

# Movium Fakta # 6 2019



Sommargågata i Luleå 2019. Foto: Helena Lindvall.

## SOMMARGÅGATA

### – EN GUIDE TILL LYCKAD PLANERING OCH ETABLERING

Det blir allt vanligare att använda offentliga platser på ett tillfälligt sätt. Att göra om ett gaturum till en sommargågata skapar ofta en livfull atmosfär med mer människor i rörelse och kan ge plats för överraskningsmoment. Många av de lyckade projekten har uppstått i samarbete mellan kommun och aktörer på gatan. I detta Movium Fakta sammanfattas en nyligen publicerad masteruppsats och en tillhörande guidebok, som bygger på utvärderingar och erfarenheter kring ett stort antal svenska projekt med sommargågor.

*Vera Esaiasson*

## En unikt bred studie om den flexibla gatan

För första gången har en ingående studie om svenska sommargångator genomförts. Erfarenheter från 46 projekt bildar underlag för rådgivning.

Sverige är ett land med tydliga årstider och att utnyttja platser på olika sätt därefter ter sig logiskt. Även om infrastruktur är att betrakta som något fixt och beständigt är användandet av den flexibelt. Sommargångator är ett av flera bevis på just detta.

Idén är att en vanlig bilgata tillfälligt stängs av och blir gågata från vår till höst när lusten att vara ute ökar. Att bilarna försvinner öppnar upp platsen för nya typer av aktiviteter än de som normalt ryms där. Till skillnad från när en permanent gågata anläggs görs inga ombyggnationer i körbanan utan med hjälp av flyttbara möbler skapas plats för umgänge och trivsel samtidigt som bilarna stoppas.

Låter det bekant? Sommargågatan har många syskon runt om i världen. Andra former av tillfälliga gatuavstängningar går under benämningar som *Sunday streets*, *Ciclovías* och *Reclaim the street*. En betydelsefull skillnad är att de ofta gäller en dag i veckan, återkommande, istället för en hel säsong.

Om man följer spåret bakåt i historien landar man i bilarnas intåg i staden i början av 1900-talet, vilket ökade fotgängarnas behov av att återta utrymmet. New York införde en föregångare till

dagens gatuavstängningar redan 1914. På sommareftermiddagar förbjöds biltrafik till förmån för barns lek på gatan. Idag är metropolens projekt *Pavement to plaza*, med sin början i en temporär och mycket enkel avstängning av bilar på Times Square, vida känt världen över.

### Masteruppsats vid LTH

Inom ramen för min masteruppsats inom Väg- och vattenbyggnad vid Lunds tekniska högskola har jag studerat alla Sveriges sommargångator i kommuner med fler än 15 000 invånare. Det är därmed landets första samlade studie av företeelsen. Via mejl kontaktade jag de 163 största kommunerna, av totalt 290, med en fråga om deras erfarenheter av sommargångator. Samtliga återkom med svar.

Tack vare det stora underlaget har jag, förutom att kartlägga sommargågatans utbredning, kunnat ta reda på vad som gör att vissa lyckas och andra inte på en mer generell nivå. Detta faktablad ger en inblick i, och råd kring, sommargågatans planering och utformning.

### Brett urval av kommuner

Många har kanske uppfattningen att sommargångator är ett planeringsgrepp reserverat för storstäder. Men så är det inte – Kungsbacka,



Sommargångata i Norrtälje 2019. Foto: Markus Walestrand.

Lindesberg och Norrtälje är bara tre exempel på mindre orter som trots sin storlek har haft sommargågata i flera år. Sammanlagt ingick 46 sommargågator utspridda i 33 kommuner i min studie (se figur 1). Av dessa var 27 stycken genomförda projekt, 6 planerade, 7 hade blivit nedröstade och 6 nedlagda.

För att kunna få en komplett bild av processen kring en sommargågata tog jag även med projekt som röstats ned på förslagsnivå och sådana som lagts ned efter genomförandet. En första observation är att de allra flesta projekt, som faktiskt blir av, återkommer. Färre än var femte sommargågata har hittills lagts ned.

Sommargågatorna har kommit till i olika syften och har därefter fått olika utseenden, mer om detta senare. Ett av de vanligaste skälen är att man önskar aktivera platsen och skapa liv på gatan. Andra har infört sommargågatan som en del av sin hållbarhetsstrategi och vill visa på alternativ användning av gatuutrymmet.

Men för många är det helt enkelt bara ett medel för att få plats med uteserveringar på ett trafiksäkert sätt. Flera av de mindre kommunerna med sommargågator är nämligen så kallade "sommarmärstäder", som med ett ansenligt ökat flöde av människor på gatorna behöver mer gångutrymme.



