

Thesis 336

Somliga gator är somriga gator

En jämförande studie av Sveriges sommargåtor

Vera Esaiasson

Trafik och Väg

Institutionen för Teknik och Samhälle

Lunds Tekniska Högskola

Lunds Universitet





Copyright © Vera Esaiasson

Framsida: Sommargågata på Trädgårdsgatan. (Jönköping kommun, 2018a.)

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5303)/1-107/2019

ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet

Lund 2019

Author: Vera Esaiasson
Title: Somliga gator är somriga gator
English title: Some streets are summer streets
Language: Swedish
Year: 2019
Keywords: Sommargågator; temporär urbanism; tillfällig urbanism; sommargator; flexibel urbanism; tillfällig användning
Citation: Vera Esaiasson, Somliga gator är somriga gator. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2019. Thesis. 336

Abstract:

The idea of summer streets constitutes of the reregulation of a normal car street to a temporary pedestrian street during the summer months. The concept of a temporary redistribution of street space from car traffic to passage by foot is seen all over the world and international examples are ciclovías and open streets. In contrast to these, the Swedish summer street hasn't been subject for much research before. The purpose of the study is to make the first broad investigation of summer streets in Sweden to examine how widespread the phenomena is and what factors lie behind success and failure. The theoretical background is based on literature concerning temporary urbanism, implying that the Swedish summer street can be considered an example of this movement. The empirical study consisted of interviewing officials in all Swedish municipalities over a certain size that have experience from working on summer streets. The interviews covered failed as well as successful projects.

The study showed that the summer street has a long history in Sweden but that it has experienced a revival the last years and grown in popularity. The examples vary greatly in output and design but through comparison and numeric analysis of the answers from the conducted interviews, I found general aspects that can explain success and failure. Last I compared the theories on temporary urbanism with what I had learned about Swedish summer streets and concluded that they can be defined as a type of temporary urbanism.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Rapporten du läser är ett examensarbete inom trafikplanering och det avslutande momentet på civilingenjörsprogrammet i Väg- och vattenbyggnad på Lunds tekniska högskola. Arbetet har genomförts i samarbete med konsultbolaget Cowi.

Det första fröet till min studie av sommargågor såddes under samtal med Andreas Persson, adjunkt på institutionen för väg och trafik på LTH. Efter att ha gått igenom vad som fanns skrivet på ämnet sommargågor fann jag endast enskilda fallstudier men inget jämförande arbete innehållande flera exempel. Där och då bestämde jag mig för att just en flerfallsstudie skulle bli den uppgift som skulle komma att sysselsätta mig många långa, men alltid intressanta, timmar under våren 2019.

Det är dock inte bara jag som lagt ned tid och energi i dessa sidor. Till min hjälp har jag haft mina handledare Fredrik Pettersson Löfstedt på LTH som guidat mig genom den vetenskapliga processen samt Ing-Britt Swedenborg och Erik Åberg på Cowi som både fått mig att känna mig välkommen på kontoret och löpande bidragit med värdefulla kommentarer och synvinklar på arbetet.

Sist men inte minst vill jag även rikta ett tack mot alla de tjänstepersoner på kommuner runt om i landet som delat med sig av sin tid och villigt svarat på alla mina frågor om sommargågor. Utan den samarbetsviljan hade det inte blivit något exjobb.

Som ett komplement till den här rapporten har jag författat en guide till kommuner som är intresserade av att genomföra en sommargågata. Där har jag på ett mer lättillgängligt och tilltalande sätt samlat de viktigaste av slutsatserna från mitt examensarbete. Om ni är intresserade av att läsa den kan ni kontakta mig (vera.esaiasson@gmail.com).

Sammanfattning

I städer finns det, något förenklat, bilgator och gågator. En sommargågata, däremot, är både ock. Den skapas genom att biltrafiken tillfälligt stängs av på en gata under sommarmånaderna vilket ger fotgängare tillgång till hela gaturummet. Den frigjorda ytan kan användas till verksamheter och restauranger som vill flytta ut i gatan, växter, bänkar, spel och lek, cykelställ och konstinstallationer. Hur kommuner väljer att utnyttja sommargågatas potential skiljer sig åt från fall till fall.

De senaste årens uppmärksammade satsningar i storstäderna har gjort begreppet känt i folkmun. Min studie visar dock att konceptet är äldre än så och att många mindre kommuner använt sig av planeringsgreppet sommargågata under lång tid. Trots det finns det få studier på ämnet. Jag har med min uppsats velat bidra till kunskapsspridning på området och att samla erfarenheter på ett ställe för att försöka avgöra vad som ligger bakom en lyckad respektive misslyckad sommargågata. Svaren jag sökte var hur utbrett fenomenet är i Sverige samt vilka framgångsfaktorer och fallgropar som bör beaktas.

I litteraturstudien vände jag mig till internationell forskning av liknande fenomen. Jag utgick från att sommargågator är en typ av temporär urbanism för att skapa mig en bakgrund till den praktiska studiens upplägg. Litteraturgenomgången mynnade ut i ett teoretiskt ramverk bestående av nio aspekter av temporär urbanism som jag ansåg relevanta att undersöka avseende sommargågatorna. Den praktiska studien bestod av att intervjua tjänstepersoner och näringsidkare i samtliga kommuner som har haft en sommargågata uppe för diskussion. Mina resultat baserar sig sedan på vad som framkom under samtalen.

Av de ingående 163 kommunerna (alla kommuner med ett invånarantal på minst 15 000) har 33 stycken genomfört eller planerat en sommargågata. Utformningen av gatorna skiljer sig mycket åt och jag har därför delat in projekten i tre olika typer beroende på hur aktiva kommunen, det privata näringslivet och ideella krafter varit i arbetet med och på gatan. Jag kallar dem Serveringsstråket, Aktivitetsgatan och Medelvägen.

Resultaten visar också att de tre viktigaste framgångsfaktorerna för en sommargågata är att

- förslaget är förankrat i en strategisk plan
- en kommunal förvaltning med tjänstepersoner initierar och bereder förslaget
- gatan har fler restauranger än butiker eller annan affärsverksamhet.

Vad gäller fallgroparna kom jag fram till att de tre mest kritiska är att

- näringslivet inte är med på tankarna
- staden är liten och har en stark biltradition
- gatan har stor trafikbelastning.

Som avslutning på resultatkapitlet för jag en jämförande diskussion kring hur väl sommargågator stämmer in på begreppet temporär urbanism. Slutsatsen är att likheterna är fler än skillnaderna och att sommargågatan kan anses vara en form av temporär urbanism. Därmed finns det inte bara mer att lära av att studera de svenska syskonen utan även fenomenet i en större kontext.

Summary

A summer street is created by temporarily closing the car traffic on a street during the summer months. The pedestrians get access to the entire street and the liberated space can be used for activities, greenery, benches, bike parking, art and by restaurants.

During recent years major cities have made the concept known to the general public. My study shows that summer streets have a much longer history and that several smaller municipalities have used the planning tool over two decades. Despite this, there are few studies conducted on the subject. With my thesis I wanted to contribute by spreading knowledge and collecting useful information to determine what factors decide whether a summer street is successful or not. The question I wanted to answer was how widespread the phenomena is in Sweden and which factors contribute to either success or failure.

In my literature study I turned to international research of similar phenomena. I made the choice to view summer streets as a type of temporary urbanism to get a theoretical background for the practical study. By doing so I could conduct a theoretical framework constituting of nine aspects of temporary urbanism that I considered relevant to examine in respect to summer streets. The practical study consisted of interviewing officials and business persons in every municipality where they had discussed a summer street. My results are based on these conversations.

163 municipalities were contacted (all Swedish municipalities with more than 15 000 inhabitants) and of them, 33 have thought about or implemented a summer street. The design differs a lot though. I have divided the projects into three types based on how active the municipality, business sector and non-profit organisations are. I call them the Restaurant Street, the Activity Road and the Middle Way.

The results also show that the three most important success factors for a summer street are that

- the proposition is related to a strategic plan
- a municipal administration with officials initiates and prepares the proposition
- the street has more restaurants than shops or other businesses.

In regard of the failure factors I found that the three most critical are that

- the business sector isn't convinced about the idea
- the city is small and has a strong tradition of car usage
- the street has a heavy traffic load.

At the end of the result chapter I discuss how well my hypothesis that summer streets are a form of temporary urbanism is in accordance with my results. The conclusion is that the similarities between summer streets and temporary urbanism are more numbered than the differences and that summer streets therefore can be considered a type of temporary urbanism. With that said there are not only more to be learned by studying the Swedish summer street siblings but also the phenomena in a bigger context.

Innehåll

1.	Inledning	8
1.1	Introduktion	8
1.2	Syfte och frågeställningar	9
1.3	Avgränsningar	9
1.4	Disposition	9
2.	Metodik	10
2.1	Litteraturstudie	10
2.2	Intervjustudie	11
2.3	Urvalsprocess	12
2.4	Analys	12
3.	Bakgrund	14
3.1	Bilsamhällets framväxt	14
3.2	Temporär urbanism	15
4.	Teoretiskt ramverk	19
4.1	Vad bör undersökas?	19
5.	Resultat och analys	25
5.1	Beskrivande: Hur utbrett är fenomenet sommargåtor i Sverige?	25
5.2	Förklarande: Vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna?	36
5.3	Förklarande: Vilka är fallgroparna att beakta?	39
5.4	Teoretiserande: Kan man förstå sommargåtor som ett typiskt fall av temporär urbanism?	42
6.	Diskussion	48
6.1	Metodik	48
6.2	Resultat	49
6.3	Förslag till fortsatt forskning	50
7.	Slutsatser	51
	Referenser	52
	Bilaga 1: Frågor i enkät	59
	Bilaga 2: Sammanställning av sommargågatorna	62
	Serveringsstråk	62
	Mellanvägen	72
	Aktivitetsgatan	88
	Planerade projekt	93
	Nedröstade projekt	96
	Nedlagda projekt	100

1. Inledning

1.1 Introduktion

Sommargågator utmanar konventionen om vad en gata är och används till. När bilarna över en natt försvinner låser det upp en ny platspotential och visar att gator inte är fasta och fixa. På sommargågator går fotgängare mitt i vägen och uteserveringar, sittplatser, planteringar och konst verkar närmast slumpvis utspridda över gaturummet. Så är naturligtvis inte fallet. Bakom projekten ligger tankar och mål. Sommargågator kan exempelvis införas för att ge plats åt uteserveringar, öka trafiksäkerheten eller skapa trevligare vistelsemiljöer och är inte sällan en del av en långsiktig inriktning på minskad bilanvändning och mer hållbara transporter. Beroende på kommun och vad man vill uppnå skiljer sig utformningen åt.

I rapporten behandlar jag sommargågatan som en typ av temporär urbanism. Som namnet antyder syftar begreppet på olika typer av inslag i stadsbilden som existerar på tillfällig basis. Temporär urbanism blir allt vanligare och det har skrivits en hel del om ämnet (Haydn & Temel, 2006; Lydon & Garcia, 2015; Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013). Konceptet inkluderar inte bara gator utan kan lika väl vara pop-up-aktiviteter, konstinstallationer eller en bokbuss (Haydn & Temel, 2006). Tillfälliga bilförbud på gator är i sig inget nytt (Lydon & Garcia, 2015) men syns nu allt mer i takt med att medvetenheten kring bilars negativa effekter växer (Lewis & Schwindeller, 2014; Lydon, 2012). Just sommargågator, som de ser ut i Sverige, har så vitt jag kunnat belägga, inte testats i utlandet. Däremot har många liknande åtgärder genomförts runt om i världen, vilka kan tänkas ligga till grund för den svenska varianten. Dessa går under en rad betäckningar med något skiftande syften: ciclovías, open streets och Sunday streets är ett par exempel på endagsförbud mot motortrafik längs en större biled (Chaudhuri & Zieff, 2015; Zieff, Hipp, Eyler & Kim, 2013). Ciclovías är vanliga i Sydamerika och ska uppmuntra till ökad fysisk aktivitet. Open streets är en mer använd benämning i Nordamerika och som utöver hälsoaspekten syftar till att uppmuntra hållbart resande. Sunday streets innebär att söndagen görs bilfri och gator fylls med lek, uppträdanden och kommers.

Det du nu håller i din hand, eller mer troligt läser på din skärm, är den första samlade studien över alla sommargågator som varit uppe på agendan någonstans i Sverige¹. Det fåtal studier som tidigare gjorts har fokuserat på enskilda gator såsom Stockholms två första sommargågator och dess påverkan på platsens attraktivitet och handel (Saber, 2017), dialogarbetet inför genomförandet av Friisgatan i Malmö (Klasson, 2017), samt hur och varför Malmö stad tillämpar temporär användning (Ehrendahl & Olbers, 2018). Ett viktigt bidrag i denna rapport, utöver det att samtliga sommargågator för första gången jämförs, är att även de nedlagda och nedröstade projekten granskas. När ”misslyckade projekt” nämns senare i rapporten är det dessa som åsyftas.

Premissen har varit att Sveriges kommuner bör besitta stora kunskaper i frågan som hittills sällan spridits utanför den egna organisationen. I studien jämför jag kommuners erfarenheter, hittar mönster och drar egna slutsatser kring åtgärden som kan komma fler till nytta. Resultatet är också tänkt att kunna användas av kommuner som är intresserade av idén som en guide till vad som kan förväntas fungera bra och vad som bör undvikas.

¹ I arbetets slutskede visade det sig att även Lysekil har haft en sommargågata. Det fanns dessvärre inte tid att inkludera den i studien.

1.2 Syfte och frågeställningar

Det övergripande syftet med mitt arbete har varit att kartlägga förutsättningarna för sommargågor. Jag har dels velat ta reda på hur utbrett fenomenet är, dels samla den kunskap och erfarenhet som idag finns utspridd i kommunerna som haft idén på agendan. Syftet har varit att identifiera framgångsfaktorer och fallgropar genom att systematiskt sammanfatta och jämföra såväl lyckade som misslyckade projekt.

Frågeställningarna har varit:

- *Hur utbrett är fenomenet sommargågor i Sverige?*
- *Vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna?*
- *Vilka är fallgroparna att beakta?*

1.3 Avgränsningar

Att kontakta samtliga Sveriges 290 kommuner skulle ha varit alltför tidskrävande. Jag har valt att exkludera de kommuner som av Sveriges kommuner och landstings klassificeras ”landsbygds-kommuner” (kommuner med mindre än 15 000 invånare i den största tätorten och lågt pendlingsmönster vilket jag förenklat till kommuner med en befolkningsmängd under 15 000) och mindre (SKL, 2017). Urvalet grundar sig på mitt antagande att landsbygdskommuner sannolikt inte har en gatustruktur och ett stadsliv som möjliggör en sommargågata. Ett undantag är Nora kommun som trots sina 11 000 invånare har en sommargågata. Avvikelsen har dock förklarats logiskt med att Nora förvaltningsmässigt ingår i en sammanslagning av fyra kommuner. Däribland finns exempelvis större Lindesberg som också har en sommargågata och beslutet om Noras sommargågata fattades i den gemensamma förvaltningen. Avgränsningen resulterade i ett urval på 163 kommuner varav samtliga har kontaktats. Varenda en har återkommit med svar.

Jag har även avgränsat vilken typ av tillfälliga avstängningar som ingår i studien. Med sommargågor avser jag gator som kommunen reglerar om till gågata under sommartid i syfte att förändra trafikflödet på platsen. Definitionen har gett upphov till några tveksamma fall. I Mariestad var (den nu pausade) planen att sommargågatan skulle gälla kvällstid men vara öppen som vanligt dagtid. Projektet ligger enligt min bedömning innanför ramarna trots att omregleringen inte gäller hela dygnet. Fem fall har exkluderats. I Västerås kommer ett byte av gatans underliggande värmeledning under april till juli resultera i att gatan inte kan nyttjas av biltrafik. Kommunen har bestämt sig för att göra något trevligt av byggarbetsplatsen i samarbete med näringsidkare på gatan, men eftersom avstängningen i första hand tillkommit som en följd av markarbetet och inte för att förändra trafikflödet, har fallet inte studerats. Av samma skäl ingår inte heller Umeås satsning eller Linköpings planerade sommargågata, ty skälet till omdirigeringen av trafiken är ett ombygge och beslutet om en sommargågata kom som en följd av att trafiken försvinner på platsen. Inte heller har jag inkluderat Västerviks tre veckor långa avstängning av Fisketorget, med anledning av att det rör sig om ett torg och inte en gata, även om bilar passerar förbi. Slutligen ska den planerade sommargågatan i Östersund bli ett gångfartsområde som alltså tillåter genomfartstrafik, varför inte heller den har ingått.

1.4 Disposition

Min rapport börjar med en redogörelse för bilsamhällets framväxt, vilket jag menar är bakgrunden till sommargågatan. Jag beskriver hur stadsplaneringen förändrades under mitten på 1900-talet och vilka konsekvenser det fick. Temporär urbanism presenteras därpå som ett svar på en efterfrågan om minskad storskalig, statisk stadsplanering. Utvecklingen vittnar om att det görs

mer och mer rum för tillfälliga, föränderliga åtgärder i städer som bättre kan möta den allt snabbare utvecklingen. Jag blandar teoretiska resonemang med exempel från omvärlden. I det påföljande avsnittet snävar jag av perspektivet till temporär urbanism som tar plats på gator och för således resonemanget närmare sommargåtor.

I kapitel fyra introducerar jag mitt teoretiska ramverk. Med litteraturen som utgångspunkt presenterar jag nio aspekter av temporär urbanism som kan tänkas påverka resultatet av sommargåtor. Här lägger jag grunden för min egen studie och presenterar ett antal frågor som utgjorde intervjuunderlaget när jag kontaktade kommunerna.

För att göra läsningen mer intressant valde jag att slå samman resultat och analys men att dela upp kapitlet i tre delar. Jag inleder med att beskriva hur utbrett fenomenet sommargåtor är genom att presentera de studerade fallen och besvarar således min första frågeställning. Nästa del är förklarande vari potentiella framgångsfaktorer och fallgröpar sammanställs samt vilka som jag kommit fram till är viktigast. Resultatkapitlet avslutas med att jämförelse av sommargåtor och mitt teoretiska ramverk i syfte att pröva om det är möjligt att betrakta dem som en typ av temporär urbanism

När hela studien har presenterats gör jag en kritisk genomgång av metoden och mina resultat för att sedan avsluta rapporten med kortfattade svar på mina forskningsfrågor.

Rapporten innehåller utöver det två bilagor. Den första består av frågorna jag ställt i min intervjustudie. I bilaga 2 berättar jag mer i detalj om varje enskild sommargåta. Sammanfattningarna bygger på information från intervjupersonernas utsago, skrivna dokument och handlingar samt officiella och interna skrivelser jag fått skickade till mig, sammanslaget till en berättelse. Inga personer är nämnda vid namn. Syftet med det omfattande appendixmaterialet är att få transparens i arbetet samtidigt som läsbarheten bibehålls. Hela min studie grundar sig på dessa utlåtanden och jag vill därför att den nyfikne enkelt ska ha tillgång till det underliggande källmaterialet utan att det stör den läsare som bara vill ta del av resultaten.

2. Metodik

2.1 Litteraturstudie

Svenska sommargåtor har endast berörts ytligt i befintlig facklitteratur. Jag inledde litteraturstudien med att läsa andra exmensearbeten om sommargåtor för att identifiera forskningsluckor. I dessa hittade jag en rad termer som är kopplade till sommargåtor såsom *temporär urbanism*, *tillfällig användning*, *sommargåtor*, *temporary use*, *temporary urbanism*, *Sunday streets*, *open streets*, *flexibel urbanism* och *ciclovías*. Mina textkällor kommer i huvudsak från en bred litteratursökning av dessa termer i Google Scholar. Genom denna process identifierades en rad relevanta böcker och artiklar, vilka återfinns i rapportens referenser. Jag kompletterade databassökningen med att gå igenom referenslistorna i de användbara källor jag hittat. Böckerna använde jag för att få tillgång till de breda och mer utvecklade teorierna kring temporär urbanism, medan artiklar och rapporter gav de senaste rönen på ämnet. Det är endast i den sistnämnda kategorin som jag hittade litteratur om svenska sommargåtor specifikt.

Målet med litteraturstudien var att ge en teoretisk bakgrund till min egen studie på sommargåtor. Genom granskningen av temporär urbanism världen över hittade jag nio kännetecken som är typiska för begreppet. I min praktiska studie plockade jag ut och använde dem för att undersöka sommargåtor och sedermera jämföra dem med temporär urbanism.

2.2 Intervjustudie

Studien av svenska sommargågor har genomförts som en intervjustudie över samtliga projekt som varit uppe för diskussion, genomförda eller inte, i svenska kommuner. En intervjustudie går ut på att en större, avgränsad grupp undersöks med frågeformulär eller intervjuer och används ofta för att besvara frågor som vad, var, när och hur (Patel & Davidson, 2011). Metoden lämpar sig väl för min studie då den gör det möjligt att samla information om ett stort antal faktorer. En viktig poäng är att sommargågatorna varit analysenheten vilket innebär att varje gata betraktats som ett enskilt fall och varit föremål för en egen intervju. Det var till exempel viktigt för fallet Stockholm som har tio olika sommargågor med skilda förutsättningar.

På grund av det i dagsläget begränsade utbudet av forskning på ämnet sommargågor har jag arbetat explorativt. Jag har gjort en bred undersökning av konceptet för att rama in hur utbredd åtgärden är, hur den används och vad det finns för erfarenheter på temat. Studien är kvalitativ men skiljer sig från en typisk sådan vad gäller antalet studerade fall - vanligen görs ett betydligt mindre antal intervjuer än de min urvalsprocess genererat (Fejes & Thornberg, 2009).

Eftersom mitt mål har varit att göra en så bred och allomfattande skildring som möjligt av hur arbetet med sommargågor i Sverige fungerar har studien genomförts som en informantundersökning. Det innebär att svarspersonerna bidrar med objektiv information (Esaiasson, Gilljam, Oscarsson, Towns & Wängnerud, 2017). Kommunens tjänstepersoner i egenskap av huvudansvariga för projekten har därför varit de tillfrågade. I de fall en anställd varit ansvarig för flera sommargågor har en intervju gjorts för var och en av gatorna. För att komplettera med fler synvinklar på varje projekt har även en slumpvis utvald näringsidkare på respektive genomförd sommargågata blivit intervjuad. Dessa utfrågningar har varit betydligt kortare och främst syftat till att validera kommundienstpersonernas utsagor.

Jag har i huvudsak ställt öppna frågor, vars svar inte kan kvantifieras, för att kunna skapa mig en uppfattning om vad som påverkar beslutsprocessen, utformningen och effekten. Däremot är studien inte kvalitativ i den bemärkelse att den intervjuades livsvärld ska förstås, utan syftet är att göra en objektiv faktainsamling (Trost, 1997). Frågorna som ställts återfinns i bilaga 1.

Upplägget jag valt kan klassificeras som en frågeundersökning (i motsats till samtalsintervju) med standardiserade frågor som ställts till alla intervjuade (Esaiasson et al., 2017). Intervjuerna har haft en hög grad av strukturering och följt en given enkät. Vissa frågor har haft givna svarsalternativ och andra varit av semistrukturerad karaktär med öppna svar. Denna kombination har ökat jämförbarheten mellan fallen på vissa punkter samtidigt som oväntade svar och följdfrågor varit möjliga för att få en djupare förståelse för projekten.

Totalt har 38 intervjuer genomförts med kommunala informanter, majoriteten tjänstepersoner men även några nämndpolitiker, och 29 med näringsidkare under en period av 11 veckor. Svaren finns presenterade som en sammanfattning av varje gata i bilaga 2.

Jag har genomfört intervjuerna över telefon, noterat svaren skriftligt under samtalens gång och renskrivit omedelbart efteråt. Eftersom det rör sig om informantintervjuer där informationsutbytet och inte exakta formuleringar är det väsentliga, har intervjuerna inte spelats in och transkriberats. Istället har jag återkopplat till intervjupersonerna i de fall som speciellt viktiga uppgifter behövt verifieras.

2.3 Urvalsprocess

Till att börja med listade jag samtliga svenska kommuner och deras invånarantal 2018 (Svenska statistiska centralbyrån, 2018). Min studies population (det vill säga de kontaktade kommunerna) minskades dock, som motiverats under avgränsningar, till att endast innefatta de kommuner som uppfyllde minimikravet på 15 000 invånare. Det resulterade i ett urval på 163 stycken kommuner och min studie är en totalundersökning i betydelsen att jag har undersökt hela populationen (Esaiasson et al., 2017). Den första kontakten togs via mejl i januari 2019. En stor andel svar kom in de närmsta tre påföljande veckorna men för en del krävdes både en och två påminnelser. Det sista svaret inkom i början på april 2019.

Av de 37 kommuner som svarade att de hade erfarenhet av sommargåtor genomförde jag en längre telefonintervju med den tjänsteperson som varit huvudsakligen ansvarig för projektet. Kommunerna fick själva bestämma den bäst lämpade intervjupersonen utifrån deras centralitet i arbetsprocessen med gatan.

Utöver kommunens tjänstepersoner har jag även haft en slumpvis utvald näringsidkare på gatan som informant. Genom att studera Google och Eniros kartfunktioner skapade jag en numrerad lista på alla näringsidkare som var belägna på gatan. En slumpgenerator avgjorde sedan vilken i raden som skulle kontaktas.

2.4 Analys

Eftersom det rör sig om informantintervjuer där så objektiva fakta som möjligt eftersträvas har ett källkritiskt förhållningssätt varit av stor vikt i analysarbetet. Skaparen av en sådan studie har en aktiv roll i historieberättandet och resultatet i och med val av källor (Esaiasson et al., 2017). En första fråga jag har behövt ställa mig är: Har intervjupersonen de kunskaper jag söker? För att bedöma trovärdigheten i svaren har jag tillämpat fyra klassiska regler: äkthet, oberoende, samtidighet och tendens (Esaiasson et al., 2017). Analysen bygger på att dels bedöma sanningshalten i berättelsen och dels granska omständigheterna när redogörelsen lades fram, det vill säga i intervju-situationen: Har informanten någon tendens? En anledning att inte berätta sanningen? Har upplägget på intervjun gjort att intervjupersonen haft möjlighet att tumma på sanningen? En aspekt av oberoende är källans centralitet, det vill säga om mitt intervjuobjekt är en primärkälla som varit involverad i sommargågatan själv eller en sekundärkälla som fått det berättat för sig (Esaiasson et al., 2017). Oberoende handlar även om berättaren är påverkad av yttre omständigheter eller inte. Kanske vill tjänsteperson, eller hens chef, inte att kommunen ska framställas i dålig dager, en aspekt som sammanfaller med min informants tendens. Kan andra bekräfta det händelseförlopp som målas upp? Samtidighet bedöms utifrån hur lång tid det har gått sedan sommargågatan genomfördes. Allt detta är frågor som främst behandlas i diskussionen i kapitel 6.

För att komplettera intervjuerna har jag studerat de utvärderingar som somliga kommuner gjort, baserade på enkätstudier med boende, näringsidkare och besökare samt läst beslutsunderlag från politiken. Intervjuer med näringsidkare på gatan har fungerat som ytterligare en verifikation på kommunens redogörelse, där de i egenskap av berörda och inte beslutsfattare har fått säga sin mening i frågan. Det blir en form av triangulering för att få en än fylligare bild av projekten och ett sätt att validera informanternas utsago (Patel & Davidson, 2011).

Vid analys av kvalitativt material finns inga fasta regler (Fejes & Thornberg, 2009). Istället handlar det om att använda sitt intellekt till att bryta ned, kategorisera och försöka hitta mönster i data-materialet. Utifrån frågesessionerna har jag därför skapat mig en bild av svenska sommargåtor och försökt generalisera utsagorna till allmängiltiga slutsatser för att kunna ge svar på mina frågeställningar. Själva tillvägagångssättet har bestått av att läsa igenom svarsmaterialet upprepade

gångar, göra anteckningar däri, jämföra med andra publikationer såsom genomförandebeslut i kommunfullmäktige, utvärderingar och artiklar i dagstidningar och på så vis hitta mönster och gemensamma nämnare.

Min första, mer deskriptiva fråga om förekomst har jag kunnat besvara genom att bara kartlägga sommargågatornas utbredning. De två andra var mer analytiska och har krävt att jag hittade faktorer som påverkade mer än bara ett specifikt projekt. Mitt tillvägagångssätt har gått ut på att läsa mitt material upprepade gånger för att identifiera faktorer som återkommer i tjänstepersonernas beskrivningar av sommargågatorna eller som de själva uppgett har påverkat utfallet. För att se om dessa var framgångsfaktorer undersökte jag hur många lyckade projekt de var förknippad med, samma sak med fallgroparna och antalet misslyckade projekt. Jag har klassificerat projekten som misslyckade om de lagts ned alternativt om tjänstepersonen bedömt satsningen vara en etta eller tvåa av på skalan från ett (misslyckad) till fem (mycket lyckad). De lyckade är enligt samma logik alla projekt som skattats mellan tre och fem på skalan.

För att jämföra framgångsfaktorerna har jag för varje faktor summerat det antalet sommargågator som faktorn gäller för, multiplicerat med respektive gatas omdöme (det vill säga framgång), enligt den metod som visas i exemplet i tabell 1. Det innebär att faktorns summa är högre ju fler gator som innefattas och ju högre betyg dessa har. Ett högt tal bör därför betyda att faktorn är viktigare för en sommargågatas framgång än en med lägre summa.

Tabell 1: Exemplifiering av analysmetoden

Framgångsfaktor	5:or	4:or	3:or	Summa
Förlängning av befintlig gågata	Karlskrona	Jönköping, Ystad, Falun	Sundsvall	$5 \times 1 + 4 \times 3 + 3 \times 1 = 20$

För fallgroparna har de misslyckade gatorna, det vill säga icke genomförda, nedlagda samt de som fått en etta eller tvåa, varit mer intressanta. Bland dessa har inte alla kunnat betygsättas och jag har därför bara summerat antalet fall som passade in på varje potentiell fallgrop. I tabell 2 visas ett exempel på metoden.

Tabell 2: Exemplifiering av analysmetoden

Fallgrop	2:or	1:or	Nedröstade	Nedlagda	Summa
Testperioden är kort				Sölvesborg, Höganäs, Karlshamn, Söderköping	4

Metoden innebar att ju fler sommargågator som faktorn stämmer in för (och för framgångsfaktorerna även ju högre betyg dessa har) desto högre blir alltså summan och desto viktigare bedöms faktorn vara. Det skapade en inbördes ordning bland de möjliga framgångsfaktorerna och fallgroparna som gjorde att deras betydelse för en lyckad respektive misslyckad sommargågata kunde jämföras.

3. Bakgrund

3.1 Billsamhällets framväxt

Bilens undanträngningseffekter

För att förstå sommargågator måste man börja med bilen. När den gjorde sitt stora intåg i västvärlden under 1900-talets första hälft möjliggjorde den ett helt nytt sätt att resa på och dess popularitet sköt snabbt i höjden. För att möta utvecklingen krävdes nya vägar och mer plats i städerna (Madanipour, 2017). Den tongivande Le Corbusier gav röst åt den rådande framåtandan: *”a city made for speed is made for success”* (Le Corbusier, 1987, s. 179). Fenomenet har i efterhand fått benämningen bilism.

I samband med att bilismen blomstrade förändrades stadsplaneringen till att främst handla om hastighet och framkomlighet för motorfordon. Planering för bilen förde med sig en rad oönskade men välkända effekter på staden: försämrade tillgänglighet, buller, luftföroreningar, olyckor, trängsel och ineffektivt utnyttjande av mark på grund av personbilars relativt låga kapacitet. Även mer abstrakta värden som skönhet och trivsel påverkades negativt (Lundin, 2008). Under funktionalismen gjordes stadsplaneringen allt mer i form av ett helhetsgrepp från planerarnas sida genom upprättande av generalplaner. Dessa täckte in en stor yta och innehöll ofta en tydlig, men ensidig, bebyggelsestruktur utan vidare hänsyn till den befintliga staden. Effekterna av detta förstärktes av att några få trafikingenjörer satt på den mesta av bestämmanderätten och att deras uppfattning över problem och lösningar fick styra utvecklingen (Lundin, 2008; Oswald et al., 2013). Generalplanerna hade inte sällan en stor trafikled som utgångspunkt och var i många fall synonyma med rivning och nybyggnation (Oswald et al., 2013). Lundin målar effektivt upp bilden av det Sverige som växte fram: *”Rivna och demolerade stadskärnor stod att finna i nästintill varje svensk stad. Ödsliga och monotont utformade betongförorter fulla av parkeringsplatser och garage omgivna av trafikleder hörde till många vardag.”* (2008, s. 279). Varje framgång, till exempel övergångsställen, som gav tillbaka bara en liten del av det utrymme som fotgängarna tidigare basade över togs emot med tacksamhet, medan det kanske i själva verket borde varit en ständig påminnelse över vad som förlorats (Haydn & Temel, 2006).

Men gator kan vara något mer än trafikleder. I *”Great streets”* (Jacobs, 1993) beskrivs gatan som *plats*: ett ställe för storstadsbor att vistas utomhus på, att se och bli sedd på, att göra affärer på och ett politiskt rum, för att nämna några av funktionerna. Ser man gator som platser blir helt andra egenskaper eftersträvansvärda, nämligen sådant som får människor att stanna upp, dröja kvar och delta i det offentliga livet i motsats till att passera förbi. Med tanke på hur stor del av det publika som utgörs av gator är det inte svårt att motivera åtgärder som fokuserar på att göra dessa mer gemenskapsbildande och attraktiva för människor snarare än bilar. Som Jacobs fortsatt skriver är det sannolikt enklare att designa en bra gata, som passar in i ett grannskap, om fler mål tas hänsyn till än bara ett eller två, speciellt om de senare är trafik (1993). Det finns till och med forskning som visar på att hemkänsla och gemenskap minskar med ökad trafik i ens närområde (mätt i vad de tillfrågade räknar som *”hem”* utanför sin bostad och hur många vänner de har i grannskapet) (Appleyard, 1969; Hart & Parkhurst, 2011).

Den funktionalistiska planeringen

Funktionalismen som präglade planeringen under bilismens era innebar en distinkt indelning av staden utefter dess uppgift – rekreation, bostad, arbete och transport. Med en sådan modell fanns lite plats över för spontanitet och uppkomsten av aktiviteter som inte föregicks av noga planering och organisering (Madanipour, 2017). Ideologin tar sig tydligt uttryck i hur barns spontana lek på gator och torg anvisades till speciella, säkrade och förutsägbara lekplatser (Madanipour, 2017).

Det är även intressant att de svenska gågatorna växte fram i samtakt med bilismen, trots att man då inte alls ville begränsa bilars framkomlighet. Gågatan var istället ytterligare ett sätt att separera bil från människa och i Stockholms stadsplan från 1967 sades att ingen punkt i centrum skulle ligga mer än 250 meter från en parkeringsplats (Lundin, 2008)².

Ett problem med den traditionella, långsiktiga planeringen är när utvecklingen gör att nya behov uppkommer. Ägare, boende och kommuner eftersträvar stabilitet men stadsplanerna med lång tidshorisont krockar samtidigt med en önskan om ökad flexibilitet (Oswalt et al., 2013). Redan på 1950-talet såg arkitekter inom ”the Japanese metabolism” stadsbyggande som ett föremål för konstant förändring och tillväxt, som motreaktion mot funktionalismen, och ville ersätta generalplaner med systematisk planering (Oswalt et al., 2013). Dessa tankar har även funnits på närmare håll med Jan Gehl som en tidig förespråkare för stadsplanering som sätter människan i fokus, något han hävdar glömdes bort under 1900-talets senare hälft (Gehl, 2010). En förklaring till temporär urbanisms frammarsch i modern tid är att beslutsfattare allt mer anammar det senare, dynamiska synsättet (Bishop & Williams, 2014; Svensson, 2001), vilket lämnar mer utrymme för det oväntade att bidra med vitalitet och attraktivitet som de sofistikerade planeringsprocesserna har svårt att åstadkomma (Bishop & Williams, 2014). En annan förklaring är att implementering av generalplaner knappt längre är möjligt för kommuner, ur varken ekonomisk eller maktmässig synvinkel (Bishop & Williams, 2014; Haydn & Temel, 2006).

Traditionellt arbetar många städer också med strategisk planering. En mer attraktiv fotgängarstad, med mål och åtgärder för att nå dit, är en typisk planeringsstrategi för att lösa det inbyggda bilberoendet. Nu pratas det om att ersätta den långsiktiga, strategiska planeringen med taktisk sådan - ett alternativ som har ett mål för staden, ser till människor som redan är aktiva och som stödjer och fyller ut deras aktiviteter där de redan existerar (Oswalt et al., 2013). Taktisk planering rör sig mot en löst definierad vision snarare än ett fast slutstadium vari stegvisa, flexibla och mindre lösningspaket passar bättre in (Bishop & Williams, 2014). Det är inte det att strategier som den om fotgängarstaden inte behövs, utan att de inte är nog (Lydon & Garcia, 2015). Det kan anses allmänt vedertaget att människor och deras sätt att använda staden måste spela en nyckelroll i planeringen (Gehl, 2010). Taktikerna, som temporära evenemang för att öka fotgängarnas trivsel, behövs för att få planerna i rullning och för att strategin ska förverkligas och inte läggas på hyllan så snart den skrivits ned. Städer måste börja ses ur ett fyrdimensionellt perspektiv där tid utgör den fjärde byggstenen för att möta den moderna, föränderliga världen (Bishop & Williams, 2014).

Slutligen ska poängteras att bilens självklarhet i staden idag ifrågasätts från många håll. Till följd av en mer nykter syn på fordonet kan ett skifte skönjas inom stads- och trafikplanering där det åtminstone *talas* om att sätta hållbara transportslag i första rummet. Från många håll höjs röster, och tillsätts åtgärder, för att minska bilens närvaro inuti städer (Brown et al., 2009; Europeiska kommissionen, 2004; Newman & Kenworthy, 2011; Todd, 2013). Ett möjligt sätt att göra detta, som ska visa sig i de påföljande avsnitten, är genom temporär urbanism.

3.2 Temporär urbanism

...I stort

Temporär urbanism är ett mycket brett begrepp som egentligen kan sägas innefatta allt som sker i en stad på tillfällig basis. Med tillräcklig distans är all användning temporär men det unika med

² Man skulle alltså kunna ifrågasätta om gågatan överhuvudtaget är en åtgärd som kan förenas med den typ av integrerat stadsbyggande som idag eftersträvas, eller bara ännu ett envist arv från funktionalismen separeringstänk. Det är dock ett ämne för en helt annan studie som inte ryms inom det här arbetets ramar.

temporär urbanism, argumenterar Haydn och Temel (2006), är den speciella mening som projektet ges av vetenskapen om det är övergående. Initiativen kan komma både från officiella beslutsfattare och från gräsrotsnivå av enskilda medborgare, motsvarande top-down respektive bottom-up-planering. Allt inom det populära ”pop-up”-begreppet är temporär urbanism, såväl tidsbegränsade konstinstallationer, stadsfestivaler och demonstrationer som ett tillfälligt bilförbud på en gata. Formuleringar som att ”låsa upp platsers potential” är vanligt förekommande i litteraturen på området. Det handlar om att skapa och utveckla genom experimentering, möjligheterna till trial-and-error och att i detta låta invånarna ta en aktiv roll i stadsplaneringen (Haydn & Temel, 2006).

Berlin har beskrivits som den temporära urbanismens urmoder där det på nittioalet genomfördes en mängd olika tillfälliga evenemang, mycket tack vare att många byggnader stod tomma, redo att fyllas med kortvariga aktiviteter (Oswalt et al., 2013). Egentligen är det inte tillfälligheten i stadsevenemangen som är det nya (tänk bara på hur länge ambulering cirkusar har funnits), utan den uppmärksamhet och acceptans de erhållit även på professionell stadsplanerarnivå de senaste åren (Bishop & Williams, 2014).

