

- hinder och framgångsfaktorer



En investering för framtiden

Dokumentinformation

Titel: Hög prioritet för gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen – hinder och framgångsfaktorer

Serie nr: 2011:94

Projektnr: 11136

Författare: Hanna Wennberg, Trivector Traffic
Jesper Nordlund, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector Traffic

Beställare: Hållbar Mobilitet Skåne
Kontaktperson: Magdalena Nilsson, tel. 044-309 34 55

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.1	2012-02-29		Beställare

Förord

Trivector Traffic AB fick i september 2011 i uppdrag av Hållbar Mobilitet Skåne och Trafikverket Region Syd att genomföra studien *Hög prioritet för gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen – hinder och framgångsfaktorer*. Studien ingår i EU-projektet TILLHÅLL 1, delprojekt 6, medfinansierat av Europeiska regionala utvecklingsfonden. Projektet har slutrapporterats i och med denna rapport i januari 2012.

Syftet med studien är att öka kunskapen om hur arbetet med att ge gång- och cykeltrafik hög prioritet i kommunal planering kan utvecklas. Detta görs genom fallstudier i två skånska kommuner med aktiv planering för gång och cykel: Malmö stad och Lunds kommun. Fallstudierna undersöker i vilken grad gång- och cykeltrafik fått hög prioritet och identifierar hinder och framgångsfaktorer i detta arbete. Studien har även presenterats på en workshop den 2 december 2011 inom ramen för detta delprojekt. Genom workshopen har studien kompletterats med andra skånska kommuners erfarenheter, vilka redogörs för i bilagt PM.

Arbetsgruppen som tagit fram uppdraget att genomföra studien har bestått av Helena Rosenlind (Trafikverket), Marie Larsson (HMSkåne, senare Trafikverket) och Magdalena Nilsson (HMSkåne). I arbetet med workshopen har även Jack Bårström (Trafikverket) samt Britt Carlsson Green (HMSkåne) medverkat. Projektledare för studien på Trivector Traffic har varit tekn.dr. Hanna Wennberg som tillsammans med civ.ing. Jesper Nordlund genomfört studien. Även civ.ing. Karin Neergaard, tekn.dr. Lena Smidfelt Rosqvist och tekn. dr. Annika Nilsson har bidragit med sina erfarenheter.

Ett stort tack riktas även till följande personer som bidragit med sin syn på gång- och cykelplaneringen:

- Anna Karlsson, Lunds kommun
- Christian Rydén, Lunds kommun
- Luminita Popescu, Lunds kommun
- Britt-Marie Jonsson, Lunds kommun
- Leif Jönsson, Malmö stad
- Emma Kvistberg Lundblad, Malmö stad
- Lukas Lindgren, Malmö stad
- Peter Björck, Malmö stad
- Jessica Jaremo, Malmö stad

Lund, februari 2012

Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Inledning

Gång och cykel har stor potential i tätorter och som idag till stor del är outnyttjad, inte minst när det gäller att föra över korta bilresor i tätort. Transportpolitikens funktionsmål om tillgänglighet innebär att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Att skapa bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik har också strategisk betydelse för utvecklingen av kollektivtrafiken. För att driva denna utveckling framåt behövs ökad kunskap om hur arbetet med att ge gång- och cykeltrafik hög prioritet i den kommunala samhällsplaneringen kan utvecklas.

Syftet med denna studie är att undersöka i vilken grad gång- och cykeltrafiken prioriteras i planeringen och vad som påverkar prioriteringen samt att identifiera hinder och framgångsfaktorer i detta arbete. Detta genomförs genom fallstudier i två skånska kommuner med en aktiv planering för, och hög färdmedelsandel av, gång och cykel: Malmö stad och Lunds kommun. I fallstudierna görs granskning av översiktsplan och strategiska dokument samt av detaljplaner (med tillhörande fördjupning av översiktsplanen och/eller planprogram) och intervjuer med trafikplanerare, trafikingenjörer och planarkitekter i kommunen. Slutligen ges råd för en bättre prioritering av gång- och cykeltrafiken i planeringen.

Vad påverkar prioriteringen av gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen?

För att främja gång- och cykeltrafik måste dessa färdmedel och deras koppling till kollektivtrafiken och andra viktiga målpunkter lyftas fram genom hela den kommunala planeringsprocessen. Det handlar bland annat om att det finns:

- en bebyggelseplanering som främjar gång- och cykeltrafik, dvs. lokalisering och utformning av bebyggelse för tillgänglighet och attraktivitet för gång och cykel
- en strategisk planering på övergripande nivå för ett sammanhängande gång- och cykelnät i form av cykelstrategi respektive gångstrategi (eller liknande) samt principer och normer för cykelparkering
- en planering på detaljplanenivå där utrymme för t ex gång- och cykelväg och cykelparkering säkras i detaljplanekarta och planbeskrivning
- en koppling till förvaltningsskedet, t ex hur man får in de nya gång- och cykelvägarna i drift- och underhållsplaner så att tillgängligheten för gående och cyklister garanteras över tid

På en övergripande, strategisk nivå har både Malmö och Lund en tydlig prioritering av gång- och cykeltrafiken. I båda kommunerna talar man om en bebyggelseplanering som främjar hållbara trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik. Man talar om den täta och funktionsblandande staden som en viktig utgångspunkt för planeringen. Det finns en plan för det övergripande cykelnätet liksom konkreta

utformningsprinciper för gång- och cykeltrafiken. Det finns även principer för cykelparkering med parkeringsnormer.

Studien visar att det är främst i planeringen på detaljerad nivå som gång- och cykelfrågorna riskerar att tappas bort, dvs. då de verkliga ställningstagandena görs. Ett exempel är cykelparkering där kampen om utrymmet medför att det tillgängliga utrymmet för cykelparkering krymper allteftersom. Ett intressant resultat från dokumentgranskningen är att cykelparkering hanteras i detaljplanernas planbeskrivning (genom hänvisning till kommunens parkeringsnorm) – medan den juridiskt bindande detaljplanekartan enbart reglerar bilparkering och inte cykelparkering. En prioritering av gång- och cykeltrafiken kräver således att gång- och cykelfrågorna hanteras mer tydligt och systematiskt på detaljplanenivå. På detaljplanenivå finns det även en risk för ”frimärksplanering” och studien vill istället framhäva planering i större tag, vilket främjas av att ta fram en fördjupning av översiktsplanen eller planprogram för ett område som ett mellansteg mellan översiktsplanen och kommande detaljplaner. Det ger en nödvändig helhetssyn där kopplingen till målpunkter, nytt och befintligt gång- och cykelnät och kollektivtrafiken innanför och utanför planområdet bättre kan beaktas.

Även om många hinder för en prioritering av gång- och cykeltrafiken återfinns på detaljplanenivå, betonar studien vikten av att peka ut tydliga mål, strategier och riktlinjer för planeringen och att dessa intentioner är förankrade i hela verksamheten och genomsyrar planeringen på alla nivåer. Därför behövs även en bra grund i form av en prioritering av gång- och cykelplaneringen på övergripande, strategisk nivå. Att man tydligt och konsekvent pekar ut riktningen mot en hållbar planering där lokalisering och utformning av bebyggelsen konsekvent gynnar gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafiken (där gång- och cykeltrafiken är en viktig del) – och vågar genomföra denna linje. Den politiska viljan och inriktningen, som i sin tur brukar åtföljas av resurser för att driva denna inriktning, pekas ut som viktiga framgångsfaktorer för prioriteringen av gång- och cykeltrafik.

Studien pekar även på nödvändigheten att hantera gångtrafik och cykeltrafik som två olika trafikslag på såväl övergripande, strategisk nivå som på detaljplanenivå. Trafikslagen har olika behov och förutsättningar. Dessutom riskerar gångfrågorna att hamna i skymundan när man talar om ”gång- och cykeltrafik”. Det är tydligt att det inte finns samma strategiska planering för gångtrafiken som för cykeltrafiken, t ex har Malmö eller Lund en cykelplan som visar det övergripande cykelnätet, men ingen motsvarande gångplan. På senare år har dock intresset för gångfrågorna börjat växa i kommunerna och Malmö tog 2011 fram ett fotgängarprogram (Lund har planer på att ta fram ett inom ett par år).

Hur kan gång- och cykeltrafik ges högre prioritet i samhällsplaneringen?

Studien resulterar i fem råd med preciseringar för bättre prioritering av gång- och cykeltrafik i planeringen. Råden har även kompletterats med två checklistor: en för översiktsplanen och strategiska dokument rörande gång och cykel samt en för detaljplaneringen (finns i rapporten). Gång- och cykeltrafik kan ges högre prioritet i samhällsplaneringen genom att:

1. Peka ut riktningen

- Beskriv nuläget genom exempelvis trafikräkningar, resvaneundersökningar, medborgarenkäter, inventeringar osv.
- Se till att bebyggelseplaneringen gynnar gång- och cykeltrafiken
- Lyft gång- och cykelfrågorna tidigt i planeringsprocessen då påverkansgraden är som störst.
- Integrera trafik- och bebyggelseplaneringen – riva barriärer mellan sektorer, t ex genom medverkan av trafikplanerare i kommunens bebyggelseplanering.
- Sätt tydliga mål för planeringen så att gång- och cykeltrafiken gynnas liksom att peka ut och diskutera hanteringen av potentiella målkonflikter.
- Ta fram strategiska dokument för gång- och cykelplaneringen – som en del av översiktsplanen och/eller i form av separata dokument som hanterar gång- respektive cykeltrafik (*se förslag på vad mål, strategier och riktlinjer på övergripande, strategisk nivå bör innehålla i checklistan i rapporten*).

2. Förankra utpekad riktning

- Förankra uppställda mål och framtagna planer genom samverkan och dialog så att alla aktörer känner till och har förståelse för de mål och planer som finns.
- Verka för kunskaps- och kompetensutveckling så att alla aktörer har tillräcklig kunskap för hur en hållbar planering och en planering och utformning som gynnar gång- och cykeltrafiken ska gå till.

3. Konkretisera utpekad riktning (från ÖP till DP)

- Operationalisera översiktsplanen – att se till så att översiktsplanen blir ett verktyg som kan användas i planeringen (t ex genom tydliga och mätbara mål) liksom att det finns strategiska dokument jämte översiktsplanen att luta sig mot (t ex cykelplan, parkeringsnorm, riktlinjer för utformning och drift/underhåll).
- Arbeta med fördjupningar av översiktsplanen och/eller planprogram där målen och intentioner från översiktsplanen kan konkretiseras för ett specifikt område.
- Se till att det finns ett gemensamt tillvägagångssätt i kommunen för att dokumentera målavvägning, dvs. när detaljplaner ska stämmas av mot övergripande mål och intentioner.

4. Etablera en effektiv struktur för planeringen

- Inför en gemensam mall för detaljplaneringen där gång- respektive cykeltrafik har egna avsnitt. Eventuellt kan även en checklista behövas för vad detaljplanen ska hantera (*se förslag på checklista för detaljplaneringen i rapporten*).
- Se till att det finns en trafikkompetens närvarande i detaljplaneringen och att det finns någon i kommunen med ansvar för gång- respektive cykelfrågorna, dvs. inför ”gångglasögon” respektive ”cykelglasögon”.
- Verka för samarbete mellan förvaltningarna, dvs. se till att organisera och planera för dialog på daglig basis.

- Skicka framtagna detaljplaner på remiss till alla som på något sätt arbetar med gång- och cykelfrågor (slutkontroll).
- Inför rutiner för bygglovsprövning och exploateringsavtal så att gång- och cykelfrågorna säkerställs även efter detaljplanenivå.

5. Följa upp riktningen

- Effekttutvärdera, dvs. att utvärdera effekter av genomförda åtgärder och strategier så att man vet att "utvecklingen gått åt rätt håll" och att "man arbetar med rätt saker".
- Processutvärdera, dvs. att utvärdera och förbättra hur man arbetar med gång- och cykelplanering. För arbetet med cykelfrågor kan man även prova olika sätt att få sitt arbete med gång- och cykelfrågor bli *externt* granskat (t ex genom Cykelfrämjandes Kommunvelometer, cykelbokslut och cykelrevision med Bypad). Det finns dock få motsvarande utvärderingsmetoder för arbetet med gångfrågor.
- Använd plan- och målindikatorer i planeringen så att utvecklingen kan mätas i förhållande till planer respektive uppställda mål. Med riktningssanalyser kan man följa upp utvecklingen i detaljplaneringen gentemot övergripande mål på exempelvis årsbasis.
- Lär av andra – våga vara innovativ. Genom deltagande i konferenser och seminarier kan man lära av andra och bidra med egna erfarenheter. Medverkan i FoU-projekt, EU-projekt och liknande samt genomförande av demonstrationsprojekt kan också höja innovationsgraden.

I de planområden som studerats i fallstudierna (Västra Hamnen i Malmö och Råbylund i sydöstra Lund) finns förutsättningar för god koppling till angränsande områden och centrum samt kollektivtrafiken. Hur denna koppling sedan blir i verkligheten beror dock på om planerade anslutningar (gc-vägar, tunnlar och broar) och hållplatser byggs såsom planerats för. I denna studie har inte utfallet av detaljplanerna studerats, dvs. hur den byggda miljön ser ut, och dessutom pågår utbyggnaderna fortfarande i planområdena. Det finns dock anledning att fundera över hur man säkerställer att det som föreskrivs i detaljplanen verkligen genomförs i senare skeden (t ex vid bygglovsprövning och i exploateringsavtal), inte minst genom vad man väljer att reglera i detaljplanekartan.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Metod	1
2.	Vad påverkar prioriteringen av gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen?	3
2.1	Slutsatser från fallstudier i Malmö och Lund	3
2.2	Hinder och framgångsfaktorer	9
3.	Hur kan gång- och cykeltrafik ges högre prioritet i samhällsplaneringen?	16
3.1	Råd 1: Peka ut riktningen	17
3.2	Råd 2: Förankra utpekad riktning	23
3.3	Råd 3: Konkretisera utpekad riktning (från ÖP till DP)	25
3.4	Råd 4: Etablera en effektiv struktur för planeringen	27
3.5	Råd 5: Följ upp riktningen	31

Bilaga 1a) Resultat från fallstudierna i Malmö och Lund i sin helhet – dokumentanalys

Bilaga 1b) Resultat från fallstudierna i Malmö och Lund i sin helhet – intervjuer

Bilaga 2) "Hur svårt kan det va? ... att prioritera gång- och cykeltrafik i detaljplanearbetet" – en workshop för Skånes kommuner (Trivector PM 2011:35)

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Förflyttning med gång och cykel har stor potential som färdmedel i tätorter och en stor del av den potentialen är idag outnyttjad. Transportpolitikens funktionsmål om tillgänglighet innebär att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Det finns en stor överflyttningspotential från korta bilresor i tätort till gång och cykel. Att skapa bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik i samband med kollektivtrafiken har också strategisk betydelse för utvecklingen av hela reskedjan i kollektivtrafiken.

Studien är en del i EU-projektet TILLHÅLL 1, Delprojekt 6 ”Samverkan kring hållbar tillgänglighet i samhällsplaneringen, medfinansierat av Europeiska regionala utvecklingsfonden. Målet med delprojektet är att nå en större samsyn och medvetenhet om hur man i Skåne kan arbeta för att integrera hållbarhetsaspekten i trafikplaneringen och hur denna samverkar med samhällsplaneringen. Projektet fokuserar på att öka kunskap och regional samverkan kring åtgärder som kan skapa ökad attraktivitet för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och därmed högre marknadsandelar av det totala persontransportarbetet.

För att driva denna utveckling framåt behövs ökad kunskap om hur arbetet med att ge gång- och cykeltrafik hög prioritet i den kommunala samhällsplaneringen kan utvecklas.

Syftet med studien är att öka kunskapen om hur gång- och cykeltrafik kan prioriteras i kommunal planering. Detta görs genom fallstudier i två skånska kommuner med aktiv planering för gång och cykel: Malmö stad och Lunds kommun. Fallstudierna undersöker i vilken grad gång- och cykeltrafiken fått hög prioritet och identifierar hinder och framgångsfaktorer i detta arbete.

1.2 Metod

Studien har genomförts genom fallstudier i två skånska kommuner med aktiv planering för gång och cykel: Malmö stad respektive Lunds kommun. De har högst cykelandel av alla kommuner i Skåne och har sedan länge strategiska dokument för gång- och cykeltrafik som är en viktig nyckelfaktor i sammanhanget. I studien belyses övergripande gång- och cykelplanering i kommunerna, men även planeringen i ett specifikt område per kommun studeras närmare. I dessa områden studeras koppling till befintligt gc-nät, nytt gc-nät och koppling till kollektivtrafik samt bebyggelsestruktur. Följande områden har studerats närmare i respektive kommun:

- Planområdet ”Linero, Norränga och Stora Råby” i östra Lund, specifikt detaljplanen ”Stora Råby 36:22 (Södra Råbylund II)”
- Planområdet ”del av Bilen 4” på Västra Hamnen i Malmö, specifikt detaljplanerna ”del av Bilen 4 (öster om kv. Flaggskepparen)” och ”del av Bilen 4 (öster om Varvsparken och mässhallarna)”

Prioriteringen av gång- och cykeltrafik i planeringen undersöks dels genom granskning av strategier, övergripande och detaljerade planer, program, strategier och illustrationer (dokumentanalys) och dels genom intervjuer med ett antal berörda aktörer i kommunen. Sammanlagt har fyra trafikingenjörer från teknisk förvaltning eller liknade, tre trafikplanerare från stadsbyggnadskontor och två planarkitekter intervjuats om deras syn på gång- och cykelfrågan.

Studien har även presenterats på en workshop den 2 december 2011 arrangerad av Hållbar Mobilitet Skåne. Genom workshopen har studien kompletterats med andra skånska kommuners erfarenheter, vilka redogörs för i separat PM (se Bilaga 2).

2. Vad påverkar prioriteringen av gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen?

Prioriteringen av gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen har undersökts genom fallstudier i två skånska kommuner med aktiv planering för gång- och cykeltrafik: Malmö stad och Lunds kommun. Fallstudierna har genomförts genom granskning av plandokument (från ÖP till DP) och strategiska program jämte intervjuer med trafikplanerare, trafikingenjörer och planarkitekter i de båda kommunerna.

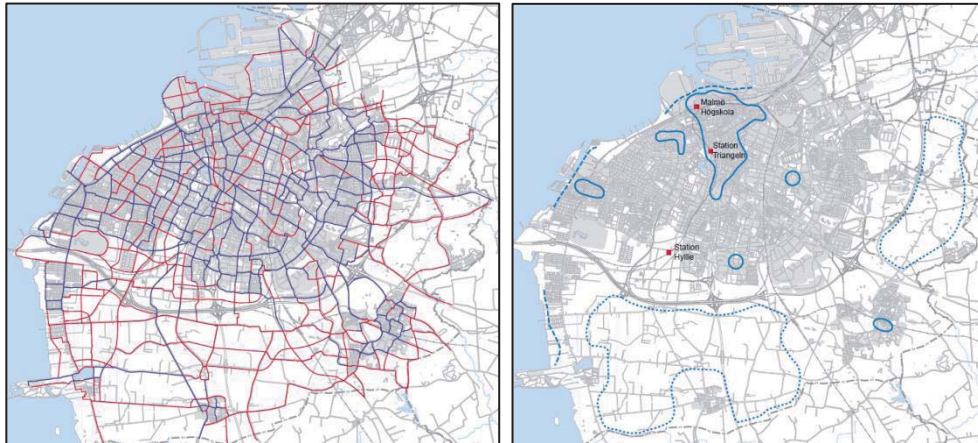
Utifrån fallstudierna i Malmö och Lund har hinder och framgångsfaktorer för prioriteringen av gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen identifierats. I detta kapitel ges slutsatser från fallstudierna i Malmö och Lund liksom identifierade hinder och framgångsfaktorer. Resultatet från fallstudierna i Malmö och Lund återfinns i sin helhet i Bilaga 1a och 1b.

2.1 Slutsatser från fallstudier i Malmö och Lund

Hur prioriteras gång- och cykeltrafiken i övergripande planer och program?

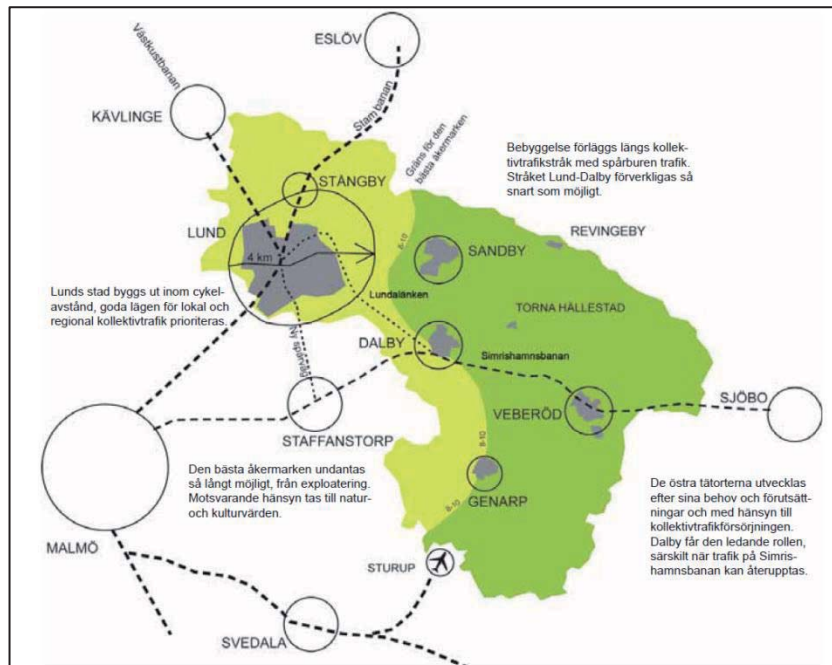
På en övergripande nivå är det tydligt att gång- och cykeltrafiken ska prioriteras. I både Malmö och Lund finns tydliga mål, riktlinjer och strategier för denna prioritering. Gång- och cykeltrafiken ses som en viktig del av kollektivtrafiken och för en hållbar planering i allmänhet. Till exempel talar man i Lunds kommuns **översiktsplan** om att stärka Lund som cykelstad liksom man i Malmö talar om att nya utbyggnadsområden ska bli gång- och cykelvänliga. Malmö stad har även ett separat **Cykelprogram** och **Fotgängarprogram**, vilket även är på gång i Lund.