Figur 1. De kommuner som ingick i studien om sommargågator.



Sommargågata i Uddevalla 2018. Foto: Stefan Björling.

## Sommargågatans tre skepnader och värdering

Beroende på sommargågatornas utformning kan de delas in tre kategorier, som ställer olika krav på kommunala resurser.

Studien visar att många av sommargågatorna i de olika kommunerna har utvecklats parallellt utan inbördes påverkan. Visst fungerar den påkostade satsningen i Stockholm som inspiration för många, men den var långt ifrån först. Att projektet växt fram separat, samt att det inte funnits ett koncept att utgå från, gör att det inte finns ett entydigt svar på vad en sommargågata är. Med ledning av studiens resultat kan tre olika kategorier urskiljas: Serveringsstråket, Aktivitetsgatan och Medelvägen.

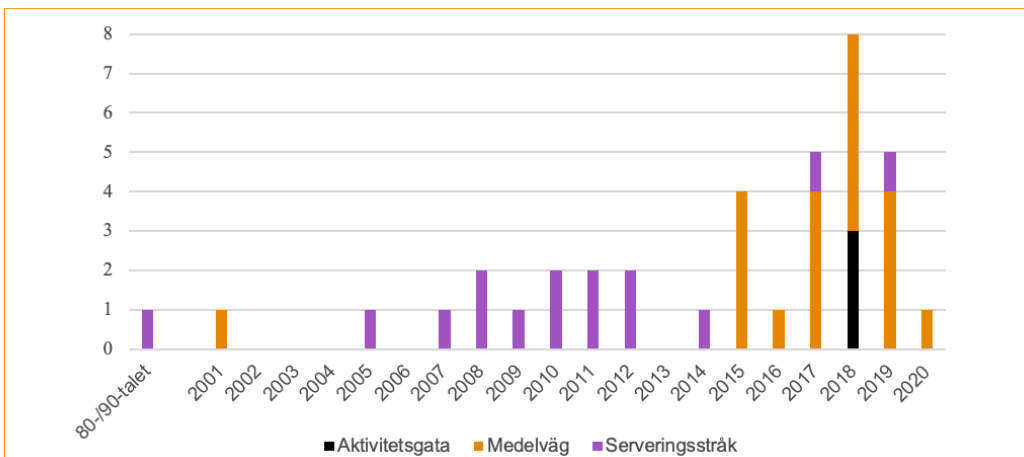
*Serveringsstråket* kan sägas vara den enklaste formen av sommargågata, åtminstone sett från kommunens perspektiv. Insatsen består av att skylta om gatan samt sätta upp någon form av hinder för biltrafiken, vanligtvis blomlådor. Uteserveringar tillåts sedan breda ut sig på ytorna som normalt sett är reserverade för biltrafik och därmed har en sommargågata åstadkommit. Projekten blir billiga, från en årlig kostnad på i princip noll upp till ungefär 100 000 kronor. Detta är den dominerande formen av sommargågata bland Sveriges mindre kommuner och är inte sällan sprungna ur en önskan från restaurangägare om att just kunna utöka sina uteserveringar.

Det andra alternativet, tillika *Serveringsstråkets* motsats, är *Aktivitetsgatan*. Här ligger istället fokus på icke-kommersiella aktiviteter och kommunen



Sommargågata i Uddevalla 2018. Foto: Stefan Björling.

tar ett stort ansvar för att fylla gatan med liv och rörelse. De kommunala tjänstepersonerna jag talat med berättar om loppmarknader, stadsodlingar, musikframträdanden och tävlingar som de anordnat på sommargågatorna. Antingen har kommunen själv varit ansvarig eller så har aktiviteterna organiserats genom samarbete med kulturinstitutioner och föreningar.



Figur 2. Antal etablerade sommargågator och kategori längs en tidsaxel.

I denna kategori av sommargågata krävs något större insatser och mer resurser från kommunens sida då budgetarna ligger på 300 000 till 900 000 kronor. Luleå har tagit det hela längst och anställde under 2018 sommarjobbare, vars uppgift var att befolka gatan och bidra till att projektet blev så livfullt som man önskade.

Sist men inte minst har vi *Medelvägen*. Detta är tvärtom den största kategorin av sommargågator. Precis som det låter är utformningen en blandning av de båda tidigare, där uteserveringar får spela en stor roll men samsas med offentliga arrangemang, såsom hängplatser, grönska och konst. På så vis blir det ett blandat utbud av kommersiella och icke-kommersiella ytor, som med en effektiv och genomtänkt placering också fungerar avstängande. Kostnaden blir högre än för ett renodlat Serveringsstråk (utgiften för vinterförvaring av möblerna ska inte negligeras) men varierar inom ett spann på mellan 150 000 och 1 000 000 kronor, beroende på gatans längd och inköpen för året.

