** genomfördes samtidigt som flödesmätningen. Vid varje passage registrerades flödesvägen med ett sträck på en kartbild över den lokala platsens korsning, vilket kan ge ny kunskap om platsens flödesmönster. Detta genomfördes likvärdigt på Rörstrandsgatan så som på Swedenborgsgatan. Registreringen av flödesvägen kan innehålla marginella skillnader från verkligheten då en linje inte kan kopieras med hundra procents noggrannhet, dock utfördes arbetet med en så hög precision som möjligt för att få en rättvis bild av verkligheten. Även fast en linje kan ha marginellt blivit någon centimeter fel på kartbild, så ger det slutliga resultatet en ändå tydlig bild av flödets trend, oberoende av linjens noggrannhet. Denna metodik har klargjort platsens användning och är ansedd att vara den mest lämpliga metodiken för flödesspårning, utan tillgång till flödeshöjningskameror då inget ekonomiskt stöd fanns.

Studiens andra del baseras på kommunikation med berörda parter på plats. Detta för att förstå hur platsförändringen upplevdes av invånarna. För att ta reda på befolkningens upplevelse skickades en **enkät** per mejl ut till ett urval av boende som bodde 50 – 150 meter ifrån Rörstrandsgatan. Fördelen med denna metodik är att enkätundersökningarna kan nå ett stort urval, vid en effektiv enkätspredning. Undersökningen krävde en förhållandevis liten arbetsinsats vid materialinsamlingen. Det grundläggande var att få ut enkäten och sprida informationen till det berörda urvalet och därefter invänta datainsamlingen. Fördelen med denna metodik är att respondenten är helt anonym och kan välja sin tid för att besvara på frågorna i lugn och ro. Ett större bortfall förekommer dock oftast vid enkätutskick, men även fast det inte går att undgå bör spridningen vara tillräckligt stor för att få in ett tillräckligt stort underlag. 16 bostadsrättsföreningar valde att hjälpa till med spridningen av enkäten till alla boende i varje bostadsförening. Det medförde att spridningen av enkäten nådde minst i genomsnitt 25 hushåll per bostadsrättsförening, dock varierade detta antal. En bostadsrättsförening som utmärkte sig ägde flera hus och innefattade över 150 lägenheter. Per lägenhet kunde enkäten spridas till alla i samma hushåll. Enkätspredningen har dock inte lett till ett statistiskt säkerhetsställt resultat. Det på grund av att mätningens spridning är inte fritt från riskmoment och mätfel (Sverke2003/2004:55). Att nå ut till alla bostadsrättsföreningar var tidskrävande. Många styrelsemedlemmar som fanns registrerade på hemsidor, var inte kontaktbara, vilket krävde flertal omringningar för att få tag på individer samt på rätt person som hade möjligheten att sprida informationen, detta kom även att begränsa enkätspredningen.

Stora reliabilitetsrisker är funna vid utskicket av enkäten. Jämfört med en postenkät kan alla i varje hushåll nås och utan ett bortfall oberoende åldersgrupp. När enkäten

skickades elektroniskt genom ”Google forms”, uppstod både bortfallsrisker samt spridningsrisker. Spridningen kom att ske med hjälp av bostadsrättsföreningarnas styrelse, som vidare mejlade ut enkäten till boende. Det ledde till att mejlutskicket inte kunde granskas och innebar att det var omöjligt att se hur många enkäten nådde och därmed förlorades möjligheten att undersöka enkätens bortfall. Det skapade en bristande möjlighet att ta reda på om utskicket kom till alla folkbokförda på adressen eller endast till en representant. Vissa kan ha haft en gammal mejladress registrerad eller kollat mejlboxen väldigt sällan, vilket kan ha gett en mindre svarsfrekvens. Resultatet är därmed inte ett representativt resultat för alla boende. Den äldre generationen kan även ha utgjort ett stort bortfall då det är mer troligt att den åldersgruppen inte har tillgång till en dator eller en mejladress. Hänsyn till detta är taget i studien. Av de som besvarat på enkäten visar åldersfördelningen ändå vara jämnt fördelad i undersökningen och svar från alla ålderskategorier har inkommit.

Frageställningar har begränsats till 4 avsnitt som avgränsats till 4 - 7 frågor per avsnitt och sammanlagt innehöll enkäten 22 frågor. Eftersom enkäter är tidskrävande har antalet frågor begränsats för att öka svarsandelen. Frågorna har eftersträvat korta och tydliga formuleringar för att undvika missförstånd och följdfrågor. Utrymme för motiveringar och en övrig del fanns om oklarheter skulle upplevas. Inga funderingar eller frågor kom in, det bekräftar dock inte att missbedömningar eller feltolkningar inte har skett.

För att undersöka hur den lokala handeln upplevt platsens förändring, genomfördes **besöksintervjuer** för att få en personlig synvinkel av platsberörda parter. Metoden ansågs vara mest lämpad för undersökningens syfte, detta för att en besöksintervju ger en stor frihet för informantens uttalanden och även utrymme för intervjuaren att ställa följdfrågor. Alla handelsaktörer

som intervjuades fick före och efter regleringen svara likvärdiga frågor för att undersöka om deras uppfattning förändrades med tiden. Det öppnade upp för en personlig inblick av upplevelsen som en enkät inte skulle kunna avslöja, då möjligheten för följdfrågor faller bort. Eftersom handelsaktörerna på gatan inte var en stor urvalsgrupp fanns möjligheten att tala med varje aktör. Skillnaden mot enkätinsamlingen är att den muntliga insamlingen påverkas av etiska aspekter. För att undvika missförstånd krävdes tydlig kommunikation och ett lugnt förhållningssätt. Platsens omgivning kan även innehålla störningsmoment.

Arbetets fyra mätmetoder är tillsammans omfattade och tidskrävande. Från början var målet att utföra alla fyra mätningar på varje gata, vilket inte kunde uppnås. Tidspressen och arbetets omfattning skapade ett behov av en centraliserad gata. Rörstrandsgatan blev därmed vald eftersom det var ett nytt testobjekt där inga tidigare studier genomförts. Till skillnad från Swedenborgsgatan har Rörstrandsgatan därmed både data av den verkliga flödesförändringen men även av den verkliga uppfattningen av platsens förändring. På Swedenborgsgatan genomfördes endast mätningar av flödesförändringen.



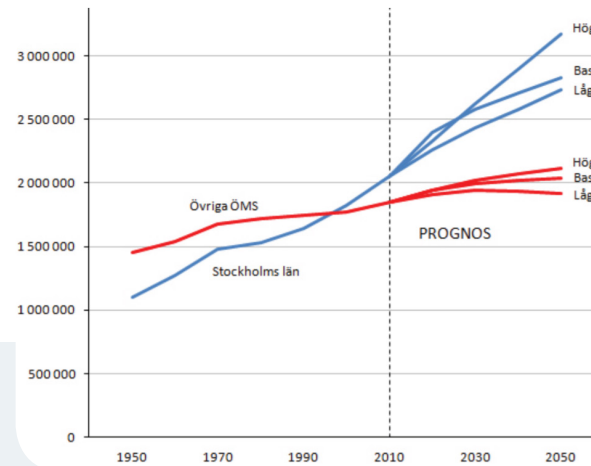
# 4. DEL 4 STOCKHOLM STAD

I detta avsnitt presenteras fallstudiens två platssituationer, Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan, med en inledande inblick om Stockholm stads samhällsutveckling och väderlek 2015 och 2016.

## 4. STOCKHOLM STADS UTVECKLING

Stockholm stad, Sveriges huvudstad, landets största tillväxtmotor. Av den totala ekonomiska tillgången i landet fås en tredjedel från denna region, detta tack vare att en fjärdedel av arbetsmarknaden befinner sig i länet (Länsstyrelsen 2012:5–8). Denna tillväxtmotor i Stockholms län är beläget på endast två procent av hela Sveriges markareal. Inom denna yta finns idag mer än 2,2 miljoner bosatta människor, som är cirka en femtedel av landets befolkning (SCB, 2017:1). Hälften av denna yta beräknades 2012, enligt Stockholms länsstyrelse, att bestå av skogsområden varav resterande är bebodd yta, vilket utgör landets högsta täthet inom alla Sveriges län. Staden lockar både individer inom landets gränser men även från utlandet. Stockholm stad står inför en befolkningsökning. Befolkningsökningens prognos indikerar på en årlig ökning mellan 35 000 – 40 000 personer. Stockholms läns prognos visar att redan år 2030 har befolkningen ökat till 2,6 miljoner invånare och fram till 2050 antas siffran att öka upp till 3,2 miljoner invånare, se diagram 1 (Länsstyrelsen 2012:5–8).

Diagram 1, länsstyrelsens befolkningsprognos redovisar tre olika scenarier för Stockholms län (blå färg) samt för Östra Mellansverige (röd färg) fram till 2050. Källa: Länsstyrelsen 2012.



## STOCKHOLMS VÄDERLEK 2015 OCH 2016

Stockholms väderlek under sommaren 2015 och 2016 är två perioder som är viktiga för denna studie. Detta för att kunna relatera till om vädret har skilt sig markant året innan regleringen eller inte, därmed presenteras Stockholms väderlek för juni, juli och augusti månad, under 2015 och 2016, i tabell 4. Dessa månader representerar perioden som gågatan varade under.

Tabell 4, redovisar medeltemperaturen i Stockholm för juni, juli och augusti månad, under 2015 och 2016. Källa: Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 2017.

	Juni	Juli	Augusti
2015	Medeltemperatur 14°	Medeltemperatur 16°	Medeltemperatur 17°
2016	Medeltemperatur 16°	Medeltemperatur 17°	Medeltemperatur 17°

Sommaren 2015 hade i genomsnitt snäppet lägre medeltemperatur jämfört med sommaren 2016. Det skilde sig endast en grad under juni och juli månad, i Stockholms län. År 2015 blev temperaturen i hela Sverige under juni månad lite kallare än normalt (SMHI, 2017e). Under juli månad 2015 kom den första högsommarvärmerna i början av månaden, värmen var dock inte bestående under hela månaden utan dominerades av lågtryck, med svalt och ostadigt väder (SMHI, 2017c). Augusti 2015 kom högtrycket in över Sverige och gav en varmare månad än normalt (SMHI, 2017a).

Juni 2016 var en varm månad i hela Sverige och södra delen blev även drabbad av torka. Juli månad 2016 hade temperaturen uppnått varmare grader än vanligt i kombination med en hel del åska och lokala kraftiga skurar. I större delen av landet präglades augusti månad av lite mer regn än normalt, månaden växlade mellan varma och svala perioder.

# 4.1 PROJEKT "LEVANDE STOCKHOLM"

För tredje året i rad har kommunfullmäktige i Stockholm stad gett trafiknämnden i uppdrag att aktivt arbeta med det kallade konceptet "Levande Stockholm", för att främja levande stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. År 2015 inleddes arbetet att samspela med stadsdelsnämnder, näringsidkare och fastighetsägare för att identifiera fler platser i staden, med nya möjligheter att utöka uteserveringar eller skapa nya kreativa mötesplatser på (Stockholm stad 2017:1). För varje år som har gått har arbetet skapat mer intresse och även utvidgats i omfattning. Fler gator inom innerstaden har identifierats som möjliga sommargångator och även för pop up-parker (tillfälliga parker i stadsrummet), som har beslutats att bli verklighet även detta år 2017. Projektet omfattar även ytterstadens delar där flertal torg kommer bli sommartorg (Stockholm stad 2017:1).

Levande Stockholm har varit en stor succé och bidragit till nya attraktiva platser att vistas på. Initiativen har överlag uppfattats positivt av medborgarna. Trafikkontoret anser att projektet har fungerat väl (Stockholm stad 2016a:3). Efter två år med lyckade resultat beslutas det att långsiktigt fortsätta med konceptet Levande Stockholm och därmed permanentas flertal sommargångator för kommande år (Stockholm stad 2016d:2).

*"Trafiknämnden beslutar att Swedenborgsgatan, Rörstrandsgatan, Skånegatan och Nytorget utgör ett permanent årligt inslag som sommargångator i enlighet med beskrivningen i kontorets tjänsteutlåtande"* (Stockholm stad 2016d:2).

Tidsspannet som sommargångatorna varat ska även förlängas 2017, från tidigare period juni till augusti, till mitten av maj och mitten av september (Stockholm stad 2017b:1). Kommunen kommer även öka antalet platser och torg i ytterstaden, bortsett från de sommargångator

som införs inom innerstaden. Det tidigare projektet med pop up-parken i Humlegården ska fortgå samtidigt som det etableras ytterligare tre till 2017 inom Stockholms innerstad.

De förhinder som kommunen stött på är uteserveringarnas avgränsning som inte alltid efterföljt stadens villkor (Stockholm stad 2016a:3), men i det stora hela anser socialförvaltningen att uteserveringarna har fungerat bra. Trafikkontoret ser även en förbättringspotential med arbetet av hastighetsdämpade åtgärder (Stockholm stad 2016a:3). Ärenden som inkommit till Stockholm kommuns synpunktsportal under perioden 1/5 till 31/8 2016, som berörde förra årets sommargångator på Swedenborgsgatan, Rörstrandsgatan, Skånegatan, Nytorget samt pop up-parken på Humlegårdsgatan, har sammanställts (Se diagram 2, 3, 4, 5). Av det sammanlagda antalet ärenden har det inkommit 21 frågor, 12 klagomål, 5 beröm samt 3 idéer (Stockholm stad 2016a:3).

Swedenborgsgatan

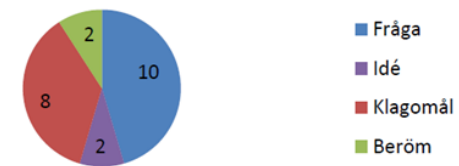


Diagram 2, inkommande ärenden för gågatan på Swedenborgsgatan år 2016. Källa: Stockholm stad 2016a:3

Rörstrandsgatan

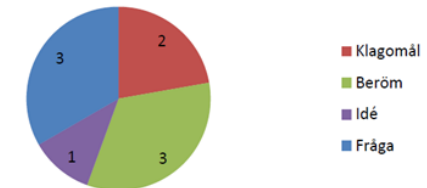


Diagram 3, inkommande ärenden för gågatan på Rörstrandsgatan år 2016. Källa: Stockholm stad 2016a:3

Skånegatan och Nytorget



Diagram 4, inkommande ärenden för gågatan på Skånegatan och Nytorget år 2016. Källa: Stockholm stad 2016a:3

Humlegårdsgatan

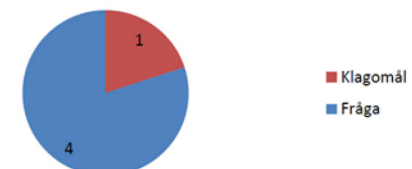


Diagram 5, inkommande ärenden för gågatan på Humlegårdsgatan år 2016. Källa: Stockholm stad 2016a:3

# 4.2 RÖRSTRANDSGATAN

Rörstrandsgatan är en av Stockholms mest krogtäta gata året runt, belägen inom den sydvästra delen om Vasastaden. Stadsdelen är en äldre stenstad som unikt möter tågresenärer från pendeltåget norrifrån. Tågtrafikens resenärer från Karlbergs station möts först av ett kraftigt stup som angränsar till innerstadens vackert bevarade bebyggelse. Öster om Rörstrandsgatan finns även Sankt Eriksplans tunnelbanestation. Gatan är en målpunkt att vara på mellan två starka noder, pendeltåget och tunnelbanan (Kerold Klang, 2014).

Här uppe på höjden gömmer sig ett av Stockholms populära krogstråk, med en lång historia av ölcaféer och krogentreprenörer. Längst med gatan finns caféer, restauranger, pubar, flera klädbutiker, en frisörsalong, samt en mindre tobaksbutik. Tätt intill varandra som skapar de en koncentrerad krogmiljö som lockar mycket folkliv och skapar en sydländsk atmosfär på varma sommarkvällar (Kerold Klang, 2014).

På Rörstrandsgatan är trafiken dubbelriktad. Hela vägen från Sankt Eriksgatan till Vikingagatan finns en kantstensparkering. Ibland kan det även förekomma dubbla parkeringsrader. Miljön på gatan präglas av stora inslag av trafik. Gångtrafiken har tillgång till gångbanor på båda sidor av gatan och cyklisterna färdas i blandtrafik på gatan (Sweco 2016:24).



Bild 9. Rörstrandsgatans stadsliv tagen innan regleringen tog kraft 2016.

## 4.2.1 GÅGATAN PÅ RÖRSTRANDSG.

Den 6 juni 2016 blev delen mellan Birkagatan och Vikingagatan på Rörstrandsgatan en sommargågata för första gången, fram till den 31 augusti 2016 (Stockholm stad 2017:1). Från att tidigare varit en dubbelriktad gata, fick trafiken endast färdas i östlig färdriktning för att minimera det största flödet som vanligtvis går västerut. All motorfordonstrafik som kom från västlig färdriktning var förbjuden, med ett undantag för cykeltrafiken samt varuleveranser.

Nedan (se bild 10) visas ett utdrag ur den föreliggande trafikföreskrift som gällde den 6 juni 2016 och upphörde att gälla den 2:a september.

*”På markerad sträcka på Rörstrandsgatan mellan Birkagatan och Vikingagatan enligt kartbild får andra motordrivna fordon än moped klass II inte föras. Förbudet gäller inte sådana trafikanter som anges i 1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).”* (RTD, 2017, 0180 2016:01071).

Två parkeringsplatser för rörelsehindrade behölls på sträckan mellan Sankt Eriksgatan och Vikingagatan samt MC-parkering som finns intill Vikingagatan. Hastighetsbegränsningen på 30 km/h på sträckan Sankt Eriksgatan – Birkagatan var densamma.

Stockholm stad möblerade gågatan med en bänk, flertal blomlådor i trä, som tidigare år användes på Swedenborgsgatan (Sweco 2016:24). Sommargågatan bidrog till att cirka 40 parkeringsplatser försvann under perioden och en intäkt för Stockholm stad på 240 000 kr (Stockholm stad 2016c:10).

8 av 21 verksamheter etablerade en uteservering/utställning på de tidigare parkeringsplatserna när gågatan var gällande. På sträckan mellan Birkagatan och Sankt Eriksgatan fick även 2 restauranger/caféer tillstånd att bygga ut en uteservering på tidigare parkeringsplatser (Stockholm stad 2016c:10-11).

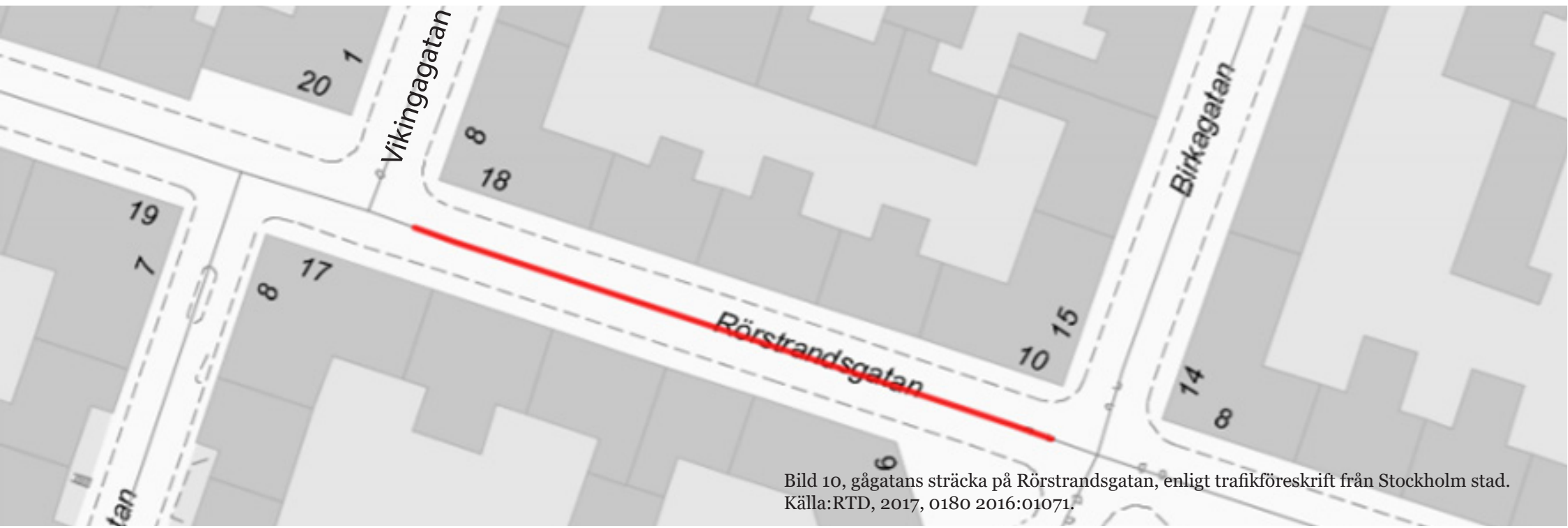


Bild 10, gågatans sträcka på Rörstrandsgatan, enligt trafikföreskrift från Stockholm stad.  
Källa:RTD, 2017, 0180 2016:01071.

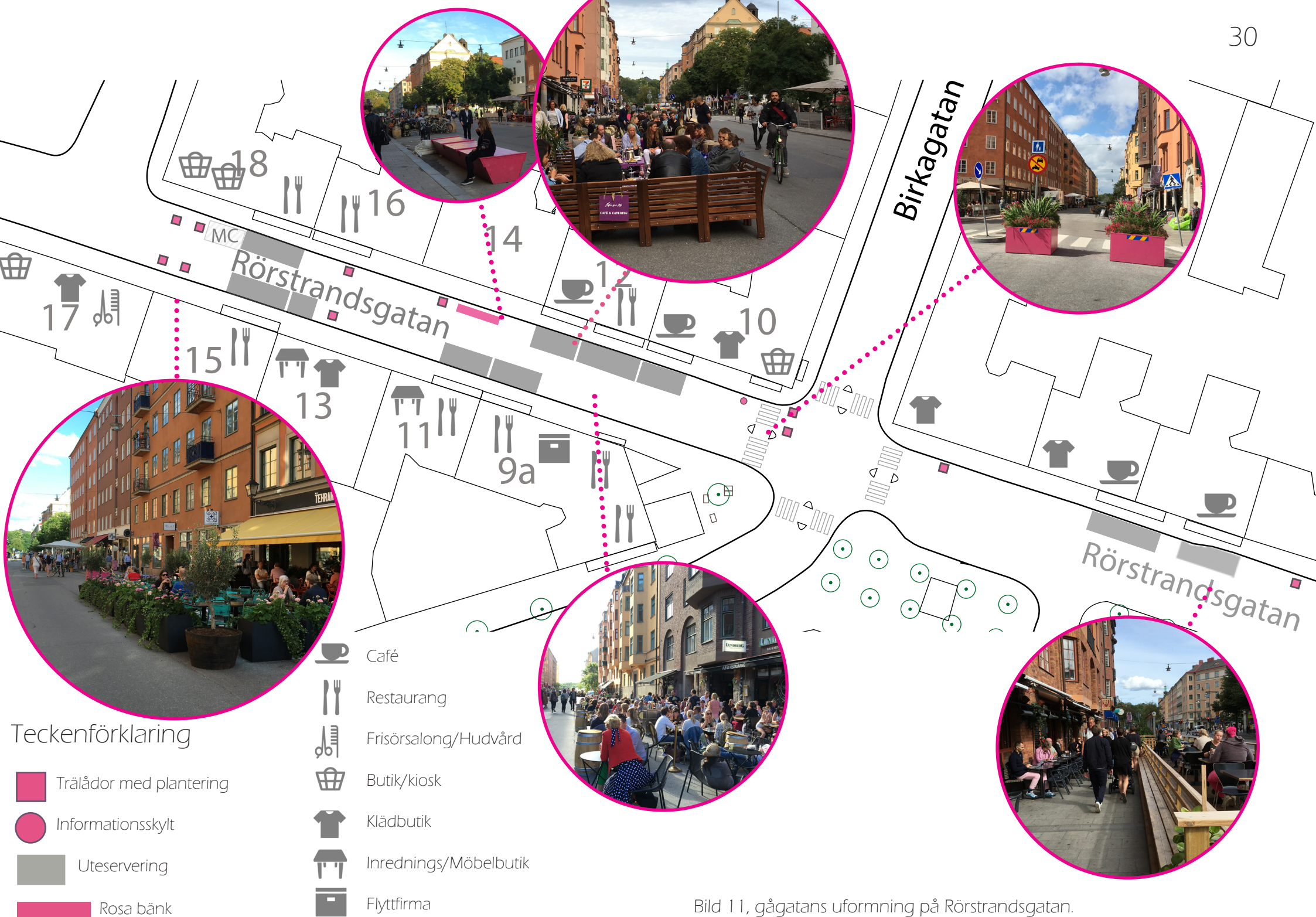


Bild 11, gågatans uformning på Rörstrandsgatan.

## 4.2.2 TIDIGARE MÄTNINGAR PÅ R.

Sweco genomförde trafikräkningar och observationer under två tillfällen på Rörstrandsgatan 2016. Den första mätdagen var när sommargågatan var gällande, onsdagen den 17 augusti, med en uppföljande mätdag efter att gågatan hade upphört, torsdagen den 8 september (Sweco 2016:10).

Resultatet påvisade högre antal trafikanter inom alla kategorier efter gågatuperioden, än under. Andelen gångtrafikanter utgjorde cirka 77 procent under gågatans period samt 68 procent efter. Fotgängare som gick i vägbanan under gågatuperioden, redovisas i tabell 6, som påvisar en andel på cirka 8–12 procent.

Tabell 5 redovisar Swecos mätresultat med ett tidsintervall på morgon 8:00-9:00, lunch 11:30-12:30 samt middag 16:30-17:30. Antal fordon som trafikerade gatan trots förbud är markerat med rött, tillåten trafik med grönt. Observationen genomfördes på Rörstrandsgatan i väst-östlig riktning. Källa: Sweco 2016:29.

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

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

Tabell 6, visar den procentuella andelen av antal gående på vägbanan den 17/08-2016. Källa: Sweco 2016:29.

## 4.3 SWEDENBORGSGATAN

Swedenborgsgatan är en viktig huvudgata som fungerar som en bindande länk mellan pendeltågsstationen Stockholm Södra och tunnelbanestationen Mariatorget. Gatan är på så sätt en viktig kommunikationssträcka, men även en målpunkt att vistas i året runt för att besöka caféer, restauranger, barer, butiker och kontor. Gatan har en trädallé utmed gatans gångbanor som finns på båda sidor av gatan. Under varmare tider finns även mindre uteserveringar längst med gatan. Gatan är dubbelriktad mellan Sankt Paulsgatan och Fatburgsgatan, med en kantstensparkering. Sträckan har flertal tvärgator som är mestadels enkelriktade. Det finns även en signalreglerad korsning på Högbergsgatan (Sweco 2016:6).



Bild 12, Korsningen Swedenborgsgatan/Högbergsgatan tagen innan regleringen tog kraft 2016

# 4.3.1 GÅGATAN PÅ SWVG.

Den 30 maj 2016 blev delen av Swedenborgsgatan mellan Fatburgsgatan och Sankt Paulsgatan en sommargågata för andra året i rad, som upphörde 31 augusti 2016. All motorfordonstrafik var förbjuden på gågatan förutom ”andra motordrivna fordon än transport av rörelsehindrad samt varutransporter får inte föras på gågatan under tiden vardag utom vardag före sön- och helgdag klockan 11.00 - 06.00, vardag före sön- och helgdag klockan 11.00 - 06.00 och sön- och helgdag klockan 11.00 - 06.00”, enligt utdrag från den dåvarande trafikföreskriften (RDT, 2017, 0180 2016:01189). Denna föreskrift om gågata förelåg från Sankt Paulsgatan fram till Bengt Ekehjelmsgatan, se bild 13 nedan.

Den sista biten av Swedenborgsgatan är även reglerad som en gågata men utan en tidsreglering för varuleveranser. Trafikföreskriften lyder ”markerad sträcka på Swedenborgsgatan enligt kartbild ska vara gågata” (RDT, 2017, 0180 2016:01253), se bild 14.

Tillgängliga lastplatser fanns anpassade efter gågatan på tvärgator. Gatan möblerades med ett flertal bänkar, betonglejon, pelargonkolonner samt informationsskyltar (Stockholm stad 2016c:12-13).

Sommargågatan bidrog till att cirka 60 parkeringsplatser försvann under perioden och en intäkt för Stockholm stad på 360 000 kr per år (Stockholm stad 2016c:12-13). Under de två åren 2015 och 2016 som sommargågatan gällde har ett lika antal uteserveringar på plats tillkommit. 6 av 9 restauranger/caféer etablerade en uteservering på de tidigare parkeringsplatserna på den befintliga sommargågatan både år 2016 och 2015 (Stockholm stad 2016b:1, Stockholm stad 2016e:2-5).

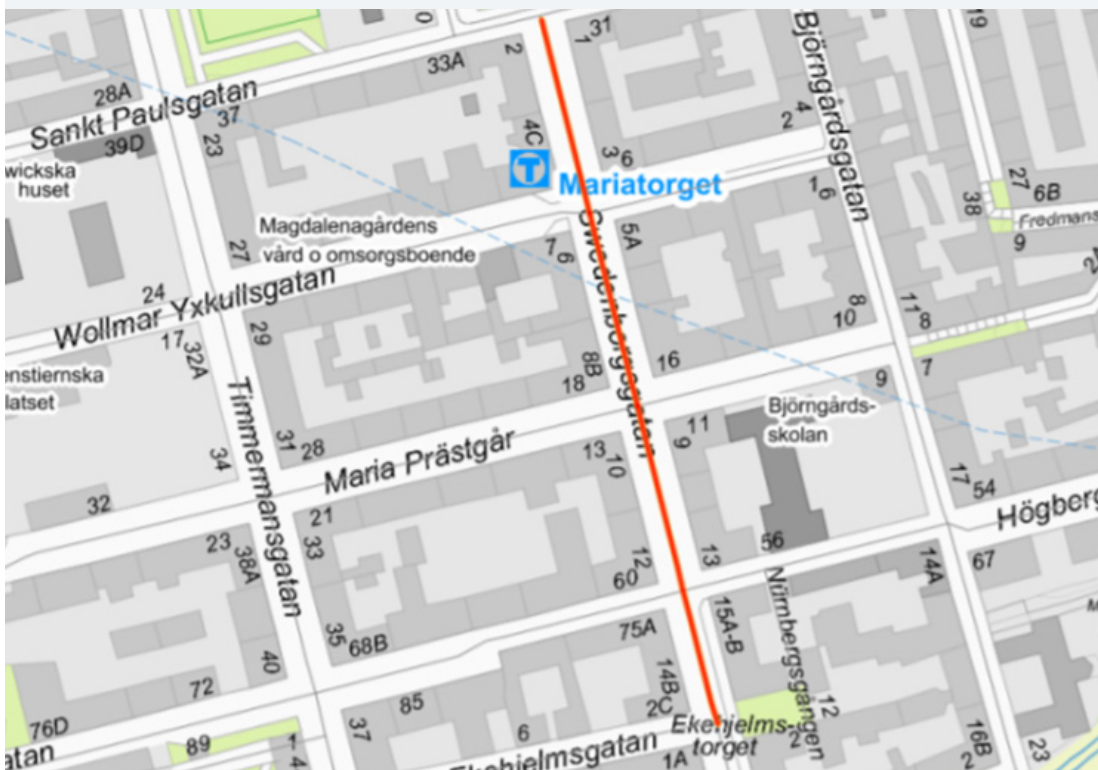


Bild 13, gågatan med en tidsreglering för varutransporter sträcker sig från Sankt Paulsgatan till Bengt Ekehjelmsgatan. Källa: RDT, 2017, 0180 2016:01189.







Bild 14, gågatan på Swedenborgsgatan fortsätter till Fatburgsgatan. Mellan Bengt Ekehjelmsgatan och Fatburgsgatan föreligger ingen tidsreglering för varuleveranser. Källa: RDT, 2017, 0180 2016:01253.



Gågatan på Swedenborgsgatan sträcker sig över fem kvarter. Det är en lång sträcka som har en varierande karaktär. Den första delen visas nedan i bild 15.



### Teckenförklaring

-  Pelargonkolonner
-  Informationsskylt
-  Uteservering
-  Rosa bänk
-  Betonglejon

-  Café
-  Restaurang
-  Frisörsalong/Hudvård
-  Butik/kiosk
-  Klädbutik
-  Inrednings/Möbelbutik



Bild 15, gågatans utformning på Swedenborgsgatan, från Sankt Paulsgatan till Maria Prästgårdsgata.