Både Malmö och Lund har en tydlig strategi när det gäller **cykeltrafiken** – från en plan för det övergripande cykelnätet med mål om finmaskighet och genhet till mer konkreta utformningsprinciper för gång- och cykeltrafiken. För **gångtrafiken** finns dock inte samma strategiska planering som för cykeltrafiken, t ex saknas en gångplan som visar det övergripande gångnätet. Till exempel har både Malmö och Lund en plan (i kartform) för det övergripande cykelnätets utveckling. Lund har även en plan för det regionala cykelnätet i kommunen. Däremot finns ingen plan i kartform för gångnätets utveckling, utan här handlar det snarare om planeringsprinciper. I Malmö pekar man ut vissa *områden* där gåendes miljö eller säkerhet särskilt ska beaktas. För cykeltrafiken talar man således om stråk, medan man för gångtrafiken snarare talar om områden (undantaget tillgänglighetsanpassningar i gatumiljön där åtgärder i regel genomförs stråkvis).



Figur 2-1 För cykeltrafiken finns en tydligare strategisk planering än för gångtrafiken. Till exempel visar Malmö stads översiktsplan befintliga cykelstråk och nya cykelförbindelser (tillvänster), medan för gångtrafiken visas områden där fotgängares miljö och säkerhet särskilt ska beaktas (till höger).

I de övergripande målen och intentionerna betonas även vikten av en **bebyggelseplanering** som främjar gång och cykel. Både Malmö och Lund avser att förtäta städerna för en mer effektiv markanvändning. Nya områden ska förläggas till kollektivtrafiknära lägen. I Lund talar man om att koncentrera ny bebyggelse inom cykelavstånd, vilket illustreras av en ellipsform kring staden med en radie på 4 km kring ett nordöstligt "Kunskapsstråk" mellan universitetet och det större arbetsplatsområdet Ideon. I båda kommunerna menar man även att gång- och cykeltrafiken spelar en viktig roll för kollektivtrafiken.



Figur 2-2 Bebyggelseplaneringen ska gynnas gång och cykeltrafik. I Lund ska ny bebyggelse koncentreras inom en 4 km radie kring den nordöstliga "Kunskapsstråket".

Ett stort utbud av lokal handel, service och fritidsaktiviteter gör det mer attraktivt för gång- och cykeltrafikanter, inte minst genom att tillgängligheten till dagliga aktiviteter därmed ökar för denna trafikantgrupp. Varje resa startar och slutar med en promenad. Genhet, trygghet, trivsel och upplevelserikedom

framförs som ledord i syfte att skapa attraktiva gångmiljöer. En bebyggelseplanering som gynnar gång- och cykeltrafiken handlar även om att skapa små kvartersstorlekar, byggnader i direkt anslutning till gatan, blandning av bostäder och verksamheter, en arkitektonisk variation, låga hastigheter samt god ljudmiljö. I studerat planområde i Malmö (del av Västra Hamnen) hålls fasadlängder förhållandevis korta, som längst 25 m. Avsikten är att flera olika byggherrar ska erbjudas att uppföra projekt av varierande utformning och storlek, vilket ska ge en intressant upplevelse att röra sig i området. I studerat planområdet i Lund (Råbylund i sydöstra Lund) görs förbereds för verksamheter i bottenvåningarna för en funktionsblandning i området.

Goda möjligheter för **cykelparkering** lyfts fram som viktigt på övergripande nivå i både Malmö och Lund, särskilt i anslutning till kollektivtrafiken. Båda kommunerna har tagit fram principer för cykelparkering med parkeringsnormer. Dessa är viktiga för att säkerställa att tillräckligt utrymme för cykelparkering avsätts i detaljplaner och att cykelparkering förläggs och utformas på rätt sätt (exempel på parkeringstal för cykel respektive bil ur Malmö och Lunds parkeringsnormer finns i Bilaga 1a).

Eventuella **rutiner för uppföljning** av övergripande mål och intentioner från översiktsplanen i planeringen på mer detaljerade nivåer bör framgå i exempelvis översiktsplanen eller relaterade dokument. Översiktsplanen i de båda kommunerna behandlar dock inte hur uppföljning av dess mål och intentioner ska göras. I fallstudierna återfinns exempel på uppföljning av genomförda detaljplaner i samband med de senaste aktualiseringarna av Malmö stads översiktsplan 2005 respektive 2009. Denna uppföljning gäller dock huruvida föreskriven markanvändning följs eller inte – och inte en avstämning gentemot de mål och intentioner som finns uppställda i översiktsplanen. Uppföljningen visar att de detaljplaner som vunnit laga kraft till stor del (92 % resp. 94 %) följer översiktsplanens riktlinjer.

Hur prioriteras gång och cykeltrafiken i detaljplaner?

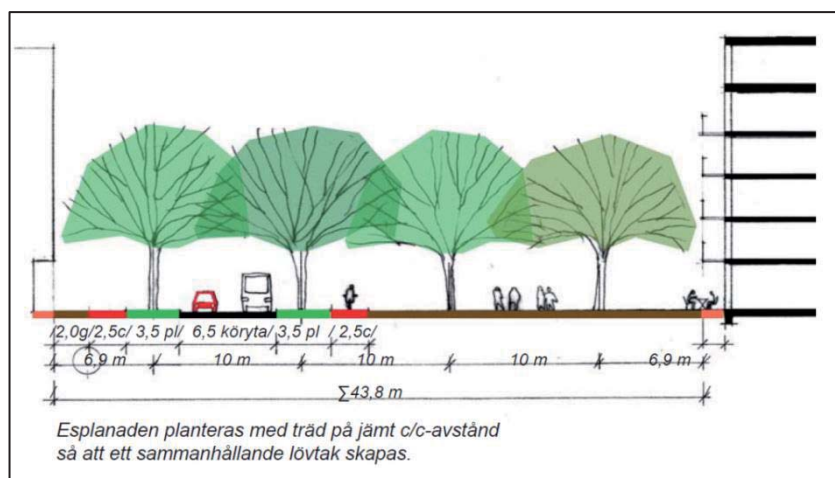
Man kan generellt säga att en detaljplan påverkar på ett områdes gångvänlighet och/eller cykelvänlighet genom att den bestämmer det faktiska läget och utrymmet för gång- och cykelvägar och cykelparkering. Planen kan ge exploateringsstal och därmed planområdets täthet. Detaljplanen föreskriver även markanvändning och kan därmed främja funktionsintegrering. En detaljplan kan även ange rekommendationer för antal cykelparkeringsplatser, och dessa kan vid nybygge befastas i exploateringsavtal mellan kommunen och byggherren/markägaren. Det är därför viktigt hur gång- och cykelfrågorna hanteras i detaljplaneringen. Det finns alltid en risk att detaljplanen blir isolerad, där helhetstänkande angående gestaltning och trafikrörelser saknas. Detaljplanen måste se till att det anslutande gång- och cykelnätet blir konsekvent, gent, säkert, tryggt och vackert. En fördjupning av översiktsplanen eller planprogram för ett större område är en bra nivå mellan översiktsplanen och detaljplanen för att se till gång- och cykelvägnätet blir bra planerat.



Figur 2-3 En fördjupning av översiktsplanen (eller ett planprogram) är en bra nivå mellan översiktsplanen och detaljplanen för att se till gång- och cykelvägnätet blir bra planerat.

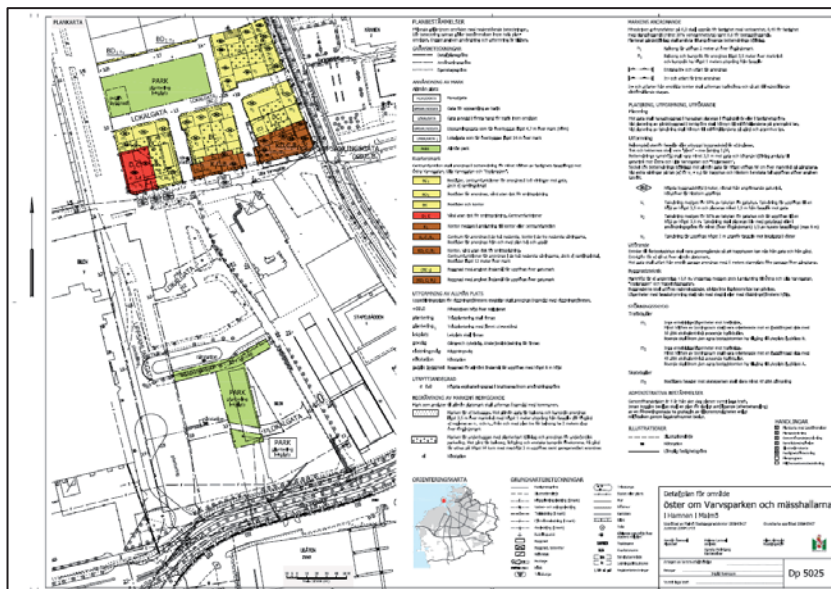
Även om gång- och cykelfrågor ska prioriteras enligt mål och intentioner som uttrycks på en övergripande nivå, är frågan hur dessa tankar sedan förverkligas på mer detaljerad nivå. Planering innebär en ständig avvägning av olika intressen och en kamp om tillgängligt utrymme. Fallstudierna visar att, även i två kommuner som aktivt arbetar för gång- och cykeltrafiken, riskerar frågan att prioriteras ner eller kompromissas bort i planering på detaljerad nivå, dvs. då motstående intressen ställs emot varandra och de verkliga ställningstagandena görs. Båda kommunerna har exempelvis parkeringsnorm för cykel, men intervjuerna med planerare indikerar att cykelparkering ändå inte alltid hanteras optimalt i detaljplaneringen och/eller senare skeden (t ex vid bygglovsprövning och i exploateringsavtal).

Gång- och cykeltrafiken har en egen **rubrik i detaljplanernas planbeskrivning**, men behandlas dock under en och samma rubrik. Under denna rubrik beskrivs gång- och cykelnätet samt cykelparkering, ofta tillsammans med en illustration av nätet och en gatusektion.



Figur 2-4 Gång- och cykelnätet beskrivs i detaljplanernas planbeskrivning under rubriken "gång- och cykeltrafik", ofta med en illustration av nätet och en gatusektion).

Goda möjligheter för **cykelparkering** lyfts fram som viktigt på övergripande nivå i både Malmö och Lund, särskilt i anslutning till kollektivtrafiken. Cykelparkering hanteras i detaljplanernas *planbeskrivning* genom hänvisning till kommunens cykelparkeringsnorm. I Malmö föreskrivs att cykelparkering ska upprättas inom respektive fastighet på kvartersmark, vilka ska vara lättillgängliga för en daglig användning av cykeln. För bostäder gäller 2,5 cykelplatser per lägenhet och för kontor 18 cykelplatser per 1000 kvm BTA. I Lund föreskrivs att utrymme för cykelparkering ska finnas på den enskilda tomten, i huvudsak i anslutning till huvudentrén (en cykelparkeringsplats per boende är riktlinjen). Bilparkeringar ska i möjligaste mån anläggas längre ifrån entréer än cykelparkeringar. Däremot regleras inte cykelparkering av den juridiskt bindande kartan med bestämmelser (*detaljplanekartan*) i studerade detaljplanerna – detaljplanekartan reglerar enbart bilparkering (och gång- och cykelvägar). Det är också otydligt hur man i senare skeden (t ex i samband med bygglovsprövning och i exploateringsavtal) säkerställer att utrymme för cykelparkering förverkligas.



Figur 2-5 Cykelparkering regleras inte av den juridiskt bindande kartan med bestämmelser i studerade detaljplaner – detaljplanekartan reglerar enbart bilparkering (och gc-vägar).

Genomgång av och **avstämning mot tidigare ställningstaganden** görs till viss del i detaljplanerna, t ex genom hänvisning till ställningstagande i fördjupning av översiktsplan, planprogram, detaljplaner för angränsande områden och/eller strategiska program. Dock hänvisas sällan explicit till mål och intentioner i översiktsplanen. Det görs inte heller någon avstämning av hur detaljplanen uppfyller (eller avviker från) tidigare ställningstaganden, dvs. det är svårt att följa de avvägningar mellan olika mål och intressen som gjorts under planprocessen.

Planbeskrivningarna beskriver inte hur **kopplingen till kollektivtrafiken** ska se ut. I studerade detaljplaner i Malmö kommer avståndet till närmaste kollektivtrafikhållplats att understiga 300 m för samtliga delar av planområdet, vilket innebär en mycket god tillgång till kollektivtrafik. Utrymme för ett kollektivtrafikkörfält har också pekats ut i detaljplanen och på sikt är tanken att området ska försörjas med spårvagnstrafik. Dock behandlas inte gång- och

cykeltrafikens koppling till hållplatser i planen, och inte heller i plankartan finns några hållplatser utsatta. Även i Lund beskrivs anslutningen av gång- och cykelnät till kollektivtrafiken inte fullt ut; här nämns endast att hållplats ska anläggas i anslutning till gång- och cykeltunnel under Dalbyvägen.

I studerade planområden finns *förutsättning* för god koppling till angränsande områden och centrum samt till kollektivtrafiken. Hur denna koppling verkligen blir i slutändan när planen förverkligats beror på om planerade anslutningar och hållplatser verkligen byggs såsom planerats för. I planområdet i Lund saknas exempelvis koppling i gång- och cykelnätet norrut via planskildhet vid Dalbyvägen som är en barriär mellan området och angränsade områden. Där har länge en gång- och cykeltunnel diskuterats, men ännu inte påbörjats. Även i Malmö lyfts behovet av en gc-bro över kanalen fram för att förbättra kopplingen till centrum. I detta projekt har dock inte utfallet av detaljplanerna studerats, dvs. hur den byggda miljön verkligen blivit, och dessutom pågår fortfarande utbyggnaderna i studerade planområden. Det finns dock anledning att fundera över hur man säkerställer att det som föreskrivs i detaljplanen verkligen genomförs i senare skeden (t ex vid bygglovsprövning och i exploateringsavtal), inte minst genom vad man väljer att reglera i plankartan.

Exempel på prioritering av gång- och cykeltrafik i Malmö och Lund

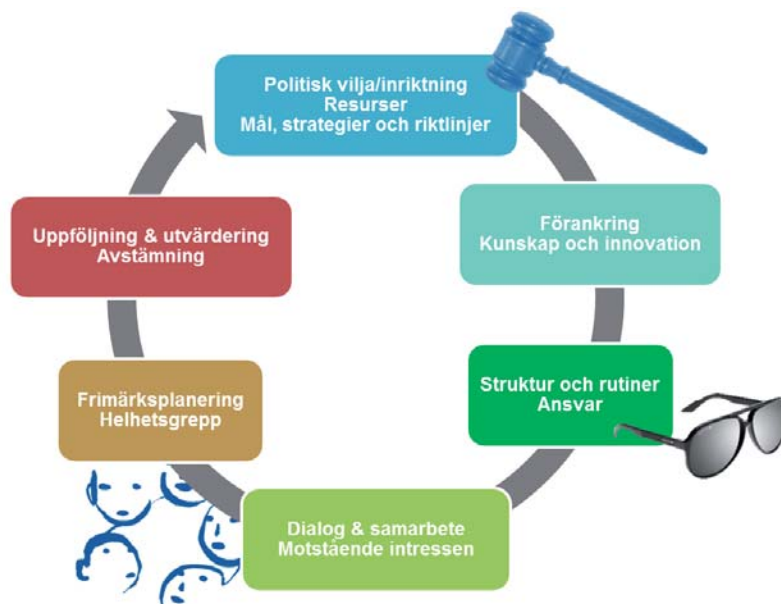
I Malmö prioriteras gång- och cykeltrafik i studerat planområde (del av Västra Hamnen) genom att dubbelriktade gång- och cykelbanor anläggs på var sida om gatan i det övergripande vägnätet. Västra Hamnen är planerat för ett rutnät av gång- och cykelvägar med en maskvidd för det övergripande gc-nätet på ca 250-350 m, dvs. ett finmaskigt nät då riktlinjerna för planering av gc-stråk i Malmö säger 500 m maskvidd. Att gång- och cykelvägarna ligger utmed huvudvägnätet gör också att kopplingen till bytespunkter för kollektivtrafiken även är god. I övrigt hänvisas gång- och cykeltrafiken till blandtrafik i lokalgatorna, och utrymmen mellan flera kvarter görs tillgängliga för allmän gång- och cykeltrafik utan att utpekas som särskilda gång- och cykelbanor. Därigenom möjliggörs gena förbindelser för gång- och cykeltrafiken i området. Området innehåller ett antal gårdsgator på vilka fordonsförare har väjningsplikt mot gående och ska hålla gångfart. Av trygghets- och säkerhetsskäl planeras inga gång- och cykeltunnlar i planområdet. Istället vidtar man särskilda åtgärder för att göra passager över huvudvägnätet och uppsamlingsgatorna trafiksäkra i form av upphöjda korsningar. Utöver upphöjda korsningar har stråken förskjutits något i sidled för att minska siktlinjerna. För trygghetens skull vill man även uppnå en blandning av användning och upplåtelseformer i området, skapa möjligheter att röra sig mellan stadsdelarna, lägga entréer ut mot gatan och bjälklag i gatunivå, undvika slutna fasader och istället möjliggöra lokaler i bottenvåningsplan och fönster mot gatorna samt att tydliggöra gränser mellan privata och allmänna zoner.

I Lund prioriteras gång- och cykeltrafik i studerat planområde (Råbylund i sydöstra Lund) genom att enkelriktade gång- och cykelbanor anläggs på var sida om gatan i det övergripande vägnätet. I övrigt hänvisas gång- och cykeltrafiken till blandtrafik i lokalgatorna. Korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon utformas på ett lämpligt sätt ur trafiksäkerhetssynpunkt, exempelvis genom hastighetssäkring genom upphöjda korsningar, i enlighet med Lunds kommuns policy för gång- och cykeltrafiken. Råbylund är tänkt att utvecklas till en stadsdel med en måttlig täthet, men med goda

möjligheter att nyttja hållbara transportslag där kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. I området finns gång- och cykelvägar med god koppling till kollektivtrafik, trygga hållplatser och goda möjligheter till byten. Gång- och cykeltrafiken avses få hög prioritet i området och nätet kommer att anslutas till det omgivande befintliga nätet. Området kopplar i norr via gång- och cykeltunnel under Dalbyvägen. I det nordöstra parkstråket finns även ett reservat för en gång- och cykeltunnel under Dalbyvägen, vilken kan bli aktuell efterhand som området byggs ut. En gång- och cykeltunnel är även tänkt under den föreslagna sydöstra vägen, mot Gastelyckan. Området ska vara tryggt att röra sig i – barn och unga ska själva ges möjlighet ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Trygga förbindelser är tänkta att skapas såväl i gatunätet som i parkmiljö, för att erbjuda olika kvaliteter och trygga miljöer vid olika tidpunkter på dygnet. Man resonerar kring att samla fotgängare, cyklister och bilister i samma stråk för att skapa trygghet även under dygnets mörka timmar, liksom att erbjuda gröna parkstråk för gc-trafik i syfte att erbjuda olika kvaliteter i gc-nätet. Icke störande kommersiell service planeras i bottenvåningarna i bebyggelsen längs med huvudgatan, i syfte att få en levande stadsdel.

2.2 Hinder och framgångsfaktorer

Analysen av resultatet från fallstudierna har identifierat hinder och framgångsfaktorer för en hög prioritet av gång- och cykelfrågorna. Figur 2-6 visar en översikt av dessa hinder och framgångsfaktorer. Faktorerna i figuren har kategoriserats då de till viss del överlappar varandra och påverkar varandra. I texten nedan behandlas de dock var och en för sig.



Figur 2-6 Översikt av hinder och framgångsfaktorer i planeringen för gång- och cykeltrafik.

● **Politisk vilja och inriktning**

Först och främst handlar prioriteringen av gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen om att det finns en tydlig politisk vilja och ambition att arbeta för

gång och cykel. Den politiska viljan är avgörande, inte minst för tilldelningen av resurser och för vilka mål man sätter för planeringen i kommunen. I en politiskt styrd organisation finns också en uppenbar risk att inriktningen kan förändras efter ett maktskifte, vilket givetvis kan påverka vilka frågor man prioriterar i kommunen.

I detta sammanhang är det viktigt att komma ihåg vad prioritering faktiskt innebär: att prioritera gång- och cykeltrafiken innebär att andra frågor prioriteras ner (till exempel biltrafiken). Kommunerna tenderar att vara bättre på att prioritera cykel än gång, vilket sannolikt beror på att man har arbetat med cykelfrågor en längre tid medan gång blir alltmer aktuellt och betraktat som ett trafikslag de senaste åren.

I regel uttrycks en politisk vilja inom flera olika områden som berör kommunens utveckling, allt från hållbar utveckling till regional positionering och tillväxt, där det är uppenbart att man inte kan uppnå framgång inom samtliga områden då dessa ibland kan stå emot varandra. Man kan i politiska visioner tala om en ökad rörlighet för medborgarna som något eftersträvarsvårt, när fokus istället borde vara på att förbättra medborgarnas tillgänglighet till önskade aktiviteter.

● Resurser

Allting tar tid och kräver ekonomiska resurser. Det mest uppenbara hindret för alla frågor, så även för gång- och cykeltrafiken, är bristen på resurser. En förutsättning för att få resurser för att driva en fråga är dock att det finns en politisk vilja att arbeta med frågan i kommunen. Man kan fråga sig hur mycket resurser som investeringar i ny infrastruktur och i drift och underhåll för gång och cykel får i förhållande till andra trafikslag. Man kan även fundera över mängden personella resurserna för gång- och cykelfrågor. Samtidigt är det också lätt att "skylla på" bristande resurser när man önskar att man prioriterar gång- och cykelfrågorna mer. Det finns ofta andra förklaringar också.

För den regionala cykelplaneringen kan "ekonomisk otakt" mellan kommunerna vara ett hinder. Även då det finns konkreta planer för kommunens gång- och cykelnät bortom kommungränserna hindras genomförandet av planerna av att kommunerna är i "ekonomisk otakt" med varandra. När den ena kommunen har resurser, kan den andra vara i en annan fas.