### Simrishamn först i landet

Förutom uppfattningen att en stadsmässig struktur krävs för att göra en sommargågata, är det en vanlig missuppfattning att det rör sig om ett nytt fenomen. En graf över sommargågatornas historia (figur 2) sträcker sig så långt tillbaka i tiden som 1980- eller 90-talet (minnet sviker tjänstepersonerna när de tillfrågas om exakta årtal nu tre eller fyra decennier senare).

Simrishamn var, enligt mina efterforskningar, först i landet med en sommargågata. Stockholm och Malmö, som båda har sommargågator som ett starkt profilområde, kom många år och tiotalet sommargågator senare.

### Skattning av framgång

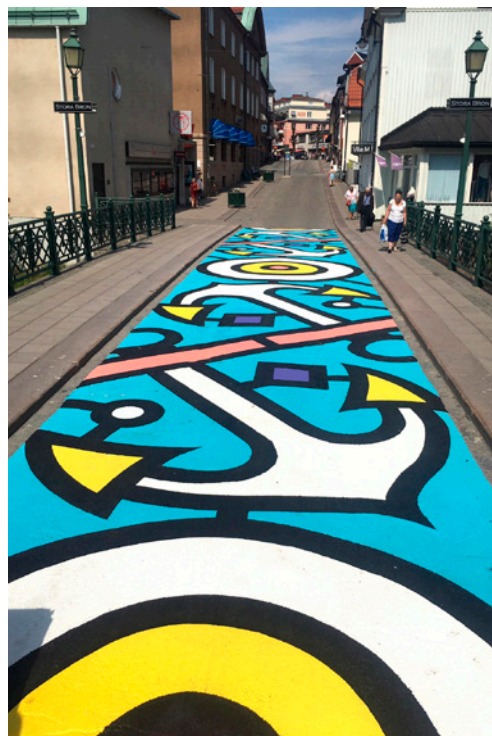
De allra flesta gatorna är lyckade projekt, åtminstone om man ser till kommunernas egna skattningar. På en skala från 1 till 5, där 1 representerar misslyckat och 5 mycket lyckat, erhålls 4,0 som ett genomsnittligt betyg på de genomförda gatorna.

En vanlig käpp i hjulet är gatans näringsidkare, och då främst handel och andra icke matrelaterade verksamheter. Restauranger, caféer och dylikt kan dra omedelbar nytta av sommargågatan tack vare sina uteserveringar. För det övriga näringslivet är förändringen inte lika odelat positiv. Det finns inom denna grupp ett sedan länge utbrett mot-

stånd mot att inskränka bilarnas framkomlighet, av rädsla för att tappa kundunderlag.

För att verifiera de kommunala tjänstepersonernas utsagor lät jag en slumpvis utvald näringsidkare, matrelaterade verksamheter inkluderade, på varje genomförd gata göra samma skattning av sommargågatan. Att medelbetyget då landar på 3,6 är sannolikt ett uttryck för den ovan nämnda skepsisen, men utgör som helhet ändå inte någon anmärkningsvärd skillnad mot tjänstepersonernas skattning. Om man bryter ner siffrorna hittar man däremot enskilda gator med mycket stor variation i bedömningen.

Diskrepansen förklaras sannolikt delvis av tjänstepersonernas subjektivitet och omedvetna skönmalning av projekten (ofta kommer initiativen från den egna organisationen). Men det behöver inte vara hela bilden. Det är också troligt att kommunen tar med fler aspekter av sommargågatan i sin bedömning – olika samhällsgruppers inkludering, miljö, medborgardialog, etcetera – medan näringslivet för det mesta främst har den ekonomiska vinningen för ögonen. Och det är ju inte en ökning av näringslivets omsättning som är syftet med sommargågatan, om man frågar projektledarna.



Sommargågata i Norrtälje 2018. Foto: Markus Walestrand.

## Guide – framgångsfaktorer och fallgropar

Genom att ställa samma frågor rörande samtliga sommargåtor, och koppla svaren till hur lyckad gatan uppskattades vara (kommunernas betyg), framkom statistik över hur stor inverkan olika faktorer sannolikt har på genomförda projekt.