6 av 9 restauranger, caféer etc. etablerade en uteservering på de tidigare parkeringsplatserna på den befintliga sommargågatan både år 2016 och 2015 (Stockholm stad 2016b:1, Stockholm stad 2016e:).

## Teckenförklaring

-  Pelargonkolonner
-  Informationsskylt
-  Uteservering
-  Rosa bänk
-  Betonglejon
-  Restaurang
-  Frisörsalong/Hudvård



Bild 16. gågatans uformning på Swedenborgsgatan, från Maria Prästgårdsgata till Fatbursgatan.

# 4.3.2 TIDIGARE MÄTNINGAR PÅ SW.

Stockholm stad genomförde två olika trafikmätningar 2015 under det första försöket av sommargågatan på Swedenborgsgatan. Detta för att undersöka trafikmängdens förändring på i närheten av gågatan. Slangmätningar av fordon genomfördes i mars och augusti 2015 på parallellgående gatorna (Timmermansgatan och Björngårdsgatan) samt manuella räkningar av passerande trafikanter tillämpades i korsningen Högbergsgatan/Swedenborgsgatan under fyra tillfällen spridda från juli till september (Stockholm stad 2016e:11). Slangmätningen upprepades även år 2016, under juni och augusti.

## Slangmätningar 2015 och 2016

	Aug 2015	Aug 2016	Förändring
Timmermansgatan	5489	3620	- 34,05 %
Björngårdsgatan	799	930	+ 14,09 %

Tabell 7. Källa: Stockholm stad 2016e:11

Resultatet av slangmätningarna på parallellgatorna gav två skilda resultat år 2015 och 2016. Antalet fordon visade sig vara hela 34 procent lägre på Timmermansgatan år 2016, som troligtvis berodde på ett grävjobb som pågick under augusti månad, enligt Stockholm stad (2016c:6). Björngårdsgatan hade däremot en positiv procentuell ökning 2016 på cirka 14 procent. Flertal orsaker sägs sig föreligga till denna ökning enligt Stockholm stad, så som grävarbetet på Timmermansgatan eller även ombyggnationen av Slussen som inverkar på en förändrad trafiksituation i de närliggande kvarteren runt Swedenborgsgatan (Stockholm stad 2016e:11). På grund av att trafiken generellt sett minskar under sommaren kan inte en jämförelse av slangmätningarna i mars och augusti genomföras, men det som kan påvisas är att effekterna av sommargågatan gav en trafikminskning på 90 procent 2015 (Stockholm stad 2016e:15).

Stockholm stad genomförde även manuella räkningar med 1 timmesintervall under rusningstiderna: morgon

7:30-8:30, lunch 11:30-12:30 samt middag 16:30-17:30 (Stockholm stad 2016e:11), resultatet redogörs i tabell 8.

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

Tabell 8, resultat från manuell mätning av passerande trafikanter på Swedenborgsgatan, 2015. Markerade rutor **grön/röd** belyser tiderna då motorfordonstrafik var **tillåten/förbjuden**. Källa: Stockholm stad 2016e:11.

Den manuellt utförda mätningen av Stockholm stad (2015) påvisar en generell ökning för alla kategoriserade trafikantgrupper, som successivt ökade från juli till september. Ökningen antas vara ett legitimt resultat

eftersom flödet är uppmätt under semestertider, vilket bidrar till ett mindre flöde i området. Mätningen påvisar en tydlig trend för gång- och cykeltrafiken i augusti som är uppmätt att vara dubbelt så hög som i juli, med en kontinuerlig ökning i september (Stockholm stad 2016e:11).

2016 genomförde Sweco en uppföljande studie under två dagar, efter samma kriterier som mätningen 2015. När sommargågatan var gällande, onsdagen den 17 augusti och efter gågatuperioden torsdagen den 8 september (Sweco 2016:10). Av alla studerade sommargator hade Swedenborgsgatan flest gående, enligt Swecos rapport (2016:10). I tabell 9 synliggör att andelen trafikanter var högre efter gågatuperioden (2016) och likväl som Stockholm stads mätning 2015 utgjorde gångtrafiken fortfarande cirka 80 procent av alla passerade trafikanter. Tunga fordon inkluderades inte i statistiken.

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

Tabell 9, Swecos resultat av trafikräkningarna i nord-sydlig riktning på Swedenborgsgatan. Källa: Sweco 2016:10.

Samtidigt som Sweco 2016 genomförde mätningen på Swedenborgsgatan i nord-sydlig riktning, räknade ytterligare trafikplanerare den tvärgående trafiken på Högbergsgatan i öst-västlig riktning. Där var motorfordonstrafiken dominerande och utgjorde cirka 58 och 45 procent under varje mättillfälle, se tabell 10. Andelen trafikanter utökade efter gågatuperioden. Gående som observerades "gå i vägbanan", med andra ord snedda korsningen på Högbergsgatan registrerades, även fast det inte var en gågata.

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

Tabell 10, Swecos resultat från 2016 av trafikmätningar i öst-västlig riktning, på Högbergsgatan. Källa: Sweco 2016:12.

## 4.3.3 GÅNGTRAFIKEN PÅ SW.

Gångtrafiken rör sig vanligtvis på gångbanorna som finns utmed båda sidorna av gatan. Sommargågatan skapade däremot en möjlighet för fotgängarna att även använda sig av bilvägens tidigare körbanor, vilket ökade den tillgängliga gångytan. Mätningen påvisade att gångtrafiken var det största flödet på gatan som utgjorde 80 procent av den totala andelen trafikanter (se tabell 11). Gångflödet var som högst under eftermiddagarna, med uppmätta värden på cirka 1500 fotgängare per timme, därpå följer morgonens mätningar och under lunchtid var resultatet överlag mindre med ett stadigt flöde på 500–600 fotgängare per timme. Under mätningen antecknades antalet fotgängare som utnyttjade körbanan, vilket visade sig öka ju mer tiden gick, från

morgon till eftermiddag. Mätningarna visar även ett tydligt resultat på en stadig ökning per uppmätt tillfälle. Det kan vara påverkat av att fler uteserveringar öppnade på eftermiddagen och ytan utnyttjades på så sätt mer på kvällen, samtidigt som antalet motorfordon minskade. Under den gällande sommargågatan utnyttjade fotgängare i huvudsak trottoarerna och en mindre andel valde att gå på körbanan. Det har observerats att den utvalda mätplatsen har färre närliggande målpunkter som tros sig påverka att antalet fotgängare i körbanan på denna plats är mindre söder om Högbergsgatan, än norr om (Stockholm stad 2016:12).

Swecos uppföljande studie 2016 påvisade (se tabell 12 nedan) ett nästintill likvärdigt resultat som Stockholm stads (2015).

Tabell 12, visar andelen fotgängare som utnyttjade körbanan av den totala andelen trafikanter på gatan. Källa: Sweco 2016:12.

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

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

Tabell 11, andelen fotgängare som utnyttjade körbanan.  
Källa: Stockholm stad 2016:12.

Bild 17, en talande bild för uppstadda aktiviteter en sommardag på Swedenborgsgatan: två cyklister leder cykeln på gågatan, en cyklist cyklar i långsammare hastighet, bekanta samtal vid en bänk samtidigt som en hund gör något oväntat på gågatan. Källa: Saber 2016.



# DEL 5 RESULTAT OCH ANALYS

Denna del redovisar gågatans effekt på platsens flöden och hur detta upplevts av berörda parter. Resultatet kommer behandla gatan ur tre perspektiv: före, under och efter regleringen (se bild 19 på nästkommande sida som illustrerar varje situation).

Kapitlet är uppdelat i två avsnitt. Del A behandlar; hur rummets utformning har påverkat platsens användning. Platsens flödessammansättning, användning och spridning i rummet analyseras. Del B redogör; hur den tillfälliga gågatan inverkat på platsens upplevelse av den lokala handeln och boende. Det insamlade materialet påvisar hur gågatan har upplevts och uppfattats av olika berörda parter på Rörstrandsgatan.



Bild 18, gågatan på Rörstrandsgatan. Källa: Erik Olsson fastighetsförmedling 2017

# RÖRSTRANDSGATAN



12:E MAJ - 6:E JUNI

FÖRE

EJ UNDERSÖKT

6:E JUNI - 31:A AUGUSTI

UNDER

31 MAJ - 31:A AUGUSTI

31:A AUGUSTI - 14:E SEPTEMBER

EFTER

31:A AUGUSTI - 15:E SEPTEMBER

# SWEDENBORGSGATAN



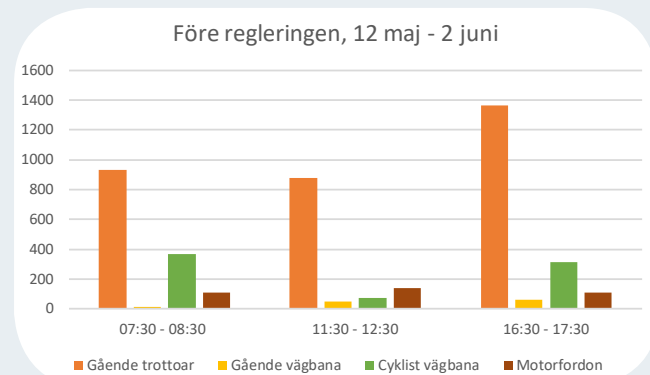
Bild 19, tre bilder från vardera undersökt plats representerar en undersökt situation före, under och efter regleringen på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan. Swedenborgsgatan undersöktes endast under och efter regleringen. Alla utförda flödesräkningar och flödesspårningar (tracing) inleddes 12:e maj 2016 och avslutades 15:e september 2016.

# DEL A RÖRSTRANDSGATANS FLÖDE

Totalt har 21 flödesräkningar genomförts på Rörstrandsgatan under tre perioder: före, under och efter gågataans reglering. På Rörstrandsgatan genomfördes mätningarna före regleringen, från den 12 maj till den 2 juni. Mätningarna under regleringen genomfördes från den 6 juni till 31 augusti, och de efter regleringen från den 31 augusti fram till den 15 september (se bild 19). Varje period redovisas separat för att tydligt påvisa skillnaderna för platssituationen.

## 5.1.1 FÖRE REGLERINGEN

Innan Rörstrandsgatan reglerades som gågata passerade det på gatan under en genomsnittlig rusningstimme cirka 1 100 gångtrafikanter, 250 cyklister och 120 motorfordon. Sammantaget bestod flödet under rusningstimmarna av 75 procent gångtrafikanter, 19 procent cyklister och 9 procent bilister (se stapeldiagram 1).



Stapeldiagram 1, redovisar antalet trafikanter före regleringen under tre undersökta rusningstimmor: morgon, lunch och middag.

Rörstrandsgatans gångflöde har visat sig präglas av en skiftande mängd från morgon, lunch till middag. Antalet passerande gångtrafikanter var på morgonen 946, 931 under lunchtid och 1 427 under middagstid (se stapeldiagram 1), vilket indikerar ett relativt likt flödesantal under morgon- och lunchrusning, med en flödestopp under middagsrusning.

Cykeltrafiken hade störst flöde under morgonrusningen med 368 cyklister, en kraftig dipp under lunchrusningen på 76 passager, som sedan återgick till 313 passerande cyklister under middagsrusningen. Cyklisterna passerade gatan framförallt under morgon- och middagsrusningen.

Gatans minsta flöde var motorfordonstrafiken som hade ett relativt konstant flöde under alla tre rusningstimmor, med ett genomsnitt på cirka 119 passager per rusningstimme.

	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
<b>Gång</b>	946 (29 %)	931 (28 %)	1427 (43 %)	3304 (100 %)
<b>Cykel</b>	368 (49 %)	76 (10 %)	313 (41 %)	757 (100 %)
<b>Motorfordon</b>	109 (30 %)	141 (39 %)	108 (30 %)	358 (100 %)

Tabell 13, redogör den procentuella andelen per mättid för varje undersökt kategori: gång-, cykel-, motorfordonsflödet före regleringen.

## 5.1.2 UNDER REGLERINGEN

Motorfordonstrafiken var förbjuden och fotgängaren fick utnyttja hela gatans utrymme. På grund av inverkan av faktorer såsom semesterledighet under sommaren har mätvärden insamlats under fyra spridda tillfällen när regleringen var gällande.

I relation till tidigare mätningar minskade antalet passager per kategori under sommaren, troligtvis på grund av att en stor del av de boende tog semester under denna period. Flödesmängden stegrade stadigt för varje mätperiod och var i linje med flödesmängden före regleringen i slutet av augusti. Mätningarna från juli till den 9 augusti antas representera lågsäsong. Efter den 23 augusti antas flödet ha återgått till "normala" värden och representerar högsäsong (se tabell 14 nedan).

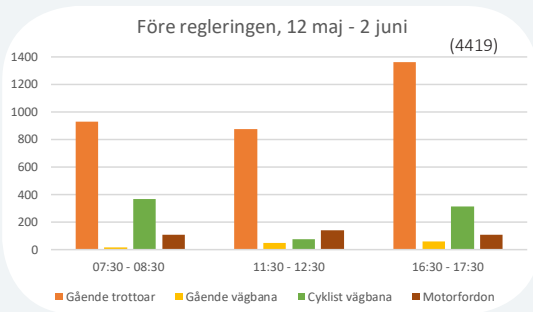
	Före	Under			Efter	
Datum	12 maj - 2 juni	18 juli - 20 juli	1 augusti	8 augusti - 9 augusti	22 augusti - 23 augusti	14 september
<b>Totalt</b>	4419	1888	2040	2723	4309	3901

Tabell 14, redovisar alla passager som uppmätts på gatan, oberoende av kategori. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grönmarkerat** påvisar normalsäsong.

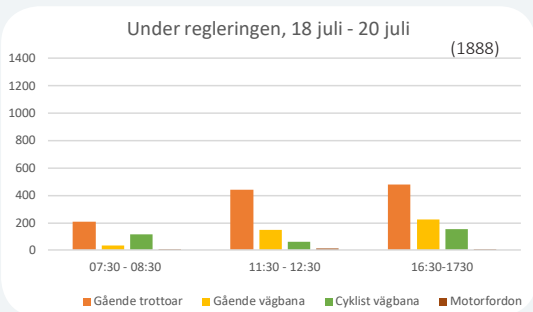


# RÖRSTRANDSGATANS FLÖDEN

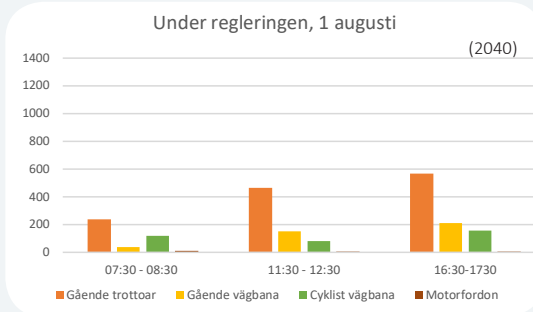
All mätdata från Rörstrandsgatan presenteras i stapeldiagram för att få en visuell överblick av platsens flöden. Den totala andelen av alla passager presenteras höger hörn i varje stapeldiagram.



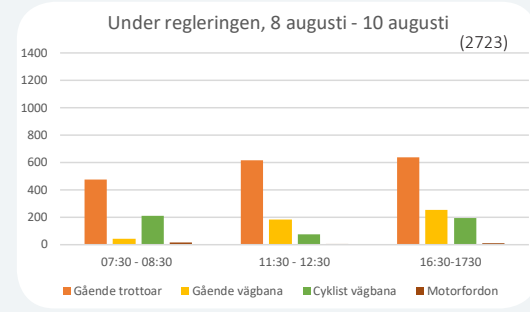
Stapeldiagram 2, före regleringen.



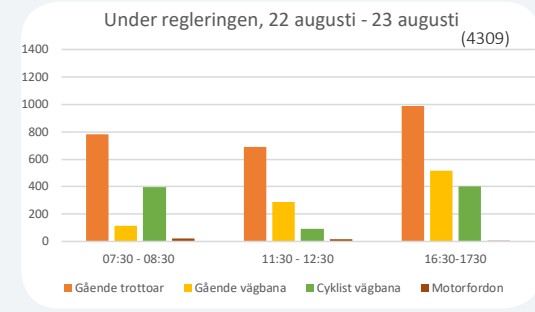
Stapeldiagram 3, under regleringen.



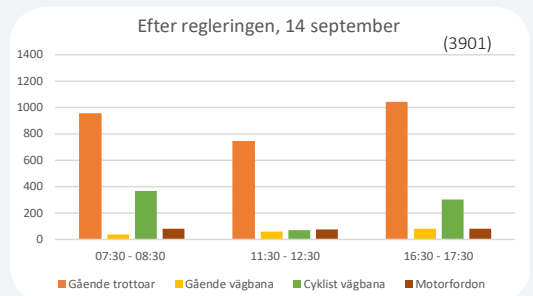
Stapeldiagram 4, under regleringen.



Stapeldiagram 5, under regleringen.



Stapeldiagram 6, under regleringen.



Stapeldiagram 7, efter regleringen.

Att antalet passager minskade under sommaren är konstaterat. Denna förändring antas inte vara en regleringseffekt, utan en normal semesterförändring. Platsens tidigare flödeshierarki var densamma, men förändrad flödesandel per kategori är funnen under regleringen. På Rörstrandsgatan hade gångtrafikandelen ökat från 75 tidigare procent till 79 - 81 procent under sommaren. Cykeltrafikandelen steg från 17 till 18 - 20 procent av det totala flödet och motorfordonsandelen gick ned till 1 procent från tidigare 8 procent, se tabell 15.

Datum	Före	Under				Efter
	12 maj - 2 juni	18 - 20 juli	1 augusti	8 - 9 augusti	22 - 23 augusti	14 september
Gång	75 %	79 %	80 %	81 %	79 %	75 %
Cykel	17 %	20 %	19 %	18 %	20 %	19 %
Motorfordon	8 %	1 %	1 %	1 %	1 %	6 %

Tabell 15, redogör ett medelvärde per dygn av morgon, lunch och middagsflödet per färdmedel: gång, cykel, motorfordon för varje mätperiod före, under och efter.

Gång	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
12 maj - 2 juni	946 (29 %)	931 (28 %)	1427 (43 %)	3304 (100 %)
18 - 19 juli	241 (16 %)	595 (39 %)	701 (46 %)	1537 (100 %)
1 augusti	274 (16 %)	616 (37 %)	777 (47 %)	1667 (100 %)
8 - 9 augusti	520 (23 %)	804 (36 %)	895 (40 %)	2219 (100 %)
22 - 23 augusti	894 (26 %)	977 (29 %)	1504 (45 %)	3375 (100 %)
14 september	994 (34 %)	805 (28 %)	1124 (38 %)	2923 (100 %)

Tabell 16, redogör antalet och andelen i parentes av morgon, lunch och middagsflödet för gångtrafiken för alla mätperioder före, under och efter. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grönmarkerat** är normalsäsong.

Gångflödets antal minskade markant under den uppmätta lågsäsongen. Från ett tidigare morgonflöde på 946, lunchflöde på 931 och middagsflöde på 1 427, minskade flödet under regleringen som mest i juli, till ett morgonflöde på 241, lunchflöde på 595 och middagsflöde på 701.

En flödesminskning av gångtrafiken är bevisad. Fördelningen av flödet under dagen visade däremot en flödesökning när flödesandelen jämförs med situationen före regleringen. Gångflödets andel ökade med 4 - 6 procent. En synlig trend var en minskad morgonrusningsandel under gågatans period (se tabell 16), samtidigt som morgonrusningens gångflödesandel minskade ökade lunch- och middagsrusningens andel. En funnen korrelation är att de mättillfällen som hade högst gångtrafikantsandel under lunchrusning ligger på 36 - 39 procent, och är de tre mättillfällen som utpekats att vara inom lågsäsong. Gågatan bidrog även till en marginellt högre uppmätt gångtrafikantsandel på eftermiddagen i relation till andelen före och efter gågatans reglering, under 3 av 4 tillfällen.

Gågatans reglering gav även cykeltrafiken mer utrymme att utnyttja, men flödet ökade inte i lika stor utsträckning som gångtrafiken. Cykelflödets andel ökade med 1 - 3 procent. Flödet visade sig dock följa samma trender som gångtrafiken, med en minskad morgonrusning och en ökad lunch- och middagsrusning. Antalet cykelpassager ökade även under lågsäsong i relation till mätvärdena före och efter regleringen. Lågsäsongsmätningarna hade i genomsnitt högre cykelflöde under lunchrusning, med 15-23 procent. Den 22-23 augusti, under regleringen, förändrades flödet till de "vanliga" flödesfördelningarna likt situationen före och efter.

Cykel	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
12 maj - 2 juni	368 (49 %)	76 (10 %)	313 (41 %)	757 (100 %)
18 - 19 juli	116 (35 %)	64 (19 %)	152 (46 %)	332 (100 %)
1 augusti	117 (33 %)	80 (23 %)	156 (44 %)	353 (100 %)
8 - 9 augusti	211 (44 %)	74 (15 %)	194 (41 %)	479 (100 %)
22 - 23 augusti	395 (44 %)	94 (11 %)	402 (45 %)	891 (100 %)
14 september	365 (49 %)	72 (10 %)	301 (41 %)	738 (100 %)

Tabell 17, redogör antalet och andelen i parentes av morgon, lunch och middagsflödet för cykeltrafiken för alla mätperioder före, under och efter. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grön** normalsäsong.

Bil	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
12 maj - 2 juni	109 (30 %)	141 (39 %)	108 (30 %)	358 (100 %)
18 - 19 juli	4 (21 %)	12 (63 %)	3 (16 %)	19 (100 %)
1 augusti	10 (50 %)	8 (40 %)	2 (10 %)	20 (100 %)
8 - 9 augusti	14 (56 %)	2 (8 %)	9 (36 %)	25 (100 %)
22 - 23 augusti	23 (54 %)	13 (30 %)	7 (16 %)	43 (100 %)
14 september	80 (33 %)	76 (32 %)	84 (35 %)	240 (100 %)

Tabell 18, redogör den procentuella andelen och antalet passerande motorfordon per mättid före, under och efter regleringen. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grön** normalsäsong.

Bilflödet hade i genomsnitt cirka 119 bilar per timme innan regleringen, som minskade till cirka 9 bilar per timme under gågatans period. En flödesminskning

av biltrafiken uppstod under regleringen, men andelsfördelningen tenderade att variera över tid. Innan passerade det 109 fordon på morgonen, vilket var 30 procent av det totala flödet. Detta kom under regleringen att minska i antal markant, då endast 4 - 23 bilar passerade på morgonen. Trots det var det tiden då högst bilandel passerade. 50 - 56 procent passerade nämligen på morgonen, mätt under de tre rusningstimmarna (se tabell 18). Det allra minsta flödet är upphittat under middagsrusningen.

### 5.1.3 SAMMANFATTNING

Det kan konstateras att biltrafiken inte följer samma trend som gång- och cykelflödet. Både gång- och cykeltrafikens flöde minskade under morgonrusningen och ökade under lunch- och middagsrusningen. Biltrafiken har i motsatts haft högst flöde på morgonen, ojämnt under lunchtid och minst under middagstid.

### 5.1.4 EFTER REGLERINGEN

Efter regleringen är det totala antalet uppmätta passager cirka 500 mindre jämfört med mätningen före regleringen. Trots att antalet passager skiljde sig var andelen gångtrafikanter, cykeltrafikanter och biltrafikanter per kategori nästintill densamma före och efter regleringen, se tabell 19 nedan.

	Före	Efter
Datum	12 maj - 2 juni	14 september
Gång	75 %	75 %
Cykel	17 %	19 %
Motorfordron	8 %	6 %

Tabell 19, redogör ett medelvärde av morgon, lunch och middagsflödet per färdmedel: gång, cykel, motorfordon under mätperiod före och efter.

Gångtrafiken återgick till samma andel som tidigare. Cykeltrafiken visade sig däremot öka sitt flöde med 2 procent i efterhand, och biltrafikens flöde minskade med 2 procent.

Gångtrafikens flöde var väldigt likt fördelat i situationen före och efter, med minimala flödesskillnader. Gångflödets andel ökade under morgonrusningen med 5 procent och minskade med samma andel under middagsrusningen (se tabell 20). Andelen före och efter regleringen var därmed densamma, eftersom flödet hade både ökat och minskat med samma andel fast på olika tider på dygnet.

Gång	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
12 maj - 2 juni	946 (29 %)	931 (28 %)	1427 (43 %)	3304 (100 %)
14 september	994 (34 %)	805 (28 %)	1124 (38 %)	2923 (100 %)

Tabell 20, redogör antalet och andelen i parentes av morgon, lunch och middagsflödet för gångtrafiken under mätperioden före och efter.

Andelen cyklister ökade med 2 procent efter att regleringen upphört, men flödets utspridning under de tre uppmätta rusningstimmarna var ändå fördelat lika i situationen före och efter, oberoende av flödesökningen.

Cykel	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
12 maj - 2 juni	368 (49 %)	76 (10 %)	313 (41 %)	757 (100 %)
14 september	365 (49 %)	72 (10 %)	301 (41 %)	738 (100 %)

Tabell 21, redogör antalet och andelen i parentes av morgon, lunch och middagsflödet för cykeltrafiken under mätperioden före och efter.

Efter regleringen minskade biltrafiken med 2 procent på Rörstrandsgatan, från tidigare genomsnittligt flöde på 119 motorfordon per timme till 80 (se tabell 22).

Bil	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
12 maj - 2 juni	109 (30 %)	141 (39 %)	108 (30 %)	358 (100 %)
14 september	80 (33 %)	76 (32 %)	84 (35 %)	240 (100 %)

Tabell 22, redogör antalet och andelen i parentes av morgon, lunch och middagsflödet för biltrafiken under mätperioden före och efter.

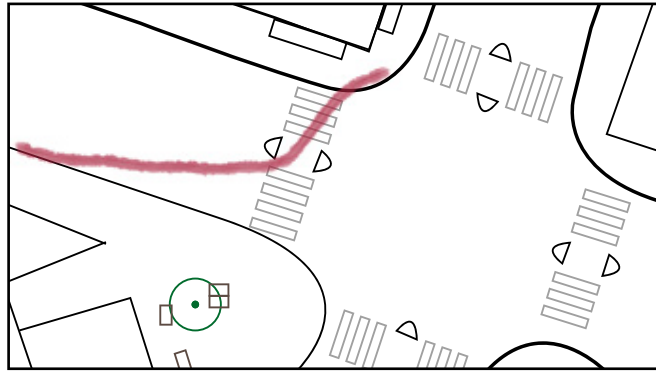
# 5.2 SPÅRNING RÖRSTRANDSGATAN

Andelen gångtrafikanter ökade under sommaren och fördelningen av flödet förändrades, men det var inte enbart flödets fördelning som blev annorlunda utan även flödets spridning på vägbanan. Vägbanan kom att bli en ny plats att gå och vara på som tidigare var till för biltrafiken. Andelen som uppmättes att gå på vägbanan jämförs i tabell 23 nedan, med andelen som valde att gå på trottoaren.

Datum	Före		Under			Efter
	12 maj - 2 juni	18 - 20 juli	1 augusti	8 - 9 augusti	22 - 23 augusti	14 september
Trottoar	72 %	59 %	62 %	64 %	58 %	70,4 %
Vägbanan	3 %	20 %	18 %	17 %	21 %	4,6 %
<b>Totalt</b>	<b>75 %</b> (3304)	<b>79 %</b> (1537)	<b>80 %</b> (1667)	<b>82 %</b> (2219)	<b>78 %</b> (3375)	<b>75 %</b> (2923)

Tabell 23 visar ett procentuellt medelvärde för morgon, lunch och middagsflödet av andelen gångtrafikanter som antingen gick på trottoaren eller vägbanan, redovisat per mätperiod och mättid

I relation till antalet passerande gångtrafikanter utnyttjade få vägbanan innan det var tillåtet (se tabell 23 och 24). Före regleringen valde sammanlagt 129 personer av totalt 3 304 att utnyttja vägbanan. Andelen gångtrafikanter som genade gatan innan regleringen var som minst under morgonen, 2 procent, som högst under lunchen, 6 procent, och nästintill likvärdig under middagen, 5 procent. Denna andel visade sig vara som minst under morgonen, och var sedan som högst under lunch- och middagstid. Majoriteten av de som gick på bilvägen genade oftast precis innan övergångsstället. Många valde även att börja gå på övergångsstället i korsningen Rörstrandsgatan/Birkagatan, men avvek ofta mitt i efter refugen, se kartbild 6.



Kartbild 6, det röda flödet representerar ett vanligt förekommande flödesmönster, som ofta avvek efter refugen.

När regleringen infördes var det tillåtet att gå fritt på vägbanans yta och förändrade den tidigare flödesuppdelningen. Som tidigare påpekat minskade antalet gångtrafikanter under regleringens lågsäsong. Trots det visade gångflödet ha skapat nya flödesmönster under regleringen. Från en tidigare andel på 2 procent på morgonen, ökade vägbanans användning under morgonen till 8,5 - 15 procent. Det innebar att mer än dubbelt så många utnyttjade vägbanan på morgonen, jämfört med tidigare, när 15 personer innan regleringen ställs mot ett genomsnitt på 38 personer under regleringen. De två högst uppmätta morgonvärdena hittades under lågsäsong. Lunchrusningens andel innan regleringen låg på 6 procent och ökade under regleringen till 25 - 29 procent. Det innebar att antalet på vägbanan ökade från 52 personer till ett genomsnitt på 194 under regleringen. Middagsrusningens tidigare andel låg på 5 procent, men under regleringen ökade flödet marginellt mer än lunchrusningen, till 27 - 34 procent. Det innebar att antalet på vägbanan ökade från 129 personer till ett genomsnitt på 551 under regleringen.

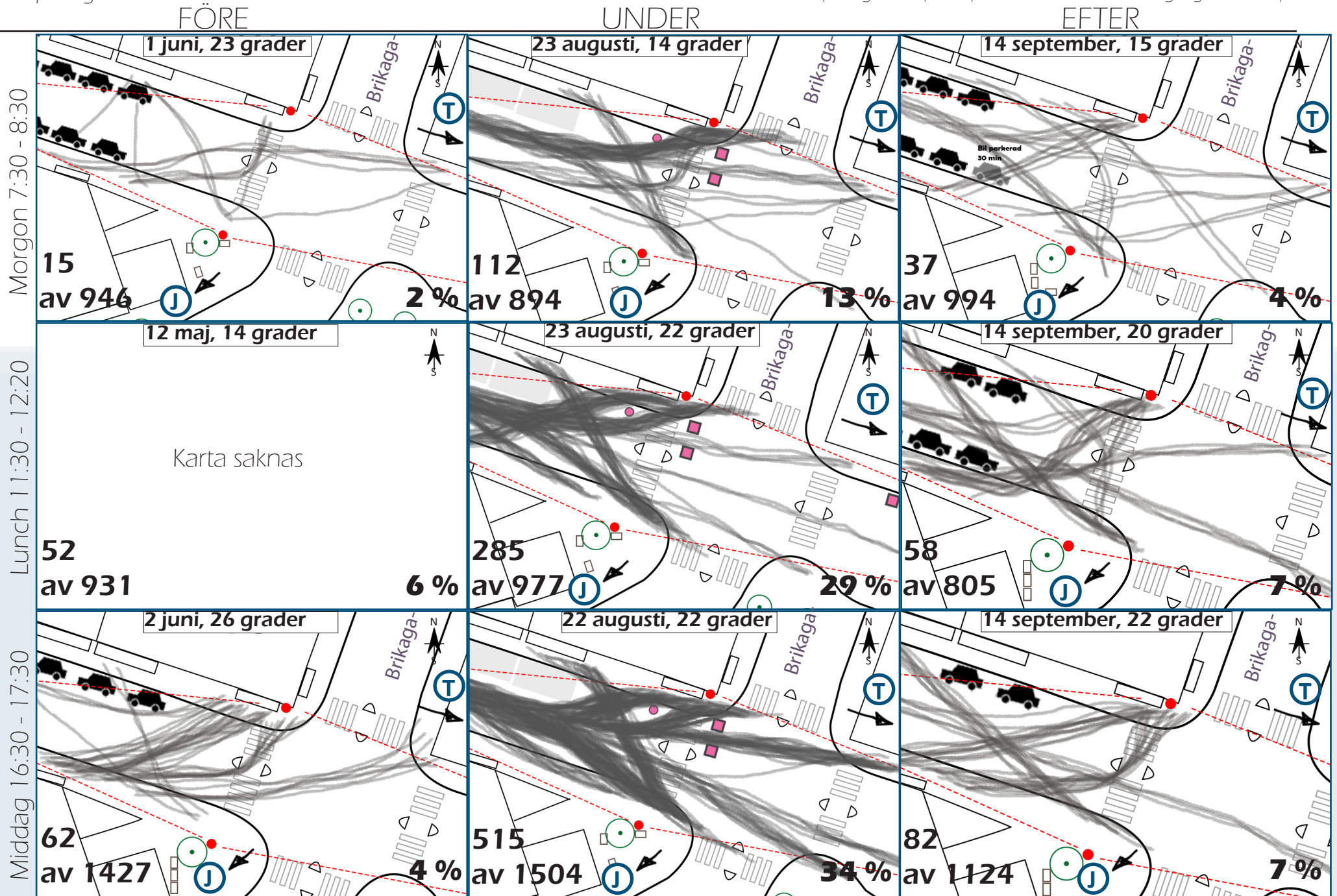
Den generella trenden som kan konstateras är att en lägre andel gick på vägbanans mitt på morgonen oberoende före, under eller efter situation, och andelen ökade därefter under lunch- och middagsrusningen. Middagsrusningen representerade det största flödet. Efter regleringen återgick flödet överlag till gamla flödesmönster, med en minimal andelsökning jämfört med situationen före. Detta bevisar dock ingen andelsökning, då det är så små variationer från före och efter situationen.