För detaljplaneringen kan en svårighet vara att koppla det nya planområdet till angränsande områden. Man kan skriva avtal om hur gång- och cykelvägnätet ska byggas ut inom planområdet och det finns medel för denna investering genom exploateringen. För länken mellan nytt och befintligt gång- och cykelnät som ligger utanför planområdet, är det i regel finansiering via vanliga skattemedel som gäller. Det kan innebära av att planerade kopplingar inte blir av pga. resursbrist eller att det tar tid innan de förverkligas. En av de intervjuade planerarna uttrycker detta såhär:

"Sedan är det svåra finansieringen. Man kan ju skriva avtal om hur cykelvägnätet ska byggas ut inom planen och det finns ju pengar till det genom exploateringen. Sedan är det en bit kvar till det befintliga nätet som man sedan får finansiera via vanliga skattemedel."

● **Mål, strategier och riktlinjer**

Även om kommunen har både en politisk vilja och resurser för att arbeta aktivt med gång- och cykeltrafiken, kan bristen på gemensamma mål, strategier och riktlinjer göra att man inte riktigt vet *hur* man ska arbeta för gång och cykel. Det riskerar att bli "lite här och lite där". Att peka ut tydliga mål för gång- och cykeltrafiken utifrån de politiska visionerna är viktigt för att veta åt vilket håll man ska arbeta och för att kunna följa upp utvecklingen över tid.

Tydliga mål, strategier och riktlinjer kan handla om att ta fram en cykelplan respektive gångplan, antingen som ett separat dokument eller som en del av översiktsplanen. En av de intervjuade planerarna uttrycker detta såhär:

"Det som är viktigt för en framgångsrik gc-planering är att ha framförhållning, att få med frågorna i god tid. Genom att ha ett övergripande cykelvägnät skapas förutsättningar för ett sammanhängande, gent nät. På så vis har man tänkt efter före".

Ett hinder kan också vara att kommunens förvaltningar har olika mål, strategier och riktlinjer. Det kan uttryckas i form av *"det är gatukontorets dokument"* snarare än att *"kommunens har ett dokument"*. En framgångsfaktor är gemensamma och väl förankrade dokument. Det kan också finnas strategiska dokument rörande gång- och cykeltrafiken, men som är inaktuella, motstridiga varandra och/eller otillgängliga för dem de berör och därmed oanvändbara.

● **Förankring**

Mål, strategier och riktlinjer för planeringen kan finnas i exempelvis översiktsplanen och i andra strategiska dokument. Om dessa dokument inte är tillräckligt förankrade i hela verksamheten, blir de lätt till hyllvärmare och målen blir verkningslösa. Det kan också vara så att det finns en kännedom om målen och intentionerna för hållbara transporter i allmänhet och gång- och cykeltrafiken specifikt, men det finns ingen förståelse för *varför* målen är satta som det är och ingen kunskap om *hur* man ska arbeta för att uppnå målen. Även denna typ av bristande förankring är ett hinder för gång- och cykelfrågorna. En av de intervjuade planerarna uttrycker vikten av förankring såhär:

"Översiktsplanen anger tankarna och prioriteringarna. Men det är ju inte så att man använder översiktsplanen i det konkreta arbetet. ÖP ger en översiktlig bild. Den stora frågan är hur man ser till att de tankarna som finns i ÖP genomsyrar planeringen."

● **Kunskap och innovation**

Alla som på olika sätt arbetar med gång- och cykelplaneringen måste ha kunskap om hur man kan arbeta för att nå målen och planerna. Kunskap krävs också för att kunna ifrågasätta rådande normer och ideal, inte minst aktuellt när man byter fokus från bilorienterad planering till mer hållbar planering.

Kunskap krävs även för att utforma gång- och cykelvägnätet på rätt sätt – eller för att sköta vinterväghållning och andra underhållsåtgärder på ett sätt som främjar gång- och cykeltrafiken. I detta sammanhang är det även viktigt att ha en förståelse för och insikt i hur det är att förflytta sig som gående eller cyklist i staden. En av de intervjuade planerarna uttrycker detta såhär:

”När man gör detaljplaneringen och projekteringen kan det ibland saknas kopplingar. Till exempel om man har en dubbriktad cykelbana om vardera sidan om vägen och så ska man ta sig över till en lokal-gata; då får man hoppa av cykeln och leda den över gatan, över gräskanter osv. Detta får man rätta till i efterhand när folk hör av sig.”

Kunskaps- och erfarenhetsutbyte inom organisationen är viktigt, till exempel så att nyanställda också anammar den ambition och de principer som råder i kommunen (men också så att nyanställda kan krydda med sina kunskaper och erfarenheter). Att ta in kunskap utifrån genom andras erfarenheter (även utanför Sverige) och medverkan i forskningsprojekt och liknande kan också bidra positivt till prioriteringen av gång- och cykeltrafiken i kommunen.

● **Ansvar**

Kunskap om trafikfrågor och hur man planerar och utformar för gång och cykel är en förutsättning för att kunna prioritera gång- och cykeltrafiken i planeringen. En planarkitekt har ofta en bred kunskap om planeringens många olika frågor och en uppgift att göra en avvägning mellan olika intressen. Planarkitekten kan orimligtvis ha fackkunskap om varje enskild fråga. Det måste därför finnas en person (eller personer) på kommunen som har ansvar för att driva och beakta gång- respektive cykel frågan i såväl det strategiska arbetet som i detaljplanering och bygglovshantering, dvs. att någon har ”gångglasögonen” och ”cykelglasögonen” i planeringen. Det är även viktigt att detta ansvar är känt inom organisationen så att alla vet vem man kontaktar i frågor som rör gång och cykel.

Ansvarsfrågan är en nyckelfaktor för en framgångsrik gång- och cykelplanering. Flera intervjuade planerare uttrycker detta såhär:

”Om det inte är någon som har den kompetensen eller engagemanget för gång och cykel med i projektet så finns det risk att man tappar bort det. Så det handlar om att ha med en trafikkompetens i projektet, men det handlar ju också om kompetensen hos planarkitekterna, byggherrarna, byggherrarnas konsulter osv.”

”Att ha trafik/cykelkompetens med är ju viktigt. Det kan ju vara så att man saknar trafikkompetens i detaljplanearbetet – att det ’bara’ är planarkitekter som jobbar med planen och att dessa inte har samma intresse i trafikfrågorna”

”Det finns ingen uppföljning eller kontroll av gc-planeringen på detaljerad nivå. Man får helt enkelt hålla ögon och öronen öppna för att frågan kommer med; det är lite upp till den som har frågan.”

● **Struktur och rutiner**

Etablerade strukturer och rutiner för detaljplaneringen, bygglovshanteringen osv. är avgörande för att få med gång- och cykelfrågorna. Det kan handla om att ha gång- respektive cykeltrafiken som en given rubrik i en gemensam mall för kommunens detaljplaner, men också om att det finns rutiner för att bevaka frågan (till exempel att en person har detta bevakande till uppgift, att detaljplaner går på remiss till förvaltning med ansvar för gång och cykel osv.). Struk-

turer och rutiner ska bidra till att prioritera gång- och cykeltrafiken så att frågan inte kompromissas bort.

Två intervjuade planerare uttrycker behovet av struktur och rutiner i tidigt skede respektive i ett senare skede (plangranskningen) såhär:

”Gång- och cykelfrågorna kommer in ganska tidigt i planprocessen. Redan i planbeskrivningen så finns frågorna med genom att detta är en given rubrik i ’mallen’. Då avhandlas denna punkt där och missas inte.”

”Vi har ju ett fungerade kontrollsystem genom att Tekniska Förvaltningen är med och granskar alla detaljplaner. De prioriterar ju dessa frågor högt och lär flagga för gc-frågan om vi på Stadsbyggnadskontoret skulle missa något.”

● **Dialog och samarbete**

Dialog och samarbete på daglig basis mellan de förvaltningar och avdelningar som arbetar med gång och cykel är ytterligare en framgångsfaktor. Här är det viktigt att organisationen i kommunen främjar denna ”närhet” mellan planerarna. En god kommunikation främjas av att ha gemensamma mål och strategier för arbetet – en gemensam grund att stå på.

● **Motstående intressen**

Planeringen är föremål för flera mål och intressen som ska vägas mot varandra. Även mål som kommunen själva ställt upp för planeringen står ibland emot varandra. Framkomligheten för biltrafiken kan ställas mot framkomligheten för gång- och cykeltrafiken – ibland kan även gåendes respektive cyklisters intressen vara konflikterande. Arkitektoniska gestaltningsfrågor kan ibland ställas mot den tekniska utformningen av en trafikmiljö. En trafikmiljös utformning för att få ner hastigheten hos biltrafiken eller för att göra den tillgänglig för alla, ställs ibland mot möjligheten att hålla miljön framkomlig för underhållsfordon. Tryggheten är viktig, vilket ibland gör att trafiksäkra lösningar som planskildheter och separation undviks.

Motstående intressen är sällan ett problem på övergripande nivå då alla oftast är överens om målen och intentionerna. Det är i detaljplaneringen då frågorna ställs på sin spets och de verkliga ställningstagandena görs, som gång- och cykelfrågorna kan prioriteras ner. Kampen om utrymme för exploateringen gör att cykelparkering riskerar att kompromissas bort (helt eller delvis). Detta är ett problem för prioriteringen av gång- och cykeltrafiken i planeringen, som förvärras om kommunen saknas tydliga mål för planeringen som betonar vikten av gång- och cykelfrågorna och om planerarna inte har tillräcklig förståelse för målen och kunskap om hur de uppnås. Även avsaknad av struktur och rutiner för att hantera och beakta gång- och cykelfrågorna i planeringens olika skeden kan vara en bidragande faktor.

Två av de intervjuade planerarna uttrycker nödvändigheten att reservera utrymme i detaljplanen för att säkerställa gång- och cykelvägar och cykelparkering såhär:

”Det är naturligtvis svårare att genomföra åtgärder konkret i detaljplan än övergripande/strategiskt. Detta då det finns motstående in-

tressen, bland annat i form av en exploatör som vill se så mycket bebyggd yta som möjligt.”

”Det som ofta missas är dock cykelparkering. Det är utrymme som prutas bort allt efterhand i detaljplanen. Exploatörerna har begränsat yta att hålla sig och då kommer cykelfrågan sist: ”blir det någonting över där vi kan sätta några cykelställ?””

● **Frimärksplanering**

Detaljplaner görs ibland för geografiskt små områden och ofta med helt andra syften än att lösa gång- och cykelfrågorna (givetvis är gång- och cykelfrågorna en fråga bland många andra). Det kan handla om att reglera marken som planen avser för framtida ändamål. Små planområden gör det svårt att behandla gång- och cykeltrafiken på ett systematiskt sätt och få till en bra helhetslösning. Planerare talar här om en ”frimärksplanering”. Gång- och cykelfrågorna gynnas snarare av större tag i planeringen, som ofta är fallet i fördjupningar av översiktsplanen och planprogram (eller större detaljplaner).

Frimärksplanering som hinder för en prioritering av gång- och cykeltrafiken diskuterades av flera av de intervjuade planerarna. Tre av dem uttryckte det såhär:

”Ofta är detaljplaner lite för komprimerade för att gång- och cykelfrågor på allvar ska kunna lyftas i tillräcklig utsträckning i den enskilda planen. Det är framförallt när ett område blir föremål för en fördjupning av översiktsplanen som det finns utrymme att behandla gång- och cykelfrågor mer strategiskt.”

”Det är inte formen som sådan som spelar roll, t ex om det är en detaljplan, fördjupning eller planprogram, utan det är snarare områdets storlek. Desto större geografiskt område man behandlar, desto större chans är det att få ett bättre helhetsgrepp på stråken.”

”Man har sitt planområde och sedan finns det ju alltid någonting utanför det. Hur ser det trafiksystemet ut där och hur kopplar mitt område till det befintliga trafiksystemet? Man ska ju se planen som sin isolerade företeelse, men samtidigt är det en massa kopplingar som ska fungera och bli bra.”

● **Helhetsgrepp**

Planering och utformning för gång- och cykeltrafik kräver i regel en flora av åtgärder och strategier för att vara verkningsfull, dvs. för att få fler att gå och cykla. Det handlar om att planera och utforma bra infrastruktur samt att ha strategier för drift och underhåll av infrastrukturen. Det handlar även om vägvisning, information och kommunikation samt påverkansåtgärder – och om en bebyggelseplanering som främjar tillgängligheten och attraktiviteten för gång och cykel.

Flera intervjuade planerare menade att det särskilt var i drift- och underhållsskedet som gång- och cykeltrafiken borde prioriteras mer. En av dem uttryckte detta såhär:

”Hindret är nog inte planeringen. Det är snarare drift och underhåll. De som arbetar med drift och underhåll cyklar inte själva, de kör bil, så de har svårt att se detaljerna.”

Det är också viktigt att hantera gång och cykel som två trafikslag. Gång- och cykeltrafikanter har ibland olika behov och förutsättningar, vilket gör att de måste behandlas var för sig i planeringen. Att prata om ”gång och cykel” innebär i praktiken att man primärt planerar för cykel. Det kan bero på att vi har en längre tradition för att planera för cykeltrafiken, att cykeltrafiken är mindre komplext och mer fordonslikt än gångtrafiken osv. I vilket fall är det viktigt att behandla gång och cykel var för sig i det strategiska arbetet, men även i det praktiska arbetet även om frågan om dragningen av gång- och cykelvägar ofta hänger ihop. Man bör alltid fråga sig ”hur blir denna lösning bra för cyklister?” och ”hur blir denna lösning bra för gående?”.

● **Uppföljning, utvärdering och avstämning**

Generellt görs det lite uppföljning, utvärdering och avstämning av planeringen, inte bara när det gäller gång- och cykelfrågor. Uppföljning av mål och planer över tid visar åt vilket håll utvecklingen i kommunen går. Utvärdering av genomförda åtgärder och strategier visar även om vi arbetar med rätt saker. På så vis utgör uppföljning och utvärdering värdefull erfarenhetsåterkoppling för kommunen.

Avstämning av mål och intentioner mellan olika planeringsnivåer är viktigt för att garantera att övergripande mål och intentioner verkligen genomsyrar planeringen. I regel görs denna avstämning av övergripande mål och intentioner inte uttryckligen och på ett transparent sätt i planeringen på detaljerad nivå. Formuleringar som *”detaljplanen följer intentionerna i översiktsplanen”* används snarare än en systematisk avstämning. Det gör det svårt att utläsa ur plandokumentet hur avvägningen mellan olika intressen, mål och kvaliteter har gått till.

3. Hur kan gång- och cykeltrafik ges högre prioritet i samhällsplaneringen?

För att främja gång- och cykeltrafik måste dessa färdmedel och dess koppling till kollektivtrafiken och andra viktiga målpunkter lyftas fram genom hela den kommunala planeringsprocessen. Det handlar bland annat om att det ska finnas:

- en bebyggelseplanering som främjar gång- och cykeltrafik, dvs. lokalisering och utformning av bebyggelse för tillgänglighet och attraktivitet för gång och cykel
- en strategisk planering på övergripande nivå för ett sammanhängande gång- och cykelvägnät i form av cykelstrategi och gångstrategi (eller liknande) samt principer och normer för cykelparkering
- en planering på detaljplanenivå där utrymme för t ex gång- och cykelväg och cykelparkering säkras i detaljplanekarta och planbeskrivning
- en koppling till förvaltningsskedet, t ex hur man får in de nya gång- och cykelvägarna i drift- och underhållsplaner så att tillgängligheten för gående och cyklister garanteras över tid

I detta avsnitt presenteras råd för prioritering av gång- och cykeltrafik i planering baserat på de hinder och framgångsfaktorer som identifierats genom fallstudierna. Studien visar att det är i planeringen på detaljerad nivå som gång- och cykelfrågorna lättast tappas bort, dvs. då frågorna ställs på sin spets och de verkliga ställningstagandena görs. En prioritering av gång- och cykeltrafiken i planeringen kräver således åtgärder på framförallt detaljplanenivå. Samtidigt är det viktigt att peka ut tydliga mål och strategier för gång- och cykelplaneringen och att dessa intentioner är förankrade i hela verksamheten¹. Översiktsplaneringen är ett viktigt verktyg för att säkerställa en bebyggelseplanering som främjar gång- och cykeltrafik. Därför ger denna rapport även råd för gång- och cykelplaneringen på övergripande, strategisk nivå.

Råden som presenteras i detta kapitel är:

- Råd 1: Peka ut riktningen
- Råd 2: Förankra utpekad riktning
- Råd 3: Konkretisera utpekad riktning (från ÖP till DP)
- Råd 4: Etablera en struktur för planeringen
- Råd 5: Följ upp riktningen

¹ Wennberg H, Dickinson J, Smidfelt Rosqvist L, Möller M, Nordlund J, Wendle B (2011). Stafettbeskrivning för bättre målstyrning i planeringen – slutrapport. Trivector Traffic AB, Lund: Trivector Rapport 2010:57.

² Engström, C. J., Fredriksson, C. & Hult, H. (2009). ÖP – RUP : från svag länk till plattform för utvecklings-

3.1 Råd 1: Peka ut riktningen

Det är viktigt att tydliggöra vad man vill uppnå med planeringen. En politisk vilja och ambition att prioritera gång- och cykeltrafiken är ett grundläggande kriterium för en framgångsrik planering för dessa trafikslag. Det handlar om att sätta tydliga mål i översiktsplanen och/eller i särskilda strategiska dokument rörande gång och cykel liksom att peka ut hur dessa mål ska uppnås.

Beskriv nuläget

Att veta hur det ser ut i kommunen är en viktig utgångspunkt vid framtagandet av strategiska dokument och för att följa upp utfallet av dessa. En beskrivning av förutsättningarna i kommunerna kan handla om att svara på följande frågor:

- Hur reser kommuninvånarna?
- Var sker förflyttningarna med cykel och till fots?
- Vad tycker kommuninvånarna om infrastrukturen för gång och cykel?
- Vad efterfrågar kommuninvånarna?

Vi är generellt bättre på och mer vana att beskriva hur biltrafiken ser ut, t ex genom regelbundna trafikmätningar, men för att få gående och cyklister att också räknas är det lika viktigt att göra liknande mätningar för dem. Nulägesbeskrivning kan göras genom trafikräkningar, resvaneundersökningar, medborgarenkäter, inventeringar osv.

Se till att bebyggelseplaneringen gynnar gång- och cykeltrafiken

Översiktsplanen är ett mycket viktigt verktyg för en strategisk gång- och cykelplanering. Den har på lång sikt stor betydelse för hur gång- och cykelvänlig en kommun är genom att den styr hur kompakt kommunen ska vara och hur bostäder och verksamheter är lokaliserade i förhållande till varandra. Översiktsplanen styr också kommunens övergripande trafikinfrastruktur. Även om översiktsplanen inte är juridiskt bindande, är den ändå vägledande och har en stor tyngd som underlag för överväganden om lokalisering av ny bebyggelse och tillståndsärenden samt som underlag vid framtagning av detaljplaner och områdesbestämmelser.

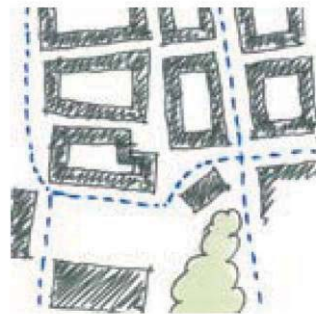
Bebyggelsens struktur och de inbördes sambanden mellan bostäder, skolor, arbetsplatser, service osv. är en grundläggande förutsättning för hur hållbart staden transportsystem kan bli. Kommunens avsikt att främja gång- och cykeltrafiken bör således avspeglas i en tydlig ambition i översiktsplanen för en bebyggelseplanering gynnar dessa trafikslag. En tät stad med korta avstånd till vardagsmålpunkter gör det möjligt att gå och cykla. Målsättningen för bebyggelseplaneringen bör således vara att förtäta snarare än att fortsätta bygga ut staden utåt liksom att verka för en funktionsblandad stad. Genom att koncentrera utbyggnad av befintlig bebyggelse så att avstånden mellan dagliga målpunkter blir kortare, och att bygga ut inom cykelavstånd (5 km) från tätortens centrum, ökar man förutsättningarna för att människor ska välja att gå och cykla. Om en tätort växer över detta avstånd, är det bättre att bygga på flerkärnighet.

Exempel: Idéskrift om stadsplanering för hållbara färdssätt

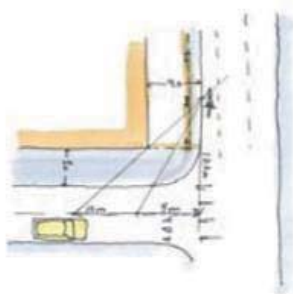
Skriften *Gör det möjligt – stadsplanering med hållbara färdssätt* har tagits fram av Malmö stad som en del i deras arbete med Trafikmiljöprogrammet. Tanken är att skriften ska bidra till att skapa förutsättningar för en bättre stadsmiljö genom att göra planerare uppmärksamma på behovet av att på ett tidigt stadium prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Några konkreta råd kring utformningen för gång och cykel ges (se exempel nedan). Skriften är framtagen i samarbete mellan trafik- och stadsplanerare – och känns därför relevant för och är användbar för båda grupper.



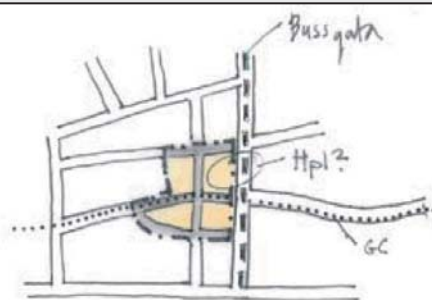
Maskvidd i cykelnätet ska ha minst samma täthet som biltrafikens huvudvägnät.



Dra cykelvägarna gent och med stora radier.



Exempel på sätt att skära av ett hörn av en byggnad för att ge bättre siktförhållanden. På köpet skapar man i detta exempel ett arkitektoniskt intressant rum som ger väderskydd för gångtrafikanter.



När en detaljplan görs över ett område måste hänsyn tas till omgivande cykel- och kollektivtrafikstruktur. T ex är det viktigt att länka samman ett övergripande stråk för gång- och cykel med en planerad busshållplats.



Lyft gång- och cykelfrågorna tidigt i planeringsprocessen

En viktig förutsättning för att åstadkomma en planering som gynnar gång- och cykeltrafiken är en kontinuerlig planeringsdialog inom kommunen. Gång- och cykelfrågorna måste lyftas tidigt och finnas med i hela planeringsprocessen – från översiktsplanering till detaljplanering och bygglovshantering. Ju tidigare i processen en fråga hanteras, desto öppnare är dialogen och därmed är påverkansgraden kring just den frågan större (jämför med Figur 3-1).