Studiens resultat ledde till att ett antal framgångsfaktorer kunde identifieras. Då även de ”misslyckade” sommargågatorna (det vill säga de som lagts ned) ingick i underlaget kunde även några av de riskfaktorer som bör beaktas klargöras.

### Fyra framgångsfaktorer

Låt oss börja med framgångsfaktorerna – här följer de fyra faktorer som enligt studien mest ökar sannolikheten för att lyckas med ett projekt:

- **Förslaget är förankrat i en strategisk plan.** Med plan avses någon form av styrdokument som kommunen arbetar mot långsiktigt och som kan motivera sommargågatans instiftande. Det kan exempelvis vara att binda ihop två stadsdelar med varandra eller en framkomlighetsplan som säger att gående ska prioriteras högt.
- **En kommunal förvaltning initierar och bereder ärendet.** Den vanligaste arbetsgången i lyckade genomföranden är att idén lanseras av en berörd förvaltning. Till exempel kan ett trafikkontor själva ta fram underlag och bereda frågan. I vissa fall kan sommargågatan genomföras inom budget, i andra fall krävs ett beslut från politiken.
- **Gatan kantas av fler restauranger än butiker.** Här återkommer resonemanget från tidigare; restauratörer har helt enkelt mer att vinna på avstängningen. Kollar man fördelningen mellan matserveringar och annan näringsverksamhet så överväger de förra till antalet på många av de lyckade sommargågatorna.
- **Gatan samskapas genom en nära dialog med berörda aktörer.** Som i så många andra fall lönar sig samarbete. I flera lyckade projekt har man uppgett att intressenter fått vara med och tycka till, istället för att planerandet skett bakom stängda dörrar och presenterats för medborgarna som ett mer eller mindre färdigt förslag. Sedan är det lättare sagt än gjort att faktiskt väcka intresset – att aktörerna bjuds in är inte en garanti för att de också deltar. Studiens resultat visar dock att man har mycket att vinna på att lägga fokus på den här processen.

Egentligen varierar framgångsfaktorer, likväl som de fallgropar som omnämns nedan, med vilken typ av sommargåta som avses. Om man ska göra ett Serveringsstråk är det naturligtvis viktigare jämfört med en Aktivitetsgåta att där finns många restauranger. I studien ingick inte någon systematisk analys av dessa skillnader utan det är upp till projektansvarig att anpassa råden efter situation.

### Fem fallgropar

De faktorer som medför störst risk för att en sommargåta misslyckas, och med det avses läggs ned alternativt aldrig kommer till stånd, har identifierats på samma vis som framgångsfaktorerna. De fem viktigaste fallgroparna enligt studien:

- **Näringslivet är inte med på tåget.** Här återkommer än en gång det närmast reflexmässiga motståndet inom näringslivet. Att inte få med sig näringsidkarna på gatan medför den största risken för att projektet ska gå i stöpet.
- **Gatan har stor trafikmängd i normala fall.** Här handlar det om en ren utformningsfråga. Med stor trafikmängd blir beslutet om en avstängning och påföljande omledning svårare att få igenom. Samtidigt ökar risken för smittrafik, trots fordonsförbud, vilket i förlängningen kan leda till att projektet anses fungera dåligt och läggs ned.
- **Staden är liten med stark biltradition.** I studien framkom ett mönster där det verkade vara svårare att få igenom en sommargåta i mindre kommuner med ett sedan länge invant bilanvändande. Det är en fallgrop som är svår att påverka, men bra att ha med i tankarna när sommargågatan först initieras.
- **Nämnd bereder förslaget utan att gå via förvaltning.** Analogt med framgångsfaktorn att en förvaltning behandlar ärendet, har det visat sig att många av de nedlagda och nedröstade projekten har uppkommit som ett renodlat politiskt förslag, utan att någon förvaltning med oberoende tjänstepersoner varit delaktiga i utredningen av frågan.
- **Testperioden är kort.** Att förändring tar tid är en återkommande lärdom från sommargågatornas projektledare. Åtminstone en hel sommar krävs för att folk ska hinna vänja sig (till exempel för att besökarna ens ska börja gå i den avstängda gatan) och för att ge tillräckligt med underlag för utvärdering och beslut om framtiden.

### Trend i tiden

Prognosen är att vi kommer se en fortsatt växande trend med sommargågor. Främsta anledningen är det inte finns några moln på himlen för den här typen av stadsplanering – företeelsen är ett sätt att med små medel uppnå en stor positiv effekt i stadsmiljön. Vi lever i en tid som kräver effektivt resursutnyttjande och ett flexibelt användande av befintliga gator är en åtgärd helt i linje med detta.