Vägbana	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
12 maj - 2 juni	15 av 946 (2 %)	52 av 931 (6 %)	62 av 1427 (4 %)	129 av 3304 (4 %)
18 - 19 juli	35 av 241 (15 %)	151 av 595 (25 %)	222 av 701 (32 %)	408 av 1537 (27 %)
1 augusti	36 av 274 (13 %)	154 av 616 (25 %)	210 av 777 (27 %)	400 av 1667 (24 %)
8 - 9 augusti	44 av 520 (8,5 %)	186 av 804 (23 %)	255 av 895 (28 %)	485 av 2219 (22 %)
22 - 23 augusti	112 av 894 (13 %)	285 av 977 (29 %)	515 av 1504 (34 %)	912 av 3375 (27 %)
14 september	37 av 994 (4 %)	58 av 805 (7 %)	82 av 1124 (7 %)	177 av 2923 (6 %)

Tabell 24, visar andelen gångtrafikanter som gick på vägbanan av det totala morgon, lunch och middagsflödet, redovisat per mätperiod och mättid. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grön** normalsäsong.

- Gångtrafikanter på vägbana
- Observationsplats
- Synfält
- Parkerad bil

Flödesspårning av endast gående på vägbanan före, under och efter regleringen, tillsammans med flödesräkningar (i vänster hörn i varje kartbild) av antalet gående på vägbanan (överst) och med totalandelen av gångtrafikanter (underst).



## 5.2.1 RESULTAT AV SPÅRNINGEN

Flödesmätningarna och flödesspårningarna är två användbara mätvärden som tillsammans kompletterar platsens händelser. Antalet passager har avslöjat folkmängden som dagligen utnyttjar platsen, men hur gatan utnyttjats var tidigare inte känt utan flödesspårningsmetodiken. I och med platsens omvandling till gågata har flödesspårningen påvisat förändrade gångflöden.

## 5.2.2 FÖRE

Lunchrusningens flödesspårning saknas för denna analys och kan därmed inte analyseras.

Det finns dock en tydlig skillnad mellan morgon- och middagsrusningens flödesspårning. På morgonen utnyttjade majoriteten av gångflödet trottoaren. Få genade på gatan. Platsens mest tydliga trend var att utnyttja övergångsstället för att sedan avvika snett i mitten vid refugen och gena (se kartbild 7). Flera genade även innan övergångsstället och sneddade över gatan för att ta sig till andra sidan, istället för att gå ända fram till övergångsstället.

På eftermiddagen var antalet gångtrafikanter på vägbanan 4 gånger större. Majoriteten av de som utnyttjade gatan genade från ena trottoaren till den andra, innan övergångsstället, rakt över gatan. Det blev en kortare sträcka att gå, genom att undvika övergångsstället. Många avvek även i mitten av övergångsstället, som även var synligt på morgonen. Flera genade även över hela korsningen från sydvästra riktningen till nordöstra riktningen, istället för att ta sig över två övergångsställen.

Innan regleringen utnyttjades vägbanan sporadiskt och sällan för att gena och förkorta gångsträckan.

## 5.2.3 UNDER

Till skillnad från tidigare var det nu tillåtet att gå på vägbanan. Gågatans reglering tillförde en ny miljö på gatan som nu hade en inbjudande utsmyckning, med inslag av blommor, bänkar samt utvidgade uteserveringar på tidigare parkeringsplatser. Gångflödet som tidigare utnyttjade trottoaren kunde använda gatan som en plats att gå på i större utsträckning, vilket bidrog till att nya flödesmönster blev synliga och gamla blev förstärkta.

De redovisade flödesspårningarna från den 22 - 23 augusti, under regleringen, visade att vägbanans användning ökat markant från tidigare 3 procent till 21 procent. Flödets uppdelning under dagen följde tidigare funnen trend, med ett mindre morgonflöde, ökat lunchflöde och högst middagsflöde även för vägbanans användning. Spårningen visade tydligt hur morgonens flöde utnyttjat vägbanan som minst jämfört med lunch- och middagsrusningen (se kartbild 7). Under lunchrusningen ökade flödet på vägbanan med cirka en tredjedel i relation till morgonens flöde. Det tidigare synliga flödesmönstret blev förstärkt med utökade flödespår på samma sträckor som tidigare. Det som skiljde från morgonens flöde var en utökning av ett flöde på nordliga sidan av Rörstrandsgatan, då ett nytt flöde avvek in till vägbanan 2–3 meter längre in efter övergångsstället sydväst om Birkagatan. Fler utnyttjade gågatans mitt som en plats att gå på. Ett flöde fortsatte även rakt genom korsningen mitt på vägbanan, vilket oftast var löpare. Många avvek även in på gågatan och genade över gatan till andra sidan trottoaren. Denna

sträcka blev tydligare under middagsrusningen, när ett större flöde blev spåret. Flödet som fortsatte rakt fram in i korsningen utökades också drastiskt. En stor del av de som gick rakt igenom korsningen joggade på gågatans vägbanan innan de kom ut i korsningen och fortsatte att utnyttja gatan som en bana att löpa på, även fast gågatan upphörde i korsningen. Detta var synligt både i lunch- och middagsrusningens spårning.

Sträckan som tidigare genades innan övergångsstället, fanns ännu kvar men med en längre gångsträcka på gatan. Fler än tidigare avvek även i mitten av övergångsstället och genade resten av vägen på vägbanan som även blev en förlängd sträcka av gångtrafikanter väglösa på vägbanan. Tidigare var det tydligt att individen genade kortaste sträckan på vägen, men nu verkade den genade sträckan vara förlängd i många fall. Det observerades att gatan upplevdes mer inbjudande för gångtrafiken. En större andel började utnyttja vägbanans mitt istället för trottoaren.

Gatans trottoarkanter som anknyter till övergångsstället i början av gågatan, utnyttjades som "entréer" till gågatan. Det största flödet som valde att gå in/gå av gågatan var på från den nordöstra sidan om övergångsstället, som troligtvis var en stor målpunkt på grund av tunnelbanans närliggande placering ett kvarter bort på samma sida av gatan.

## 5.2.4 EFTER

Efter den 31 augusti upphörde gågatan på Rörstrandsgatan och öppnades upp för biltrafiken igen. Av den totala gångflödesandelen per rusningstimme: gick 3,9 procent på vägbanan under morgonrusningen, 7,8 procent under lunchrusningen och 7,6 procent under middagsrusningen. Under morgonrusningen utnyttjades vägbanan som minst, med en mindre ökning under lunchtid och ett relativt likt resultat under middagstid. I relation till siffrorna som mättes upp innan regleringen indikerar dessa värden på en procentuell gångflödesökning på vägbanan på 2,29 under morgonrusning, 1,9 under lunchrusning och 3,1 under middagsrusning. I efterhand har gångflödet sammanlagt ökat med 7,29 procentenheter. Flödesspårningen visar även att vägbanan i vissa fall har fortsatt att användas av gångtrafikanter som en plats att gå på, även fast det nu i efterhand inte var tillåtet längre. Under varje tillfälle gick flertal på gatans mittersta del, vilket är synligt i alla tre flödesspårningar efter regleringen. Alla flöden som gick rakt igenom korsningen är individer som joggade på gatan även efter att regleringen upphört.

Många tydliga mönster fanns även kvar i efterhand. Gångtrafikanter avvek fortfarande mitt i övergångsstället under alla tre mättider morgon, lunch och middag. Morgonen hade dock ett mer spritt flödesmönster. Många fortsatte utnyttja vägbanans mittersta del, flera genade innan övergångsstället så som tidigare men en stor andel genade även mitt i korsningen från ena sidan till den andra, från flera olika håll. Ju större flödet blev under dagen, desto tydligare blev flödesmönstret. Lunchrusningen hade totalt den högsta andelen gångtrafikanter på vägbanan. Fler valde att gena längst med gatan innan övergångsstället, fler avvek i övergångsstället och fler gick på vägbanans mitt samt

joggade vidare i korsningen. Dessa trender upphittades även under middagsrusningen, som hade en likvärdig procentuell andel gångtrafikanter på vägbanan.

I alla flödesspårningar är det synligt hur föremål, såsom skyltning, blomlådor, parkerade bilar eller även refuger påverkar gångtrafikanter val av riktning. Individen tar ställning till en omväg eller om en genväg är bekvämast att ta. Beroende på hur föremål utplaceras har flödet anpassat sig, vilket tydligt syns i kartbilderna från spårningen.

# 5.3 SWEDENBORGSGATANS FLÖDE

För att genomföra en mindre jämförelse av en liknande tillfällig sommargågata undersöktes Swedenborgsgatan i Stockholm endast under och efter regleringen.

Totalt har 16 flödesräkningar genomförts på Swedenborgsgatan. Mätningarna ägde rum under regleringen, från den 31 maj till den 31 augusti, samt efter regleringen från den 31 augusti till den 15 september. Perioden under och efter redovisas tillsammans i en jämförande analys för att påpeka skillnaderna för platssituationen under och efter regleringen, då det endast är två perioder som jämförs.

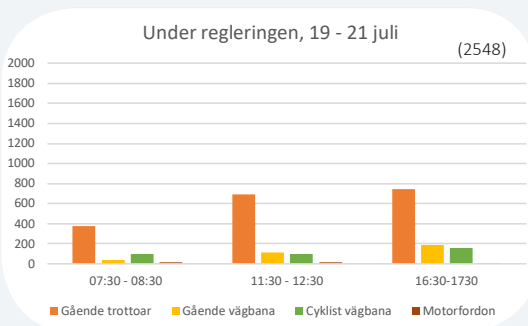
## 5.3.1 UNDER

Den 31 augusti kom sommargågatan att gälla på Swedenborgsgatan och nya utemöbler, bänkar, blommor och uteserveringar kom på plats på vägbanan. Motorfordonstrafiken var tidsreglerad och fotgängaren fick utnyttja hela gatans utrymme. På grund av inverkan faktorer såsom semesterledighet under sommaren har mätvärden insamlats under fyra spridda tillfällen när regleringen var gällande.

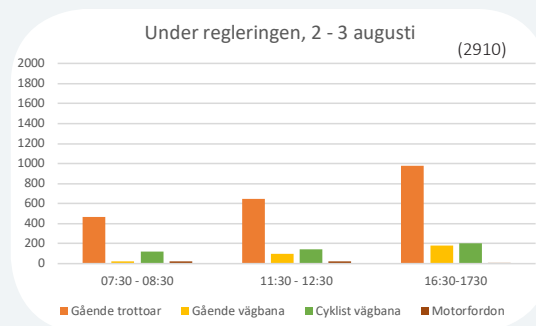
Datum	Under				Efter
	19 - 21 juli	10 - 12 augusti	2 - 3 augusti	24 - 26 augusti	13 - 15 september
<b>Totalt</b>	<b>2548</b>	<b>2910</b>	<b>3983</b>	<b>5534</b>	<b>5761</b>

Tabell 24, redovisar alla passager som uppmäts på gatan, oberoende av kategori. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grön markerat** normalsäsong.

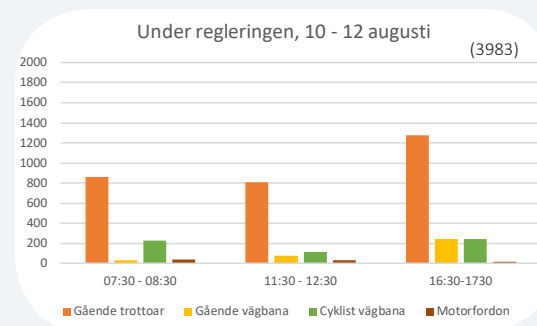
Swedenborgsgatans flöde har likväl som Rörstrandsgatan en flödesminskning under sommarens lågsäsong, vilket är synligt i tabell 24 samt stapeldiagram 11 - 15, som visar en konstant flödesökning för alla kategorier efter mättillfälle.



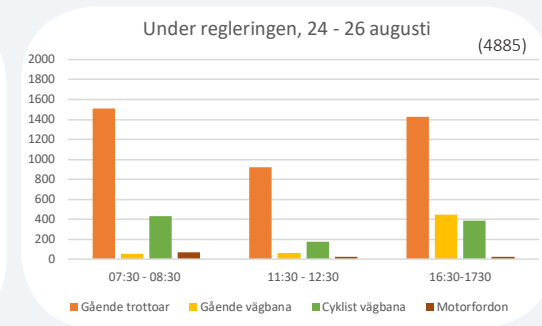
Stapeldiagram 11, efter regleringen.



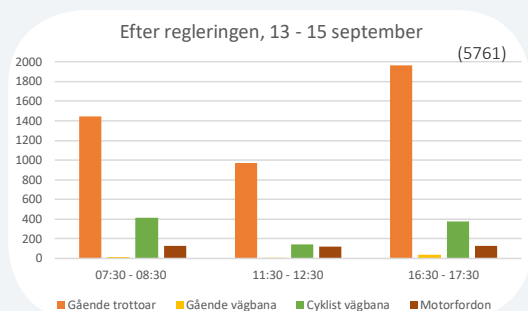
Stapeldiagram 12, efter regleringen.



Stapeldiagram 13, efter regleringen.



Stapeldiagram 14, efter regleringen.



Stapeldiagram 15, efter regleringen.



## 5.3.2 UNDER OCH EFTER

Antalet passager på Swedenborgsgatan under regleringen kan inte relateras till situationen före då ingen jämförbar mätning genomfördes under de tre utsatta tiderna. Dessa mätningar kan endast relateras till situationen under och efter. Enligt Gehl (2013) påverkar inte detta analysen då de flesta mätningarna under en uppmätt vardag ska vara jämförbara och likvärdiga med alla vardagsflöden, såsom situationen innan. Mätningen som genomfördes efter regleringen antas därför ha en normalfördelning av trafikflödet på gatan och kommer ställas i relation till de uppmätta värdena som mättes under regleringen. Hänsyn tas till att skillnader kan ha förekommit i situationen före och efter.

Datum	Under				Efter
	19 - 21 juli	2 - 3 augusti	10 - 12 augusti	24 - 26 augusti	13 - 15 september
Gång	83%	82%	82%	86%	77%
Cykel	14%	16%	15%	12%	16%
Motorfordon	1%	2%	2%	2%	7%

Tabell 25, redogör ett medelvärde av morgon, lunch och middagsflödet per färdmedel: gång, cykel, motorfordon för varje mätperiod före, under och efter.

På Swedenborgsgatan som på Rörstrandsgatan visade det sig att gångtrafiken var det största flödet på gatan, därpå kom cykeltrafiken och minst var biltrafiken, oberoende situation under eller efter regleringen. Under en genomsnittlig rusningstimme passerade cirka 1 500 gångtrafikanter, 310 cyklister och 125 motorfordon. Sammantaget bestod det normalfördelade flödet av 77 procent gångtrafikanter, 16 procent cyklister och 7 procent bilister (representerat av mätningen från efter regleringen). Det uppmätta flödet efter regleringen antas vara en trolig normalfördelning av det totala flödet utan

en reglerad trafik, i en situation före eller efter gågatans reglering. Appliceras detta som en bas indikerar mätningarna att regleringen bidrog till en genomsnittlig ökning av gångtrafikens flöde på 6 procent, ett minskat cykelflöde på 2 procent och ett minskat bilflöde på 5 procent.

Swedenborgsgatans gångflöde visade sig ha samma synliga trend som även fanns på Rörstrandsgatan när gågatan var gällande, nämligen en minskad morgonrusning och en ökad lunch- och middagsrusning, vid en jämförelse med mätningen efter regleringen. Gångflödets fördelning efter regleringen var 33 procent under morgonrusning, men under regleringen varierade denna andel mellan 19 procent till 27 procent på morgonen under lågsäsong. Ju längre in på sommaren ju närmare den normala fördelningen kom värdet att bli som stegrade under den 24 – 26 augusti till 35 procent. Ett tydligt samband är att gångflödets minskning under morgonrusning verkar höra ihop med lågsäsongen.

Gång	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
19 - 21 juli	411 (19 %)	808 (38 %)	933 (43 %)	2152 (100 %)
2 - 3 augusti	488 (20 %)	744 (31 %)	1160 (49 %)	2392 (100 %)
10 - 12 augusti	889 (27 %)	890 (27 %)	1517 (46 %)	3296 (100 %)
24 - 26 augusti	1561 (35 %)	981 (21 %)	1877 (44 %)	4419 (100 %)
13 - 15 september	1458 (33 %)	985 (21 %)	2004 (45 %)	4447 (100 %)

Tabell 26, redogör antalet och andelen i parentes av morgon, lunch och middagsflödet för gångtrafiken för alla mätperioder före, under och efter. **Rödmarkerat** påvisar lågsäsong, **grön** normalsäsong.

Lunchrusningens normala gångflödesfördelning antogs vara 21 procent, vilket under lågsäsong utökade till 38

procent som max (i juli) till 27 procent. Lunchrusningens flödesökning under lågsäsong varierade därmed mellan 6 till 17 procent. Ju längre in på sommaren ju mer minskade denna ökning, även här och kom sedan att återgå till den normala fördelningen under högsäsong när regleringen var gällande (24 – 26 augusti). Middagsrusningen hade inte lika stora andelsökningar av gångflödet som lunchrusningen, värdet varierade i större grad. Analyseras flödet från ett låg- och högsäsongsperspektiv, indikerar majoriteten av värdena under lågsäsong på en marginell gångflödesökning, samtidigt som högsäsongen indikerade på en marginell minskning. Den tydligaste trenden är dock flödets strävan att återgå till den så kallade normalfördelningen när högsäsongen närmar sig.

Cykel	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
19 - 21 juli	101 (28 %)	99 (28 %)	160 (44 %)	360 (100 %)
2 - 3 augusti	124 (26 %)	140 (30 %)	204 (44 %)	468 (100 %)
10 - 12 augusti	233 (39 %)	118 (20 %)	248 (41 %)	599 (100 %)
24 - 26 augusti	432 (43 %)	180 (18 %)	388 (40 %)	1000 (100 %)
13 - 15 september	415 (44,5 %)	144 (15,5 %)	375 (40 %)	934 (100 %)

Tabell 27, redogör antalet och andelen i parentes av morgon, lunch och middagsflödet för cykeltrafiken för mätperioden under och efter. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grönmarkerat** visar normalsäsong.

Gågatans reglering av biltrafiken gav även cykelflödet mer utrymme att utnyttja men flödet visade sig inte öka under sommaren reglering på Swedenborgsgatan. Antalet cyklister minskade under sommaren i relation till mätvärdena efter regleringen (normalsäsong), så som resterande flöden på gatan. Från en morgonrusning på 415, lunchrusning på 144 och middagsrusning på 315

sjönk antalet under regleringen till 101 cyklister under morgonrusning, 99 cyklister under lunchrusning och 160 cyklister under middagsrusning, vilket var det lägsta mätresultatet från mitten av juli. Precis som gångflödet minskade cykelflödet morgonrusningsandel under gågatans period (se tabell 16) och ökade under lunch- och middagsrusningen. Lunchrusningen hade den högsta ökningen under lågsäsongen, från ett normalvärde på 15,5 procent passerade det under regleringen cirka 20 - 30 procent av det totala cykelflödet under de tre uppmätta timmarna. Högsäsongens värde den 24 - 26 augusti gick mot den normala fördelningen, då värdet minskade återigen. Middagsrusningen ökade endast under lågsäsongsmätningarna med maximalt 4 procent och återgick sedan till ett konstant värde på 40 - 41 procent.

Bil	Morgon	Lunch	Middag	Totalt under 3 timmar
	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	
19 - 21 juli	16 (44 %)	14 (39 %)	6 (17 %)	36 (100 %)
2 - 3 augusti	21 (42 %)	20 (40 %)	9 (18 %)	50 (100 %)
10 - 12 augusti	40 (46 %)	31 (35 %)	17 (19 %)	88 (100 %)
24 - 26 augusti	68 (59 %)	23 (20 %)	24 (21 %)	115 (100 %)
13 - 15 september	129 (34 %)	120 (32 %)	131 (34 %)	380 (100 %)

Tabell 28, redogör antalet och andelen i parantes av morgon, lunch och middagsflödet för cykeltrafiken för mätperioden under och efter. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grönmarkerat** visar normalsäsong.

Mätningen som genomfördes efter regleringen indikerade på ett jämnt fördelat bilflöde över tid med ett genomsnitt på 126 passerande bilar per timme, som minskade genomsnittligt till 24 bilar per timme under gågatans period. Biltrafikens flödesandel minskade från tidigare 7 till 2 procent under gågatans reglering.

Biltrafiken tenderade att variera över tid och mätperiod under regleringen. Stora skillnader förekom troligtvis på grund av sommarens flödesvariation. Likt trenden på Rörstrandsgatan kom morgonens bilflöde att öka under gågatans period. Från att tidigare haft en andel på cirka 34 procent på morgonen, så varierade andelen under regleringen mellan 42 - 59 procent, vilket är en ökning på 8 - 25 procent. Lunchrusningens biltrafik visade sig vara varierande under regleringen. Middagsrusningen hade däremot en minskad biltrafik under alla uppmätta dagar.

### 5.3.3 SAMMANFATTNING

Precis som på Rörstrandsgatan kan det konstateras att biltrafiken inte höll samma trend under regleringen som gång- och cykeltrafiken. Både gång- och cykeltrafiken hade ett minskat morgonflöde, ökat lunchflöde och en minimal ökning under middagsflödet. Ju närmare högsäsong, ju mer återgick andelen till den normala fördelningen. Biltrafiken hade i motsats haft högst flöde på morgonen, varierande under lunchtid och minst under middagstid.

# 5.4 SPÅRNING SWEDENBORGSG.

Andelen gångtrafikanter ökade med cirka 5 - 9 procent under sommaren, och fördelningen av flödet förändrades på gatan. Det var inte endast flödets fördelning som var annorlunda, utan även flödets spridning på vägbanan. Innan gågatans reglering var det inte vanligt förekommande att utnyttja gatan för att gena eller gå på, eftersom den observerade platsen reglerades med trafikljus och hade tydliga regler att följa. Endast 1 procent genade eller utnyttjade gatan när regleringen inte var gällande (se tabell 29 nedan), vilket troligtvis är ett normalt värde under vardagar året runt för plusten.

Datum	Under				Efter
	19 - 21 juli	2 - 3 augusti	10 - 12 augusti	22 - 23 augusti	14 september
Trottoar	72%	72%	73%	79%	76%
Vägbanan	13%	10%	9%	7%	1%
<b>Totalt</b>	83% (2152)	82% (2392)	82% (3296)	86% (4419)	77% (4447)

Tabell 29, redogör ett medelvärde av morgon, lunch och middagsflödet per färdmedel: gång, cykel, motorfordon för mätperioden under och efter.

Under sommarens gågata på Swedenborgsgatan utnyttjade i genomsnitt cirka 10 procent av gångtrafikanterna vägbanan som en plats att gena över eller gå på. I juli uppmättes 13 procent utnyttja vägbanan, men denna andel minskade för varje mättillfälle. Den 22 - 23 augusti ökade gångtrafikens flöde som mest i antal, men vägbanan var som minst utnyttjad under denna period (se tabell 30).

Andelen gångtrafikanter som utnyttjade gågatan som en plats att gena eller gå på under regleringen varierade mycket under dagen. Gångflödet utnyttjade gatan mer ju senare på dagen mätningen genomfördes.

Vägbanan	Morgon 07:30 08:30	Lunch 11:30 12:30	Middag 16:30 17:30	Totalt under 3 timmar
19 - 21 juli	34 av 411 (8 %)	115 av 808 (14 %)	188 av 933 (20 %)	36 (100 %)
2 - 3 augusti	23 av 488 (5 %)	98 av 744 (13 %)	180 av 1160 (16 %)	50 (100 %)
10 - 12 augusti	30 av 889 (3,5 %)	80 av 890 (9 %)	241 av 1517 (16 %)	88 (100 %)
24 - 26 augusti	54 av 1561 (3,5 %)	61 av 981 (6 %)	449 av 1877 (24 %)	115 (100 %)
13 - 15 september	16 av 1458 (1 %)	11 av 985 (1 %)	39 av 2004 (2 %)	380 (100 %)

Tabell 30, redogör andelen gångtrafikanter som utnyttjat vägbanan under morgon, lunch och middagsflödet per färdmedel. **Rödmarkerat** visar lågsäsong, **grönmarkerat** visar normalsäsong.

En tydlig trend är att andelen som gick på vägbanan minskade generellt ju senare in på sommaren mätningen genomfördes, bortsett från högsäsongens middagsrusning, den 24 – 26 augusti.

## 5.4.1 UNDER

Under regleringen var morgonens totala rusningsflöde större än lunchrusningen (i detta exemplifierade fall, se kartbild 8 på nästkommande sida) men ändå var det mindre gångtrafikanter som utnyttjade vägbanan på morgonen som en yta att gå på. Endast 3,5 procent av morgonens fotgängare valde att gå på vägbanan. Ungefär en tredjedel av de som gick på gatan genade gatan, från ena sidan till den andra. Detta skedde oftast efter att ha passerat övergångsstället över Högbergsgatan, gående norrut, för att sedan snedda över till den andra sidan av Swedenborgsgatan. En del valde att gå på vägbanans mitt och fortsatte ofta att gå rakt ut i korsningen om de var gående söderut. Av de som valde att gå in på vägbanan i denna korsning gick oftast in på gågatan efter Högbergsgatans korsning, om de var gående norrut. Detta troligtvis på grund av att tvärgatans tvärgående trafik ofta passerade på Högbergsgatan och observerades att upplevas som en otrygg zon. Många gick därför utmed övergångsstället och svängde sedan in på gågatan efter att passerat trafikflödet från tvärgatan även fast gågatan var gällande på hela Swedenborgsgatan och gav gångtrafikanterna förtur i hela korsningen.

Under lunchrusningen ökade andelen gångtrafikanter på vägbanan till 9 procent. Två nya flödesströmmar tillkom, som inte fanns synliga under morgonens rusning. Fler gick in till gågatan redan innan Högbergsgatan från trottoarkanternas hörn i korsningen, och sneddade i korsningen norrut in till gågatans mitt. Detta flöde upptäcktes även från motsatt håll, söderut, och användes som en sträcka för att avvika från gågatans mitt. Många gångtrafikanter genade fortfarande från ena sidan till den andra vid övergångsstället norr om Högbergsgatan och undvek att gå på vägbanans mitt. Gågatan användes som mest under middagsrusningen.

# KARTBILD 8, SPÅRNING SWEDENBORGSGATAN

Flödesspårning av endast gående på vägbanan: under och efter regleringen, tillsammans med flödesräkningar (i vänster hörn i varje kartbild) av antalet gående (överst) på vägbanan och med totalandelen av gående (underst).

— Gångtrafikanter på vägbanan ● Observationsplats - - - Synfält  Parkerad bil

UNDER

EFTER

19 procent av det totala middagsflödet valde att utnyttja gågatan. Majoriteten som gick på vägbanan valde att utnyttja gågatan mitt som en plats att gå. Till skillnad från morgon- och lunchrusningen genade nästan ingen gatan från ena sidan till den andra utan fortsatte att gå längs med vägbanans mitt. Två nya avvikande strömmar dök även upp i detta scenario, till vänster om Swedenborgsgatan, där fler avvek in/ut från gatan. Antalet gångtrafikanter som fortsatte att gå på vägbanans mitt söder om Högbergskorsningen ökade i relation till tidigare mättider (morgon och lunch). Denna flödessträcka på vägbanan är dock mindre i relation till gångflödet på vägbanans mitt norr om Högbergsgatan. En upplevd faktor är att Swedenborgsgatans vägbanan söder om Högbergsgatan förändras i karaktär. Vägbanan har inga målpunkter. Det finns inga uteserveringar eller andra aktiviteter på gatan och kan därmed uppfattas mer som en väg som biltrafiken har tillstånd att färdas på (se bild 16 i avsnitt 4.3.1) och är en trolig faktor till färre väljer att gå på gatan söder om Högbergsgatan.

## 5.4.2 EFTER

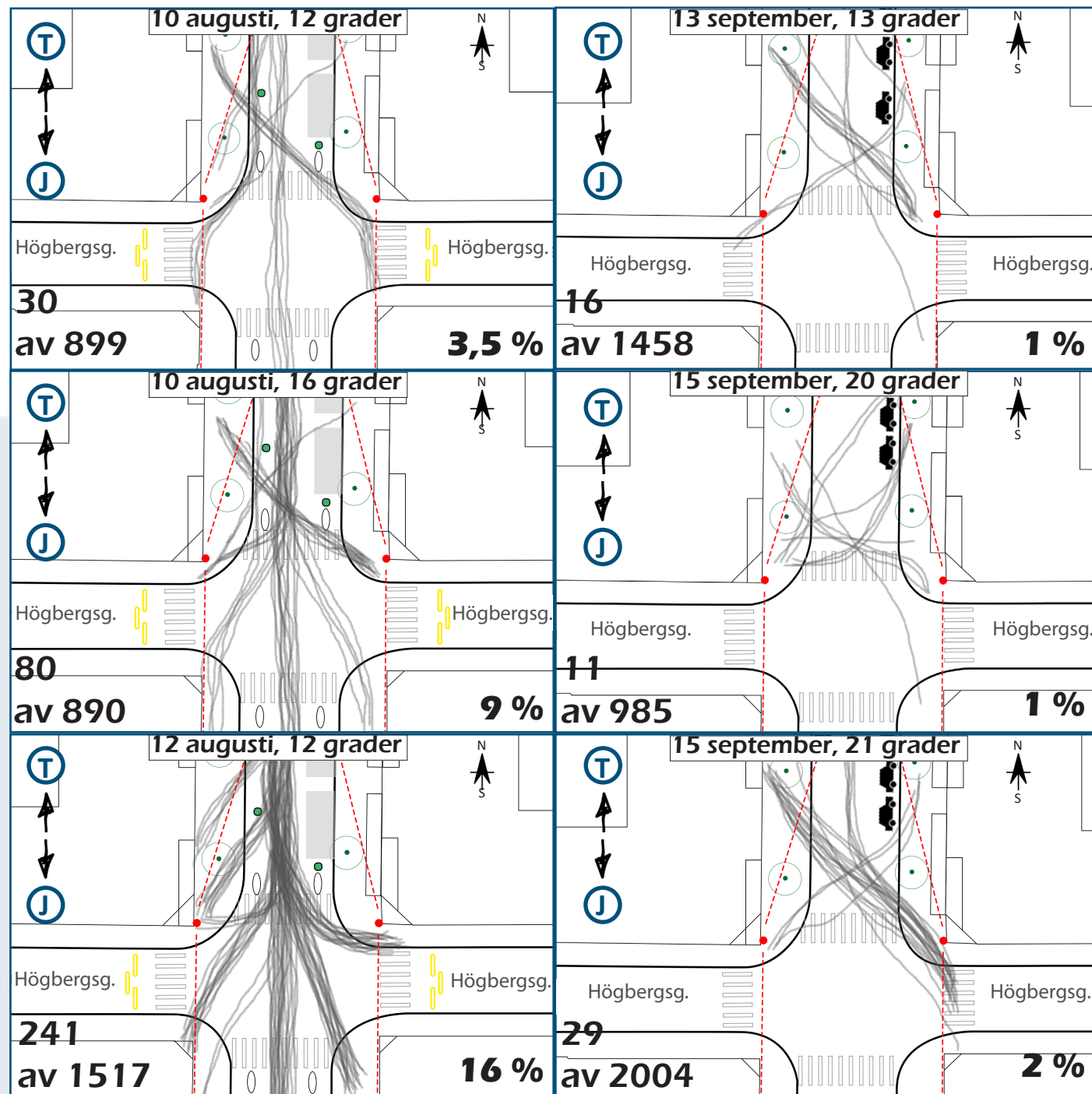
Efter den 31 augusti upphörde gågatan på Swedenborgsgatan och den öppnades upp för biltrafiken igen. Av den totala gångflödesandelen per rusningstimme: gick eller genade i genomsnitt 1 procent av det totala flödet på vägbanan. De flesta uppmättes endast att gena gatan.