Figur 3-1 Illustration av metodval i relation till var i planeringsprocessen man befinner sig – ju tidigare i processen, desto öppnare dialog (ur TRAST, utgåva 2)

Integrera trafik- och bebyggelseplaneringen

En planering av våra städer som gynnar gång- och cykeltrafiken kan bara åstadkommas genom en integrerad trafik- och bebyggelseplanering. Det är nödvändigt att riva barriärerna mellan olika sektorer. För att säkerställa att gång- och cykelfrågorna (och andra trafikfrågor) beaktas i bebyggelseplaneringen i kommunen, är det viktigt att en trafikplanerare/trafikingenjör med ett sådant uppdrag medverkar i Stadsbyggnadskontorets (eller liknande) planeringsarbete.

Sätt tydliga mål för gång- och cykelplaneringen

Målen för gång- och cykelplaneringen kan rymmas inom översiktsplanen eller finnas i kommunens trafikstrategi eller egna strategiska dokument som fotgängarprogram och cykelprogram. I vilket fall sätter en tydlig målsättning agendan för arbetet i kommunen och gör det lättare att stämma av i detaljplaneringen och att följa upp utvecklingen. Det krävs tydliga och specifika mål för att kunna kommunicera vad man vill åstadkomma – och det gäller även för gång- och cykelplaneringen. Målen bör följa SMART-principen, dvs. vara specifika, mätbara, accepterade, realistiska och tidsatta.

Att uttrycka den kommunala viljan i visioner och mål är en framgångsfaktor för översiktsplanen liksom att bygga planen på kunskap och aktuella planeringsunderlag och våga ta ställning och göra avvägningar mellan olika intressen. Utan

ledning och tydliga villkor för planeringen sker ingen utveckling. Det gäller att göra prioriteringar – vilket i själva verket betyder att man måste prioritera *bort* frågor.

Inom samhällsplaneringen ställs ofta flera mål och intressen mot varandra. Genom att peka ut och diskutera potentiella *målkonflikter* på förhand kan hanteringen av dessa underlättas. Planeringsprocessen aktivt bör söka upp målkonflikter och därigenom forma genomtänkta handlingsalternativ – ett råd som lyfts fram i tidigare studier och utredningar².

Ta fram strategiska dokument

Strategiska dokument är viktiga som avstamp och gemensam bas. Följande framgångsfaktorer kan pekas ut hos strategiska dokument rörande gång och cykel:

- Behandlar gång respektive cykel separat
- Gemensamt för kommunens olika kontor/förvaltningar
- Tillgängligt för alla via webbplats eller intranät
- Aktualiseras regelbundet
- Definieras i förhållande till andra strategiska dokument

För en framgångsrik gång- och cykelplanering bör det finnas dels en plan för det övergripande gång- respektive cykelnätet och dels generella planerings- och utformningsprinciper som man anser bör gälla för kommunen.

Kommunerna har dock olika mängd resurser tillgängliga för strategiskt arbete. Det finns sannolikt ett större behov av styrande dokument som definierar mål och strategier i stora organisationer. En bra start för gång- och cykelplaneringen i alla kommuner oavsett storlek är att överhuvudtaget behandla dessa två trafikslag i kommunen översiktsplan – och helst behandla dem var för sig. Om resurser finns kan frågorna fördjupas i särskilda strategiska program. Oavsett typ av dokument bör man definiera mål och indikatorer för måluppfyllelse.

I olika strategiska program sammanställs kommunens syn på och intentioner kring olika frågor. Strategiska dokument kan vara trafikslagsspecifika (Fotgängarprogram, Cykelprogram osv.) eller trafikslagsövergripande (Trafikstrategi). Dokumenten kan också behandla en specifik kvalitet (Trafiksäkerhetsprogram, Trygghetsprogram, Tillgänglighetsprogram osv.) eller en specifik fråga (Parkeringsnorm, Drift- och underhållsprogram osv.). Andra program är områdesvisa.

Det är en uppenbar risk att strategiska program står i motstridighet till varandra. Alla program måste därför regelbundet samlas och aktualiseras i relation till varandra för att målsättningen tydligt ska framgå. I sin enklaste form kan en sådan aktualisering vara en förteckning över antagna program i översiktsplanen (och i aktualiseringen av denna) och på kommunens webbplats och intranät. Sedan ligger det dock i planeringens natur att det inte alltid går att få till ett

² Engström, C. J., Fredriksson, C. & Hult, H. (2009). ÖP – RUP : från svag länk till plattform för utvecklingskraft. Kungliga tekniska högskolan (KTH), Rapport 1/2010 (STOUT). Institutionen för samhällsplanering och miljö, Forskningsprogrammet för Stadsregionen och utvecklingskraft (STOUT).

NUTEK (2005). Regionala utvecklingsprogram, RUP – ett metodutvecklingsarbete. Strategigruppernas rapporter, Bilaga 2 till Slutrapport. Info nr 064-2005.

”facit” – att inte entydigt kunna säga vad som är ”rätt” respektive ”fel”. Inom gång- och cykelplanering pekats ofta motstridigheten mellan trafiksäkra och trygga lösningar ut där många inte riktigt vet hur man ska förhålla sig till den kunskap som finns. Då är det lätt att inte göra någonting alls. Här har det strategiska dokumentet en viktig roll att fylla genom att ta utgångspunkt i rådande kunskap och peka ut hur kommunen ska förhålla sig till denna.

Exempel: Fotgängarprogram

2011 kom Malmös första fotgängarprogram, vilket även gör kommunen till pionjärer i gångplaneringen i Sverige. Programmet baseras på en nulägesbeskrivning som ligger till grund för identifiering av brister i dagens gångmiljöer och åtgärdsförslag. I programmet finns mål, en genomförandeorganisation och mätbara indikatorer för uppföljning av programmet.

Fler exempel på strategiska dokument från Malmö finns i Bilaga 1a.



Förslag på 12 frågor som översiktsplanen eller strategiskt program bör besvara – för gång respektive cykel separat

(vissa frågor är mer relevanta för översiktsplanen och vice versa)

1. Främjar bebyggelseplaneringen gång- och cykeltrafik? Fundera särskilt över: tätorternas form och storlek, täthet samt närheten till vardagsmålpunkter (att en stor del av invånarna ska bo inom 4-5 km från skola, mataffär, kollektivtrafikknutpunkt osv.), förekomst av barriärer (t ex större vägar och järnväg), funktionsblandning för levande miljö osv.
2. Finns det en plan för gång- respektive cykelnätet inom kommunen, mellan kommunens tätorter och över kommungränserna? Fundera särskilt över: vilka är de viktiga gång- och cykelstråken i tätorterna, mellan kommunens tätorter och över kommungränserna?
3. Finns det uttalade generella planeringsprinciper för gång- och cykeltrafiken?
4. Finns det principer för cykelparkering och fastställda parkeringstal?
5. Har en nulägesbeskrivning för gång- och cykeltrafiken gjorts?
6. Finns det mål uppställda för gång- och cykeltrafiken och indikatorer på måluppfyllelse kopplade till uppställda mål? Fundera särskilt över gåandets respektive cykelns roll och strategiska funktion i staden.
7. Finns det en plan med åtgärder och strategier för gång- och cykeltrafiken? Fundera särskilt över om planen inkluderar infrastruktur, utformning, drift och underhåll, vägvisning, information och kommunikation, påverkansåtgärder osv.
8. Finns det en plan för genomförande av planen/dokumentet?
9. Finns det en plan för uppföljning av uppställda mål (målindikatorer) och utvärdering av genomförda insatser för gång- och cykeltrafiken?
10. Används planindikatorer för att beskriva planens konsekvenser?
11. Relaterar planen/dokumentet till andra planer/dokument? (även: är det strategiska dokumentet integrerat i översiktsplanen?)
12. Behandlas ovanstående frågor för gång respektive cykel separat?

3.2 Råd 2: Förankra utpekad riktning

Det räcker inte bara att sätta upp mål för planeringen. Dessa måste även vara styrande för vilka beslut som fattas och då måste det skapas en förståelse för vad de innebär och inte minst *varför*³ de är satta som de är. Bristen på förankring av mål och strategier har pekats ut som en stor anledning till att ”det händer så lite” i kommuners arbete med hållbart resande⁴. Det gäller att medvetandegöra vad man vill uppnå hos alla inblandade aktörer – allt ifrån de förvaltningar som på olika sätt arbetar med gång- och cykel frågor till byggherrar som ska bygga hus och infrastruktur och entreprenörer som ska förvalta infrastrukturen. Genomförandet av övergripande mål och intentioner underlättas av dialog för att skapa gemensamma begreppsramar, problembeskrivning och målbild – dialog som pågår innan ens själva genomförandet har inletts⁵.

Verka för kunskaps- och kompetensutveckling

Kunskapsnivån påverkar möjligheterna att uppnå ett hållbart transportsystem där rådande normer och ideal för planeringen behöver ifrågasättas. Vi behöver generellt stärka kunskapen hos planerare om relevanta samband, t ex mellan bebyggelse- och trafikplanering och resbeteenden. Planeringen främjas av god dialog mellan planerare, beslutsfattare och medborgare. Nya former för medborgarsamverkan ökar delaktigheten hos boende och andra aktörer. Förankringsarbetet främjas även av att involvera flera byggherrar i planprocessen – och att göra det i tidigt skede.

Att öka kunskap och kompetens gör sig inte självt. Det krävs en rad åtgärder i form av exempelvis seminarier och konferenser, workshopar och planeringssimulering, utbildningar, studiebesök och en levande dialog. Det finns exempel på kommuner och organisationer som bjudit med politiker och tjänstemän på gemensam cykelvägsinspektion där alla får skapa sig en bild av hur det är att cykla i den egna kommunen, dvs. en form av ”cykelförståelsekurs”. Kunskaps- höjande insatser måste dock upprepas vid jämna tillfällen för att påminna och för att fånga upp nya, oinformerade grupper.

Förankra genom samverkan och dialog

Bristande förankring av planer och mål är en anledning till att ”det händer så lite” och att strategiska dokument riskerar att bli hyllvärmare istället för att påverka planeringen. Ett förankringsarbete kan vara att etablera ett gemensamt synsätt redan under framtagningen av en översiktsplan eller strategiskt dokument, t ex vid framtagning av underlagsmaterial för planen/dokumentet. Genom att flera förvaltningar är involverade i utvecklingsarbetet, är alla med på tankegångarna redan från början. Ett annat förankringsarbete kan vara att ett framtaget strategiskt dokument följs av en informations- och utbildningsinsats bland alla det berör.

³ Sinek, S. (2009). Start with why : How great leaders inspire everyone to take action. New York, USA: Portfolio. ISBN 978-1-59184-280-4. Se även www.startwithwhy.com.

⁴ Berg, J. (2009). Hållbart resande, varför händer så lite? En explorativ studie om tre medelstora svenska kommuners arbete med hållbart resande. Examensarbete från Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms universitet.

⁵ Smidfelt Rosqvist L, Ljungberg C (2009). Bättre införande av åtgärder för ett hållbart transportsystem : Sammanfattande råd från tre års tvärvetenskaplig forskning om implementering. TransportMistra: www.transportmistra.org.

Exempel: Bilsnål samhällsplanering i Lund

Lunds kommun har sedan ett antal år arbetat med *bilsnål samhällsplanering* som inriktning, ett Klimp-projekt som pågick under 2003-2008. Som en del av projektet har man tagit fram en handbok i bilsnål samhällsplanering med konkreta råd. Man har även ordnat seminarier om bilsnålhet för tjänstemän och politiker samt tagit fram en exempelsamling med bilsnåla stadsmiljöer för byggherrar. Våren 2007 åkte tjänstemännen på en studieresa till södra Tyskland där bilsnåla stadsmiljöer i Tübingen, Stuttgart och Freiburg studerades och dokumenterades. Handboken har fungerat som plattform, vars innehåll många kunskaps-höjande aktiviteter baserats på.



Exempel: Kontinuerlig översiktsplanering med dialog-PM

I Malmö är framtagandet av dialog-PM en viktig del av kunskapsprocessen inom kommunen. Dialog-PM antas av byggnadsnämnden efter en samrådsprocess och ligger även till grund för nästkommande översiktsplan. Exempel är *Hur kan Malmö växa – hållbart?* (dialog-PM 2009:1). Här presenteras tre alternativ till hur Malmö kan fortsätta att växa efter det att utbyggnadsmöjligheterna i dagens översiktsplan förbrukats: utåt, inåt eller både och? I den senare *Så förtätar vi Malmö!* (dialog-PM 2010) skisseras förslag till en förtätningsstrategi utifrån Malmös övergripande mål och analys av förtätningspotentialen i olika stadskaraktärer. Målet är att Malmö ska utvecklas som en blandad, tät och grön stad som är anpassad till gång-, cykel- och kollektivtrafik.



Exempel: Dialog i genomförandefasen

Malmös stad har fört "Ett Gott Samtal" för planeringen av Flagghusen i Västra Hamnen. Tanken var att planeringen skulle ske genom en konstruktiv dialog och inte genom ett envist hävdande av sektorsintressen. Deltagande experter och byggherrar lyfte blicken och försökte skapa en god helhet genom att bidra med sina kunskaper. Bygga-bodialogen är ett samarbete mellan företag, kommuner och regeringen för att få en utveckling mot en hållbar bygg- och fastighetssektor i Sverige.



3.3 Råd 3: Konkretisera utpekad riktning (från ÖP till DP)

Det är en sak att sätta övergripande mål för gång- och cykeltrafiken och en annan sak att verkligen genomföra dem. I detaljplaneringen ställs frågorna på sin spets och gång- och cykelfrågor riskerar att tappas bort i avvägningen mot andra intressen. Särskilt gäller detta cykelparkering vars utrymme ofta prioriteras ner och ibland kompromissas bort i planeringens slutskede. För att prioritera gång- och cykeltrafik i planeringen är det viktigt att målen konkretiseras för att vara tillämpbara på detaljerad nivå och att målavvägning dokumenteras.

Operationalisera översiktsplanen

För att utgöra ett användbart beslutstöd för nästa nivåer i planeringsprocessen måste översiktsplanen operationaliseras. Det handlar bland annat om formulering av tydliga mål för kommunens markanvändning där identifieringen och redovisningen av potentiella målkonflikter är ett viktigt bidrag. Målen bryts sedan ner i fördjupnings av översiktsplanen och/eller planprogram för lättare tillämpning i detaljplanen. Om en fördjupning eller planprogram inte finns för ett planområde, måste således detaljplanen bryta ner målen. Detta underlättas av att översiktsplanen redan har tydliga mål och en hantering av potentiella målkonflikter. Konkretiseringen av utpekad riktning underlättas även av att ha strategiska dokument jämte översiktsplanen att luta sig mot:

- En cykelplan som visar det övergripande cykelnätet är en bra grund att arbeta vidare med och förfinas i detaljplanen.
- En parkeringsnorm för cykel anger hur mycket cykelparkering som behöver planeras in och principer för placering (t ex avstånd från entréer).
- Gemensamma riktlinjer för utformningen av gång- och cykelvägar, korsningar, cykelparkering osv. anger hur dessa ska se ut i detaljplanen.

Arbeta med fördjupningar av översiktsplanen och planprogram

Den är troligt att gång- och cykelfrågorna hanteras mer systematiskt om det finns en fördjupning av översiktsplanen (eller ett planprogram) för ett planområde. Planområdets storlek verkar vara avgörande för att undvika ”frimärksplanering” där det är lättare att ta ett helhetsgrepp om gång- och cykelfrågorna i geografiskt större områden. I fördjupningen av översiktsplanen och/eller planprogram kan intentionerna i översiktsplanen konkretiseras.

Dokumentera målavvägningen

Planering innebär ständiga avvägningar där vissa aspekter prioriteras medan andra prioriteras bort. Detaljplaner stäms av mot översiktsplanen med avseende på hur väl detaljplanen uppfyller olika övergripande mål och intentioner. Formuleringarna ”*Detaljplanen är förenlig med kommunens översiktsplan*” och ”*Planen följer intentionerna uppsatta i ÖP*” återfinns ofta i detaljplaner – dock utan en redovisning av grunderna för avvägningen. För att redovisa målavvägningar på ett systematiskt och transparent sätt bör kommunen komma överens om gemensamt tillvägagångssätt för detta. Detta kan göras genom en systematisk avstämning av målen i en tabell, värderos osv.

Exempel: Cykelplan för Malmö stad

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till cykelplan som visar det övergripande cykelnätet i Malmö. Cykelplanen kan sedan användas i planeringen på mer detaljerad nivå genom att man tar ett utsnitt av den övergripande cykelplanen och konkretiserar för det aktuella planområdet.



Exempel: Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun

Lunds kommun antog 2007 en policy för gång- och cykeltrafiken med riktlinjer för bredder och olika utformningsprinciper. Dokumentet används som ett gemensamt referensmaterial vid planering och utformning av gång- och cykelinfrastruktur.



Dubbelriktade gång- och cykelbanor	Litet cykelflöde	Stort cykelflöde	Kommentar
Litet gångflöde	Gångbana 1.4 m Cykelbana 2.0 m	Gångbana 1.4 m Cykelbana 2.5 m	Utöver angivna breddmått bör en skyddsremsa mellan cykelbana och körbana på minst 70 cm anordnas.
Stort gångflöde	Gångbana 1.75 m Cykelbana 2.0 m	Gångbana 1.75 m Cykelbana 2.5 m	För att kunna anordna tårplanteringar i skyddsremsan krävs en bredd på 2.0 m

3.4 Råd 4: Etablera en effektiv struktur för planeringen

En framgångsfaktor i planeringen för gång och cykel handlar om att etablera en effektiv och systematisk struktur för det dagliga arbetet med planerna. En väl fungerande struktur sparar resurser genom att man ”gör rätt från början”. Det kan handla om att:

- Införa en gemensam mall för detaljplaneringen
- Involvera trafikkompetens i detaljplaneringen – utse person(er) med ”gångglasögon” respektive ”cykelglasögon”
- Samarbeta mellan förvaltningarna/avdelningarna på daglig basis – organisera för dialog
- Skicka detaljplanen på remiss (slutkontroll)
- Införa rutiner för bygglov och exploateringsavtal

Mall för detaljplaneringen

En enkel åtgärd för att beakta gång- och cykeltrafik i detaljplaneringen är att ta fram en mall för hur detaljplaner (och andra planer och program) bör utformas där gångtrafik respektive cykeltrafik tillägnas varsitt avsnitt. Mallen kan även vidareutvecklas med en checklista med frågor rörande gång och cykel som alltid ska stämmas av för det aktuella planområdet. Nedan finns förslag på den typen av frågor, men det är upp till varje kommun att anpassa frågebatteriet till sina förutsättningar. En mall och en checklista behöver inte innebära merarbete för planarkitekten, utan snarare ett stöd att luta sig mot och checka av så att man behandlat allt man tycker är viktigt som kommun. Man kan även se denna typ av checklistor som en del i kompetensutvecklingen.

Planering innebär ständiga avvägningar där vissa mål prioriteras medan andra prioriteras bort. Utmaningen är att utföra och dokumentera denna målavvägning på ett systematiskt och transparent sätt så att beslut synliggörs och kan spåras. Det är önskvärt att den etablerade strukturen för detaljplaneringen (och vid framtagningen av andra planer och dokument) bidrar till en mer transparent avvägning mellan olika intressen, mål, kvaliteter osv. Som tidigare nämnt kan detta göras genom en systematisk genomgång av målen och redogörelse för uppfyllelse (och avvikelse) av dessa i en tabell, värderos eller liknande. Det finns flera exempel på kommuner som arbetar på detta sätt och det är upp till var och en att välja ett system som fungerar för sina behov och förutsättningar.

Förslag på 10 frågor som detaljplanen bör besvara – för gång respektive cykel separat

1. Vilka övergripande mål och riktlinjer rörande gång- resp. cykeltrafiken finns det att förhålla sig till? (översiktsplan, strategiska dokument, parkeringsnorm osv.)
2. Vilka är de allmänna förutsättningarna i planområdet?
 - Utbyggnadsplaner och befolkningstillväxt, reservat
 - Dagens resande, pendling

- Målpunkter i planområdet och i angränsande områden
- Befintlig gc-infrastruktur
- Kollektivtrafiknätet: busshållplatser och bytespunkter i planområdet och i angränsande områden

3. Hur ser tillgängligheten i det planerade gc-nätet ut?

- Kontinuitet – beskriv hur sammanhängande det planerade nätet är, t ex om det finns några avbrott och när/hur dessa åtgärdas.
- Närhet och genhet – beskriv maskvidden i det planerade nätet, fundera över kurvradier, ta fram restidskvoter till några viktiga målpunkter.
- Nåbarhet – bedöm hur enkelt det är att nå det planerade nätet från områdets bostäder och/eller verksamheter, bedöm hur väl det ansluter till kollektivtrafiken och andra viktiga målpunkter.
- Barriärer – bedöm hur enkelt det är att korsa gatorna med hänsyn till biltrafikmängden, beskriv hur lätt det är att ta sig från ett stråk till ett annat i det planerade nätet (tillräckligt med gc-passager, var stängsel, gräsremsor och vegetation finns osv.)
- Utrymme och hinder – beskriv utrymmet för gång- och cykeltrafikanterna (ska motsvara stråktypen och förväntade flöden) och hur lätt det är att ta sig fram i nätet för t ex personer med funktionsnedsättningar (höjd- och nivåskillnader, bredder, möjlighet att korsa gatan osv.)

4. Hur ser trafiksäkerheten i det planerade gc-nätet ut?

- Sträckorna – beskriv nätets karaktär (cykelväg, cykelfält eller blandtrafik, enkelriktat eller dubbelriktat, separeringsformen avseende gående och cyklister osv.).
- Korsningspunkter – beskriv korsningspunkternas kvalitet (trafiksäkerhetsåtgärder såsom upphöjning och avsmalning, refug, utformning för personer med funktionsnedsättningar osv.).