Det är dessutom ett smart sätt att få till den omprioritering av gatans utrymme som de flesta kommuner strävar efter. Även om sommargågatorna ofta stöter på patrull, som en följd av just denna omprioritering, är motståndet mindre och lättare att bemöta tack vare åtgärdens reversibilitet.

Att det finns ett stort intresse för att etablera sommargågor blev också tydligt i kontakten med kommunerna i studien. Utöver de kommuner som redan har varit inne på spåret är listan lång över de som vill och funderar men ännu inte kommit till skott.

### Reflektioner kring engagemang och miljö

Avslutningsvis kan det vara befogat att lyfta ytterligare några aspekter kring sommargågatan. En risk som redan har manifesterat sig är att privata aktörer drar allt för stor nytta av ett

pågående projekt, på bekostnad av öppenhet och tillgänglighet för samhällets alla medborgare. Då avser jag främst restauranger med tillhörande uteserveringar – de vinner på att bygga större och större uteplatser som successivt kan ta över allt mer av gaturummet. Det har också framkommit argument om att kommunen i och med en sommargågata snedvrider konkurrensen genom att förbättra förutsättningarna för de som råkar ha sin verksamhet på en viss plats.

Min förutfattade mening innan studien var att en tillfällig gågata är en typ av *nudging* (dvs. den beteendevetenskapliga metoden som bygger på att påverka människors handlande genom att förenkla ett visst val framför andra) mot en permanent gågata. Flera av projektledarna uppgav också att de ser sommargågatan som ett steg mot en permanent gågata men det kräver en mer komplicerad beslutsprocess, därtill en fysisk ombyggnad för att uppfylla standard, och verkar i de flesta fall inte vara särskilt aktuellt. I åtminstone ett fall startade sommargågatan med just en sådan tanke men de projektansvariga ändrade sig när man – förvånat – insåg hur bra den tillfälliga varianten fungerade.

I de utländska versionerna av tillfälliga gatuavstängningar är medborgarna ofta mycket mer närvarande än i Sverige. Det handlar exempelvis om



Sommargågata i Lindesberg 2011. Foto: Lindesbergs kommun.



Sommargågata i Malmö 2018. Foto: Åsa Svensson.

organisationer som ordnar bilfria gator-dagar eller medborgare som bygger upp *parklets* (en enklare form av park sätts upp på en offentlig plats i staden, vanligtvis en parkeringsplats).

Det här engagemanget känns inte igen på samma sätt i Sverige. Att etablera en sommargångata är än så länge främst kommunens uppgift och invånarna förväntar sig inget annat. Det vore en intressant aspekt att fortsätta diskutera hur man kan framkalla mer medborgarengagemang i planeringen. Sannolikt hade sommargångatorna tjänat på det.

En annan vinkling, som inte utretts i studien, är hur sommargångatan fungerar ur ett miljöperspektiv som en åtgärd i en kommuns omställning mot att bli mer klimatsmart. Det näst vanligaste syftet med etablering av en sommargångata är att minska bilanvändandet i centrum. Trots det är det endast en kommun som undersökt hur resandet förändrats av projektet. När en slumpvis utvald näringsidkare på varje gata tillfrågades om personens inställning till bilfria centrum förändrats i och med satsningen, var det ytterst få som svarade jakande.

Bilavstängningens eventuella inverkan på olika utsläpp blir också begränsad till endast sommarhalvåret, även om den kan tänkas ha en långsiktig

effekt genom att förändra medborgarnas inställning till bilrestriktiva åtgärder. Det är en sak att tycka till om principen och en annan att faktiskt få uppleva förändringen. Effekten blir onekligen tydlig när gatan över en natt byter skepnad totalt.

#### Läs mer:

Länk till guidebok:

[https://indd.adobe.com/view/cfca9fa2-f792-4bc8-adb8-e00e4a11ba06?fbclid=IwAR1b6cljiciltj1KLAb3\\_kbkoI9yP42Brojnz3WSMQBmoYwycnW9VQqZ4](https://indd.adobe.com/view/cfca9fa2-f792-4bc8-adb8-e00e4a11ba06?fbclid=IwAR1b6cljiciltj1KLAb3_kbkoI9yP42Brojnz3WSMQBmoYwycnW9VQqZ4)

Länk till uppsats:

<http://lup.lub.lu.se/student-papers/record/8981318>

#### Detta Movium Fakta är skrivet av:

Vera Esaiasson, civilingenjör, gatuprojektör på Norconsult i Stockholm. Innehållet baseras på Veras mastersuppsats i trafik- och stadsplanering vid Lunds tekniska högskola, som publicerades sommaren 2019.