Svaga skillnader fanns bland de tre olika mättiderna. På morgonen registrerades 16 personer avvika från trottoaren. De allra flesta utnyttjade vägbanan för att gena över Swedenborgsgatan från ena sidan till den andra. Detta kom oftast att ske norr om Högbergsgatan. 2 individer utmärkte sig dock och gick på vägbanans

Morgon 7:30 - 8:30

Lunch 11:30 - 12:20

Middag 16:30 - 17:30



mitt, varav 1 avvek innan Högbergsgatan (norr om) medan 1 individ fortsatte och genade över hela korsningen. Morgon- och lunchflödet hade båda samma andel gångtrafikanter som gick på gatans yta. Båda fall har lika flödestrender. Under lunchrusningen genades gatan under alla observerade fall till likvärdiga fasta punkter som morgonens flöde visade. Parkerade bilar påverkade även ett förskjutet flöde.

Middagsrusningens vägbana utnyttjades av 2 procent. Det observerade gångflödet på vägbanan genade gatan, från ena sidan till den andra, norr om Högbergsgatan. I detta fall var det mer koncentrerat på en sträcka, jämfört med morgonens och lunchens flöden. Av dessa 29 individer valde 5 personer att utnyttja vägbanans mitt även fast gatan inte längre var en gågata.



Bild 21, gågatan på Swedenborgsgatan sommaren 2016.

# 5.5 DEL B HANDELNS PERSPEKTIV

Detta avsnitt redogör Rörstrandsgatans lokala handelsperspektiv på den tillfälliga gågatan, av insamlad information från de lokala aktörerna på plats före regleringen, 6 juni 2016, och efter, den 31 augusti 2016.

## 5.5.1 HANDELN

För att förstå varför handelsbranscher prioriterar olika ställs handelstypen i fokus i denna analys. Detta för att undersöka om olika handelsbranscher upplever gågatan annorlunda. Alla handelsbranscher har olika behov (se avsnitt 2.1.2), vilket även tydligt representeras i det insamlade materialet.

2		Caféer
8		Restauranger
1		Frisörsalong/Hudvård
4		Butiker/kiosker
3		Klädbutiker
2		Inrednings/Möbelbutiker
1		Flyttfirma

Tabell 31, redogör vilka handelstyper som finns på Rörstrandsgatan mellan Birkagatan och Vikingagatan. Verksamheter tillhörande restaurangbranschen är i blå färg, detaljhandeln är i grön färg och den tunga handeln är i röd färg.

På Rörstrandsgatans undersökta sträcka, mellan Birkagatan och Vikingagatan, finns det idag 21 verksamheter som offentligheten har tillgång till. På gatan finns det 8 restauranger, 2 caféer, 1 frisörsalong, 4 butiker, 3 klädesbutiker, 2 inredningsbutiker samt 1 flyttfirma. Dessa verksamheter grupperas in i 3 handelskategorier. Den "lätta handeln" på gatan representeras av 11 verksamheter som tillhörande restaurangbranschen och 7 tillhörande detaljhandeln. 3 kategoriseras in som tunga verksamheter, tillhörande den så kallade "tunga handeln", 2 tillhörande möbelindustrin samt 1 till transportindustrin.

● Restaurangbranschen  
● Detaljhandel  
● Tung handel

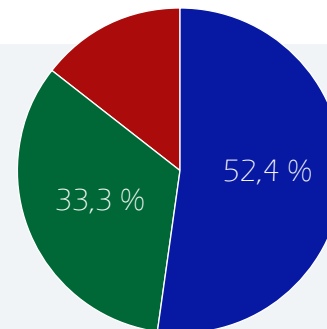


Diagram 6, visar Rörstrandsgatans andel per handelsbransch.

På den berörda delen av Rörstrandsgatan, mellan Birkagatan och Vikingagatan, står restaurangbranschen för mer än hälften av gatans offentliga verksamheter. Därpå följer detaljhandeln med 33,3 procent och till sist den tunga handeln som är den allra minsta branschen på gatan (se diagram 6).

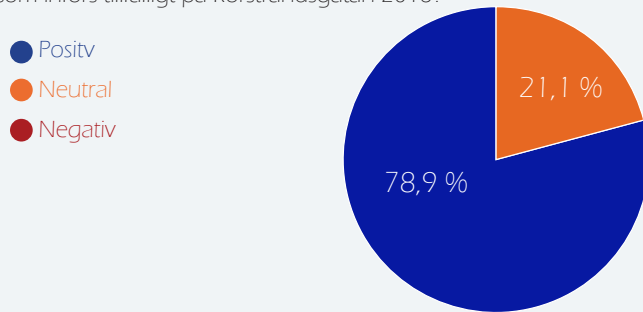
# 5.6 HANDELNS DISKURS FÖRE

*Avsnittet redogör en samlad syn per handelsbransch före och efter gågatas reglering på Rörstrandsgatan. I analysen sammanställs all insamlad information från alla intervjuade verksamhetsägare. Alla verksamheter är framöver indelade i tre kategorier: restaurangbranschen, detaljhandeln samt den tunga handeln.*

## 5.6.1 FRÅGA 1

Alla medverkande aktörer tillfrågades innan gågatan infördes om de var positiva, neutrala eller negativa till gågatas reglering. 78,9 procent av alla tillfrågade handelsaktörer på gatan var positiva och resterande 21,1 procent neutrala.

Diagram 7. Fråga 1: Vilken inställning har du till den nya gågatan som införs tillfälligt på Rörstrandsgatan 2016?



Den mest representerade branschen på gatan, restaurangbranschen, uttryckte ett gemensamt positivt stöd, med 10 av 10 röster för gågatas omvandling. Detta för att gågatan troddes sig leda till ett ökat kundunderlag. Ägare uttryckte sig vara: "Väldigt glad för initiativet" just för att det "drar mycket kunder". Även fast det var en förhoppning som många inom restaurangbranschen delade antydde en annan ägare att det var "svårt att avgöra nu, men tror att det kommer bli bättre".

Inom detaljhandeln var 4 av 6 positiva till regleringen. 2 av 6 var neutrala. De 2 som var neutrala baserade detta på parkeringsbristen som redan idag fanns i området. "Finns inga parkeringsplatser när kunder kommer, så kan de inte parkera, det är negativt för mig. Det borde finnas en 15 minuters parkering så de kan gå av...". Den andra handelsägaren gav ett likvärdigt svar: "plus minus noll, tappar en strategisk lastplats där många kunder stannar och kommer in och handlar".

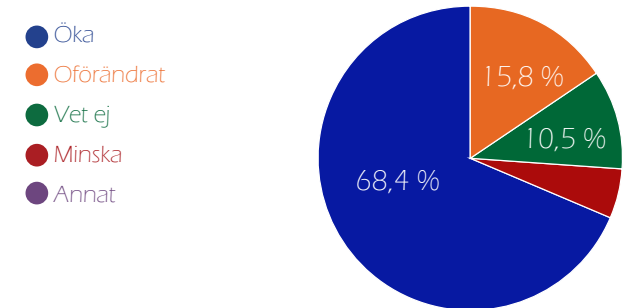
Inom den tunga branschen var endast en verksamhetsägare positivt inställd och två var besvärade av beskedet att en ny gågata skulle ligga nästintill deras verksamhet. Det verkade föreligga en innerlig rädsla att bli bortglömd och gömd bland alla uteserveringar som skulle komma utvidgas, enligt en verksamhetsägare. Ämnet kom att ge många starka känslor: "har haft mardrömsnätter om detta". Ägaren fruktade sommarens leveranser och var rädd för att inga tillgängliga parkeringsytor skulle finnas för verksamhetens transporter, men även för deras kunder.

### SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 1

Två tydliga motpoler är funna där den ena sidan upplever en ökad attraktion för ett större kundunderlag samtidigt som den andra sidan upplever det motsatta, en minskad attraktion. Den förändrade tillgängligheten som gågatan kommer att ge, upplevs ge olika effekter på olika branscher. Restaurangbranschen hade inga farhågor alls samtidigt som en skara inom den tunga handeln och detaljhandeln var oroade över parkeringssituationen och "hade mardrömsnätter" om den förändring som skulle ske.

## 5.6.2 FRÅGA 2

Diagram 8. Fråga 2: Tror du att antalet kunder kommer efter omvandlingen till gågata: öka, vara oförändrat, minska, vet ej?



Den andra frågeställningen som aktörerna blev tillfrågade var hur de trodde att kundunderlaget skulle påverkas av gågatan. 68,4 procent trodde att kundunderlaget skulle öka, 15,8 procent att det skulle vara oförändrat, 5,2 procent minska och 10,5 procent svarade vet ej.

Av verksamheterna inom restaurangbranschen trodde 9 av 10 på ett ökat kundunderlag och 1 på en oförändrad utveckling. Det visar en stark tro på gågatas dragningskraft från restaurangbranschen. Förmånen att expandera sin uteservering på gågatan såg många verksamhetsägare som en potential: "mer plats ger en stor fördel", "definitivt mer kunder, tror att det blir fint med extra uteservering också", "mer gående lika med mer kunder", "mer folk definitivt", "räknar med det", "om bra väder". Att mer yta är lika med mer folk visade sig vara restaurangbranschens gemensamma slutsats.

Inom detaljhandeln trodde 4 aktörer på en ökning, 1 på ett oförändrat kundunderlag medan 1 var osäker på dess slutliga inverkan. Bland de som trodde på en ökning förelåg det en tro på ett "större flöde", då gågatan upplevdes som attraherande för nya kunder. En av dem trodde inte att gågatas korta period skulle påverka

kundantalet: ”om det hade varit hela året kanske vore det en större effekt. En viktig fråga är hur restaurangerna gör i juli, för de har ofta stängt, men om de inte har det så tror jag inte att det kommer öka”. Det fanns även en verksamhetsägare som inte trodde på någon förändring och som uttryckligen sa att regleringen endast ”är bättre för restaurangerna”.

Den tunga handeln var inte heller helt enad. En verksamhetsägare trodde på en liten ökning, en på ett oförändrat läge och en på ett minskat kundunderlag. Ökningen baserades på att den nya gågatan upplevdes att leda till att ”nytt folk dras till gatan”. Detta bekräftades dock inte av resterande ägare, som båda påpekade att denna reglering ”gynnar bara krogar”. Parkeringen värderades även högt av ägarna: ”folk ska komma fram med bilen och hämta varor, det blir ett hinder”, och på detta baserades oron för ett minskat kundunderlag under sommaren 2016.

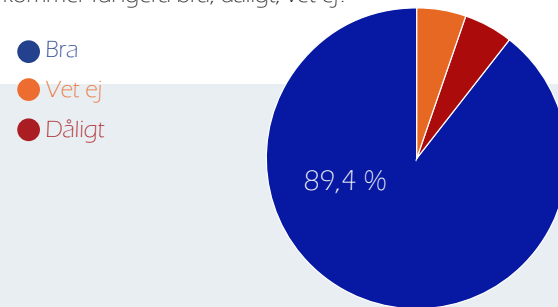
#### SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 2

Restaurangbranschen sticker ut ännu en gång med en positiv överrepresentation i jämförelse med de andra två branscherna. Möjligheten att expandera uteserveringen ligger till grund för den upplevda kundökningen. Skillnader är funna mellan branscherna. De som trodde på ett ökat kundunderlag inom detaljhandeln baserade inte detta på samma grund som restaurangbranschen, utan på gågatans attraktionskraft, vilket visar en tydlig skillnad från bransch till bransch. Det föreligger även en mindre avund gentemot restaurangbranschen både inom detaljhandeln och den tunga handeln, där negativa uttalanden gentemot restaurangbranschen förekommer.

### 5.6.3 FRÅGA 3

För att undersöka om det fanns förutfattade meningar hos verksamhetsägarna om leveransernas tillgänglighet, handlade den tredje frågeställningen om verksamheternas leveranser. Frågan var om det fanns en skild uppfattning om den kommande gågatans tillgänglighet för verksamheternas leveranser.

Diagram 9. Fråga 3: Tror du att varuleveranserna på gågatan kommer fungera bra, dåligt, vet ej?



Av de tillfrågade trodde 89,4 procent att det skulle gå bra att leverera varor till verksamheten, en verksamhetsägare var osäker och en beförde problem inför sommaren. I stort var detta ett generellt sett enat svar från alla branscher, men även fast alla gav ett enat svar förekom det mindre skillnader bland branschernas uttalanden.

9 av 10 ägare inom restaurangbranschen trodde att varuleveranserna skulle gå bra. Det fanns dock en verksamhet som däremot trodde att de skulle få problem och att resultatet skulle bli dåligt. De förmodade att det skulle bli ”kaos med tyngre varor, kanske ändrar till någon annan tid, för jag vill inte leverera när folk äter och vi öppnar inte förens klockan 15...så får se hur jag gör”. Verksamhetsägaren hade tyngre varor som skulle fraktas till restaurangen, och både till höger och vänster

om restaurangen skulle en uteservering utvidgas och servera mat under lunchtid. Detta ansåg ägaren krocka med hans leveranstider då han inte ville påverka sina närliggande verksamhetsgrannar. Leveranstiderna upplevdes att vara i konflikt med de närliggande verksamheterna. Samtidigt som merparten trodde att det skulle gå bra, beskrevs en innerlig oro för andra verksamheter av två ägare; ”bra, men vet inte samtidigt, sophantering måste köra omvägar. Funkar bra men med uteservering blir det tajt men får se hur det går”, ”bra, men tror att det kommer vara jobbigare för andra restauranger, exempelvis med tunga öltunnor osv. Jag har rätt lätta varor, det värsta kan vara vinflaskor men det funkar”. Gågatan upplevs förhindra frakten men även upphämtningen av tyngre varor, då ett begränsat utrymme som de utbyggda uteserveringarna kommer tillföra lyfts fram som anledning.

Inom detaljhandeln trodde 5 av 6 att varuleveranserna på gågatan skulle gå bra och 1 svarade vet ej. Överlag fanns ingen oro för varutransporternas framkomlighet. En medvetenhet om att det skulle vara tillåtet för verksamhetsägarna att föra fram varor bekräftades av flera; ”kommer nog funka bra”, ”har inga farhågor”, ”inga problem, vi får ju köra fram lasten”. Det enda som poängterades var känslan att leverera varor skulle ”kännas fel att lasta ut kartonger, men vi måste göra det ändå”.

I denna fråga var endast den tunga handeln helt enad, då 3 av 3 trodde att varuleveranserna skulle gå bra, och inte hade några andra synpunkter att tillägga.

#### SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 3

Även fast alla branscher svarat enat, skiljer sig deras uttalanden gentemot varandra. I sin helhet upplever alla branscher att varuleveranserna kommer kunna fraktas fram till verksamheterna på ett tillfredställande

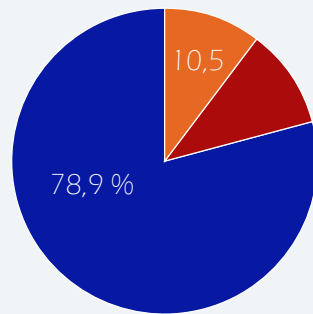


sätt. Dock gav det sammanställda resultatet tre skilda svar från varje enskild bransch. Restaurangbranschen var de enda som befarade att leveranserna inte skulle funka. En större oro upplevs inom restaurangbranschen, som såg uteserveringarnas utvidgning som ett hinder för transporten av tyngre varor. Detta poängterades inte av resterande branscher. Detaljhandeln påtalade inte mycket. Generellt var alla nöjda förutom en verksamhetsägare som hade mer i åtanke att själva transporten skulle uppfattas fel, då det inte är menat att färdas med biltransporter på en gågata, även fast de vet att det är tillåtet för leveranser. Den tunga handeln som i själva verket har de mest otympliga varorna, skulle vid en förmodan kanske befarat högst oro för sina transporter, men visade sig inte uttrycka några farhågor alls.

#### 5.6.4 FRÅGA 4

Den sista och fjärde frågan undersöker verksamhetens uppfattning om deras kunder uppskattar gågatan eller ej. Diagram 10. Fråga 4: Tror du att era kunder kommer uppskatta att Rörstrandsgatan blir en gågata?

- Ja
- Vet ej
- Nej



78,9 procent av alla tillfrågade verksamheter trodde att kunderna skulle uppskatta den kommande gågatan på Rörstrandsgatan. 10,5 procent svarade att de inte visste om deras kunder skulle uppskatta gågatan eller ej, och

lika många procent trodde inte att kunderna skulle tycka om gågatan.

Restaurangbranschen svarade helt enat: 10 av 10 trodde att deras kunder skulle uppskatta sommarens gågata på Rörstrandsgatan. Den positiva andan var tydlig inom branschen: "alla kunder kommer vara supernöjda". 2 verksamhetsägare nämnde dock att det fanns ett missnöje bland de boende "ja, kunderna men inte boende". Uppfattningen delades av en annan ägare som nämnde en likvärdig uppfattning: "Jag tror folk är nöjda men de som bor här tycker att det är fel".

Detaljhandelns samlade åsikt är däremot tudelad, med två nej, ett vet ej och tre ja. Resultatet visar att hälften trodde att deras kunder skulle uppskatta den framtida gågatan. Två trodde inte att deras kunder skulle uppskatta denna reglering, och grundade sitt uttalande på den bristande tillgängligheten för bilen: "nej, negativt med parkering", "nej, har bara hört negativt från boende, plus att det är inte så bra för de som kommer med bil. Det blir mindre genomfart, tror även att butikerna längre bort förlorar kunder". Båda uttrycker dock olika problem med regleringen, där den ena värderar parkeringsmöjligheten och den andra genomfartsmöjligheten som försvinner.

Den tunga handelns svar bestod av ett vet ej och två ja. En av de positiva poängterade att det inte berörde boende. Den osäkra ägaren fokuserade på bristen på parkeringsplatser som skulle ställa till det för deras verksamhet, men om de skulle förlora kunder visste han inte och därmed upplevde han att han inte kunde svara på frågan.

#### SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 4

Sammantaget visar resultatet att majoriteten tror att kunden kommer uppskatta gågatan på Rörstrandsgatan. Även fast restaurangbranschen är överrepresenterad

så delas denna åsikt av cirka hälften i alla branscher. Restaurangbranschen är även här den enda branschen som ännu en gång är enade, där alla verksamhetsägare i branschen tror att kunden uppskattar en gågata. Detaljhandeln och den tunga handeln visade sig mer tudelad. Även de som svarade ja upplevdes inte lika entusiastiska så som restaurangbranschens verksamhetsägare, som yttrade sig mer starkt och med mer förstärkande ord. Totalt var 2 osäkra och 2 negativt inställda till gågatans upplevelse av kunden. Av de osäkra och negativa rösterna är 3 av 4 inom detaljhandeln, vilket tyder på en relativt hög osäker/negativ andel i branschen (3 av 7). De 2 negativa verksamhetsägarna var båda inom den så kallade detaljhandeln, där bilens tillgänglighet upplevdes som avgörande för en nöjd kund. En aspekt upptäcktes i alla branscher, var deras upplevelse av en negativ inställning från de boende. Detta kan med andra ord sammanfattas som "kunden kan uppskatta detta, men det gör inte de boende", vilket flertal tydligt beskrev. En av verksamhetsägarna beskrev detta på ett intressant sätt:

"Boende är nog väldigt emot det. Det har varit lite snack, förr hade vi ett vattenfall i fönstret som var the topic of the day (dagens ämne), men nu verkar många boende haka upp sig på den bilfria gatan, mycket negativt, jag pratar hellre om mina varor..."

Frågan är om de boende som talar om detta är en större skara eller en mindre del som blir ihågkommen. Hur boende upplevt sommarens gågata är även en aspekt som kommer studeras vidare i avsnitt 5.8. Vidare analys av insamlat material från verksamhetsägare presenteras i nästa avsnitt. Samma frågor ställdes om på nytt efter gågatans implementering.

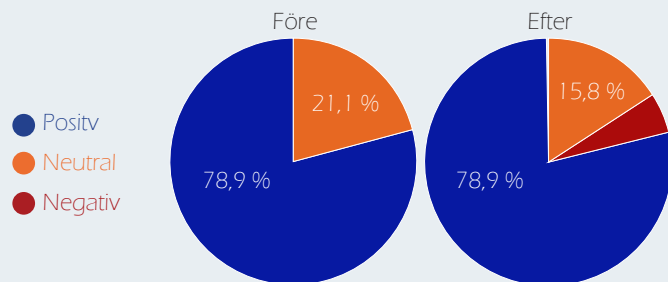
# 5.7 HANDELNS DISKURS EFTER

Alla verksamhetsägare intervjuades på nytt hösten 2016 efter att den tillfälliga gågatan upphört sommaren 2016. Detta för att undersöka om verksamhetsägarna ändrat uppfattning efter den första sommaren som en del av Rörstrandsgatan var en gågata. De hade nu fått uppleva gågatan och dess faktiska inverkan. Två frågeställningar lades till för att undersöka verksamhetsägarnas uppfattning av gågatans inverkan på verksamhetens ekonomi.

## 5.7.1 FRÅGA 1

Alla medverkande aktörer tillfrågades innan gågatan infördes om de var positiva, neutrala eller negativa mot den nya gågatan. Samma fråga ställdes igen efter att gågatan upphört. Det visade sig att de som tidigare uttalat en positiv inställning till gågatan, var fortsatt positiva och med exakt samma andel som vid första tillfället svarade 78,9 procent att de var positiva. Den tidigare neutrala skaran som bestod av 21,1 procent minskade till 15,8 procent då en tidigare neutral röst i efterhand blev negativ.

Diagram 11. Fråga 1: Vilken inställning har du till gågatan i efterhand?



Alla 10 medverkande verksamheter inom restaurangbranschen var fortsatt positiva. Sammantaget har aktörerna inom restaurangbranschen varit väldigt

nöjda med gågatan som varade under sommaren 2016 på Rörstrandsgatan. "Det var det bästa som har hänt oss", "så jäkla bra", "bara positivt" och "jättekul" var några av branschens spontana upplevelser, vilket beskriver en positiv upplevelse. I efterhand upplevdes gågatans inverkan ge platsen "mer liv, mer folk, mer pengar". Platsen har fått ett lyft och påverkat alla verksamheter inom restaurangbranschen positivt "men för de boende är det inte lika bra", påpekade en verksamhetsägare, vilket var en kontinuerligt återkommande diskurs.

Inom detaljhandeln var 4 fortsatt positivt inställda, 1 neutral och 1 negativ. 1 verksamhetsägare ändrade sin uppfattning i efterhand och gick från neutralt till negativt inställd till gågatan. Under alla intervjuer har upplevelsen av gågatan stått i centrum. Den positiva gruppen har antytt att gatans förändring skapat en "rolig", "mysig" och en "jättetrevlig" atmosfär. Gågatan ansågs enligt en verksamhetsägare vara "positivt butiksmässigt men personligen var det problematiskt med parkeringsplatser". Verksamhetsägaren som var neutral vände dock på uttrycket: "Personligen tycker jag att det är jättetrevligt, men för butiken så tror jag att det går mer på plus minus noll". Med upplevelsen i centrum, fanns det dock några tudelade infallsvinklar inom branschen om gågatans fördelar och nackdelar.

Den tunga handeln har i efterhand fortsatt 2 neutrala röster och 1 positiv. Oron inom den här branschen var tidigare starkast jämfört med de resterande branscherna. I efterhand upplevs gågatan inte ställa till med så mycket problem så som befarats, även fast det inte direkt är uttalat. "Det funkade. Var orolig att vi skulle sitta som på en ö mitt i havet. Sen tycker jag inte att det var någon snygg färg", berättar en av de neutrala verksamhetsägarna. Resultatet upplevdes bättre än vad verksamhetsägarna tidigare hade föreställt sig, men ändå var båda verksamhetsägarna fortsatt neutrala. "Visste redan från början att jag skulle försvinna in i mängden", "jag blir

inklämnd bland alla restauranger och skymts" berättar den andra neutrala verksamhetsägaren och fortsätter "men dock positiv om cyklisterna tar andra vägar samt att det ska vara större skyltning. Det är otryggt idag!". De båda neutralt inställda ägarna berättade om ett upplevt utanförskap. Att försvinna in i mängden, bli bortglömd och sitta på en öde ö är starka uttryck, vilket kan vara en bakomliggande rädsla som de haft och fortfarande anser att de upplever. Båda uttryckte även en negativ syn mot föremål såsom färg, skyltning samt cyklisterna och angav förbättringar som de ansåg vara viktiga. I kontrast till detta var det en verksamhet som var fortsatt positiv till regleringen, som instämde med detaljhandelns aktörer att stämningen på gatan blev "mysigare" och att gågatan resulterade i att "mer folk gick utanför och tittade in". Även fast oron för leveransernas tillgänglighet förelåg innan så har det i efterhand gått bra: "innan var det lite oklart med leveranser, men det har gått bra". Branschen verkar inneha de mest spridda åsikterna, med två relativt likvärdiga uttalanden som beskrivit ett upplevt utanförskap ställd mot en väldigt positiv röst.

### SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 1

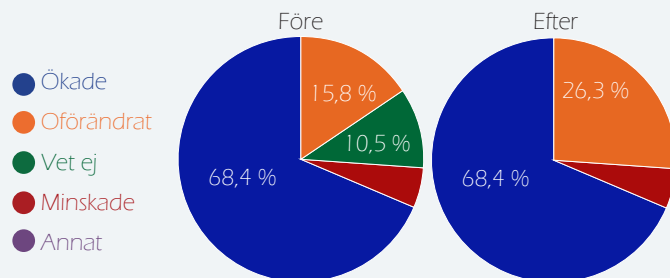
I stora drag har varje bransch fokuserat på olika perspektiv. Restaurangbranschen som ännu en gång är helt enad, delar samma positiva inställning. De beskriver en positiv anda och en upplevelse av gågatan som något av det bästa som har hänt branschen på gatan. Detaljhandeln hamnar inte långt ifrån men deras fokus låg mer på den härliga stämningen och atmosfären som gågatan bidragit till. Dock var inte alla aktörer lika överens. Majoriteten var positiv men det fanns en neutral och en negativ röst, vilket även var den enda negativa rösten bland alla branscher som var med i studien. Den mest osäkra och skeptiska branschen var den tunga handeln där två av tre uttryckte en neutral syn på gågatan, även fast regleringen fungerat ihop med deras verksamheter på ett tillfredställande sätt.

Inställningen till gågatan har i stort inte förändrats över tid. De som tidigare gav ett positivt svar, var lika eller till och med mer positiva i efterhand. De som var osäkra var fortsatt osäkra på gågatans inverkan, förutom en verksamhetsägare som tidigare var neutral men som i efterhand blev negativ.

## 5.7.2 FRÅGA 2

Frågeställning nummer två efterfrågade hur verksamhetsägarna upplevde gågatans inverkan på kundunderlaget. 68,4 procent upplevde ett ökat kundunderlag, 26,3 procent ansåg att det var oförändrat och 5,2 procent upplevde en minskning. De som tidigare svarade vet ej uppgav i efterhand att de inte upplevde ett oförändrat kundunderlag. Andelen som antydde ett oförändrat kundunderlag ökade därmed till 26,3 procent från tidigare 15,8 procent.

Diagram 12. Fråga 2: I efterhand, upplevde du att antalet kunder: ökade, var oförändrat, minskade, vet ej?



10 av 10 bekräftade en upplevd kundökning inom restaurangbranschen. Det ökade kundunderlaget som 9 av 10 verksamhetsägare räknade med innan gågatan, blev bekräftat av branschen. "Det har definitivt ökat", "en enorm skillnad", "det var en helt annan atmosfär", "gick upp för alla" och "det spelade ingen roll vilken typ av butik/affär, det ökade för alla" var några av responserna. Det var "mer att göra, mer gäster, mer omsättning",

"det kändes som att mer folk kom till gatan" och det var "mycket folk, gästerna var jätteglada och alla ville sitta ute", "Tror absolut mot det positiva. När bilarna var borta så var det mycket tryggare för barnfamiljer och var helt enkelt mycket trevligare. Det lockade en hel del" svarade en verksamhetsägare. Gågatans utformning sågs som den bärande kraften: "tack vare det så har många nya kunder hittat hit". Det uppfattades även i efterhand att "många kommer tillbaka och börjar prata om hur fint det var i somras och är väldigt positiva". Den samlade rösten från branschen är väldigt nöjd och bekräftar en upplevd kundökning.

Detaljhandeln hade tidigare tudelade åsikter. Efter sommarens gågata på Rörstrandsgatan blev uppdelningen tydligare inom branschen. 3 upplevde en ökning och 3 upplevde ett oförändrat kundunderlag. Två skilda uppfattningar fanns därmed inom branschen. Halva branschen upplevde "mer människor på gatan" och uttalade en positiv upplevelse, med en "glatt överraskad" ägare över resultatet. En verksamhetsägare förlängde även sina öppettider och berättade att "ibland när jag hade kvällsöppet, slank det in folk". Den andra halvan upplevde dock ingen förändring alls. De tre verksamheterna som uppgav att de upplevde ett oförändrat kundunderlag baserade detta på parkeringsbristen. "Tror att vi tappar mycket kunder på grund av parkeringen, då våra kunder ofta parkerade på lastplatsen här utanför och åkte iväg. Så vi har nog tappat många bilkunder och kanske vann några, så det har nog inte varit någon förändring. Upplever att det var helt oförändrat". Med parkeringsytan i fokus upplevdes bilkunden gå förlorad.

Tidigare var den tunga handeln splittrad: en av tre trodde på ett ökat kundunderlag. I efterhand bekräftades en upplevd ökning av en verksamhetsägare, det var "lite mer än vanligt, speciellt turister...det har säkert påverkat restaurangerna mer". De resterande två som tidigare

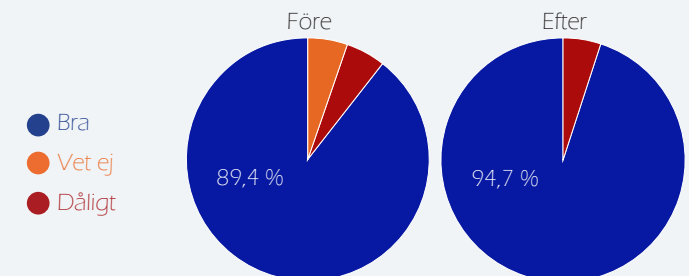
tyckte olika uppgav däremot i efterhand en gemensam upplevelse av ett oförändrat kundunderlag, "varken plus eller minus". Det innebar att den tidigare rösten som påpekade på ett minskat kundunderlag, i efterhand hade ändrat uppfattning.

## SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 2

Från bransch till bransch är skillnaderna ännu en gång stora. Restaurangbranschen är överens om att en kundökning har skett under tiden Rörstrandsgatan var en gågata. Uppfattningen delas delvis av halva detaljhandeln, samtidigt som resterande hälften har upplevt en oförändrad kundmängd. En oförändrad utveckling har även majoriteten (två av tre) inom den tunga handeln också antytt. Ser man detta per bransch belyser det att halva branschen inom detaljhandeln och den tunga handeln (storleksberoende) har upplevt en ökning samtidigt som den andra halvan inte har upplevt någon förändring. Detta analyserat per andel och majoritet inom branscherna. Eftersom restaurangbranschen har en majoritet på gatan, så anser dock majoriteten på Rörstrandsgatan att gågatan har inneburit att handelns kundunderlag har ökat. Därmed visar den samlade bilden i diagrammet en tro på ett ökat kundunderlag, även fast skillnaderna per bransch är stora.