Ett typexempel på temporär urbanism är Spitalfield market belägen i ett av nittioalets Londons mer nedgångna områden. Bolaget som hade köpt tomten där Spitalfield market stod kunde på grund av en kollapsande fastighetsmarknad inte bygga det kontorskomplex som var planerat just då. För att minska underhållskostnader och vandalisering samt öka acceptansen för det kommande bygget bestämde de sig för att öppna upp marknaden för tillfällig användning. De loppmarknader, kultur- och sportevenemang, barer och restauranger som uppstod blev en katalysator för en totalförändring av områdets image (Oswalt et al., 2013). Man lyckades rädda kvarteren från förfall och isolation och istället förvandla dem till en attraktiv plats för även service och handel. Baksidan av historien, som sannolikt inte är helt ovanlig, är den gentrifiering som följde. Kontorskomplexet uppfördes till slut när ekonomin blev bättre, hyrorna ökade i och med områdets stathöjning och de temporära hyresgästerna som hade bidragit till att lyfta området var tvungna att flytta.

De flesta temporära evenemang tar dock plats i det offentliga rummet och innebär en utökning av vad en och samma offentliga plats kan användas till – gatuförsäljning, protester eller festivaler (Madanipour, 2017). De besitter potential att bidra till social, kulturell och ekonomisk återupplivning då ”the economy of attention” interagerar med den ”normala” ekonomin (Oswalt et al., 2013) såväl som att skapa unika kvaliteter och ge staden en identitet, i en global och likriktad nutid (Madanipour, 2017).

Sammanfattat har jag såhär långt lagt fram två olika teorier kring varför temporär planering växer sig så stark just nu. Som förklarats kan det bero på ett samhälle som blir allt mer individualiserat med ständigt förändrade krav eller att den offentliga sektorns ekonomi blir allt mer ansträngd. En ytterligare orsak är sannolikt att flexibilitet och maximalt resursutnyttjande ligger i tiden. Vi bor på en planet som exploateras allt hårdare där tillvaratagande och optimering av det befintliga blir mer och mer ofrånkomligt. Stadsutveckling är inget undantag och temporär användning kan utgöra startskottet för sådana förändringsprocesser och omprogrammeringar av existerande platser (Oswalt et al., 2013). Med tillfälliga aktiviteter kan bilden av en plats förändras och attrahera nya användningsområden. I bästa fall kvarstår stimulansen även efter att de tidsbegränsade projekten avslutats. I denna kontext gör temporär urbanism entré som en åtgärd mot städernas bilfokus.

...Och på gatan

Fotgängares uppror och återerövring av gatans utrymme har i princip pågått lika länge som bilar-
nas närvaro i staden (se bara den stora mängden träffar en sökning på Reclaim the streets genera-
rar) (Lydon & Garcia, 2015). När man studerar internationella exempel lägger man snabbt märke
till hur vanligt det är med medborgardrivna stadsutvecklingsprojekt i resten av världen, något
som inte alls känns igen lika väl från Sverige. Vad som är orsaken till det är en helt annan forsk-
ningsfråga men projekten kan hur som vara en inspirationskälla.

Ett exempel som är medborgarinitierat men i övrigt mycket likt sommargåtor i utförande och
effekt ägde rum i låginkomstområdet Vorst i Bryssel. De boende kämpade länge i starkt motstånd
för genomförandet av en drastiskt trafikrestriktiv plan som skulle möjliggöra en säker skolväg för
områdets barn och minskad gatuparkering. Det såg mörkt ut, fram till att de boende en dag ge-
nomförde en ockupation av gatorna i form av en enkel, temporär avstängning med hjälp av plan-
teringssäckar och betongblock. Opinionen vände och på bara två månader antogs planen i kom-
munhuset (Madanipour, 2017).

I litteraturen återfinns också en rad olika projekt som startats av offentlig förvaltning, vilket visar
att initiativen inte måste vara medborgarledda. En enkel åtgärd är exempelvis att flytta ut trottoa-
ren i gatan med hjälp av mobila planteringar som agerar buffert mot trafiken. Något så enkelt
skapar utrymme för caféer, möbler, växtlighet, busshållplatser och möten (Lewis & Schwindeller,
2014). Ett stilbildande exempel som fått stor spridning tog plats en helg år 2009 på Times Square
i New York. Delar av torget stängdes temporärt av för biltrafik med hjälp av enkla och billiga me-
del såsom fällstolar (Lydon & Garcia, 2015). Utvärderingen visade på ett ökat antal fotgängare
och färre trafikolyckor vilket fick borgmästare Bloomberg att besluta om att avstängningen skulle
göras permanent. Sedan dess har, utöver de tidigare nämnda vinsterna, detaljhandelns omsättning
och kommersiella hyror ökat med 180 procent runt torget (Lydon & Garcia, 2015). New Yorks
transportdepartement har under åren som följt gett tillstånd till över femtio liknande ”pavement
to plaza”-omvandlingar.

Sommargågatan som sådan kan faktiskt dateras så långt tillbaka i tiden som 1914. New York,
återigen, sjösatte då ett program som förbjöd bilar varje sommareftermiddag för att istället ge
plats åt barns gatulek, något som snart spred sig från Manhattan till ett sjuttio-tal gator utspridda
över staden (se bild 1) (Lydon & Garcia, 2015). Åtgärden dog ut i takt med att bilarna blev fler
och människor valde förorten framför stadsliv men nu, hundra år senare, ser idén på nytt dagens
ljus. I England finns idag hundratals program med inspiration från det tidiga 1900-talets New
York (Lydon & Garcia, 2015). En intressant notering är att i New York kan de boende ansöka
om att starta en lekgata i ett enkelriktat område så länge 51 procent av de som bor där skriver un-
der, vilket återigen visar på hur starkt drivande medborgarna är i dessa länder (Lydon & Garcia,
2015). I Sydamerika, med början i Bogotá, har det skett en stor framväxt av ciclovías (Lydon &
Garcia, 2015). Stora bilgator stängs av för en dag i syfte att öka den fysiska aktiviteten i länder
som tyngs av hälsoproblem relaterade till stillasittande genom att uppmuntra till cykling och an-
nat sportutövande på de stora ytorna som frigörs (Zieff et al., 2013). En tredje variant är open
streets, vanliga i Nordamerika, vilka har en bredare lösningsagenda som utöver fysisk aktivitet ska
öka medborgares engagemang i stadsplanering och stödja en utveckling mot icke-motoriserad
transport. I samma kategori av endagarsevenemang kan även gatulopp ingå, vilka bara blir fler
och fler. Sådana motionslopp förändrar på samma sätt gators användning totalt för en dag och
drar till sig en hel industri av annan temporär verksamhet såsom försäljare, underhållare och mu-
sikanter (Bishop & Williams, 2014).



Bild 1: Tidig variant av sommargångata (Källa: Courtesy NYC Municipal Archives, NYPD & Criminal Prosecution Collection)

Zieff et al (2013) har studerat två open street-initiativ i San Fransisco och St Louis. I båda varianterna har en bilgata stängts av under en dag i veckan med aktiviteter i anslutning till gatan såsom träningsklasser och cykelskola. Projekten präglas av top-down-planering men har haft en anmärkningsvärd uppbackning från lokalsamhället. En förklaring författarna ger är delaktighet. Organisationer verksamma i staden har getts möjlighet att planera evenemang i anslutning till avstängningen och man har haft personliga möten med bilägare såväl som handels- och grannskapsföreningar i de berörda områdena (Zieff et al., 2013). Två andra nyckelfrågor som de presenterar för ett lyckat projekt är platsval och marknadsföring. En bra plats karaktäriseras av god möjlighet till samarbete med verksamheter och boende samt närhet till andra attraktiva platser i staden, gärna längs redan idag populära gator. Ett extra plus är om evenemanget kan ske i samband med andra betydelsefulla händelser eller firanden (Zieff et al., 2013).

Ett mer svårigenomfört projekt var Paris Plages, de konstgjorda stränder som byggs upp på avstängda gator längs med Seine under sommarhalvåret (Willsher, 2016). Inför den första stranden som skapades redan 2002 handlade klagomålen om kostnaderna och farhågor för rejält förlängda pendlingstider och trafikkaos. Beslutsfattarna med borgmästare Bertrand Delanoë i spetsen, var däremot övertygade om att uppståndelsen skulle lägga sig när försöket väl genomförts. De verkar också fått rätt för sedan den första sommaren 2002 har det blivit ett årligt återkommande bidrag till sommar-Paris och kostnaderna täcks till största del av kommersiella sponsorer (Bishop & Williams, 2014).

Men var är de misslyckade projekten? Självklart finns det även sådana, men de lyser för det mesta med sin frånvaro i litteraturen. Den kritik som faktiskt tas upp menar att temporär urbanism döljer, kanske till och med glorifierar, avsaknaden av fullvärdiga, offentliga åtgärder samt riskerar att påskynda gentrifiering (Finn, 2014; Harris & Nowicki, 2015; Minkjan & Boer, 2016). I Chicago

beslutade frivilligorganisationen Active Trans 2013 att lägga ner den open street de anordnat i flera år på grund av utebliven finansiering (Greenfield, 2014). Inte heller 2016 års ciclovia i Santa Ana i Kalifornien gick något vidare. På grund av bland annat otillräcklig information till allmänheten, brister i den fysiska utformningen samt en avsides placering låg gatorna öde, trots två tidigare lyckade år (Fortin, 2016). Evenemanget verkar inte ha upprepats efter det.

Att det främst är de lyckade projekten som porträtteras gör min granskning av de misslyckade svenska sommargågatorna än viktigare. Visst är det lätt att förledas att tro dessa små och billiga projekt är den ultimata stadsplaneringsåtgärden men min ambition är att ge en nyanserad och ärlig bild av åtgärden, inklusive de problem man kan stöta på.

4. Teoretiskt ramverk

Min ansats i studien har varit att sommargågor är en svensk variant av temporär urbanism. Litteraturgenomgången har därför fungerat som ett teoretiskt ramverk när rapportens studie utfördes och givit en ingång till hur verktyget sommargågor angrips empiriskt, då det aldrig tidigare blivit utrett ur ett nationellt perspektiv.

En omvandling av en bilgata till en gågata möter ofta stark opinion från såväl näringsliv som fordonsägare (Drennen, 2003; Hass-Klau, 1993; Neergaard & Bergman, 2003; Svensson, 2001) och sommargågor är då ett möjligt sätt att införa en mer accepterad bilrestriktion. Sommargågor kan även ses i ljuset av ökande befolkningstäthet. Med fler människor på mindre yta kommer mer diversifierad användning och ökade krav på det publika rummet, något som städers beslutsfattare måste, och också börjar, ta hänsyn till allt mer i sin planering (Bishop & Williams, 2014).

Det samlade intrycket av litteraturgenomgången är att det finns stora potentiella vinster med sommargågor men att en överblick över läget i Sverige - i hur stor utsträckning det testats, vad som funkar och inte funkar, vilka motgångar man stött på och så vidare – saknas. I denna rapport förenas för första gången samtliga (efter gjorda avgräsningar) projekt som varit uppe på agendan, genomförda såväl som nedröstade. Rapporten ska ge läsaren en bild av sommargågatans utbredning och vilka lärdomar som kan dras utifrån en jämförelse dem emellan. Förhoppningsvis leder till att goda idéer sprids medan enkla misstag undviks.

4.1 Vad bör undersökas?

Efter att ha läst om temporära projekt har nio komponenter utkristalliserat sig som kan tänkas påverka sommargågators utfall. Dessa har varit utgångspunkten i formulerandet av mina intervjufrågor:

- Syftet; vad vill man uppnå?
- Maktstruktur; vem initierar och driver?
- Privatisering; hur mycket plats tar det privata respektive publika?
- Permanentning; är åtgärden ett steg mot en bestående förändring?
- Historia; vad har tidigare skett på platsen?
- Medborgarengagemang; hur delaktiga är invånare och verksamma?
- Utformning; hur är gatan utformad?
- Marknadsföring; hur sprids informationen?
- Utvärdering; bedöms resultatet i efterhand?

De fetmarkerade frågorna i de följande avsnitten är de som ställts till informanterna för varje enskild sommargågata.

Syftet; vad vill man uppnå?

Den första potentiellt viktiga faktorn är skälet till att sommargågatan genomförs. I en studie över införandet av (permanenta) bilfria centrumgator menar Neergaard och Bergman (2003) att tydlig vision och mål är två av fyra framgångsfaktorer. Från litteraturen har jag identifierat fyra huvudsakliga syften med temporär urbanism.

Det första är att stimulera till fysisk aktivitet och förbättra medborgarnas hälsa, vilket som tidigare nämnts kan göras genom så kallade ciclovías där förutsättningarna för sport och lek förbättras på gatan.

Det andra skälet är att främja icke-motoriserad transport. Temporära evenemang kan utmana de maktstrukturer som finns inbyggda rent fysiskt i staden genom att erbjuda ett alternativt synsätt (Madanipour, 2017). Bilens självklarhet i det offentliga ifrågasätts när människor plötsligt uppmärksammas på dess existens genom frånvaron av densamma (en omvänd variant av ”man saknar inte kon för än båset är tomt”), och kan på så sätt utmanas till att se på rörelse, trivsel och stadens transportmässiga maktstrukturer på ett nytt sätt. En tillfällig avstängning kan också synliggöra ett uppdämt behov av att cykla och gå, något som varit tydligt i samband med open streets. Dessa rörelsemönster har helt enkelt inte varit möjliga tidigare men materialiserar sig när tillfället plötsligt ges (Lydon & Garcia, 2015).

En tredje alternativ är att aktivera en öde plats, som i exemplet med Spitalfield market.

Det fjärde och sista är att marknadsföra den egna kommunen då temporär användning tenderar att tilldra sig social uppmärksamhet, både lokalt och i media (Oswalt et al., 2013). Överraskningsmomentet och tillfälligheten ger ökat nyhetsvärde i jämförelse med vanliga exploateringsplaner och de blir ett effektivt sätt att skapa liv och uppmärksamhet på annars kanske glömda eller åsidosatta platser. Om tillfällig urbanism används för att stärka kommunens egna intressen är en potentiellt negativ effekt att man tittar på ekonomisk tillväxt snarare än att skapa goda förutsättningar för evenemangets användare eller förändra politisk praxis (Oswalt et al., 2013).

Vilka drivkrafterna bakom svenska sommargågor är har ännu inte klargjorts, kanske är de helt andra. Det behöver utredas för att öka förståelsen och den gemensamma målbilden, samt för att veta om projektet är lyckat eller inte.

Den relevanta frågan har således varit: **Vilket är syftet med sommargågatan?**

Maktstruktur; vem initierar och driver?

Det har även framkommit att vem som styr de temporära projekten har betydelse för deras potential att lyckas. Oswalt et al. (2013) menar i sin bok ”Urban catalyst” att temporär användning inte ska hanteras och styras av den kommunala administrationen. Risker för att misslyckas minskar om en privat aktör tar på sig uppdraget för kommunens räkning, då det ger en helt annan dynamik och möjlighet till kommunikation mellan de inblandade (Oswalt et al., 2013). Rekommendationen är att kommunen sköter administration och tillståndsprövning medan lokala, privata aktörer som är mer vana att ingå dynamiska samarbeten med informella partners driver projektet i övrigt.

Svenska kommunens hantering av sommargågor har undersökts med frågorna: **Varifrån kom idén och vem initierade projektet? Hur har beslutsprocessen sett ut? Vem ansvarar för gatans innehåll?**

Privatisering; hur mycket plats tar det publika respektive privata?

En allmän tendens inom stadsutveckling är att offentliga platser och myndigheter allt mer övergår i privat styrning. Skälen är framför allt ekonomiska men medför en risk för minskad frihet att demonstrera, debattera och uttrycka sig (Haydn & Temel, 2006). Även om kritiken mot temporär urbanism som sagt är sällsynt, finns i detta avseende en misstanke om att ökade inslag av tillfällighet i planeringen kan snabba på förloppet. Temporära evenemang innebär en uppluckring av fixerade tid-och-rum-strukturer och mäktiga aktörer, såsom kapitalstarka företag, kan komma att utnyttja förändringarna utan att det leder till en bättre omvärld (Madanipour, 2017). Om man kan ta genvägar förbi det regelverk som arbetats fram under lång tid och undvika de beslutsprocesser som präglar stadsplanering idag, i och med att det ersätts av mer lös planläggning och ramverk, finns risken att det leder till ökad frihet för marknadskrafter och privatisering av offentliga platser (Madanipour, 2017).

Vidare kan man diskutera om appropriering av det offentliga rummet överhuvudtaget är önskvärt. Å ena sidan kan hävdas att ett offentligt rum inte blir en plats för alla för än någon ur det publika, det vill säga folket, faktiskt tar över och *gör* något på platsen, medan kritikerna å andra sidan menar att den enes appropriering inskränker den andres möjligheter (Oswalt et al., 2013).

Om resonemanget appliceras på sommargåtor är en tänkbar risk att främst de kommersiella aktörerna gynnas. Får de möjlighet att ta upp allt mer plats blir till slut endast konsumenter välkomna på gatan och det fria utrymmet där vem som helst kan uppehålla sig begränsas. Som Madanipour konstaterar (2017), ett utpräglat karaktärsdrag inom kapitalism är att företag ständigt måste förändras för att behålla konkurrenskraften. Vinstsökande företag lär alltså vara starkt drivande i dessa processer så länge de gynnar den egna verksamheten (och med gynna menas högre inkomst). Visst kan vägen dit präglas av experimentlusta, kreativitet och ökad trivsel (som kan antas vara karaktärsdrag man gärna förknippar med offentliga rum) men dessa är inte självändamål för den privata sektorn. Exempel på icke-kommersiella aktiviteter kan vara pingsbord, en cykelskola eller en sandlåda.

De relevanta frågorna till kommunerna har varit: **Har kommersiella eller icke-kommersiella aktiviteter dominerat på gatan? Har endera av dem uppmuntrats?**

Permanentning; är åtgärden ett steg mot en bestående förändring?

En naturlig följdfråga på ämnet tillfällig användning är om man ämnar göra förändringen permanent. Det finns en naturlig fallenhet i regelsystemet att premiera det konstanta och i vissa aktiviteter är denna dynamik inbyggd, av skäl som tröghet i systemet eller ekonomi (Bishop & Williams, 2014). Se bara på hur tillfälliga studentbostäder eller flyktingläger tenderar att bli kvar. Även London Eye och Eiffeltornet var från början tidsbegränsade men har förblivit på platsen tack vare deras popularitet. Ofta är det just medborgarsupporten som gör det politiskt omöjligt att avlägsna det som väl skapats (Bishop & Williams, 2014).

Det är viktigt att nämna att även här lurar fallgropar. Vid en omvandling av det temporära till något beständigt riskerar man gå miste om olikheter och att små aktörer som inte har möjlighet att göra något permanent trängs undan av starkare kommersiella aktörer - se bara på ödet för Spitalfield markets upphovsmän. Den oplanerade appropriationen och ständiga återuppfinnandet som är temporär användnings styrka kan gå förlorad (Oswalt et al., 2013).

Det är också rimligt att en del av framgången med sommargåtor, precis som med all form av temporär stadsplanering, ligger i just överraskningsmomentet. När en plats som tidigare varit som alla andra förvandlas över en natt blir det en källa till glädje i vardagen och de förbipasserandes

uppskattning. Människan gillar förändring och om åtgärden görs permanent kommer den normaliseras. Allteftersom tiden går riskerar sommargågatan att bli en gågata som vilken som helst. Det leder till färre bilar just där, men om man tar fasta på det som hittills framkommit av temporär urbanism förlorar man det där uppvaknandet om bilens plats i staden som blir tydligt när en tillfällig åtgärd görs.

En annan, mycket mer konkret fallgröp som framkommer är att dessa temporära installationer ofta kräver en hel del underhåll – någon som vattnar växter, städar och låser fast möbler varje kväll (Lydon & Garcia, 2015). Det är antagligen inget problem att ordna med för ett evenemang som varar några veckor eller månader men visst finns risk för att inte tillräckligt med resurser tilldelas om projektet blir till ett permanent inslag som ska budgeteras likt kommunens övriga åtgärdanden.

I denna fråga har jag undersökt svenska kommuners förhållningssätt med hjälp av frågan: **Ses sommargågor som ett steg på vägen mot en permanent gågata?**

Historia; vad har tidigare utspelat sig där?

Även platsens fysiska förutsättningar tas återkommande upp i litteraturen som en betydelsefull parameter. Evenemangen uppstår inte i ett tomrum utan i en miljö som utvecklats under mycket lång tid (Madanipour, 2017). Platsen som väljs för den tillfälliga installationen är således av betydelse och fysiska förutsättningar, rykten och vilka aktiviteter som historiskt utspelat sig där är företeelser som kan spela roll för hur lyckat projektet blir (Madanipour, 2017). För just gatuavstängningar är trafikmässiga artärer och genomfartsleder exempelvis dåligt lämpade (Lewis & Schwindeller, 2014).

För sommargågor har det varit intressant att veta: **Vilken typ av gata har valts? Varför valdes just den? Har gatan någon historia av liknande evenemang? Hur stort är bilflödet normalt sett?**

Medborgarengagemang; hur delaktiga är medborgare och verksamma?

Vad som i litteraturen framstår som en av temporär urbanisms främsta styrkor är dess potential att förbättra medborgarnas involvering i stadsplanering. Det kan visserligen vara kopplat till faktumet att dessa händelser i större utsträckning startas av invånarna själva i de länder som litteraturen behandlar men resonemanget Oswald et al. för (2013) borde vara förhållandevis allmängiltigt. En tillfällig åtgärd, förklarar de, kräver mindre planering och betänkande och processen kan snabbas på, eftersom det rör sig om något som kan återkallas. På så vis kan temporär användning vara ett sätt att kringgå de svårigheter som privata (men även offentliga) aktörer vanligtvis stöter på när en idé ska realiseras. Lydon och Garcia (2015) fortsätter med att temporära projekt också innebär att stadsplaneringen, åtminstone delvis, flyttas ut från ett samrådsmöte i stadshuset där invånarna får titta på färdiga förslag, till en plats där folket faktiskt *är*, med högre sannolikhet för att en mer heterogen grupp människor kan göra sin röst hörd. Stadsplaneringen blir mindre byråkratisk och mer gör-det-själv-inriktad. Platser som öppnas för temporära evenemang kan på så vis göra det möjligt för marginaliserade grupper att få fram sina idéer på ett enkelt och effektivt sätt (Oswald et al., 2013).

Delaktighet och samverkan har undersökts med frågorna: **Hur ser intressenthanteringen ut? Har det uppstått konflikter?**

Det har också visat sig i exempelvis New York att temporär urbanism kan minska not in my backyard-effekten (förkortad NIMBY) som innebär att ingen vill att det ska byggas just där de bor och således underlätta implementeringen av nya åtgärder. Motståndet minskar då de boende

kan uppleva platsen med sina egna sinnen och se de faktiska effekterna, istället för att bara läsa om planerna i ett dokument (Lydon & Garcia, 2015).

Den allmänna uppfattningen är ofta att bilars framkomlighet är en nyckelfaktor för handel. Det behöver dock inte stämma utan det finns flera studier på att så inte är fallet, både för vanliga gågator (efter en viss omställningsperiod) (Drennen, 2003; Hass-Klau, 1993; Neergaard & Bergman, 2003; Svensson, 2001) och temporära avstängningar (Chaudhuri & Zieff, 2015), även om ingen markant ökning i omsättning kunnat fastställas heller. Chaudhuri och Zieffs kunde dock utifrån sin studie av open streets i San Fransisco se att kundaktivitet, försäljning och antalet anställda ökade mer hos de verksamheter med aktivt engagemang i evenemanget. Det är därför intressant att ta reda på svenska näringsidkares inställning före och efter genomförandet av en sommargågata - kan NIMBY-effekten minska även i våra svenska städer tack vare temporär urbanism?

En slumpad representant ur näringslivet har fått svara på frågorna: **Har du varit delaktig i processen? Är du för eller emot sommargågata? Har din inställning ändrats? Har din inställning till bilfria centrum förändrats före och efter sommargågatans genomförande?**

Utformning; hur är gatan utformad?

När gatan blir trottoar är det lätt att endast se till de gående (Lewis & Schwindeller, 2014), men för hållbart resande är cyklingen en lika viktig komponent vars framkomlighet man inte vill begränsa. Är det möjligt att utforma en sommargågata utan att cyklisterna påverkas negativt? Problemet kärna är att man vill skapa en gata som uppmuntrar människor att dröja, men med människor avses fotgängare. Med tanke på att cykeln är ett färdmedel vars trafikmiljömässiga preferenser i mångt och mycket kan likställas med bilen (Svensson, 2012), är det föga sannolikt att dessa stannar upp och sätter sig ner eller fönstershoppa, utan de vill passera smidigt.

Även små beslut kan få inverkan såsom regn- och solskydd, vägvisning och skyltning, materialval, flexibla möbler, ljussättning (Lewis & Schwindeller, 2014). För specifikt sommargågator bör det även vara högst relevant hur man löser nyttotrafiken som måste fram.

Av detta kommer en rad frågor som har undersökts: **Hur har cyklingen påverkats? Hur har sommargågatan designats? Har det gjorts någonting för att locka besökare även vid regn? Hur har utryckningsfordon och varuleveranser hanterats?**

Marknadsföring; hur sprids informationen?

Medborgarnas engagemang är inte bara en vinst i sig, utan för även med sig gratis marknadsföring. En effektiv informationsspridning om platsen är en del i framgången och det sker idag allt mer genom medborgarjournalism på sociala medier (Oswalt et al., 2013). Om vanliga besökare lägger upp bilder och tweets från platsen når evenemanget snabbt ut till den allmänne medborgaren, utan att initiativtagaren behöver lägga en krona på reklam. På grund av tillfälliga evenemangs kortvarighet är just informationsspridningen extra relevant, eftersom de har mindre tid på sig att bygga upp en besöksbas (Bishop & Williams, 2014).

Det har varit relevant att ta reda på om kommuner har upplevt den här fördelen i samband med sommargågatan och om de i så fall har dragit nytta av den. **Hur har kommunernas marknadsföring av sommargågatan sett ut? Har den uppmärksammats på av privatpersoner på sociala medier?**

Utvärdering; bedöms projekten i efterhand?

En parameter som tas upp i samband med temporära projekt (Lydon & Garcia, 2015) men som egentligen är central i allt arbete – utvärdering och kunskapsåterföring. Att mäta och titta på effekter, jämföra med uppsatta mål och sedan dra slutsatser över varför det blev som det blev är av största vikt för att kunna göra det bättre i framtiden (Neergaard & Bergman, 2003).

Frågan som ställts är helt enkelt: **Har projektet utvärderats?**

Framgång; hur lyckat är projektet?

Slutligen behövs någon form av fastställande om sommargågatan varit lyckad eller inte. Denna bedömning är kopplad till uppsatta mål och syfte och således svår att avgöra för mig som utomstående på egen hand. Istället har projektet värderats av den kommunala informanten. Betyget har sedan granskats kritiskt utifrån eventuella utvärderingar, om gatan ska upprepas eller inte och hur en slumpad näringsidkare på gatan bedömt satsningen enligt samma skala.

Kommunerna har ombetts bedöma projektet genom följande frågor: **På en skala från 1 till 5, hur lyckat anser du att projektet har blivit? Kommer det göras igen? Vad gör ni då annorlunda?**

Utöver alla genomförda projekt har som sagt även de projekt som stoppats någonstans på vägen mellan idé och implementering undersökts. Här har nyckelfrågan varit att få reda på vad som gick fel för att veta hur det kan undvikas.

Kommunansvariga har fått svara på: **I vilket skede lades projektet ned? Vad var den huvudsakliga anledningen? Hur länge hade diskussionen förts? Ska idén testats på nytt? Vad görs i så fall annorlunda?**

5. Resultat och analys

Forskningsfrågorna har gett mig resultat på flera nivåer. Den första svarar på frågan om fenomenet sommargågators utbredning är **beskrivande**. Där går jag igenom var gatorna finns, hur många de är, gör en kategorisering på tre typer som jag kunnat identifiera utifrån min intervjustudie samt redovisar hur väl de har lyckats.

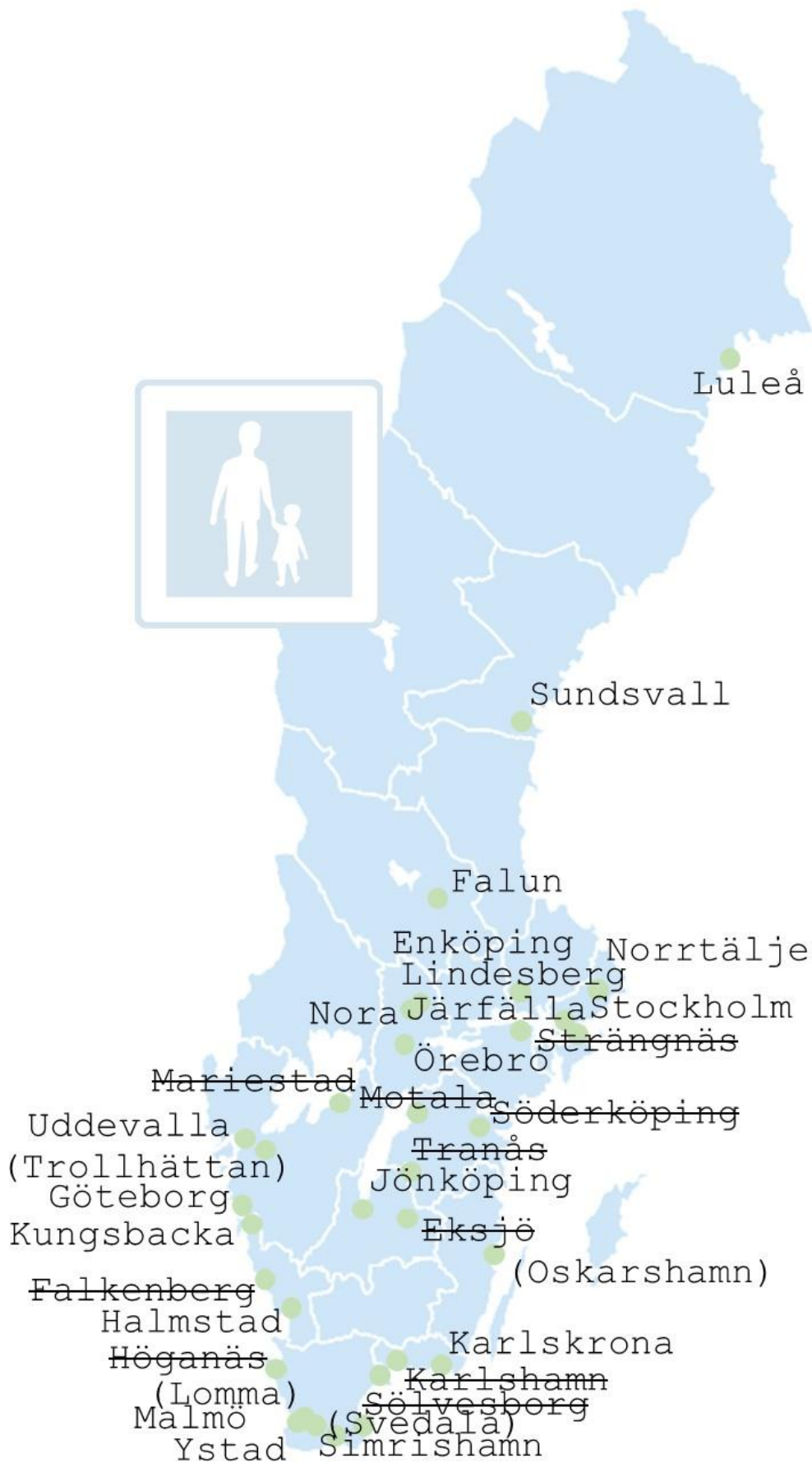
Nästa resultat är **förklarande**. I dessa delar svarar jag på vilka framgångsfaktorer och fallgropar jag kunnat identifiera utifrån en kvantitativ analys.

I tredje delen ämnar jag lyfta sommargågatan till en mer generell nivå genom att diskutera sommargåtor som en form av stadsplaneringsprincipen temporär urbanism. Det är inte kopplat till att förklara specifikt sommargåtor som fenomen, det har gjorts i föregående två avsnitt, utan att titta på om det är möjligt att bredda perspektivet och sätta dem i ett större sammanhang som förbättrar förståelsen. Jag jämför mina resultat med vad som framkommit i litteraturen för att komma fram till om sommargåtor kan ses som en typ av temporär urbanism. Denna del utgör det sista och **teoretiserande** resultatet. Det är viktigt för att veta hur man i framtiden ska angripa och arbeta med sommargåtor och vad som finns att lära från andra projekt.

5.1 Beskrivande: Hur utbredd är fenomenet sommargåtor i Sverige?

Min studie visar att av de 163 största kommunerna i Sverige är det 33 stycken som har, har haft, planerat eller planerar för att ha sommargåtor. Eftersom vissa kommuner har fler än en rör det sig om totalt 46 stycken gator. Vilka de är visas i kartan i figur 1. I tabell 3 kategoriseras de utifrån om de genomförts, röstats ned, testats och därpå lagts ned eller planeras för.

Först ut var Simrishamn som har en sommargågata som sträcker sig bak till någon gång på 1980- eller 90-talet. Både den längsta och kortaste gatan återfinns i Stockholm. I topp ligger Hornsbergs strand på 467 meter medan den nu nedlagda Bergsgatan med sina 15 meter är kortast i landet.



Figur 1: Karta över kommuner med sommargåtor. En överstrykning betyder nedlagd eller nedröstad och en parentes att den planeras.

Tabell 3: Samtliga sommargångator som ingår i studien uppdelade på status

GENOMFÖRDA	PLANERADE	NEDRÖSTADE	NEDLAGDA
Simrishamn	Malmö, Claesgatan	Sölvesborg	Karlshamn
Norrtälje	Malmö, Ängelholmsgatan	Eksjö	Söderköping
Ystad	Trollhättan	Göteborg, Storgatan	Höganäs
Lindesberg	Lomma	Mariestad	Stockholm, Bergsgatan
Nora	Oskarshamn	Stockholm, Johan Skyttes väg	Falkenberg
Enköping	Svedala	Tranås	Motala
Halmstad		Strängnäs	
Sundsvall			
Kungsbacka			
Karlskrona			
Falun			
Göteborg, Tredje Långgatan			
Stockholm, Swedenborgsgatan			
Stockholm, Skånegatan			
Örebro, Engelbrektsgatan			
Stockholm, Rörstrandsgatan			
Malmö, Friisgatan			
Stockholm, Drottninggatan			
Stockholm, Hornsbergs strand			
Örebro, Olaigatan			
Jönköping			
Stockholm, Norra Agnegatan			
Stockholm, Norrtullsgatan			
Stockholm, Nybrogatan			
Järfälla			
Luleå			
Uddevalla			

Ur tabell 3 kan noteras att av totalt 33 genomförda sommargångator är det endast sex som har gjorts och därefter lagts ned. Bland de genomförda sommargångatorna finns det tre projekt som

har bytt gata för att man ser lösningen som något temporärt och mobilt och därför vill testa olika platser. Två andra har blivit permanenta gågator eller gångfartsområdet. Dessa fem är enligt min mening inte nedlagda för att de är misslyckade, och har därför placerats i genomförda-kolumnen.

De tre varianterna

Fram till nu har jag pratat om sommargångator som en enhet. Det visade sig dock ganska snabbt att vad en sommargångata innebar i praktiken skiljde sig mycket åt från kommun till kommun, även inom min definition av begreppet. Men allteftersom utkristalliserade sig ett mönster och min analys är att man egentligen bör prata om tre olika sommargångator. Jag kallar dem Serveringsstråket, Medelvägen och Aktivitetsgatan. Med dessa tre kategorier tycker jag mig ha fångat huvuddragen i vad som skiljer förhållningssätten åt. Senare i tabell 4 visar jag hur vanlig respektive typ är och i vilka kommuner de finns.



Bild 2: Sommargångata på Kungsgatan i Enköping (Widén, 2015)

Serveringsstråket karaktäriseras av att uteserveringarna är huvudattraktionen på gatan och det enda som egentligen ”händer”. Kommunens insats består av att reglera om gatan och sätta upp någon form av hinder för biltrafiken, vanligtvis blomsterlådor. Ett typiskt utförande syns i bild 2. Gatorna som väljs är huvudgator, alternativt gator med många restauranger som är mer av bakgator. Återkommande syften som rapporterats i intervjuerna är att skapa mer liv och rörelse och att få plats med uteserveringar (på ett trafiksäkert sätt). Serveringsstråken har ofta uppkommit som en lösning för den specifika gatan där trafiken varit oförenlig med önskan om uteserveringar och folkliv. Det skiljer varianten från övriga två kategorier som mer är sprungna ur en vilja att skapa något nytt och spännande i staden, och att placering därefter valts.

Åtgärden är billig och den dominerande varianten bland de mindre kommuner (sett till antalet invånare) som har sommargåtor, även om det finns större städer som gjort ett Serveringsstråk också. Kostnaderna varierar från ”i princip inget” till ungefär 100 000 årligen för framför allt drift och skötsel. Det är ovanligt att gatorna marknadsförs och mycket ovanligt att de utvärderas. Det kan uppstå vissa problem med smittrafik då gatan ofta hålls förhållandevis öppen.

För att levandegöra Serveringsstråket berättar jag Enköpings historia, ett referat av ett telefonsamtal med en tjänsteperson på kommunen den 26 februari 2019. Kungsgatan kantas av många restauranger och fina byggnader och ansågs därför lämplig som sommargågata, med målsättningen att få ett mer levande centrum och plats för uteserveringar. Sedan 2010 sätter kommunen upp staket utanför verksamheterna där dessa kan flytta ut mellan april och september. En klädbutik och en frisör skapar en lounge och restauranger bygger uteserveringar. Bild 2 visar hur det kan se ut. Utanför de verksamheter som inte vill göra något särskilt i anslutning till sommargågatan sätter man upp blomurnor och monterar cykelställ. För några år sedan beslutade man att det skulle vara en permanent sommargågata och sedan dess har kommunen, utifrån stadsarkitektens direktiv, vågat och kunnat göra byggtekniska förbättringar av gatan med ett snyggare och trevligare resultat.

Min intervjuperson var inte med då det begav sig men tror att initiativet kom från kommunpolitiken och att beslutet röstades igenom i tekniska nämnden. Det är enligt hen några verksamheter som anser sig få färre kunder när p-platser utanför försvinner men de flesta är positiva och vissa caféer och restauranger har ett enormt uppsving under sommaren. Kommunen försökte göra en undersökning bland näringsidkarna för några år sedan men fick in så få svar att det inte var användbart, vilket intervjupersonen härleder till bristande intresse hos näringsidkarna. I övrigt för man ingen speciell dialog gällande gatan och har inte heller någon marknadsföring. Man ser från myndighetshåll gärna att avstängningen blir permanent året om och att man minskar bilens närvaro i centrum. Intervjupersonens uppfattning är att det saknas politiskt stöd för en sådan lösning, bland annat kopplat till näringsidkarnas motstånd. Somliga uppger exempelvis att de kommer flytta och lägga ner om gågatan blir permanent. Den årliga kostnaden beskrivs som minimal (förutom de förlorade p-intäkterna).



Bild 3: Sommargågata på Storgatan i Luleå (Lindvall, 2018)

På **Aktivitetsgatan** står kultur, evenemang och som namnet avslöjar, aktivitet i fokus. Kommunen har i dessa fall gjort en medveten ansträngning för att gatan ska fyllas av möjlighet till lek, spel, musik och fest som inte är kopplat till gatans näringsidkare. Om uteserveringar finns är de som ett mindre komplement till de icke-kommersiella intressen som dominerar. Syftena här är att visa på alternativ användning av en trafikbelastad miljö samt att skapa en trevligare plats för fotgängare. För att få till stånd en Aktivitetsgata krävs en betydligt större involvering av kommunen själv och de som har Aktivitetsgator ingår i gruppen ”större städer” enligt SKL:s uppdelning. Engagemanget består antingen av att själva skapa förutsättningar för liv och rörelse på gatan eller genom att samarbeta med kulturavdelning på kommunen alternativt det lokala föreningslivet som bjuds in att göra något på gatan. Budget för dessa projekt varierar från 300 000 till 900 000 kronor. Aktivitetsgatorna utvärderas och syns mycket i sociala medier, både via kommunerna själva och allmänheten.