5. Hur ser tryggheten i det planerade gc-nätet ut?

- Överblickbarhet – beskriv hur vegetationen är planerad i förhållande till det planerade nätet för att främja synbarhet och sikt, utforma eventuella gång- och cykeltunnlar som öppna tunnlar osv.
- Befolkade gator – beskriv hur det planerade nätet (och bebyggelsen) undviker ödslighet och främjar gatuliv och möten med andra.
- Skötsel och underhåll – beskriv hur det planerade nätet ska kunna skötas och hållas helt och rent.
- Belysning – beskriv hur belysningen är planerad för att skapa ljusa stråk dag och natt.

6. Hur ser attraktiviteten i det planerade gc-nätet ut? (stadsmiljöns utformning med mänsklig skala, blandad bebyggelse, finmaskighet, omgivande miljöer, parker och rekreationsmöjligheter, upplevelseri-

kedom osv.)

7. Finns det cykelparkering vid viktiga målpunkter och i anslutning till kollektivtrafiken? Vilka cykelparkeringstal gäller på kvartersmark och på allmän platsmark, i garage eller utomhus?
8. Hur regleras gång- och cykelvägar samt cykelparkering i detaljplanen, dvs. hur säkerställs att det verkligen blir som man tänkt?
9. På vilket sätt uppfyller detaljplanen övergripande mål och riktlinjer rörande gång- och cykeltrafiken? Motivera eventuella avvikelser.
10. Behandlas ovanstående frågor för gång respektive cykel separat?

Trafikkompetens i detaljplaneringen – inför ”gångglasögon” och ”cykelglasögon”

En viktig framgångsfaktor är att någon eller några personer känner ansvar för att driva frågor som rör gång och cykel. Den ständiga avvägningen av olika frågor, intressen, kvaliteter osv. som görs i planeringen dagligen innebär att en enskild fråga riskerar att glömmas bort om ingen bevakar den. För att bättre prioritera gång- och cykeltrafiken i planeringen är det därför viktigt att en (eller flera) planerare på kommunen med erforderlig trafikkompetens har ”gångglasögonen” respektive ”cykelglasögonen”. Varje enskild fråga behöver inte bevakas av en enskild person, men det är viktigt att det finns åtminstone en utpekad person med dessa glasögon.

Samarbete mellan förvaltningarna – organisera för dialog

Närheten mellan de aktörer som är inblandade i arbetet med gång- och cykel frågor är viktig. Alla måste inte nödvändigtvis sitta tillsammans, men organisationens struktur och klimat måste möjliggöra kontakter mellan förvaltningarna/avdelningarna. Organisationen kan hindra eller främja överföringen av mål och intentioner genom planeringsprocessen. I en mindre kommun är det sannolikt lättare att få till en närhet, men samtidigt gör en mindre organisation att en och samma person i regel ska driva flera (kanske till och med alla) trafikfrågor. Medelstora och stora kommuner bör fundera över hur de kan skapa kontinuerlig dialog.

Det finns inga universallösningar, men exempel på hur man kan arbeta mer förvaltningsövergripande kan vara:

- hålla regelbundna plan- och byggmöten, särskilt i ett projekts startskede
- organiserade tematräffar, workshopar etc.
- informella nätverk
- sammanslagning till en samhällsbyggnadsenhet

Organisationen bör även främja kontinuiteten i planeringsprocessen. Här kan det vara fördelaktigt att en planhandläggare följer ett och samma projekt från fördjupningen av översiktsplanen för ett område till detaljplanenivå samt även vidare till bygglov och uppföljning. På så vis främjas kontinuiteten i processen

samt att handläggare får prova på olika roller och får därmed ökad insikt och förståelse.

Det kan även finnas ett behov av en koordinerande och granskande funktion på kommunen, till exempel en mer allmän *hållbarhetssamordnare* eller mer specifik *gång- och cykelsamordnare* som följer ett projekt genom hela plan- och byggprocessen och regelbundet stämmer av mot uppsatta mål, dvs. en form av "målcontroller".

Skicka detaljplanen på remiss

När detaljplaner skickas på remiss är det bra att Tekniska förvaltningen (eller motsvarande kontor/förvaltning med gång- och cykelkompetens) synar detaljplanen med avseende på prioriteringen av gång- och cykeltrafiken. Samtidigt innebär remissen en kontroll i ett relativt sent skede, vilket inte kan ersätta den kontinuerliga dialogen mellan kontoren/förvaltningar och närvaron av en trafikkompetens i detaljplaneringen.

Rutiner för bygglov och exploateringsavtal

Det är främst i cykelparkeringsfrågan som man i bygglovsskedet kan påverka ett områdes cykelvänlighet. I bygglovsskedet kan man pröva att kommunens normer för antal cykelparkeringar på kvartersmark och allmänplatsmark följs. Det finns också i detta skede möjlighet att påverka att arbetsplatser har omklädning och dusch, vilket ger de anställda goda förutsättningar för att cykla till arbetet. För att se till att gång- och cykelfrågor även prioriteras i bygglovsskedet är det viktigt att bygglovshandläggare är medvetna om frågan och att det finns rutiner för att säkerställa frågan. Även genom exploateringsavtalet mellan kommunen och byggherren kan kommunen säkerställa att gång- och cykeltrafik prioriteras såsom det är tänkt i detaljplanen genom att garantera resurser för anslutande gång- och cykelvägar, säkra cykelparkering osv.

Exempel: Genomförandeorganisation för Fotgängarprogrammet

Malmö stad har under 2011 tagit fram *Fotgängarprogram 2011-2016* (en remissutgåva daterad 2011-03-04 fanns tillgänglig vid denna rapports tillkomst). En genomförandeorganisation tillsätts för att säkerställa att målen i programmet uppnås. Genomförandegruppen består av styrgrupp, projektledare och projektgrupp. I styrgruppen och projektgruppen finns representanter från Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret, medan projektledaren tillsätts av Gatukontoret. Projektgruppen tar fram förslag till åtgärdsplan, medan styrgruppen godkänner åtgärdsplanen och säkerställer att denna behandlas under ordinarie budgetprocess. Projektgruppen ansvarar även för årlig uppföljning och sammanställning av indikatorerna samt avrapportering till styrgruppen, som i sin tur avrapporterar till Tekniska nämnden. Programmet redogör för vilka indikatorer som används för att följa utvecklingen av den gångvänliga staden.

3.5 Råd 5: Följ upp riktningen

Uppföljning och utvärdering ger värdefull återkoppling, men kräver mätbara mål som kan följas upp över tid (se Råd 3). Genom uppföljning kan vi få reda på om ”utvecklingen går åt rätt håll” och om vi ”arbetar med rätt saker”. Här måste varje kommun utveckla valida och användarvänliga verktyg för avstämning, uppföljning och utvärdering inom verksamheten, som motsvarar kommuns behov och förutsättningar. Jämte konkreta arbetsverktyg och utvecklade indikatorer kan det finnas behov av en stödjande och granskande funktion, till exempel genom en *målcontroller* som följer utvecklingen i ett projekt eller en verksamhet som helhet.

Få gående och cyklister att räknas

För att bättre prioritera gång- och cykeltrafiken i planeringen är det viktigt att få dessa trafikslag att också räknas – precis som att biltrafiken och kollektivtrafiken räknas. Detta kan göras genom räkningar av gång- och cykeltrafikanter, resvaneundersökningar, medborgarenkäter, inventeringar osv.

Även processutvärdera

Utvärderingen kan handla om att utvärdera effekterna av genomförda åtgärder och strategier – *effektutvärdering*. Det kan vara i form av effekter på resandet, hur många som går och cyklar, var man går och cyklar, hur nöjda kommuninvånarna är med infrastrukturen för gång och cykel osv. Utvärdering kan också vara att bedöma hur man arbetar med gång- och cykelfrågor inom kommunen – *processutvärdering*. Resultatet av både effekt- och processutvärdering kan sedan användas för att förbättra (välja rätt, förändra osv.) åtgärder och strategier samt för att bli bättre (effektivare, mer systematisk osv.) i själva arbetssättet.

Använda plan- och målindikatorer i planeringen

Mål för hållbara transporter, där gång- och cykeltrafiken är ett viktigt inslag, ges stor tyngd i samhällsplaneringen. Det saknas ändå i stor utsträckning verktyg för att mäta om vidtagna åtgärder leder till att vi når målen om bättre miljö. Med *planindikatorer* och *målindikatorer* kan samhällsutvecklingen mätas i förhållande till planer respektive övergripande mål. Indikatorer stärker därmed en god planeringsprocess. Boverket pekar i en rapport om plan- och målindikatorer⁶ ut några viktiga framgångsfaktorer för att lyckas med att introducera och upprätthålla ett system med indikatorer i planeringen.

Avstämning av planer gentemot målen i översiktsplanen kan göras på flera sätt, men det är viktigt att det görs på ett tydligt och transparent sätt. En uppföljning av detaljplaner gentemot målen i översiktsplanen behövs för att få en bild av åt vilken riktning som utveckling går. Detta kan göras med så kallade *riktningsanalyser* som genomförs på regelbunden basis. Liksom för målindikatorer kräver metoden tydliga och mätbara mål att stämma av mot. Metoden måste vara enkel att använda, men ändå ge en tillräcklig fingervisning om riktningen för utvecklingen. Nyttan, som är mest uppenbar för planerare på översiktlig/strategisk nivå, måste också tydliggöras för planchefer och planhandläggare.

⁶ Boverket (2007). Mål- och planindikatorer som verktyg i fysisk planering – Exempel från fyra kommuners utvärderingsarbete.

Lära av andra – våga vara innovativ!

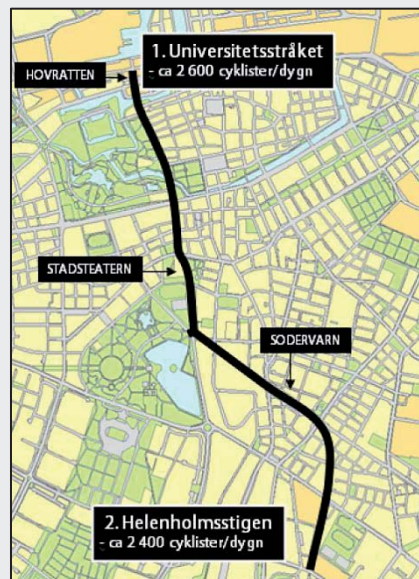
Kunskap och innovation kan vara betydande drivkrafter i planeringen för gång och cykel. Medverkan i FoU-projekt, EU-projekt, Klimp-projekt osv. kan ge mervärden i form av ökad kunskap och erfarenhetsutbyte. Det bidrar till innovation genom att lösningar utöver det vanliga provas, men också till möjlighet att genomföra åtgärder som kanske inte ryms inom den vanliga budgeten. Kanske finns det möjlighet att arbeta mer innovativt på ett särskilt demonstrationsstråk i kommunen eller på en särskilt plats där man vill prova nya lösningar och höja ribban för gång- och cykelplaneringen. Delta på konferenser och seminarier är också ett sätt att lära av andra och bidra med sina erfarenheter, vilket för utvecklingen inom gång- och cykelplaneringen framåt.

Exempel: Framtidens cykelbanor i Malmö

Malmö har sedan 2005 arbetat med EU-projektet CIVITAS SMILE, som syftar till att testa olika sätt att främja hållbara urbana transporter. Som ett delprojekt har två demonstrationscykelstråk utformats: Universitetsstråket och Heleneholmsstigen. Stråkens totala sträcka är ca 4 km. Längs dessa stråk har olika innovativa lösningar testats i syfte att förbättra möjligheterna för cyklister längs stråken och öka cykelns status.

På stråken har orienteringskartor och luftpumpar installerats liksom två ”barometrar” som räknar antalet passerande cyklister. Man har även arbetat med markeringar i vägbanan för att tydliggöra stråket. Olika belysningsformer och cykelsymboler har anlagts för vägledning och avskiljning av gångbana från cykelbana. Speglar har satts upp där sikten är dålig för att öka säkerheten i dessa punkter. Belysning i tunnlar har förbättrats i syfte att göra dessa tryggare.

Utvärderingen av demonstrationsstråket visar att de åtgärder som nådde störst framgång och som Malmö stad i första hand anser mest lämpade att införa på flera håll i staden är räcken, luftpumpar, solcellsbelysning, samt cykelkartor.



Prova olika sätt att externt granska sitt arbete

Ibland kan en extern granskning av kommunens arbete ge nya idéer för hur man kan bli bättre i sitt arbete – att man helt enkelt stannar upp och tänker efter för att gå hjälp med att ta ut riktningen för framtida insatser. Det finns flera olika sätt att bli granska kommunens arbete med cykeltrafik, men för gångplaneringen finns inte motsvarande verktyg ännu.

Exempel: Cykelfrämjandets Kommunvelometer

Cykelfrämjandets Kommunvelometer innebär en granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt. Sammanlagt 17 kommuner deltog i granskningen 2011 där Malmö fick högst poäng följt av Lund och Varberg. Bedömningskriterier tillämpas inom följande områden:

- Befintlig infrastruktur
- Investeringar för ny infrastruktur och underhåll
- Investeringar i information och marknadsföring
- Cykelaktiviteter
- Cykelpolitik och handlingsplaner
- Uppföljning och utvärdering

Exempel: Bypad-revision

Ett av de mest spridda verktygen för att utvärdera och förbättra kommunens arbete med cykeltrafik är *Bypad-revision*⁷. Metoden utvecklades inom ett EU-projekt och har använts runt om i Europa och i flera svenska kommuner.

Revisionen grundas på ett antal nyckelfaktorer för framgångsrikt cykelarbete fördelade på planering, åtgärder och utvärdering.



En studie⁸ av åtta svenska kommuners erfarenheter av Bypad-revisionen visar att revisionen bidragit till att samordna och effektivisera upp arbetet med cykeltrafiken så att fler cykelåtgärder kunnat genomföras på kortare tid. De intervjuade tjänstemännen upplevde det mycket positivt att politiker, tjänstemän och allmänhet tillsammans diskuterade vad som hade gjorts och vad som skulle göras. På så vis kan man säga att Bypad-revisionen bidragit till att förbättra hela organisationen bakom cykelplaneringen, inte bara laga hål i asfalten.

⁷ www.bypad.org. En broschyr på svenska finns på: www.trivector.se/trivectorforetagen/trivector_traffic/produkter_tjanster/trafikplanering_och_strategi/cykeltrafik

⁸ Maaherra Lövheim, E (2010). Bypad i trafikpolicyarbetet – Åtta kommuners erfarenheter av systematiskt kvalitetsarbete med cykelrevisionsverktyget Bypad. D-uppsats vid Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.

Bilaga 1a: Resultat från fallstudierna i Malmö och Lund i sin helhet – dokumentanalys

Fallstudierna har genomförts i två skånska kommuner med aktiv planering för gång- och cykeltrafik: **Malmö stad** och **Lunds kommun**. De har högst cykelandel av alla kommuner i Skåne och har sedan länge strategiska dokument för gång- och cykeltrafik, vilket är en viktig nyckelfaktor i sammanhanget.

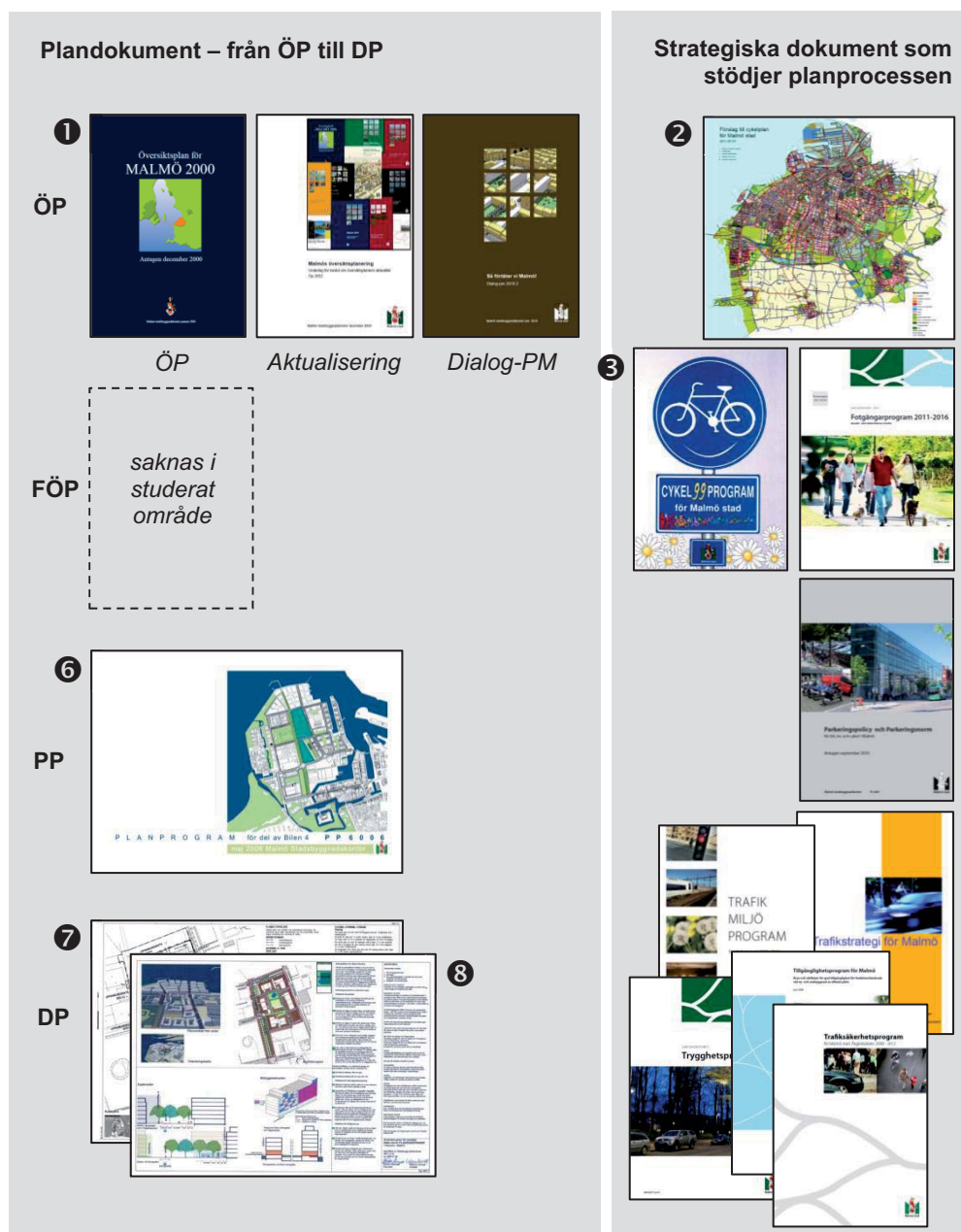
I fallstudierna har övergripande gång- och cykelplanering i kommunerna belysts, men även planeringen i ett specifikt område per kommun har studerats närmare. I dessa områden studeras det nya gång- och cykelnätet, kopplingen till befintligt gång- och cykelnät liksom till kollektivtrafiken och andra målpunkter samt bebyggelsestrukturen. Följande områden har studerats närmare i respektive kommun:

- Planområdet ”Linero, Norränga och Stora Råby” i östra Lund, specifikt detaljplanen ”Stora Råby 36:22 (Södra Råbylund II)”
- Planområdet ”del av Bilen 4” på Västra Hamnen i Malmö, specifikt detaljplanerna ”del av Bilen 4 (öster om kv. Flaggskepparen)” och ”del av Bilen 4 (öster om Varvsparken och mässhallarna)”

Prioriteringen av gång- och cykeltrafik i planeringen undersöks dels genom granskning av strategier, övergripande och detaljerade planer, program, strategier och illustrationer och dels genom intervjuer med ett antal berörda aktörer i kommunen. Sammanlagt har fyra trafikingenjörer från teknisk förvaltning (eller liknade), tre trafikplanerare från stadsbyggnadskontor och två planarkitekter intervjuats om deras syn på gång- och cykelfrågorna.

I denna bilaga redovisas resultatet från fallstudiernas dokumentanalys i sin helhet, dels för Malmö och dels för Lund. Resultat från fallstudiernas intervjuer finns i Bilaga 1b. En kondenserad version av resultatet med slutsatser finns i kapitel 2 i rapporten.

Från ÖP till DP i Malmö



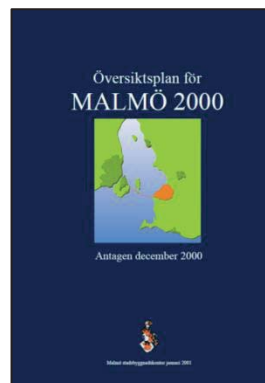
Figur 3-2 Översikt av plandokument (från ÖP till DP) och strategiska dokument som stödjer planprocessen (t ex cykelplan, cykelprogram, fotgängarprogram, parkeringspolicy & parkeringsnorm, trafikstrategi, trafikmiljöprogram, trafiksäkerhetsprogram, trygghetsprogram och tillgänglighetsprogram). Dokumenten 1-8 har särskilt studerats, medan övriga dokument har inkluderats för helhetsbildens skull.

Kommunövergripande strategiska dokument

❶ Översiktsplan 2000

I Översiktsplan för Malmö från år 2000 listas fem övergripande mål och riktlinjer för arbetet med **cykeltrafik** i kommunen.

- Malmös cykelvägar ska byggas ut och kompletteras så att ett finmaskigt cykelnät uppnås.
- Cykelnätets rekreativa stråk skall erbjuda attraktiva miljöer och göra landsbygden mer tillgänglig.
- För att öka trafiksäkerheten skall den oskyddade trafikanten ges större prioritet vid konflikter med andra trafikslag.
- Cyklister skall erbjudas fullgod parkering vid viktiga målpunkter. För att säkerställa detta skall riktlinjer för cykelparkering och en cykelparkeringsplan utarbetas.
- Cykelvägnätet skall tydligt synliggöras i stadsmiljön.