## 5.7.2 FRÅGA 3

Diagram 13. Fråga 3: Hur upplever du att varuleveranserna har fungerat: bra, dåligt, vet ej/ingen åsikt?



94,7 procent uppgav att varuleveranserna gick bra. Skillnaden som förelåg var en röst inom detaljhandeln som innan svarade vet ej på denna fråga. Aktören i fråga svarade i efterhand att varuleveranserna gick bra. En annan verksamhetsägare upplevde dock att varuleveranserna fungerade dåligt, och beskrev ett parkeringsproblem.

Alla tillfrågade inom restaurangbranschen ansåg att varuleveranserna gick bra. Fyra verksamheter påverkades inte då de tog emot leveranser på baksidan, andra sidan av huset eller på tvärgatan. En verksamhet krävde dock tillgång för tyngre last men ”det gick, vi fick planera, ringa runt, då vi hade stora leveranser från ett bryggeri med öltunnor. Sedan handlar vi själva resten och lastar av i 5 min och åker vidare, så det har gått bra”. En annan verksamhetsägare löste även problemet med att ha ”leveranserna på morgonen och det gick hur bra som helst”.

5 av 6 ansåg att leveranserna gick bra inom detaljhandeln. Två ansåg sig inte bli påverkade av avstängningen och kunde leverera som vanligt. Flera verksamheter tog emot leveranser sällan och upplevde inga leveransproblem. Enligt en verksamhetsägare så gick varuleveranserna dåligt, och denne hade ett uttalat problem med parkeringsplatser.

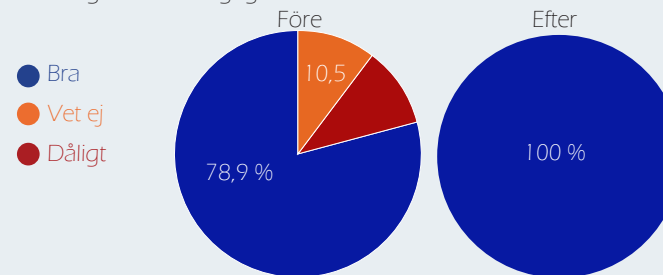
Den tunga handeln upplevde inga problem med varuleveranserna. Alla tre verksamhetsägare uppgav att varuleveranserna gick bra på gågatan. Det upplevdes till och med att leveranstransporterna var underlättade, ”enklare faktiskt”, då inga andra fordon kunde blockera platsen utanför verksamheten och på så sätt gjorde det smidigare att komma in till verksamheten. Även fast det var ”innan lite oklart med leveranser, så har det gått bra”.

### SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 3

En majoritet inom alla verksamheter anser att varuleveranserna har gått bra. Oberoende verksamhet verkar inte leveranstransporterna ha påverkat en viss bransch mer än en annan. Vissa verksamheter har fått planera mer med sina leverantörer medan andra har funnit gågatan även mer hjälpsam vid leveranser. Bortsett från ett svar som upplevde gågatan som dålig för varuleveranserna har majoriteten uttalat att gågatan inte förhindrat deras leveranser. Den tunga handeln beskrev även denna reglering som till och med underlättande för deras leveranser då andra bilister inte förhindrat deras transporter. Detta är troligtvis inte något en verksamhetsägare tänker på i första hand när en ny gågata införs.

### 5.7.2 FRÅGA 4

Diagram 14. Fråga 4: Tror du att era kunder uppskattade att Rörstrandsgatan var en gågata?



Före implementeringen ställdes frågan om verksamhetsägarna trodde att kunderna skulle uppskatta gågatan på Rörstrandsgatan. 78,9 procent svarade då att de trodde att kunderna skulle uppskatta gågatan. Efter sommarens gågata på Rörstrandsgatan hade uppfattningen förändrats, och de tidigare osäkra ägarna var nu övertygade om att även deras kunder uppskattade gågatan. 100 procent svarade under omgång två att de upplevde att deras kunder uppskattade gågatan.

Restaurangbranschen upplevde att alla kunder ”älskade det”, ”ja gud alla sa att det var supermysigt och jättebra” och att ”folk tyckte om det jättemycket”, ”förutom de boende som kanske hade en annan åsikt”. Lika så upplevde detaljhandeln det: ”ja, alla är jättenöjda”, ”ja bara positivt”, men ett stort fokus lades däremot på de som äger bil: ”bara de som har bilar är nog inte så glada”, ”många som kommer med bil tycker att det är lite bökit”, ”men de som bor här har inte varit så positiva, kunde inte köra bil som de ville”. Inom den tunga handeln upplevde även alla aktörer att kunderna uppskattade gågatan: ”många som har påpekat att det är bra, har inte hört någon vara negativ”, ”alla var nöjda” men de anmärkte även att ”kanske är mest boende som förlorar sin parkering”.

### SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 4

Alla verksamheter är enade om en positiv upplevelse från kunden oberoende bransch. De alla har gemensamt är nämligen en oro för bilistens och de boendes upplevelse, som de upplevde som negativ. Den upplevda känslan som de beskrev kan med andra ord beskrivas: ”mina kunder kanske tycker om detta men det finns andra som troligtvis inte gör det”, som verkade ligga under ytan och som upplevdes som ett oroväckande moment för deras verksamhet.

## 5.8.1 HANDELNS EKONOMI

*Den omdiskuterade effekten som en gågata ger är enligt tidigare forskning ekonomiskt främjande för handelsverksamheter längs med gågatan (Hass-Klau 1993, Wright 2005, Svensson 2009, Nielsen 1997). Tidigare fallstudier runt om i världen har bevisat denna korrelation, men det finns dock inga studier gjorda i Stockholm som berör detta område. För att undersöka om detta samband existerar i denna fallstudie, på Rörstrandsgatans gågata, har två frågor lagts till under intervjutillfället nummer två, efter det att gågatan upphört. Detta för att ta reda på vilken ekonomisk effekt verksamhetsägarna tror att gågatan har haft på deras verksamhet och vilken effekt den verkliga ekonomiska effekten var, baserat på ekonomiska siffror. Avsnittet avser därmed att analysera uppfattningen och den verkliga ekonomiska effekten.*

För att ta reda på hur verksamhetsägarna upplevde gågatans effekt på verksamhetens ekonomi, efterfrågades först deras uppfattning av ekonomins utveckling i förhållande till tidigare somrar då Rörstrandsgatan inte hade en sommargågata. Detta för att få en inblick av handelns upplevda effekt av gågatan. Denna uppfattning beskriver dock endast en uppfattning och inte ett verkligt utfall. Det innebär att en tro och en uppfattning inte behöver stämma överens med den verkliga effekten som gågatan kom att ge.

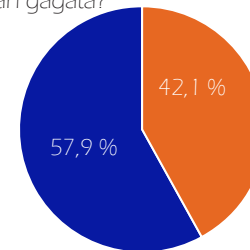
## 5.8.2 FRÅGA 5

Det visade sig att 57,9 procent upplevde en ökning under sommaren 2016 och 42,1 procent upplevde ett oförändrat resultat. Mer än hälften trodde att verksamheten hade

fått en ekonomisk ökning under sommaren 2016, samtidigt som en stor andel på 42,1 procent upplevde ett oförändrat resultat.

Diagram 15. Fråga 5: Upplever du att omsättningen under sommaren har: ökat, oförändrat, vet ej/vill ej uppge, minskat, i relation till sommaren 2015 som var utan gågata?

- Ökat
- Oförändrat
- Vet ej/vill ej uppge
- Minskat



Av restaurangbranschens representanter upplevde 9 av 10 att inkomsten ökade i samband med gågatan. "Ökat, absolut" anmärkte flera verksamhetsägare, det har ökat "otroligt mycket". Flera ägare försökte uppskatta ökningen: "mångdubblat gånger 3", "dubblat i omsättning", "gissar på 200 procent i ökning". Ökningen beskrivs vara rejäl. Branschen verkade bli överrumplad och nästan överbelastad. "Vi häktade inte med, det blev kaos, tänk dig en solig dag så blev alla 80 platser utomhus fulla på en gång...vi var inte beredda på det". En annan ägare instämde: "vi fick anställa trippelt så mycket personal". "Det var en helt annan atmosfär, definitivt mot det positiva". Det fanns dock en röst som inte upplevde att gågatan hade påverkat verksamhetens ekonomi på grund av att de inte hade en uteservering, "så det har inte påverkat oss".

I motsats upplevde detaljhandeln att gågatan inte gav någon större effekt på verksamheternas ekonomi. 5 av 6 trodde på ett oförändrat resultat. "Upplever ingen förändring just på grund av den bilfria gatan, tror inte att det har något med gatan att göra...kan nog ha med lite annat att göra. Generellt ökade vi under 2016 januari till maj på grund av en ny hemsida och online shopping" var en respons. Många hade svårt att sätta ord på ekonomins

förändring och kände sig osäkra på vad som faktiskt kan ha påverkat ekonomin. "Oförändrat, tror inte att det har påverkat oss", "Svårt att säga, det enda problemet jag kan se är de som kommer med bil, känns omöjligt att kolla på eller veta..." var några av verksamhetsägarnas svar. En annan verksamhetsägare upplevde inte heller någon skillnad: "våra öppettider är 9-15, tror inte det varit någon skillnad. Om vi skulle passa på att ha öppet på kvällen kanske...det skulle nog gynna oss men det här ska inte bli ett nytt 7-eleven här". I motsats till restaurangbranschen tror inte majoriteten att ekonomin påverkats. Det var endast en ägare som trodde på en ökad inkomst.

Den ekonomiska uppskattningen inom den tunga handeln hade ett likvärdigt utfall som detaljhandeln. Två av tre uppskattade ett oförändrat resultat. Den tredje aktören var även lite tveksam men kunde ändå tänka sig en liten ökning: "ökat lite i alla fall och sedan påverkade det oss positivt ändå, man blev mer glad och kände sig mer glad och jobbade bättre än innan".

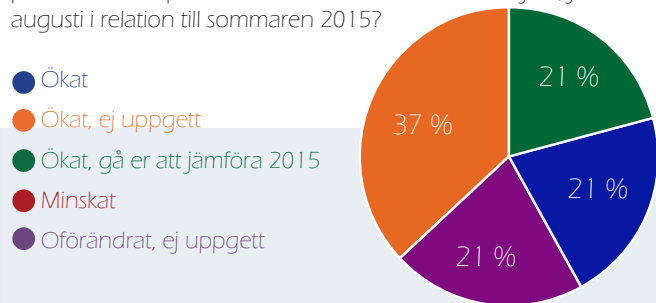
SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 5  
Statistiskt anser majoriteten på gatan att inkomsten ökat sommaren 2016, men efter en branschseparering tydliggörs stora åsiktsskillnader mellan branscherna. Den positiva upplevelsen verkar nästan endast finnas inom restaurangbranschen, samtidigt som resten uttalade en tro på en oförändrad inkomst.

Att en uppfattning och ett verkligt utfall inte alltid stämmer överens kan hända, därför handlar nästkommande fråga om verksamhetens inkomstresultat överensstämde med deras uppfattning. På grund av ämnets känslighet efterfrågades endast uppgifter som redovisar en procentuell ekonomisk skillnad för sommarmånaderna mellan år 2016 och 2015 (juni, juli, augusti). Detta för att minska bortfallet för inkommande

svar, då detta behandlar känsliga uppgifter. Tidsspannet som efterfrågades baserades på gågatans tidsomfång som varade från 6 juni till 31 augusti 2016. Hela inkomsten per månad var inte av intresse utan enbart den procentuella skillnaden under juni, juli, augusti månad, mellan år 2016 och 2015.

### 5.8.3 FRÅGA 6

Diagram 16. Fråga 6: Hur upplever du att verksamhetens snittkvitto per månad har procentuellt förändrats 2016 under juni, juli och augusti i relation till sommaren 2015?



Varje aktör blev tillfrågad att delge inkomstuppgifter anonymt, men trots detta har denna del av studien upplevts känslig av merparten av deltagarna. De efterfrågade uppgifterna har krävt en ansträngning av varje ägare att kontakta verksamhetens revisor, som i sin tur i vissa fall kunde stoppa utlämningen av inkomstuppgifter. Sammantaget valde 21 procent att överlämna inkomstsiffror varav alla inkomna siffror indikerade på en ökad inkomst. 37 procent var aktörer från restaurangbranschen som trodde på en inkomstökning, men som inte hade möjligheten att uppge siffror. 21 procent trodde att inkomsten hade ökat men siffror från 2016 var inte jämförbara med 2015. Anledningarna till detta var olika: antingen hade de året innan andra öppettider, drev en annan typ av verksamhet eller så existerade inte verksamheten 2015. Resterande 21 procent trodde att inkomsten var oförändrad och valde att inge delge uppgifter (se diagram 16).

Av de 21,1 procent som valde att redovisa inkomstsiffror hade alla ett positivt medelvärde som låg mellan 10 - 20 procent för månaderna juni, juli och augusti. Inom restaurangbranschen hade 10 av 10 uppgett att månadens snittkvitto hade ökat "mycket", men ingen valde att delge inkomstuppgifter, vilket endast påvisar en uppskattning av ett ökat resultat utan kvantitativa uppgifter som kan bekräfta korrelationen. 3 av 10 var ojämförbara med året innan alla på grund av olika orsaker; en fanns inte på gatan 2015, en hade bytt ägare och hade inte dessa uppgifter och en bedrev en annan verksamhet 2015 i samma lokal och skulle visa på en ekonomisk vinning med ett uppskattat värde på 400 - 500 procent i ökning per månad om en jämförelse skulle genomföras, enligt ägaren. Det som kan konstateras är att aktörerna påpekade att de upplevde en stor omsättningsförändring och flera ansåg att juni och juli var de bästa månaderna tack vare väderet. "Vi hade störst omsättning under juni, men den största skillnaden var juli då det alltid egentligen är dött". En annan ägare instämmer "jag vet att det har ökat, men det var bättre väder". Tidigare år har restaurangerna haft stängt under juli månad, vilket ingen inom restaurangbranschen hade i år, vilket statistiskt skulle ha visat en rejäl ökning i juli jämfört med året innan. Detta kan dock inte bekräftas, på grund av att ingen inom restaurangbranschen valde att uppge sina inkomstsiffror. Det upplevdes både känsligt och jobbigt att ta fram: "har inga siffror här, måste i sådana fall gå till revisorn och det orkar jag inte. Har inte heller koll på detaljerade siffror men kan säga att det är minst en ökning på 250 procent". En annan ägare upplevde en uppskattad ökning på 17 procent till 22 procent och var villig att delge uppgifter, men i vidare led ville inte revisorn uppge siffror då det upplevdes för känsligt. Sammanfattningsvis visar det insamlade materialet en trolig ökning, men detta kan tyvärr inte bekräftas.

Inom detaljhandeln valde tre av sex verksamheter att

delge inkomstuppgifter. Av de som valde att uppge inkomstuppgifter var alla tre verksamhetsägare helt säkra på en oförändrad ekonomisk utveckling innan de hade en vetskap om siffrornas resultat. I efterhand visade det sig att uppfattningen inte stämde överens med siffrorna som ägarna redovisade. Alla tre redovisade en ekonomisk ökning under juni, juli och augusti. I tabell 32 redovisas den procentuella förändringen mellan år 2016 och 2015 för alla tre verksamheter under juni, juli och augusti månad. En positiv ökning är funnen under alla tre efterfrågade månader för verksamhet 1, 2 och 3, med ett positivt medelvärde som varierade mellan 10 och 20 procent för juni, juli och augusti.

Verksamhet	Juni	Juli	Augusti	Medelvärde
1	20 % +	10 % +	15 % +	15 % +
2	5 % +	20 % +	35 % +	20 % +
3	12 % +	1 % +	18 % +	10 % +

Tabell 32, redogör den procentuella förändringen mellan år 2016 och 2015 under juni, juli och augusti av tre verksamhetsägare inom detaljhandeln och servicebranschen, på Rörstrandsgatan. Verksamhet 3 hade semesterstängt under juli månad.

Av de resterande tre verksamheterna som inte bidrog med inkomstuppgifter upplevde två verksamhetsägare att resultatet skulle vara oförändrat och en verksamhetsägare trodde att snittkvittot hade ökat, men dock skulle inte siffrorna påvisa ett statistiskt korrekt värde då ägaren hade öppet fler dagar under en arbetsvecka 2016 jämfört med 2015. De två som upplevde att inkomsten för verksamheten var oförändrad, antydde att de redan visste hur verksamhetens ekonomi hade påverkats och uttryckte sig att "det är ingen idé" att titta på inkomstsiffrorna: "det är ingen skillnad", "det är så, jag vet...". Det insamlade materialet visar att 5 av 6 inom detaljhandeln upplevde att verksamheternas ekonomi inte påverkats av gågatan. Den procentuella förändringen har visat motsatsen för alla tre verksamheter som

uppgett inkomstsiffror.

Av den tunga handelns representanter trodde två av tre på ett oförändrat resultat och en på en liten ökning. Uppfattningen av ett oförändrat resultat inom branschen är i majoritet. De två ägarna som trodde på ett oförändrat resultat hade en likvärdig inställning som detaljhandelns verksamhetsägare. En uttalad ovilja att dela med sig av sina inkomstuppgifter fanns då verksamhetsägarna ansåg sig redan veta vad resultatet skulle visa. En verksamhetsägare trodde dock att gågatan gett en liten ekonomisk ökning och valde att bidra med sina inkomstuppgifter till studien, se tabell 33. Resultatet visade en positiv ökning under alla tre månader och ett positivt medelvärde på 12 procent, som även låg inom spannet 10 – 20 procent som detaljhandeln.

Verksamhet	Juni	Juli	Augusti	Medelvärde
<b>1</b>	10 % +	15 % +	10 % +	<b>12 % +</b>

Tabell 33, redogör den procentuella förändringen mellan år 2016 och 2015 under juni, juli och augusti av en verksamhetsägare inom den tunga handeln, på Rörstrandsgatan.

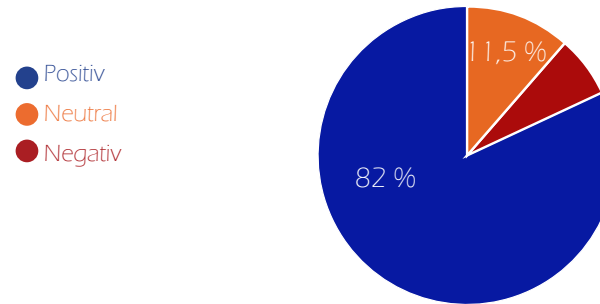
#### SAMMANFATTADE KOMMENTARER: FRÅGA 6

Korrelationen mellan verksamheternas uppfattning och den faktiska effekten har missbedömts i flera fall. Verksamhetsägarnas inställning till gågatan kan ha inverkat på deras uppfattning. Sammanfattningsvis visar resultatet en positiv ekonomisk utveckling av de svar som inkommit, dock var det endast fyra verksamheter som kunde bekräfta detta med inkomstsiffror. Resterande är uppskattningar, men som ändå visat på en ekonomisk ökning av 79 procent.

# 5.9 BOENDE

Denna del baseras på en enkätundersökning som skickades ut till 17 bostadsrättsföreningar som låg inom 50 – 150 meter från Rörstrandsgatan. 61 svar inkom. Enkäten skickades vintern 2017 och bestod av fem delar: individens inställning till gågatan, upplevelse, resvana, bakgrund och en sista del för övriga åsikter. Alla inkomna svar staplas upp i denna del och analyseras därefter djupgående del per del.

Diagram 19. Fråga 1.3: Vilken inställning har du till den temporära gågatan på Rörstrandsgatan? (61 svar)



Fråga 1.4: Motivera svar 1.3 (38 svar):



Trevligt med folkliv och mer rörelse på gatan.



Trygg miljö. Befriande känsla utan störande biltrafik.



Fler aktiviteter på gatan kunde ske. Positivt med fler uteserveringar.



Parkeringssträngsel



Trångt och mindre privat

Den första delen indikerar att 98,4 procent som besvarade enkäten kände till sommargågatan på Rörstrandsgatan som varade sommaren 2016. Majoriteten var medveten om gågatan innan den infördes på Rörstrandsgatan. De som deltog i studien har uttryckt ett positivt stöd (82 procent) för Rörstrandsgatans gågata och i studien var

endast 6,6 procent negativt inställda. Mer än hälften av alla deltagare valde att motivera sin inställning till gågatan. Av 37 individer som valde att motivera fråga 1.3, beskrev 30 en positiv inställning (81 procent), 5 var negativa (13,5 procent) och två neutrala (5,5 procent). Den samlade bilden som majoriteten beskrev är en upplevelse av en gågata som skapade en trevlig, härlig och inbjudande plats som bidrog till mycket folkliv och rörelse. Många upplevde att de utökade uteserveringarna skapade en mysigare, tryggare och friare miljö utan bilen som inslag på gatan. Gågatan har enligt de inkomna svaren lockat mycket folk till platsen, vilket även har upplevts som störande av 13,5 procent. ”En massinvasion” och enormt mycket folk har bidragit till att platsen även har upplevts som trång, rörig och mindre privat. Den har upplevts bidra till nedskräpning, ökade ljudföroreningar så som musik och folkljud och även luftföroreningar (rökning). Som konsekvens har platsen förlorat parkeringsmöjligheter, vilket upplevts som krångligt för bilister.

## 5.9.1 DEL 1 INSTÄLLNINGEN

Diagram 17. Fråga 1: Visste du att Rörstrandsgatan mellan Vikingagatan och Birkagatan var en tillfällig gågata den 6 juni till 31 augusti sommaren 2016? (61 svar)

- Ja
- Nej

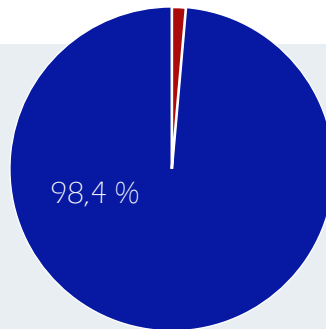
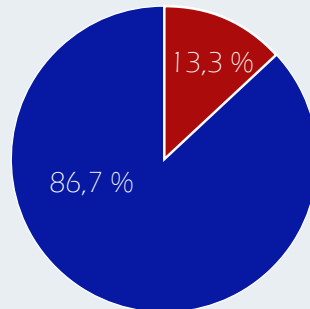


Diagram 18. Fråga 1.2: När fick du reda på att Rörstrandsgatan mellan Vikingagatan och Birkagatan var en tillfällig gågata den 6 juni till 31 augusti sommaren 2016? (61 svar)

- Innan den tillfälliga gågatan infördes (6:e juni 2016)
- Under tiden som den tillfälliga gågatan fanns (6:e juni - 31:a augusti 2016)
- Efter att den tillfälliga gågatan stängdes (31: Augusti 2016)



## 5.9.2 DEL 2 UPPLEVELSEN

Diagram 20. Fråga 2.1: Hur upplevde du framkomligheten för gående på den temporära gågatan, på en skala 1 - 5? (60 svar)

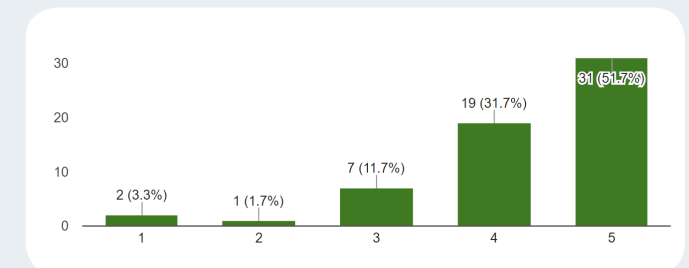




Diagram 21. Fråga 2.2: Hur upplevde du framkomligheten för cyklister på den temporära gågatan, på en skala 1 - 5? (57 svar)

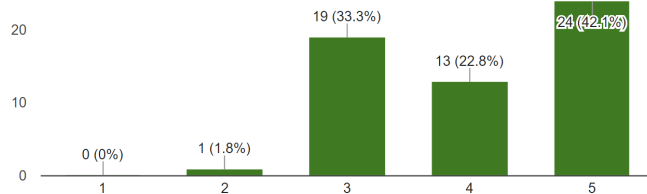


Diagram 22. Fråga 2.3: Hur upplevde du framkomligheten för hemfrakt/leveranser på den temporära gågatan, på en skala 1 - 5? (55 svar)

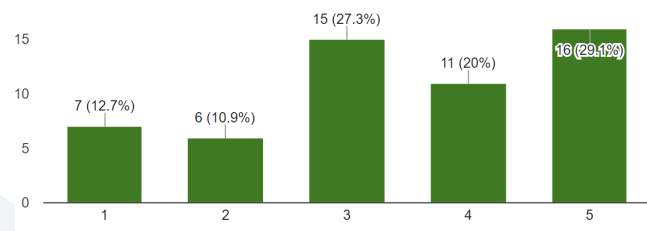


Diagram 24. Fråga 2.5: Under tiden Rörstrandsgatan var en gågata, upplevde du att du vistades på gatan (60 svar):

- Mer än förr
- Oförändrat
- Mindre än förr
- Vet ej/ ingen åsikt

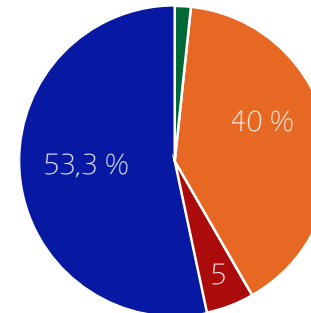
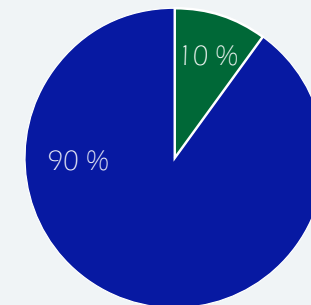


Diagram 25. Fråga 2.6: Upplevde du att den temporära gågatan påverkat att antalet besökare till gatan (60 svar):

- Ökade
- Oförändrat
- Minskade
- Vet ej/ ingen åsikt



Del två har fokuserat på individens upplevelse av Rörstrandsgatans gågata. 90 procent ansåg att gågatan hade bidragit till en ökning av antalet besökare under sommaren 2016 och resterande 10 procent svarade vet ej. Det kan därmed konstateras att majoriteten som besvarat denna enkät är överens. Gågatan har upplevts bidra till ett ökat flöde.

Gågatans inverkan på de boendes vistelsetid på gatan upplevdes av 53,3 procent att påverka längre och fler vistelser än tidigare. 40 procent ansåg däremot att gågatan inte påverkat deras vistelse och upplevde situationen som oförändrad. 5 procent upplevde att de vistades mindre på gatan än förr. Framkomligheten upplevdes att vara bäst utformad för gångtrafiken. 83,4 procent av svaren graderade gångtrafikanterns tillgänglighet att vara på skala 4-5, vilket visar en majoritet för en bra upplevd framkomlighet för gångtrafiken, se diagram 20. Cyklisternas framkomlighet ansågs av 64,9 procent att vara inom skala 4-5, se diagram 21. I relation till gångtrafiken värderades cyklisternas framkomlighet lägre.

Upplevelsen av framkomligheten för hemleveranser/frakt var tudelad bland de boende. Svaren varierade på hela skalan. Cirka hälften graderade gågatans framkomlighet på skala 4-5. Hela 27,3 procent graderade upplevelsen på skala 3 vilket visar en hög neutral andel samtidigt som 23,6 procent svarade 1-2 på skalan, och anser att framkomligheten var mindre bra. Om den neutrala gruppen inte räknas med, visar ändå resultatet att majoriteten upplever en bra framkomlighet för hemleveranser, när skala 4-5 ställs gentemot 1-2.

### 5.9.3 DEL 3 RESVARNOR

Diagram 26. Fråga 3.1: Har du körkort? (61 svar)

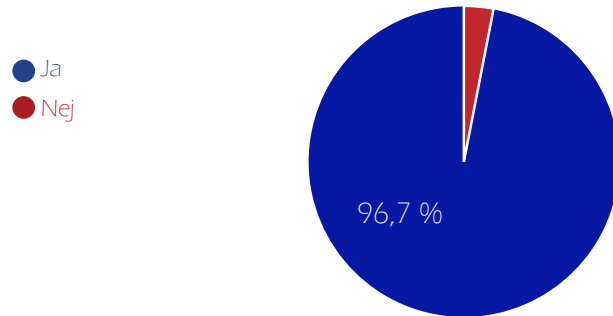


Diagram 27. Fråga 3.2: Äger hushållet bil? (61 svar)

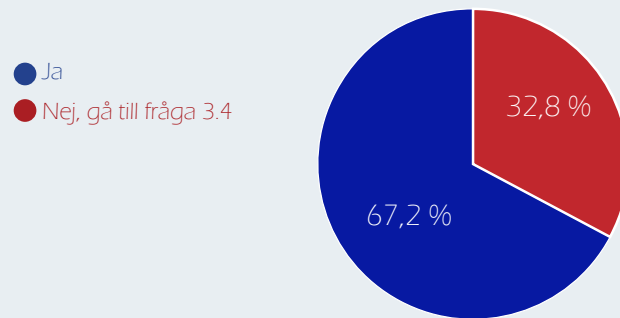
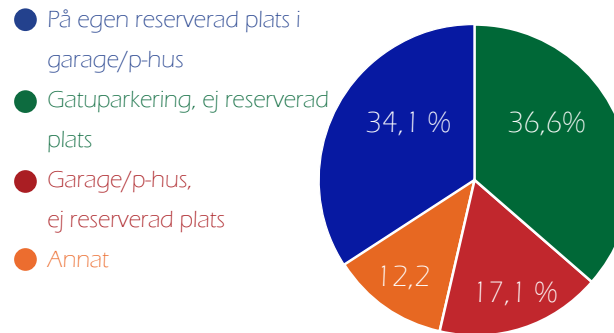


Diagram 28. Fråga 3.3: Var parkeras hushållets bil? (61 svar)



Av de tillfrågade har 96,7 procent ett eget körkort och 67,2 procent äger minst en bil per hushåll. En hög andel har tillgång till en bil. Endast 34,1 procent har en reserverad bilplats och resterande 65,9 procent parkerar på gatan eller i ett parkeringshus/garage, se diagram 28.

För att undersöka de boendes generella resvanor, undersöktes deras val av färdmedel. Resultatet (se diagram 29, se nästa sida) visar att majoriteten går dagligen. Cykling är inte lika populärt och används mer sporadiskt och sällan. En stor andel använder cykeln cirka 1 gång i månaden eller 3–5 gånger per vecka. 40 procent inte använder eller äger färdmedlet. 60 av 61 utnyttjar kollektivtrafiken som färdmedel, vilket är majoriteten av alla inkomna svar. 33 procent åker kollektivt dagligen, medan 26 procent åker 1 gång i månaden, 23 procent 1–3 gånger per vecka och 13 procent 3–5 gånger per vecka. Det påvisar ett kontinuerligt bruk av kollektivtrafiken i olika utsträckning. Segway, moped och motorcykel är alla tre väldigt sällan brukade färdmedel och är färdmedel som ägs av endast 5 av 61 personer.

Bilen verkar av majoriteten (33 procent) användas någon/några gånger i månaden. 11 procent använder bilen som färdmedel dagligen, 8 procent 5–7 gånger per

vecka, 9 procent 3–5 gånger per vecka, och 13 procent 1–3 gånger per vecka. 25 procent använder/äger inte färdmedlet.

### 5.9.4 DEL 4 BAKGRUND

61 personer deltog i studien. Svarsfrekvensen var mycket lägre från kvinnor, då 63,9 procent av deltagarna var män, se diagram 30. Åldersspannet föreligger från den yngsta född 1993 till den äldsta född 1938. Det äldsta och yngsta spannet (18 – 30, 71 – 80) är de två grupperna som är lägst representerade. Resterande ålderskategorier har mellan 10 – 15 svar per kategori. Högst svarsfrekvens var från bostadsrättsföreningen Terrakottan (47,5 procent), Gjutaren (27,8 procent) och Eldaren (18 procent).

I 77 procent av hushållen bor två individer tillsammans (se diagram 32, på nästa sida). 36 procent av hushållen har barn. Enligt de inkomna svaren har endast 6,7 procent tillgång till parkeringsgarage i fastigheten, dessa svar är boende från bostadsrättsföreningen Gjutaren, som är belägen kvarteret innan. Terrakottan och Eldaren är de två bostadsrättsföreningarna som angränsar direkt till Rörstrandsgatans gågata, och har inga tillgängliga parkeringsgarage.