Luleås sommargågata som syns i bild 3 får agera typexempel för Aktivitetsgatan. Följande redogörelse är ett referat från en intervju med en tjänsteperson på kommunen (telefonsamtal, 18 februari 2019). Efter några år av endagsaktiviteten ”På stan utan bil” bestämde man sig på stadsbyggnadsförvaltningen i Luleå att man ville märkas mer i sitt arbete med hållbart resande och tog fram ett förslag på att göra sommargågata av Storgatan. De tog kontakt med stadsbyggnadsnämndens ordförande som på egen hand godkände åtgärden politiskt, så länge de höll sig inom budget. Processen fortsatte med att man träffade varje berörd fastighetsägare och verksamhet på gatan och när det visade sig att en övervägande majoritet var positiva kunde de arbeta vidare.

Storgatan har ett naturligt flöde av människor, till exempel ligger Systembolaget på gatan, men är en rörig plats med stor omsättning på trafiken och området runtomkring upplevs som döött, berättar tjänstepersonen jag talat med. Kommunens syfte med sommargågatan var att ge mer utrymme för gående och cyklister och skapa mer liv i den här delen av staden samtidigt som gatan inte skulle vara en omväg dit man behövde styra människor aktivt. Ambitionen var också att inspirera till hållbart resande och visa på alternativen till en intensiv bilsektion.

Gatan målades i markfärg och dominerades av icke-kommersiella aktiviteter såsom en bokbod, cykelsafari, spel målade i gatan, hängmattor, sandlåda, ett lastpallsystem med sittplatser, DJ:s, loppis och utomhusbio. Man ville från kommunens håll att evenemanget skulle vara gratis och öppet för alla. Handeln och restauranger bjöds in att tycka till om innehåll och utformning och även om de välkomnade initiativet var det i slutändan få som gjorde något annat än att öppna sina dörrar och ha skyltar ute. Marknadsföringen skedde dels via sociala medier i princip varje vecka men även via vanlig media, en kombination som enligt tjänstepersonen resulterade i bra informations-spridning.

Under tiden som projektet pågick gjordes utvärderingar på flera sätt – enkäter till besökare och näringsidkare, intervjuer med tjänstepersoner och sommarjobbare, sammanställning av medias rapportering, mätning av nyttjandegraden av olika aktiviteter och en brevlåda på gatan för synpunkter. De flesta ville se en sommargågata även nästa år även om några av handlarna tyckte att man skulle välja en ny plats. Besökarna upplevde att det var en välkomnande yta för lek och möten. Tjänstepersonen själv tror att de sommarjobbare vars uppgift var att befolka gatan var den mest bidragande faktorn till att skapa den levande och gemytliga stämningen, till exempel genom att anordna en schackturnering. Sommaren 2018 då gatan genomfördes var dock den varmaste och torraste på mycket länge, ett konstaterande de gjorde var att det nog hade sett helt anorlunda ut om det regnade.



Bild 4: Sommargågata på Trüdgårdsgatan i Jönköping (Jönköping kommun, 2018b)

Den tredje, och vanligaste, varianten är **Medelvägen**. Gatan är en blandning av de båda föregående där uteserveringarna som tillåts ta stor plats lägger grunden för livet och rörelsen på gatan, men kompletteras med kommunens egna arrangemang. Inte sällan är restaurangernas platsanspråk utgångspunkt, varpå kommunen möblerar upp ytan som blir kvar. Ett syfte som återkommande nämns i intervjuerna är att skapa trevliga vistelseytor och att visa på alternativ användning av gaturum. Resultatet blir en blandning av kommersiella och icke-kommersiella ytor för att gatan ska vara för alla, oavsett ekonomisk status. Samtidigt fyller möbleringen, ofta bestående av sittplatser, planteringar och konstverk i olika former, en avstängande funktion som gör det tydligt för bilister att de inte är välkomna. Betydligt fler än bland Serveringsstråken uppger att de fått till en tillräcklig avstängning. Kostnaden här är högre men varierar också mer beroende på inköp och gatans längd. Medelvägarna återfinns i studiens största kommuner och en årlig budget som inkluderar möbelinvesteringar ligger på mellan 150 000 och 1 000 000. De marknadsförs också, främst via sociala medier, kommunens hemsida och i lokaltidningens rapportering.

I Jönköping har man satsat på en typisk Medelväg vilken illustreras i bild 4. Utifrån min intervju med en inblandad tjänsteperson (telefonsamtal, 6 mars 2019) framkom att sommargågatan ursprungligen var en idé från en restauratör som inte blev av för än stadsbyggnadskontoret plockade upp och drev frågan. Tjänstepersonerna fick klartecken från trafikavdelningen att det var tekniskt möjligt, hittade exempelbilder och samlade fastighetsägare längs sträckan till ett möte, ett villkor för genomförandet var nämligen att de skulle medfinansiera. Därefter kollade man intresset bland verksamheter att engagera sig och fylla ut platsen. Gatan har många restauranger och de visade intresse. Ett lockbete var att den första sommaren fick använda ytan gratis.

Man arbetade mycket med pallkragar och växter för att få till grönska. Utöver det fick restaurangerna möjlighet att breda ut sig, en viktig komponent av sommargågatan. Man hade evenemang som kultur- och fritidsförvaltningen anordnade såsom allsång för barn och en av kommunens Sommaronsdagar med såpbubbleblåsning och en hoppborg. Utöver det hölls en invigningskväll och en avslutande fest tillsammans med arrangemanget Septemberljus då ljusdesignstudenter belyste gatan.

Trädgårdsgatan är redan delvis en gågata som förlängdes i och med projektet. Till en början hade kommunen dock svårt att få till en tillräcklig avstängning och det kom in en del klagomål på smittrafiken och felparkeringar. Man var tvungen att hålla mittenfilen öppen för räddningstjänst och leveranser och skyltar och pallkragar var därmed inte nog. Dock upplevde tjänstepersonen att det blev mindre och mindre i takt med att informationen nådde ut. Cykelbanan stängdes av till förmån för ett taktilt stråk för funktionsnedsatta och cyklisterna hänvisades till mitten på gatan. Till en början möttes projektet av en del klagomål från cyklister. Kritiken avtog dock efterhand vilket tjänstepersonen förklarar med att det krävdes en inväpningsperiod för att förstå hur man skulle cykla.

Över lag har bemötandet varit positivt. Fastighetsägarna var till en början lite skeptiska men när de förstod vad man skulle skapa *istället* för parkeringarna nappade de. Man bibehöll kontakten och hade avstämningar gällande utformningen under tiden. Alla grannar fick också ett brev med information. För att sprida budskapet lade man upp information på sociala medier och i lokaltidningen samt bjöd in till en pressträff. Responsen var främst positiv men intervjupersonen tillägger att det alltid kommer negativa kommentarer inemellan om tillgänglighet och framkomlighet med bil.

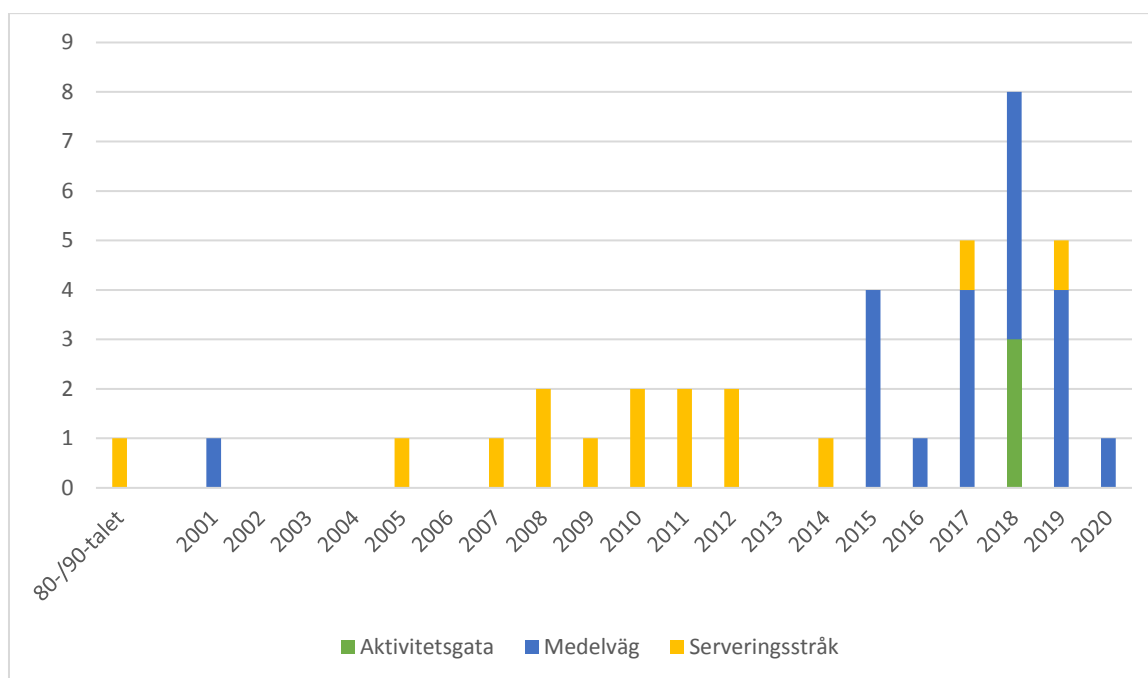
Tabell 4: Uppdelning av genomförda sommargåtor efter kategori

SERVERINGSSTRÅKET	MEDELVÄGEN	AKTIVITETSGATAN
Simrishamn	Norrtälje, efter 2017	Järfälla
Norrtälje, före 2017	Göteborg	Luleå
Ystad	Örebro, Engelbrektsgratan	Uddevalla
Lindesberg	Stockholm, Swedenborgsgatan	
Nora	Stockholm, Skånegatan	
Enköping	Stockholm, Rörstrandsgatan	
Halmstad	Örebro, Olaigatan	
Sundsvall	Malmö	
Kungsbacka	Stockholm, Drottninggatan	
Karlskrona	Stockholm, Hornsbergs strand	
Falun	Jönköping	
	Stockholm, Norra Agnegatan	
	Stockholm, Norrtullsgatan	
	Stockholm, Nybrogatan	

Utöver dessa tre typer av genomförda sommargåtor finns det gator som **planeras** och de som **röstas eller lagts ned**. Som kan utläsas av tabell 3 har jag identifierat sex gator som testats och lagts ned i Sverige, utöver de sju fall där förslaget röstas ned i planeringskedjet utan något fysiskt test.

Förekomst över tid

Jag har studerat sommargåtans existens i nutid men även historiskt och frågat mig vad som finns att lära om dess utveckling över tid. Figur 2 visar när varje genomförd sommargåta uppstod och kan därmed berätta något om hur trenden har förändrats.



Figur 2: Tabell över antalet nya sommargåtor (med viss felmarginal då startåret ej är helt klarlagt för samtliga gator)

Man kan i diagrammet utläsa att utvecklingen går från den mer passiva formen av sommargåta mot en där kommunen tar en mer aktiv roll. Kategorin Aktivitetsgata uppkom förra året, när tre

nya gator genomfördes på ett annat sätt än vad som hittills hade gjorts. Trenden med sommargåtor verkar ha vuxit sig starkare de senaste åren och ökningen av Medelvågar och Aktivitetsgator beror sannolikt på att det efter 2015 finns exempel att ta efter och att fler kommuner vågar satsa när andra redan testat.

Jag menar på att dessa båda tendenser har att göra med omställning jag beskrivit i bakgrunden från synen på gator och offentliga rum som en plats för transport till ett levande rum för mänskliga möten.

Hur har man lyckats?

I tabell 5 presenteras de kommunala informanternas egen femgradiga skattning av sommargågatarens framgång. En etta motsvarade ett misslyckat och en femma ett mycket lyckat projekt. Vad de väger in i bedömningen skiljer sig naturligtvis åt men de flesta av gatorna visade sig vara lyckade projekt.

Tabell 5: Förteckning över genomförda gators betyg

5:or	4:or	3:or	2:or	1:or
Karlskrona	Norrtälje	Simrishamn	Stockholm, Skånegatan	
Örebro, Engelbrekts- gatan	Ystad	Sundsvall		
Malmö	Lindesberg	Stockholm, Drottninggatan		
Stockholm, Hornsbergs strand	Nora			
Örebro, Olaigatan	Enköping			
Järfälla	Halmstad			
Uddevalla	Kungsbacka			
	Falun			
	Göteborg			
	Stockholm, Swedenborgsga- tan			
	Stockholm, Rörstrandsgatan			
	Jönköping			
	Stockholm, Norra Agnegatan			
	Stockholm, Norr tullsgatan			
	Stockholm, Nybrogatan			
	Luleå			

Håller näringsidkarna med?

En slumpad näringsidkare har ombetts göra samma femgradiga bedömning av projektets framgång som en verifikation av kommunernas klassificering. Resultatet återfinns i tabell 6. Rött betyder att affärsidkaren har satt ett lägre betyg, grönt ett högre och svart innebär att de gjort samma bedömning.

Tabell 6: Bedömning av samma gågator enligt informanter ur näringslivet

5:or	4:or	3:or	2:or	1:or
Örebro, Olaigatan	Ystad	Stockholm, Drottninggatan	Jönköping	Luleå
Malmö	Norrtälje	Örebro, Engelbrekts- gatan	Stockholm, Norrullsgatan	Halmstad
Karlskrona	Enköping	Uddevalla		Stockholm, Nybrogatan
Stockholm, Hornsbergs strand	Nora	Järfälla		
Sundsvall	Falun	Göteborg		
Stockholm, Skånegatan	Simrishamn	Lindesberg		
Kungsbacka		Stockholm, Norra Agnegatan		
Stockholm, Swedenborgs- gatan				
Stockholm, Rörstrandsgatan				

Det är tydligt att näringslivet i många fall har en annan uppfattning av åtgärden än kommunen men tabell 6 visar att de åtminstone inte är mer negativa. Sammanräknat är antalet näringsidkare som ger samma eller högre betyg än kommunen fler än de som sätter lägre. Att näringsidkarnas röster både hörs och tas i beaktning framkom redan i litteraturstudien och har bara blivit tydligare i min undersökning. Deras ställningstagande är en mycket kritisk punkt när det gäller genomförandet. Grundprincipen bland branschfolk, i synnerhet på mindre orter, är att utan bilen dör handeln. De här åsikterna är inget som kommunerna är omedvetna om men de hanteras på olika sätt. Som syns finns det en tendens från kommuners sida att överdriva sommargågatans positiva effekt. Aktivitetsstråket i Uddevalla bedömer tjänstepersonen vara en femma medan en caféägare på gatan bara ger en trea. Båda parter nämner att platsen var tom och händelselös i perioder men framställer det som ett olika stort problem. Sannolikt beror det på att arrangörernas fokus har legat på ideella organisationer och föreningsliv och att näringslivets intressen har förbisetts i satsningen.

Men diskrepansen kan också förklaras med att kommunen räknar in fler aktörers intresse – medborgare ur olika ålders- och samhällsgrupper, klimatfrågan, vistelsemiljö, medborgardialog – medan det är troligt att näringsidkare främst har den egna ekonomiska vinningen för ögonen. Luleå är ett extremfall som stärker denna förklaring. Kommunens fyra står mot näringsidkarens etta

vars huvudmotivering är att man satsat för mycket på barn och att de inte genererar någon handel. Även det faktum att tre av åtta restauratörer har givit högre betyg än kommunen medan det bland övriga verksamhetsägare bara är tre av nitton, stärker analysen om ekonomisk vinning. Det hänger samman med att många sommargångator är riktade mot restauratör och att de har en omedelbar ekonomisk vinning av regleringen tack vare uteserveringarna. Ytterligare bifall ger resultatet att på Serveringsstråken där kommersiella intressen styr har endast två av tio näringsidkare lämnat ett lägre betyg än kommunen.

I Falkenberg resonerar en tjänsteperson som följer: ”*Det har varit en pågående diskussion nästan varje år men det betyder ju inte att man kommer överens. Att vi gör det här [reds anm: sommargångata] beror nog på att vi tjänstemän och politiker har varit övertygade om att detta är bra för staden som helhet och för attraktionskraften. Kanske är det inte bra för en enskild handlare men vi har menat och vägt att detta är en sommarstad och då får vi göra det här på sommaren.*” (tjänsteperson 2 på Falkenberg kommun, telefonsamtal, 8 april 2019).

5.2 Förklarande: Vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna?

I resultatavsnitt två ville jag ta reda på vilka faktorer som ligger bakom en framgångsrik sommargångata. Jag har ur materialet urskilt 24 potentiella framgångsfaktorer och kategoriserat dem efter fem arbetsfaser: initiering, platsens förutsättningar, planering, genomförande och efterarbete. Summan i tabell 7 och 8 har tagits fram enligt proceduren beskriven i tabell 1, det vill säga genom att multiplicera antalet gator (som framgångsfaktorn gäller för) med dess betyg och sedan summera värdena. Det betyder att ju högre summan är desto mer betydelsefull är faktorn.

Tabell 7: Resultat från kvantitativ analys av framgångsfaktorer, rangordnat efter betydelse

Arbetsfas	Framgångsfaktor	Summa
Initiering	Förslaget är förankrat i en strategisk plan	48
Initiering	Förvaltning initierar och bereder sommargågatan	47
Platsförutsättningar	Fler restauranger än butiker längs gatan	46
Planering	En nära dialog och samskapande med berörda aktörer	45
Genomförande	Gatan är eller görs enkelriktad	38
Efterarbete	Beslut om permanent sommargågata	36
Genomförande	Gatan regleras gågata	36
Initiering	Näringsidkarna är med på idén	33
Genomförande	Icke-kommersiella aktiviteter	29
Planering	Samarbete med offentlig kulturinstitution om innehåll	24
Platsförutsättningar	Staden är en sommarstad	24
Initiering	Politiker initierar sommargågatan och förvaltning utreder	22
Planering	Dialog med aktörer inleds tidigt	21
Platsförutsättningar	Förlängning av en befintlig gågata	20
Initiering	Projektet har en strategiskt placerad eldsjäl	19
Genomförande	Publikmagnet placerad på sommargågatan	19
Efterarbete	En ordentlig utvärdering före senaste sommaren	19
Initiering	Näringsidkare initierar sommargågatan	16
Genomförande	En invigning hålls	13
Platsförutsättningar	Gatan är ett befintligt gångfartsområde	4
Platsförutsättningar	Gatan har en historia av avstängning	4

Av tabell 7 framgår att initiering, planering och platsens förutsättningar bör vara de viktigaste faktorerna att beakta för att skapa en framgångsrik sommargågata. Mer specifikt är att förslaget är förankrat i en strategisk plan, att förvaltning med tjänstepersoner initierar idén, fler restauranger än butiker finns på gatan samt att man har en nära dialog med aktörerna på gatan de främsta framgångsfaktorerna. Vad som inte ter sig viktigt alls är att platsen tidigare varit avstängd, varken historiskt för evenemang eller genom att det övriga området är ett gångfartsområde. Generellt sett hamnar platsspecifika faktorer långt ner på listan, vilket tyder på att det är mer lönsamt att fokusera på de andra arbetsmomenten.

Tabell 8 innehåller samma framgångsfaktorer men uppdelade efter arbetsfas för att enkelt kunna se vad som är viktigt att tänka på i varje steg, beroende på var man befinner sig i processen.

Tabell 8: Resultat från kvantitativ analys av framgångsfaktorer, rangordnat efter betydelse inom respektive arbetsfas

Arbetsfas	Framgångsfaktor	Summa
Initiering	Förslaget är förankrat i en strategisk plan	48
	Förvaltning initierar och bereder sommargågatan	47
	Näringsidkarna är med på idén	33
	Politiker initierar sommargågatan och förvaltning utreder	22
	Projektet har en strategiskt placerad eldsjäl	19
	Näringsidkare initierar sommargågatan	16
Plats-förutsättningar	Fler restauranger än butiker längs gatan	46
	Staden är en sommarstad	24
	Förlängning av en befintlig gågata	20
	Gatan är ett befintligt gångfartsområde	4
	Gatan har en historia av avstängning	4
Planering	En nära dialog och samskapande med berörda aktörer	45
	Samarbete med offentlig kulturinstitution om innehåll	24
	Dialog med aktörer inleds tidigt	21
Genomförande	Gatan är eller görs enkelriktad	38
	Gatan regleras gågata	36
	Icke-kommersiella aktiviteter	29
	Publikmagnet placerad på sommargågatan	19
	En invigning hålls	13
Efterarbete	Beslut om permanent sommargågata	36
	En ordentlig utvärdering före senaste sommaren	19

Om man ska plocka ut enskilda faktor från respektive fas är det i det initiala skedet som sagt störst chans att projektet lyckas om det är förankrat i en strategisk plan. Med plan avses ett mer långsiktigt dokument såsom en vision, strategi eller prioritering som kommunen uttalat ska arbeta mot och att sommargågatan därigenom motiveras. Chanserna för en lyckad uppstartsprocess ökar nästan lika mycket om lämplig förvaltning med tjänstepersoner initierar projektet och presenterar idén för politikerna. Utöver det är det viktigt att få med näringsidkarna redan på det här stadiet, annars riskerar förslaget att röstas ned när de protesterar alltför högljutt.

När valet av plats ska göras är den aspekt med överlägset störst inverkan hur restaurangtät gatan är. Huruvida staden är ett turistmål på sommaren eller inte är svårt att göra något åt, däremot kan man välja ett gatuavsnitt som blir en förlängning av en befintlig gågata då det kan minska uppståndelsen kring åtgärden och öka regelefterlevnaden.

Under planeringsprocessen bör man ha en nära dialog med aktörerna på gatan, bjuda in dem att delta och försöka samarbeta kring utformning och genomförande. Även om faktumet att det hålls en dialog är viktigast, bör denna med fördel också inledas i ett tidigt stadium för att aktörer

på gatan ska ha tid att planera en eventuell medverkan. Ett sätt att få aktivitet till gatan är att samarbeta med någon kulturinstitution som till exempel kan förlägga sina evenemang på sommargågatan.

Vad gäller genomförandet är det en god idé att göra gatan enkelriktad för att öka regelefterlevnaden (även om det inte i sig är någon garanti för framgång, många av de misslyckade gatorna har också varit enkelriktade), samt att reglera gågata istället för motorfordonsförbud. Gågatan är tillåtande på så vis att den möjliggör varuleveranser och last- och lossning, motståndet tenderar därför att vara mindre. En intervjuperson uttrycker vikten av regleringsvalet: ”*Jag vet inte om det är psykologiskt men en gågata åker inte folk emot medan ett motorfordonsförbud däremot, det passerar de.*” (tjänsteperson på Falu kommun, telefonsamtal, 5 april 2019). En annan kommun har faktiskt testat båda varianterna: ”*Vi gjorde då motorfordonstrafik förbjuden kväll och natt. [...] och det är svårt att säga om det verkligen gjorde någon skillnad. [...] Vi jobbar hellre med gågatareglering på grund av att det annars påverkar de boende. Gågata är en lättare reglering så att de exempelvis kan lämna matkassar.*” (tjänsteperson på Göteborg stad, telefonsamtal, 28 februari 2019). Om det även skapas icke-kommersiella aktiviteter ökas sannolikheten för ett gott resultat ytterligare.

Slutligen är ett framgångsrecept att få till stånd ett permanent beslut om att gatan ska göras till sommargågata. Ärendet behöver därmed inte tas upp för beslut varje år, något som sannolikt minskar oppositionen, och ökar näringsidkarnas vilja att investera i något på gatan. Det ska tilläggas att ett permanent beslut kan vara en bidragande faktor men också en effekt, det vill säga en konsekvens av att gatan blivit lyckad. Orsakssambandet är inte utrett.

5.3 Förklarande: Vilka är fallgroparna att beakta?

Som jag tidigare nämnt finns få exempel på misslyckade projekt inom temporär urbanism och ett viktigt bidrag med min studie att även granska och hitta mönster bland sådana sommargågator. Fallgroparna i tabell 8 är presenterade på samma sätt som framgångsfaktorerna och inbördes ordnade efter betydelse med den viktigaste först. Summan som rangordningen baseras på är framtägen som beskrivet i tabell 2, det vill säga genom att antalet misslyckade projekt summerats. Har en fallgrop ett högt värde indikerar det med andra ord större risk för att misslyckas. En hel del fallgropar är inte definitiva, i den betydelsen att de även ingår i lyckade projekt. Förklaringen är sannolikt att miljön fallgropen uppstår i, med kombinationen av andra faktorer, spelar roll. De flesta fallgroparna är med andra ord ingen ”dödsdom” utan endast en faktor som för risk med sig.

Tabell 9: Resultat från kvantitativ analys av fallgropar, rangordnat efter betydelse

	Fallgropar	Summa
Initiering	Näringslivet är inte med på tåget	6
Platsförutsättningar	Gatan har stor trafikbelastning	5
Platsförutsättningar	Staden är liten med stark biltradition	5
Initiering	Förslaget bereds i nämnd och går ej via förvaltning	4
Genomförande	Testperioden är kort	4
Genomförande	Avstängningen är otydlig och otillräcklig	3
Platsförutsättningar	Många andra byggprojekt på gång i staden	2
Planering	För lite aktivitet eller händelser på gatan	2
Planering	Dålig koordinering och samplanering aktörer emellan	2
Genomförande	Gatan regleras motorfordonsförbud	2
Genomförande	Näringsidkarnas stora ianspråktagande av gaturummet	1
Planering	Ingen landskapsarkitekt medverkar	1
Genomförande	Kollektivtrafik körs på sommargågatan	1

I tabell 9 framgår att det är störst risk att misslyckas redan i uppstartsfasen. Får man inte med näringsidkarna är det en stor riskfaktor för projektets genomförande, allra mest handlar det om att sommargågatan då läggs ned på planeringsnivå. Som nämnts tidigare är det trots allt så att den stora majoriteten sommargågator som genomförs också fortsätter finnas. Till skillnad från framgång är platsen en större anledning till misslyckande. En försvårande omständighet är om man planerar en sommargågata på en vältrafikerad gata. Om en alltför tungt belastad gata väljs blir frågan vart trafiken ska ta vägen ännu ett argument för motståndarsidan. Lika stor är fallgropen att staden som sådan är liten med en stark biltradition som är svår att rubba. Den generella inställningen till åtgärden blir då omedelbart motvilja och protest, något som kan vara svårt att vända.

När projektet nått planeringsfas verkar tillståndet vara mindre kritiskt och det är mindre sannolikt att sommargågatan misslyckas på grund av misstag begångna i detta skede. Kollektivtrafik på gatan hamnar långt ner i tabellen men är något som uppgetts vara problematiskt också i de lyckade projekten på grund av otydligheten i en så inkonsekvent regleringen.

I tabell 10 har jag, precis som för framgångsfaktorerna, listat fallgroparna efter arbetsfas för att lättare kunde guida beroende på skede.

Tabell 10: Resultat från kvantitativ analys av fallgropar, rangordnat efter betydelse inom respektive arbetsfas

	Fallgropar	Summa
Initiering	Näringslivet är inte med på tåget	6
	Förslaget bereds i nämnd och går ej via förvaltning	4
Plats-förutsättningar	Gatan har stor trafikbelastning	5
	Staden är liten med stark biltradition	5
	Många andra byggprojekt på gång i staden	2
Planering	För lite aktivitet eller händelser på gatan	2
	Dålig koordinering och samplanering aktörer emellan	2
	Ingen landskapsarkitekt medverkar	1
Genomförande	Testperiod är kort	4
	Avstängningen är otydlig och otillräcklig	3
	Gatan regleras motorfordonsförbud	1
	Näringsidkarna stora ianspråktagande av gaturummet	1
	Kollektivtrafik körs på sommargågatan	1

När tanken på en sommargågata väcks är det som sagt en risk för misslyckande om man inte får näringslivet positivt inställda till konceptet. Flera kommuner betonar vikten av att fokusera på vad som ska göras istället för vad som förbjuds. Det är också en ökad risk om nämnden hanterar ärendet utan att oberoende tjänstepersoner i någon förvaltning har hunnit bearbeta konceptet, utreda möjligheterna och förankra idén bland berörda.

Platsens förutsättningar kan som sagt vara en stoppkloss om en för stor gata väljs, eller om staden är liten med invånare som är vana vid fri framkomlighet med bil. Att det senare är svårbehandlat och kräver långsiktiga åtgärder bör ha i åtanke under hela processen. Som studien visar finns det många mindre kommuner som har sommargågator också, det handlar då främst om Serveringsstråk som uppkommit i syfte att ge fotgängare och uteserveringar mer plats på en populär gata. Det allmänna budet från kommunerna är att kritiken lägger sig med tiden.

Som sagt är planerandet i jämförelse med övriga stadier inte lika kritiskt. Istället bör utförandet ges extra krut. Risken för ett misslyckande ökar om sommargågator testas under en alltför kort period (några veckor kan, enligt vad som framkommit i studien, anses vara för kort). En återkommande lärdom från mina intervjupersoner är att förändring tar tid och att folk måste hinna vänja sig vid det nya för att testet ska kunna ge ordentligt underlag till en utvärdering och ett beslut. En problematisk faktor är också om avstängningen inte blir tillräcklig så att klagomål på smittrafik uppkommer, vilket tjänstepersoner inblandade i misslyckade såväl som lyckade sommargågator uppger har varit ett huvudbry. Det viktiga är att det framgår både rent estetiskt och med tillräckliga hinder och chikanlösningar att här ska man inte köra. Så lite yta som möjligt bör lämnas tom, även om den så bara fylls med enklare planteringar, cykelställ eller sittplatser.

Sammanfattat

De topp tre viktigaste framgångsfaktorerna:

1. Förslaget är förankrat i en strategisk plan
2. Kommunal förvaltning med tjänstepersoner initierar och bereder projektet
3. Gatan har fler restauranger än butiker

De topp tre mest kritiska fallgroparna:

1. Näringslivet är inte med på tåget
2. Gatan har stor trafikbelastning som måste flyttas över
3. Staden är liten och har en stark tradition av bilanvändande

5.4 Teoretiserande: Kan man förstå sommargåtor som ett typiskt fall av temporär urbanism?

Syftet med studien har varit att göra en bred kartläggning av sommargåtor som fenomen. Jag har velat ta reda på dess förekomst i Sverige samt vilka problem och framgångar man kan stöta på. Min ansats var att sommargåtor är en typ av tillfällig urbanism och med det som utgångspunkt lade jag upp min litteraturstudie och mitt teoretiska ramverk. Det har nu blivit dags att se hur väl denna ansats stämmer genom att diskutera svenska sommargåtor i förhållande till erfarenheter och studier om temporär urbanism.

Syftet; vad vill man uppnå?

I litteraturen identifierade jag fyra huvudsakliga syften till att tillfälligt stänga av bilgator som en typ av temporär urbanism: öka fysisk aktivitet, främja icke-motoriserad transport, aktivera en öde plats och marknadsföra den egna kommunen (Lydon & Garcia, 2015; Madanipour, 2017; Oswalt et al., 2013).

Av dessa fyra stämmer sommargågators syfte bäst in på de två mellersta. Det mest frekvent angivna syftet bland de kommunala informanterna (fjorton gånger) är att de önskar aktivera och skapa liv på gatan. I det längre perspektivet vill många även få till ett minskat bilanvändande i centrum, där sommargågatorna är en av många åtgärder. En typisk beskrivning är: *”De största syftena var att skapa förutsättningar för ett ökat stadsliv i området, att skapa platser där man kan vistas på, umgås och knyta kontakter. Det andra syftet var att man har sett att sådana här gågateomvandlingar kan leda till att människor gör omvärderingar. Vi är så inne i bilismen och tänker att det är det enda möjliga men sådana här tillfälliga omvandlingar kan visa på möjligheterna med att ta bort bilarna. Det blir en del i ett arbete mot hållbart resande och att minska bilanvändandet i centrum.”* (tjänsteperson på Jönköping kommun, telefonsamtal, 6 mars 2019). Efter att ha genomfört min studie har jag dock invändningar mot hur väl lämpade sommargåtor är för att nå dessa två mål.

För det första har det framkommit i min studie att endast en omreglering sällan är nog. Det krävs mer än en skylt, både för att attrahera fotgängarna i en större grad än innan avstängningen men också för att regleringen överhuvudtaget ska efterlevas. För att uppnå syftet med en mer levande plats behövs ett redan naturligt gångflöde på gatan, som i och med bilförbudet kan breda ut sig mer, att gatan kantas av målpunkter som lockar fotgängare eller att sådana målpunkter skapas i utformningen av sommargågatan. En av näringsidkarna beskriver just vikten av det befintliga fotgängarflödet: *”Vi ligger i en central miljö där folk gärna strosar och då tror jag vi mår bra av att vi tar bort bilar med mer yta för människor. Privat tycker jag det är bra och som butiksägare tycker jag även där att det var positivt men det tror jag beror på vårt läge som ligger i ett strosområde.”* (näringsidkare 2 i Örebro, telefonsamtal, 2 april 2019).

Min kritik mot det andra syftet - att använda sommargåtor som ett medel för minskat bilanvändande - handlar om att effekterna följs upp dåligt och sällan utvärderas. Luleå är ett undantag. Av utvärderingen att döma verkar dock inga stora förändringar ha skett vad gäller attityder eller resvanor under första året (Luleå stadsbyggnadsförvaltning, 2018). Allra svårast att påverka är de redan inbitna bilisterna. I utvärderingen anser färre än hälften av de som främst transporterar sig med bil att sommargågatan inte fått dem att tänka på färdmedelsval, medan en majoritet bland de som redan reser hållbart svarar jakande (Luleå stadsbyggnadsförvaltning, 2018). Jag har själv frågat informanterna från näringslivet om de ändrat uppfattning av bilfria centrum före och efter gågatan. 5 näringsidkare svarade att de blivit mer positiva, 15 att deras inställning var oförändrad och 1 att den gjort hen mer negativ. 6 svarande visste inte. Om ambitionen är att faktiskt få en beständig förändring av bilanvändandet i staden behövs sannolikt större förändringar. Alternativ till gågator är vägtullar och p-avgifter, vilket däremot stöter på mer motstånd från invånare (Svensson, 2001).

Utöver de fyra tidigare syftena (fysisk aktivitet, främja hållbar transport, aktivera plats och marknadsföring) har jag identifierat tre helt nya, varav två kan adderas till de föregående eftersom de kan tänkas gälla för den här typen av temporär urbanism generellt. Att ge utrymme åt uteserveringar är det som bara rör specifikt sommargåtor. Syftet har då ett mer direkt samband med åtgärden än för de övriga. De två andra allmängiltiga är att skapa trivsamma vistelsemiljöer och att visa på alternativ användning av gaturummen. Det förstnämnda handlar om att utforma gator för vistelse och inte bara transport och hänger samman med att man inom stadsplaneringen allt mer går mot att se gator som uppehålls- och inte bara transportrum. En kommun förklarar det som: *"Syftet med att skapa ett utrymme och möblera gator och torg har varit att bjuda in stockholmarna till att inte bara färdas längs, utan också vistas på, gatorna"* (Stockholm stad, 2018b, s. 26). Syftet att visa på alternativ användning av gaturummen bygger på att man genom en markant förändring uppmärksammar medborgare på den rådande trafikhierarkin och fysiskt visar vad gator kan användas till när bilarna är borta.

Maktstruktur; vem initierar och driver?

I teoriavsnittet skrev jag om Oswalt et al:s slutsats (2013) att temporära projekt inte bör styras av kommunen utan lokala aktörer som är mer flexibla och ofta har kortare kommunikationsvägar både internt och externt. Rekommendationen var att offentlig sektor sköter administrationen och privata krafter, som lättare kan ingå dynamiska samarbeten, gör resten.

Att kommunerna administrerar gågatorna är det ingen tvekan om men därutöver drivs gatan i mer eller mindre samråd med lokala aktörer. De kommuner som tar fasta på möjligheten till samarbete verkar nå goda resultat, precis som alltså bör vara fallet med temporär urbanism. I Jönköping har man haft en nära dialog med fastighetsägarna som var med och finansierade, i Örebro har man låtit Open art (en organisation för offentlig konst) stå för mycket av utformningen och i Malmö har man tagit extra kontakt med butikerna för att även de ska känna att de får ut något av gatan, vilket har lett till ett samarbete kring gatans prydnader.

Teorin om att lokala aktörer bör vara inblandade i processen stämmer även in på sommargåtor gällande initieringen. När restaurangägare föreslår sommargågatan för att kunna bygga uteserveringar i gatan framgår det av intervjuerna att politikerna sällan är sena på bollen. Det visar sig också i att projekten blivit av i samtliga fem fall (Göteborg, Norrtälje, Kungsbacka, Svedala och Jönköping) där näringsidkare kommit med förslaget. En tjänsteperson beskriver förfarandet som såhär: *"De som väckte idén från första början var Handelsstaden, det vill säga föreningen för handlare. Det var*

de som drev på idén. [...] Det var inte så stort motstånd just för att det kom från handlarna själva ursprungligen.” (tjänsteperson på Norrtälje kommun, telefonsamtal, 25 februari 2019).

För att få en dynamisk gata med både kommersiella och icke-kommersiella aktiviteter är det dock ofrånkomligt att kommunen blandar sig i utformningen och inte helt lämnar över ansvaret. Serveringsstråken är typexempel på när kommunerna gör minimalt, och längs dessa uppstår inte mer än uteserveringar. På så vis sticker sommargågatan ut från litteraturens teori om temporär urbanism.

Privatisering; hur mycket plats tar det publika respektive privata?

En risk som framträtt i litteraturen kopplat till temporära evenemang är att privata aktörer kan få möjlighet att ta över allmän plats så pass mycket att den blir exklusivt för konsumenter. Det härrör ur att temporär urbanism kan innebära att man tar genvägar förbi regelverk och långa beslutsprocesser, vilket kan ge ökad frihet för marknadskrafter att ta offentlig plats i anspråk (Madanipour, 2017). I bakgrunden beskrev jag hur det redan finns en allmän tendens inom stadsutveckling att offentliga platser och myndigheter privatiseras (Haydn & Temel, 2006).

Min uppfattning är att den här risken kopplad till temporär urbanism tydligt manifesterar sig i sommargågatorna. För det första är en generell föreställning jag noterat bland de kommunala informanterna att deras önskan om att ”skapa liv” ofta hänger samman med att skapa uteserveringar och att kommunen därefter kompletterar med offentliga sittplatser. I ett fall i Stockholm har uteserveringarna till slut tagit så mycket plats, även utanför andra fastigheter än den egna verksamheten, att boende blivit ordentligt missnöjda. Följden har blivit att kommunen i år går in och ordnar andra typer av aktiviteter på gatan (tjänsteperson på Stockholm stad, telefonsamtal, 2 april 2019). En näringsidkare på en annan gata i Stockholm är ogillande av samma skäl och förklarar att det inte har med bilar att göra utan faktumet att kommunen tar en hel gata till restaurangverksamhet, och att det är krögarna som vill ha sommargågatan (näringsidkare 5, telefonsamtal, 2 april 2019).

Det är över lag mycket få kommuner som tar initiativ till att få ideella organisationer att skapa något på gatan, man anser istället att de som är intresserade självmant får ta kontakt. Det verkar dock föga framgångsrikt utan i de fall där ideella organisationer deltagit har det uppstått genom en aktiv kontakt från kommunens håll, exempelvis genom samarbete med kulturförvaltningen. Det finns inte heller någon gata som fötts ur ett önskemål från ideella, till skillnad från kommersiella, krafter. Aktivitetsgatorna visar dock tydligt att uteserveringar inte alls är en nödvändighet för att generera folkliv. Dessutom, när man väl fått till andra typer av aktiviteter verkar det fungera som en ögonöppnare som gör fler intresserade: ”*Vi har haft ett open call där vi bjuder in hela föreningslivet. Första året var det sådär intresse, då tror jag inte folk fattade riktigt. Andra året var det jätteintresse. I år var det helt otroligt.*” (tjänsteperson på Uddevalla kommun, telefonsamtal, 4 mars 2019) och ”*Under de fyra åren vi har kört med sommargågor kommer det in sådana som vill vara med. Det utökas hela tiden med fler aktörer och då försöker vi hjälpa dem att hitta plats för sin aktivitet för att tillföra mer än bara uteserveringar.*” (tjänsteperson på Stockholm stad, telefonsamtal, 12 februari 2019). Om fokus skiftas från näringslivet längs gatan minskar också beroendet av att de vill vara med och bygga gatan och att döda fasader bli ett problem, som i ett fall av Medelvägen: ”*Det finns inte caféer och restauranger hela vägen utan där är väldigt mycket döda fasader och dit har vi haft svårt att få aktiviteter.*” (tjänsteperson på Stockholm stad, telefonsamtal, 12 februari 2019).