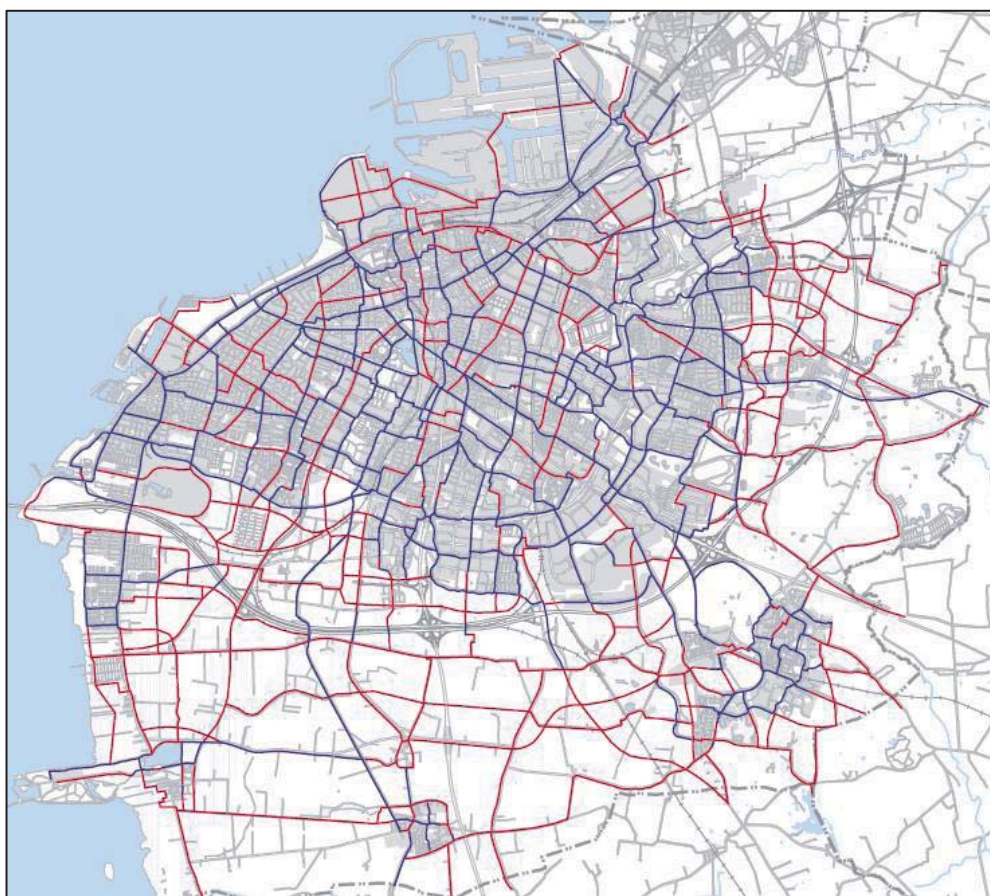
Respektive punkt behandlas mer ingående om hur de ska uppnås. Maskvidden på det övergripande cykelvägnätet som eftersträvas är 500 m, och för högratifierade stråk och viktiga rekreativa stråk kan det vara aktuellt med tätare maskvidd. Nätet avses att vara gent och leda till de viktigare målpunkterna. Bilfria rekreativa stråk är tänkta att anläggas utanför tätbebyggt område, och dessa ska vara upplevelserika och ligga i lugna och trevliga miljöer. Cykelstråken ska i stort vara separerade och enkelriktade. I de stråk cyklisten hänvisas till gatan ska övrig trafik anpassas till cykeltrafiken genom exempelvis fartsänkning och fysiska hinder i gatumiljön. Värt att notera är att Malmö sedan Översiktsplanens antagande valt att gå över till att endast anlägga dubbelriktade cykelbanor. Orsaken till detta är enligt Leif Jönsson på Gatukontoret att Högsta domstolen för ett tiotal år sedan gjorde en tolkning att samtliga cykelbanor är att betrakta som dubbelriktade om de inte tydligt skyltats som enkelriktade med erforderlig vägskyltning, samt att lokala trafikföreskrifter för detta ändamål har upprättats. Därefter valde Malmö stad att låta samtliga cykelbanor vara dubbelriktade, och att det vid all nyexploatering skulle finnas en dubbelriktad cykelbana på var sida av gatan. Anledningen till att det i befintlig stadsmiljö endast anläggs en dubbelriktad cykelbana på ena sidan av gatan är utrymmesbrist. Genom att låta samtliga cykelbanor vara dubbelriktade erhålls en förbättrad tillgänglighet för cyklister och en hel del över körbanan korsande cykeltrafik undviks därmed.

Vidare ska **cykelparkering** erbjudas vid viktiga målpunkter som tågstationer, bussterminaler, köpcentrum och fritidsanläggningar. Större anläggningar bör förses med väderskydd. Vid översiktsplanens upprättande fanns inga riktlinjer för behovet av cykelparkering och ingen cykelparkeringsplan. En parkeringsnorm för cykel har tillkommit först efteråt, vilken redovisas i dokumentet *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö* (antagen september 2000). Väl synliga cykelvägar påkallar bilisters uppmärksamhet så att trafiksäkerheten höjs och framställer cykeln som ett alternativ till bilen.

Synliggörandet av cykelvägarna kan göras med färgläggning av beläggningen, eller genom avvikande material.

I översiktsplanen redogörs för det övergripande regionala cykelnätet i sju olika stråk ut mot angränsande kommuner. Ett sammanhängande regionalt cykelstråk sägs vara under planering i syfte att öka cyklandet över kommungränsen.

Översiktsplanen nämner inte uttryckligen vikten av att öka cykeltrafikens relativa attraktivitet gentemot biltrafiken genom restidskvoter eller liknande. Däremot menar man att det är viktigt att synliggöra cykelvägnätet bl.a. i syfte att framställa det som ett alternativ till bilen. Om cykelandelen i framtiden ska öka fastslås att det är viktigt att den framtida cykelplaneringen tilldelas en mer offensiv roll tidigt i planeringsprocessen.



Figur 3-3 Befintliga cykelstråk i huvudcykelnätet (blått) och nya cykelförbindelser (rött).

Intentionerna för **gångtrafiken** behandlas separat i översiktsplanen. Fyra mål och riktlinjer för gångtrafiken har pekats ut i översiktsplanen:

- Vistelseytorna för fotgängare ska ökas genom t.ex. nya gågator och breddning av gångbanor.
- Tillgängligheten skall öka och barriärerna skall minska.
- Fotgängarna skall erbjudas trevliga, upplevelserika och vackra gångstråk.
- Trafiksäkerheten och tryggheten skall förbättras för fotgängare.

Bilfria ytor ska fortsatt erbjudas i tillräcklig utsträckning, bl.a. genom att nya torg, gågator och bredare gångbanor anläggs. I nya bebyggelseområden ska fotgängares behov tilldelas stor vikt. En central del i skapandet av en mer gångvänlig stad är att reducera barriärernas omfattning i form av trafikleder och ogenomträngliga kvarter. Översiktsplanen hänvisar också till *Stadsmiljöprogrammet* som syftar till att skapa en attraktivare och mer fotgängarvänlig stad. Stadsmiljöprogrammet har resulterat i ett antal skrifter som anger riktlinjer för stadens ljus, markbeläggning, små byggnader, uteserveringar, möblering, färgsättning osv.. Översiktsplanen hänvisar vidare till *Trafiksäkerhetsprogrammet*, som bl.a. innehåller förslag om att införa mer anpassade hastighetsgränser och att göra övergångsställen kortare, liksom hanteringen av fotgängares konflikter med cyklister.



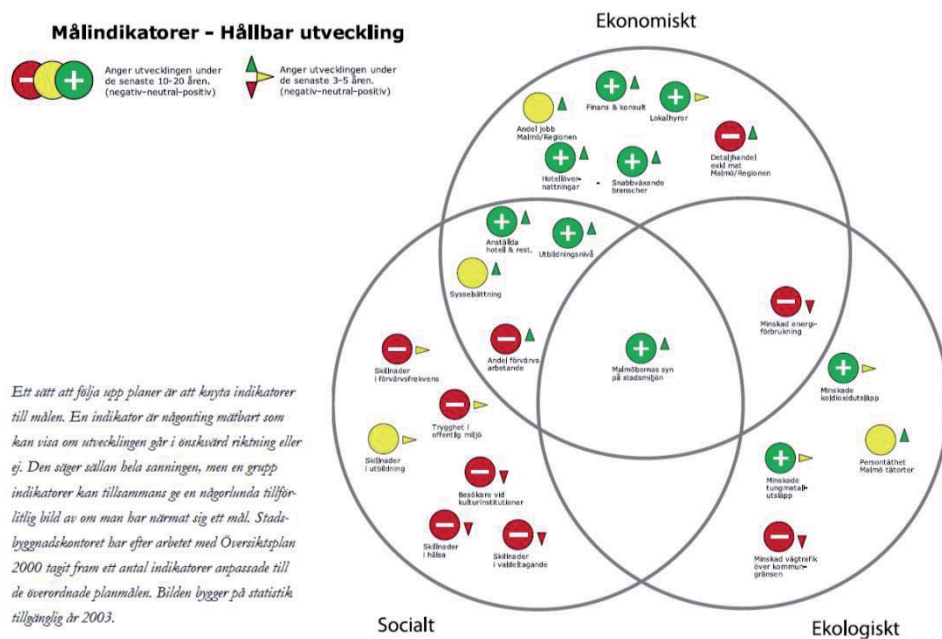
Figur 3-4 Område där fotgängarens miljö eller säkerhet särskilt skall beaktas markeras med heldragen blå linje. Prickad linje visar område där fotgängarens tillgänglighet till landskapet ska förbättras. Streckad linje illustrerar stråk där fotgängarens tillgänglighet till kusten ska förbättras. Röd kvadrat markerar nya större målpunkter.

Som ett övergripande mål för Malmöns huvudstruktur pekas vikten av att slå vakt om möjligheten att utveckla ett robust och långsiktigt hållbart samhälle bl.a. genom att bevara stadens kompakthet och främja ett miljöanpassat transportsystem. Översiktsplanens utbyggnadsstrategi tar i mål och riktlinjer bl.a. fasta på vikten av funktionsblandning av bostäder och lokaler som tillgodoser olika behov. För att behålla stadens kompakta form ska en så stor del som möjligt av utbyggnaden ske i centrala områden innanför Yttre ringvägen och i anslutning till tätorterna Oxie, Tygelsjö, Bunkeflostrand och Klags-

hamn. Den förtätning som görs ska inte ske på bekostnad av parker och grönområden. Dessa åtgärder bidrar alla till att stärka förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken. Den mer långsiktiga utbyggnadsstrategin som utpekats är en kollektivtrafikinriktad fingerstruktur alternativt pärlbandsstruktur snarare än utbyggnad av ytterligare ”årsring”. Detta eftersom kollektivtrafikförsörjningen blir bättre i detta alternativ och att den nytillkommande bebyggelsen kan ges en tydligare identitet och får en god landskapskontakt.

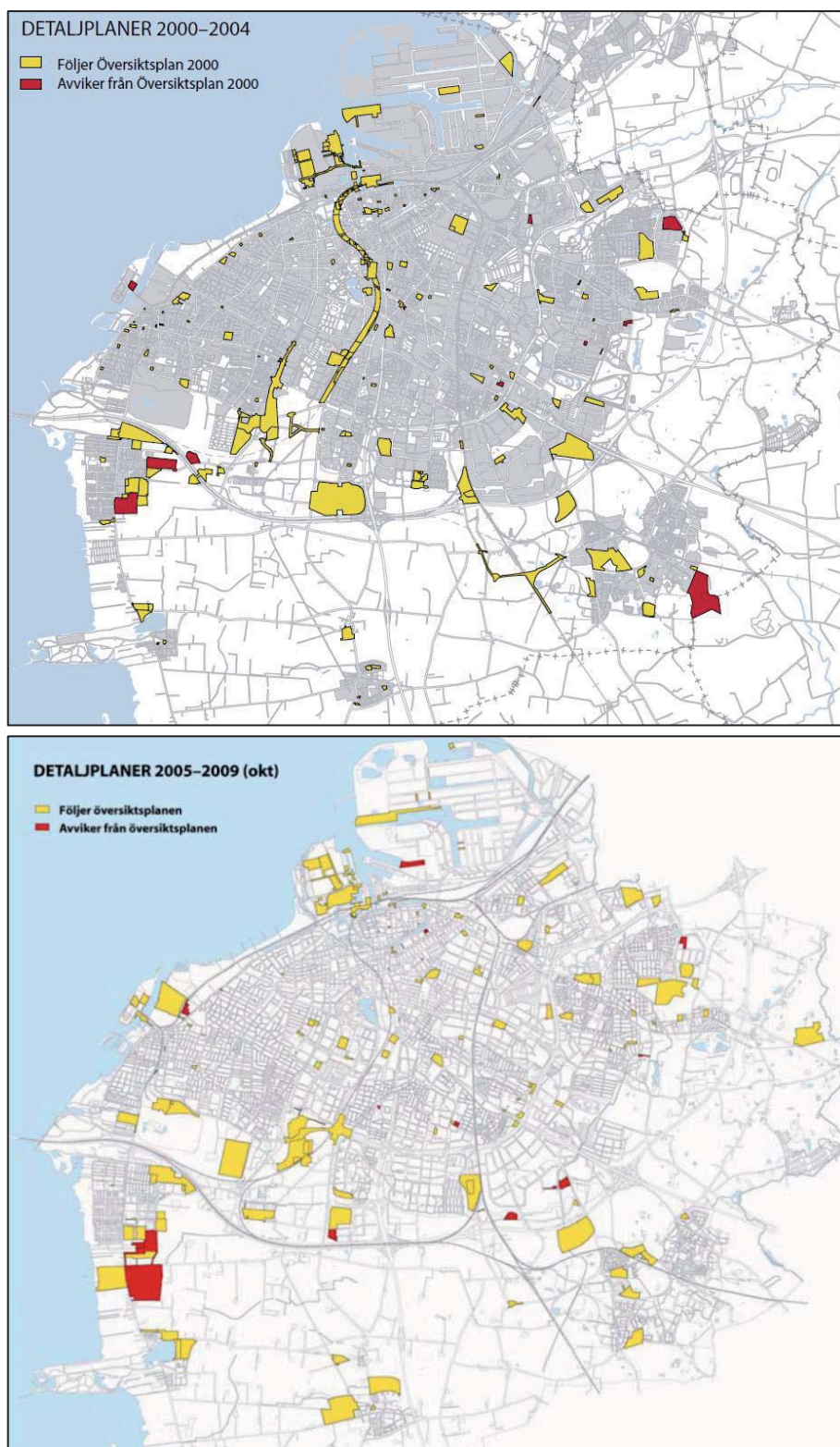
Det saknas redogörelse för huruvida **planindikatorer** (från TRAST eller egna planindikatorer) har använts i arbetet med förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter.

Översiktsplanen behandlar inte heller hur uppföljning ska göras om huruvida dess mål och intentioner uppfylls. Däremot introducerar aktualiseringsdokumentet *Malmö 2005 - Aktualisering och komplettering av Malmö översiktsplan* (antagen februari 2006) ett antal **målandikatorer** för uppföljning av utvecklingen i kommunen för uppsatta mål. Utfallet presenteras i korthet i dokumentet *Malmö översiktsplanering - Underlag för beslut om översiktsplanens aktualitet* från 2009. Dessa hanterar inte gång- och cykeltrafik explicit, men några indikatorer har ändå en indirekt koppling till gång och cykeltrafiken (t ex ”Trygghet i offentlig miljö”, ”Malmöbornas syn på stadsmiljön” och ”Minskade koldioxidutsläpp”).



Både 2005 och 2009 (dokumenten ovan) har en **uppföljning av detaljplaneringen** gjorts på så vis att överensstämmelsen mellan antagna detaljplaner och de riktlinjer för markanvisningen som anges i översiktsplan har stäms av (Figur 3-5). Åren 2000–2004 vann 175 detaljplaner laga kraft i Malmö. En jämförelse mellan dessa detaljplaner och Översiktsplan 2000 visar att detaljplaneringen till största delen kunnat följa översiktsplanens riktlinjer. Av 175 detaljplaner har endast tio (6 %) bedömts som avvikande i detta avseende. Åren 2005–oktober 2009 vann 163 detaljplaner laga kraft i Malmö. Detaljplaneringen har till största

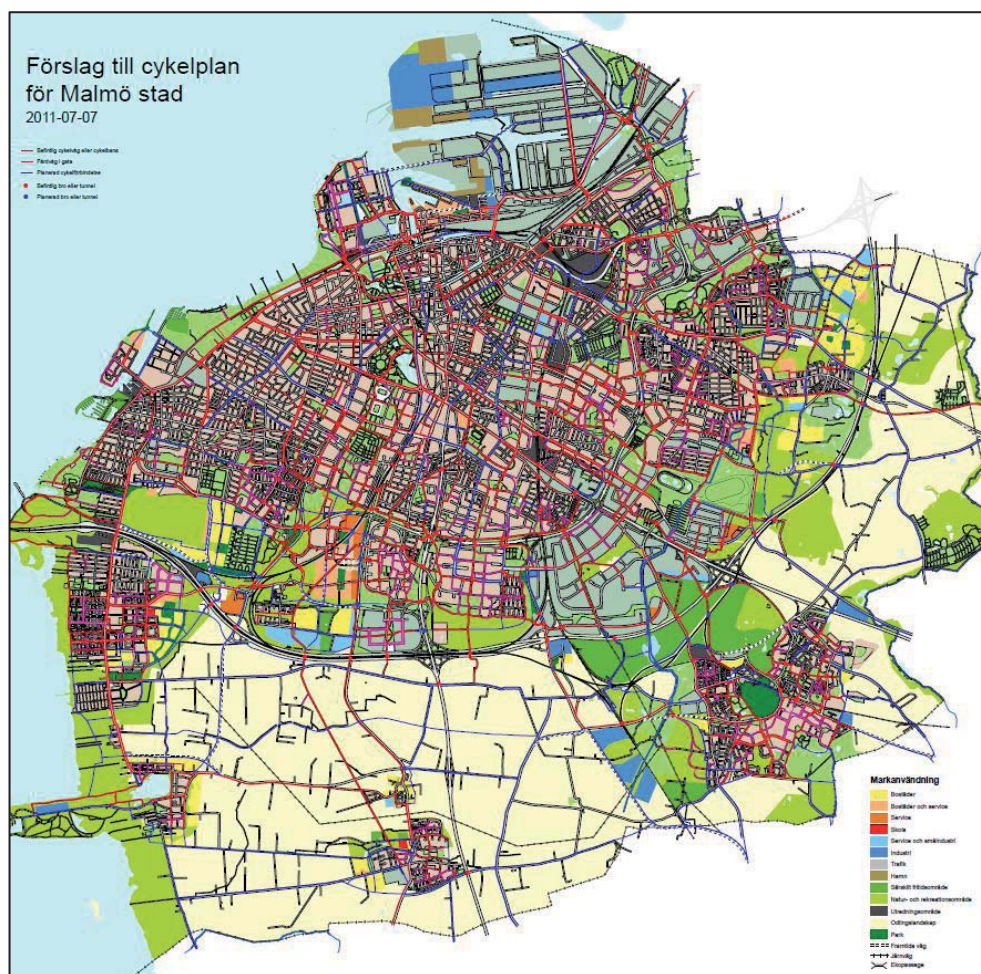
delen följt översiktsplanens riktlinjer för markanvändning. Tretton planer (8 %) har bedömts avvika från markanvändningskartan.



Figur 3-5 Detaljplanernas avvikelser från översiktsplanen 2000-2004 (ovan) och 2005-2009 (nedan).

2 Cykelplan

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till cykelplan som visar det övergripande cykelnätet (Figur 3-6). Cykelplanen för Malmö redogör för befintlig cykelväg eller cykelbana, färdväg i blandtrafik, planerade cykelvägar, samt befintlig respektive planerad bro eller tunnel. Detta illustreras i kombination med nuvarande markanvändning. Cykelplanen används sedan i planeringen på mer detaljerad nivå genom att man tar ett utsnitt av den övergripande cykelplanen och konkretiserar för det aktuella planområdet. En motsvarande plan för gångtrafiken finns dock inte.

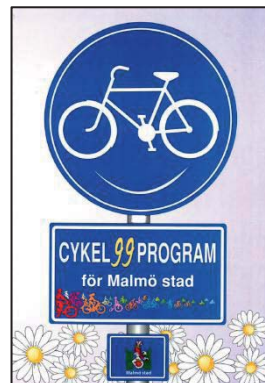


Figur 3-6 Förslag till Cykelplan för Malmö, daterad 2011-07-07. Cykelplanen redogör för befintlig cykelväg eller cykelbana (röda länkar), färdväg i blandtrafik (röd streckad länk), planerade cykelvägar (blå länkar), samt befintlig bro eller tunnel (röd punkt) respektive planerad bro eller tunnel (blå punkt).

3 Cykelprogram 99

Det första cykelprogrammet för Malmö togs fram år 1976. Då hade Malmö ca 12,5 mil cykelvägar, och 10 % av resorna gjordes då med cykel eller moped. Vid upprättande av Cykelprogram 99 hade Malmö ca 30 mil cykelvägar, och man räknade med att ca 40 % av alla arbetsresor utfördes med cykel. Totalt stod cykeln för ca 24 % av resorna.

Malmö Cykelprogram 99 har som ett övergripande mål att öka cykelandelen med 10 % senast till 2005 års utgång, vilket sägs få till följd att biltrafiken minskar med 2-3 % och att bilavgasutsläppen i staden minskar med ca 5 %. Utöver att förbättra cykelvägnätet genom att bygga ut det, göra det säkrare och mer attraktivt så avser man även att arbeta med information och marknadsföring om cykelstaden Malmö i syfte att nå detta mål.



Som möjliga förbättringspunkter nämns flera områden. För den övergripande planeringen av ett sammanhållet cykelnät påtalas i cykelprogrammet vikten av att upprätta och ajourhålla en cykelplan. Cykelnätstrukturen som ska eftersträvas för det övergripande nätet ska ha en maskvidd på ca 500 m, vilket ska vara gent och leda till de större målpunkterna. Ett rekreativt grönt cykelnät ska utgöra komplement till det övriga nätet.

Attraktiva cykelvägar kan erhållas genom att prioritera en god drift och underhåll av cykelvägarna som främjar cyklande och bevarar cykelvägarnas standard och säkerställer framkomlighet och komfort. Även vinterväghållningen av cykelvägarna ska ges hög prioritet. Enhetlig och bra vägvisning och åtgärder för förskönade cykelvägar lyfts fram som viktigt, liksom att cykelvägarna får något olika karaktär med möjligheter för pauser längs med stråket.

För att uppnå ett trafiksäkert cykelnät ska man genomföra förbättringar för cyklister i trafiksignaler, regelbundet arbeta med beskärning av växtlighet, åtgärda särskilt olycksdrabbade korsningar, utforma trafikanläggningar enligt trafiksäkerhetskrav i *Lugna Gatan*, samt att grunderna och förutsättningarna för ett trafiksäkert cykelnät studeras i sin helhet.