Diagram 29. Fråga 3.4: Hur ofta använder du följande färdmedel?  
(61 svar)

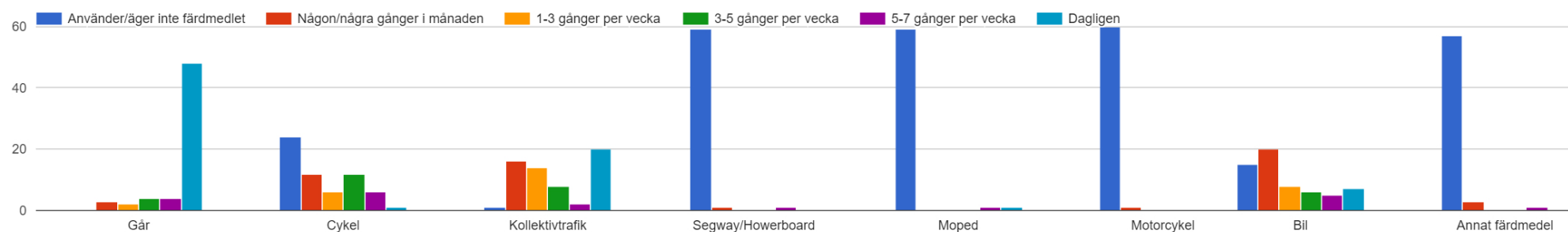


Diagram 30. Fråga 4.1: Kön (61 svar):

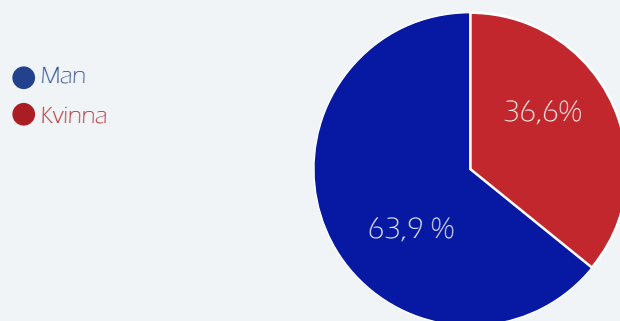


Diagram 31. Fråga 4.2: Ålder (61 svar):

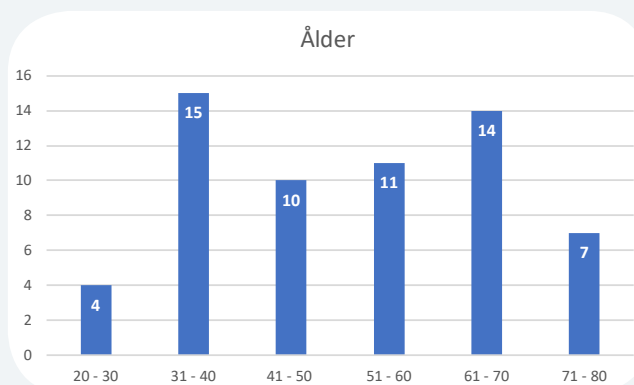


Diagram 32. Fråga 4.3: Hur många vuxna bor i hushållet? (61 svar)

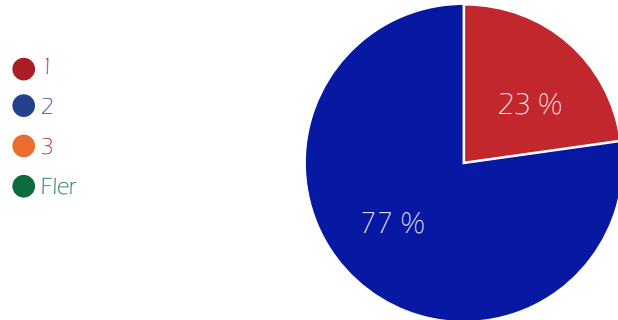
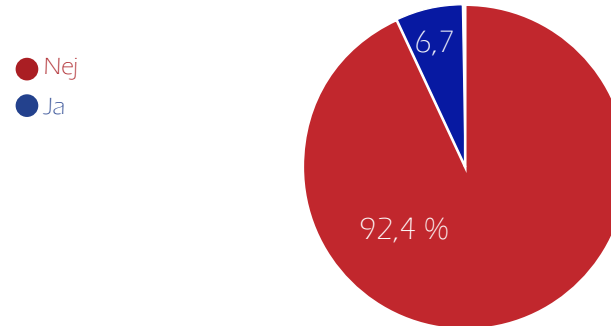


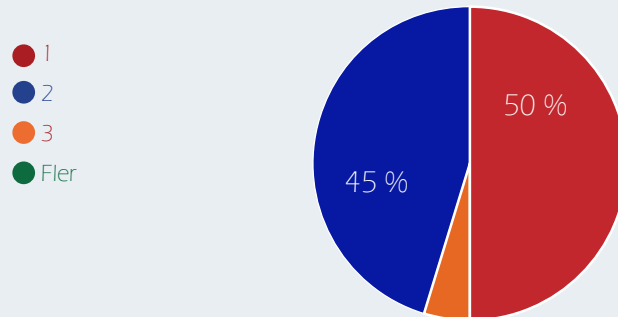
Diagram 35. Fråga 4.6: Finns det tillgängligt parkeringsgarage i fastigheten? (61 svar)



biltrafik som inte tar hänsyn till regleringen, bristande tillgång till fastigheten vid varuleveranser och diffusa avspärningar.

Rörstrandsgatans första sommargågata visade sig skapa en helt ny miljö som uppskattades av majoriteten.

Diagram 33. Fråga 4.4: Hur många barn finns i hushållet? (22 svar)



## 5.9.5 DEL 5 ÖVRIGT

Fråga 5 (32 svar):



Hoppas det blir av igen i framtiden.



Förläng gågatans period.



Trevligt med folkliv och mer rörelse på gatan.

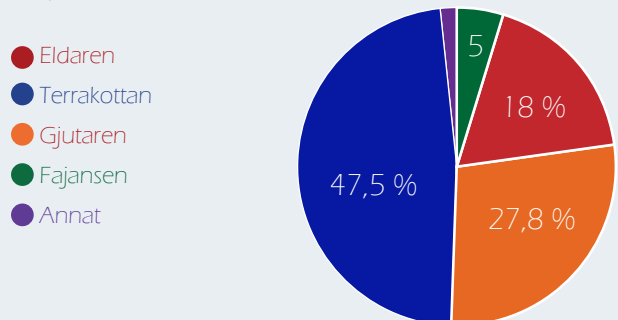


Parkeringsvårigheter



Tydligare skyltning

Diagram 34. Fråga 4.5: Vilken bostadsrättsförening bor du i? (61 svar)



I del övrigt valde 30 personer att kommentera. 18 hade positiva kommentarer och 12 var negativa. Alla positiva röster önskar en återkommande gågata. Gatan har upplevts att skapa en bättre och trevligare miljö att vistas i. Detta delas dock inte med alla boende på gatan. 12 negativa röster upplevde trafikrelaterade problem så som återkommande parkeringsbekymmer, cyklister och

# 5.10 SAMMANFATTAT RESULTAT

## BOENDE UTMED RÖRSTRANDSGATAN



53 %

Längre vistelser



86 %

Positiva till gågatan



90 %

Besökare ökade

Trevligt med folkliv  
och mer rörelse på  
gatan.Hoppas det blir av  
igen i framtiden.Förlång gågatans  
period.Trygg miljö.  
Befriande känsla  
utan störande  
biltrafik.Fler aktiviteter på  
gatan kunde ske.  
Positivt med fler  
uteserveringar.Tydligare  
skyltningTrångt och mindre  
privat67 %  
Äger en bil

Parkeringsvårigheter

Majoriteten av de inkommande svaren från boende i bostadsrättsföreningar i närheten av Rörstrandsgatan, var positiva till den nya gågatan som infördes sommaren 2016. 90 procent upplevde att antalet besökare ökade under sommaren. Hälften av informanterna ansåg att de vistades längre på den närliggande gatan just på grund av dess omvandling. Miljön lockade till längre vistelser och höjde platsens kvalitet. Gågatan bidrog till en trevlig, trygg och härlig stämning. Det blev en gata att vara på med mer folkliv. Många hoppas på att gågatan är här för att stanna.

67 procent av de medverkande äger en bil. Flera påpekade platsens dåliga villkor för bilparkering. Det fanns även en eftersökt skyltningsförbättring.

## DEN LOKALA HANDELN PÅ RÖRSTRANDSGATAN



100 %

Positiva till gågatan



66 %

Positiva till gågatan



33 %

Positiva till gågatan

90 %

Fler kunder

33 %

Fler kunder

33 %

Fler kunder

90 %

Varuleveranser skulle  
gå bra

83 %

Varuleveranser skulle  
gå bra

100 %

Varuleveranser skulle  
gå bra

100 %

Positiva kunder

50 %

Positiva kunder

66 %

Positiva kunder



100 %

Positiva till gågatan



66 %

Positiva till gågatan



33 %

Positiva till gågatan

100 %

Fler kunder

50 %

Fler kunder

33 %

Fler kunder

100 %

Varuleveranser har  
gått bra

83 %

Varuleveranser har  
gått bra

100 %

Varuleveranser har  
gått bra

100 %

Positiva kunder

100 %

Positiva kunder

100 %

Positiva kunder

90 %

Uppskattat: ökat

83 %

Uppskattat: oförändrat

66 %

Uppskattat: oförändrat

100 %

Ökat

50 %

Ökat

66 %

Oförändrat

### FÖRE REGLERINGEN

Den lokala handeln på Rörstrandsgatan var inte överens om gågatans kommande inverkan. Svaren skilde sig mellan de olika branscherna. Restaurangbranschen var mest positiv. Representanter från detalj- och den tunga handeln uttryckte tveksamheter mot gågatans kommande reglering och trodde inte att regleringen skulle locka nya kunder till verksamheten.

### EFTER REGLERINGEN

Efter regleringen hade den lokala handel fått uppleva gågatans inverkan och påverkat opinionen i en positiv riktning. Restaurangbranschen som tidigare var positiv till regleringen var helt övertygad i efterhand. De resterande två branscherna hade också en mer positiv attityd. Den enda branschen som ännu inte är helt övertygad är den tunga handeln som fortfarande är skeptisk till gågatans reglering.

Resultatet från det material som redovisats visar på en positiv ekonomisk förändring.

# RÖRSTRAND- OCH SWEDENBORGSGATANS MÄTNINGAR

## RÖRSTRANDSGATAN

FÖRE



Flödet under de tre rusningstimmarna bestod av 75 procent gångtrafikanter, 17 procent cyklister och 9 procent bilister. Gångflödet var relativt jämnt fördelat under morgon- och lunchrusning och som störst under middagsrusning. Cykelflödet hade sin flödestopp under morgonen som avtog drastiskt under lunchrusning och återgick till ett relativt högt flöde igen på eftermiddagen. Bilflödet hade en relativt jämn flödes nivå, i genomsnitt passerade det 119 bilar per timme.

Inga tillgängliga mätningar.

UNDER



Under rusningstrafiken ökade andelen gångtrafikanter till 80 procent, cykeltrafikanter till 19 procent. Andelen biltrafikanter minskade till 1 procent. Gångtrafiken ökade som mest på gatan. Cykeltrafiken hade en marginell ökning. Både gång- och cykelflödet minskade under morgonen och ökade under lunch- och middagsrusningen, med högst andel under middagsrusning. Biltrafikens hade högst flöde på morgonen, varierande under lunchtid och minst under middagstid.

## SWEDENBORGSGATAN

Flödet under de tre rusningstimmarna bestod av en ökad gångtrafiksandel, till 83 procent, minskad cykeltrafiksandel, till 14 procent och minskad biltrafiksandel, till 2 procent. Gångtrafiken var det enda flödet som ökade. Precis som på Rörstrandsgatan hade både gång- och cykeltrafiken ett minskat morgonflöde, ökad lunch- och middagsrusning, med högst andel under middagsrusning. Biltrafikens hade högst flöde på morgonen, varierande under lunchtid och minst under middagstid.

EFTER



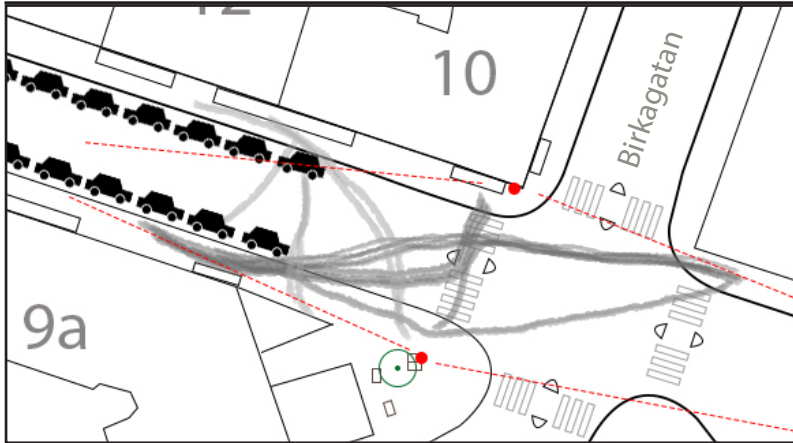
Efter regleringen bestod flödet under de tre rusningstimmarna av samma andel gångtrafikanter som före regleringen (75 procent), cykeltrafiken ökade med två procent, till 19 procent och biltrafiken minskade med tre procent jämfört med situationen före, till 6 procent. Alla tre flöden återgick till gamla flödesmönster. Små skillnader är funna i gång- och biltrafikens flöde. Cykeltrafiken visade sig återgå till exakt samma flödesuppdelning under dagen.

Efter regleringen bestod flödet under de tre rusningstimmarna av 77 procent gångtrafikanter, 16 procent cykeltrafikanter och 7 procent biltrafikanter. Alla tre flöden återgick troligtvis gamla flödesmönster. Morgonrusningens flöde ökade både för gång- och cykeltrafiken och minskade under lunchrusningen, vilket indikerar på att liknande trender förekommer på både Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan.

# RÖRSTRAND- OCH SWEDENBORGSGATANS SPÅRNING

## RÖRSTRANDSGATAN

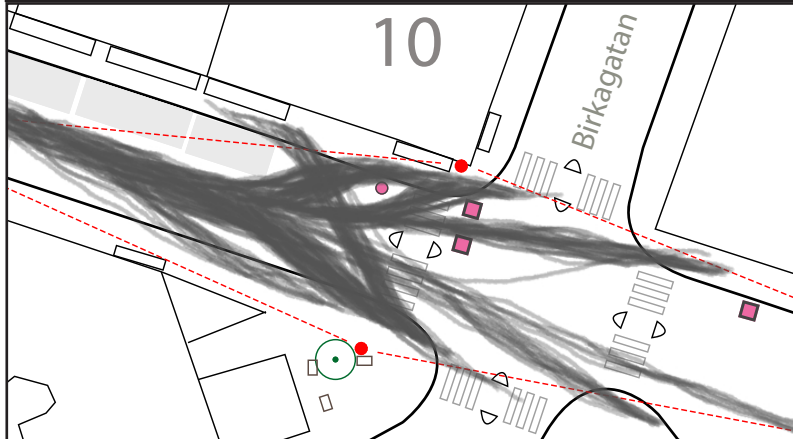
FÖRE



Gångflödet under de tre rusningstimmarna bestod av 75 procent gångtrafikanter, varav 72 procent valde att gå på trottoaren och 3 procent utnyttjade vägbanan. Innan gågatans reglering var det inte vanligt förekommande att utnyttja gatan för att "gena" eller gå på. Andelen gångtrafikanter som gick på vägbanan, var minde under morgonrusningen och större under lunch- och middagsrusningen. De som genade korsade oftast gatan innan övergångsstället mot Birkagatan eller efter att ha passerat refugen vid halva övergångsstället (se kartbild 6 i avsnitt 5.2).

Inga tillgängliga mätningar

UNDER

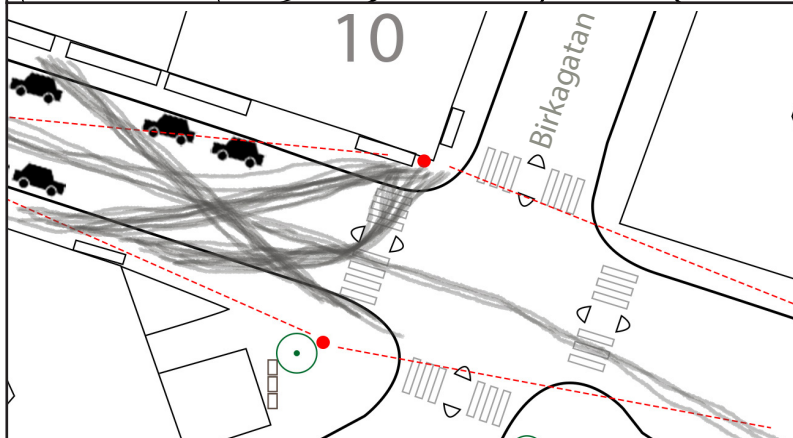


I genomsnitt bestod gångflödet under de tre rusningstimmarna av 80 procent gångtrafikanter, varav 61 procent valde att gå på trottoaren och 19 procent utnyttjade vägbanan. Andelen gångtrafikanter ökade med 5 procent och andelen som utnyttjade gatan ökade med 17 procent. På morgonen var det fortfarande en lägre andel som gick på vägbanan i relation till de resterande två mättimmarna under regleringen. Det högsta värdet är funnet under middagsrusningen, då en tredjedel valde att använda vägbanan.

SWEDENBORGSGATAN

I genomsnitt bestod gångflödet under de tre rusningstimmarna av 83 procent gångtrafikanter, varav 73 procent valde att gå på trottoaren och 10 procent utnyttjade vägbanan. Andelen gångtrafikanter ökade med 7 procent och andelen som utnyttjade gatan ökade med 9 procent, i relation till situationen efter. Gångtrafikanter utnyttjade gatan mer ju senare på dagen mätningen genomfördes.

EFTER



Efter regleringen återgår flödet överlag till gamla flödesmönstret. En mindre ökning kan dock avläsas både i flödesmätningarna, men även av vägbanans användning. Gångflödet efter regleringen bestod av samma andel gångtrafikanter som innan regleringen, 75 procent, dock kom fördelningen att förändras: 70,4 procent valde att gå på trottoaren och 4,6 procent utnyttjade vägbanan i efterhand. Tracingen indikerar på en ökad användning av gatans vägbanan, även fast det i efterhand inte var tillåtet att gå fritt på gatan.

Efter regleringen återgick flödet troligtvis till det gamla flödesmönstret som fanns innan regleringen infördes. Efter regleringen bestod gångflödet av 76 procent trafikanter på trottoaren och 1 procent på vägbanan. Värdet är troligtvis lägre i relation till Rörstrandsgatan på grund av att korsningen är signalreglerad. Avläsning av tracing kan tyvärr inte jämföras med situationen innan, eftersom inga mätningar finns tillgängliga.

# 6. DISKUSSION



*Utifrån studiens frågeställningar diskuteras gågatans inverkan på platsens funktioner.*

*Diskussionen är uppdelad i två avsnitt. Först diskuteras de platsspecifika situationernas kvantitativt uppmätta skillnader på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan, före, under och efter regleringen. Vidare diskuteras kvantitativa data om hur platsens förändring uppfattats av den lokala platsens berörda verksamheter.*

## 6.1 PLATSENS FÖRÄNDRING

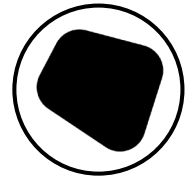
Invánarna, den lokala befolkningen, de lokala arbetarna, turisterna, verksamhetsägarna och myndigheterna kan se på samma fenomen men med helt olika ögon. Gällande stadsomvandlingar har alla en viss syn om hur en plats "ska vara". Varje individ upplever miljön på sitt sätt, så som miljöpsykologins teorier bevisat. Platsens upplevelse skapar komplexiteten av det pedagogiska rummet och det spatiala samspelet mellan individ till individ (Movium SLU 2004:29). Enligt stimuleringsteorin interagerar människan med omgivningens miljöfaktorer, så som platsens utseende, bostadsmiljö, stadsmiljö och naturmiljö, som är en avgörande omgivning för individens välbefinnande (Gifford 2002:7). Hur platsens utseende förändras är därmed viktigt för varje individ och kan därför väcka många starka känslor. Innan Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan reglerades var allt som vanligt för användarna på gatan, "mängden" av stimulering på

gatan var låg jämfört med den förändring som gågatorna skapade. I och med initiativen investerade Stockholm stad i nya möbler, blommor, träd och bänkar för att skapa en inbjudande miljö att vistas på. Nya färger, inslag och intryck av platsen kom till och i kombination med en bilreglering formades de två undersökta sommargågatorna. Biltrafiken som tidigare var gatans mittpunkt i båda fallen blev nedprioriterad och gav nu mer plats för gång- och cykeltrafikanten. Dessa ytor var under regleringen till för allmänheten att gå, cykla och eller till och med vistas på.

Gatans rum är platsen där samhällets funktioner samspekar med befolkningen. Utformningen av varje funktion har var för sig en enskild uppgift, men tillsammans håller de den bärande kraften för stadens liv att komma till (Gehl 2010:63). Platsens utformning är därmed grunden för den enskildes upplevelse av stadens rum och uppfattas olika beroende på rummets komplexa konstellation (Gehl 2010:63). Gågatans största platsomvandling skapades av den lokala handeln. Fler uteserveringar på gatan bidrog till en platsomvandling och en inredningsvariation. Verksamheterna tillförde med kreativa inslag och skapade en trivsamt miljö på gatan. Initiativen var många, både på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan, men de allra flesta kom från restaurangbranschens verksamheter. Ett initiativ kom från en kakelbutik (den tunga handeln). På de tidigare parkeringsplatserna, uppstod nya miljöer formade av verksamhetsägarna som blev utnyttjade av många besökare. Troligtvis var uteserveringarna en stor bidragande faktor för det ökade folklivet på gatan samt upplevelsen av platsens yta att vara på. Stadens inredning och reglering tillsammans med verksamheternas initiativ skapade gatornas platsomvandling, som blev en ny omgivning att vistas i.

Ju fler verksamheter som utvidgade sina uteserveringar ju större platsförändring uppstod på gatan.

## 6.2 PLATSENS UTFORMNING



Platsomvandlingen skapade nya allmänna inrättningar på gatan med fasta målpunkter som kunde locka individer från alla delar av samhället. Gågatan kunde ge andra invånare som inte bodde i området en anledning att vistas på platsen. Detta skapade ett nytt rum att vistas i. Platsens funktioner begränsar dock det lokala användningsområdet, för vem som tar sig till gatan, hur platsen utnyttjas och när (Jacobs 2000:52–56). Ju större mångfald och funktionell variation, ju attraktivare plats. Ju attraktivare plats ju mer folk, vilket i sin tur lockar fler till att använda och betrakta den offentliga platsen (Gehl 2010:65).

Idag kretsar gågatans liv och rörelse kring den lokala handelns möjliga platsomvandling. Möbleringen tillsammans med uteserveringarna håller platsens funktion som en plats att vara på. En plats att slå sig ned och slappna av med sina vänner. Att vila på en bänk, fika på en uteservering, ta en öl eller en brunch. Ur ett offentligt och privat perspektiv kan detta anses skapa en ökad konsumtionsmiljö. Platsen kan likväl vara en inbjudande miljö men även en exkluderande miljö. För vem är platsen utformad? Tidigare kunde de privata parkeringsplatserna endast utnyttjas av få individer i staden, som en förvaringsyta för bilen. Under gågatans period blev platsen omvandlad till en fortsatt privat sfär, men var en plats att vara på för många fler, inte endast lokala invånare utan även för besökare. Verksamheternas uteservering skapade på så sätt en ny plats att vara på, men för vem? Att äta ute kostar, vilket exkluderar de socialt svaga grupperna i samhället. Detta kan inte undgås, men ytans omvandling kan ändå skapa en plats för alla. Platsens nya möblering som Stockholm



stad bidrog med är nyckeln till en högre platsintegration. Från den tidigare biltrafikerade ytan utökade platsens lokala möjlighet att vistas på. Det skapade en plats att gå på och vara på för alla. Stadens möblering håller därmed den integrerande platsen för allmänheten på gågatan. Ju fler offentliga inrättningar, ju större platsintegration kan ske. Gågatans ytor behöver inte endast vara till för den lokala handeln. Platsen skulle kunna tillåta lokala aktiviteter att ske, såsom allmän stadsodling, lekplatser, konstfrämjande objekt med mera. Beroende på platsinvesteringen från stadens aktörer sker en ökad eller minskad platsintegration för alla samhällets grupper.

Platsens utformning bestämmer därmed platsens användare.

## 6.3 PLATSENS FLÖDESSKILLNADER

*Nedan kommer flödesmätningarnas resultat att redovisas tillsammans med tidigare genomförda platsmätningar av Sweco (2016) samt Stockholm stad (2015) (se avsnitt 4.2.2 och 4.3.2). En jämförande diskussion genomförs för att undersöka om studiens resultat gett likvärdiga eller skilda resultat. På grund av att flödet är beräknat under olika mät dagar och av olika individer kan flödesmätningarnas resultat skilja sig åt och vara påverkat av personliga bedömningar och uppfattningar. Ett flöde kan tolkas olika, och det finns därmed en risk att kategorierna inte stämmer överens och blir felaktigt jämförda. Detta räknas därför inte som ett huvudsakligt underlag, utan är endast en jämförelse för att se om Swecos och Stockholm stads siffror bekräftar samma resultat som denna studie visar.*

Det är viktigt att poängtera att gågatornas utformning skiljer sig mellan fallen. Swedenborgsgatans gågata sträcker sig över fem kvarter, medan Rörstrandsgatans gågata endast regleras över ett kvarter. Även fast Swedenborgsgatans och Rörstrandsgatans gågator är olika långa, finns det nästintill lika många verksamheter på gågatorna, med 21 offentliga verksamheter på Rörstrandsgatan och 20 verksamheter på Swedenborgsgatan. Detta resulterar i att antalet verksamheter inte ligger lika tätt intill varandra på Swedenborgsgatan som på Rörstrandsgatan, vilket bidrar till olika platsförutsättningar mellan gågatorna. Rörstrandsgatans gågata hade 7 initiativ från restaurangverksamheter och 1 initiativ från en verksamhet inom den tunga handeln. På Swedenborgsgatans gågata hade endast 5 restaurangverksamheter investerat i att använda parkeringsytan. Med detta sagt hade Swedenborgsgatan färre initiativtagande verksamheter som ville utöka sin verksamhet på gågatan, och även en större utspridning av platsens uteserveringar. Platserna hade därmed två helt olika förutsättningar från start, vilket resulterade i två skilda resultat. Detta bidrog till att en helt annan atmosfär uppstod på Rörstrandsgatans gågata, som upplevdes att vara en mer inbjudande och uppmuntrande miljö att vistas i jämfört med Swedenborgsgatan, vilket blev tydligt i flödesmätningarna och även spårningarna.

Platsernas konstellation skapade två olika förhållanden som det lokala flödet anpassade sig till. Flödesmätningarna och flödesspårningarna har visat hur de två olika platserna har utnyttjats. Den primära skillnaden är platsernas flödesstorlek. Under tre genomsnittliga rusningstimmar uppnår flödet på Swedenborgsgatan totalt cirka 5 500 passager. På Rörstrandsgatan är motsvarande flöde på cirka 4 000 passager, vilket visar en flödesskillnad på cirka 1 500 passager mellan gatorna. En likvärdig flödesskillnad är också synlig i Stockholm stads (2015) och Swecos

(2016) tidigare flödesmätningar. Swedenborgsgatan är en mer naturlig gata att passera då den länkar två stora målpunkter, pendeltågets Södra station samt Mariatorgets tunnelbanestation. Rörstrandsgatan är däremot en avstickare bredvid en huvudpassage mellan tunnelbanestationen Sankt Eriksplan och Karlbergs pendeltågsstation, därför skiljer sig troligtvis platsernas flöden. Oberoende på storleksskillnaderna mellan gatorna, hade Swedenborgsgatan och Rörstrandsgatan relativt lika flödesandelar innan regleringen. Gångflödets andel på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan var störst, 75 (r) – 77 (s) procent, cykelflödet näststörst, 17 (r) – 16 (s) procent, och bilflödet minst, 9 (r) – 7 (s) procent. Andelsskillnaderna var små. Under regleringen ökade gångflödets andelen på både Rörstrandsgatan, från 75 till 80 procentandelar, och på Swedenborgsgatan, från 77 till 83 procentandelar. I genomsnitt ökade vardera med exakt 5 procent, vilket visar den största flödesökningen på gatorna. Detta samband bekräftades även av Swecos studie genomförd 2016. Deras mätvärden på Rörstrandsgatan visade dock en andelsökning av gångflödet på 9 procent (Sweco 2016, se avsnitt 4.2.2) och på Swedenborgsgatan uppmättes en andelsökning på endast 2 procent (Sweco 2016, se avsnitt 4.3.2). Stockholm stads mätning 2015 på Swedenborgsgatan hade endast funnit en flödesökning på 1 procent. Skillnader mellan mätningarna finns, men alla mätningar visar en bekräftad andelsökning.

Cykeltrafikens flöde ökade på Rörstrandsgatan under regleringen med 2 procentandelar, men minskade på Swedenborgsgatan med likvärdiga 2 procent. Enligt Swecos mätningar (2016) uppmättes också en minimal flödesskillnad på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan, med 1 procent ökning efter regleringen i båda fall. Stockholm stads mätning, genomförd 2015, visar däremot på 2–5 procent andelsökning av cyklister. Det som kan bekräftas av alla dessa mätningar är att cykelflödets förändring är mindre

i relation till gångflödet. Mätningarna visar olika utfall. Vad detta beror på är oklart.

Biltrafikens flöde minskade under regleringen med 8 procent på Rörstrandsgatan, från tidigare 9 procentandelar till 1 procentandel av det totala flödet. På Swedenborgsgatan minskade bilflödet med 5 procent, från tidigare 7 till 2 procentandelar. Detta bekräftade även Stockholm stads rapport på Swedenborgsgatan med ett likvärdigt uppmätt bilflöde under regleringen. Swecos mätningar (2016) på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan redovisat också likvärdiga flödesandelar för biltrafiken (Sweco 2016).

För att förstå den faktiska flödesförändringen måste hänsyn tas till att siffrorna är presenterade i flödesandelar per period. Procentandelen under regleringen var exempelvis 2 procent av flödets biltrafik på Swedenborgsgatan, och efter regleringen var denna andel 7 procent. Dessa 7 procent har i detta fall en egentlig siffra på 380 bilar, och 2 procent som var uppmätt under 3 olika tillfällen hade olika antal bilar per mättag, nämligen 50, 88 samt 115, men alla representerar samma bilandel på 2 procent. Antalet skiljer sig från andelen beroende på det totala flödet som varierade under mättiden. Det innebär att en flödesminskning av bilandelen är större än vad som presenteras i andelar. Materialet är dock redovisat i andelar för att skapa en tydlig bild över platssituationens flödesskillnad per mättag.

Summerat har gågatans bilflöde minskat drastiskt. Swedenborgsgatan hade dock ett större bilflöde under regleringen jämfört med Rörstrandsgatan. En mindre gångflödesökning har skett under regleringen i båda fallstudierna. Cykelflödet har haft en minimal förändring.