Permanentning; är åtgärden ett steg mot en bestående förändring?

Enligt teorin om sakers naturliga tröghet, som presenterades i studiens ramverk, finns det tendenser till att det som en gång gjorts, blir kvar (Bishop & Williams, 2014). Tillfälliga studentbostäder och flyktingläger är två exempel som nämndes på provisoriska lösningar som ofta består, då av främst ekonomiska anledningar. Det kan också vara en följd av att medborgarna fattar tycke för installationen, som i fallet med London Eye och Eiffeltornet. Enligt litteraturen omfattas även temporär urbanism av denna tröghet.

Jag har inte upptäckt minsta tendens till att gågateregleringen blir kvar bara för att den en gång införts. Till skillnad från teorin om temporär urbanism, handlar det mer om ett aktivt arbete för att sommargågatan ska bli permanent gågata, än att det är någonting som bara sker för att omskytningen redan gjorts. 60 procent av de kommunala tjänstepersonerna uppger att de ser sommargågatan som ett steg mot en permanent gågata, men för det krävs ett politiskt beslut. Mina resultat tyder på att trögheten också finns i trafiksystemet, men att den snarare verkar *mot* sommargågators permanentning genom ett långvarigt och segt motstånd mot bilrestriktiva åtgärder. Kritiken från framför allt näringsidkare är en återkommande förklaring till att en permanentning inte anses möjligt. ”*Politikerna vågar inte säga nej till de affärsidkare som säger att de kommer flytta och lägga ner om det görs permanent.*” (tjänsteperson på kommun i sydöstra Sverige). Samma tendens framkommer under mina intervjuer med näringsidkare där hälften av de tillfrågade är emot en permanent gågata. Sommargågator är antagligen en fråga som väcker mer oppositionen än många andra projekt inom temporär urbanism och således inte bara glöms bort och blir kvar av bekvämlighetsskäl. De negativa rösterna hörs mer än de medborgare som fattar tycke för satsningen.

Ett annat sätt att permanentera sommargågatan är ta beslut om att göra den årligen återkommande. Det uppskattas av näringsidkarna som vill ha långsiktighet och bestående besked för att kunna göra investeringar som de vet lönar sig, vilket var ett argument för Stockholm stads beslut att göra tre av sommargågatorna permanenta (tjänsteperson på Stockholm stad, telefonsamtal, 2 april 2019). Ett fåtal kommuner säger att man vill utnyttja det faktum att åtgärden är mobil och temporär till att testa olika gaturum. Förhållningssättet som innebär förändrade förutsättningar från år till år och indragna uteserveringsmöjligheter riskerar dock att leda till konflikt. Örebro fick erfara just det: ”*Konceptet med omprio bygger bl.a. på att testa olika upplägg men eftersom sommaren 2015 blev lyckad för restaurangerna ville man upprepa det 2016. Det var också en synpunkt att när restaurangen hade gjort investering kring ytterligare möbler och inbägnader för större zon ville man se en upprepad nytta, vilket är förståeligt, men man hade fortfarande de ytor man hade haft innan 2015 för uteserveringar. Kommunikationen kring att det vara en tillfällig utökning kunde ev. varit tydligare mellan åren.*” (Tjänsteperson på Örebro kommun, skriftlig kontakt, 29 mars 2019).

Risken med att en permanentning av tillfälliga lösningar tränger undan små och mindre ekonomiskt kraftfulla aktörer som litteraturen pekar på (Oswalt et al., 2013), verkar däremot inte vara ett stort problem på sommargågatorna. Med tanke på att det främst är uteserveringar som skapas på gatorna utöver det kommunerna själva gör finns det helt enkelt inte så mycket att konkurrera ut.

Historia; vad har tidigare skett på platsen?

Ur tidigare erfarenheter och studier har man insett att platsens historia med dess rykten, aktiviteter och fysiska förutsättningar är av stor betydelse när ett temporärt evenemang genomförs (Madanipour, 2017). Det handlar om att projekten inte uppstår ur intet utan i en specifik miljö och därför faller ut olika beroende på denna.

Sommargångator är inget undantag. Beroende på vad man vill skapa är olika typer av gator olika lämpliga men gemensamt är att fotgängarna måste attraheras eftersom dessa utgör själva essensen i gågatan, vilket beskrivits i stycket om syften. Ett väntat resultat utifrån teorin om temporär urbanism hade varit att många av de lyckade gatorna varit föremål för tidigare avstängning av olika skäl, men så var inte alls fallet. Jag har visat i avsnitt 5.3 om fallgropar att gatans storlek är en kritisk punkt, men också att många fallgropar även återfinns i lyckade sommargångator, varför kan antas att miljön och platsens historia spelar in på hur stor inverkan fallgropen får på ett enskilt projekt.

Medborgarengagemang; hur delaktiga är invånare och verksamma?

Ett återkommande tema i litteraturen är temporär urbanisms potential att förbättra medborgarnas involvering i stadsplanering genom att denna flyttas ut från formella, politiska möten till platser där människor lever och rör sig i sin vardag (Lydon & Garcia, 2015). Uppstartsprocessen förklaras också kunna snabbas på tack vare att projektet är temporärt (Oswalt et al., 2013). Utöver det beskrevs i den bakomliggande teorin att NIMBY-effekterna kan minska när man får uppleva något fysiskt och inte bara hör eller läser om förändringen (Lydon & Garcia, 2015).

Studiens resultat visar dock att medborgarna ytterst sällan är delaktiga i skapandet av sommargångatorna. Det är näringslivet som får ta plats och fastighetsägarna blandas in i den mån att de tycker till. Den vanlige invånaren kan påverka genom att lämna synpunkter på samma sätt som i vilken stadsbyggnadsfråga som helst. En tjänsteperson jag talat med reflekterade kring den svenska befolkningens användande av offentliga utrymmen. Tankarna stämmer väl överens med min hypotes presenterad i teoridelen om att vanan av att nyttja det allmänna vardagsrummet inte är lika inarbetad här: *”Man måste då prata om att offentlig plats faktiskt kan användas, oavsett vilken aktör man är. Där har vi en tradition i Sverige av att man som medborgare inte ser att man kan använda offentlig plats till att göra olika saker. Man kan fundera på om det bygger på att vi inte använder gaturummet och det offentliga ytorna på det viset i Sverige [...] medan det i andra länder mer är en plats där man möts och tillbringar en stor del av sin tid. Vi koncentreras mer till lekplatser och speciella rekreationsområden men det vardagliga sker inte i gaturummet. [...] Vet man som medborgare ens om att utrymmet är allas och att det är till även för dig och dina idéer? Det är spännande ur ett kommunalt perspektiv. Hur ser det här erbjudandet ut?”* (tjänsteperson på Göteborgs stad, telefonsamtal, 28 februari 2019).

På några enstaka gator har kommunerna utnyttjat möjligheten till medborgardialog som temporär urbanism innebär och mött invånarna personligen för att samtala och samla in synpunkter. Två exempel är Norrtälje som skapade en temporär lekplats för att få till ett samtal om desamma (tjänsteperson på Norrtälje kommun, telefonsamtal, 25 februari 2019) och Malmö stad vars tjänstepersoner var ute på Friisgatan under det första veckolånga försöket till sommargångata och pratade med malmöbor om gatans framtida utveckling (Malmö stad, 2017). Det går i linje med fördelarna att samråd flyttas ut från stadshuset till gatan och att det praktiska genomförandet blir ett annat sätt att undersöka invånarnas inställning till förändringen. Potentialen kan dock konstateras vara underutnyttjad och det marginella medborgarengagemanget är en av de punkter där sommargångator skiljer som mest från teorin om temporär urbanism. Förklaringen ligger antagligen i just det att kulturen i Norden skiljer sig från de länder, främst kontinenten och USA, som litteraturen utgår från.

Att NIMBY-effekten minskar i och med sommargångator precis som den sägs göra för temporär urbanism anser jag kunna vara bekräftat i och med statistiken som visar att antalet testade och nedlagda gator är betydligt färre jämfört med antalet som genomförts och fortsatt. I min studie uppgav endast 4 av 37 tillfrågade näringsidkare att sommargångatans införande fått dem att ändra

åsiikt till projektet, tre hade blivit mer positiva och en mer negativt inställd. Däremot uppger flera kommuner (sex stycken) att klagomålen och den negativa uppmärksamheten var som störst inför och i starten av sommargågatan men att det sedan lade sig eller till och med vände. ”*Inför att man skulle göra det var det en del synpunkter. Media lyfte det och det här med att det skulle försvara för biltrafik. När det väl kom på plats blev det inte så mkt fokus på själva avstängningen utan mer vad som var på platsen.*” och ”*På ett sätt var det lite lättare för att man hade sett ändå att rosa gatan (reds anm: namnet på första sommargågatan) hade funkat bra*” (tjänsteperson på Örebro kommun, telefonsamtal, 25 februari 2019). ”*Före försöket var lokalmedias fokus främst hur boende och verksamheter skulle påverkas av den tillfälliga gågatan, med färre parkeringar och oro för störningar från besökare. Under och efter försöket lyfte man fram Tredje Långgatan som en tilltalande plats, och intervjuade besökare och verksamheter uttryckte sitt gillande.*” (Trafikkontoret, 2016b). En näringsidkare beskriver vilken effekt ett temporärt test kan ha: ”*Jag var väldigt positiv från början men man blir ju triggad när man ser hur mkt folk det faktiskt kan bli.*” (näringsidkare i Höganäs, telefonsamtal, 10 april 2019).

Utformning; hur är gatan utformad?

Små beslut om materialval, väderskydd och skyltning lyftes i bakgrunden som potentiellt betydelsefulla för den här typen av temporära projekt (Lewis & Schwindeller, 2014). Detta visar sig stämma väl in på sommargågatorna när det kommer till att stoppa smittrafiken. Här uppger en stor andel att möbleringen och dess placering är ett bra styrmedel för att få bukt på problemet. Studien ger däremot inte ledning i om huruvida väderanpassning är en viktig framgångsfaktor även för sommargågator då noll kommuner svarar att de gjort något för att locka besökare vid regn (bortsett från de som påpekar att uteserveringarna har tak). Som en tankeställare jämförde jag vädret i Höganäs (eller egentligen Helsingborg) under juli månad då den nedlagda sommargågatan testades och fann att det testade årets juli var den tredje både kallaste och regnigaste sommaren mellan 2004 och 2013.

Marknadsföring; hur sprids informationen?

Enligt litteraturen är effektiv marknadsföringen en viktig del av ett lyckat temporärt projekt då det rör sig om en begränsad tidsperiod och att informationen således måste nå många snabbt (Bishop & Williams, 2014). Här nämns att man kan dra nytta av medborgarjournalism via sociala medier (Oswalt et al., 2013).

Beroende på typ av gata skiljer sig marknadsföring mycket åt. På Serveringsstråken överlämnas uppgiften att locka kunder främst till näringsidkarna själva. För Medelvägarna och Aktivitetsgatorna som kommunen varit mer aktivt involverade i satsas det mer på marknadsföring, främst genom lokalmedia och sociala medier. Flertalet kommuner har inte så bra koll på hur mycket sommargågatan figurerar på privatpersoners sociala medier men några projekt med sommargågator har lyckats väl med att nyttja möjligheten till medborgarjournalism. Stockholm, Luleå, Örebro, Göteborg, Malmö, Uddevalla och Järfälla uppger alla att det finns mycket publicerat från medborgare vilket pekar på att det definitivt finns potential. Att döma av utförandet av dessa gator verkar det dock krävas något extra för att gemene man ska publicera och sprida projektet. I Luleås projekt hade man dessutom kommunikatörsfunktionen med från start, något som de i utvärderingen lyfter fram som extra bra med deras arbete (Luleå stadsbyggnadsförvaltning, 2018). Sammanfattningsvis har kommunerna sannolikt mer att vinna både på att utnyttja marknadsföring och medborgarjournalism om sommargågator fungerar likt annan temporär urbanism.

Utvärdering; utvärderas projekten?

Utvärdering och kunskapsåterföring läggs fram som en essentiell del av temporära projekt för att kunna göra det bättre nästa gång (Lydon & Garcia, 2015). Här uppvisar sommargågatorna stora

brister. Evalueringen varierar från inte alls, lite internt utifrån de synpunkter som kommit in, till omfattande undersökningar med både boende, verksamma och besökare. Generellt sett finns det mindre att utvärdera kring Serveringsstråk och det sker bara i undantagsfall. En anledning till att göra en uppsökande utvärdering är att det främst är de negativa rösterna som gör sig hörda spon- tant medan det mer sällan händer att medborgarna tar sig tid att kontakta kommunen för att visa sin uppskattning. Därför kan andelen negativt inställda överskattas om inte ett slumpmässigt ur- val berörda tillfrågas. Två kommuner har uttryckt just detta i klartext: ”*Det är också därför vi valt att göra utvärderingar för att verkligen förstå hur attityden är. Det är en sak att få in specifika ärenden och syn- punkter och en annan att ha en komplett bild av vad alla tycker.*” (tjänsteperson på Göteborg stad, tele- fonsamtal, 28 februari 2019) samt ”*Boende hörde vi inte mycket från men man brukar dock aldrig höra när folk är positiva.*” (tjänsteperson på Höganäs kommun, telefonsamtal, 18 februari 2019).

Summering

Sammanfattningsvis anser jag att resultaten från studien visar att sommargåtor i mångt och mycket överensstämmer med det teorin säger om temporär urbanism. De punkter som jag ser överlappar är syfte, där jag även vill tillägga nya – skapa trivsamma miljöer och visa på alternativ användning av gator; att det verkar fungera bättre om lokala aktörer får ta en aktiv roll; att det finns en risk för att privata krafter drar alltför stor nytta av projektet; att platsens historia har stor betydelse; att det finns tendenser till minskade NIMBY-effekter samt att det finns potential till medborgarjournalism (men att den utnyttjas dåligt). Framför allt gäller dessa resultat för Medelvä- gen och Aktivitetsgatan som har mer projektkaraktär, mer som händer på gatan och en närmare interaktion mellan medborgare, kommun och verksamma.

Det som skiljer sommargåtor mest från litteratur och teori om temporär urbanism är det fak- tum att kommunen endast bör sköta administrationen och lämna resten åt privata näringslivet; att projekten tenderar att permanenteras med tiden och att det i sin tur riskerar att tränga ut mindre aktörer samt det obefintliga medborgarengagemanget (men det beror som nämnts antagligen främst på den svenska kulturen som skiljer sig från den litteraturen utgått från).

Min slutsats att sommargåtor kan klassificeras som en typ av temporär urbanism medför att projektledare för sommargåtor kan lära av att studera andra exempel på temporär urbanism och ta till sig av de erfarenheter som gjorts, för att optimera det egna utförandet. Det gäller fram- för allt att man arbetar aktivt med att involvera även ideella organisationer, att man utnyttjar po- tentialen till medborgardialog, att man satsar på en genomtänkt strategi för marknadsföring och kommunikation som involverar sociala medier samt att man utvärderar projekten noggrant och förutsättningslöst.

6. Diskussion

6.1 Metodik

Det första som ska nämnas med mitt tillvägagångssätt är att det är omöjligt att få en helt riktig be- skrivning av vad som skett. Svaren har flera felkällor: de bygger på intervjupersonens egen tolk- ning (även om frågorna är utformade för att uppmuntra till ett så objektiva svar som möjligt), sva- ren är inte exakta då jag inte spelade in och transkriberade dem samt att vissa sommargåtor går mycket långt tillbaka i tiden och att saker har fallit i glömska. Jag har även upptäckt fall då uppgif- terna inte stämt överens, tack vare min trianguleringsmetod, vilket sannolikt betyder att det även finns felaktigheter som jag inte upptäckt. I vissa kommuner har den ansvarige slutat och jag har därför behövt förlita mig på andrapartsinformation.

Jag har inte heller kunnat hitta samtliga verksamheter på gatan inför det slumpmässiga valet av näringsidkare eftersom jag inte kunnat besöka platserna i verkligheten utan listat så många som möjligt via Google och Eniros kartfunktioner. Det finns en risk att små verksamheter inte har fått komma till tals i samma utsträckning som stora.

Det blev också tydligt att näringsidkarnas omdöme varierade väldigt beroende på vem som slumpades fram som talesperson för gatan. Min tanke med dessa intervjuer var att de skulle fungera som verifikation av kommuntjänstepersonens uttalande. I vissa fall råkade det vara någon med särskilt starka åsikter, som kanske inte alls var representativ för gatan i stort. Jag har dock försökt kompensera för detta genom att fråga vad intervjupersonen bedömer att resten av näringsidkarna på gatan anser. Alternativet hade varit att prata med fler men jag bedömde inte det som tidsmässigt genomförbart. Dessa intervjuer fungerar nu framför allt som ett synliggörande av att det finns åsiktsskiljaktigheter och att sommargågatan inte måste vara alltigenom lyckad bara för att den från kommunens håll anses framgångsrik.

I diskussionen kring tendens torde kommunen ha ett egenintresse att framställa deras arbete som lyckat, medan handlarna inte har något att vinna på det (såvida de inte har varit involverade i skapandet, vilket mycket få uppgett att de varit). Jag har trots det valt att huvudsakligen basera min rapport på kommunens utsago då de är mer insatta i projektet och sannolikt tar hänsyn till fler intressen än den ekonomiska vinningen.

Att jag även använt utvärderingar i informationsinsamlandet har gett mig en fylligare bild av projektet och har gjort att aspekter som tjänstepersonerna inte självmant lyfte fram kunde upptäckas. Dock blev det snabbt uppenbart att informanternas svar i mångt och mycket grundade sig på dessa utvärderingar och vad som framkommit som mer eller mindre lyckat däri.

Min analysmetod är heller inte helt invändningsfri då vissa av framgångsfaktorerna och fallgröparna i avsnitt 5.2 och 5.3 inte uppkommit som svar på någon speciell fråga utan spontant under intervjuerna. Det kan betyda att de finns med i fler projekt än vad jag registrerat. Jag anser ändå att det ger en bra fingervisning och mina samtal med informanterna har varit så pass långa (20 till 60 minuter) och uttömmande att det mesta bör ha framkommit.

6.2 Resultat

Avseende resultatet blev jag till att börja med förvånad över svenska sommargågators långtgående historia. Precis som jag beskrivit att jag antog, och som hela idén till ämnesvalet byggde på, är sommargågatans utbredning föga känd ens i branschen och jag möttes ofta av förvåning när jag berättade omfattningen. Det ger mig hopp om att denna sammanställning faktiskt kan vara av värde för kommuner som är intresserade av konceptet. Studien kan då fungera både som en morot för fler att våga testa och som en samling nyttiga erfarenheter för att undvika att misstag upprepas. Att vetskapen om sommargågators utbredning är så föga spridd beror sannolikt på att man inte marknadsfört projekten från mindre kommuner så mycket, utan att det har kommit först senare tack vare sociala medier samtidigt som de större städerna har intresserat sig för konceptet. För även om Stockholm idag satsar störst och mest, uppkom den första sommargågatan faktiskt i lilla Simrishamn någon gång under 80- eller 90-talet.

En fråga att ställa sig är om det överhuvudtaget går att generalisera stadsbyggnadsprojekt som dessa. Margaret Crawford, professor i arkitektonisk historia, urbanism och urban historia vid University of Berkeley California, menar i en intervju (Oswalt et al., 2013) att idén om att generalisera ett koncept och sedan applicera det på andra omständigheter hör modernismen till och är speci-

ellt olämpligt i sammanband med temporära projekt ty dessa kräver en utgångspunkt i den specifika miljön. Det är möjligt att det stämmer, men jag tycker mig ha lyckats presentera vissa aspekter av sommargåtor som är generaliserbara. Jag tror hon har helt rätt i att den specifika miljön har en stor inverkan, vilket också framgår i de resultat min studie genererat, men tittar man bara på tillräckligt långt avstånd går det alltid att hitta gemensamma faktorer. Så länge man bär med sig vetskapen om att det inte är några absoluta sanningar och att projekten alltid måste anpassas efter rådande omständigheter, anser jag att man har mycket att vinna på att försöka hitta allmängiltiga kunskaper istället för att alla lärdomar ska behöva tillskansas den hårda vägen.

Enligt Madanipour är den viktigaste faktorn när temporär urbanism utvärderas dess påverkan på samhälle och miljö (2017). Har initiativet positiva externaliteter, såsom att öppna upp nya platser och bidra till ett samhälle med minskade sociala och miljömässiga problem? Eller har det tvärtom negativ inverkan på människor som står utanför projektet, exempelvis genom gentrifiering som tvingar människor ut ur hus och hem. När jag gör en allmän bedömning av sommargåtor som fenomen anser jag att de tillhör den första gruppen. De positiva externaliteter en sommargåta förhoppningsvis bidrar till är en lokalt trevligare vistelsemiljö för samtliga fotgängare på gatan, en plats att mötas på och minskade utsläpp och luftföroreningar. Tänkbara negativa externaliteter är å andra sidan ökade fastighetsvärden som gör att både företag och boende med sämre ekonomiska förutsättningar måste flytta. Eller att bilförbudet gör att verksamheter med varor som är mer beroende av att kunder kan transportera dem med bil får problem. Det är just konflikten mellan dessa tänkbara utfall som utgör essensen av svårigheterna med en sommargåta, vilket är mest viktigt? Vems åsikt och upplevelse väger tyngst?

Något som kan ha påverkat mina resultat är att det verkar finnas en tveksamhet bland tjänstemännen att ge projektet högsta betyg, med motiveringen att det alltid kan bli bättre. Den här rädslan för att hävda sig och framhäva sin egen framgång är enligt mig ett uttryck av den jantelag som kan kännas igen generellt hos Sveriges befolkning. Det kan enligt mig vara en förklaring till att inte fler har satt en femma i betyg, trots att de svarat positivt på de flesta av mina frågor. Utöver det har mitt metodval, att främst sätta min tilltro till tjänstepersonernas egen beskrivning, gjort resultatet känsligt för just dennes personliga uppfattning. I sammanfattningarna i bilaga 2 har jag försökt ta med så många källor till information om sommargåtan jag bara hittat, men till syvende och sist är det ändå de enskilda intervjupersonernas bedömning som legat till grund för min analys av framgångsfaktorer och fallgror.

I efterhand ter sig min avgränsning att endast kontakta kommuner med fler än 15 000 invånare för snäv. I ett sent skede visade det sig att Lysekil med 14 600 invånare har haft en sommargåta, vilket tyder på att det kan finnas i andra mindre kommuner också. Min definition av att sommargåtor måste vara en avsiktlig avstängning i syfte att förändra trafikflödet på platsen har också resulterat i att några inspirerande exempel har behövt uteslutas, till exempel när man gör ett tillfälligt gångfartsområde eller när en gata, där trafiken oavsett skulle omledas, är föremål för satsningen. Det senare borde sannolikt vara mycket positivt för sommargåtatans framgång då projektet ”döljs” i en annan åtgärd och att kritiken mot att framkomligheten försämras inte kopplas till sommargåtan utan den istället bara blir en förbättring av platsen. Men alternativet att inkludera även dessa exempel hade å andra sidan gjort insamlingsprocessen närmast oöverkomlig, åtminstone med ett examensarbets tidsramar.

6.3 Förslag till fortsatt forskning

Det vore intressant att vidare studera hur dessa satsningar påverkar hållbart resande. Ämnet har snuddats vid i studien men inte varit något fokusområde. Då många av kommunerna trots allt

uppger att åtgärden ingår i ett långsiktigt arbete mot att öka andelen hållbara transporter vore det spännande att kolla vidare på om sådana här mindre, tillfälliga åtgärder faktiskt har någon större effekt, utöver att skapa trivsel och mer plats att röra sig på i staden, på människors resande och inställning till bilen.

Ett helt annat uppslag är att utforska medborgarengagemangets karaktär i Sverige jämfört med andra länder. En återkommande iakttagelse i litteraturstudien i kapitel tre är att invånarna aktivt initierar och engagerar sig i stadsbyggnadsprojekt på ett sätt som inte känns igen från Sverige. Varför ser det så annorlunda ut här? Vad är det som ligger bakom andra länders mer aktiva involvering?

7. Slutsatser

Sommargågatan är sannolikt både äldre och mer utbredd än många har trott. De har lite i skymundan genomförts i olika tappningar i stora såväl som små kommuner runt om i landet under minst tre decennier. Totalt har 46 sommargångator varit uppe för diskussion, av dessa har 27 genomförts, 6 lagts ned, 7 röstats ned på planeringsnivå och 6 planeras för de kommande åren.

Som nämnts har få gator genomförts och därefter lagts ned så en första framgångsfaktor är faktiskt rent statistiskt att projektet överhuvudtaget blir av. Förutom det är de tre mest betydelsefulla framgångsfaktorerna enligt studien kopplade till initieringsfasen samt valet av plats. De faktorer som ökar sannolikheten för en lyckad sommargångata är att:

1. förslaget att göra en sommargångata är förankrat i ett större sammanhang, som ett strategiskt dokument kommunen arbetar mot långsiktigt
2. en kommunal förvaltning, till exempel gatu- eller samhällsbyggnadskontoret, initierar projektet
3. gatan som väljs har fler restauranger än butiker

Mycket av svårigheterna handlar om beslutsfattandet och att få igenom förslaget första gången. Handeln nämns av många kommunala tjänstepersoner som den enskilt största motståndaren, och i mindre kommuner även invånarna som vill kunna köra bil där de brukar och hela vägen fram till målpunkten. De mest kritiska fallgroparna jag kommit fram till i studien berör, precis som framgångsfaktorerna, det initiala skedet samt platsens förutsättningar. De största riskerna är att:

1. näringsidkarna på gatan är inte med på idén och sätter sig upp mot förslaget
2. staden som sådan är liten och har en stark tradition av bilanvändande som är svår att rå på med nya idéer och restriktioner mot nämnd bil
3. gatan som väljs är vältrafikerad och en viktig del i stadens trafikföring

Slutligen har jag kommit fram till att sommargångator har så många likheter med temporär urbanism att de kan betraktas som en typ av sådan. En följd av slutsatsen är att det finns förbättringspotential inom vissa områden, främst ideella aktörers engagemang, medborgardialog, marknadsföring och utvärdering.

Här kan Sveriges kommuner lära av teori kring temporär urbanism.

Referenser

Textkällor

- Appleyard, D. (1969). The Environmental Quality of City Streets: The Residents' Viewpoint. *Journal of the American Planning Association*, 35, 84–101.
- Bishop, P., & Williams, L. (2014). The Temporary City. <https://doi.org/10.4324/9781315787237>
- Brandt, P. (2018, September 26). Här är gågatorna folk stört sig mest på. *Stockholm Direkt*. Retrieved from <https://www.stockholmdirekt.se/nyheter/har-ar-gagatorna-folk-stort-sig-mest-pa/repriy!YXQzeYaRNjMberzF1XWfuw/>
- Brown, J. R., Morris, E. A., & Taylor, B. D. (2009). Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century. *Journal of the American Planning Association*, 75(2), 161–177. <https://doi.org/10.1080/01944360802640016>
- Chaudhuri, A., & Zieff, S. G. (2015). Do open streets initiatives impact local businesses? The case of Sunday Streets in San Francisco, California. *Journal of Transport & Health*, 2(4), 529–539. <https://doi.org/10.1016/J.JTH.2015.07.001>
- Claesson, F. (2018, April 15). Stadsdelsnämnden: Ingen har frågat om vår åsikt. *SVT Nyheter*. Retrieved from <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/stadsdelsnamnden-ingen-har-fragat-oss-om>
- Dahlgren, M. (2018, June 7). Sommargågatan i Älvsjö frös inne. *Mitt I*. Retrieved from <https://mitti.se/nyheter/sommargagatan-alsvjo-inne/>
- Drennen, E. (2003). *Economic Effects of Traffic Calming on Urban Small Businesses*. Retrieved from <https://cedik.ca.uky.edu/files/effectsofdowntowntrafficalming.pdf>
- Ehrendahl, A., & Olbers, A. (2018). *Temporär användning i Malmös stadsutveckling*. Malmö universitet. Retrieved from http://muep.mau.se/bitstream/handle/2043/25666/Ehrendahl_Olbers_Kandidatuppsats_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Enköping kommun. (2017). Sommargågata på Kungsgatan. Enköping.
- Epstein, M. (2019, March 26). Snart öppnar årets första sommargågata. *Stockholm Direkt*. Retrieved from <https://www.stockholmdirekt.se/nyheter/snart-oppnar-arets-forsta-sommargagata/repsev!FsBp26vIIJ@7vYLyvyVd1Q/>
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad* (Upplaga 5:). Stockholm: Norstedts juridik.
- Europeiska kommissionen. (2004). *Directorate-General for the Environment Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life?* Retrieved from http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf
- Fejes, A., & Thornberg, R. (2009). *Handbok i kvalitativ analys*. Liber. Retrieved from <http://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A266205&dswid=-9246>
- Finn, D. (2014). DIY urbanism: implications for cities. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7(4), 381–398. <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.891149>
- Fortin, K. (2016, September). Santa Ana 5k/Ciclovia Recap: “It’s the Apocalypse Over There.” *Streetsblog California*. Retrieved from <https://cal.streetsblog.org/2016/09/01/santa-ana-5kciclovia-recap-its-the-apocalypse-over-there/>

- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington DC: Island Press. Retrieved from <http://eds.a.ebscohost.com.ludwig.lub.lu.se/eds/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzM0ODI1MF9fQU41?sid=4ccafafb-264c-4e48-98c9-ed0d7746fa7f@sdc-v-sessmgr03&vid=0&format=EB&rid=1>
- Greenfield, J. (2014). Citing Lack of Funds, Active Trans Discontinues Open Streets – Streetsblog Chicago. Retrieved February 12, 2019, from <https://chi.streetsblog.org/2014/02/06/citing-lack-of-funds-active-trans-discontinues-open-streets/>
- Håkansson, L. (2005, August 13). Därför blev Ronnebygatan tillfällig gågata. *Sydöstran*. Retrieved from <http://www.sydostran.se/insandare-sydostran/darfor-blev-ronnebygatan-tillfallig-gagata/>
- Harris, E., & Nowicki, M. (2015, July 20). Cult of the temporary: is the pop-up phenomenon good for cities? *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/20/cult-temporary-pop-up-phenomenon-cities>
- Hart, J., & Parkhurst, P. G. (2011). *Driven To Excess: Impacts of Motor Vehicles on the Quality of Life of Residents of Three Streets in Bristol UK*. Retrieved from http://eprints.uwe.ac.uk/15513/1/WTPP_Hart_ParkhurstJan2011prepub.pdf
- Hass-Klau, C. (1993). *Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing A review of the evidence from Germany and the UK*. *Transport Policy* (Vol. 1). Retrieved from <http://publiekeruimte.info/Data/Documents/rc5abtiq/39/Pedestrianization---retailing.pdf>
- Haydn, F., & Temel, R. (2006). *Temporary urban spaces : concepts for the use of city spaces*. Birkhäuser.
- Höganäs kommun. (2011a). *Ärende - Sommargågata.pdf*.
- Höganäs kommun. (2011b). *Utvärdering av försök med gågata på Köpmansgatan sommaren 2011*. Höganäs.
- Höglund, T. (2018, March 19). Bromsar utredning om gågata. *Mariestads-Tidningen*. Retrieved from <https://www.mariestadstidningen.se/2018/03/19/bromsar-utredning-om-gagata/?orderStatus=closed>
- Jacobs, A. B. (1993). *Great Streets*. Retrieved from <https://escholarship.org/uc/item/3t62h1fv>
- Järfälla kommun. (2018). Utvärdering av temporär gatuutformning i Barkarbystaden.
- Jennische, A. (2016, January 14). MP-politiker tar hjälp av näringslivet för att göra Stockholm mer levande. *Stockholm Direkt*. Retrieved from <https://www.stockholmdirekt.se/nyheter/mp-politiker-tar-hjalp-av-naringslivet-for-att-gora-stockholm-mer-levande/aRKpam!6neeFbYfpYeN1sf3TmnVCw/>
- Jersblad, N. (2006, May 23). Handlare kräver gågata. *Blekinge Läns Tidning*. Retrieved from <http://www.blt.se/solvesborg/handlare-kraver-gagata/>
- Jönköping kommun. (2018). Sommargågata på Trädgårdsgatan. Jönköping.
- Klasson, M. (2017). *Vägen mot en sommargågata*. Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp. Retrieved from https://stud.epsilon.slu.se/13246/1/klason_m_180326.pdf
- Kommunstyrelsens arbetsutskott. (2018). *Svar på motion att göra Storgatan till en sommargågata och Klockareplan till ett sommartorg*. Tranås. Retrieved from <https://www.tranas.se/download/18.469cf184165cb631f1a12d1/1538406484797/14.+Svar>

+på+motion+om+att+göra+Storgatan+till+en+sommargågata+och+Klockareplan+till+ett+sommartorg.pdf

- Le Corbusier, 1887-1965. (1987). *The city of to-morrow and its planning*. Dover.
- Lefvert, M. (2018, April 26). Här blir det gågata i sommar i Midsommarkransen. *Mitt I*. Retrieved from <https://mitti.se/nyheter/sommargagata-oppnar-kransen/>
- Lewis, J., & Schwindeller, M. (2014). *Adaptive Streets: Strategies for Transforming the Urban Right-of-Way by Mike Schwindeller - issuu*. Washington. Retrieved from https://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreeets_final
- Luleå kommun. (2018). Som margågata på Storgatan. Luleå.
- Luleå stadsbyggnadsförvaltning. (2018). *Utvärdering av sommargatan Storgatan sommaren 2018 Stadsbyggnadsförvaltningen, avdelning Stadsplanering*. Retrieved from https://www.lulea.se/download/18.2c7d2da165d4819c6518375/1539341806165/Utvärdering_Sommargatan_2018_final.pdf
- Lundin, P. (2008). *Bilsambället : ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholmia. Retrieved from <http://swepub.kb.se/bib/swepub:oai:DiVA.org:kth-4672?tab2=abs&language=en>
- Lydon, M. (2012). *Tactical Urbanism by The Street Plans Collaborative*. (M. Lydon, Ed.). Retrieved from https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism : short-term action for long-term change*.
- Lyxell, L. (2019, February 21). Del av Nygatan blir gågata, året runt. *Hallands Nyheter*. Retrieved from <https://www.hn.se/nyheter/falkenberg/del-av-nygatan-blir-gagata-aret-runt-1.13527608>
- Madanipour, A. (2017). *Cities in time : temporary urbanism and the future of the city*. Retrieved from <https://www.bloomsbury.com/uk/cities-in-time-9781474220736/>
- Makrill, E. (2018, June 17). Tranås Handel: Som margågata vore "förödande." *Tranås Tidning*. Retrieved from <https://www.tranastidning.se/article/tranas-handel-sommargagata-vore-forodande/>
- Malmö stad. (2017). *Utvärdering av åtgärder på Friisgatan*. Retrieved from https://mail-attachment.googleusercontent.com/attachment/u/0/?ui=2&ik=e65a510c59&attid=0.1&pe_rmmmsgid=msg-f:1616286973579039468&th=166e3470634512ec&view=att&disp=inline&sadbat=ANGjdJ_YUnZWd98BGRhFo-oVW7B3T-5V9wJEC4mCPWpm_ZSeGYL4nxguq6Z1RGF1o_6peOxcbT2x_7N
- Minkjan, M., & Boer, R. (2016, May). Why the Pop-up Hype Isn't Going to Save Our Cities — Failed Architecture. *Failed Architecture*, 1–7. Retrieved from <https://failedarchitecture.com/why-the-pop-up-hype-isnt-going-to-save-our-cities/>
- Neergaard, K., & Bergman, L. (2003). Bilfria centrumgator.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2011). "Peak Car Use": *Understanding the Demise of Automobile Dependence*. Retrieved from https://espace.curtin.edu.au/bitstream/handle/20.500.11937/23589/183183_183183.pdf?sequence=2
- Norin, A., & Svedgård, J. (2015, May 20). Gatan måste öppnas. *Dalarnas Tidning*. Retrieved from

- <https://www.dt.se/artikel/falun/gatan-maste-oppnas>
- Örebro kommun. (2015). *Utvärdering Rosa gatan/Fisktorget 2015*. Örebro.
- Örebro kommun. (2017). *Omprioritering av gaturum 2017. Resultat från utvärderingsenkät*. Örebro.
- Oswalt, P., Overmeyer, K., & Misselwitz, P. (2013). *Urban catalyst : the power of temporary use*. Dom Pub.
- Patel, R., & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder : att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Studentlitteratur. Retrieved from <http://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A259327&dswid=3445>
- Saber, J. (2017). *En plats att vara på*. Kungliga tekniska högskolan. Retrieved from <http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1139735/FULLTEXT02.pdf>
- SKL. (2017). Kommunergruppsindelning 2017 - SKL. Retrieved February 8, 2019, from <https://skl.se/tjanster/kommunerregioner/faktakommunerochregioner/kommunergruppsindelning.2051.html>
- Söderköping kommun. (2008). *Resultat från enkät med anledning av trafikreglering 2008-06-14 till 2008-08-17*. Söderköping.
- Staffas, A. (2015, May 29). Stängd gata hyllas. *Dalarnas Tidning*. Retrieved from <https://www.dt.se/artikel/falun/stangd-gata-hyllas>
- Stockholm stad. (2018a). *Levande Stockholm 2018 Resultatrapport*. Stockholm. Retrieved from <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1957125>
- Stockholm stad. (2018b). *Utvärdering av Levande Stockholm*. Retrieved from <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1938732>
- Stockholm stad. *Levande Stockholm 2019* (2019).
- Svenska statistiska centralbyrån. (2018). Statistikdatabasen. Retrieved February 8, 2019, from <http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/?rxid=db7bb279-729e-4ff5-9085-e4ee6b44a3e3>
- Svensson, Å. (2012). *Hur lika är bilisters och cyklisters preferenser? Resultat från en resvaneundersökning i Lund, Malmö och Helsingborg* (No. Bulletin 279). Lund. Retrieved from http://portal.research.lu.se/portal/files/7442672/Hur_lik_a_bilister_och_cyklister_Bulletin279.pdf
- Svensson, T. (2001). *Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer*. Retrieved from <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670021/FULLTEXT01.pdf>
- Todd, L. (2013). The New Transportation Planning Paradigm. *ITE Journal*, 83(6), 20-24,26,28.
- Trafikkontoret. (2016a). *Tillfällig gågata på Tredje Långgatan*. Retrieved from [https://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/0/c3253bedb712fa5cc12580820037b2c3/\\$file/\\$+413.6+bilaga+5+rapport+trafikkontoret.pdf](https://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/0/c3253bedb712fa5cc12580820037b2c3/$file/$+413.6+bilaga+5+rapport+trafikkontoret.pdf)
- Trafikkontoret. (2016b). *Utvärdering av försöket med gågata på Tredje Långgatan 1 maj - 30 september 2015*. Göteborg. Retrieved from [https://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/0/ce0bf29554d0c589c1257f720046a688/\\$file/\\$+80.1+tn+info+utvardering+gagata+tredje+langgatan.pdf](https://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/0/ce0bf29554d0c589c1257f720046a688/$file/$+80.1+tn+info+utvardering+gagata+tredje+langgatan.pdf)

- Trafikkontoret. (2016c). *Utvärdering av Tredje Långgatan som gångata - verksamheter*. Göteborg. Retrieved from [http://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/80b5ee4afcac1531c12580720038f854/\\$FILE/§ 383.5 Bilaga 4 Undersokning verksamheter.pdf](http://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/80b5ee4afcac1531c12580720038f854/$FILE/§ 383.5 Bilaga 4 Undersokning verksamheter.pdf)
- Trost, J. (1997). *Kvalitativa intervjuer*. Studentlitteratur. Retrieved from <http://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A58728&dsid=-1117>
- Willsher, K. (2016, September 9). Paris divided: two-mile highway by Seine goes car-free for six months. *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/cities/2016/sep/09/paris-divided-highway-car-free-six-months-pedestrianisation>
- Wiren, P. (2019, February 4). Här är alla sommargångator i Stockholm 2019. *Stockholm Direkt*. Retrieved from <https://www.stockholmdirekt.se/nyheter/har-ar-alla-sommargagator-i-stockholm-2019/rebsba!w0xVc1dtmf@S7FOIEeJdxA/>
- Zieff, S. G., Hipp, J. A., Eyler, A. A., & Kim, M.-S. (2013). Ciclovía initiatives: engaging communities, partners, and policy makers along the route to success. *Journal of Public Health Management and Practice : JPHMP*, 19(3 Suppl 1), S74-82. <https://doi.org/10.1097/PHH.0b013e3182841982>

Muntliga källor

- Nämndpolitiker i Karlshamn. (2019, 22 mars). Telefonsamtal.
- Nämndpolitiker i Mariestad. (2019, 26 mars). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Enköping. (2019, 3 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Falkenberg. (2019, 12 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Falun. (2019, 8 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Göteborg. (2019, 15 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Halmstad. (2019, 3 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Järfälla. (2019, 5 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Jönköping. (2019, 28 mars). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Karlskrona. (2019, 9 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Kungsbacka. (2019, 9 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Lindesberg. (2019, 4 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Luleå. (2019, 9 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Malmö. (2019, 2 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Motala. (2019, 26 april). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Nora. (2019, 28 mars). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Norrtälje. (2019, 29 mars). Telefonsamtal.
- Näringsidkare i Simrishamn. (2019, 29 mars). Telefonsamtal.