Runt om i Malmö ska det finnas tillräckligt antal cykelparkeringar vilka ska vara rätt placerade, användarvänliga, stöldsäkra och där så är möjligt försedda med väderskydd. Lånecyklar ska erbjudas i staden. Information och marknadsföring ska förändra invånarnas attityd till cykling, minska antalet korta bilresor och genom cykelkartor erbjuda cykelturer med olika teman och vägbeskrivning. Genom information ska en dialog skapas i syfte att förankra programmets inriktning, och ett åtgärdsprogram har tagits fram för att möjliggöra en satsning på cykeltrafiken enligt Cykelprogrammets riktlinjer. Enligt bedömningar av Gatukontoret har ca 90 % av åtgärderna genomförts.

Kostnaden för uppföljning av hur arbetet för att nå målsättningarna går beräknas enligt programmet ligga på ca 500 000 kr per år. I detta arbete avsågs följande områden ingå:

- Trafikräkning av cyklister
- För- och efterstudier av genomförda ombyggnationer

- Intervjuer
- Utvärdering av trafik- och olycksdata
- Genomförande av försöksprojekt enligt senaste forskningsrön
- Analyser av säkerhetsfrågor

Kontinuerligt har man gjort uppföljning av vissa projekt, årligen har man gjort trafikräkningar och studier av olycksdata, demonstrationscykelstråket har genomförts och införande av trafiksäkerhetsåtgärder har gjorts kontinuerligt. Kostnaden har i efterhand uppskattats av Gatukontoret någonstans till ett par miljoner kr årligen.

Ett nytt cykelprogram är under framtagning, men fanns inte tillgängligt vid tidpunkten för denna studie. Kommunen avser att gå ut med det nya cykelprogrammet på remiss under december 2011.

④ Fotgängarprogram

Gatukontoret har under 2011 tagit fram *Fotgängarprogram 2011-2016* (en remissutgåva daterad 2011-03-04 fanns tillgänglig vid denna rapportens tillkomst). I arbetet med fotgängarprogrammet har som ett första steg en nulägesanalys tagits fram, vilken redogör för det befintliga arbetet för en mer attraktiv miljö för fotgängare. I nulägesanalysen beskrivs hur fotgängare färdas i staden (uppgifter hämtade från en resvaneundersökning) samt hur invånarna i staden upplever att det att ta sig fram till fots i staden (uppgifter hämtade från en fotgängarenkät). Nulägesanalysen ligger till grund för identifieringen av brister i dagens gångmiljöer och för åtgärdsförslagen.



Fotgängarprogrammets vision är att skapa en gångvänlig stad. Syftet är att sätta fokus på fotgängarna i planeringen genom att öka förståelsen hos planerare för olika fotgängargrupper, skapa ett hjälpmedel och riktlinjer för planerare, samt identifiera förbättringsområden i en åtgärdsplan. Åtgärder som föreslås syftar till att öka andelen som tar sig fram till fots genom att planera för en attraktiv och gångvänlig stad med hög standard på gångtorna.

Programmet har som målsättning att:

- Ökad uppmärksamhet för fotgängarfrågor i planeringen
- Ökad förståelse hos planerare för fotgängarens olika behov och förutsättningar
- Ökad kunskap om Malmöbornas krav på fotgängarmiljöer
- Ökad kunskap om nuläget – styrkor och brister
- Ökat budgetutrymme för fotgängaråtgärder

Effektmålen för åtgärder är att uppnå:

- Ökat antal gående
- Fotgängarna prioriteras i större utsträckning i planeringen
- Förbättrad miljö och hälsa

- Förbättrad tillgänglighet och framkomlighet – minskade ”omvägar” och färre barriärer för fotgängare

Det konstateras i programmet att detta är i linje med Gatukontorets övergripande inriktning om en hållbar stadsutveckling. På samma sätt är det i linje med Stadsbyggnadskontorets vision om att göra Malmö till en hållbar, attraktiv och framgångsrik stad. Fotgängarprogrammet är även i linje med kommunfullmäktiges sju målområden⁹, liksom det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Ett eget kapitel i programmet utgör identifierade brister och föreslagna åtgärder inom ett flertal områden. Här handlar det om åtgärder inom stadsplanering, trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet för funktionshindrade, koppling till kollektivtrafik, attraktiv stadsmiljö för fotgängare, m.m.

En **genomförandeorganisation** har tillsatts för att säkerställa att målen i programmet uppnås. Genomförandegruppen består av styrgrupp, projektledare och projektgrupp. Styrgruppen och projektgruppen tillsätts av såväl Gatukontoret som stadsbyggnadskontoret, medan projektledaren tillsätts av Gatukontoret. Projektgruppen tar fram förslag till åtgärdsplan, medan styrgruppen ska godkänna åtgärdsplanen och säkerställa att denna behandlas under ordinarie budgetprocess. Åtgärderna förankras slutligen politiskt i budgetprocessen.

Genomförandeorganisationen svarar även för att ett antal mätbara **indikatorer** tas fram för uppföljning. Projektgruppen ansvarar för årlig uppföljning och sammanställning av indikatorerna samt avrapportering till styrgruppen, som i sin tur avrapporterar till Tekniska nämnden. Som exempel på uppföljningspunkter listas i programmet resvaneundersökning för år 2013, samt enkät för fotgängare i Malmö. Resvaneundersökning görs vart femte år, och i kommande undersökning förordas fler frågor om fotgängares resvanor. Enkätundersökningen syftar till att ge en årlig uppdatering om fotgängarnas uppfattning om sin situation i Malmö.

5 Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö

Parkeringspolicy avser att redogöra för en balanserad och rimlig parkeringspolitik vad avser nämnda trafikslag och relativt den rådande samhällsutvecklingen. Handlingen förväntas bidra inom särskilt fyra områden, nämligen en god sammanvägd tillgänglighet, en effektiv markanvändning, en minskning av biltrafiken och dess negativa effekter samt en attraktiv stadsmiljö. Parkeringspolicyn ska särskilt stödja att uppnå översiktsplanen mål för ekonomin, ekologin, sociala värdena och attraktiviteten. Exempel på några parkeringstal för cykel respektive bil visas i Tabell 3-1.



⁹ Dessa målområden är: Arbete och tillväxt, Barn och ungdomars livsvillkor, Trygghet, Delaktighet och demokrati, Integration och minskade klyftor, Ekologiskt hållbar stad, Kultur och fritid, samt Ett föredöme som arbetsgivare.

Tabell 3-1 Exempel på några parkeringstal för cykel respektive bil (ur Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö).

	Cykel	Bil
Enbostadshus	-	2 bpl/lgh
Flerbostadshus	2,5 cpl/lgh	0,6-1,1 bpl/lgh
Kontor	18 cpl/lgh (0,4 cpl/anställa och besökare)	9 bpl/lgh (0,2 bpl/anställd och besökare)

Andra program och dokument

Det finns flera andra strategiska dokument som stödjer planprocessen och arbetet med gång- och cykelfrågor i allmänhet. *Trafikstrategi för Malmö* är en tematisk fördjupning av översiktsplanen som antogs av kommunfullmäktige 2004. Trafikstrategin har en tidshorisont på 15-20 år och är att se som ett handlingsprogram som redogör för motiv och förslag till åtgärder i trafiksystemet med utgångspunkt från översiktsplanens mål. Det finns tre huvudmål i strategin för vilka delmål har specificerats:

A. Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna!

- Skapa tryggare stadsmiljö
- Vidareutveckla Malmö som cykelstad
- Skapa effektivare lokal kollektivtrafik
- Sprid Citytunnelns effekter i Malmö
- Skapa smartare parkering
- Bibehåll tillgängligheten med lugnare tempo

B. En starkare region!

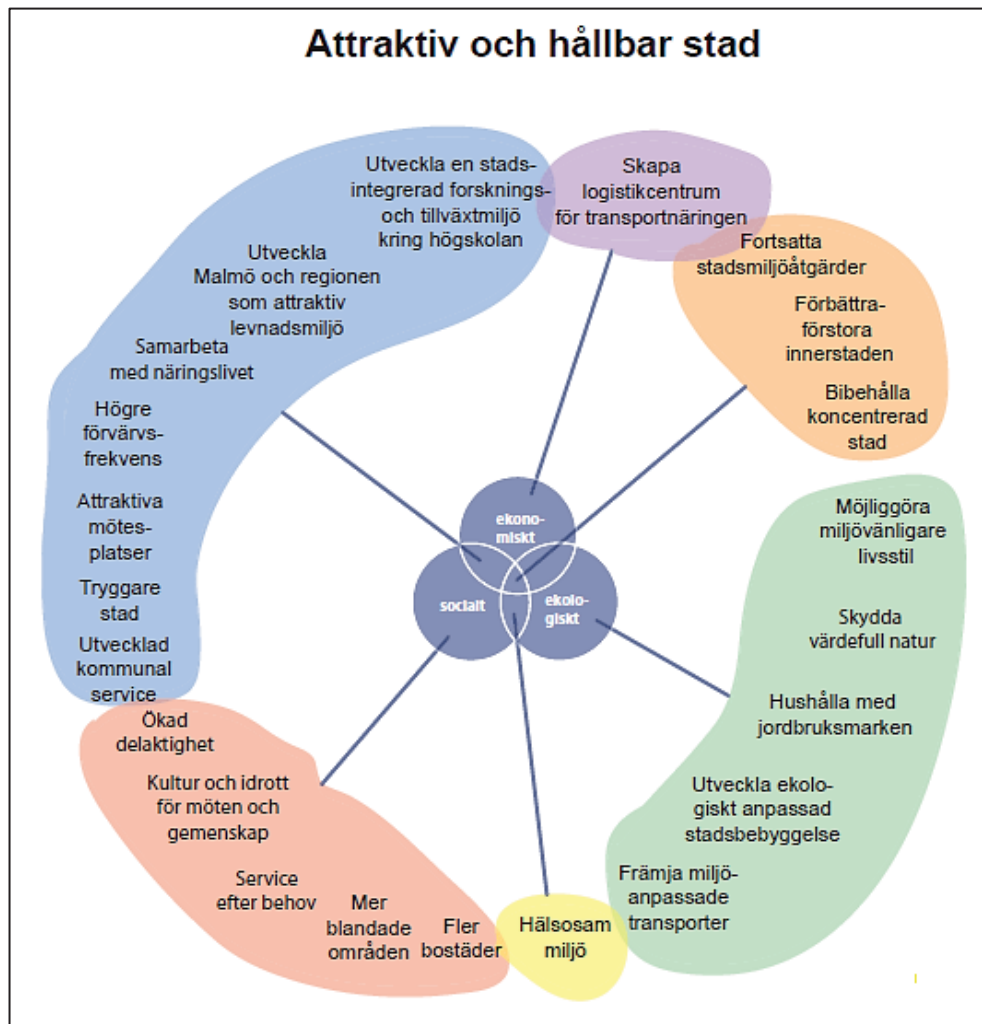
- Knyt samman Skåne med hjälp av Citytunneln
- Var aktiv i det regionala samarbetet
- Vidareutveckla Öresundstågstrafiken
- Förtäta de stationsnära områdena

C. Effektivare transporter!

- Skapa möjligheter för nya resvanor
- Gör transportsystemet intelligentare
- Effektivisera distributionen av varor
- Förädla Malmö som godstransportnav
- Styr trafiken tydligare för bättre miljö

Bibehållen tillgänglighet med lugnare tempo (ett delmål för huvudmål A) handlar om att skapa en attraktiv stad genom att samhällsplanera istället för att bebyggelseplanera och trafikplanera, och därmed skapa en gång- och cykelvänlig stad med en effektiv kollektivtrafik och fungerande biltrafik. För huvudmål B talar man om att förtäta de stationsnära områdena, vilket också gynnar gång- och cykeltrafiken.

I *Framtidens kollektivtrafik i Malmö* utreds inriktningen för det framtida kollektivtrafiksystemet i Malmö med särskilt beaktande av aspekter som miljö, tillväxt, integration och jämställdhet. Framtidens kollektivtrafiksystem ska vara miljövänligt och säkert, eldrivet, spårburen i robusta och starka stråk, ett attraktivt alternativ till bilen, kapacitetsstarkt och erbjuda en god framkomlighet, samverka dels mellan olika kollektivtrafikslag liksom med gång och cykel. Kollektivtrafiken ska även skapa möjlighet för stadsutveckling i viktiga stråk och ny bebyggelse ska gynna kollektivtrafiken och utbyggnadsområden ska bli gång- och cykelvänliga. Dessutom måste kollektivtrafiken vara kostnadseffektiv och ge största möjliga nytta för pengarna, eftersom det ska kunna expandera och upprätthållas över en lång tid. Framtidens kollektivtrafik i Malmö återkopplar till *Trafikstrategi för Malmö* vilken är en tematisk fördjupning av översiktsplanen. Framtidens kollektivtrafik kopplar även till översiktsplanens utbyggnadsscenario, liksom andra möjliga utbyggnadsscenarion.



Figur 3-7 Översiktsplanens mål och strategier som trafikstrategin ska bidra till att stödja.

Malmö har även tagit fram ett *Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010*. Programmet är uppbyggt av vision och mål för trafikmiljön, vilka i sin tur är nedbrutna i inriktningsmål. Åtgärder för uppfyllande av målen beskrivs, och dessutom finns ett kapitel som beskriver hur uppföljning ska ske. Uppföljning av indikatorer ska ske på årlig basis, och vid behov tas nya kompletterande

indikatorer fram. Indikatorer finns inom de fyra områdena Renare, Tystare, Sundare respektive Snålare Transportsystem. Det påtalas att Trafikmiljöprogrammet ska bidra till att redan fastslagna mål i Översiktsplan 2000, Miljöprogram för Malmö stad 2003-2008 och Trafikstrategi för Malmö stad uppnås. Ett *Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2012-2017* är under utveckling och var vid denna rapportts tillkomst på remiss.

Andra strategiska dokument med koppling till gång- och cykeltrafiken är *Trygghetsprogrammet*, *Trafiksäkerhetsprogrammet* och *Tillgänglighetsprogrammet*. Dessa behandlas dock inte närmare inom denna studie.

Områdesspecifika plandokument

⑥ Planprogram för del av Bilen 4

Planprogrammet för del av Bilen 4 vann laga kraft i maj 2006. Planområdet ligger i den centrala delen av Västra Hamnen omedelbart öster om hamnområdets centralaxel, den planerade Esplanaden (Figur 3-8). Området omfattar tre bebyggelsekvarter på sammanlagt 88 000 m². Det finns goda förutsättningar för gång- och cykeltrafiken i området, inte minst beroende på områdets centrala läge med kort avstånd till centrum och viktiga målpunkter som centralstationen.



Figur 3-8 Planområdet ligger i centrala delen av Västra Hamnen och består av tre delar: (1) Kvarter Norr, (2) Kvarter Mellan och (3) Stapelbäddskvarteren.

Som övergripande vision och mål för strukturen i Västra Hamnen som helhet nämns i planprogrammet att ett hållbart stadsbyggande (socialt, ekologiskt och miljömässigt) ska eftersträvas, liksom en levande och blandad stadsdel. Planområdet för del av Bilen 4 ska byggas upp av kvarter med 25-meterstomter i syfte att åstadkomma en variation av byggnadsprojekt.

Den södra delen av området matas i första hand av Stora Varvsgatan och en lokal gata utmed Stapelbädden, medan det norra området matas av omgivande uppsamlingsgator. Området innehåller ett antal gårdsgator, på vilka fordonsför-

rare har väjningsplikt mot gående och ska hålla gångfart. Genom området går ett stråk kallat Esplanaden. Stråket har en totalbredd på 57 m, av vilka 29 m utgör kommunikationsyta och 28 m grönyta. Stråket är tänkt att bli ett rekreativt promenad- och cykelstråk i nord-sydlig riktning för gående och cyklister. Esplanaden innehåller en dubbelriktad uppsamlingsgata i östra delen och en lokal kvartersgata i västra delen. Gång- och cykelbanorna i området är tänkt att erbjuda olika kvaliteter för olika ändamål och olika tidpunkter på dygnet. Esplanaden kan upplevas som ett tryggt och attraktivt stråk dagtid, men nattetid och kvällstid väljer antagligen flertalet mer trafikerade och öppna stråk.

Hela Västra Hamnen är planerat för ett rutnät av gång- och cykelvägar med en maskvidd för det övergripande gc-nätet på ca 250-350 m. Detta får anses vara ett finmaskigt nät då riktlinjerna för planering av gc-stråk i Malmö säger 500 m maskvidd. Att gång- och cykelvägarna ligger utmed huvudvägnätet gör också att kopplingen till bytespunkter för kollektivtrafiken även är god. Det som i programmet sägs inverka mest på hur stort cyklandet blir är främst nätets standard med avseende på tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och trygghet. Cykling i en vacker och tyst miljö ökar attraktiviteten. Av trygghets- och säkerhetsskäl planeras inga gång- och cykeltunnlar i planområdet. Istället vidtar man särskilda åtgärder för att göra passagerna över huvudvägnätet och uppsamlingsgatorna trafiksäkra. Gång- och cykelstråk inom kvarteren utgör alternativ till huvudstråken för gång och cykel. Dagtid kan dessa upplevas mer attraktiva och trygga, men under övriga tider på dygnet kan huvudstråken upplevas tryggare.



Figur 3-9 Plan för gång- och cykelnätet för Västra Hamnen.

En avstämning görs mot översiktsplan 2013 för Västra Hamnen liksom mot aktualiseringen av översiktsplanen från 2005. Aktualiseringen innebär att

bostäder tillåts inom hela planområdet, där tidigare en koncession omöjliggjort bostadsbebyggelse inom planområdet. I övrigt görs kopplingar mot några andra strategidokument, men inga andra tydliga kopplingar mot översiktsplan. I det stora hela verkar ändå intentionerna i översiktsplanen rörande gång och cykel att vara behandlade. Rekreativa cykelstråk har skapats, gång- och cykelstråken har gjorts trafiksäkra genom separering och särskilda åtgärder i korsningar, maskvidden uppfylls för det övergripande nätet, m.m. Däremot behandlas inte cykelparkering i programmet. Gårdsgator har planerats vilket gynnar såväl fotgängare som cyklister, och tillgängligheten i området är god med gena gång- och cykelstråk.

Kopplingen mellan befintligt gc-nät och nytt gc-nät är relativt god, då dubbelriktade cykelbanor och gångbanor anläggs på var sida om det övergripande vägnätet och med en god maskvidd. Passager med huvudvägnätet skall trafiksäkras med upphöjningar och hastighetsdämpande åtgärder. I och med Västra Hamnens geografi och begränsade landkoppling mot centrum, så är kopplingen mot centrum inte fullgod. Tre gång- och cykelförbindelser finns idag mot centrum; en via klaffbron och Stora Varvsgatan, en via Västra Varvsgatan, och en via Skeppsbyggaregatan och Neptuniagången. Det diskuteras även broförbindelser i Västra Hamnens östra och nordöstra del, men dessa kan vara svåra att åstadkomma med tanke på bl.a. de segelbåtar till Dockplatsen och fraktbåtar till kvarnen en gång i veckan.

I området kommer ett vattenstråk dras in i form av en saltvattenskanal, men läget var vid planprogrammets upprättande inte helt klart utan stod mellan två alternativ. De kommersiella stråken ska huvudsakligen vara Östra Varvsgatan, Västra Varvsgatan och Stora Varvsgatan där bottenvåningarna ska vara utformade så att de erbjuder lokaler för butiker och kontor. Områdena har olika karaktär med olika höjd och skala på bebyggelsen beroende på om de ligger utmed det inre gatunätet eller omgivande gator. Fasadlängder ska vara förhållandevis korta, som längst 25 m. Avsikten är att flera olika byggherrar ska erbjudas att uppföra projekt av varierande utformning och storlek, vilket ska ge en intressant upplevelse att röra sig i området. Detta ger en attraktiv trafikantmiljö för fotgängare och cyklister.

7 Detaljplan för del av Bilen 4 (öster om kv. Flaggskepparen)

Detaljplanen rör den nordligaste delen av planområdet i planprogrammet för del av Bilen 4 ("Kvarter Norr") del av Esplanaden. Planen vann laga kraft i mars 2008. Målet med detaljplanen är att genom utbyggnad av området i en första etapp om ca 500 bostäder skapa ett sammanhängande stadsområde. Totalt omfattas planen av 67 000 kvm BTA, varav 50 000 kvm BTA upprättas för bostadsändamål. Illustrationsplanen visas i Figur 3-10. Samtliga kvarter i detaljplanen är påbörjade och inflyttning sker under hösten 2011 till hösten 2012.

Huvudstrukturen i detaljplanen är densamma som i planprogrammet. Området kommer att planeras för bebyggelse med fasader om maximalt 25 m för att ge en varierande bebyggelse, och högre bebyggelse längs med huvudstråken och lägre bebyggelse längs med lokalgator. Esplanaden anges i detaljplanen vara 45 m bred med fyra raders trädplantering. Att 12 m till synes verkar ha försvunnit från planprogrammets angivna 57 m beror på var sektionen är tagen ifrån;

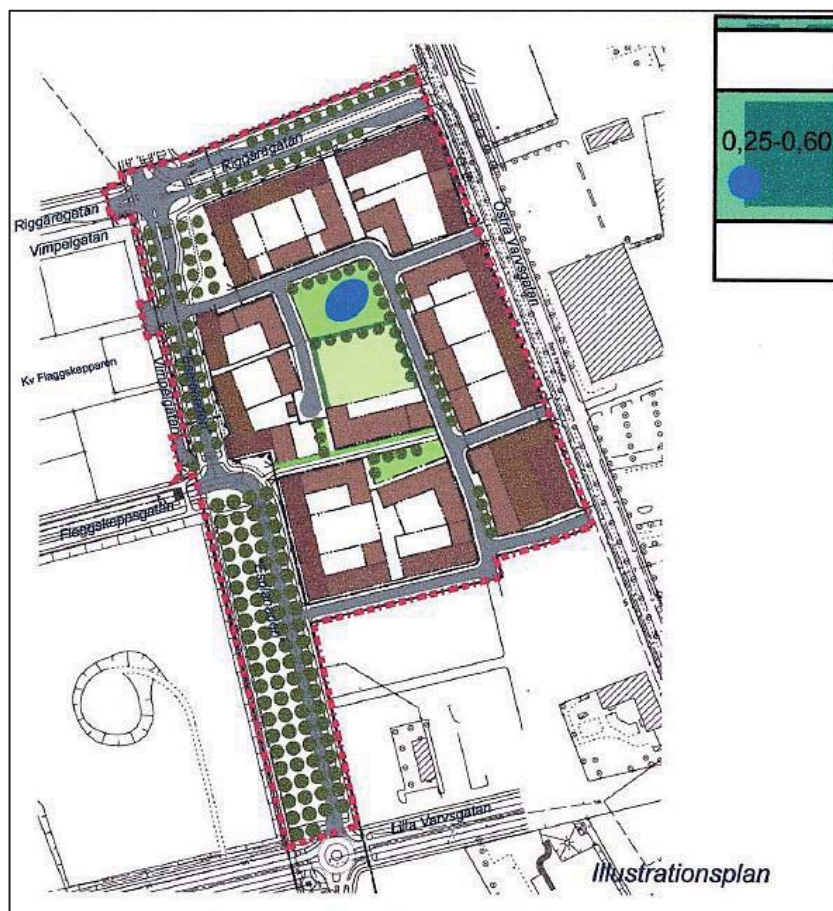
Esplanadens norra del har till väster om sig en lokalgata vilket gör sektionen bredare i detta utsnitt.