## 6.4 PLATSENS FÖRÄNDRING

Om platsernas flöden ökat eller minskat i antal i relation till tidigare somrar innan regleringen tog plats, kan inte bekräftas eftersom mätningar saknas. Sommarens semesterflöde hade en tydlig inverkan på mätningarna under juni, juli och augusti månad, men om flödet hade ökat och hur mycket i relation till tidigare semesterflöde kan inte bekräftas. Platsens flöden minskade under gågatans period, vilket de troligtvis gör varje år, oberoende av sommarens tillfälliga gågator. Sambandet bekräftades även av Swecos flödesmätningar (2016) och Stockholm stads (2015), som visade en högre andel trafikanter efter gågatans period än under, både på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan (se avsnitt 4.2.2 och 4.3.2). Flödet kan därmed inte bekräftas öka så som tidigare forskning från Monheim (1970;1980), Hass-Klau (1993), Nielsen (1997), Roberts (1981), med flera bekräftat. Den enda indikationen är enkätens redovisade svar som visat att 90 procent av de tillfrågade upplevde en ökning av gångflödet. Detta är dock ett troligt utfall. Även fast platsens mätningar påvisar en flödesminskning belyser inte det ett negativt resultat av gågatans implementering. Flödets minskning beror troligtvis på ett så kallat "semesterflöde", och mätningarna anses visa en normal säsongsskiftning. Att platserna inte har överfyllda trottoarer med stora flöden under sommaren belyser inte heller en negativ platsattraktivitet. Enligt Gehl indikerar nämligen inte stora flöden om platsen är attraktiv och livlig. Ett flöde kan förflytta sig från målpunkt A till B och endast passera platsen på grund av att det råkade vara en förbipasserande punkt, vilket är viktigt att poängtera. Folkmängden är därmed inte alltid är en indikation (Gehl 2010:65). Platsen kan både besitta en kvantitet men behöver även en tillräcklig kvalitet. Kvaliteten uppfylls av ett multifunktionellt

inbjudande rum för att folk ska stanna kvar i rummet och inte endast passera (Gehl 2010:65). Längden för varje uppehåll per individ är en verklig indikation av platsens bärande kvalitet (Gehl 2010:71). Denna korrelation är dock inte mätt i fallstudien i större utsträckning och kan inte bekräfta platsens ökade kvalitet, enligt Gehls teori. Enkäten bekräftade dock att hälften av informanterna upplevde att de vistades längre på gågatan sommaren 2016, i relation till tidigare somrar. Detta visar på en positiv korrelation och en möjlig plastkvalitetsökning.

## 6.5 PLATSENS TRYGGHET

Rörstrandsgatans gågata är endast mellan ett kvarter och har inga tvärgående bilflöden som påverkar gågatans flöde. Swedenborgsgatans gågata har däremot flera korsande tvärgator och tillåten biltrafik. Ingen hänsyn togs till flödesmätningar vid tvärgator på de aktuella gatorna i denna studie. Sweco (2016) genomförde däremot flödesmätningar på Högbergsgatan (tvärgata på Swedenborgsgatan, vid observationsplats 3 och 4). Enligt Swecos beräkningar (2016) hade Högbergsgatan ett bilflöde på 58 procentandelar av det totala flödet under regleringen (se tabell 10, avsnitt 4.3.2). Detta flöde antas påverka den undersökta platsens korsande gångflöde på Swedenborgsgatan. I samband med en högre bilflödesandel på Swedenborgsgatan jämfört med Rörstrandsgatan, antas bilflödet både på Swedenborgsgatan och Högbergsgatan störa gångtrafikantens användning av vägbanans mitt, när flödesmätningarna och spårningsmätningarna sammankopplas. Av det totala gångflödet på Swedenborgsgatan valde i genomsnitt 73 procentandelar att gå på trottoaren och 10 procent på vägbanan. Enligt Swecos mätning (2016) gick 76 procentandelar

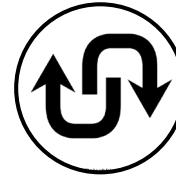
på trottoaren och 4 procent på vägbanan. Stockholm stads mätning 2015 visade att 71 procentandelar gick på trottoaren och 9 procent på vägbanan. Skillnader mellan mätningarna finns. Flödet på vägbanan har varierat från 4 – 10 procent, beroende på mätning. I relation till Rörstrandsgatan observerades tydliga skillnader. Av det totala gångflödet på Rörstrandsgatan gick i genomsnitt 61 procentandelar på trottoaren varav 19 procentandelar utnyttjade vägbanan. Det visar en nästintill dubbel andel som utnyttjade Rörstrandsgatans gågata vid de två observerade platserna. Swecos mätning (2016) visade däremot ett lägre värde på en andel med 12 procent gångtrafikanter som utnyttjade vägbanan. Enligt studiens egna värden skiljer sig gågatans användning mellan fallen markant. Swecos mätningar hade lägre värden i båda fall vilket även kan ha berott på mätningens metodikskillnader, men resultatet visar en likvärdig slutsats.

Bilflödet på Swedenborgsgatan kan ha bidragit till en upplevd osäkerhet på gågatan och påverkat individens val att färdas på trottoaren i högre utsträckning, som är den väg individen är trygg med och van att ta. Eftersom flödet på Swedenborgsgatan i genomsnitt var större kan en missuppfattning av andelen bilister per gata uppfattas. Även fast Swedenborgsgatans biltrafik endast hade 2 procentandelar, samtidigt som Rörstrandsgatan hade 1 procentandel var andelen passerande motorfordon relativt hög på Swedenborgsgatan jämfört med Rörstrandsgatan, när antalet jämförs och inte andelen. Bilflödet på Swedenborgsgatan hade i genomsnitt 24 bilar per timme och Rörstrandsgatan hade i genomsnitt på 9 bilar per timme. Det innebär att bilflödet på Swedenborgsgatan var mer än dubbelt så stort. Troligtvis var även denna flödesskillnad en bidragande faktor till gågatans upplevelse.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att observationerna har visat att Rörstrandsgatans

sommargågata utnyttjades i högre utsträckning, jämfört med Swedenborgsgatans gågata.

## 6.6 FLÖDETS FÖRÄNDRING



Flödesspårningarna har visat gångtrafikanternas omställning från reglering till reglering. Innan gågatan infördes avvek endast 3 procent från Rörstrandsgatans trottoarer. Gångtrafikanter sneddade oftast den kortast möjliga sträckan på vägbanan. Gågatan infördes och gav plats för nya gångflödesmönster. Vägbanan på Rörstrandsgatan utnyttjades på ett helt nytt sätt. När regleringen närmade sig sitt slut, hade det förändrade gångflödesmönstret satt sina spår. Många var vana att gå mitt på gatan, och att gena och korsa efter eget behag. Under regleringen visade spårningen flödets tendens att fortsätta på vägbanan genom korsningen, även fast regleringen upphörde vid vägrenen Birkagatan/Rörstrandsgatan. Ofta sneddades sträckan mitt i korsningen för att gena, men utnyttjades även av en stor andel löpare som valde att springa vidare på vägbanan rakt genom korsningen. Även gångtrafikanter observerades gå denna sträcka. Innan regleringen var detta fenomen tidigare inte synligt. Hade regleringen ökat acceptansen för den tillåtna uppfattningen för gångtrafikanter att gå på vägbanan och skapat en ny attityd mot vägbanans användning? Trenden att gå på vägbanan var som högst under regleringen. Efter den 31 augusti upphörde gågatan. Platsens möbler och inredning togs bort. Bilar fick nu färdas på gatan och parkera på de tidigare parkeringsplatserna som fanns längs med gatan och majoriteten av gångtrafikanterna återgick till gamla flödesmönster. Spårningen visar dock att vägbanan fick ett nytt användningsområde även efter regleringen. Andelen gångtrafikanter som utnyttjade vägbanans yta ökade från tidigare 3 procent

till 4,5 procent efter regleringen. Även fast ökningen är marginell upphittas gågatans tidigare gångflödestrend på vägbanan. Gångtrafikanter som mestadels korsade över gatan innan regleringen var efter regleringen mer benägna att utnyttja vägbanans yta i större omfattning. Vissa gick fortfarande på vägbanans mitt. En stor del av dessa var löpare som fortsatte att löpa mitt på vägen rakt vidare genom korsningen. Spårningen visar att gågatan kan ha inverkat på platsens gångflöde även efter att regleringen upphörde att gälla. Denna korrelation kan dock inte bevisas enbart grundat på 3 spårningar efter regleringen, utan skulle behöva mer forskning om gågatans effekt efter regleringsperioden. Eftersom motsvarande spårning inte genomfördes på Swedenborgsgatan innan regleringen, kan ingen likvärdig analys genomföras. Det är dock funnet att ett flöde av få passager på vägbanans mitt bekräftas även på Swedenborgsgatan, efter regleringen. Om detta hör ihop som en effekt av gågatans reglering är osäkert och svårt att bedöma.

Summerat har gågatorna bidragit till en plats att gå på, men i olika grader. Gågatornas utformning har troligtvis inverkat på den upplevda platsens trygghet och säkerhet på vägbanan.

## 6.7 VEM TAR MER PLATS



Många färdas från en punkt till en annan och avviker inte från den väg de alltid tagit. Detta kan däremot komma att förändras när en ny sträcka blir tillgänglig och förkortar vägen. Majoriteten av gångflödet kom dock att hålla sig till trottoaren även fast en större gångyta fanns tillgänglig. En intressant faktor, som även Swecos rapport (2016:30) bekräftade, på Rörstrandsgatan, var att personer med stora och otympliga föremål hade

större benägenhet att utnyttja gågatans yta, såsom personer med barnvagn, personer som ledde sin cykel och även löpare, som tenderade att hålla sig mitt i körbanan. Även fast en förälder troligtvis är benägen om barnets säkerhet upplevdes det tillräckligt säkert men även mer tillgängligt för dem att gå på vägbanan. På Swedenborgsgatans observerade plats upplevdes gående att överlag använda trottoarerna, och cyklisterna fick istället en friare yta att utnyttja på vägbanan. Den trend som var synlig på Rörstrandsgatan var inte lika tydlig på Swedenborgsgatan, vilket även bekräftades i Swecos studie 2016 (:30).

## 6.8 PLATSENS UPPLEVELSE

Enligt enkäten var 83 procent av de medverkande boende positiva till den nya gågatan som infördes sommaren 2016. Platsens livskvalité upplevdes att öka på grundat av gågatans omvandling. Gågatan ansågs locka fler till platsen. Enligt 53 procent av de medverkande upplevdes miljön att vara mer inbjudande för längre vistelser, och bedömdes att vara en trevlig, trygg och livlig plats att vara på. Förändringen skapade nya möjligheter för fler valfria aktiviteter att uppstå. Gågatan kom att bli en social och interagerande plats. Platsen ansågs nu hålla fler attraktiva målpunkter att vara på. Det innebar att gatans nya funktioner formade platsens användningsområde och attraktivitet (Jacobs 2005:52–56). Baserat på Gehls forskning (2010) genererar platsens funktionella variation en ökad stadskvalité.

Under juli månad hade vanligtvis alla restauranger och caféer stängt på Rörstrandsgatan, men under sommaren 2016 hade verksamheterna valt att ha öppet för första gången i samband med gågatans förändring. Detta bidrog till att platsen utökade tillgängliga målpunkter på

gatan som under tidigare somrar inte fanns, vilket kan ha varit en bidragande faktor till en upplevelse av ökat folkliv jämfört med tidigare somrar.

Summerat uppskattades Rörstrandsgatans gågata av medborgarna. Stockholm stads initiativ skapade nya platser att umgås och mötas på. Många boende efterfrågade gågatans reglering igen inför nästa år och hade även en önskan om en utökad regleringstid av den tillfälliga gågatan.

## 6.9 ATTRAKTIVT FÖR VEM?

Förändringen blev också kritiserad av en mindre skara. Fler satt på uteserveringarna och fler socialiserade på gatornas hörn, vilket bidrog till ett folkliv som tidigare inte fanns. Ur ett privat och ett offentligt perspektiv, upplevdes förändringen bidra till ett trångt gatuutrymme och en mindre privat sfär i anknytning till invånarnas bostad. Några kom även att påpeka parkeringsbristen som en anledning till att inte införa gågator i Stockholm stad. Beroende på hur stadsidealet ser ut och boendes behov, framhävs olika önskemål. En hög andel av de boende som svarade på enkäten hade tillgång till bil inom sitt hushåll, även fast färdmedlet var utsagt att användas mer sällan och sporadiskt. Två individer berättade om deras upplevelse av gågatans inverkan, innan, under och efter regleringen som kom att förändras över tid. Det visade sig att innan regleringen var båda emot regleringen, på grund av att flera bilparkeringar försvann. I en följdfråga framkom det dock att deras bil parkerades i garage och att de ändå inte blev påverkade av regleringen. De funderade ett tag och insåg i efterhand att det egentligen inte spelade någon roll för dem personligen, utan att det från början var en spontan

reaktion. Det var parkeringsplatser som ”vi alltid haft tillgång till” som skulle komma att förvinna. Det var en förändring som de först var emot, men i efterhand uppskattade de gågatans reglering. Detta är troligtvis ett klassiskt exempel på hur en förändring kan upplevas negativ i förhand men när regleringen väl är på plats så vänder oftast vinden, enligt många tidigare exempel från exempelvis Gehl (2010). Det betyder dock inte att alla trivs i en likvärdig miljö, eller att alla hade sin bil parkerad i garage, då det finns få parkeringsgarage under husen i närheten, utan detta benämns endast som ett exempel. Alla är vi olika och som Yerkes-Dodsons lag har bevisat har varje individ en optimal aktivitetsnivå, och effekten av stimuleringen från miljön är varierande (Gifford 2002:7). Vissa trivs i en mer livlig omgivning samtidigt som andra kan uppleva detta som en trång och rörig plats. Detta gäller även för vanor och värderingar som är svåra att bryta i samhället, då vissa ser bilens plats i staden som en nödvändighet och anser inte att platsens liv kan fungera vid en begränsad biltrafik som kolliderar med gågatans reglering. Hur samhället ska anpassas för att uppnå socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart stadsrum efter allas välbehag är en svår utmaning.

Motsättningar till gågatan är funna men av majoriteten som besvarade enkäten uppskattas den nya gågatan på Rörstrandsgatan.

## 6.10 HANDELNS UTVECKLING PÅ RÖRSTRAND



Att platsens utformning har ökat platsens attraktivitet och skapat en ny plats att vara på är konstaterat. Platsen har lockat många besökare och belyst platsens karakteristiska värden. Gatan har utnyttjats på ett helt nytt sätt och gett gång- och cykeltrafikanten större utrymme i staden. Specifikt på Rörstrandsgatan har den tidigare kända krogmiljön fått ett lyft och en möjlighet att utöka verksamhetens yta på gågatan. På Rörstrandsgatans gågata valde 7 av 10 inom restaurangbranschen, 0 av 6 inom detaljhandeln och 1 av 3 inom den tunga handeln att utnyttja den intilliggande parkeringsplatsen. Dessa initiativ kom att bidra till en ny platsförändring under sommaren 2016. Hur verksamheterna upplevde gågatans påverkan analyseras utifrån etablerad handelsforskning som redovisats i del 2.

Historiskt har handeln redan från 1950-talet starkt reagerat mot regleringar som förhindrar bilens tillgänglighet. Den upplevda kunden antas ofta vara den bilburna kunden och avskräcker därmed ofta handelsaktörer vid nya inrättningar av gågor, vilket beskriver oron om den ovetande inverkan som en gågata kan ha. Det betyder dock inte att alla verksamheter och handelsaktörer alltid protesterar emot regleringar som begränsar biltrafiken. Många upplever även de fördelar som en gågata kan ge, och som även bevisats på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan hade flera verksamhetsägare investerat större summor i ny möblering, utsmyckning och yta då det fanns en stark tro om att gågatan skulle ge vinning för verksamheten. Varför strävar vissa emot samtidigt som andra inte gör det? Bakom detta kan mycket ligga till grund. Hur

handeln historiskt reagerat är en trend som lever kvar än idag, men varför? Att handeln har skapat sig en vana av bilens närvaro och har svårt att släppa bilens tillgänglighet kan vara sant, men troligtvis är det inte den fullständiga bilden av sambandets komplexitet. Diskursens bakomliggande orsaker är avsedda att framhävas i diskussionen framöver på djupgående plan.

## 6.11 BRANCH TILL BRANCH



En tydlig gradering av attityd föreligger mellan bransch till bransch. Den bransch som har visat sig ha minst invändningar till gågatans reglering och som uttryckte ett starkt stöd för stadens initiativ, var restaurangbranschen, som både vid situationen före och efter regleringen hade en positiv inställning. Detta kom dock inte att delas med gatans detaljhandel och tunga handel. Båda branscherna hade en mer osäker inställning till gågatans kommande reglering. Inom detaljhandeln var cirka två tredjedelar positivt inställda jämfört med den tunga handeln som endast hade en tredjedel positivt inställda till regleringen. Undersökningen visar tydligt en nertrappning från bransch till bransch.

En trend som växte sig starkare inom detaljhandeln och den tunga handeln var en underliggande oro att tappa en köpstark kund som skulle bli begränsad till gatan, nämligen den bilburna kunden. Detta argument fördes ofta fram av handelsmännen, och en tro på en minskad inkomst skulle bero på bilkundens minskade tillgänglighet till gatan.

Sammantaget har behovet av biltillgängligheten överskattats av de lokala handelsmännen, vilket är vanligt förekommande enligt tidigare forskning inom

näringslivets bransch (se del 2).

Det framkom tydligt att diskursen om den bilburna kunden endast var uttalad inom detaljhandeln och den tunga handeldens bransch. Verksamhetsägarna upplevde att de gick miste om ett kundunderlag: ”finns inga parkeringsplatser när kunder kommer, så kan de inte parkera, det är negativt för mig”, ”folk ska komma fram med bilen och hämta varor, det blir ett hinder”. Verksamhetsägarna gav parkeringsytan en viktig hållande funktion, nämligen som en nödvändig på- och avstigningsyta för deras kundunderlag. Frågan är hur många kunder parkerar 5 – 15 minuter och sedan kör vidare för andra ärenden? Enligt verksamhetsägarna sker detta ofta på Rörstrandsgatan: ”tappar en strategisk lastplats där många kunder stannar och kommer in och handlar”, och med parkeringsytan i fokus upplevdes den passerande bilkunden gå förlorad. Diskursen har väckt många starka känslor, en verksamhetsägare ”har haft mardrömsnätter om detta” innan regleringen tog kraft. Det kom att visa sig att rädslan blev obesvarad. Den tunga handeln som hade störst farhågor blev glatt överraskad i efterhand, eftersom gågatans miljö till och med utgjorde en bättre miljö för verksamhetens egna transporter och kundernas. Inga fordon blockerade platsen utanför verksamheten och skapade på så sätt smidigare transporter, något som ingen verksamhetsägare troligtvis har i åtanke när en ny gågata ska införas.

Det kan konstateras att näringslivets fördomar tenderar att klassa biltillgänglighetens nödvändiga plats högt. Bilkunden upplevs som den köpstarka kunden och lika så stämde denna tes i detta fall. Den bilburna kunden är ofta betrodd att vara huvudandelen av deras köpstarka klienter. Samtidigt underskattas andelen av gång- och cykeltrafikanternas faktiska inköp (Bent och Singa 2009; Clifton et al 2012; Drennen 2003; Popovich och Handy 2014; Sustrans 2006; Sztabinski 2009). En av studierna som motbevisat denna korrelation,

som genomfördes i Österrike (redovisat i del 2 avsnitt 2.4.3), bevisade att kundens betrodda transportmedel skiljer sig markant från verkligheten. I samband med att studier bekräftat vem den mest frekventa kunden är, behövs även inköpsfrekvensen tas med i denna kalkyl. Enligt etablerade forskningsstudier spenderar bilister mer på en enkel resa. Bilistens resa genomförs dock inte lika ofta som gångtrafikantens och den kollektivt resande individens, som på så sätt handlar mer frekvent och i slutändan spenderar mer, enligt forskning av bland annat Tyler et al. 2012, Bent och Singa 2009, Clifton et al. 2012 samt Popovic och Handy 2014. Med detta i åtanke, visar även platsens reella flöden på vem som oftast passerar utrymmet. Båda platserna visar på ett gångflöde av hög majoritet, med 70 – 83 procent, beroende på undersökningstid. Detta tillsammans med enkätsvaren från boende på Rörstrandsgatan har det bekräftats att bilen som transportmedel används sällan. Boende utnyttjar kollektivtrafiken och gång som färdmedel i

vardagslivet frekvent. Detta indikerar på ett resmönster som tidigare forskning påvisat. Dock efterfrågades aldrig inköpsvanor i enkäten och kan därmed inte direkt kopplas till detta utan bevisat underlag.

Korrelationen mellan forskningens indikation och det verkliga kundunderlaget är ett troligt scenario, även i detta fall.

## 6.12 BORTOM RAMARNA



Vilka branscher har historiskt protesterat och uttalat rädslan för att förlora den bilburna kunden? Har denna diskurs möjligtvis framförts endast av en viss bransch? Att vissa branscher tror på denna korrelation

mer än andra branscher, är synligt i denna fallstudie. Restaurangbranschen var den enda branschen som inte hade några större invändningar mot gågatans reglering. Hur kommer det sig att det finns så stora skillnader? Ett tänkbart scenario är att detta kan bero på att restaurangbranschen inte har tyngre varor som kräver att deras kunder behöver frakta hem varor och därmed tas inte kundens behov med som ett orosmoment. En gågata skapar dessutom en lugnare miljö för deras kunder att vistas i. Att äta, ta en kopp kaffe eller en drink i solen och samtala med sin vän vid en högt trafikerad gata är inte lika attraktivt som ett lugnare läge med mindre trafikbuller. På så sätt gynnar gågatan restaurangbranschens utomhusmiljö på uteserveringen, vilket verksamhetsägarna även påpejade: ”definitivt mer kunder, tror att det blir fint med extra uteservering”, ”mer plats ger en stor fördel” och om vädret skulle ge rätt förutsättningar ansågs gågatans reglering tillföra en eftersträvd miljö som skulle ge vinning för verksamheten.



Bild 4. Kreativt initiativ från en verksamhetsägare på Rörstrandsgatans gågata sommaren 2016.

Denna fördel såg endast restaurangbranschen: ”gynnar bara krogar”, ”är bättre för restaurangerna” uttalade majoriteten inom både detaljhandeln och den tunga handeln. Att gågatans möjlighet endast påverkar en bransch var en stark underliggande tro. Det verkar även vara svårt att se bortom ramarna vilka möjligheter som varje verksamhet har på en gågata. Självklart är det mer naturligt att restaurangerna utökar sina uteserveringar, men en uthyrd yta kan användas till mycket mer än så. Gatans utrymme kan ses som en ny försäljningsyta oberoende branschrets. Nya och kreativa idéer kan skapa en ny uppmärksamhet för verksamheten som tidigare inte var möjlig i en butiksyta. En klädutställning på gatan, en modevisning, försäljning av antikmöbler på gatan, keramik-/porslinsutställning eller även en salongsklippning ute i det fria. Inga idéer kan sätta stopp för vad som kan hända på gatan. Ytan kan på så sätt skapa en helt ny marknadsföringsyta för varje enskild verksamhet.

Handelns ramar blev dock utmanade från en verksamhetsägare inom den tunga handeln som var den enda verksamheten som inte byggde ut en uteservering på den nya ytan, utan istället tog detta tillfälle i akt och skapade en utställningsyta av verksamhetens varor på ett kreativt sätt. Det var nämligen en kakelbutik som valde att ställa ut det som deras verksamhet specialiserade sig på, nämligen kakelplattor. Det blev en kakelutställning på gågatan i kombination med små arrangerade evenemang under sommaren. De hade espressoservering på deras nya så kallade ”plaza”, och även en italiensk parfymprovning på deras utställningsyta som var inspirerad av ett italienskt torg. Nya idéer flödade från verksamhetsägaren. Inför nästa sommar önskar de utöka deras yta, med nya samarbeten och andra verksamheter. Tankar kom flödande, så som att involvera en stående kaffeservering eller även ha modevisning med grannens klädverksamhet. Gågatan kom på så sätt att väcka en kreativ näringsidkare som

kan bidra till att en ny spiral spinns på och utvecklar platsens näringsliv. Med detta sagt behöver inte gågatan endast vara gynnande för restaurangbranschen. Allt beror på hur varje enskild verksamhet vill engagera sig i ett nytt sätt att marknadsföra verksamheten.

Fördomen om att gågatans miljö endast kan utnyttjas av restaurangbranschen upplevs begränsa detaljhandelns och den tunga handelns föreställningar om markytans potential för alla branscher.

## 6.13 ANPASSNING

Vissa verksamheter på gatan anpassade sig efter gågatans nya förutsättningar. Tidigare somrar stängde de flesta verksamheterna på gågatan under juli månad, men för första gången på länge hade många öppet under nästintill hela sommaren. En verksamhetsägare inom detaljhandeln ändrade även sina öppettider under dagen eftersom de märkte att besöken ökade på eftermiddagen mer än vanligt, och hade därmed klädbutiken även öppen senare på kvällen. En annan verksamhetsägare inom detaljhandeln valde att spela harmonisk musik i högtalare för att skapa en mer inbjudande miljö. Anpassningen till gågatan var alltså relativt karakteristisk från bransch till bransch. Restaurangbranschen utnyttjade gågatan som mest, men små initiativ från de andra branscherna fanns också men dock inte i lika stor utsträckning som restaurangbranschens uteserveringar utgjorde.

## 6.14 HANDELNS VARULEVERANSER



Varuleveransernas tillgänglighet under gågatans period uppfattades olika från bransch till bransch.

Den tidigare minst brydda branschen om gågatans reglering var restaurangbranschen, som inte upplevde gågatan som ett större hinder för varuleveranserna. När en djupare diskussion om gågatans tillkommande uteserveringar skulle påverka inlastningen hade dock restaurangbranschen störst oro till processen i praktiken: ”kaos med tyngre varor, kanske ändrar till någon annan tid, för jag vill inte leverera när folk äter och vi öppnar inte förens klockan 15...så får se hur jag gör”. Verksamhetsägaren hade tyngre varor som skulle fraktas till restaurangen, och både till höger och vänster om restaurangen skulle en uteservering utvidgas och servera mat under lunchtid. Detta upplevde ägaren att komma i konflikt med hans leveranstider då han inte ville påverka sina närliggande verksamhetsgrannar. Oron som beskrevs fanns bara inom restaurangbranschen. Verksamheten ställde därför om sina leveranstider, till morgonen istället för på eftermiddagen för att undvika denna krock. Denna tankegång fanns inte inom de andra branscherna som knappt upplevde några problem med varuleveranserna. Den tunga handeln som egentligen förväntades ha högst farhågor, inkom inte med några invändningar. Frågan som då kan uppstå är var skon egentligen klämmer för den tunga handeln? Vad ligger till grund för de motsättningar som den tunga handeln inkommit med? Är det den starka tron på den bilburna kundens förlust den huvudsakliga orsaken för branschens oro?

## 6.15 BOENDE

Den lokala handeln upplevde att närboende var negativt inställda till regleringen. Kunde denna tro påverka verksamhetsägarnas upplevelse av gågatans negativa inverkan på handeln? ”Har bara hört negativt från boende”, ”boende är nog väldigt emot det. Det har varit lite snack, förr hade vi ett vattenfall i fönstret som var

the topic of the day (dagens ämne), men nu verkar många boende haka upp sig på den bilfria gatan, mycket negativt, jag pratar hellre om mina varor...”, ”de som bor här har inte varit så positiva, kan inte köra bil som de vill”. Den talade diskursen fördes av alla intervjuade handelsaktörer på Rörstrandsgatan oberoende branschtillhörighet. De har visat sig tro att boende har en negativ inställning till gågatan, samtidigt som enkätundersökningen visat en motsatt slutsats. En tes är att vissa närboende som inte var nöjda med gågatans reglering har talat mycket om detta på gatan. Platsens nya förändring kan ha blivit gatans nya samtalsämne som med ganska hög sannolikhet väckte mycket ny uppmärksamhet från granne till granne. De negativa kommentarerna kan ha upplevts som störst och gett starkast intryck, även fast majoriteten troligtvis inte var negativ mot regleringen. Frågan är om de boende som talade om detta var en större skara eller en mindre del som blev ihågkommen.

## 6.16 HANDELNS OMSÄTTNING



Den lokala handelns branscher är inte överens om gågatans ekonomiska inverkan. Statistiskt sett ansåg majoriteten på Rörstrandsgatan att inkomsten ökade under sommaren 2016, men efter en branschseparering tydliggörs det att det föreligger stora åsiktsskillnader mellanbranscherna. Den positiva tron fanns nästan enbart inom restaurangbranschen. Enligt restaurangbranschen upplevde 90 procent en ökad inkomst och det var den enda branschen som trodde på en upplevd ekonomisk ökning. 83 procent av detaljhandelns verksamheter och 66 procent av den tunga handelns verksamheter antog en oförändrad omsättning. Det som de två branscherna antyder är en upplevelse av att gågatans effekt endast

inverkar positivt på restaurangbranschen.

För att undersöka om branschernas uppfattning stämde, efterfrågades inkomstdata för alla verksamheter på plats, under sommaren period (juni, juli och augusti), jämfört med sommaren innan, år 2015. Detta upplevde många av platsens verksamheter att vara ett känsligt område och ställde inte upp med verkliga siffror till studien. Endast 4 av 21 verksamheter delade med sig av inkomstuppgifter. Ingen verksamhetsägare från restaurangbranschen valde att uppge inkomststatistik. Av de som bidrog var 3 verksamhetsägare från detaljhandeln och 1 verksamhetsägare från den tunga handeln. Resultatet visar därmed inget bevis för restaurangernas inkomstökning men denna har som allra troligast ökat som mest, grundat på verksamhetens uttalanden i avsnitt 5.6 och 5.7. Detta kan dock inte bekräftas. Alla verksamhetsägare inom restaurangbranschen antydde på en ökning men hade inte möjligheten att dela med sig av inkomstuppgifterna. Det resultatet kom att visa, var en intresseväckande korrelation även fast det var så få som inkom med inkomstuppgifter. Korrelationen mellan den verkliga uppfattningen och den faktiska effekten stämde inte överens. Detta grundat på verksamhetsägarnas uppfattning om inkomstsiffrornas resultat. Av de som redovisade verksamhetens procentuella inkomstskillnad mellan 2016 och 2015, var alla fyra osäkra om inkomsten hade ökat eller ej och 3 av 4 var helt övertygade att verksamheten inte påverkats ekonomiskt av gågatans reglering från start. För alla fyra verksamheter hade inkomsten ökat med ett medelvärde per månad som låg mellan 10 – 20 procent (se avsnitt 5.7.1). Detta resultat bevisar att gågatan inte endast gynnat restaurangbranschen så som den lokala handeln på gatan trott. Detaljhandeln och den tunga handeln har enligt dessa resultat gynnats ekonomiskt av gågatan. Siffrornas indikation måste dock beaktas, då all statistik kan ha många bakomliggande orsaker. En inverkan faktor som även nämnts av en verksamhetsägare och

som bekräftat enligt Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (se avsnitt 4) var sommaren marginellt sämre väder 2015 jämfört med sommaren 2016. Även statistiska felvärden, felberäkningar och intilliggande event kan ha påverkat inkomsternas förändring och därmed bör för hastigt dragna slutsatser undvikas. Resultatet av studien indikerar på en positiv ekonomisk trend, men eftersom få näringsidkare inkom med inkomstsiffror har slutsatsen lite belägg och en låg validitet, även fast slutsatsen stämmer överens med den vetenskapliga diskursen som Hass-Clau (1993), Wright (2005), Nielsen (1997), Svensson (2001), med flera redogör.

Sammantaget kan det konstaterats att 79 procent av de tillfrågade upplevde en ökad inkomst under sommaren 2016. 21 procent av dessa hade dock tidigare trott på en minskad inkomst men motbevisades när de undersökte den verkliga inkomststatistiken närmare. Det slutliga resultatet visar att majoriteten på gatan upplevt en inkomstökning. Dock måste det påpekas att 58 procent av 79 enbart är en uppskattning och att detta inte är bevisat av redovisade inkomstsiffror.

## 6.17 HANDELNS FÖRÄNDRING

Att gågatan har en positiv inverkan på den lokala handeln och ökar platsens attraktivitet har bekräftats av bland annat; Hass-Clau (1993), Monheim (1970, 1980), Deutscher Industrie und Handelstad (1979), United Kingdom Transport and Environment Studies (1987), Wiggins (1993), Erdman (1989), United States Local Government Commission (2001), Nielsen (1997), Roberts (1981), Hass-Clau (1993), samt Wright (2005). Regleringen kan dock leda till en omställningsperiod



enligt Hass-Clau (1993). Om platsens attraktivitet ökar, ökar även hyresnivåerna på sikt, vilket kan leda till att mindre verksamheter går i konkurs. Marknadsekonomi spinner på en verksamhetsomställning på plats. Dyrare hyror kan uppstå och påverka de minsta företagen som mest. Företagens storlek är därför avgörande för om de klarar av platsens tillfälliga omställning. Kortsiktigt betyder det en dyr investering för företaget. Mindre företag missgynnas därmed i en sådan miljö samtidigt som större kedjor kan få ett övertag, eftersom de har ett större ekonomiskt spelrum. Gågatan ställer därmed högre krav på verksamheterna än tidigare. De nya uteserveringarna som restaurangerna investerade i ledde till följdkostnader som kostnader för den hyrda markytan, som vidare krävde inredning, möblering och en högre personalbemanning för att hantera den nya kundkretsen. ”Vi häktade inte med, det blev kaos, tänk dig en solig dag så blev alla 80 platser utomhus fulla på en gång. Vi var inte beredda på det”, berättar en restaurangägare på Rörstrandsgatan som upplevde den nya omställningen markant och krävde en anpassad verksamhetsplanering efter de nya omständigheterna. Oberoende bransch står alla verksamheter inför gågatans utmaning.