Näringsidkare 1 i Stockholm. (2019, 28 mars). Telefonsamtal.
Näringsidkare 2 i Stockholm. (2019, 12 april). Telefonsamtal.
Näringsidkare 3 i Stockholm. (2019, 28 mars). Telefonsamtal.
Näringsidkare 4 i Stockholm. (2019, 8 april). Telefonsamtal.
Näringsidkare 5 i Stockholm. (2019, 2 april). Telefonsamtal.
Näringsidkare 6 i Stockholm. (2019, 10 april). Telefonsamtal.
Näringsidkare 7 i Stockholm. (2019, 28 mars). Telefonsamtal.
Näringsidkare 8 i Stockholm. (2019, 12 april). Telefonsamtal.
Näringsidkare i Sundsvall. (2019, 4 april). Telefonsamtal.
Näringsidkare i Uddevalla. (2019, 28 mars). Telefonsamtal.
Näringsidkare i Ystad. (2019, 15 april). Telefonsamtal.
Näringsidkare 1 i Örebro, Engelbrektskatan. (2019, 2 april). Telefonsamtal.
Näringsidkare 2 i Örebro, Olaigatan. (2019, 2 april). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Eksjö kommun. (2019, 18 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Enköping kommun. (2019, 26 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson 1 på Falkenberg kommun. (2019, 5 april). Telefonsamtal.
Tjänsteperson 2 på Falkenberg kommun. (2019, 15 april). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Falu kommun. (2019, 5 april). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Göteborgs stad. (2019, 28 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Halmstad kommun. (2019, 21 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Höganäs kommun. (2019, 18 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Jönköping kommun. (2019, 7 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Karlskrona kommun. (2019, 29 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Kungsbacka kommun. (2019, 11 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Lindesberg kommun. (2019, 18 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Lomma kommun. (2019, 6 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Luleå kommun. (2019, 18 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Malmö stad. (2019, 4 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Malmö stad. (2019, 6 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Mariestad kommun. (2019, 25 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Motala kommun. (2019, 15 april). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Nora kommun. (2019, 18 mars). Telefonsamtal.

Tjänsteperson på Norrtälje kommun. (2019, 25 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson 1 på Oskarshamns kommun. (2019, 13 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson 2 på Oskarshamns kommun. (2019, 13 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Simrishamn kommun (2019, 28 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Simrishamns kommun. (2019, 25 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Stockholm stad. (2019, 12 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Stockholm stad. (2019, 2 april). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Strängnäs kommun. (2019, 28 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Sundsvall kommun. (2019, 26 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Söderköping kommun. (2019, 18 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Sölvesborgs kommun. (2019, 20 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Tranås kommun. (2019, 12 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Trollhättan kommun. (2019, 18 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Uddevalla kommun. (2019, 4 mars). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Ystad kommun. (2019, 25 februari). Telefonsamtal.
Tjänsteperson på Örebro kommun. (2019, 25 februari). Telefonsamtal.

Skriftliga källor

Tjänsteperson på Örebro kommun. (2019, 29 mars). Email.
Tjänsteperson på Sölvesborgs kommun. (2019, 9 april). Email.

Bildkällor

Courtesy NYC Municipal Archives, NYPD & Criminal Prosecution Collection [fotografi].
Jönköping kommun. (2018a). *Sommargågata på Trädgårdsgatan* [fotografi].
Jönköping kommun. (2018b). *Sommargågata på Trädgårdsgatan* [fotografi].
Widén, J. (2015). *Sommargågata på Kungsgatan* [fotografi].
Lindvall, H. (2018). *Sommargågata på Storgatan* [fotografi].

Bilaga 1: Frågor i enkät

ALLA KOMMUNALA INFORMANTER

1. Bakgrund
 - 1.1. Vad heter kommunen?
 - 1.2. Vad heter gatan?
 - 1.3. Vilket år genomfördes gatan första gången?
 - 1.4. Kan du bara kort beskriva hur sommargågatan såg ut?
2. Varför sommargågata?
 - 2.1. Vilket är kommunens syfte?
Minska bil/Öka acceptans mindre bil/Marknadsföring/Aktivera område/Förbättra hälsa/Annat
3. Vem ansvarar och initierar?
 - 3.1. Varifrån kom idén? Vem initierade projektet?
 - 3.2. Hur såg kommunens beslutsprocess ut? Röstades förslaget ner innan det antogs?
 - 3.3. Vilka var för/emot (aktörer, ej partier)?
 - 3.4. Vem ansvarar för projektet, gatans utformning och innehåll? Hur mycket lämnas åt marknadsaktörer att designa?
 - 3.5. Hur ser intressenthanteringen ut? Kontakten med medborgare, boende och handelsliv?
 - 3.6. Vilka ev. konflikter har uppstått?

GENOMFÖRDA PROJEKT

4. Kommersiella aktiviteter förekomst
 - 4.1. Har kommersiella eller icke-kommersiella aktiviteter dominerat på gatan?
Kommersiella/Icke-kommersiella
 - 4.2. Har endera alternativ uppmuntrats av kommunen?
Ja/Nej
 - 4.3. Hur har det i så fall gjorts?
 - 4.4. Vilken typ av aktivitet har förekommit? Vilka har varit mest bidragande till gatans popularitet?
5. Permanentning
 - 5.1. Ser ni sommargågatan som ett steg mot en permanent gågata?
Ja/Nej
 - 5.2. Om ja, skulle det förändra gatans gestaltning?
Ja/Nej
 - 5.3. Om ja, hur?
6. Gatan historiskt sett
 - 6.1. Vilken typ av gata har valts?
Centrumnära/Perifer/Bilgata/Bostadsgata/Shoppinggata/Cykelstråk/Transportsträcka/Strogata/Med caféer och restauranger/Bakgata
 - 6.2. Varför valdes just den?
 - 6.3. Har gatan någon historia av liknande evenemang?
Ja/Nej

6.4. Har den varit uppe för diskussion tidigare i sommargågate-/gågatesammanhang?

Ja, sommargågata/Ja, gågata/Nej

6.5. Genomfördes en kortare testperiod?

Ja/Nej

6.6. Hur mycket biltrafik har gatan?

1(villagata) – 5(genomfartsled)

6.7. Har avstängningen varit tillräcklig?

Ja/Nej

7. Design

7.1. Hur har utryckningsfordon och varuleveranser hanterats?

7.2. Hur har cyklingen påverkats på gatan? Har det uppstått konflikter?

7.3. Har det gjorts något för att locka besökare även vid regn?

8. Marknadsföring

8.1. Har man marknadsfört projektet?

Ja/Nej

8.2. Hur?

Betalda kampanjer ex affischer, reklam/Kontaktat media/Sociala medier/Post/Annat

8.3. Vilket bedömer du har fått bäst genomslagskraft?

8.4. Har gatan synts mycket på sociala medier utöver kommunens publikationer?

9. Övrigt

9.1. Under vilka månader varade projektet?

9.2. Hur mycket pengar avsattes?

<100.000/100.001-400.000/400.001-600.000/600.001-800.000/>800.000

9.3. På en skala, hur lyckat anser du projektet blivit?

1(misslyckat) – 5(mycket lyckat)

9.4. Ska det genomföras igen?

Ja/Nej

9.5. Om ja, kommer ni göra något annorlunda?

9.6. Har en utvärdering gjorts? Kan ni i så fall skicka den?

Ja/Nej

9.7. Är det något jag glömt fråga om?

9.8. Har ni några bilder jag kan få ta del av?

ICKE GENOMFÖRDA PROJEKT

1. Vilken typ av gata har valts?

Centrumnära/Perifer/Bilgata/Bostadsgata/Shoppinggata/Cykelstråk/Transportsträcka/Strosgata/Med caféer och restauranger/Bakgata

2. Varför valdes just den?

3. Hur mycket biltrafik har gatan?

1(villagata) – 5(genomfartsled)

4. I vilket skede lades projektet ned?

5. Vad var den huvudsakliga anledningen?

6. Hur länge hade det diskuterats?

7. Ska idén testas på nytt?

Ja/Nej

8. Om ja, vad gör ni annorlunda?
9. Är det något jag glömt fråga om?

NÄRINGSIDKARE

1. Vilken typ av verksamhet bedriver du?
2. Hur fick du höra talas om sommargågatan?
3. Har kommunen bjudit in näringslivet att delta i planeringsprocessen?
Ja/Nej
4. Har du varit delaktig i sommargågatan?
Ja/Nej
5. Om ja, på vilket sätt?
6. Har sommargågatan påverkat din verksamhet?
Ja/Nej
7. Om ja, hur?
8. Har din inställning till bilfria centrum ändrats före och efter sommargågatan?
Ja/Nej
9. Om ja, hur?
10. Är du för eller emot sommargågatan?
För/Emot
11. Har din åsikt ändrats efter hand?
Ja/Nej
12. Är du för eller emot en permanent gågata?
För/Emot
13. På en skala, hur lyckat skulle du säga att projektet har blivit?
1 (misslyckat) – 5 (mycket lyckat)
14. Hur bedömer du att de andra näringsidkarnas uppfattning är?
15. Är det något jag glömt fråga om?

Bilaga 2: Sammanställning av sommargågatorna

Nedan följer en mer detaljerad genomgång av varje enskild sommargågata som ingått i studien. Redogörelserna är referat av vad intervjupersonerna från både kommunen och näringslivet sagt utan exakta citat. Om inget annat anges är det dessa som berättat vad som står. För vissa gator har jag kompletterat informanternas utsago med andra källor, vilket då framgår tydligt.

Varje framställning inleds med kortfattade fakta om kommunen och sommargågatan. Kategorin ”bilmängd” som ingår där är de kommunala informanternas uppskattning av hur trafikerad gatan är. En etta motsvarar en villagata och en femma en genomfartsled.

Serveringsstråk

Simrishamn, Storgatan

Invånarantal: 19 000

Gatuavsnitt: Järnvägsgatan till Hamngatan, 248 meter

Startår: Någon gång på 80- eller 90-talet

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 1 april – 30 september

Kostnad: Okänt

Betyg: 3 (kommun) 4 (näringsidkare)

Referat från intervju med två tjänstepersoner på Simrishamns kommun den 28 februari 2019 och den 25 mars 2019 samt näringsidkare den 29 mars 2019.

I Simrishamn har man mycket länge haft en sommargågata på den centrala Storgatan som under sommartid fylls av folk och turister. För att få plats med uteserveringar på ett trafiksäkert sätt, och samtidigt få en trevligare miljö för fotgängare, bestämde man sig för att stänga av gatan för biltrafik. Omregleringen har genom åren förlängts tidsmässigt men i övrigt behållit sin utformning. Gatan består av uteserveringar, affärer som ställer ut produktplacering och blomsterarrangemang för att få ner hastigheten men ingen landskapsarkitekt är involverad i utformningen. De kommersiella aktiviteterna dominerar. Dialog med intressenter sker kontinuerligt vartefter bekymmer uppkommer och man känner inte till att det uppstått några konflikter med cyklister. Jag har intervjuat både en tjänsteperson på samhällsbyggnadsförvaltningen och i nämnden men på grund av gatans långtgående historia har de initiala skedena inte riktigt kunnat klargöras. Man tror dock att idén kom av att Simrishamn är en typisk sommarstad så att man ville att fotgängare skulle kunna flanera fritt. Vad gäller opinion berättar en av intervjupersonerna att det har varit en process och att bemötandet inte varit enbart positivt men att hen inte tror att det varit något speciellt arbete med att få gatans aktörer med på tåget utan att de så småningom själva insåg vinningen med åtgärden och att gatan utvecklats tillsammans med dem. Idag tror hen inte det är någon som tycker att det är annat än positivt. Under de första åren fick varuleveranser endast ske vissa tider på morgonen men det har man släppt och idag får de komma in när som, antagligen för att regleringen ändå inte efterlevdes, gissar en av tjänstepersonerna.

Gatan marknadsförs i lokalmedia. En av tjänstepersonerna har tidigare arbetat på Malmö stad och saknar den medvetna aktiveringen av sommargågatan som Malmö stad har helt andra ekonomiska och resursmässiga möjligheter till inom ramarna för sin satsning. Hen hade velat ge information om kommunen på själva gatan och erbjuda aktiviteter för unga och vuxna. Hen nämner förslag på olika happenings, reclaim the street-liknande evenemang och mobility management-insatser såsom låncyklar.

En mäklarfirma som får agera representant för näringslivet på gatan ser mycket positivt på åtgärden. Intervjupersonen upplever att sommargågatan har genererat fler spontana kunder som bara är ute och går, människor med en enklare fråga som inte hade stannat till med bilen. Firman deltar genom att bjuda på kaffe ute på gatan när de kan, men har inte fått någon inbjudan eller information direkt från kommunen om gatan. Själv har hen blivit mer positiv till bilfria centrum och skulle placera en egen verksamhet på en liknande plats. Redan första eller andra året på företaget märkte hen den positiva effekten av att gatan var sommargågata och kan egentligen inte komma på vad som skulle kunna bli så mycket bättre. Däremot är hen emot gågata året runt då det är för dött i Simrishamn på vintern för att det ska fungera. Hen säger att hen inte hört några reaktioner från övriga verksamma längs Storgatan.

Ystad, Hamngatan

Invånarantal: 30 000

Gatuavsnitt: Österleden till Stortorget, 206 meter

Startår: 2008

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 25 april – 5 oktober

Kostnad: I princip noll

Betyg: 4 (kommunen) 4 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Ystad kommun den 25 februari 2019 och näringsidkare den 15 april 2019.

Ystads sommargågata startades före min intervjupersons tid på kommunen men hen vet att gatan kom till efter att två trafikutredningar gjorts, en kommunal och en av Citygruppen (bestående av fastighetsägare och handlare). Det får tjänstepersonen att anta att dessa båda samverkat i framtågandet sommargågatan. Efter första sommaren förlängde kommunen omedelbart försöket till att även innefatta höst och vinter vilket boende stödde men handlarna motsatte sig - man kunde tänka sig sommaren men inte mer och det var många insändare i lokaltidningen. Ingen utvärdering har gjorts men efter några år togs beslutet att göra sommargågatan permanent och den genomförs nu på samma sätt varje år. Oppositionen har klingat av med tiden, en förklaring tror tjänstepersonen är de fasta datumen som ger mindre uppförssbacke varje år när den ska införas.

Syftet med gatan är att minska bilanvändandet och istället skapa mer liv och rörelse. Just Hamngatan valdes för att det är en centralt belägen shoppinggata som ligger i anslutning till den befintliga gågatan och Stortorget. Kommunen ändrar skyltningen från gångfartsområde till gågata och den stora skillnaden är uteserveringarnas utbredning, vilket också är den enda extra aktiviteten som tar plats på gatan. Ingen landskapsarkitekt är inblandad. Man marknadsför inte heller projektet, vilket gör att kostnaden för genomförandet i princip är noll.

Det är en del som inte respekterar skyltningen och ett problem är att stadsbussen kör där även när det är gågata vilket folk tycker är märkligt och hakar upp sig på. Ystad är en sommarstad med många turister så gällande cyklingen är framkomligheten dålig på de centrala gatorna oavsett sommargågata eller inte, förklarar tjänsteperson.

En restauratör på gatan tycker bara att det är en fördel att det inte är någon trafik på sommaren när det är så mycket turister och folk i rörelse. Hen har ingen aning om vad övriga näringsidkare tycker om sommargågatan men de själva har varje år en uteservering och tycker det är skönt att bilarna försvinner. Min intervjuperson har varit för idén om en sommargågata hela tiden. Däremot är det inte en generell hållning hen har utan på vintern skulle hen vilja att tillgängligheten

med bil istället ökade jämfört med nuläget med exempelvis 10-minutersparkeringar på Hamngatan. Det hade ökat restaurangens omsättning. Det hen saknar är informationsspridningen. Hen uppger att hen själv fick reda på det genom att läsa på kommunens hemsida och i tidningar men verksamheten fick ingen riktad information direkt till sig. Hen tror inte heller så många Ystadbor vet om att det är en sommargågata utan kör där ändå.

Lindesberg, Kungsgatan

Invånarantal: 24 000

Gatuavsnitt: Smedjegatan till Skolgatan, 136 meter

Startår: 2009

Bilmängd: 2

Tidsperiod: 1 maj – 30 september

Kostnad: Runt 100 000

Betyg: 4 (kommunen) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Lindesberg kommun den 18 mars 2019 och näringsidkare den 4 april 2019.

Det råder viss oklarhet kring hur sommargågatan i Lindesberg egentligen startade. Utifrån trafikföreskrifterna kan man se att gatan varit reglerad gågata sedan åtminstone 2009, vilket var innan min intervjuperson började på kommunen. Hen har istället försökt få svar från en person verksam på näringslivsenheten på kommunen, som är den förvaltning som varit mest inblandad i själva gatan. Min intervjuperson på trafikenheten har tolkat det som att politikerna gav förvaltningen i uppdrag att kolla på möjligheten till en sommargågata. Hen tror att det berodde på att man ville göra gatan mer attraktiv och köpstark för att kunna behålla de butiker som finns utmed. Idén blev möjlig efter att man skapat en ny genomfartsled och således inte behövde se till att bilar kunde passera Kungsgatan.

Hen vet att Köpmannaföreningen var emot projektet initialt och också att de har en väldigt stark röst hos de lokala politikerna. Hen tror sig därför kunna säga att sommargågatan måste vara någon form av överenskommelse dessa två parter emellan, för att det hade stoppats om Köpmannaföreningen motsade sig åtgärden alltför starkt. Hen vet också med sig att föreningen nu är positiv men att de inte kan tänka sig en permanent gågata, och att det därför inte heller är aktuellt. I dagsläget förs ingen specifik dialog gällande sommargågatan med intressenter och projektet har inte heller utvärderats.

Gatan består främst av klädbutiker, frisörer och en del caféer och restauranger. På sommaren finns några uteserveringar sida vid sida med kommunens blomlådor, cykelställ och parkbänkar i sicksack men gatan är inte fullmöblerad utan det finns luckor som gör det möjligt för bilar att ta sig in och parkera. Tjänstepersonen jag pratat med är inte helt nöjd med ena riktningens skyltning motorfordonsförbud med tillägg gågata och det är något som kommer ses över i år. Ett problem med motorfordonsförbud är att den egentligen inte förbjuder parkering, förklarar hen. Den andra infarten regleras gågata så där kör varuleveranser in. Hen har inte fått in några klagomål angående cyklister. Sannolikt har ingen landskapsarkitekt varit inblandad i gestaltningen.

När jag talar med näringsidkaren som driver en blomsterbutik på gatan är faktumet att gatan är gågata på sommaren inget hen reflekterat något vidare över. Det har alltid varit så och hen kan inte bedöma om det påverkat verksamheten eftersom det inte finns något scenario att jämföra med. De brukar utnyttja gatan lite för att skapa en finare och mysigare miljö utanför ingången men det är inte en så stor yta att de behöver hyra den av kommunen. Hen svarar att hen är för

sommargågatan men mot åtgärden vintertid för hen tror att det skulle bli sämre för butiken. I övrigt finns det inte så många andra butiker kvar på gatan berättar hen så det är inte så många fler som kan ha en åsikt. Hen tycker det är svårt att bedöma framgången med projektet men motiverar trean med att kommunen inte visat något jätteengagemang i frågan.

Nora, Prästgatan

Invånarantal: 11 000

Gatuavsnitt: Kungsgatan till Skolgatan, 261 meter

Startår: 2009 eller 2010

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 15 april – 31 augusti

Kostnad: Runt 100 000 för drift och skötsel

Betyg: 4 (kommunen) 4 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Nora kommun den 18 mars 2019 och näringsidkare den 28 mars 2019.

Nora och Lindesberg är två av fyra kommuner som har en gemensam förvaltning och förbund och således är mycket likt mellan dem båda vad gäller genomförandet av sommargågatan. Jag har i bägge fallen talat med samma tjänsteperson. Denne var som sagt inte med i uppstartsfasen utan har fått informationen rörande de första åren från annan part. En skillnad hen beskriver är att gatornas förutsättningar är olika. På Prästgatan finns fler verksamheter som lämpar sig på en gata utan biltrafik. Under sommaren är gatan i princip så full av turister, andra gående och handlare att man knappt kan köra där, enligt tjänstepersonen. Kommunen placerar precis som i Lindesberg ut blomurnor, bänkar och cykelställ (men utan inblandning av landskapsarkitekt) och utöver det ställer handlarna ut sina varor och uteserveringar. Syftet är också just att öka handelns omsättning och få en attraktivare gata genom att få bort bilen och få dit fotgängare, något hen anser att man har lyckats bra med och att staden lever upp på sommaren.

Hen vet med sig att det är politiken som har initierat projektet men tror att Köpmannaföreningen har varit involverad även i Nora. Beslutet var ursprungligen att göra gatan till ett gångfartsområde men min intervjuperson berättar att hen motsatte sig idén och att det ändrades till en sommargågata. De butiker som säljer tyngre föremål har varit mer skeptiska, men de flyttar ut från stadskärnan allt mer. Hen misstänker att utöver att verksamheterna lämpar sig bättre för en gågata i Nora så är man också mer positivt inställd tack vare att det en stor turiststad, även om förändring alltid möts av motstånd. Hen märker generellt under möten med Köpmannaföreningen att de börjar tro på att åtgärderna kommunen gör gynnar handeln. Däremot för de ingen dialog med föreningsliv utan deras aktiviteter förläggs till stadens torg. Sommargågatan marknadsförs inte heller.

Hen har inte fått några klagomål från cyklister men däremot fungerar utformningen inte tillräckligt avstängande utan det bildas som en tydlig väg mitt i gatan med fri sikt och de klagomål som kommer in gäller att det är för mycket biltrafik sommartid och att utformningen därför måste göras om, men med bibehållen passagemöjlighet för varuleveranser och boende eftersom skyltningen är gågata. Tjänsteperson anser att de bör göra en utvärdering med handlarna i samband med denna kommande omreglering, något som inte genomförts hittills. Generellt sett tror hen att många kommuner dras med problem med att sprida kunskap om vad de olika regleringarna innebär och att den här trafiksituationen med mestadels gående som blandas upp med varuleveranser och boendetransporter är konfliktfylld. Hen påpekar att dagens gator och verksamheter inte är utformade för att vara renodlade gågator, även om hen egentligen skulle vilja stänga av för all motortrafik.

Den elektronikservicebutik jag pratar med är även den positiv till sommargågatan. De har inte själva deltagit aktivt i gatan men märker att de har fått fler besökare och intervjupersonen har blivit mer positivt inställd efter att gågatan infördes. Innan visste hen inte vad det skulle göra för skillnad och hyste inte några förhoppningar. Nu är hen för både sommargågatan och en permanent gågata.

Enköping, Kungsgatan

Invånarantal: 44 000

Gatuavsnitt: Sandgatan till Källgatan, 110 meter

Startår: 2010

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 1 april – 3 september

Kostnad: Minimal årlig kostnad, inköp 250 000 för en tioårsperiod

Betyg: 4 (kommunen) 4 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Enköping kommun den 26 februari 2019 och näringsidkare den 3 april 2019.

På Kungsgatan sätter kommunen sommartid upp staket utanför affärer och matställen inom vilka verksamheterna kan flytta ut. Restauranger bygger uteserveringar och en klädbutik och en frisör skapar en lounge till exempel. Utanför de verksamheter som inte vill göra något sätter man upp blomurnor och monterar cykelställ. Målsättningen är ett mer levande centrum och att ge restaurangerna möjlighet till uteserveringar. Beslutet röstades igenom i tekniska nämnden 2009 och min intervjuperson, som inte var med när det begav sig, tror att initiativet kom från politiken. Det är enligt hen några verksamheter som anser sig få färre kunder när p-platser utanför försvinner men de flesta är positiva och vissa caféer och restauranger har ett enormt uppsving under sommaren. Kommunen försökte göra en undersökning bland näringsidkarna för några år sedan men fick in så få svar att det inte var användbart, hen tror att de helt enkelt inte bryr sig så mycket. I övrigt har man ingen speciell dialog eller informationsutbyte gällande gatan.

Man ser från förvaltningens sida gärna att avstängningen blir permanent året om och att man minskar bilens närvaro i centrum men politikerna håller inte med och affärsidkarna säger att de kommer flytta och lägga ner om det blir gågata permanent. Den här oppositionen har inte ändrats efterhand.

Kungsgatan kantas av många restauranger och fina byggnader och ansågs därför lämplig. Efter att man 2014 beslutade att det skulle vara en permanent sommargågata har kommunen, utifrån stadsarkitektens direktiv, vågat och kunnat bygga lite bättre på gatan med ett snyggare och trevligare resultat. Gatan har normal körbredd och på ena sidan är infarten lika öppen som vanligt men man anser inte att smittrafik är ett problem. Inte heller vad gäller cyklingen har man stött på konflikter.

Projektet marknadsförs inte och den årliga kostnaden är minimal (förutom de förlorade p-intäkterna). Inför nästa år har det kommit in önskemål från näringsidkarna på andra sidan torget om åtgärder så en förhoppning är att få bygga vidare även där.

En slumpad näringsidkare på gatan driver butik och är generellt positivt inställd till gågator. Verksamheten blev informerade om gatan när en tjänsteperson var förbi butiken och hen anser att i ett så litet centrum som Enköping kan man absolut ställa bilen utanför och gå. Däremot tycker hen att kommunen gör för lite av gågatan när den sätts upp i april. De märker en ganska tydlig

dipp de första månaderna och hade önskat, precis som hen tror att många andra butiksägare håller med om, att det börjat första juni istället. Tidigare än så framstår gatan som död och det enda som finns är någon parkbänk. Alternativet hen kan se är att man satsar mer från första dagen och sätter ut växtlighet, exempelvis påskris. Här känner hen att kommunen inte lyssnar och att de som affärsidkare inte får vara med och påverka, istället får de betala för att kunna utöka sin verksamhet på gatan. Butiken brukar sätta ut extra försäljning och någon sittplats, en reabod eller något liknande. Väl på sommaren sedan är det väldigt trevligt och positivt, anser intervjupersonen, men för en femma hade det krävts att kommunen ändrade datumen eller satsade mer under hela den period som gäller. Hen är även för att det skulle bli gågata året runt men trycker då ännu mer på vikten av att något extra tillkommer såsom träd och mysiga uterum utanför matställena.

Halmstad, Hamngatan

Invånarantal: 101 000

Gatuavsnitt: Bankgatan till Orups gränd, 77 meter

Startår: 2012

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 1 maj – 30 september

Kostnad: I princip inget

Betyg: 4 (kommun) 1 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Halmstad kommun den 21 februari 2019 och näringsidkare den 3 april 2019.

I Halmstad regleras återvändsgränden Bankgatan om till sommargågata från maj till september sedan sju år tillbaka. Ursprunget är inte helt klarlagt men förmodligen gick det till så att krögarna längs gatan ville ha uteserveringar och för att kunna bygga det på ett trafiksäkert sätt var man tvungen att förhindra fordon att köra där. Åtgärden går även i linje med politikernas vilja att vända Halmstad mot vattnet. Eftersom det är en vändgata som regleras gågata handlar det i praktiken bara om att förbjuda parkering på gatan. Det har dock fungerat sådär, även om tjänstepersonen jag talat med berättar att smittrafiken minskat med åren för att åtgärden har satt sig. Förra året beställde man in möbler i samarbete med en landskapsarkitekt för att fylla de tomma ytorna och på så sätt skapa fysiska, men samtidigt trevliga, hinder för bilarna att parkera. Möblerna bestod av bänkar i grälla färger och blomlådor, i övrigt är det uteserveringar som dominerar på platsen. En reflektion tjänstepersonen gör är att det absolut inte alla platser som är ämnade att ha en gågata på utan man måste möblera utrymmet på sådant vis, till exempel med uteserveringar, att det framgår rent estetiskt och finns en anledning till att man inte ska köra där. Att bara sätta upp en skylt på vilken gata som helst är inte nog.

Precis som i många städer är det en konstant pågående diskussion i Halmstad att det inte går att hitta parkering och Hamngatan är en av de största gatorna för parkering. Tjänstepersonen ser därför potential för att det skulle kunna bli en stor fråga politiskt men med tanke på de andra målen de arbetar mot såsom att vända staden, gynna näringslivet och skapa trivsamma miljöer blir mycket annat positivt genom åtgärden. Hen tror även att det hade varit mer besvärligt med ett motorfordonsförbud som hade försvårat restaurangernas leveranser jämfört med nulägetets gågateroglering som är snällare. Restaurangerna är för i och med att sommargågatan är en förutsättning för att de ska kunna ha uteserveringar, den stora frågan för kommunen är snarare *hur mycket* de ska låna ut allmän plats. En annan förklaring hen ger till det förhållandevis lilla motståndet är att människor kan tänka sig att gå lite längre på sommaren jämfört med vintern. Tidigare hade

man regleringen gågata ytterligare ett kvarter men på grund av att där inte finns några uteserveringar såg man ingen anledning att stänga av så långt.

Man har inte utvärderat projektet men för dialog och stämmer av angående korrigeringar kontinuerligt med verksamheterna under året, till exempel har man förlängt säsongen med en månad på våren efter önskemål från krögarna. Ingen marknadsföring görs och projektet kostar inte mer än vad blommorna som planteras i urnorna kostar. Förra årets möbelinvestering blev förstås dyrare men dessa återanvänds. Inget speciellt görs annorlunda 2019.

En av restaurangerna med uteservering på gatan är inte alls nöjd med kommunens arbete. Hen medger att den utökade uteserveringen ger fler kunder men önskar att hela Hamngatan skulle bli gågata året runt istället. En anledning till det låga betyget är den uteblivna handlingskraften från kommunens sida. De har fattat beslut om att flytta centrum mot vattnet men ändå händer ingenting, berättar restauratören. Hen förklarar att varenda stad i Sverige bygger längs med vattnet och att det är där allting borde hända med kiosker, butiker, kvällsaktiviteter och dylikt. Det andra argumentet är att hen upplever sig inte bli lyssnad på och de har inte blivit inbjudna att delta i planeringen. I övriga Halmstad gäller uteserveringstillstånden från första april medan på just Hamngatan är det första maj ty det är först då gatan blir gågata. Enligt restauratören är det löjligt eftersom det bara handlar om att sätta upp en skylt. Övriga näringsidkare håller i stora drag med om åsikterna, uppger intervjupersonen.

Sundsvall, Storgatan

Invånarantal: 99 000

Gatuavsnitt: Nybrogatan till Strandgatan, 155 meter

Startår: 2012

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 1 maj – 30 september

Kostnad: Inte mycket alls

Betyg: 3 (kommun) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Sundsvall kommun den 26 februari 2019 och näringsidkare den 4 april 2019.

I väntan på en permanent ombyggnation av Storgatan till gågata genomförs sedan 2012 en sommargågata som en två kvarter lång förlängning av den befintliga gågatan. Målet att skapa mer liv och rörelse på den här delen som mest består av restauranger utgår från ett arbete kallat Statsvision som tagits fram av politiker, stadsbyggnadsnämnd och företagare. Beslutet om omregleringen fattades på egen hand av stadsbyggnadskontoret och var aldrig uppe i nämnden. Gatan bygger på uteserveringarna och kommunens insats består bara av att skylta om gatan vilket inte kostar många kronor. Man har inte satsat på några övriga evenemang, invigningar eller dylikt men tjänstepersonen berättar att gatan har blivit lugnare och mer attraktiv för verksamheterna som ligger där, att uteserveringarna är fulla och att det mottagits väldigt positivt. På frågan om faktumet att Storgatan redan till stor del är gågata har varit en framgångsfaktor i genomförandet svarar tjänstepersonen att det absolut varit så.

Tjänstepersonen på kommunen uppger att det inte var någon som var direkt emot projektet utan att deras problem snarare handlar om att obehörig trafik tar sig in och felparkeringar. Man är från kommunens sida medveten om att möblering och utformning är mycket viktigt och kommer försöka förbättra infarten men man ser det inte lönt att plöja ner en massa pengar när en permanent

avstängningen stundar. Projektet har varken marknadsförts eller utvärderats, utöver trafikmätningarna. Sammantaget bedömer tjänstepersonen att satsningen inte är helt misslyckad men inte heller jättelyckad och man kommer fortsätta med avstängningen i väntan på ombyggnationen.

Även om man från kommunens håll är halvnöjd med gatan är den restaurangägare jag pratar med desto mer positiv. Gågatan fanns redan när hen började jobba på restaurangen så hen vet inget om uppstartsfasen men de har en uteservering på gatan sommartid och intervjupersonen berättar att sommargågatan både drar mer folk och gör det trevligare inne i stan. När det är bra väder är det mer liv och människor slår sig gärna ner på uteserveringen. De flesta av både butiker och restauranger hen talat med tycker det är gynnsamt för staden med den ökade rörelsen. Hen var positiv redan från början men är inte för en permanent gågata då hen uppger att besökare ibland vill parkera nära och få mat snabbt på vintern, samtidigt som det är färre familjer och barn som är ute och cyklar.

Kungsbacka, Norra Torggatan

Invånarantal: 82 000

Gatuavsnitt: Västergatan till Storgatan, 75 meter

Startår: 2014

Bilmängd: 1

Tidsperiod: 1 april – 30 september

Kostnad: Inte mycket alls

Betyg: 4 (kommunen) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Kungsbacka kommun den 11 mars 2019 och näringsidkare den 9 april 2019.

På Norra Torggatan ligger fyra restauranger. När en av dem önskade en uteservering blev de inte nöjda med kommunens ytmässigt lilla förslag och föreslog då, i samspråk med andra restauratörer, att gatan skulle stängas av för biltrafik under sommarhalvåret. Det är ingen jättetrafikerad gata och den har inte heller stor betydelse för trafikförläggning i innerstaden. Politikerna sade därför ja till att testa lösningen under sommaren 2014 och efter en utvärdering med handlare och fastighetsägare som vittnade om att de flesta var positiva och att näringsidkarna fått fler besökare kom man fram till att fortsätta med konceptet. Dock fick man in så pass få svar att det inte gick att sammanställa till ett dokument och idag förs ingen speciell dialog med de berörda. Till saken hör också att det finns tankar om att göra Norra Torggatan till en del av ett bilfritt gångstråk när två nya stadsdelsprojekt står klara och förslaget från krögarna gick därmed i linje med den långsiktiga planen.

Tjänstepersonen jag intervjuat berättar att det inte var så många andra handlare längs sträckan som tyckte det var så viktigt. Politikerna å sin sida är positiva till att förvaltningarna testat grejer och från första beslutsunderlaget kan man utläsa att det var väldigt på idén, berättar hen. Numera är åtgärden förankrad och man har inte så mycket dialog med verksamheterna. De klagomål man fått gäller ljudnivån från boende. Hen berättar att de inte marknadsför projektet men funderar kring om det kanske hade fått mer uppmärksamhet om det gjorts idag. Enligt tjänstepersonen har det aldrig stormat kring åtgärden eller varit något snack om att inte göra det igen utan politikerna, som generellt sett är angelägna om sin väljarbas, har varit positiva. Hen tillägger att det å andra sidan inte varit mycket ”bä” heller utan hen tror att det mest handlar om att folk tycker det är härligt att kunna sitta ute och för det får restaurangerna cred. Det inte är något man kopplar till gatumiljön.

Mellan april och oktober sätter kommunen ut blomlådor, skyltar och staket som markerar uteserveringarna, vilket räcker för att hindra biltrafiken. Gatan är enkelriktad i vanliga fall. Tjänstepersonen berättar att de är öppna för nya idéer från allmänheten men att hen inte har hört om några sådana initiativ utan att det är uteserveringarna som är grejen. När vi pratar nämner hen att de kanske borde ställa ut lite cykelställ på gatan. Hen ger satsningen en fyra med förklaringen att det går bra och att man inte har stött på patrull så att det på så sätt är lyckat men att hen kan tycka att de från kommunens sida skulle kunna göra mer. Tydligt har det funnits skisser på hur man kan göra det finare men de har inte blivit av.

Jag har, utöver tjänstepersonen, talat med en restauratör på gatan som uppger att sommargågatan bara har påverkat deras verksamhet positivt genom uteserveringen de kan bygga upp på gatan, som annars bara är en liten tvärgata. De blev informerade av kommunen, var införstådda med planerna och positiva till lösningen från första början. En gågata året runt har de heller inget emot. Enligt intervjupersonen är alla på gatan nöjda med sommargågatan.

Falun, Östra Hamngatan

Invånarantal: 58 000

Gatuavsnitt: Vattugränd till Falugatan, 81 meter

Startår: 2015, avslutad 2018

Bilmängd: 4

Tidsperiod: 1 maj – 30 september

Kostnad: I princip ingenting

Betyg: 4 (kommunen) 4 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Falun kommun den 5 april 2019 och näringsidkare den 8 april 2019.

Östra Hamngatan i Falun kan klassificeras som en bakgata till den ordinarie gågatan. När platsens enda restaurang ansökte om uteservering ställdes kommunen inför två val – avslå eller bevilja med följden att gatan måste stängas av för biltrafik. Då en avstängning funnits i kulisserna i många år valde man det senare. En tjänsteperson på gatuförvaltningen skrev själv en trafikföreskrift om åtgärden vilket fick mothugg av oppositionen då man ansåg att ett sådant beslut inte kunde fattas på egen hand. Nämnden bekräftade dock senare att reglering skulle gälla. Det fanns de som var emot, främst bilfalangen och i viss mån handlare. Kommunen gjorde ingen egen marknadsföring men media lyfte fram omregleringen i negativa ordalag inför genomförandet. Till exempel uttalar sig flera handlare i Dalarnas Tidning mycket negativt i en artikel med rubriken ”Gatan måste öppnas” (Norin & Svedgård, 2015). Fortfarande var den klart övervägande majoriteten dock positiv, enligt en tjänsteperson på kommunen, (vilket bekräftas i en annan artikel i samma lokaltidning (Staffas, 2015)) och efter den första fasen upplevde hen att opinionen vände, att man vände sig och anpassade sig och att de negativa kommentarerna upphörde.

Skytningen blev motorfordonstrafik förbjuden, då bussar fortfarande trafikerade gatan, och gående och cyklister hade en separat skyltad bana bredvid. Stora blomlådor hindrade övrig trafik och restaurangen var den enda aktör som tog plats på gatan. Man förde ingen dialog med övriga intressenter. Tjänstepersonen svarar dock att avstängningen inte var tillräcklig och att det var ett bekymmer. Hen menar att det är stor skillnad på skylten förbud för motorfordonstrafik och gågata där det senare efterlevs mycket bättre, och spekulerar i om det är psykologiskt. Varuleveranser fick åka en annan väg till lastplatsen på tvärgatan.

Avstängningen blev en försmak på projekt Årummet som syftar till att lyfta området kring ån och efter tre år av samma typ av sommargågata byggdes den 2018 om med ny beläggning och är sedan dess ett permanent gångfartsområde. Tjänstepersonen förklarar att en permanent gågata aldrig var aktuell för där ligger ett parkeringshus på Vattugränd så polisen skulle få en alldeles för stor utmaning med att se till att regleringen efterlevdes. Gångfartsområde var ett politiskt beslut som alla kunde enas om.

Gatan har endast två verksamheter, en matbutik och en restaurang, och mitt urval resulterade i att den senare kontaktades. Restauratören berättar att de väntade i sex år på åtgärden som möjliggjorde den uteservering de blev lovade när de flyttade in i lokalen 2009, så för deras del var sommargågatan positiv och intervjupersonen svarar att det absolut påverkade deras verksamhet genom ökad omsättning i och med att de fick 150 nya platser. Hen hade önskat att kommunen stängde av för all motortrafik istället för dagens gångfartsområde och har inget emot att det skulle göras året om. Intervjupersonen förklarar också att man från matbutikens sida var mer negativt inställd till sommargågatan och ansåg att de som detaljhandlare förlorade kunder.

Karlskrona, Ronnebygatan

Invånarantal: 67 000

Gatuavsnitt: Drottninggatan till Norra Smedjegatan, 176 meter

Startår: 2017, avslutad 2017

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 23 juni – mitten av augusti

Kostnad: Ungefär 10 000

Betyg: 5 (kommunen) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Karlskrona kommun den 29 mars 2019 och näringsidkare den 9 april 2019.

Tjänstepersonen på kommunen berättar att man för många år sedan gjorde en satsning på att bygga om många av stadens gator till gågator men att man sedan inte löpte hela linan ut och även förbjöd biltrafiken, med följd att trafikmängden är för stor och att uteserveringarna inte fungerar. På den aktuella delen av Ronnebygatan som är stadens huvudgata med shopping och restauranger testade man därför att göra gågata under en sommar genom att totalt stänga av för motorfordonstrafik med hjälp av pollare mellan 11 och 05. Räddningstjänst kunde komma förbi genom att lyfta undan hindret och varuleveranser fick komma in mellan 05 och 11. Försöket blev mycket lyckat och gjordes om till en gågata på helårsbasis året därpå.

Från trafikavdelningen förankrade man idén bland de verksamma först och eftersom endast en butik motsatte sig åtgärden var det inga problem att införa den. Något politiskt beslut behövdes inte heller för än regleringen blev permanent. Utseendemässigt förändrades inte mycket eftersom uteserveringarna redan stod på gatan, de slapp nu bara trängas med bilar. Första året hanns det inte med att skapa något annat, förklarar intervjupersonen, men de uppmuntrar nu till mer och annan aktivitet. Man förde däremot ingen dialog med boende eller fastighetsägare med argumentet att de helt enkelt får anpassa sig på gågator som denna för annars fungerar de inte. I början var det viss konflikt med transportörerna men eftersom de är beroende av verksamheterna och deras kunder anpassade de sig. I den generella stadsutvärdering som görs varje år var det ett positivt resultat från näringslivet längs gatan och det var en förutsättning för att man skulle kunna göra det permanent, berättar tjänstepersonen, annars hade centrumföreningen satt stopp. Avstängningen var en förlängning av befintlig gågata och parkeringar finns i p-husen vid sidan av så regleringen innebar inte någon egentlig förändring av stadsbilden.

Beskedet till allmänheten lämnades som ett pressutskick och sedan tog tidningarna vid och marknadsförde gatan själva. På sociala medier syntes både positiva och negativa kommentarer men enligt personen jag intervjuat lade det sig efter någon vecka. Nu i år planerar man en ny satsning enligt samma arbetsprocedur på gångfartsområdet i hörnan mellan korsningen Borgmästargatan och Hantverkargatan som likaså det har för mycket trafik.

Plötsligt så var den bara där. Så beskriver en hotellansvarig processen inför sommargågatan. De fick ingen information eller inbjudan att delta i planerandet innan. Verksamheten nyttjade inte heller sommargågatan. Hen har dock inget ont att säga om satsningen förutom att de upplevde vissa problem med leveranser och gäster som skulle hämtas och lämnas med taxi. Hen var därför hela tiden för sommargågatan och säger samma sak om den nuvarande permanenta gågatan förutsatt att de har fortsatt tillgång till sin lastzon. Det är väldigt lyckat att man fått bort okynneskörningen på huvudgatan, anser hen, och även över lag är det rätt bra att man tar bort den mesta av biltrafiken där det är mycket folk. Den inställningen hade hen redan innan försöket med sommargågatan.

Mellanvägen

Norrtälje, Stora Brogatan och Posthusgatan

Invånarantal: 62 000

Gatuavsnitt: Hantverksgatan till Tillfällegatan, 287

Startår: 2008, 2017 i ny tappning

Bilmängd: 1

Tidsperiod: 15 maj – 31 augusti

Kostnad: 100 000 – 400 000

Betyg: 4 (kommun) 4 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Norrtälje kommun den 25 februari 2019 och näringsidkare den 29 mars 2019.

Norrtälje visar ett skifte i vilken typ av sommargågata man satsat på. Regleringen har funnits sedan 2008 och uteserveringarna har varit konstanta men fram till 2016 bestod kommunens arbete i princip bara av omskyllning utan andra fysiska ingrepp. Under en medborgardialog 2016 framkom det dock att det efterfrågades åtgärder på Stora Brogatan för att skapa en attraktivare miljö och minska smittrafiken och utifrån det tog gatu- och parkavdelningen med hjälp av landskapsarkitekter fram ett förslag. Det bollades med handelsförening och politiker, antogs och ligger till grund för hur gatan ser ut idag. En informell utvärdering görs varje år utifrån synpunkter som kommit in, men inget skriftligt. De förändringar som görs handlar om att man försöker utöka omfattningen varje år så att man får ännu mer känsla av gågata, exempelvis genom möbleringen. De senaste åren har man därför också jobbat med planteringar, cykelställ på två av parkeringarna som försvinner, en pop-up-park och en temporär lekplats för att få in medborgarnas åsikter om lekplatser i staden. Allteftersom kommunen satsat mer på utformningen har man noterat en bättre efterlevnad av trafikregeln. Själva tror de att möbleringen, speciellt i infarten, spelar stor roll. På Stora Brogatan känner man enligt tjänstepersonen jag intervjuat direkt att man kommer in på en gågata. Vad gäller cyklister är det ofta en så pass kritisk massa gående att cyklisterna bara måste anpassa hastigheten men inga synpunkter kring detta har inkommit. Syftet med åtgärderna är att skapa en attraktivare stadskärna där besökare vill uppehålla sig och inte bara passera. Gatan är stadens mest centrala stråk och väldigt populär bland besökare, i synnerhet fotgängare.

Idén väcktes av handelsföreningen och i samråd med denna skapades den ursprungliga sommargågatan. Det var aldrig så stort motstånd just för att det kom från handlarna själva. Deras engagemang beror sannolikt på handelsföreningens centrumutvecklare som är väldigt insatt i frågan, berättar tjänstepersonen. Han går på möten med Svenska stadskärnor som har en stark koppling till forskning och kan därmed ge handlarna bra information om vad minskad bilnärvaro i städer får för konsekvenser. Tjänstepersonen tror att om enskilda handlare tillfrågades kanske de skulle vara av en annan åsikt. Anledningen till att näringsidkarna ville ha gågatan just sommartid är antagligen för att Norrtälje är en sommar- och turiststad med en helt annan atmosfär på gatorna sommartid, medan mängden gående är mer kritisk vintertid, tror intervjupersonen. Man marknadsför åtgärden i lokaltidningen och på sociala medier.

Den pappershandlare jag talat med gillar sommargågatan och anser att det genererar fler kunder trots att de själva inte nyttjar gaturummet aktivt, tack vare att folk går långsammare och strosar mer. Denne tycker det vore ännu mer lyckat om det gjordes hela året om. Gatan var en gågata redan när de flyttade in och de har därför inte varit med och påverkat och vet inte hur de andra näringsidkarna ställer sig i frågan. Det ska dock tilläggas att just denna butik ligger på ett hörn där biltrafik tillåts längs den ena sidan, vilket näringsidkaren uppger är bra för deras verksamhet som är beroende av att kunder som handlar mer och större grejer kan stanna till med bilen.

Örebro, Engelbrektsgatan

Invånarantal: 153 000

Gatuavsnitt: Köpmansgatan till Kungsgatan, 105 meter

Startår: 2015, avslutad 2016 (2016 ingår ej)

Bilmängd: 2

Tidsperiod: 8 juni – 6 september

Kostnad: 1 000 000

Betyg: 5 (kommun) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Örebro kommun den 25 februari 2019 och näringsidkare den 2 april 2019.

Efter att den dåvarande ordföranden i programnämnd samhällsbyggnad blivit inspirerad av Times Square i New York kom det sig att Örebro bestämde sig för att genomföra en sommargågata. Ett trafikprogram hade nyligen antagits vilket följdes av att stadsbyggnadskontoret fick i uppdrag att titta på åtgärder i enlighet med detta, där omregleringen av Engelbrektsgatan blev en sådan satsning. Ett kriterium för valet av gata var att den skulle ha potential för folkliv utifrån en space syntax-analys (ett verktyg för att analysera en plats utifrån människans upplevelse och användning av den). Valet föll på Engelbrektsgatan som inte är huvudgata men har en del affärer och som är en av vägarna för biltrafik som ska tvärs igenom staden. Projektet genomfördes två år i rad med olika utseenden, Rosa respektive Gröna gatan. På Rosa gatan skapades konstverk i form av interaktiva popcorn, marken målades rosa, uteserveringar gavs utökad yta och planteringar, en elefant, lysande sittbänkar och cykelparkeringar sattes ut. Bostäderna har inte in- och utfarter på Engelbrektsgatan så den reglerades med motorfordonsförbud och man höll en invigning på öppningsdagen. Man upplevde inte något större problem med smittrafik. Det blev uppskattat och året därpå stängde man av halva gatan närmast Fisketorget, efter påtryckningar från både cityorganisationen och politiken, men denna variant ingår ej i studien.

Syftet var att visa på en alternativ användning av gator, skapa en mötesplats och få till en gångvänligare gata. Inför genomförandet kom en del synpunkter. Media lyfte aspekten att det skulle försvåra för biltrafiken men när det väl kom på plats övergick fokus till vad som faktiskt skedde

på platsen. Popcornen blev populära och barnfamiljer uppskattade att man kunde lämna barnen att leka fritt på gatan medan föräldrarna satt på en av restaurangerna. Utvärderingarna som gjordes visar att restaurangerna var mer positiva än affärerna som saknade parkeringsplatserna. Inför omprioriteringen hade man specifika möten med verksamheterna längs gatan och centrumorganisationen. Första året bestod dialogen mer av att presentera vad som skulle ske snarare än att aktörerna fick ge så mycket kommentarer. 2016 var satsningen mer begränsad ytmässigt vilket gjorde restaurangerna besvikna när de inte kunde ha utökade uteserveringar igen. Här medger tjänstepersonen att kommunikationen kring tillfälligheten i projektet kunde varit tydligare. Några andra lärdomar var att man inför en permanent ombyggnad måste lösa varuleveranserna bättre än som nu då de fick en specifik plats på torget en bit ifrån samt att markfärg måste ha friktion, första året fick de sätta cykelförbud på gatan på grund av halkrisken och cyklisterna fick ta en omväg.

Man samkörde Rosa gatan med Open art som är en vartannat år återkommande konstinstallation i Örebro och dessa stod då för mycket av utformningen och ordnade guidade visningar. Projektet är en publikmagnet i sig och man såg nyttan av att samarbeta för att skapa något på ytan och inte bara stänga av för sakens skull. Marknadsföringen bestod av information på hemsidan och sociala medier samt interjuver med lokalpress men det som bedöms fått bäst genomslagskraft är privatpersoners bilder på sociala medier, i kombination med lokalmedia.

En större utvärdering genomfördes med boende, näringsidkare och besökare av ett externt företag vars resultat var övervägande positivt. I samtliga tre grupper var andelen som var positiva till omregleringen störst, allra tydligast bland besökare och därpå verksamheter (Örebro kommun, 2015). Ökat folkliv och mindre trafik var de effekter som uppskattades mest (Örebro kommun, 2015). Näringsidkarnas omsättning visade sig ha ökat totalt sett jämfört med samma period två år bakåt men både de och de boende påpekade att lastning och tillgänglighet försämrades. Dessa två grupper föreslog att avstängningen endast skulle göras sommartid om det blev aktuellt i framtiden (Örebro kommun, 2015).

Kostnaden för projektet innefattade investeringar i möbler och dylikt, vilka har återanvänts på Olaigatan som blev sommargågata 2017. Efter 2016 ansåg man att man hade testat det man ville testa på platsen och att det var intressant att prova en ny. Olaigatan skulle byggas upp med bredare trottoarer och valdes därför som föremål för 2017 års sommargågata.

Jag har även talat med en frisörsalong på gatan som tycker det är kul när det händer något men har en neutral inställning till sommargågatan. Verksamheten deltog inte i gatan och uppger att de inte minns hur de fick information om omregleringen men att den gjorde det svårt för kunder att komma till, att det blev bökigt med parkeringar och att den avstängda genomfartsleden gjorde att man var tvungen att åka runt nästan hela staden. Någon ekonomisk förlust tror hen däremot inte att de gjorde. Hen vill inte att det ska bli en permanent gågata då det finns så många gågator redan och att det är tillräckligt svårt att ta sig fram som det är. Vad de andra handlarna tyckte vet hen ingenting om.

Göteborg, Tredje Långgatan

Invånarantal: 571 000

Gatuavsnitt: Linnégatan till Nordhemsgatan, 134 meter

Startår: 2015

Bilmängd: 2

Tidsperiod: 2 maj – 30 september

Kostnad: 50 000 – 100 000 årligen,

Betyg: 4 (kommunen) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Göteborg stad den 28 februari 2019 och näringsidkare den 15 april 2019.

Förslaget att göra Göteborgs Tredje Långgatan till en gågata kom först från fastighetsägare. Trafikkontoret kände att man ville testa åtgärden innan något permanent gjordes och lämnade ett förslag till beslut om sommargågata som antogs av trafiknämnden 2015. Året därpå gick man upp med ett förslag om en permanent sommargågata på Tredje Långgatan för att ge tydlighet, vilket också det gick igenom. Vidare har nämnden nu givit trafikkontoret i uppdrag att utreda möjligheterna till en permanent gågata. Man ser från kontorets sida en stor poäng i att först testa på det här sättet och se vad som händer, vad platsen har för potential, innan något större ingrepp görs. Tjänstepersonen uppger att de utvärderingar som gjorts före och efter både 2015 och 2016 har visat ett positivt genomslag hos alla de grupper som tillfrågats - boende, besökare och verksamma. I utvärderingen efter första året kan man till exempel läsa att en övervägande majoritet av verksamheter ansåg att de påverkats positivt och att samtliga frågor till besökare hade en positiv utveckling mellan april och september men att nedskräpning var ett problem (Trafikkontoret, 2016a). De boende har lyft frågor som ”vad finns det för oss?” och boendeparkeringar, vilket man jobbar vidare med, berättar tjänstepersonen. Vanligtvis används parkeringarna främst av boende under kvälls- och nattid (Trafikkontoret, 2016a). Eftersom tanken varit att testa lösningen mot en permanent gågata har man valt att göra omfattande utredningar för att verkligen förstå attityden och få en komplett bild av vad *alla* tycker, berättar tjänstepersonen, vilket är en annan sak än att endast granska de specifika ärenden som kommer in. Intressenthanteringen har bestått av postutskick när beslut fattats i nämnden de två första åren och två dialogmöten öppna för alla på gatan, ett allmänt och ett gällande utformningen.

Gatan har reglerats som gågata. Efter problem med smittrafik testade man under ett år att göra motorfordonsförbud kvällar och nätter men såg ingen större skillnad och valde bort det för att inte försvåra för boende mer än nödvändigt. Tjänstepersonen medger att smittrafiken är svår att hantera men att det har blivit bättre med åren när man har justerat möbleringen bestående av blomsterurnor, integrerade sittplatser och cykelställ, utöver uteserveringarna, för att komma till bukt med problemet. Landskapsarkitekter har varit med och skapat utformningen. Tjänstepersonen har inte upplevt några konflikter kopplade till cyklister.

Kommersiella aktiviteter har dominerat på gatan men det beror enligt min intervjuperson på att de inte fått in några andra förfrågningar. Som markförvaltare ser de det som sin uppgift att skapa förutsättningar för en aktivering av platsen, men att någon annan måste stå för själva aktiveringen. Det finns en kulturskola längs med sträckan men de har inte tagit till sig möjligheten att skapa något. Istället är det restaurangverksamheterna som varit mest bidragande till folklivet. Hen resonerar vidare att det inte finns någon tradition av gatuliv i Sverige på samma sätt som utomlands och att man som medborgare inte ser, eller kanske till och med inte vet, hur man kan använda det offentliga rummet till att göra olika saker. Istället koncentreras invånarna snarare till lekplatser och speciella rekreationsområden.

Sommargågatan är en åtgärd enligt den trafikstrategi som kommunen jobbar efter som säger att de ska sträva efter att omfördela yta från biltrafik till gång, cykel och vistelse och hitta flexibel användning av gaturummet. Utöver det har sträckan potential att stärka gångstråket mellan stadsdelarna Haga och Masthugget, vilket man ser positivt på. Gatan som sådan är inte en typisk centrumgata utan klassificeras av intervjupersonen mer som en bostads- eller bakgata men med

mycket restauranger. Tredje Långgatan har inte i sig någon historia av liknande avstängning, däremot har parallellgatan det inofficiella evenemanget Andra Långdagen då verksamheterna mer eller mindre annekterar gatuutrymmet så att bilar inte kan passera och skapar en sorts fest.

Från kommunens sida har man inte marknadsfört gatan, däremot har verksamheterna själva arbetat flitigt med det och gatan har blivit uppmärksammas i internationell media. I första årets utvärdering deklarerar att lokalmedias fokus före genomförandet främst låg på hur boende och verksamheter skulle påverkas med färre parkeringar och störande beteende från besökare medan rapporteringen under och efter lyfte fram Tredje Långgatan som en tilltalande plats med intervjuer med besökare och verksamheter som uttryckte sitt gillande (Trafikkontoret, 2016b).

Tjänstepersonen beskriver projektet som lyckat och men säger att bland annat smittrafiken drar ner omdömet det lite. Troligtvis görs inget annorlunda 2019. Hen tillägger att de fått otroligt mycket lärdomar kring omvandling av en gata och tillfälligt användande, bland annat genom att följa attityder och förstå hur människor tar emot gatan.

En av verksamheterna på gatan är en skönhetsalong. Av min intervju med den ansvarige framkommer att hen tycker informationen från kommunen har varit bristfällig, i princip obefintlig, och att de inte visste något för än de en dag inte kunde parkera på gatan längre. Men det har inte gjort hens inställning negativ utan hen har gillat idén från början och tycker bara det är positivt och trevligt. Hen är för även en permanent gågata. Förbättringspotentialen ligger i tydligheten. Hen uppger att det verkar vara svårt för folk att veta när det är gågata och inte och tycker att det varit dåligt med information, både till dem som verksamhet och skyltning på gatan. Eftersom det mest är restauranger med uteserveringar på gatan tror hen att de andra är nöjda. Det verkar så, uteserveringarna är fulla, poängterar hen.

Ur utvärderingen från 2016 framkommer att 88 procent av de 24 svarande verksamheterna (kontor inräknat) uppger att lönsamheten påverkats positivt av sommargågatan (Trafikkontoret, 2016c).

Örebro, Olaigatan

Invånarantal: 153 000

Gatuavsnitt: Storgatan till Slottsgatan, 149 meter

Startår: 2017, avslutad 2017

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 10 juni – 25 september

Kostnad: 400 000

Betyg: 5 (kommunen) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Örebro kommun den 25 februari 2019 och näringsidkare den 2 april 2019.

Olaigatan skulle byggas om och få bredare trottoarer och man tog tillfället i akt att testa lösningar som en del av Örebros kontinuerliga arbete med trafikprogrammet och samtidigt skapa ytor för uteserveringar. Den passade också bra tack vare att bussarna som vanligtvis kör här skulle ledas om. En viktig del i valet av plats är att det ska fungera rent samordningsmässigt med andra avstängningar och projekt, menar tjänstepersonen jag intervjuat. Till exempel hängde beslutet att måla både Engelbrektsgatan och Olaigatan ihop med att dessa ändå skulle asfalteras eller byggas om, och kommunen behövde därför inte betala för borttagningen av färgen.

Detta år hölls, precis som inför första sommargågatan, möten med representanter på gatan och centrumorganisationen men det gjordes i ett tidigare skede så att de kunde påverka mer med egna idéer. Tjänstepersonen svarar att det på ett sätt var lättare 2017 för att man hade sett att Rosa gatan fungerade bra. Intressenterna tyckte att det var kul att det hände något på deras gata och restaurangerna såg nytta i att kunna ha uteserveringar. Gatan utformades också nu tillsammans med Open art. De målade marken blå, gjorde installationer på byggställningar, satte ut sittplatser, planteringar och urnor samt hade Open art bokstaverat stort som avstängning. Konsthallen mitt på sträckan blev en samlingsplats. Man förbjöd också här, precis som på Rosa gatan, motorfordonstrafik men jobbade mer med skyltning och omledning av trafiken. Tjänstepersonen bedömer att det var mindre smittrafik än på Rosa gatan trots att Olaigatan i normala fall har mer biltrafik, förmodligen för att det var ännu krångligare att ta sig igenom.

En utvärdering gjordes även efter Blå gatan men denna gång som en webenkät med endast boende och verksamheter. 67 procent uppgav då att de var positiva till förändringen och mer än hälften tyckte det var bättre än den vanliga gatan (Örebro kommun, 2017).

Tjänstepersonen väljer att sätta en femma för att det var vissa saker som gjordes bättre. Allmänna lärdomar hen fått är betydelsen av vad man *skapar* på platsen. En sommargågata är ett bra sätt att testa en lösning som inte är klassiskt bilorienterad men det är viktigt att det finns förutsättningar för aktiv mobilitet och folkliv. Hen upplever att moroten då gör att piskan mot biltrafiken glöms bort, som var fallet när fokus lades på popcornen istället för bilförbudet på Rosa gatan. Sedan är också dialogen med verksamheter och omgivning viktig, poängterar hen.

Trots att projekten bedömts som lyckade gjordes ingen sommargågata 2018. Anledningen var bristande resurser och en debatt om att det grävs överallt i staden. Däremot kommer antagligen en sommargågata att genomföras 2019. Örebros kommun tar hänsyn till rättvisaspekten av sommargågor vilket innebär att konceptet ska prövas på olika platser eftersom det har potential att lyfta ett område. Parkenheten jobbar med utveckling av Oskarsparken och i sommar kommer eventuellt Manillagatan som passerar igenom stängas av för att tydligare binda ihop parken. Utformningen är inte klar men man har tankar på stadsodling och bygglek för barn.

Näringsidkaren jag intervjuat är en bokhandlare som först läste om satsningen i Nerikes Allehanda. Hen svarar att ingen inbjudan kom från kommunens håll om att delta i planerandet och de har inte heller deltagit i själva sommargågatan. Däremot påverkade sommargågatan affären positivt genom större kundunderlag. Handlaren är för satsningen och tyckte både före och efter att det var skönt att bilarna försvann och hade gärna sett att det blev en gågata året runt så de slapp den tunga trafiken med mer plats för cyklister och fotgängare. Hen poängterar dock vikten av att verksamheten och gatan ligger centralt i en miljö där folk gärna strosar och att satsningen upplevdes som positiv för hen i egenskap av butiksägare till stor del beror på det. I sådana miljöer mår vi bra av att ta bort bilar med mer yta för människor, resonerar hen. En synpunkt är dock att hen gärna hade velat bli inbjuden till att diskutera med Open art om placering av föremålen då de nu ställde en tio meter lång container utanför butiken som skymde och skuggade totalt. Det var ett misstag från Open arts håll, anser hen. Vad gäller övriga näringsidkare vet hen bara att grannkonditoriet var positiva så vitt hen förstätt det.

Malmö, Friisgatan

Invånarantal: 339 000

Gatuavsnitt: Södra Förstadsgatan till Skolgatan, 165 meter

Startår: 2017

Bilmängd: 2

Tidsperiod: 1 april – 31 oktober
Kostnad: 600 000 inklusive inköp
Betyg: 5 (kommunen) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Malmö stad den 4 mars 2019 och näringsidkare den 2 april 2019.

Friisgatan som sommargågata testades egentligen först under endast en vecka 2016 i samband med europeiska trafikantveckan. Året därpå gjordes en avstängning av gatan under hela sommarsäsongen. Åtgärden grundar sig i ett politiskt uppdrag till dåvarande gatukontoret om att utveckla stråket mellan Triangeln och Folkets park för gång, cykel, aktivitet och häng vilket resulterade i ett förslag om att testa en sommargågata. Den aktuella sträckan valdes på grund av restaurangerna och butikerna längs med. Varje gång frågan har varit uppe i tekniska nämnden har det varit mycket diskussion och väldigt starka åsikter men det har ändå funnits en majoritet för åtgärden. Första ”riktiga” året, det vill säga 2017, var det två insändare från folk som var emot innan det drogs igång med argument om biltrafik och parkeringar men när det väl startade var det tvärtom, berättar min intervjuperson, kritiken som kom in var från alla de som tyckte att det var för mycket bilar på gatan och väldigt få hörde av sig för att de hade svårt att komma fram eller parkera.

Bland aktörerna var det framför allt restaurangerna som var för medan butikerna var lite mer skeptiska men intervjupersonen uppger att det har lagt sig med åren. Tjänstepersonen tror att det fungerade ganska bra för butikerna första året och vet att för restaurangerna är det en tydligt positiv sak. Första året var det många boende som tyckte trafiksituationen var osäker men det har blivit bättre efter att de jobbat med utformning och skyltar samt gjort gatan enkelriktad. 2018 bedömer tjänstepersonen att avstängningen var tillräcklig men lärdomen är att det behövdes mer än bara gågateskyltar och att utformningen är jätteviktig. Senaste året stod det i text ”här är det gågata” vilket hen bedömer gjorde stor skillnad.

Gatans gestaltning ändras lite från år till år och syftet är att testa att använda gatuutrymmet till annat än biltrafik när behovet finns. Första året var det viss brist på både pengar och tid och man letade då i kommunens förråd, till exempel användes stålbalkar som vanligtvis stänger av gator till att bygga planteringsytor och allmänna sittplatser. Uteserveringarna har varit jätteviktiga alla år.

Tjänstepersonerna för dialog med verksamheterna kring utformning men behovet blir mindre med åren när tillvägagångssättet är inarbetat - första året hölls flera möten, förra året två och inför i år kanske det bara blir ett. De boende får informationsbrev. Inför 2018 pratade man lite extra med butikerna eftersom de inte har uteserveringar och därmed mer yta utanför som kommunen kan gestalta. Handlarna hjälpte till exempel till med att lägga ut kuddar och låna ut pjäser till spelborden. Från kommunens håll är det viktigt att det är den publika sektorns initiativ och alla malmöborna plats och därför är de allmänna sittplatserna väldigt betydelsefulla. Tjänstepersonen tycker att det har blivit en bra mix med mycket människor i rörelse och nästan alltid folk på de offentliga delarna, de har till exempel hört att boende går ner och äter middag på gatan. Generellt är det mycket sitta, hänga och äta på gatan men en yogafestival och en gatufest anordnad av Vänsterpartiet har exempelvis också tagit plats.

En stor utvärdering gjordes efter första året innefattande bland annat intervjuer med de boende men de gör ingen systematisk varje år. Informationen sprids via hemsidan, sociala medier, i dagstidningar och enligt tjänstepersonen också mycket från mun till mun. Hen bedömer att en stor del av malmöborna känner till sommargågatan.

Vad gäller cyklandet tror hen att några konflikter har uppstått mellan gående och cyklister och att det råder viss oklarhet kring vad som gäller på en gånggata, men också att cyklisterna tycker om idén i grunden och har god acceptans för åtgärden så länge det är en så här kort sträcka. De har åtminstone inte hört något från cyklister som inte tolererar avstängningen.

Tjänstepersonen meddelar att de behåller det mesta sig likt inför 2019 och att energin istället läggs på stadens två nya sommargångator – Claesgatan och Ängelholmsgatan.

Den näringsidkare jag slumpar fram som representant på gatan äger en restaurang och är en av initiativtagarna till Friisgatan som sommargångata. Hen har således varit mycket aktiv i allt från utformning och planteringar till logistik och har själv en uteservering på gatan. På frågan om sommargångatan påverkat verksamheten får jag svaret att det är positivt för att gatan inbjuder folk att strosa och slå sig ner och att man nog kan säga att restauranggästerna blivit fler för att det finns plats för fler. Däremot är satsningen väderberoende och den regniga sommaren 2017 var det katastrof och man tappade fler gäster än vad som vanns på uteserveringen. Restauratörens generella inställning till bilrestriktioner i städer beror på perspektivet, det är positivt för gästerna att kunna sitta ner men det påverkar de gäster som snabbt vill kunna stanna till med bilen och köpa take away negativt. Sammantaget är hen dock för gånggatan, såväl sommartid som året runt. Bland de andra näringsidkarna berättar hen att restaurangerna är väldigt positiva men att hen har uppfattat det som att detaljhandlarna är mer negativa, vilket stämmer överens med det kommundienstpersonens uppgav.

Stockholm

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 12 februari 2019.

Stockholm är den kommun som gjort den mest omfattande satsningen på sommargångator. Projektet inleddes 2015 med två gator, året därpå lanserades Levande Stockholm som innefattar sommargångatorna men också en rad andra platser i Stockholm där tillfälliga åtgärder görs. Det är miljöpartiets trafikborgarråd David Helldén som har drivit Levande Stockholm.

Stockholm jobbar med gatorna utifrån en möbleringsplan där utrymme ges för restauranger och caféer att skapa uteserveringar medan övrig yta fylls med möblemang och växter för att få ner hastigheter och skapa offentliga sittplatser. Tjänstepersonen anger att inriktningen på sommargångatorna är restauranger och det är främst kommersiella aktiviteter som dominerar på gatorna. Konceptet är framtaget i samarbete med näringslivet och inför lanseringen höll Daniel Helldén samtal med inflytelserika fastighetsägare, företagare och restauratörer i Stockholm (Jennische, 2016).

Men kommunen är öppen för andra initiativ och försöker hitta plats för dem om sådana förslag kommer in, vilket blir allt vanligare, för att tillföra mer än bara uteserveringar. De har även arbetat med kulturnämnden och 2018 hade konst- och evenemangsenheten aktiviteter med bland annat musik och dockteater. Vädret påverkar såklart, berättar intervjupersonen. Hen upplever en väldig skillnad om hen exempelvis jämför 2017 som var en regnig sommar med 2018 som var mycket varm.

Det övergripande syftet är att skapa trivsamma vistelsemiljöer. I övrigt ser staden på Levande Stockholm som ett verktyg för att testa tillfälliga lösningar och förvandla temporärt för att använda erfarenheterna. Man vill exempelvis utnyttja konceptet för att experimentera med byggarbetsplatser eller prova en sommargångata som ett steg mot en permanent gånggata. Att försvåra för biltrafiken ligger också hand i hand med stadens framkomlighetsplan vari gående prioriteras högt.

Sommargågatorna regleras som gågator så att de som har ärende på gatan får lov att köra in. Det förekommer fler klagomål på cyklisters beteende än bilars, men man har inte gjort någon enkät eller speciella åtgärder kring detta. En informationsbroschyr skickas ut till alla boende och verksamma på gatan som beskriver intentioner och hur man gör för att ansöka om deltagande, vilket har varit uppskattat, berättar tjänstepersonen. Somliga näringsidkare jag pratat med uppger dock att de inte fått någon information alls från Stockholm stad före omregleringen. Man marknadsför konceptet genom postutskick, stadsinfotavlor och pressen som har ett stort intresse av att rapportera kring gatorna. Samtliga gator har ett gemensamt kommunikationskoncept för att skapa en sammanhållen och enhetlig bild (Stockholm stad, 2019).

Förra året gjordes för första gången en omfattande studie och synpunkterna, att man exempelvis önskar mer frekvent städning och fler papperskorgar, tar man enligt min intervju person med sig i förbättringsarbetet. I utvärderingen med nästan 850 svarande angav 84 procent att gatan de var berörd av skulle vara sommargågata även i framtiden (Stockholm stad, 2018a). Det som framför allt efterfrågades var mer plats för vistelse och planteringar (Stockholm stad, 2018a). Fokus läggs nu på förädling och hantering av de synpunkter som kommit in, förklarar tjänstepersonen. Det händer att restaurangerna inte nyttjar sitt i möbleringsplanen givna utrymme och att det då blir väldigt tomt, sådant ses över. I det politiska uppdraget ingår i år dessutom ytterligare informationsinhämtning från berörda kring hur man skapar trevliga platser. Man hoppas också få mer kulturinslag och andra aktiviteter som uppträdanden genom utökad inblandning av Kulturförvaltningen.

Stockholm, Swedenborgsgatan

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Fatbursgatan till St Paulsgatan, 424 meter

Startår: 2015

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 21 maj – 19 september

Kostnad: 726 000 delat med Skånegatan 2015, 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 4 (kommunen) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 12 februari 2019 och näringsidkare den 28 mars 2019.

Swedenborgsgatan, tillsammans med Skånegatan, var först ut i Stockholm. Uppdraget kom då från fullmäktige som gav trafikkontoret uppgift och budget att prova två sommargågator. Förslaget röstades inte igenom som en enskild fråga utan beslutet togs indirekt genom att budgeten, där pengar avsatts till satsningen, antogs i kommunfullmäktige. Idén kom troligen från arbetet med open streets den föregående mandatperioden som i sin tur hämtade inspiration från New York.

Gatan beskrivs av tjänstepersonen som halvtråkig och fullparkerad vintertid. Första året var det mycket synpunkter på att man tagit bort parkeringsplatser men eftersom den genomförs semestertid har klagomålen klingat av efter hand och övergått i uppskattning. En sommar skapade konstinstitutet på gatan en uppmärksammat fontäninstallation och tjänsteperson beskriver den generella inställningen till sommargågatan som mycket positiv bland både boende och verksamma. Swedenborgsgatan är efter ett politiskt fastställande en permanent sommargågata, ett beslut som till stor del fattats för att näringsidkarna ska kunna göra investeringar.

Man började med att reglera om gatan från juni men efter önskemål från krögarna har man förlängt perioden från maj till september. 2015 hade man motorfordonsförbud på en sträcka vilket boende kritiserade i och med att de inte kunde komma åt sin bostad för att exempelvis lasta ur bilen. Efter det har man istället valt regleringen gågata och även enkelriktat gatan en sträcka och man anser sig nu ha kommit till bukt med smittrafiken. Det förekommer klagomål på cyklisterna som inte anpassar hastigheten och initialt även från cyklister själva som tyckte valet av Swedenborgsgatan som sommargågata var knepigt på grund av att det är ett cykelstråk. En annan svårighet har varit att det inte finns restauranger och caféer längs med hela gatan utan att en del av gatan har väldigt mycket döda fasader dit det har varit svårt att få aktivitet.

En caféägare på gatan är mycket nöjd med satsningen och ser det som en stor tillgång att kunna utöka uteserveringen samtidigt som att fler människor rör sig i området och promenerar på gatan har gett upphov till ett ökat antal cafébesökare. Intervjupersonen är även för att gatan skulle bli gågata året runt. Informationen fick de till sig genom lappar från kommunen, precis som tjänstemannen beskrivit tillvägagångssättet. De bedömer att alla drar nytta av sommargågatan för att det är en ökning av gående generellt och alla caféer och restauranger har stora, fullsatta uteserveringar.

Stockholm, Skånegatan

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Renstiernas gata till Östgötagatan, 427 meter

Startår: 2015

Bilmängd: 2

Tidsperiod: 15 maj – 17 september

Kostnad: 726 000 delat med Swedenborgsgatan 2015, 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 2 (kommunen) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019 och näringsidkare den 12 april 2019.

Första året inleddes kontakten med restauranger sent så att det tog tid att få uteserveringarna på plats, och vikten av framförhållning och tidiga utskick till näringsidkare är något som man lärt sig med tiden (Stockholm stad, 2018a). Gatan är en permanent sommargågata precis som Swedenborgsgatan och förra året invigdes hela Levande Stockholm just här med uppträdanden och annat. Den sticker dock ut som den gata som fick överlägset flest klagomål förra året, 23 stycken jämfört med sex på den med näst flest (Brandt, 2018). Enligt utvärderingen ville 60 procent ha sommargågata även nästa år (Stockholm stad, 2018a).

Tjänstemannen på kommunen uppger att missnöjet främst handlar om att de boende är emot de stora uteserveringarna. I år försöker man göra förändringar. Man har träffat alla restaurangägare på ett möte och diskuterat resultatet från utvärderingen och gått igenom vad man tyckte var dåligt. Rent konkret minskas ytorna och uteserveringarna begränsas till gatuutrymmet utanför lokalen och inte framför andra fastigheter. Man försöker också få dit andra aktiviteter och ska till exempel anlägga en boulevall. Tjänstepersonen berättar även att det är lite knepigt med smittrafiken då gatan inte har några tvärgator så det är svårt att ta sig till omkringliggande gator utan att olovligt passera Skånegatan. Det problemet ämnar man lösa med att reglera om gator runtomkring och jobba ännu mer med information. Min intervjuperson uppger precis som många andra att det tar ett tag för folk att lära sig hur man ska ta sig fram.

En klädbutiksansvarig på gatan har en betydligt ljusare bild av Skånegatans sommargågata. Hen uppger att det har varit superbra med gågata, bland annat för att de parkerade skåpbilar som ofta stod utanför skyltfönstret nu är borta plus att det blir en trevligare atmosfär med de bänkar, växter och träd som ställs ut i gatan. Gatan är bred och bilar kör vanligtvis fort, något som också förbättras på sommaren när de måste köra sicksack. Intervjupersonen uppger dessutom att de fått utbyte av de uteserveringar som drar folk kvällstid och ger området uppmärksamhet, även om hen är medveten om att många boende klagat på ljudnivåerna. Informationen kom genom att intervjupersonen är aktiv i företagarföreningen och hen var positiv från första början. Genom föreningen fick de även bidra med åsikter och tankar om gatans utformning. Tidigare har butiken satt ut stol, bord, blommor och klädställningar på gatan men fick alldeles nyligen besök av polisen som meddelade att de måste söka tillstånd. Det är dock så dyrt att de antagligen inte kommer ha möjlighet till det. En liten orättvisa hen noterar är att de verksamheter som inte hade öppet under polisens besök inte fick ögonen på sig och kan fortsätta placera ut saker som innan. På frågan om intervjupersonens inställning till bilfria centrum ändrats får jag svaret kanske, att hen inte reflekterat så mycket över det tidigare men nu uppmärksammade hur positivt det kan vara. Hen ser inte riktigt poängen med att göra gågata året runt när det inte är några uteserveringar till exempel men skulle inte säga nej om det kom på frågan.

Stockholm, Rörstrandsgatan

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Birkagatan till Vikingagatan och Drejargatan och Norrbackagatan, 232 meter

Startår: 2016

Bilmängd: 4

Tidsperiod: 14 maj – 13 september

Kostnad: 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 4 (kommunen) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019 och näringsidkare den 10 april 2019.

Rörstrandsgatan blev sommargågata när Levande Stockholm drog igång och också här har man tagit ett permanent beslut om gatan som sommargågata. Gatan kom som förslag från trafikkontoret själva för att där fanns mycket restauranger samtidigt som man befarade att fotgängarflödet skulle minska när den närliggande tunnelbanestationen lades ned. Inför första året gick kommunen runt och informerade på gatan om vad som skulle ske. Att den varit sedan 2016 och fungerar bra, förklarar intervjupersonen, gör att de idag inte har någon speciell kontakt med intressenterna. Trots att det är väldigt mycket biltrafik och dubbelparkering i vanliga fall är det väldigt lite smittrafik. Gatan regleras gågata och med enkelriktning. 2018 års utökning med ett kvarter blir kvar även i år.

Enligt utvärderingen ville 82 procent av de svarande se en sommargågata på Rörstrandsgatan även 2019 (Stockholm stad, 2018a).

Min näringslivsinformant driver klädaffär på Rörstrandsgatan. Hen berättar, precis som tjänstemannen sagt, att de fick personligt besök av Stockholm stad. De ville gärna att butiken skulle engagera sig och uppmuntrade dem att ta del av gatan men intervjupersonen kände att det främst riktade sig till restauranger och har valt att inte göra något. Hen ser vissa tecken på omsättningen kan ha påverkats negativt av sommargågatan och tillägger att de har en hel del kunder som släd-

dar in med bilen. Dock vill hen inte säga något säkert och menar att det kan bero på andra faktorer. Hen är för sommargågatan som sådan och har gillat idén från start. Hen beskriver det som enkelt och härligt, att det kommer väldigt mycket folk och att det blir trevligt på gatan. När jag frågar om hen även är för en permanent gågata är svaret mindre entusiastiskt. Då hade det behövts göras mycket mer, till exempel att gatan blev mer som en park för att hen skulle vara för.