## 6.18 SLUTSATS VINDEN VÄNDE



Gågatorna har skapat en ny plats i staden att vara på. En plats som tidigare var en bortglömd yta kom nu att glädja stadens invånare. Platsens vägbana blev en yta för folket att mötas, socialisera och integrera på och ökade det lokala platsvärdet markant. Gågatorna blev attraktiva platser i staden, som lockade fler till platsernas ytor. Fler socialiserade på gatornas hörn och bidrog till att gatan hade ett folkliv som tidigare inte fanns. Omvandlingen

skapade nya målpunkter i staden att mötas och umgås på platsernas nya offentliga sittplatser men även på restaurangbranschens expanderade uteserveringar. Hur utformningen anpassades till platsens lokala funktioner skapade skillnaden mellan de två olika studerade exemplen, vilket har belyst platsförutsättningarnas värde och utformningens betydelse för en upplevd attraktivitet och trygghet men även säkerhet. Platsutvecklingen har därmed påverkat trafikflödet och gett två skilda resultat, på grund av platsernas utformning. Detta har visat sig vara en tydlig slutsats av det studerade rummet. Hur utformningen anpassas och vilka platsförutsättningar den valda platsen har är den bärande kraften för en lyckad gågata. Rörstrandsgatan har i denna fallstudie visat sig ha bättre platsförutsättningar och har på så vis haft möjligheten att skapa en tätare och attraktivare utformning av gågatan än Swedenborgsgatan.

Gågatans slutliga resultat överraskade handelsverksamhetsägare. Det befarades en kundförlust som inte kunde bekräftats. Farhågor om varuleveransernas betrodda komplikation på en gågata visade sig i motsats förenkla leveranserna. De boende enligt handelsmännen var negativt inställda till den nya gågatan, hade i motsats enligt enkäten, en positiv opinion mot gågatans reglering. Den befarade förlusten av kundkretsen bevisade sig att vara obefogad då verksamheternas ekonomiska resultat visade en positiv utveckling. I denna fallstudie kan de positiva effekterna som forskningen bevisar även styrkas, grundat på studiens resultat från verksamhetsägarnas intervjuer, uppfattningar, bekräftande inkomstsiffror, flödesräkningar, flödesspårningar och besvarade enkäter från boende. De ekonomiska effekterna är bekräftade att följa den etablerade forskningens slutsats, men på grund av bristande datainsamling kan dock inte det ekonomiska sambandets kausalitet bevisas.

Handelns talade diskurs är än idag infekterad av historiska fördomar och rädslor för en betrodd

kundförlust, även i denna fallstudie. Uppfattningen varierar starkt beroende på vilken handelsbransch som uttalar sig. Tesen att gågator skapar en ensidig handel och endast en förbättrad miljö för den lätta handeln, såsom restaurangbranschen och detaljhandeln, kan inte bekräftas ekonomiskt. Studien visar dock att en lyckad gågata med en hög sannolikhet bidrar till en positiv handelsutveckling för alla branscher på gatan, om platsförutsättningarna utnyttjas av alla. Skillnaden som idag finns är restaurangbranschens självklarhet att utvidga sin uteservering. Om detta skulle komma att bli lika självklart för alla tre branscher, kan gågatans fördelar speglas lika tydligt inom alla branscher. Ett praktexempel på detta är den tunga handelsverksamhet som motbevisat att andra branscher också kan dra nytta av gågatans fördelar. Det kräver dock att vanor och värderingar och den skeptiska trenden bryts inom handelsbranschen.

Gågatans platsomvandling är därmed beroende av de givna platsförutsättningarna, men även av den lokala handels vilja att medverka och investera i platsens rum. Utan handels platsinvestering skulle gågatornas utformning inte varit densamma. Den lokala handeln är därmed nyckelaktören som tillsammans med staden formar platsens utseende. Städernas rum är oändliga och fler och fler platser bör ses över, för att skapa den levande sociala staden, med mötesplatser i stadens alla hörn. När en ny plats tas i anspråk bör handelsaktörer vara beredda att investera i den nya gågatans platsomvandling.

## 6.19 FRAMTIDA STUDIER

Handelns komplexa utveckling är ett forskningsområde som än idag har många luckor att fylla. Fallstudier har genomförts runt om i världen i över 30 år, men ofta är studierna svåra att jämföra med lokala platser i Sveriges städer och tätorter. Fler lokala studier behövs för att undersöka gågatans verkliga effekt på platsens handelsutveckling. Hur platsen, handeln och folklivet samspelar är en korrelation som ständigt förändras från plats till plats. Alla platser är unika fall som vardera påverkas av olika externa funktioner. Handelslivets samband på stadernas gågator kan redan idag bekräftas leda till ett ökat gångflöde, folkliv, platsaktiviteter och handelsomsättning om rätta förutsättningar ges. Hur regleringens inverkan skiljer sig från bransch till bransch, och regleringens vidare inverkan på närliggande kvarter till kvarter och även hur gågatan påverkar på platsens användning mellan trottoar till trottoar är dock områden som behöver fyllas. Även handelns historiska protest skulle behövas benas ut, vilken bransch är det som historiskt protesterat mot gågatorna, är det verkligen alla branscher eller kan det ha varit en specifik bransch som talat för hela diskursen? En annan korrelation att undersöka är den tillfälliga gågatans inverkan på gångflödet efter det att regleringen upphör. Förändras platsens användning i efterhand och vilken effekt kommer detta i så fall att ge på sikt?

Fallstudien på Rörstrandsgatan är den enda av sitt slag. Platsen är idag omfamnad av två stora kollektivtrafiksflöden, från ena sidan ansluter tunnelbanan och från den andra sidan ansluter pendeltåget, men under juni 2017 försvinner pendeltågets flöde. Karlbergsstation förflyttas till Odenplan i Stockholm och stationen kommer att stängas ned för pendeltågstrafik. Detta kommer troligtvis inverka den

lokala handeln och platsens passerande folkmängd, men i hur stor utsträckning denna förändring kommer att ske är ännu oklar.

Gågatans inverkan på verksamhetstyperna på plats är en korrelation att undersöka på Rörstrandsgatan och Swedenborgsgatan. Har större företag tagit över gågatans yta i framtiden?

## 6.20 REFLEKTION

Efter revidering av den samlade studien har fallstudien haft väldigt omfattande ramar. Två platssituationer gav möjligheten att jämföra fallen sinsemellan, men antalet mätningar skulle i efterhand ha begränsats. En rekommendation för framtida studier är ett fokus på endast platsflödet eller platsuppfattningen, då all insamlad data skapade en extrem mängd att analysera vid tidspress. Studien kunde även ha avgränsats till en fallstudie men då skulle inte platsförutsättningarnas skillnader upptäckas och inte heller deras inverkan på platsens förändrade beteende. Den mindre platsjämförelsen gav studien därmed väsentlig information. Även fast båda platssituationerna inte blev analyserade i lika stor utsträckning. Studiens tillvägagångssätt skulle därmed modifierats i efterhand om studien genomförts om på nytt.

Enkätundersökningens spridning var tidskrävande och stötte på ett flertal hinder på vägen. Otillgängliga telefonnummer, kontaktpersoner och felaktiga mejladresser försvårade utskicket. Om medel fanns skulle denna enkät skickats ut som en postenkät för att

undvika det svarsbortfall som skapades. Det finns dock två olika sidor med dessa metoder. Fördelen med enkäten som skickades ut via "Google forms" var en minskad manuell hantering. Alla svar registreras automatiskt och redovisas direkt i en tabell. En postenkät kräver dock en större pappershantering och efterregistrering, men kan säkerhetsställa en bättre svarsfrekvens och ett mindre bortfall, vilket ger mätningen högre validitet och reliabilitet.

Handelns redovisade inkomst är ett känsligt ämne som måste kommuniceras tydligt till verksamheterna. Om dettavorestudienscentreradeundersökningsskullemeritid tillägnas till att skapa en utarbetad kommunikationsplan. Ett samlat informationsmöte för alla verksamhetsägare vore att föredra för att kunna hålla ett föredrag för alla verksamheter. Detta för att tydligt förklara studiens syfte och bygga en tillit mellan verksamhetsägarna och forskaren. En kommunikationsväg är att nå ut via en lokal handelsförening som finns etablerad, som redan är en trovärdig källa för den lokala handeln. Detta blev dock bortprioriterat eftersom den lokala handelsorganisationen efterfrågade endast kommunikation via brev, vilket inte ansågs vara tillräckligt tydlig information om följdfrågor fanns. Eftersom studien inkluderade intervjuer med varje enskild verksamhetsägare efterfrågades även de ekonomiska siffrorna samtidigt. Ämnet blev känsligt, vilket inte kunde undgå, men tillvägagångssättet kunde ha anpassats bättre. Efter omtanke skulle ett informationsbrev ha lämnats på plats till varje handelsaktör, som därmed kunde förmedla rätt information vidare till revisorn och ökat förtroendet för studiens syfte.

Observationsplatsen som valdes på Swedenborgsgatan skulle i efterhand inte blivit densamma om en ny möjlighet gavs för fler flödesmätningar. Detta på grund av att observationsplatsens placering inte var den centrala

---

punkten på Swedenborgsgatans gågata. Platsvalet baserades på tidigare studier som Stockholm stad genomfört 2015 och Sweco 2016, för att ha ett jämförbart resultat. Detta behöver därför tas med i åtanke. Även fast resultatet skiljer sig stort mellan gatorna, är det troligt att Swedenborgsgatans flödesvärden skulle uppnå bättre värden om mätningar skulle genomförts norr om den observerade platsen, förslagsvis i korsningen Swedenborgsgatan/Wollmar Yxkullsgatan eller även Swedenborgsgatan/Maria Prästgårdsgata. Båda nämnda platser ligger i den nordliga delen av gågatan, där fler uteserveringar fanns på gågatan och bidrog till en mer inbjudande gångmiljö. Även fast mätningarna skulle ha genomförts på en av de två nya önskade platserna antas det ändå att Swedenborgsgatans flöde inte skulle uppnå lika höga gångflödesvärden på vägbanan som Rörstrandsgatan visat.

# REFERENSER

- Barata-Salgueiro, Teresa; Feyzan Erkip. 2014. Retail planning and urban resilience – An introduction to the special issue. *Cities*, 36: 107-111.
- Bonnes, Mirilia and Secchiaroli, Gianfranco, 1995. *Environmental psychology: A Psycho-social introduction*. London: Sage Publications: 1-38.
- Bent, E. and Singa, K. “Modal Choices and Spending Patterns of Travelers to Downtown San Francisco, California: Impacts on of Congestion Pricing on Retail Trade,” *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, No. 2115, Transportation Research Board of the National Academies, Washington D.C., *Transportation Record*, 2009: 66-74.
- Clifton, Kelly J.; Christopher Muhs; Sara Morrissey; Tomás Morrissey; Kristina Currans; Chloe Ritter. 2012. *Consumer Behavior and Travel Choices: A Focus on Cyclists and Pedestrians*.
- Crawford, J.H 2002. *Better public transport*, i J.H Crawford: *Carfree cities*. Netherlands: International Books: 85-109.
- Dalen, Monica, 2008. *Intervju som forskningsmetod*, i Dalen Monica: *Intervju som metod*. Malmö: Gleerups AB: 9-26.
- Davidsson, Tony, 2010. *En attraktiv bilfristadsutveckling*. Diss., Blekinge Tekniska Högskola: 32.
- Drennen, Emily. 2003. *Economic Effects of Traffic Calming on Urban Small Businesses*. San Francisco State University. Department of Public Administration.
- Gehl, Jan, 2010. *Cities for people*. Washington: Island Press: 25 - 122.
- Gehl, Jan, 2011/1996. *Life between buildings*. Washington: Island Press: 9-14.
- Gehl, Jan and Svarre, Birgitte, 2013. *How to study public life*. London: Island Press: 13 - 25.
- Gifford, Robert, 2002. *Environmental psychology - principles and practice*, upplaga 3 (red). Canada: Optimal Books: 7.
- Gummesson, Evert, 2003/2004. *Fallstudiebaserad forskning*, i Gustavsson Bengt (red): *Kunskapande metoder inom samhällsvetenskapen*, upplaga 3. Lund: Studentlitteratur: 115-144.
- Eriksson, 2011. *Kvalitativ Metod - Utvärderingsmetoder inom MDI*, publication 2011-11-09.
- Hall, Edward T. 1969. *The Hidden Dimension*. Garden City, N.Y: Anchor books ed: 102-104.
- Hass-Klau, Carmen, 1993. *Impact of pedestrianization and traffic camling on retailing: A review of the evidence from Germany and the UK*. *Transport Policy*, 1 (1): 21-31.
- Jacobs, Jane, 2000. *The death and life of great american cities*. London: Pimlico: 39-45
- Jinge, 2013. *Rörstrandsgatan på vintern*, dagens bild, Bilderblogg. Hämtad den 02-03-2017.
- Johansson, Maria, 2007. *Delrapport 10: Fysisk miljö i särskilda boenden för personer med psykiska funktionshinder*, en litteraturgenomgång. Växjö Universitet: 9.
- Lundin, Per, 2008. *Bilsamhället - ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia förlag AB: 17-22.
- Länsstyrelsen, 2012. *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län*, publikation 2012-12-03: 5-8.
- Mingardo, G; J. Van Meerkerk. 2012. *Is parking supply related to turnover of shopping areas? The case of the Netherlands*. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 19: 1-7.
- Melia, Steve, 2007. *Carfree Development and the Paradox of Intensification*. University of the West of England: School of the Built Environment. Bristol: 1.
- Movium SLU, 2004. *Dokumentation från forskarseminariet, plats och lärande*. Movium, 1:2004: 29.
- Nationalencyklopedin 2017. *Miljöpsykologi*. Hämtad den 2017-03-02.
- Nyström, Jan & Tonell, Lennart, 2012. *Planeringens grunder – en översikt*, upplaga 3. Lund: Studentlitteratur AB: 13-48.
- Popovich, Natalie; Susan Handy. 2014. *Bicyclists as Consumers. Mode Choice and Spending Behaviour in Downtown Davis, California*. *Transportation Research Record*. 2468.
- Saber, Joanna, 2015. *Trafikens framtida utmaning, kan en nedprioritering av bilismen inom Stockholms innerstad vara ett steg mot ett långsiktigt hållbart transportsystem?* Diss., Stockholm Universitet.

- Statistiska central byrån, 2017. Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2016 och befolkningsförändringar 2016. Publicerat den 2017-02-21, hämtad den 2017-05-22.
- Sustrans 2006. Shoppers and how they travel, livable neighbourhoods, information sheet LNO2: 1.
- Svensson, Tomas, 2001. Konsekvenser för restriktioner för biltrafik i städer, VTI notat 40-2001, Väg- och transportforskningsinstitutet: 7 - 32.
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 2017a. Augusti 2015 - äntligen kom sommaren. Publicerat den 2015-09-01, hämtad den 2017-05-22.
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 2017b. Augusti 2016 – Extrem sensommarvärme den 26. Publicerat den 2016-08-31, hämtad den 2017-05-22.
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 2017c. Juli 2015 – Högsommarvarm första vecka var månadens behållning. Publicerat den 2015-07-31, hämtad den 2017-05-22.
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 2017d. Juli 2016 – Högsommarvärme senare under månaden. Publicerat den 2016-08-1, hämtad den 2017-05-22.
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 2017e. Juni 2015 – Kall och ostadig. Publicerat den 2015-06-30, hämtad den 2017-05-22.
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 2017f. Juni 2016 – Varierat väder. Publicerat den 2016-06-30, hämtad den 2017-05-22.
- Sveriges riksdag, 1998. Trafikförordningen. SFS 2017: 86.
- Stockholm stad, 2016a. Levande Stockholm 2016. Redovisning. Tjänsteutlåtande 2016-12-08, T2016-03064. Trafikkontoret, Stockholm stad:3.
- Stockholm stad, 2016b. Levande Stockholm 2016. Redovisning. Underbilaga 1, inventering av uteserveringar på sommargångator, genomförd 2016-07-01. Tjänsteutlåtande 2016-12-08: 1.
- Stockholm stad, 2016c. Bilaga 1, Levande Stockholm 2016 – detaljerad rapport. 2016-11-15. Trafikkontoret, Stockholm stad: 10-13.
- Stockholm stad, 2016d. Levande Stockholm. Förslag till platser 2017 och vidare utveckling. Utdrag ur protokoll, fört vid sammanträde 2016-12-08, T2016-03202, Trafiknämnden, Stockholm stad: 2.
- Stockholm stad 2016e. Swedenborgsgatan sträckan mellan Mariatorget och Södra station som gångata på försök under juni - augusti 2015. Redovisning av försöket. Tjänsteutlåtande 2016-02-04, T2015-00511, Trafikkontoret, Stockholm Stad: 1-20.
- Stockholm stad, 2017a. Levande Stockholm. Stockholm stad, hämtad den 2017-03-17.
- Stockholm stad, 2017b. Gång, ökat stadsliv med sommargångator. Ser du möjligheterna, hämtad den 2017-03-17.
- Sverke, Magnus, 2003/2004. Kvantitativa metoder: Om konsten att mäta det man vill mäta, i Gustavsson Bengt (red): Kunskapande metoder inom samhällsvetenskapen, upplaga 3, Lund: Studentlitteratur: 47 - 55.
- Sweco, 2016. Levande Stockholm. Nuläge, utformning och uppföljning. 2016-09-28.
- Trivector Traffic AB, 2003. Bilfria centrumgator – litteraturstudie och enkät i svenska kommuner, Trivector rapport 2003:42 version 1.0: 3-44.
- Söderlind, Jerker, 2011. Handeln bygger staden. Om handeln som stadens avvecklare och utvecklare, del 1. Litauen: Balto Print: 31 - 258.
- Trivector Traffic AB, 2003. Bilfria centrumgator – litteraturstudie och enkät i svenska kommuner, Trivector rapport 2003:42 version 1.0: 3.
- Trost, Jan, 2008. Att skriva med akribi, upplaga 3. Lund: Studentlitteratur AB, s. 20-82.
- United States Department of Transportation, 1982. The impact of Traffic on residential areas, an Urban Consortium Information Bulletin, DOT-I-82-30: 4.
- Vasakronan, 2015. Den goda staden. Om idéer, visioner och kraft att förändra. En rapport från Vasakronan, publicerad 2015: 3 - 13.
- Wright, Lloyd, 2005. Car-Free Development. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities Module 3e. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ): Federal Ministry for Economic Cooperation and Development: 43 – 168.
- Ödman, Per-Johan, 2003/2004. Kunskapande metoder inom samhällsvetenskapen, upplaga 3 (red). Lund: Studentlitteratur AB: 74-75.

---

## BILDKÄLLOR

Bild 1: Bostadsrättsförening Pelikanen 15, 2017. Historia. Hämtad den 14-02-2017.

Bild 2: Stockholms stadsmuseum, 2017. Parkering på televerkets gård i Stockholm, Norrmalm 1956. Skapare: Lennart af Petersens. Hämtad den 10-03-2017.

Bild 3: Jinge, 2013. Rörstrandsgatan på vintern, dagens bild, Bilderblogg. Hämtad den 02-03-2017.

Bild 5: Gehl, 2010. Cities for people. Washington: Island Press: 25 - 122.

Bild 6: Sustrans 2006. Shoppers and how they travel, livable neighbourhoods, information sheet LNo2: 1.

Bild 7: Sustrans 2006. Shoppers and how they travel, livable neighbourhoods, information sheet LNo2: 1.

Bild 10: Sveriges riksdag, 1998. Trafikförordningen. SFS 2017: 86.

Bild 13: Sveriges riksdag, 1998. Trafikförordningen. SFS 2017: 86.

Bild 14: Sveriges riksdag, 1998. Trafikförordningen. SFS 2017: 86.

Bild 18: Erik Olsson fastighetsförmedling, 2017. Hämtad den 18-05-2017.

Resterande fotografier och illustrationer utan bildhänvisning är tagna eller gjorda av uppsatsens författare, Joanna Saber.

# BILAGA 1

---

## ENKÄTUNDERSÖKNING PÅ RÖRSTRANDSGATAN FÖRE REGLERINGEN

Affär: \_\_\_\_\_  
Vem: \_\_\_\_\_

1. Vilken inställning har du till den nya gågatan Rörstrandsgatan?

Positiv     Neutral     Negativ

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

2. Tror du att antalet kunder kommer under gågatans reglering:

Öka     Ingen förändring

Minska     Vet ej

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3. Tror du att varuleveranserna på gågatan kommer fungera:

Bra     Dåligt     Vet ej

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4. Tror ni att era kunder kommer uppskatta att Rörstrandsgatan blir en gågata?

Ja     Nej

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

# BILAGA 2

## ENKÄTUNDERSÖKNING PÅ RÖRSTRANDSGATAN FÖRE REGLERINGEN

Affär: \_\_\_\_\_  
Vem: \_\_\_\_\_

1. Vilken inställning har du i efterhand till sommarens gågata som varade på Rörstrandsgatan?

Positiv     Neutral     Negativ

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

2. Upplevde du att antalet kunder:

Öka     Ingen förändring  
 Minskade     Vet ej

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3. Hur fungerade varuleveranserna:

Bra     Dåligt     Vet ej

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4. Tror ni att era kunder uppskattade att Rörstrandsgatan var en gågata?

Ja     Nej

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

5. Upplevde du att antalet kunder:

Öka     Ingen förändring  
 Minskade     Vet ej

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6. Har ert snittkvitto per månad blivit högre eller lägre? Svar önskas endast i %, för ökningen per månad för juni, juli, augusti. Ex. skillnaden mellan juni 2015 var 5 % minus, juli 10 % plus, augusti 15 % plus.

Öka     Ingen förändring  
 Minskade     Vet ej

Motivera: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



# BILAGA 3

## DEN TILLFÄLLIGA SOMMARGÅGATAN PÅ RÖRSTRANDSGATA

Vad tyckte du om den tillfälliga gågatan på Rörstrandsgatan, mellan Vikingagatan och Birkagatan som varade under sommaren 2016?

I denna enkät har du möjlighet att framföra dina åsikter och uppfattningar om gatans förändring och utformning.

Studien är en del av en masteruppsats på Kungliga Tekniska Högskolan, inom hållbar samhällsplanering och stadsutveckling. Målet är att undersöka hur den tillfälliga gågatan påverkat gatans utrymme, uppfattning och förändring som skedde under sommaren 2016 på Rörstrandsgatan.

Samtliga svar kommer att användas som underlag i min masteruppsats samt till eventuell framtida forskning, för att få bättre förståelse av tillfälliga gågators inverkan på stadsrummet.

Undersökningen tar cirka 5 minuter av din tid.

Enkäten är anonym och utförs individuellt.

Fler på samma adress får mer än gärna tycka till, men i varsitt formulär.

Tack på förhand!

Joanna Saber

Om du önskar mer detaljerad information om undersökningen kontakta mig via: [j.saber@kth.se](mailto:j.saber@kth.se)

## UTSKICKAD ENKÄT:

### DEL 1 DEN TILLFÄLLIGA GÅGATAN PÅ RÖRSTRANDSGATAN

1.1 Visste du att Rörstrandsgatan mellan Vikingagatan och Birkagatan var en tillfällig gågata den 6:e juni till 31:a augusti sommaren 2016?

Ja  Nej, gå till 1.3

1.2 När fick du reda på att Rörstrandsgatan mellan Vikingagatan och Birkagatan var en temporär gågata den 6:e juni till 31:a augusti sommaren 2016?

Innan den tillfälliga gågatan infördes (innan den 6:e juni 2016)

Under tiden som den tillfälliga gågatan fanns (6:e juni - 31:a augusti)

Efter att tillfälliga gågatan stängdes (31:a augusti)

1.3 Vilken inställning har du till den temporära gågatan på Rörstrandsgatan?

Positiv  Neutral  Negativ

1.3.1 Motivera svar för 1.3: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### DEL 2 HUR UPPELVDE DU DEN TEMPORÄRA GÅGATAN?

*Om ni inte har vistats på Rörstrandsgatan (mellan Vikingagatan och Birkagatan) under sommaren 2016 (6:e juni - 31:a augusti), kan du gå vidare till nästa del.*

2.1 Hur upplevde du framkomligheten för gående på den temporära gågatan?

1 2 3 4 5  
Mycket dålig      Mycket bra

2.2 Hur upplevde du framkomligheten för cyklister på den temporära gågatan?

1 2 3 4 5  
Mycket dålig      Mycket bra

2.3 Hur upplevde du framkomligheten för hemfrakt/leveranser på den temporära gågatan?

1 2 3 4 5  
Mycket dålig      Mycket bra

2.4 Hur upplevde du ljudnivån från gatan till bostaden under tiden gatan var en temporär gågata?

- Öka       Ingen förändring  
 Minskade    Vet ej

2.5 Under tiden Rörstrandsgatan var en gågata, upplevde du att du vistades på gatan:

- Mer än förr       Ingen förändring  
 Mindre än förr    Vet ej

## DEL 3 RESVANOR

3.1 Har du körkort?

- Ja       Nej

3.2 Äger hushållet en bil?

- Ja       Nej, gå vidare till fråga 3.4

3.3 Var parkeras hushållets bil?

- På egen reserverad plats i garage/p-hus  
 Garage/p-hus, ej reserverad plats  
 Gatuparkering, ej reserverad plats

3.4 Hur ofta använder du följande färdmedel?

	Använder/ äger inte färdmedlet	Någon/några gångar i månaden	1-3 gångar per vecka	3-5 gångar per vecka	5-7 gångar per vecka	Dagligen
Går	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollektivtrafik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Segway/Hoverboard	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moped	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motorcykel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annat färdmedel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## DEL 4 BAKGRUND

4.1 Kön

- Kvinna       Man       Annat/ Vill ej uppge

4.2 Födelseår (ÅÅÅÅ):

\_\_\_\_\_

4.3 Hur många vuxna bor i hushållet?

- 1       3  
 2       Fler än 3

4.4 Hur många barn finns i hushållet?

- 1       3  
 2       Fler än 3

4.5 I vilken bostadsrättsförening bor du i?

- Eldaren       Ugnen  
 Terrakottan     Fajansen  
 Gjutaren       Annan: \_\_\_\_\_

4.6 När flyttade du till lägenheten utmed Rörstrandsgatan? Svara i år (ÅÅÅÅ) och årstid (vinter/vår/sommar/höst).

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4.7 Finns det ett tillgängligt parkeringsgarage i fastigheten?

- Ja       Nej

## DEL 5 ÖVRIGT

Är det något annat du önskar framföra om den tillfälliga gågatan på Rörstrandsgatan?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Tack för din medverkan!

Om du önskar mer detaljerad information om undersökningen kontakta [jsaber@kth.se](mailto:jsaber@kth.se)

# BILAGA 4

## RÖRSTRANDSGATANS FLÖDESMÄTNINGAR

<b>Före</b>	Morgon	Lunch	Middag				
Datum	1 juni	12 maj	2 juni				
Väder	23 grader	14 grader	26 grader	Totalt	Medelvärde		
Tid	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	3 tim	Trottoar vs vägbana		
<b>Gående trottoar</b>	931	879	1365	3175	72%	<b>Trafikslag</b>	
<b>Gående vägbana</b>	15	52	62	129	3 %	75 %	Gång
<b>Cyklist vägbana</b>	368	76	313	757		19 %	Cykel
<b>Motorfordon</b>	109	141	108	358		9 %	Motorfordon
<b>Totalt</b>	361	1148	1848	4419		100 %	

<b>Under</b>	Morgon	Lunch	Middag				
Datum	23 augusti	23 augusti	22 augusti				
Väder	14 grader	22 grader	22 grader	Totalt	Medelvärde		
Tid	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	3 tim	Trottoar vs vägbana		
<b>Gående trottoar</b>	782	692	989	2463	58 %	<b>Trafikslag</b>	
<b>Gående vägbana</b>	112	285	515	912	21 %	79 %	Gång
<b>Cyklist vägbana</b>	395	94	402	891		20 %	Cykel
<b>Motorfordon</b>	23	13	7	43		1%	Motorfordon
	1312	1084	1913	4309		100 %	

<b>Efter</b>	Morgon	Lunch	Middag				
Datum	14 september	14 september	14 september				
Väder	15 grader	20 grader	22 grader	Totalt	Medelvärde		
Tid	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	3 tim	Trottoar vs vägbana		
<b>Gående trottoar</b>	957	747	1042	2746	71 %	<b>Trafikslag</b>	
<b>Gående vägbana</b>	37	58	82	177	5 %	76 %	Gång
<b>Cyklist vägbana</b>	365	72	301	738		17,5 %	Cykel
<b>Motorfordon</b>	80	76	84	240		6,5 %	Motorfordon
	1439	953	1509	3901		100 %	

# BILAGA 5

## SWEDENBORGSGATANS FLÖDESMÄTNINGAR

Under	Morgon	Lunch	Middag				
Datum	20 juli	19 juli	21 juli				
Väder	22 grader	22 grader	23 grader	Totalt	Medelvärde		
Tid	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	3 tim	Trottoar vs vägbana		
Gående trottoar	377	693	745	1815	72%	Trafikslag	
Gående vägbana	34	115	188	337	13%	85%	Gång
Cyklist vägbana	101	99	160	360		14%	Cykel
Motorfordon	16	14	6	36		1%	Motorfordon
<b>Totalt</b>	528	921	1099	2548		100 %	

Under	Morgon	Lunch	Middag				
Datum	3 augusti	3 augusti	3 augusti				
Väder	16 grader	21 grader	20 grader	Totalt	Medelvärde		
Tid	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	3 tim	Trottoar vs vägbana		
Gående trottoar	465	646	980	2091	72%	Trafikslag	
Gående vägbana	23	98	180	301	10%	82%	Gång
Cyklist vägbana	124	140	204	468		16%	Cykel
Motorfordon	21	20	9	50		2%	Motorfordon
<b>Totalt</b>	633	904	1373	2910		100 %	

Under	Morgon	Lunch	Middag				
Datum	10 augusti	10 augusti	10 augusti				
Väder	12 grader	16 grader	18 grader	Totalt	Medelvärde		
Tid	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	3 tim	Trottoar vs vägbana		
Gående trottoar	859	810	1276	2945	74%	Trafikslag	
Gående vägbana	30	80	241	351	9%	83%	Gång
Cyklist vägbana	233	118	248	599		15%	Cykel
Motorfordon	40	31	17	88		2%	Motorfordon
<b>Totalt</b>				3983		100 %	

# SWEDENBORGSGATANS FLÖDESMÄTNINGAR

Under	Morgon	Lunch	Middag				
Datum	24-aug	24-aug	26-aug				
Väder	22 grader	22 grader	23 grader	Totalt	Medelvärde		
Tid	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	3 tim	Trottoar vs vägbana		
Gående trottoar	1507	920	1428	3855	70%	Trafikslag	
Gående vägbana	54	61	449	564	10%	80%	Gång
Cyklist vägbana	432	180	388	1000		18%	Cykel
Motorfordon	68	23	24	115		2%	Motorfordon
<b>Totalt</b>	2061	1884	2289	5534		100 %	

Under	Morgon	Lunch	Middag				
Datum	13-sep	15-sep	15-sep				
Väder	16 grader	21 grader	20 grader	Totalt	Medelvärde		
Tid	07:30 08:30	11:30 12:30	16:30 17:30	3 tim	Trottoar vs vägbana		
Gående trottoar	1442	974	1965	4381	76%	Trafikslag	
Gående vägbana	16	11	39	66	1%	77%	Gång
Cyklist vägbana	415	144	375	934		16%	Cykel
Motorfordon	129	120	131	380		7%	Motorfordon
	2002	1249	2510	5761		100 %	

TRITA SoM EX 2017-24