Stockholm, Drottninggatan

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Tegnérsgatan till Observatoriegatan, 355 meter

Startår: 2017, avslutad 2017

Bilmängd: 4

Tidsperiod:

Kostnad: 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 3 (kommunen) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019 och näringsidkare den 12 april 2019.

Att gatuavsnittet skulle bli en permanent gågata var redan beslutat om när trafikkontoret föreslog att man skulle göra gatan till sommargågata för att testa lösningar. Man gjorde ingen utvärdering men det kom en del opposition och synpunkter från de boende. Gångflödet var inte riktigt så stort att hela gatan nyttjades, vilket delvis förklaras av att Odenplan inte hade blivit pendelstation än. Det fanns aldrig en tanke på att inte bygga om gatan efter sommarförsöket men erfarenheterna användes när utformningen och trafiklösningarna för den permanenta gågatan togs fram.

En företagare som driver frisörsalong på gatan tycker inte sträckan blev särskilt bilfri trots sommargågatan och att man därför inte vågade och kunde använda den som en gågata, vilket är en annan förklaring än kommunens till att hela gatuutrymmet inte nyttjades. Hen fick höra om projektet genom rykten som gick bland kunder och boende i området men har inte fått någon som helst information från kommunen. Hen ställde sig oavsett positiv från början och är det fortfarande till en tillfällig gågata på sommaren men är emot den permanenta lösningen. Hen tycker att det satsats för lite på utsmyckning och att det finns för få restauranger och serveringar så långt upp på Drottninggatan som salongen är placerad. Någon direkt påverkan på verksamheten kunde hen inte notera. Vad de andra näringsidkarna ansåg om sommargågatan vet intervjupersonen inte. Hens tudelade inställningen till bilfria centrum är oförändrad av satsningen.

Stockholm, Hornsbergs strand

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Eyvind Johnsons Gata till Elersvägen, 467 meter

Startår: 2017

Bilmängd: 4

Tidsperiod: 28 maj – 23 september

Kostnad: 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 5 (kommunen) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019 och näringsidkare den 2 april 2019.

Det huvudsakliga skälet till valet av Hornsbergs strand som sommargågata var att komma till bukt med okynnestrafiken. Den har restauranger längs hela och ligger vid vattnet så man kan bada. Det är mycket människor och bilar i rörelse och fartsänkande åtgärder har inte varit nog för att skapa en trafiksäker situation. Man föreslog därför sommargågatan från trafikkontorets sida i avsikt att testa en annan teknik än farthinder. Gatan upplevs nu inte längre som en genomfart, enligt tjänstepersonen, och har även minst klagomål kring cykling tack vare att den har en separerad cykelbana längs med vattnet.

Här vill så många som 97 procent ha sommargågata i framtiden också, vilket är högst av de utvärderade gatorna i Stockholm (Stockholm stad, 2018a). Tjänstepersonen förklarar resultatet med att det var så stökigt förut och att man lyckades minska biltrafiken på ett bättre sätt än tidigare. I år flyttas startdatum fram till början på maj. Det önskemålet kom från många håll som följd av den tidiga sommaren förra året vilken gjorde att sommarbiltrafiken också började tidigare. I övrigt blir gatan i princip likadan som sist.

En restaurangansvarig på gatan har i princip samma upplevelse av projektet. Verksamheten fick information om sommargågatan via utskick från Stockholm stad och valde att utöka sin uteservering, något som har påverkat restaurangen positivt utöver effekten att gågatan lockar fler besökare till Hornsberg generellt. Intervjupersonen är således positiv till satsningen och har också varit det hela tiden men menar att en permanent gågata inte skulle vara någon idé för att folk ändå inte sitter ute på vintern. Hen tillägger också att sommargågatan påverkar trafiken och parkeringar och att det skulle bli för jobbigt om det gällde året runt. Hen tror (precis som utvärderingen pekar på) att de flesta, både restauranger och besökare, tycker att sommargågatan är väldigt positiv.

Stockholm, Norra Agnegatan

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Fleminggatan till Hjärnegatan, 78 meter

Startår: 2018

Bilmängd: 1

Tidsperiod: 17 maj – 16 september

Kostnad: 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 4 (kommun) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019 och näringsidkare den 28 mars 2019.

Min intervjuperson minns inte hur det kom sig att Norra Agnegatan valdes som sommargågata men uppger att intressenter har uppskattat gatan och ingen varit direkt emot. De har dock inte haft några möten med de berörda, som bara är två restauranger meddelar hen, utan endast skickat ut information. Gatan regleras gågata precis som alla andra inom Levande Stockholm och avstängningen har varit tillräcklig eftersom det inte är en genomfartsgata utan en vändzon så man har inte den typen av trafik. 74 procent av de tillfrågade i utvärderingen ville ha en sommargågata här även i framtiden (Stockholm stad, 2018a). I år har man bestämt sig att sätta ut fler sittplatser, exempelvis campingbord, utifrån önskemål från de boende.

En ägare av en tatueringsstudio på gatan jag pratat med är inte alls nöjd med satsningen. Hen är för idén generellt om gågator men anser att man i så fall måste lösa det på ett bättre sätt än vad man gjorde så att gatan kan nyttjas till allas fördel. För det första fick de information alldeles för

sent för att hinna komma med idéer och göra något så att det enda som hände på gatan var planteringar och en restaurangs uteservering. Det, menar intervjupersonen, gjorde att uppmärksamhet endast försvann från gatan i och med att bilarna togs bort medan ingen ny tillkom. Hen kan inte avgöra om det har påverkat hens verksamhet negativt men säger att det måste hända mer för att sådant här ska bli lyckat och gynnsamt för verksamheterna. Hen radar upp olika idéer på evenemang såsom agilitytävling för hundar i området, bokförsäljning av böcker som inte läses längre, food trucks eller en kulturdag där människor från olika länder kommer samman och lagar mat. Hen vill se mer kvartersfest och berättar att i USA hålls många sådana som är mycket lyckade så hen vet att åtgärden har stor potential.

En annan sak hen har reagerat på väldigt starkt är faktumet att företagen måste betala för att använda gatan. Hen tycker det upplägget är både oansvarigt och dumt, i och med att kommunen blockerar för kunderna men tvingar företagarna att betala extra för att locka tillbaka dem. Hen proklamerar för att näringsidkarna ska få lov att använda ytan fritt. På den punkten tror hen att alla näringsidkarna håller med. De är främst småföretagare längs gatan som redan kämpar och de ska inte behöva betala för att underhålla kunderna. Det enda hen kunde notera som var lite, men ytterst lite, hjälpsamt var att sommargågatan fick folk att tänka annorlunda och välja Norra Agnegatan, som var lite lugnare och trevligare med dess buskar och träd, framför den intilliggande gatan.

Stockholm, Norrtullsgatan

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Karlbergsvägen till Surbrunnsgatan, 55 meter

Startår: 2018

Bilmängd: 5

Tidsperiod: 18 maj – 18 september

Kostnad: 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 4 (kommunen) 2 (näringslivet)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019 och näringsidkare den 8 april 2019.

Norrtullsgatan gjordes till sommargågata som en förlängning på den befintliga gågatan längs Drottninggatan. Det finns hos trafiknämnden en vision om att skapa ett gångstråk från Drottninggatan till Norrtull och bredda upp kring Odenplan och sommargågatan blev en del av arbetet. Norrtullsgatan kommer nu att byggas om och då använder man sig av erfarenheterna från den tillfälliga gågatan i utformningen. Dock sker inte ombyggnationen än utan det blir en sommargågata även i år (Epstein, 2019).

Skobutiken jag talat med fick information om sommargågatan från kommunen inklusive inbjudan till ett informationsmöte. Den ansvarige handlaren kunde inte närvara och är missnöjd med att hen inte fick någon sammanfattning av vad som framkommit som hen bett om efteråt. Således visste hen mycket lite om vad som skulle ske och hade ingen åsikt om det innan. Sådär i efterhand är hen dock emot sommargågatan om den är utformad på samma vis som första året. De har inte kunnat härleda någon förändring i försäljning kopplat till projektet, däremot har de haft problem med sina leveranser som fått köra många extra kilometer på grund av att den lastplats som avsatts på Karlbergsvägen som oftast upptogs av felparkerade bilar. Intervjupersonen påpekar även att det är en nackdel för folk som kör bil till affären samt misstänker att det framåt värkanten kan bli problem med alkoholister som samlas på bänkarna. På ett höstmöte handlarna

emellan framkom att de andra näringsidkarna, även restauranger, inte var så lyckliga de heller. Min intervjuperson befann sig inte på gatan på helger men de andra handlarna har berättat att det kom ambulering försäljare som fyllde gaturummet och stod i vägen för ordinarie butiker. Handlaren är därmed emot lösningen, både som sommargågata och permanent, som den utformats på Norrtullsgatan.

Stockholm, Nybrogatan

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Linnégatan till Kommendörsgatan, 136 meter

Startår: 2018

Bilmängd: 4

Tidsperiod: 24 maj – 18 september

Kostnad: 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 4 (kommun) 1 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019 och näringsidkare den 2 april 2019.

Nybrogatan kom till efter att den ursprungliga tanken på Humlegårdsgatan valdes bort på grund av ombygget av Östermalms saluhall. Vad gäller opinion och åsikter hänvisar intervjupersonen till 2018 års utvärdering och säger att gatan hade bra värden. 81 procent svarade där att de ville ha fortsatt sommargågata (Stockholm stad, 2018a). Till nästa år förlängs den ytterligare ett kvarter efter önskemål från en restauratör (Wiren, 2019).

En slumpvis handlare på gatan driver möbelaffär och gillar inte alls satsningen. Hens kritik handlar främst om funktionshinder försämrade tillgänglighet och att rullstolsburna knappt kan ta sig fram till skyltfönstret för alla parkerade cyklar. Hen fick information via post men har bara skumläst denna och inte deltagit själv i gatan. Detta har inte med bilar att göra utan faktumet att man tar en hel gata till restaurangverksamhet, fortsätter hen, att det är de som vill ha det såhär. Kommunen bygger ut gatan till krogverksamhet och det blir stökigt. På frågan om att göra gatan till en permanent gata får jag svaret att det hade varit bättre och att man då borde ta bort krogverksamheterna. Beträffande övriga näringsidkare vet hen bara att korvkiosken inte är särskilt positiv den heller.

Jönköping, Trädgårdsgatan

Invånarantal: 139 000

Gatuavsnitt: Nygatan till Skolgatan, 81 meter

Startår: 2018

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 16 juni – 30 september

Kostnad: 150 000 (plus 150 000 från fastighetsägarna)

Betyg: 4 (kommunen) 2 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Jönköping kommun den 7 mars 2019 och näringsidkare den 28 mars 2019.

Från början var Jönköpings sommargågata en idé från en restauratör och även om det diskuterades då blev det inte av för än kommunen i form av stadsbyggnadskontoret tog tag i frågan. Det diskuterades först som en beteendepåverkande åtgärd i Program för hållbar utveckling men på

grund av motståndet mot att ta bort p-platser kom det inte med. Tjänstepersonerna på stadsbyggnadskontoret valde dock att fortsätta. Man fick klartecken från trafikavdelningen att det var tekniskt möjligt, hittade exempelbilder och samlade fastighetsägare längs sträckan till ett möte, ett villkor var nämligen att de skulle medfinansiera. Därefter tog man kontakt med verksamheter för att undersöka deras intresse att engagera sig och fylla ut gatan. Eftersom det ligger många restauranger längs gatan var de intresserade, det gynnar ju dem jättemycket och en hade ju till och med föreslagit åtgärden, berättar en tjänsteperson på kommunen. Förslaget att göra en sommargågata på försök fick nämndens godkännande och genomfördes 2018.

De flesta har varit positiva, berättar intervjupersonen. Fastighetsägarna var till en början lite skeptiska. Hen förklarar att representanterna från mindre bostadsrättsföreningar ofta är pensionärer eftersom de har tid och från deras perspektiv såg de mest svårigheter med att inte kunna köra ändra fram. När de började inse vad kommunen skulle ersätta parkeringarna med och skapa *istället* nappade de dock. Man bibehöll kontakten och hade avstämningar gällande utformningen under tiden. Alla grannar fick också ett brev med information. En fiskhandlare höll väldigt hårt på p-platserna men tjänstepersonen har förstått det som att han inte verkar ha förlorat så mycket på det ändå i slutändan. När lokaltidningen delade artiklar på Facebook noterade hen mest positiv respons men tillägger att det alltid kommer negativa kommentarer inemellan och att den största drivkraften är bilperspektivet. Tidigare har man diskuterat att göra om den parallella shoppinggatan till gågata men där har motståndet varit väldigt stort. Jönköping har i praktiken två centrum där det östra som Trädgårdsgatan är placerad i inte har lika mycket liv.

Men tog fasta på gatunamnet och spann vidare på trädgårdstemat. Det saknas grönska i den aktuella delen av staden så man arbetade mycket med pallkragar och växter för att få den rätta känslan. Pallkragarna placerades ovanpå varandra i olika nivåer och blev blandat sittplatser och planteringar. Utöver det fick restaurangerna möjlighet att breda ut sig och man uppger att dessa var en stor del av gatan och att de uppmuntrats av kommunen att hitta på saker då de bidrar mycket till stadslivet. Ingen landskapsarkitekt var inblandad och gatan reglerades gågata. Man försökte ha lite evenemang som kultur och fritid anordnade såsom allsång för barn och det var uppskattat. En av kommunens Sommaronsdagar lades också på Trädgårdsgatan med såpbubbleblåsning och en hoppborg. Utöver det hölls en invigningskväll med underhållning och musik samt en avslutande fest tillsammans med arrangemanget Septemberljus då ljusdesignstudenter belyste gatan.

Några framgångsfaktorer som nämns är läget - det är en naturlig passage från de som kommer från resecentrumet, att det var fotbolls-VM och gick bra för Sverige samt det vackra vädret. En förutsättning för genomförandet var också att fastighetsägarna ville vara med och finansiera (med argumentet att värdet på deras fastigheter kan öka om den här delen av staden blir mer attraktiv) samt att restaurangerna ville engagera sig. Trädgårdsgatan är redan delvis en gågata så det var lätt att bara förlänga. Till en början hade de svårt att få till en tillräcklig avstängning och det kom in en del klagomål på smittrafiken och felparkeringar. Man var tvungen att hålla mittenfilen öppen för nyttotrafik och skyltar och pallkragar var därmed inte nog. Dock upplevde tjänstepersonen att det blev mindre och mindre i takt med att informationen nådde ut. Cykelbanan stängdes av till förmån för ett taktilt stråk för funktionsnedsatta och cyklisterna hänvisades till gatans mitt. Innan de förstått hur de skulle cykla kom det in lite klagomål vilket man kan förstå men det var mest en vanegrej, berättar tjänstepersonen.

För att sprida budskapet lade man upp information på sociala medier och i lokaltidningen samt bjöd in till en pressträff. Hashtagen som skapades blev inte så använd utan bäst genomslagskraft bedömer tjänstepersonen att lokaltidningens delning av artiklar på Facebook fick. Hen bedömer

projektets framgång som en fyra på skalan men tillägger att det beror på vad man jämför med, att det såklart finns utrymme för förbättring men att jättemånga uppskattade den.

Nästa år gör man det på prov ett år till, då man inte känner sig säker än på om det var en engångsgrej eller inte och behöver lite mer på fötterna. De har inte gjort någon officiell utvärdering utan bara reflekterat själva. Perioden förlängs till att följa uteserveringssäsongen och startar i början på maj även om kanske inte allt sätts ut på en gång. De känner från kommunens håll också att de har mandat att sätta lite mer press på krögarna. Förra året skapade kommunen incitament för deras medverkan såsom att de fick ytan gratis men i år, med vetskapen om att restaurangerna i princip dubblade sin omsättning, känner tjänstepersonen att de kan ställa krav på öppettider och engagemang. Hen önskar också mer aktivitet på dagtid för att det blev lite mycket av ett krogstråk. En idé man har är en mer aktiv yta med lekvänliga redskap istället för sittplatser.

När jag pratar med en ansvarig för en godisaffär på gatan möts jag av totalt missnöje. Hen tycker att sommargågatan påverkade verksamheten negativt när folk inte kunde köra förbi och stanna och handla. Hen menar att Jönköping inte är Stockholm och inte behöver ha någon gågata. Hen hade möte med kommunen precis som tjänstepersonen berättade men verksamheten var inte delaktig i sommargågatan och är emot åtgärden.

Aktivitetsgatan

Järfälla, Gripengatan

Invånarantal: 78 000

Gatuavsnitt: Gripengatan 2 till 12, 30 meter

Startår: 2018

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 14 juni – 15 september

Kostnad: 900 000

Betyg: 5 (kommunen) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Järfälla kommun den 4 mars 2019 och näringsidkare den 5 april 2019.

I Järfälla finns ett torg omringat av tre bilvägar. Det är en ovanlig utformning som gör torget väldigt öppet jämfört med när husfasader omsluter ytan som i normalfallet. För att binda samman platsen bättre valde man därför att göra sommargågata av en av bilvägarna under 2018. Det hela grundar sig i gångplanen där två av målen är att skapa temporära platser och en attraktiv miljö för gångtrafikanter. Utifrån dessa gav tekniska nämndens ordförande park- och gatuenheten i uppdrag att genomföra en temporär park. Förvaltningens instinktiva reaktion var att det inte skulle gå då Järfällas miljöer inte alls är som Stockholms men så kom man att tänka på torgplatsen och testade förra sommaren dess lämplighet. Gatan gjordes enkelriktad och med förbud för motorfordonstrafik. Man tog hjälp av ett konsultbolag med gestaltningen och skapade tre sektioner: en sandstrandsdel med saccosäckar och parasoll, ett trappbygge kallat Scenen och en salong där man kunde sitta bland ätbara kryddväxter. Det sistnämnda blev en populär plats för boende och arbetande i närområdet. Det fanns pallkragar som en förskola och privatpersoner fick möjlighet att odla i och massa blommor. En del saker placerades även på torget just för att knyta samman platserna. Grönskan stod i fokus medan till skillnad från i Stockholm där man mer satsar på möbler. Försöket genererade studiebesök både från huvudstaden och Täby och en hel del positiva publikationer från privatpersoner på Instagram.

Innan genomförandet gick man runt till de berörda med information om avstängningen och en förfrågan om de ville genomföra något. Dock skedde detta i mars, bara tre månader före start och näringsidkarna hann inte planera och investera trots att de var intresserade. Gatan utvärderades med enkäter, från bostadsrättsföreningarna inkom endast femton svar men på torget det tio-dubbla. Sammantaget var 95 procent positiva till satsningen och allra mest uppskattad var odlingen. Enligt utvärderingen gillade man att den skapade samhörighet, befolkade platsen olika tider på dygnet och ökade tryggheten samt att det var roligt att förskolan involverades. Det största klagomålet gällde nedskräpning. Det som enligt tjänstepersonen saknades var events men man höll i en invigning och en skördefest på slutet. Skadegörelse och stöld var inget problem mer än att någon kronärtskocka försvann här och där.

Gatan dominerades av icke-kommersiella aktiviteter även om de enligt tjänstepersonen i allra högsta grad involverade även näringslivet för att uppmuntra dem att skapa uteserveringar. Man beslutade sig även för att förlänga projektet under dess pågående en månad till mitten på september. Av den sammanlagda kostnaden gick material och bygge på drygt en halv miljon (med möbler som kommer återanvändas), blommorna på ungefär 100 000 och konsulterna kostade cirka 150 000 kronor.

Man har ett politiskt beslut (från samtliga parter i tekniska nämnden) att köra även nästa år. Det som fattas är budget och vid tillfället för intervjun inväntade tjänstepersonen kommunstyrelsens besked. Inför nästa år har de skapat en grupp med alla handelsaktörer och ska planera lite bättre, Ica vill till exempel bidra med en fotbollsrink. Placeringsförslag tas fram i samarbete med dem och viss möblering kanske måste flyttas för att ge plats åt uteserveringar. I utvärderingen kom man fram till att en tro på konceptet krävs för att få verksamheterna med på tåget och att man i och med testet 2018 har väckt handelns intresse (Järfälla kommun, 2018). Tjänstepersonen trycker också på vikten av framförhållning då det tar mycket längre tid än man tror, att få med näringsidkarna från början samt att göra möbelinvesteringar som kan återanvändas.

Min slumpade näringsidkare blev gatans mäklarfirma. De var inte delaktiga i gågatan men är positiva och tyckte det var trevligt. Intervjupersonen säger att det var lite stökigt och mycket jox i början men att det sedan inte påverkade verksamheten mer än att de inte kunde parkera precis utanför kontorsdörren och att hen har varit positiv till projektet hela tiden. För hens del får de gärna bli permanent gågata också. De fick information om projektet genom ett platsbesök från kommunen där de frågade om de ville vara med och sponsra men de blev inte inbjudna att delta i planeringsprocessen. Betyget motiverar hen med att det säkert finns saker att förbättra för att få det ännu trevligare och gissar att övriga näringsidkare är av ungefär samma uppfattning.

Luleå, Storgatan

Invånarantal: 78 000

Gatuavsnitt: Kungsgatan till Hermelinsgatan, 130 meter

Startår: 2018

Bilmängd: 4

Tidsperiod: 26 maj – 19 augusti

Kostnad: 500 000

Betyg: 4 (kommunen) 1 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Luleå kommun den 18 februari 2019 och näringsidkare den 9 april 2019.

I Luleå bestämde man sig på stadsbyggnadsförvaltningen att man, efter några år av endagsaktiviteten ”På stan utan bil”, ville märkas mer i sitt arbete med hållbart resande och tog fram ett förslag om att göra sommargågata av Storgatan. De tog kontakt med stadsbyggnadsnämndens ordförande som på egen hand okejade åtgärden politiskt, så länge de höll sig inom budget. Processen fortsatte därefter med att man träffade varje berörda fastighetsägare och verksamhet på gatan. Resonemanget löd att man ville lyssna av alla före insatsen och när det visade sig att en övervägande majoritet var positiva kunde de köra på. I en utvärdering som gjorts konstaterar man att de enskilda mötena med respektive aktör, samt att kommunikatörer varit med från start, var särskilt positivt i arbetet (Luleå stadsbyggnadsförvaltning, 2018).

Storgatan har ett naturligt flöde av människor, till exempel ligger Systembolaget på gatan, men är en rörig plats med stor omsättning på trafiken och området runtomkring upplevs som dött, berättar tjänstepersonen jag talat med. Man ville med sommargågatan ge mer utrymme att vistas på för gående och cyklister och skapa mer liv i den här delen av staden samtidigt som gatan inte skulle vara en omväg dit man behövde styra människor aktivt. Ambitionen med gatan var att inspirera till hållbart resande och visa på alternativen till en intensiv bilsektion.

Gatan målades i markfärg (som dock blev halkig vid regn) och dominerades av icke-kommersiella aktiviteter såsom en bokbod, cykelsafari, spel målade i gatan, hängmattor, sandlåda, ett lastpallsystem med sittplatser, DJ:s, loppis och utomhusbio. Man ville från kommunens håll att evenemanget skulle vara gratis och öppet för alla. Handeln och restauranger bjöds in att tycka till om innehåll och utformning men även om de välkomnade initiativet var det i slutändan få som gjorde något annat än att öppna sina dörrar och ha skyltar ute. Av gatans tre uteserveringar valde en att utvidga. Med två handlare blev diskussionen mer infekterad, på grund av färdtjänst respektive personliga åsikter, vilket man försökte lösa med att mötas och ha extra samtal.

Under tiden som projektet pågick gjordes utvärderingar på flera sätt: enkäter till besökare och näringsidkare, studier av nyttjandegrad av olika aktiviteter, intervjuer med tjänstepersoner och sommarjobbare, sammanställning av medias rapportering samt en brevlåda på gatan för synpunkter (Luleå stadsbyggnadsförvaltning, 2018). Bland besökarna ville över 90 procent ha något liknande nästa år. Bland handlarna (12 av 19 svarade) önskade hälften mer information inför projektet, gärna ett år i förväg. De flesta ville se en sommargågata även nästa år även om några av handlarna tyckte att man skulle välja en ny plats. Besökarna beskrev upplevelsen som ”här kan man bara vara” och att det var en välkomnande yta för lek och möten. Tjänstepersonen själv tror att de sommarjobbare vars uppgift var att befolka gatan var den mest bidragande faktorn till att skapa den levande och gemytliga stämningen, till exempel genom att anordna en schackturnering. I utvärderingen framkommer att det hade räckt med en istället för två feriejobbare utöver handledaren (Luleå stadsbyggnadsförvaltning, 2018).

Marknadsföringen skedde dels via sociala medier i princip varje vecka men även via vanlig media vilket enligt tjänstepersonen resulterade i bra informationsspridning. De hade också en välbesökt invigning. Ett konstaterande de gjorde var att det nog hade sett helt annorlunda ut om det regnade. Sommaren 2018 var regnet så efterlängt att folk satt ute ändå.

Själva avstängningen bestod av större vägblock i kombination med skyltar, vilket uppges ha fungerat förhållandevis bra. Regleringen var gågata så att leveranser kunde komma in när som och enligt utvärderingen var det ingen som märkte någon skillnad gentemot normalläget (Luleå stadsbyggnadsförvaltning, 2018). Intervjupersonen tror att många cyklister tyckte att de kunde ha fått ett eget körfält men det gick inte att förena med gatan som mötesplats utan svårigheterna för

cyklister rättfärdigas från kommunens håll med att cyklarna ändå fick det bättre än när bilar kör på gatan.

Ambitionen är att göra en sommargågata även nästa år, men då på en ny del av Storgatan. De har politiskt stöd och budget, nu beror det på responsen från de verksamma. Anledningen till att man byter är att man vill utnyttja möjligheten att vara temporär och mobil som den här typen av projekt ger och ta chansen att prova en ny del av staden. Gatorna som väljs kommer hädanefter vara sådana som är möjliga att göra till permanenta gågator.

Inför nästa år är det en landskapsarkitekt som ansvarar för utformningen, till skillnad från första året då väldigt många var involverade, vilket enligt tjänstepersonen känns tryggt och så som det bör vara. Några övriga reflektioner från kommunens interna arbetsgrupp är att man skulle börjat tidigare, haft mer personella resurser och uppmuntrat näringsidkarna att ta mer plats (Luleå stadsbyggnadsförvaltning, 2018).

Precis som tjänstepersonen berättat fick den skönhetssalong jag talat med personligt besök från kommunen med information om sommargågatan. Min intervjuperson blev också inbjuden till ett möte men det handlade mer om att berätta vad som skulle ske än att påverka planerandet, till skillnad från vad tjänstepersonen uppgett. Hen tror inte att den egna verksamheten har direkt påverkats av sommargågatan då kunderna är återkommande och hen inte nyttjade gatan på något sätt men däremot har hen hört från andra handlare att sommargågatan inte lockade något folk till dem. Hen är emot projektet då det drar ut folk från stan och kunder försvinner. Hen tänker speciellt på dem som är rörelsehindrade och beroende av bilen. Hen tycker att kommunen tänkte fel från början när de gjorde gatan så anpassad för barn för det lockar inte till sig folk som handlar. Man kunde istället lagt den bredvid parken med tillgång till gräsmatta. Dessutom tror hen att barn hellre är på en badstrand när det är vackert väder. Avslutningsvis tycker hen det lades onödigt mycket skattepengar på något som ändå inte blev så bra för att det var för lite för att bli något. Ur den synvinkeln ser hen hellre att man hade gjort en permanent gågata av Storgatan för då behöver man inte betala för att måla och förbereda. Sommargågatan har endast gjort hen mer stärkt i sin tro att man måste ha biltrafik i stan.

Uddevalla, Norra Hamngatan

Invånarantal: 56 000

Gatuavsnitt: Västerlånggatan till Sankt Mikaelsgatan, 332 meter

Startår: 2018, helger 2016 och 2017

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 30 juni – 8 augusti

Kostnad: 300 000

Betyg: 5 (kommunen) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Uddevalla kommun den 4 mars 2019 och näringsidkare den 28 mars 2019.

Uddevallas sommargågata började med att man 2016 och 2017 stängde av gatan en, respektive flera, helger. En tjänsteperson på kommunen beskriver det mer som en evenemangsgata de åren medan det 2018 blev en sex veckor lång sommargågata. Initiativet kom från tjänstepersonen jag pratat med och den dåvarande kulturchefen, med inspiration från Andra Långdagen i Göteborg (det vill säga den inofficiella, medborgardrivna gatufesten beskriven i sammanfattningen om Tredje Långgatan). Ett beslut om sex veckors avstängning fattades i samhällsbyggnadsnämnden samtidigt som samhällsbyggnadschefen gav tjänstepersonen de ekonomiska förutsättningarna.

Min intervjuperson poängterar att projektet har genomförts tillsammans med det lokala näringslivet och ideella organisationer. Syftet har varit att visa på vad man kan göra med gatumiljön istället för att använda den som genomfart och parkering samt att peka på platsens kvaliteter och vända folks intresse dit, samtidigt som det finns uteserveringar som har möjlighet att utvidgas. Det är en bakgata som enligt tjänstepersonen har potential att vara stans vackraste.

Gatan reglerades med motorfordonsförbud och var under vissa perioder stängd med staket så att endast utryckningsfordon som kunde forcera kravallstaketen hade möjlighet att passera. Cykelbanan längs med vattnet var öppen som vanligt. Tanken var att man skulle kunna inta gatan utifrån sina egna önskemål och behov. I fjol hölls en massa aktiviteter, kommersiella såväl som kommunala och ideella: Häng på Hamngatan med två dagar av musik och festival, en internationell matmarknad, Uddevalla-kalaset, en cykeltävling och yoga samtidigt som uteserveringar flyttade ut. Bland unga var Häng på Hamngatan mest publikdragande medan matmarknaden lockade dit äldre besökare.

Det är kommunens avdelning kultur och fritid som ansvarar för innehåll och engagemang. Det görs i nära samarbete med studieförbund och lokala föreningar som har stor möjlighet att påverka. Dialogen har bland annat skett genom open call till hela föreningslivet. Första året var intresset ljummet, tjänsteperson tror att folk inte riktigt förstod då. Andra året var det ett jätteinträsse och inför 2018 enormt. Tjänsteperson tror att Häng på Hamngatan har öppnat upp tankarna på många att man kan använda gatan. Utöver det öppna mötet skickade man särskilda inbjudningar till studieförbunden, kyrkorna, krogarna och några food trucks som är de viktigaste samarbetsparterna. Intervjupersonen säger att de nog jobbar mer med de ideella aktörerna för att de kommersiella ändå kommer om de ser en vinstmöjlighet i satsningen. Det är viktigt för kommunen att det är ett lokalt arrangemang som bygger på lokalt engagemang med möjlighet för föreningar att visa upp sig.

Gatan bytte skepnad under säsongen och möbleringen byggdes upp när det skedde någonting på gatan medan den vardagar var en vanlig gågata med en del extragrejer såsom grillar, bänkar och kryddkrukor i grönområdet vid sidan om.

Tjänsteperson påstår att ingen egentligen är emot evenemanget. Politiskt har man ett beslut om att vända staden mot vattnet och att titta särskilt på Hamngatorna så åtgärden ligger i linje med detta. Hen medger att det fanns en viss skepsis bland några utav näringsidkarna men att alla nu tycker det är jättebra. Kritiken de fått är från boende som klagat på högt ljud, vilket de bland annat hanterat genom information till fastighetsägarna om vad som sker, och från krögarna på stadens ordinarie gågata som inte har samma solläge. Alla bilister gillar såklart inte heller projektet men konflikterna har varit små.

Sommargågatan marknadsförs på kommunens och samarbetsparternas sociala medier medan man aktivt valt bort tidningar på grund av kostanden i kombination med att man tror att målgruppen är fel.

Totalt lade man ner ungefär 300 000 från kommunens håll förra året samtidigt som de ideella organisationerna betalade en del. Tjänstepersonen menar att det har varit en ren succé med 6000 besökare förra året samtidigt som man lyckades visa för politikerna hur attraktiv gatan är, vilket leder till att hen ger satsningen en femma. Hen tror att samarbetsparterna hade svarat det samma. Nästa år kanske de dock bara kör fyra veckor då det blev lite tomt de veckor som inte tillräckligt mycket hände. En avslutande iakttagelse hen gör är att det tar tid att bygga stad. Första året höll sig folk ännu på trottoaren trots att möblerna stod mitt i gatan, först andra året vågade

de sig ut. Att ändra mönster kräver alltså tålamod. Det finns nu ett politiskt beslut att göra om gatan till permanent gågata, något som diskuterats länge men först nu i och med sommargågatan är bevisat möjligt.

En näringsidkare som driver caféverksamhet på gatan bekräftar bilden av att för lite hände på gatan och lägger mer fokus på problemet. Hen menar att förändringen måste generera en wow-effekt men att det inte riktigt hann prioriteras. Festivaler och Uddevalla-kalaset nämner hen dock som två exempel då det fungerade bra. Näringsidkaren har inte aktivt deltagit i sommargågatan förutom att hens café är en populär mötesplats. Hen kan inte bedöma hur företaget har påverkat men anser att det är en bra idé att börja i liten skala som man gjorde 2018 och sedan utveckla det och göra den längre när fler aktörer kan erbjuda något. Hen tyckte inte det var någon bra idé att, som kommunen hade tankar på först, göra det hela sommaren med en gång. Hen är för sommargågatan och tror på sikt att det kan bli bättre när man minskar biltrafiken och frigör ytor i städer men anser att Hamngatan inte är redo att bli helt bilfri än utan att gåendes utrymme måste utökas i kombination med biltrafikens närvaro. Hen trycker på att bilen fortfarande är en stor del när folk tar sig fram eller handlar. Inställningen hos de andra företagarna på gatan tror hen är över lag positiv.

Planerade projekt

Malmö, Claesgatan

Invånarantal: 339 000

Gatuavsnitt: Fricksngatan till garaget utanför Sofielundsvägen, 70 meter

Startår: 2019, test 2018

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 1 april – 31 oktober

Kostnad: 250 000 budgeterat

Referat från intervju med tjänsteperson på Malmö stad den 6 mars 2019.

Sommargågatan på Claesgatan är ett samarbete mellan Stena fastigheter som äger alla fastigheter längs med den aktuella sträckan och Malmö stad. Kommunen gestaltar gatan likt övriga två sommargågator och avstängningen kommer vara total - leveranser och räddningstjänst kommer till på annat sätt. Det hela började 2017 med att Stena fastigheter hade möte med cheferna på fastighets- och gatukontoret. Utfallet blev en tjänsteskrivelse som lämnades till nämnden om att införa en sommargågata under helgerna från maj till september där Stena skapade egna evenemang. Precis som på Malmös andra nya sommargågata Ängelholmsgatan sågs det första året mer som ett test och det är först i år som gatan omfattas av kommunens satsning. Stena fastigheter kommer dock fortsätta att aktivera gatan med ett tiotal evenemang, såsom cykelloppis och cykelverkstad, tillsammans med föreningarna som hyr lokaler av bolaget. Fokus kommer vara barnfamiljer till skillnad från på Ängelholmsgatan som har mycket mer restauranger. De flesta verksamheterna, bland annat Mitt möllan, är positiva och tycker att platsen förra sommaren kändes tryggare med mindre bilar och mer liv och rörelse. Claesgatan har även tidigare varit föremål för avstängning några gånger per år i samband med marknader.

Trollhättan, Strandgatan

Invånarantal: 59 000

Gatuavsnitt: Föreningsgatan till Spannmålgatan, 152 meter

Startår: 2019

Bilmängd: 2

Tidsperiod: 1 maj – slutet september

Kostnad: Räknar med cirka 100 000 för inköp

Referat från intervju med tjänsteperson på Trollhättan kommun den 19 februari 2019.

Under flera år har Strandgatans parkeringsplatser möblerats upp sommartid med food trucks, coffee shops och glassbarer. Gatan ligger längs kanalen och har sol hela dagen och kvällen, varför den blivit föremål för extra insatser, även om trafiken tidigare år fått passera. I år öppnar en ny restaurang och för att få plats med uteserveringen måste någon form av bilrestriktion till, eventuellt blir det en gågata. Sträckan kommer tightas ihop och parkering omöjliggöras med hjälp av blomurnor, då tjänstepersonens erfarenhet säger att bilarna parkerar så fort det går att få plats, p-förbud eller inte. Syftet är att skapa trevliga platser att vistas på ute sommartid utan konsumtionskrav och att testa att ta bort parkeringar för att se hur folk reagerar.

Det övergripande initiativet om att skapa mötesplatser som ligger till grund för satsningen kommer från politiken men det konkreta förslaget härrör ur tjänstepersonerna själva. Min intervjuerperson säger att ingen egentligen är emot trots att ett femtiotal parkeringar försvinner så länge de gör något bra av ytan. Satsningen är ett samarbete mellan City Trollhättan och kommunen på så sätt att kommunen skapar förutsättningar medan näringslivsorganisationen gör mycket av det konkreta arbetet såsom att sätta upp cafébord. Dialogen dem emellan är tät medan de snarare informerar än skapar dialog med boende och medborgare. Tjänstepersonen uppger att kommunens fokus ligger på det icke-kommersiella och att det kommersiella klarar sig självt. Hen utesluter inte att satsningen är ett steg mot en permanent gågata men tillägger att de då först måste hitta något folk vill göra på ytan året runt.

Malmö, Ängelholmsgatan

Invånarantal: 339 000

Gatuavsnitt: Simrishamnsgatan till Kristianstadsgatan, 63 meter

Startår: 2019, test 2018

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 1 april – 31 oktober

Kostnad: 250 000 budgeterat

Referat från intervju med tjänsteperson på Malmö stad den 6 mars 2019.

Ängelholmsgatans verksamma har under några år varit intresserade av en sommargågata och krögarna har samlat namnunderskrifter i ett brev till nämnden. Det gjordes på prov 2018 med en gestaltning som i princip bara bestod av blomurnor. Efter det beslutade nämnden att det ska bli en fullvärdig sommargågata 2019 och tre år framåt. Fastighets- och gatukontoret ser till att Malmös tre sommargågator utformas på ett enhetligt sätt. Gatan kommer enkelriktas och regleras som gågata. Skälet är främst att få ner hastigheten på gatan och göra gatan trafiksäkrare men man vill sekundärt även aktivera mer rörelse då man haft problem med knarkhandel runt Möllevången.

Än så länge har inte ett enda klagomål inkommit från boende men man har inte aktivt tagit kontakt med dem utan det görs först genom utvärderingen senare i år. Från kommunens håll har man försökt jobba fram det positiva och man har haft möte med alla näringsidkare nu inför. Av dessa är det två försäljare av livsmedel och grönsaker som har synpunkter på att deras kunder inte kan parkera men det var inte möjligt på ett regelriktigt sätt förr heller så det är egentligen ingen skillnad.

Gällande vad som kommer ske på gatan svarar tjänstepersonen jag pratat med att det är svårt för ideella föreningar att ta plats på grund av uteserveringarna utan att det mer är näringsidkarna som kan söka tillstånd. Från kommunens sida går man inte aktivt ut till andra än näringslivet utan ideella aktörer får i så fall själva se möjligheterna och ta kontakt.

Malmös tre sommargågor hålls öppna samma period och invigs och marknadsförs gemensamt. Att omregleringen med säkerhet återkommer i tre år är något som verksamheterna tycker är jätteviktigt då det ger dem större möjlighet att investera, berättar tjänstepersonen.

Svedala, Storgatan

Invånarantal: 22 000

Gatuavsnitt: Bankgatan till Hantverkaregatan, 68 meter

Startår: 2019

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 15 maj – 31 augusti

Kostnad: Inga stora

Referat från intervju med tjänsteperson på Svedala kommun den 3 maj 2019.

Storgatan som gågata har diskuterats fram och tillbaka under lång tid och är redan byggd som en sådan men är i nuläget reglerad gångfartsområde. I år har man bestämt sig för göra ett prov med sommargågata. Idén kommer både från näringslivet och tjänstepersonerna själva. En verksamhet önskade få nyttja mer av Stortorget och man kom då upp med detta som ett förslag. Kommunen har haft möten med verksamheterna och skissat fram en plan som tekniska nämnden gick med på att de testade en sommar. Än så länge har ingen varit emot förslaget men planen är att utvärdera vad som fungerat bra och inte efter sommaren med både verksamheter, fastighetsägare och invånare och utifrån det fatta ett beslut hur man ska ta det vidare. Kanske blir det fler år med sommargågata, kanske en permanent gågata eller ingenting alls. Syftet är att ge invånarna ett mer levande sommar- och stadsliv och att kunna ha uteserveringar utan trafikstörningar. Kommunens arbete kommer bestå av att stänga av gatan för trafik och placera ut inhägnader där restauranger får sätta upp uteserveringar med sina egna möbler. Gata- och parkavdelningen arbetar med detta ihop med verksamheterna. Man har valt att hålla lägre profil marknadsföringsmässigt i år även om det kommer stå lite i lokaltidningen och istället slå på stora trumman om det senare tas beslut om något permanent.

Lomma, Kajgatan

Invånarantal: 25 000

Gatuavsnitt: Bojgränd till Tullhustorget, 349 meter

Startår: Troligtvis tidigaste 2020

Bilmängd: 2

Referat från intervju med tjänsteperson på Lomma kommun den 6 mars 2019.

Tekniska avdelningen är när jag ringer mitt i arbetet med att utreda möjligheten till att göra Kajgatan, med sin idag stökiga och trafikmässigt osäkra struktur, till en sommargågata. Troligtvis sker det tidigast 2020. Tekniska avdelningen initierade själv projektet och har än så länge gjort en trafikutredning och anlitat konsulter som tagit fram ett gestaltningsförslag utifrån kommunens önskemål om uteserveringar, sittmöbler, cykelparkeringar och aktivitetsytor. Nästa steg är intern och politisk förankring och att jobba vidare med verksamheterna om dessa tycker att förslaget är positivt. Det huvudsakliga syftet är att öka säkerheten på platsen för exempelvis barnfamiljer. Idag

karaktäriseras gatan av cyklar i blandtrafik och mycket söktrafik. Gatan har tidigare varit avstängd en dag eller två under Lommafesten.

Oskarshamn, Köpmangatan

Invånarantal: 27 000

Gatuavsnitt: Längs Lilla torg, 94 meter

Startår: Ej bestämt

Bilmängd: 3

Tidsperiod: Några enstaka kvällar först, därefter kvällstid några veckor i sträck

Referat från intervju med två tjänstepersoner på Oskarshamn kommun den 13 mars 2019.

I Oskarshamn anordnas varje sommar konserter på Lilla torg två kvällar i veckan och från samhällsbyggnadskontoret har man lyft frågan om att stänga av gatan som löper längs med för biltrafik för att göra evenemangen bättre och säkrare. Tanken är att gå försiktigt tillväga och växla upp om det fungerar bra. Planen är att första året stänga av under några kvällar, året därpå kanske det sker kvällstid ett par veckor och på så sätt utvidga åtgärden. Det långsiktiga målet att göra gatan mer strosvänlig, då det finns ett flertal butiker och uteserveringar redan nu längs med sträckan. Man har diskuterat idén sedan sommaren 2018 och politikerna är med på tankarna men man har ännu inte kommit så långt att man vet när det ska genomföras. Kanske blir det några kvällar redan i år, säger en tjänsteperson på stadsbyggnadskontoret. Hen berättar att många aktörer än så länge är för när det diskuteras på möten och att det skulle kunna vara någon enstaka boende eller handlare som ibland höjer ett varningens finger. Tidigare har Köpmangatan stängts av under några enskilda riktigt stora evenemang men inget återkommande har gjorts.

Nedröstade projekt

Sölvesborg, Södergatan

Invånarantal: 17 000

Gatuavsnitt: St. Andreasgatan till Stortorget, 93 meter

Startår: 2006

Bilmängd: 2

Tidsperiod: 23 juni – 15 augusti

Referat från intervju med tjänsteperson på Sölvesborg kommun den 20 mars 2019 och mailkorrespondens med tjänsteperson på Sölvesborg kommun den 9 april 2019.

Det är svårt att få riktig klarhet i vad som egentligen gjorts i Sölvesborg eftersom sommargågateplanerna är daterade långt tillbaka i tiden. Ingen av de två tjänstepersonerna jag talat med arbetade på kommunen 2006. Enligt den ene kom initiativet att ändra gångfartsområdet till en gågata från invånare, och eventuellt testades det också under en kort period. I en artikel står däremot att Cityföreningen i ett brev till kommunen föreslog att Södergatan skulle omvandlas till sommargågata, efter att Stortorget stängts av för biltrafik under sommaren (Jersblad, 2006). Motiveringen från föreningens ordförande löd att gårdsgatan inte respekterades, att det var trångt att parkera och lätt uppstod kaos. Nästa steg var enligt artikeln beredning på tekniska kontoret men därefter hittar jag ingen mer information. En av tjänstepersonen letade i databasen och hittade ingen lokal trafikföreskrift om någon gågata, och antar därför att det aldrig genomfördes. Den andre säger dock att det nog kan ha provats men utan att man ändrade i föreskrifterna. Enligt de båda var motståndet från näringslivet stort och idén övergavs snabbt då det blev ännu mindre folk än man trott. Gatan är den fotgängartätaste gatan med massor av butiker men saknar caféer och restauranger.

Från kommunens håll är man positiv men också tveksam till den här typen av åtgärder, berättar den ena tjänstepersonen. Man vill ha ett livligt centrum med folk och händelser på Stortorget men om bilarna plockas bort finns det inte många människor kvar och absolut ingenting som händer. Hen förklarar att det är en annan sak att göra gågator i de lite större städerna som Kristianstad där det alltid är mycket folk ute. Hen påpekar också att utsläppen inte är ett giltigt argument eftersom minskningen av avgaser på Södergatan skulle komma att ätas upp av den ökade söktrafikens utsläpp. I nuläget har man inga planer på att testa en tillfällig gågata igen. Men tjänstepersonen säger också att det till stor del beror på vilka som styr i kommunen, skulle det komma en motion eller ett medborgarförslag kommer de såklart lyfta frågan igen.

Södergatan var gågata fram till 2001 (Jersblad, 2006) och stängs även av när det är marknad, Killebom-dagarna och europeisk trafikantvecka.

Eksjö, Södra Storgatan

Invånarantal: 18 000

Gatuavsnitt: Ej specificerat

Startår: 2014

Referat från intervju med tjänsteperson på Eksjö kommun den 18 februari 2019.

År 2014 kom ett medborgarförslag in till kommunfullmäktige efter den årliga stadsfesten i Eksjö. Man tyckte att den kortvariga avstängningen av Stora Södergatan som gjorts under festen fungerade bra och föreslog att man skulle gå vidare och göra en sommargågata på sträckan. Samhällsbyggnadsutskottet fick i uppdrag att utreda möjligheterna och påbörjade en dialog med handeln. Representanter därifrån hävdade att handeln inte kan leva vidare om det inte finns parkeringar i en så liten stad, att man kan tänka sig att parkera långt ifrån om man bor i en stor stad som Stockholm eller Göteborg men inte i lilla Eksjö. Med det argumentet i ryggen stoppades idén i utskottet. Från samhällsbyggnadsavdelningen håll är man däremot positiv till åtgärden som ett sätt att skapa en kultur av att människan går före bilen, och funderar på att lyfta fråga igen. Tjänstepersonen som jag pratat med ser att läget är annorlunda nu fem år senare. Idag använder sig kommunen av illustrationsbilder på ett annat sätt och det finns fler exempel från andra kommuner. Hen lyfter fram möjligheten till studiebesök, bättre förutsättningar att redovisa idén och att nya politiker styr som potentiella framgångsfaktorer. Hen är dock medveten om att dialogen med handeln är en naturlig del i processen och att det handeln säger väger väldigt tungt hos politikerna i små städer.

Göteborg, Storgatan

Invånarantal: 565 000

Gatuavsnitt: Teatergatan till Kungssportsavenyn, 61 meter

Startår: 2017

Bilmängd: 1

Referat från intervju med tjänsteperson på Göteborgs stad den 28 februari 2019.

Efter det lyckade försökte med Tredje Långgatan tittade trafikkontoret på potentiella andra gågator i staden utifrån kriteriet att gatan i sig skulle kunna vara en målpunkt och fann Storgatan lämplig. Likt Tredje Långgatan är den mer utav en bakgata men är placerad precis intill paradgatan Avenyn. Man skrev precis som första gången ett förslag till beslut att som test göra Storgatan till en sommargågata 2017 men i skrivelsen förklarade man också att möjligheterna kommande år var osäkra och att trafikkontoret inte kunde veta om det skulle gå att genomföra i framtiden på grund av de stora ombyggnationer som sker i Göteborg. Tjänstepersonen förklarar att staden är

inne i en stor byggtid som påverkar framkomligheten i centrum vilket betyder att en avstängning för bilar just nu är en väldigt stor sak. Politiken resonerade att de inte ville fatta beslut om att göra något bara under ett år och avtog förslaget. De ansåg att ska man göra en tillfällig gågata ska det vara möjligt att göra det flera år på rad.

Angående framtiden förklarar tjänstepersonen att det osäkra byggvägverket kommer råda i staden i många år framöver och att de även fortsatt endast kommer kunna ha ett kortsiktigt perspektiv. När de tog upp Storgatan till beslut fick de en hint om hur politikerna tänker och de känner att det är svårt att ta frågan vidare därifrån.

Generellt anser tjänstepersonen att åtgärden sommargångator måste grundas i en större kontext. När de vill påverka biltrafiken i ett område, *då* ska de gå in och testa för att förändra beteenden samt visa och prata om hur gatan kan användas för att bidra till stadsrummet. En sådan förankring tror hen skulle ge en annan acceptans för förändringen och fungera bra rent kommunikativt. Hen jämför med Stockholm där de har en tydlig viljeinriktning och större kontext medan Göteborg mer står och stampar i frågan. Hen menar inte att man inte ska testa men att det är otroligt att ha en sådan riktning utpekad som huvudstaden har.

Tranås, Storgatan

Invånarantal: 19 000

Gatuavsnitt: Ej specificerat

Startår: 2018

Bilmängd: 4

Referat från intervju med tjänsteperson på Tranås kommun den 12 mars 2019.

När jag pratar med gatukontoret i Tranås känner de inte till något om ett förslag att göra Storgatan till en sommargångata, istället hittar jag informationen i en nyhetsartikel och kommunstyrelsens protokoll. Förslaget kom som en motion från Miljöpartiet för att göra centrum mer attraktivt och teknik- och griftegårdsnämnden fick i uppdrag att utreda frågan (Makrill, 2018). En enad nämnd beslutade att avslå motionen efter att ha pratat med organisationerna för både fastighetsägare och handel. Dessa grupper avrådde politikerna med argumentet att gatan skulle bli mer svårtillgänglig och få minskade flöden, vilket inte skulle gynna handeln (Kommunstyrelsens arbetsutskott, 2018). Ett annat argument var att omkringliggande gator inte har kapacitet att ta emot den ökade trafiken (Kommunstyrelsens arbetsutskott, 2018).

Tjänsteperson jag talat med på gatukontoret tror att en sommargångata är svår att få till i Tranås på grund av att i princip alla butiker ligger längs med Storgatan medan de i andra städer är lite mer utspridda.

Stockholm, Johan Skyttes väg

Invånarantal: 962 000

Startår: 2018

Bilmängd: 5

Tidsperiod: 25 maj – 18 september

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019.

Sommargångatan kom in som ett medborgarförslag och som med alla förslag redovisades det för trafikkontoret. Trafikkontoret gjorde en bedömning att det skulle fungera och gatan beslutades därför i nämnden om att bli sommargångata. Därefter stötte den på patrull. Tjänstepersonen jag pratat med berättar att stadsdelen och företagarföreningen inte tyckte det var bra och tillägger att

de har bättre lokalkännedom. Gatan går från Älvsjö station som har många resenärer och dess höga trafikflöde gjorde att man inte kunde hitta några bra lösningar.

I några artiklar hittar jag mer information. Vice ordförande i stadsdelsförvaltningen blev upprörd över att inte ha blivit tillfrågad när trafiknämnden beslutade om att utreda ärendet (Claesson, 2018). Det kom även in synpunkter från företagarföreningen och Stockholms stad höll ett möte med ordförande för stadsdelsförvaltningen (Lefvert, 2018). Vice ordförandes argument var att det skulle bli trafikchaos då Johan Skyttes väg är huvudvägen från Älvsjö station och att folk därför skulle köra i bussfilen (Claesson, 2018). Dessutom menade han att stationsområdet är otryggt kvällstid och att man kan komma till med bil är en förutsättning för att folk ska resa därifrån. Inte heller stadsdelsnämndens ordförande, som såg samarbetsvinster i att lokala politiker kan vara med och påverka, fick information (Claesson, 2018). Trafikkontoret svarade att de hade kontakt med stadsdelsförvaltningen inför beslutet men att de inte vet hur informationsspridningen ser ut (Claesson, 2018). I slutändan blev det som sagt ingen sommargågata (Dahlgren, 2018). Både stadsdelsförvaltningen och företagarföreningen tyckte sträckan var olämplig, med motiveringen att det är en rörig och komplicerad trafiksituation och att företagarna kände oro för de borttagna parkeringsplatserna (Dahlgren, 2018).

Mariestad, Kungsgatan

Invånarantal: 24 000

Gatuavsnitt: Hamngatan till Nygatan, 225 meter

Startår: 2018

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 6 juni – 30 september

Referat från intervju med tjänsteperson på Mariestads kommun den 25 mars 2019 och nämndpolitiker den 26 april 2019.

Planavdelningen tog fram ett förslag på att göra stadens restaurangtätaste gata Kungsgatan till sommargågata på prov på uppdrag av kommunpolitikerna. Syftet var att skapa plats för uteserveringar och att fotgängare skulle kunna röra sig mer fritt (Höglund, 2018). Utformningsskisserna bestod av sittbänkar, hammockar, cykelställ och blomlådor (Höglund, 2018). När tjänstepersonerna presenterade förslaget som de själva tyckte var bra, godkände politikerna det inte bland annat med motiveringen att handlarna inte tyckte det var någon bra idé. Tjänstepersonen jag talat med berättar att politikerna inte hade förankrat åtgärden hos näringsidkarna och att man därför valde att lägga det på is. Det är en känslig fråga, fortsätter hen. Tjänstepersonen vill inte gå närmare in på ämnet än så då hen upplever att processen inte har sett ut som den brukar och att det inte finns så mycket att säga om varför det brast. Enligt en lokaltidning ansåg politikerna att lösningen varken var omfattande nog eller gjord utifrån deras beställning och aldrig togs upp i arbetsutskottet som planerat (Höglund, 2018). Kommunalrådet som uttalat sig förklarar att trafik och gångstråk hänger samman och att man måste se till helheten och finna lösningar som fungerar för både näringsidkare och trafikanter (Höglund, 2018).

Politikern jag talat med förklarar att man ville skapa en bättre och trivsammare miljö för uteserveringarna då gatan har flera restauranger som önskar uteplatser och Mariestad har en hel del besöksnäring. Allmänt sett vill man också få till en mer bilfri innerstadsmiljö. Uppdraget kom från den politiska majoriteten samt hen personligen som sett sommargångator praktiseras i en rad andra städer. Enligt hen gick det aldrig så långt att de fick någon uppfattning om vilka som var för och emot men en synpunkt som nådde dem var att gatan är ett genomfartsstråk som har en hel del trafik och att en avstängning skulle öka belastningen på övriga vägar. Politikern vill inte säga att

planerna är nedlagda utan sätta på paus och att man nu istället passar på att utreda möjligheten till ett gångfartsområde. Anledningen hen uppger till detta är att man inte lyckades hitta en lösning på vem som skulle var ansvarig för öppning och stängning av gatan. Tanken var nämligen att reglera den gågata kvällstid och vanlig gata dagtid och vem som skulle utföra det rent praktiskt var svårt att bestämma, berättar hen. En diskussion var att lägga över det på näringsidkarna eftersom de gynnas av åtgärden. Hen kan inte svara på om det kommer testas på nytt men säger att idén inte är helt dödad. Det hen kan tänka sig att man då måste göra är att förankra projektet hos näringsidkarna.

Strängnäs, Trädgårdsgatan

Invånarantal: 36 000

Gatuavsnitt: Ej specificerat

Referat från intervju med tjänsteperson på Strängnäs kommun den 28 februari 2019.

I Strängnäs har man under lång tid diskuterat en avstängning av Trädgårdsgatan men inte lyckats genomföra det i praktiken. Skälet är att det finns rädsla och motstånd från politiken och handlare att det skulle få verksamheterna att gå sämre och sedermera dö ut, berättar tjänstepersonen jag intervjuat i frågan.

Det är framför allt teknik- och servicekontoret som har försökt väcka frågan. Man har diskuterat det på olika politiska nivåer och en del är för och en del är emot. Många skyller på att det skapar sämre tillgänglighet och försämrar ruljangsen när man inte kan komma nära med bilen. Trädgårdsgatan är central och har varit omdiskuterad i gågatesammanhang väldigt länge. Nu är det gångfartsområde men tjänstepersonen anser att det inte riktigt funkar utan att det ändå känns som att det är på bilarnas villkor och från deras håll hade man velat testa att göra den till gågata på sommaren. En del av problematiken som man ser nu är att några av verksamheterna på ena sidan, exempelvis Lidl, Systembolaget och Ica, inte har så mycket utomhusmöjligheter. Däremot finns det på andra sidan två caféer och en blomsterbutik som har större potential.

Tjänstepersonen uppger att man kör med nudging. Till exempel skapade man under europeiska trafikantveckan parklets (det vill säga tillfälliga installationer på parkeringsplatser) och en pop-up-park för att synliggöra hur ytor används. Nu har de fått in några nya aktörer i centrum och har en förhoppning om att det ska gå att förändra synsätten igen. Sammanfattningsvis kan man säga att problematiken ligger i att handelsföreningen har varit negativ och att dessa har en stark röst hos politikerna.

Nedlagda projekt

Karlshamn, Ronnebygatan

Invånarantal: 32 000

Gatuavsnitt: Kungsgatan till Drottninggatan, 110 meter

Startår: 2005, avslutad 2005

Tidsperiod: En månad på sommaren

Betyg: 1 (kommunen)

Referat från intervju med nämndpolitiker på Karlshamn kommun den 22 mars 2019.

Precis som många av de andra tillfälliga gågatorna som genomfördes för länge sedan, är det svårt att få riktig klarhet i hur processen gick till. Bakgrunden till Karlshamns beslut om att stänga av Ronnebygatan under fyra veckor var att testa åtgärden inför en eventuell permanent omreglering.

Önskemålet om att göra om gatan till en gågata kom in till teknik- och fritidsnämnden från näringsidkare och boende på gatan, som tyckte att trafikbelastning och hastigheter ökat markant (Håkansson, 2005). Nämndens arbetsutskott kom fram till att man skulle testa i en månad under sommaren och därpå utvärdera (Håkansson, 2005). Sagt och gjort, med trafikingenjörers hjälp skyltade man om gatan, men såg ingen möjlighet till ytterligare avstängningar på grund av nyttraffiken som skulle fram.

Efter testet hölls ett stormöte där man kom fram till att inte gå vidare med åtgärden av tre skäl: bilisterna hade inte respekterat skyltningen och kört rakt igenom i alla fall, man kunde under den korta prövotiden se att hela innerstadens trafikflöde påverkades samt att Stortorget skulle byggas om och att man då inte hade ekonomin att bygga om även Ronnebygatan. Boende och näringsidkare var också oense om vad man efterfrågade för trafikreglering, berättar min intervjuperson. De förstnämnda ville inte ha trafik alls på gatan medan verksamheterna bara tyckte att hastigheterna var för höga. Man enades istället om att göra om gatan till ett gångfartsområde och den har nu byggts om till en utformning som speglar regleringen. Därmed har man inga planer på att testa en gågata igen.

Tjänstepersonen bedömer själv att försöket kanske var väl försiktigt och att de borde ha vågat prova under en längre period än fyra veckor för att få ut mer av åtgärden.

Jag har inte lyckats få tag i någon näringsidkare på Ronnebygatan som hade verksamhet vid tillfället för testet och som var villig att ställa upp på intervju.

Söderköping, Skönbergagatan

Invånarantal: 15 000

Gatuavsnitt: Hagatorget till Nybrogatan, 156 meter

Startår: 2007, avslutad 2008

Bilmängd: 4

Tidsperiod: 14 juni – 17 augusti

Betyg: 3 (kommunen) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Söderköping kommun den 18 mars 2019.

Det har gått några år sedan Söderköping testade att reglera om Skönbergagatan, en shopping- och strogata i stadskärnan, till en tillfällig gågata sommartid. En del kring försöket har fallit i glömska men min intervjuperson har försökt rekapitulera så mycket som möjligt. Hen tror att provet handlade om att man ville göra det trevligare för besökare. Det som hen minns av gatan var att affärerna ställde ut lite försäljning i gatukanten (enligt utvärderingen hade hälften av näringsidkarna försäljning på gatan (Söderköping kommun, 2008)) och att utformningen bestod mer av hinder än möbler vilket gjorde den funktionell snarare än skoj. Uteserveringar är där oavsett sommargågata eller inte i och med att man stänger av några parkeringsplatser på sommaren. Hur beslutsprocessen att testa en sommargågata såg ut är ovisst och tjänstepersonen vet inte om det var ett politiker- eller tjänstemannabeslut.

Däremot är hen övertygad om att folk var emot och att det kom från både näringsidkare och invånare. Hen beskriver ett småstadssyndrom där folk måste parkera så nära som möjligt och att framför allt de som alltid bott länge i Söderköping som är vana vid att kunna köra vissa sträckor hade svårt att finna sig i hur det var, medan det var lättare för turister och besökare att anpassa sig. Under projektets gång fanns det personal som stod på gatan och informerade bilister om vad som gällde och tjänstepersonen berättar en anekdot om att någon sade ungefär ”jag har alltid kört här och tänker göra det nu med” och fortsatt rakt förbi. Enligt utvärderingen var drygt hälften av

näringsidkarna negativt inställda till en fortsatt reglering medan 35 procent var för (Söderköping kommun, 2008). Lite mindre än hälften av handlarna trodde inte att deras butik påverkats alls, 25 procent uppgav att den påverkade positivt och 28 procent negativt (Söderköping kommun, 2008). Bland boende var för- och emotsidorna i princip lika stora (Söderköping kommun, 2008).

Idag handlar politikernas idéer snarare om att stänga av för att göra en permanent gågata eller gångfartsområde. Inte heller på tjänstemannanivå är sommargågata något man arbetar aktivt med. Enligt trafikplanen har kommunen rätt att stänga av gator men det är inget beslutsfattarna kommer göra bara för att utan något då måste det hända något på gatan och näringslivet får i så fall dra i det. Tjänstepersonen anser att ett mer lyckat projekt hade krävt att man höll fast vid åtgärden - två säsonger var för kort tid för att skapa ett återkommande beteende. Hade man behållit regleringen hade man kunnat nå större förståelse och fått möjlighet att utveckla och ersätta bilarna med intressanta händelser på gatan, resonerar hen.

Den näringsidkare jag pratar med på gatan driver läkarmottagning som hen inte anser möjlig att flytta ut på en sommargågata till skillnad från klädbutiker och liknande. Hen har dessutom många äldre kunder som behöver färdtjänst och närbelägen parkering och är därför emot en renodlad gågata på Skönabergsgatan, både permanent och över sommaren. Hen anser att man behöver ha möjlighet att ta sig in med bil och lämna av någon till exempel. Eftersom försöket ägde rum för länge sedan minns hen varken hur hen fick höra talas om det eller om hen fick någon inbjudan att delta i planeringen.

Höganäs, Köpmansgatan

Invånarantal: 26 000

Gatuavsnitt: Vasagatan till Pridesgatan, 155 meter

Startår: 2011, avslutad 2011

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 27 juni – 31 juli

Kostnad: Vet ej

Betyg: 2 (kommunen) 4 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Höganäs kommun den 18 februari 2019.

I samband med en ombyggnation av Köpmansgatan till mer gågatekaraktär 2011, gjordes även gatan till gågata på försök under fem veckor på sommaren. Gatan är en förlängning av huvudgatan och valdes för att det är en av gatorna med störst fotgängar- och cyklistflöde som har både caféer och restauranger, samtidigt som det inte är stadens inflödesgata. Man ville börja med någon mindre gata som gick att nå från olika håll. Syftet var att testa om omregleringen kunde locka fler folk och skapa en mer levande miljö. Politikerna nappade på förslaget från näringslivsavdelningen och samhällsbyggnadsförvaltningen men näringslivet var emot, allra högljuddast invände blomsterhandeln som säljer tunga saker. De boende hörde kommunen inte mycket från men bland invånarna var majoriteten av åsikterna negativa. En tjänsteperson på kommunen förklarar att Höganäsborna gillar att köra bil till varje ärende och att de protesterade mot att sommargågatan minskade framkomligheten och diskriminerade bilförare. Restaurangerna däremot var mer positiva över lag. Dialogen inför genomförandet bestod av att man samlade näringslivsaktörerna till en diskussion men enligt tjänstepersonen (som å sin sida fått det berättat från andra på kommunen) gick mötet mest ut på att man fick de negativa att se lite mer positivt på projektet och sedan körde på. Något riktigt bejakande av olika intressen saknades utan inställningen var mer ”vi

testar och ser, går det inte bra har handeln bara förlorat den sommaren”. Förslaget hade diskuterats redan inför sommaren 2010 men skjutits upp på grund av handlarnas skepsis (Höganäs kommun, 2011a).

En trafikingenjör var ansvarig för själva utformningen av gatan, utan inblandning från landskapsarkitekt, och det som gjordes (utöver ombyggnationen) var att massiva blomlådor ställdes ut (som visserligen står där året om), några sittplatser tillkom (men inte ute i gatan) och en skylt sattes upp. Regleringen löd förbud för både motorfordon och cyklar (Höganäs kommun, 2011b) och busslinjen som vanligtvis trafikerar gatan leddes om. Man ville hålla nere möbleringen för att leveranser och utryckningsfordon skulle kunna ta sig fram men det ledde till att bilar smög sig in. Butiker och serveringar tog inte tillfället i akt att utöka sina exponeringsytor (Höganäs kommun, 2011b). På det stora hela var projektet varken särskilt bra planerat eller koordinerat, enligt tjänstepersonen. Ingen marknadsföring gjordes.

Man nådde enligt tjänstepersonen helt enkelt inte de resultat man hoppades på – folk kom inte dit i högre utsträckning och verksamheterna var inte så nöjda. Tjänsteperson betygsätter projektet med en tvåa med motiveringen att det inte var *totalt* misslyckat.

Utvärderingen efter försöket omfattar endast en sida och visar inte på några tydliga resultat vad gäller påverkan på handeln. Ett 75-årskalas lyfts fram som den aktivitet som lockade folk men det konstateras att ingen större ökning av flanerande besökare kunde noteras i övrigt och att de som kom höll sig kvar på trottoaren (Höganäs kommun, 2011b). Man skriver ”*Ett allmänt omdöme, staden är för liten för att det skall kunna bli folkliv på gatan.*” (Höganäs kommun, 2011b, s. 1). Näringslivsavdelningen som författat dokumentet skriver att om ett nytt försök ska göras kräver det att kommun och verksamma backar upp åtgärden med mer aktiviteter såsom parksoffor, rumsbildning och utökade butiks- och serveringsytor (Höganäs kommun, 2011b).

Under mitt samtal med en hudterapeut som tidigare hade verksamhet på gatan framkommer en annan bild. Hen håller inte med om att det inte blev så mycket liv utan minns att det var betydligt mer folk på gatan än i vanliga fall. Informationen om testet fick hen genom sin aktivitet i köpmannaföreningen och berättar att de även blev inbjudna att tycka till i planeringsprocessen. Självtog hen under invigningen med ett bord med demonstrationer och broschyrer men inget mer efter det. Hen berättar att hen var väldigt positiv från början man blev ännu mer triggad när hen såg hur mycket folk det faktiskt kunde bli. Företagaren ställer sig positiv till både sommargågata och permanent gågata på Köpmansgatan och vad hen minns gjorde många av de andra näringsidkarna detsamma. Hen avslutar med att säga att det tar tid innan sådana här förändringar faller ut och att man i efterhand kan tycka att det var för kort tid för att kunna utvärdera åtgärden.

Stockholm, Bergsgatan

Invånarantal: 962 000

Gatuavsnitt: Scheelegatan till Bergsgatan 19, 15 meter

Startår: 2018, avslutad 2018

Bilmängd: 1

Tidsperiod: 14 maj – 16 september

Kostnad: 15 000 000 hela Levande Stockholm 2018 (20 platser, 10 000 000 drift och 5 000 000 investering)

Betyg: 3 (kommun) 5 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Stockholm stad den 2 april 2019 och näringsidkare den 28 mars 2019.

Efter önskemål från en caféägare på Bergsgatan tog trafikkontoret upp förslaget om att låta gatan ingå i Levande Stockholms sommargågatesatsning i nämnden. Precis som i de flesta fall gällande konceptet beslutade nämnden att göra som vi tjänstepersoner föreslog, berättar intervjupersonen. Gatan har i vanliga fall mycket liten trafikmängd i och med att det är en vändzon och det som skedde var helt enkelt att denna flyttades femton meter längre upp. Bemötandet bland de påverkade var rätt neutralt, berättar tjänstepersonen jag talat med, eftersom den var så kort.

Den ansvarige för en klädbutik jag pratat med på gatan fick själv ingen information eller förfrågan från Stockholm stad inför sommargågatan utan läste om det först när det publicerades i tidningen Vårt Kungsholmen men hen har hela tiden varit mycket positiv till initiativet. Hen kan inte säga om det påverkat försäljningen men tyckte det var jättetrevligt både för dem som arbetade och kunderna som kunde sitta utanför och pusta ut. Hen tycker att det är toppenbra att det händer saker och blir mer liv och rörelse och ser positivt på en fortsatt sommargågata så länge det fungerar för de som jobbar på gatan. Hen ser heller inga anledningar att vara emot en permanent gågata utan anser att det alltid är trevligt med torgplatser man kan mötas på. Däremot har näringsidkarens inställning till bilfria centrum inte påverkats av sommargågatan och hen är inte emot biltrafik i innerstan. Hen vet inte heller vad övriga näringsidkare har för åsikter om avstängningen.

Utifrån de enkätsvar som kom in, i kombination med att Levande Stockholm förra året bestod av hela tjugo platser och att Norra Agnegatan ligger mycket nära, väljer man i år lägga ner sommargågatan på Bergsgatan. Istället satsar man extra på den Agnegatan i form av mer möbler och sittplatser.

Falkenberg, Nygatan, Rådhusgatan och Stortorget

Invånarantal: 44 000

Gatuavsnitt: Sandgatan till Arvidstorpsvägen, Rådhusorget och Storgatan till Apoteksgatan, 425 meter

Startår: 2001, avslutad 2018

Bilmängd: 2

Tidsperiod: 15 juni – 15 augusti

Kostnad: 120 000 inklusive inköp

Betyg: 3 (kommunen) 2 (näringsidkare)

Referat från intervju med två tjänstepersoner på Falkenberg kommun den 5 april 2019 respektive 15 april 2019 samt näringsidkare den 12 april 2019.

Jag har talat med två olika tjänstepersoner för att täcka in hela den 17 år gamla sommargågatan som nu går i graven. Utförandet har varierat med engagemanget på gatu- eller samhällsbyggnadskontoret. Blommor har varit standard och förra året fanns även hammockar och hängmattor. Då taxibilar och varuleveranser har tillåtits köra är det främst parkeringarna som använts som möbleringszon. Man har från kommunens sida försökt uppmuntra handlare på gatan att ta för sig och utnyttja ytan som tillgängliggjorts; det finns räcken att hänga upp saker på och i hela staden är det gratis att ha uteserveringar under två sommarmånader. Ändå är det få som har nappat och tjänstepersonerna kan inte avgöra om kommersiella eller icke-kommersiella aktiviteter dominerat, istället är det främst att fler människor är i rörelse som varit skillnaden. Den ena tjänstepersonen framför en hypotes om att det är mängden biltrafik som av tillgänglighetsskäl ändå tilläts på gatan som har gjort att folk inte brett ut sig och tagit utrymmet i anspråk mer. Dock uppger ingen av de två att de har haft problem med obehörig trafik. Möjligtvis har det varit lite första veckan men det har snabbt försvunnit när folk vant sig. Gatan är enkelriktad men har ett separat cykelstråk för cyklar mot färdriktning.

Även om gatusträckningen har varit konstant har man varierat den tidsmässiga längden mellan sex och tio veckor. De brukade lägga ut en annons i tidningen och några år har man försökt med lite mer marknadsföring såsom gågatans dag men det krävde tid och resurser som bara funnits vissa år. Dock anser en av de två intervjupersonerna att det nog vore en bra idé att fira att det blir en gågata så att den nämns i ett mer positivt sammanhang med fokus på att det blir gågata snarare än att bilar förbjuds. Landskapsarkitekter har alltid varit iblandade på något hörn.

Anledningen till att man har haft en sommargågata är för att Falkenberg är en utpräglad sommarstad som mer än fördubblar sin befolkning sommartid. Man förklarar att det har handlat om vad turisterna förväntar sig, att folk är ute mer och att det är konserter och evenemang i staden. Gatan är den mest centrala och det stora kommersiella stråket så valet var självklart, menar en av personerna jag intervjuat. Hur beslutsprocessen som föregick införandet såg ut vet man inte men det har hela tiden funnits motstånd mot åtgärden. I princip alla tjänstemän har varit för, nästan alla politiker och inte heller de boende har utgjort något problem men sedan finns det ett antal handlare som motsatt sig gågatan, förklarar en intervjuperson. Det har aldrig gjorts någon utvärdering som givit några svar om andelar för och emot men det har förts en diskussion om åtgärden mer eller mindre varje år. Ena tjänstepersonen förklarar att de har en struktur av relativt gamla handlare som varit med i generationer, ibland ända sedan bilismen, och de tycker det är dumt när folk inte kan parkera. Kommunen har försökt förklara och förändra synsättet då de är övertygande om att sommargågatan är bra för staden som helhet och dess attraktionskraft. Man medger att det kanske inte nödvändigtvis är bra för en enskild handlare men att man vägt allmänintresset mot det individuella och kommit fram till att det är en sommarstad och då får de göra såhär.

Båda de kommunala tjänstepersonerna bedömer sommargågatan vara en trea på framgångsskalan, den ene med motiveringen att det är bra att det har gjorts men att man kunde utnyttjat det bättre.

Trots att beslutet är permanentat tas det varje år upp i trafiknämnden. Efter valet fick man nytt styre och omorganiseringar gjordes och i vintras klubbade den nybildade kultur-, fritids- och tekniknämnden igenom ett beslut om sommargågatans nedläggning (Lyxell, 2019). Istället ska en del av sträckan bli permanent gågata och längs resten ges fri framkomlighet för bilar. Det kommer dels av att politiker har haft önskemål om avstängning året runt och att det varit tryck från handlare som är emot gågata helt och hållet och då är beslutet en kompromiss.

Nu vill vi blicka framåt, säger ägaren till en blomsterbutik. Hen är mycket nöjd med att gatan i sommar ska hållas öppen för biltrafik utanför butiken. Att det varit en ständig diskussion om sommargågatan blir bekräftat under samtalet med handlaren. Hen anser att avstängningen har påverkat butiken negativt, trots att de haft handel utanför butiken i form av ett blomstertorg, i och med att det blivit svårt att komma till och stanna och fylla bilen. Flödet påverkas negativt och hen menar att det inte handlar om att folk parkerar på gatan hela dagen utan när de ska på begraving till exempel behöver de kunna skaffa blommor snabbt och lätt. Intervjupersonen tycker att ju mindre staden är desto mer lyhörd måste man vara för handeln och att det redan är svårt att driva verksamhet i en liten stad. Hen är även definitivt mot permanent gågata och tillägger att det låter gnälligt men så är det.

Motala, Repslagaregatan

Invånarantal: 44 000

Gatuavsnitt: Drottninggatan till strax efter Kungsgatan, 91 meter

Startår: 2011, avslutad 2019

Bilmängd: 3

Tidsperiod: 1 april – 30 september

Kostnad: Inte så mycket

Betyg: 1 (kommun) 3 (näringsidkare)

Referat från intervju med tjänsteperson på Motala kommun den 15 april 2019 och näringsidkare den 26 april 2019.

Repslagaregatan som sommargågata gjordes först på försök en sommar, efter att centrumföreningen varit drivande i frågan. Man lade ut konstgräs, satte ut solstolar och saccosäckar och en restauratör byggde upp en uteservering. Det föll väl ut och samhällsbyggnadsförvaltningen föreslog att man återkommande skulle stänga av gatan vilket gick igenom i nämnden. Man var helt överens, uppger en tjänsteperson. Efter några år byggdes den om från vanlig bilväg till gångfartsområde och därefter har kommunens insats mest bestått av att reglera om gatan till motorfordonsförbud och sätta ut lite blommor. Mer har inte varit möjligt för att leveranser ska kunna ta sig fram. Utöver det byggs en uteservering upp. Avstängningen har varit tillräcklig, däremot har leveranserna inte respekterat de speciella tider de har haft tillstånd att köra in.

I år kom så ett nytt beslut från politiken, utan att förvaltningen varit iblandad, om att gatan ska läggas ned och öppnas för genomfartstrafik igen. Affärsidkarna har svängt och menar att de kommer gå i konkurs om man inte kan köra fram till dörren, vilket de varit på politikerna om. Tjänstepersonen har två teorier kring vad som ligger bakom det nya beskedet. Antigen har de som är emot gatan (för de har funnits ända sedan början) blivit fler, eller så är maktskiftet i tekniska nämnden förklaringen. Tidigare styrde Miljöpartiet men nu är det Socialdemokraterna eller Moderaterna medan Miljöpartiet nästan helt försvunnit och en förklaring skulle kunna vara att de nya är lättare att övertyga om att det är en dålig idé. Tjänstepersonen beskriver Motala som traditionsbundet och att man vill kunna ta bilen fram till dörren för att man alltid kunnat det och att det så ska förbli. Hen tror att det säkert kommer göras sommargågata någon gång igen, men att det beror på hur det går i valet. Generellt sett trycker hen på svårigheterna att genomföra sådana här saker i små kommuner med några få gator då det märks så mycket mer. Hen är personligen för fler gångfartsområden men menar att de från tjänstepersonshåll tycker att sommargågata är en ganska dum idé för att det förvirrar trafikanterna när man får och inte får köra. Intentionen var därför att till slut göra det helt avstängt men det nådde aldrig fram.

Syftet från början var att få ner trafiken i centrum och göra det tryggare för gång och cykel. Det fanns boende som var oroliga över att räddningstjänsten inte skulle kunna komma till (vilket var obefogat), en kiosk som trodde att deras företag skulle gå i konkurs (men som ännu finns kvar) och vissa handlare som ansåg sig få ett dåligt läge men ändå var inställningen övervägande positiv eftersom det var affärsidkarnas egen idé, förklarar tjänstepersonen.

Det har inte varit så mycket dialog de senaste åren men tidigare fördes den via centrumföreningen. De första åren fick boende i centrum också ett riktat utskick med information. Gatan som valdes är en del av ett tänkt gångstråk genom staden och var därför lämplig. Man gjorde en blygsam marknadsföring de första åren på kommunens hemsida och i lokaltidningen men inget därefter. De första två åren gjordes också någon form av utvärdering, men den har jag inte lyckats komma över. Det låga betyget motiveras med att den ska läggas ned, förklarar tjänstepersonen. Hade jag frågat för ett halvår sedan hade hen svarat en fyra.

Jag har utöver kommuntjänstepersonen talat med en anställd på en bank som ligger på gatan. Denne minns inte var hen först fick informationen från då sommargågatan varit en process under många år men vet att verksamheten inte blivit inbjuden i planerandet. Banken som sådan har inte

deltagit i sommargågatan och uppger att avstängningen inte heller har påverkat verksamheten. De har hela tiden varit och förblir positivt inställda till att gatan är sommargågata och är även för en gågata året runt. Min intervjuperson tror att de andra näringsidkarnas uppfattning är lite blandad och anser själv att ombyggnationen som kom med sommargågatan blivit alldeles för dyr i förhållande till resultatet, vilket är argumentet bakom hans betyg.