Principen för Västra Hamnen är att huvudgator och uppsamlingsgator förses med dubbelriktade gång- och cykelbanor på var sida. Sådana kommer att finnas utmed Östra Varvsgatan, Esplanaden och Riggaregatan. Friliggande gång- och cykelväg kommer att finnas på Flaggskeppsgatans förlängning österut genom området. Cykeltrafik i området i övrigt hänvisas till gatorna. Cykelparkering i området ska upprättas inom respektive fastighet på kvartersmark, vilka ska vara lättillgängliga för en daglig användning av cykeln.

Östra Varvsgatan och Riggaregatan planeras för kollektivtrafik. Två körfält kommer att framöver tas i anspråk för busstrafik, och i ett senare skede är tanken att spårvagnar ska trafikera gatorna. I anslutning till området planeras därför en fastighet innehållandes ett busstorg, vilket ska utgöra ändhållplats och vändplan för kollektivtrafiken.

Ett problem vid planering av området har varit de långa raka gatorna som bygger upp huvudvägnätet, och hur dessa kan göras mer trafiksäkra och hastighetssäkrade. Utöver att hastighetssäkra korsningar med gång- och cykelstråk genom upphöjd körbana så har stråken förskjutits något i sidled för att minska siktlinjerna. Detaljplaneområdets norra del har skjutits ut just för att bryta siktlinjen och bryta av den annars näst intill helt raka Esplanaden. I angränsande detaljplan i söder (dp 5025) byter Esplanadens körbana sida i förhållande till trädplanteringarna, för att skapa en sidledsförflyttning och bryta av siktlinjen.

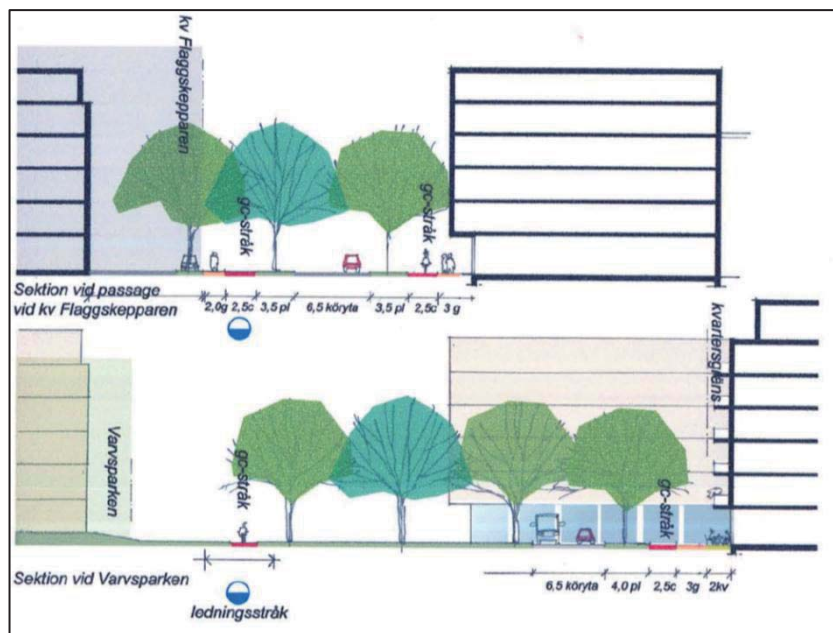
Utöver att anlägga dubbelriktade gång- och cykelbanor på var sida av huvudvägnätet har man i detaljplanen även anlagt gc-väg i östvästlig riktning rakt genom området. I övrigt hänvisas cykeltrafiken till blandtrafik i lokalgatorna, och utrymmen mellan flera kvarter görs tillgängliga för allmän gång- och cykeltrafik utan att utpekas som särskilda gång- och cykelbanor. Därigenom möjliggörs gena förbindelser för gång- och cykeltrafiken i området.



Figur 3-10

Hamnen i Malmö.

Illustrationsplan för området öster om kv. Flagskepparen i Västra



Figur 3-11 Sektion för Esplanaden: vid passage vid kv. Flagskepparen (ovan) och vid Varvsgatan (nedan).

⑧ Detaljplan för del av Bilen 4 (öster om Varvsparken och mässhallarna)

Detaljplanen rör den mellersta delen av planområdet i planprogrammet för del av Bilen 4 ("Kvarter Mellan") och södra delen av Esplanaden. Planen vann laga kraft i 2010-03-03. Syftet med planen är att möjliggöra för fyra bebyggelsekvarter, gator och park norr om Lilla Varvsgatan om totalt 46 500 kvm BTA, samt en rensad skelettplan söder om Lilla Varvsgatan. Området norr om Lilla Varvsgatan består till 1/3 av centrumbebyggelse, kontor, verksamheter, och till 2/3 av bostäder om totalt 320 lägenheter. Illustrationsplanen för området visas i Figur 3-12. Under skrivande stund är flertalet fastigheter under bygglovsskede och har byggstart under våren 2012, och någon enstaka fastighet har påbörjats.

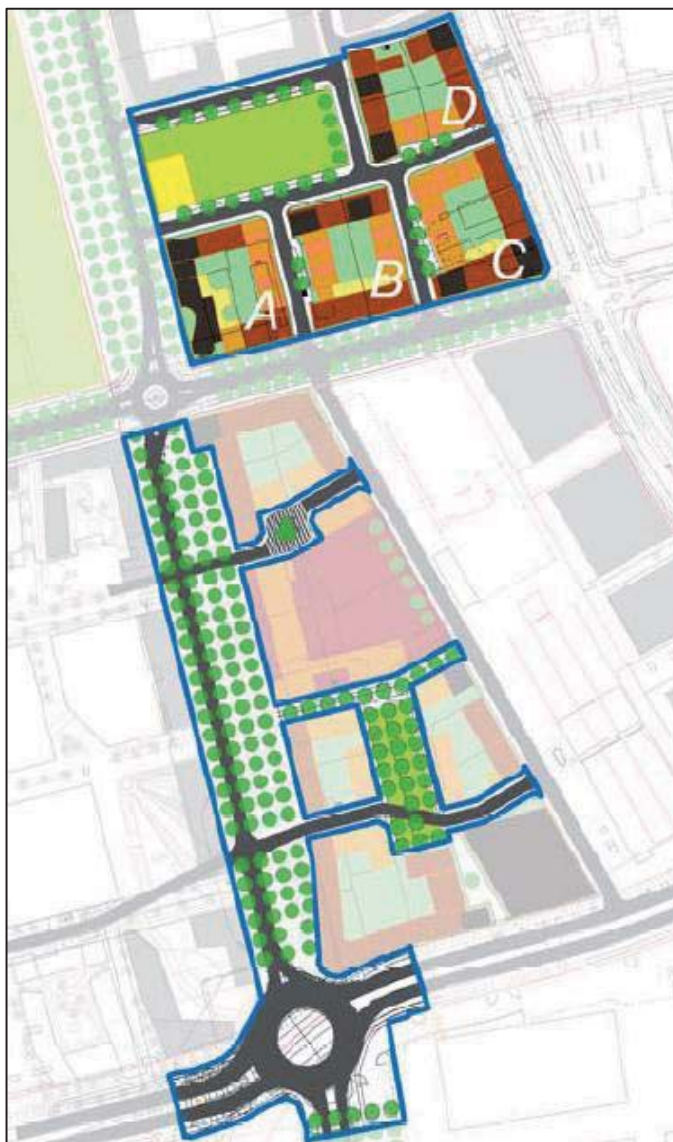
Gång- och cykelbanor finns utmed Esplanaden, Lilla Varvsgatan och Östra Varvsgatan (se sektion för Esplanaden i Figur 3-13). Cykeltrafiken inne i området är hänvisad till gatan. Sektioner där motoriserad trafik och oskyddade trafikanter interagerar kommer att hastighetssäkras med fysiska åtgärder i form av upphöjda korsningar.

Var och ett av de respektive fyra kvarteren A-D (se illustrationsplanen) kommer att innehålla en blandning av bostäder och verksamheter, i något varierande grad. Ca 4 000 kvm var byggnadsytan i bottenvåningarna längs uppsamlingsgatorna kommer att förberedas för centrumfunktioner. Fasadlängden är på ca 25 m, och våningsantalet varierar mellan 3,5 våningar till 7 våningar med de lägre höjderna på huskroppar in mot lokalgatorna. Korta fasadlängder och förberedelser för verksamheter i bottenvåningarna skapar förutsättningar för gång- och cykeltrafiken i området.

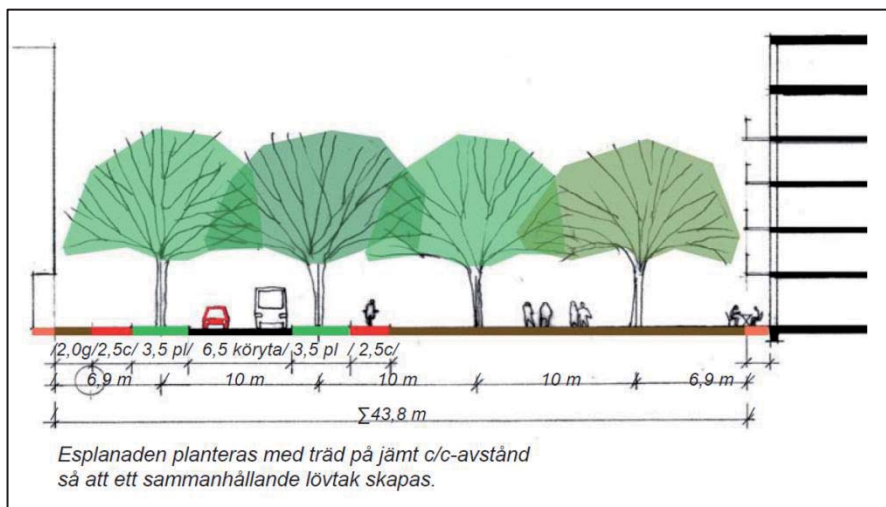
I detaljplanen görs en genomgång av tidigare ställningstaganden, där det bl.a. hänvisas till Planprogrammet, övriga detaljplaner i området, Trafikutredning för Västra Hamnen, Trafikmiljöprogrammet, Mål- och gestaltungsprinciper för Västra Hamnen och parkeringsnormen.

I planen görs en genomgång av sociala konsekvenser av planen. För trygghetens skull vill man uppnå en blandning av användning och upplåtelseformer i området, skapa möjligheter att röra sig mellan stadsdelarna, lägga entréer ut mot gatan och bjälklag i gatunivå, undvika slutna fasader och istället möjliggöra lokaler i bottenvåningsplan och fönster mot gatorna samt att tydliga gränser mellan privata och allmänna zoner. I markupplåtelser i området eftersträvas principen "50 % hyresrätter och sammanlagt 50 % bostadsrätter och äganderätter".

Även miljö- och hälsokonsekvenserna hanteras i detaljplanen. Prognoser visar att hela planområdet väntas generera ca 4 500 bilrörelser per dygn. Detaljplanen hänvisar till den pågående trafikutredningen för Västra Hamnen som bl.a. vill premiera de hållbara transportslagen framför bilen. Detta görs bl.a. genom arbete med ny parkeringsnorm, nya gång- och cykelkopplingar över hamnbassängen, separata busskörfält, integrering av bilpool vid bedömning av parkeringsbehov. Konsekvensbeskrivningen visar att man klarar av gränsvärdena för miljö kvalitetsnormer för området samt att området väntas i mycket begränsad utsträckning att belasta de gator i andra delar av staden som idag har problem med uppfyllande av miljö kvalitetsnormerna.



Figur 3-12 Illustrationsplan för området öster om Varvsparken och mässhallarna.



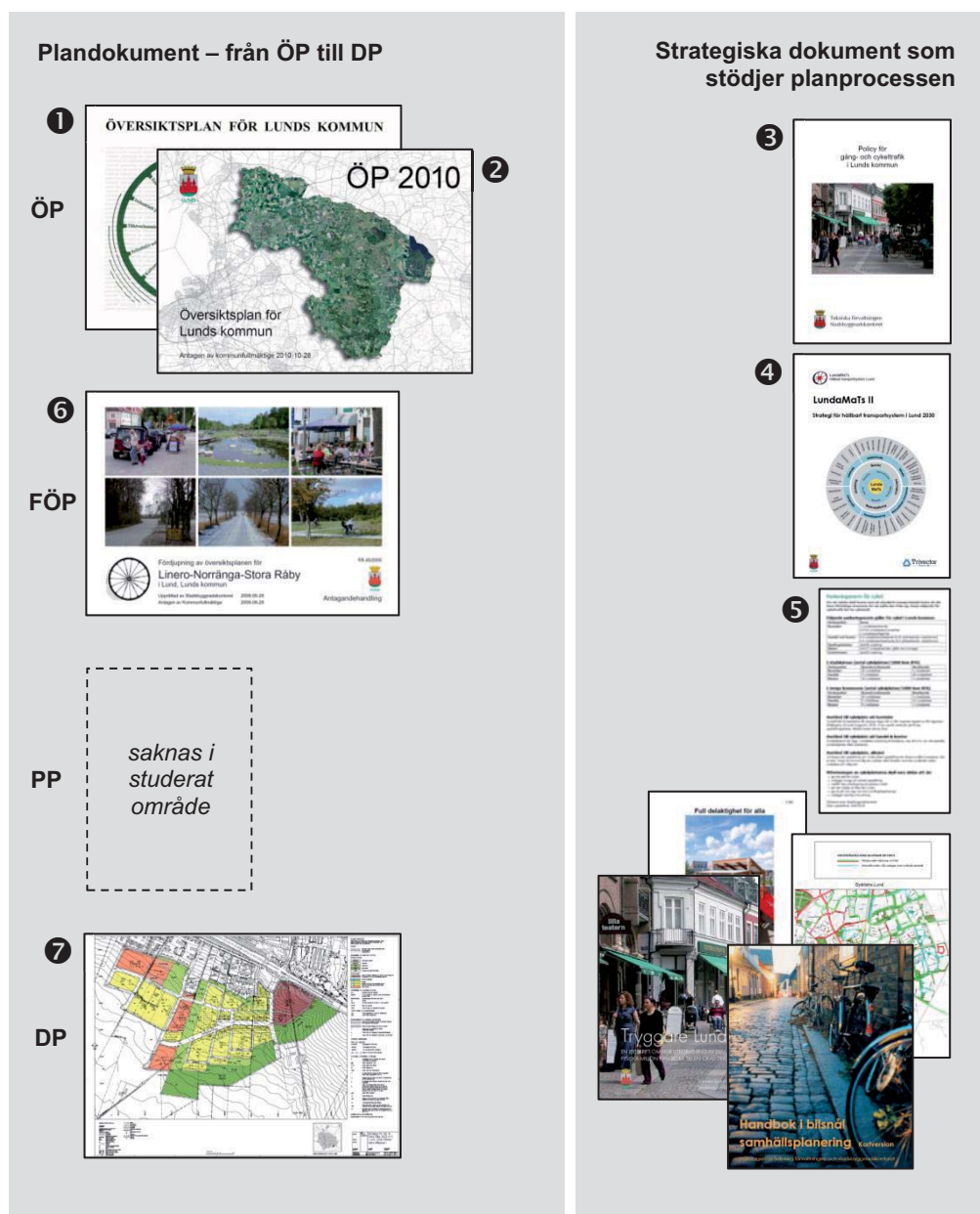
Figur 3-13 Sektion för Esplanaden.

Kopplingen till angränsande detaljplaneområden sker naturligt längs de större stråken Lilla Varvsgatan, Esplanaden och Östra Varvsgatan. Även Stora Varvsgatan ansluter till området, och eftersom dubbelriktade cykelbanor anläggs på var sida om gatan avseende huvudcykelnätet vid nybyggnation bör anslutningarna klaras utan några problem. Vid korsningspunkter med biltrafiken hastighetssäkras korsningarna. Det övergripande cykelnätet är av god standard och är sammanhängande längs de större gatorna i området, och ett mer finmaskigt nät erbjuds i blandtrafik längs lokalgatorna. Detaljplanen med sin funktionsblandning, ger en varierad bebyggelsemiljö. Hastighetssäkrade korsningspunkter erbjuder en attraktiv stads- och trafikantmiljö som gynnar gång- och cykeltrafiken. Kopplingen till centrum sker dels via Stora Varvsgatan och de båda broarna Klaffbron och Universitetsbron, dels via Västra Varvsgatan och Skeppsbyggaregatan. Diskussioner förs om att bygga en gång- och cykelbro över Södra Varvsbassängen, men beror mycket på om Klaffbron kommer att bytas ut mot en fast förbindelse och mer direkt av Nord Mills verksamhet och behov av transporter av mjöl med fartyg. En sådan möjlig koppling över Södra Varvsbassängen är förlängningen av Gibraltargatan över till Östra Varvsgatan.

För cykelparkering hänvisas till den nyligen framtagna parkeringsnormen för bil och cykel. Cykelparkering ska anordnas på kvartersmark. För bostäder gäller 2,5 cykelplatser per lägenhet och för kontor gäller 18 cykelplatser per 1 000 kvm BTA. Detta tillsammans med dubbelriktade gång- och cykelbanor på var sida om huvudvägnätet borgar för att gång- och cykeltrafiken har erhållit en hög prioritet i gaturummet.

Avståndet till närmaste kollektivtrafikhållplats kommer att understiga 300 m för samtliga delar av planområdet, vilket innebär en mycket god tillgång till kollektivtrafik. Längs med Östra Varvsgatan har utrymme i detaljplanen för kollektivtrafikkörfält pekats ut i detaljplanen. På sikt är tanken att området ska försörjas med spårvagnstrafik. Dock behandlas inte gång- och cykeltrafikens koppling till kollektivtrafikhållplatser i planen, och inte heller i plankartan finns några hållplatser utsatta. Dock får kopplingen antas god eftersom utbyggnaden av cykelnätet är god längs med gator som kommer bli aktuella för kollektivtrafikkörfält.

Dokumentanalys – från ÖP till DP i Lund



Figur 3-14 Översikt av plandokument (från ÖP till DP) och strategiska dokument som stödjer planprocessen (t ex Policy för gång- och cykeltrafik, Lunda-MaTs, Handbok i bilsnål samhällsplanering, Parkeringsnorm för cykel, Idéskriften Tryggare Lund och Handikapplanen). Lund håller på att ta fram ett cykelprogram och på längre sikt är ett fotgängarprogram aktuellt. Det finns även ett Trafiksäkerhetsprogram för 1997-2010, som håller på att förnyas. Dokumenten 1-7 har särskilt studerats, medan övriga dokument har inkluderats för helhetsbildens skull.

Kommunövergripande strategiska dokument

❶ Översiktsplan ÖPL-98

Lunds kommuns tidigare översiktsplan som var aktuell när utbyggnaden av planområdet *Linero, Norränga och Stora Råby* (studieområdet för denna rapport) genomfördes är från 1998. Översiktsplanen pekar ut inriktningen för en markanvändning för gynnsam utveckling. Den är således av övergripande strategisk karaktär.



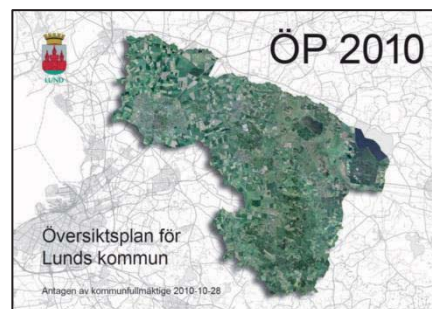
Översiktsplanen innehåller ett kortare kapitel om gång- och cykeltrafik, där det poängteras att kommunens mål är att stärka Lund som cykelstad, vilket ska ske genom utbyggnad av trafiksäkra och gena cykelstråk såväl inom staden och tätorterna som mellan dessa och till rekreationsområden. Vid pågatågsstationer och större busshållplatser är målsättningen att högklassig cykelparkering anläggs för att underlätta bytesresor. Cykelstråken ska förbättras genom utbyggnad av tunnlar och ökad separering av gång- och cykelvägnätet från övrigt vägnät. I övrigt redogör översiktsplanen mer för målen för en infrastruktur som ska leda till bättre möjligheter att resa kollektivt liksom att gå och cykla för att på så sätt bidra till en mer hållbar utveckling. Trafikfrågorna behandlas till större delen i projektet *Lunda-MaTs* (behandlas separat nedan).

Ett stycke under rubriken ”Genomförande” behandlar trafikplanering och trafikpolitik. Där diskuteras vilka insatser som krävs för att mildra konsekvenserna av en utbyggnad av trafikalstrande verksamheter liksom att styra ny bebyggelse till kommunikationsstråk. Utöver ekonomiska styrmedel, bebyggelselokalisering och miljözoner framhävs vikten av att satsa på en högklassig kollektivtrafik, liksom på lokal nivå satsa på cykeln som ett alternativt färdmedel inom staden i syfte att förbättra miljön och minska biltrafiken.

Vad gäller bebyggelsestrukturen anges att bostadsbebyggelse med hög täthet och verksamheter av icke-störande karaktär samt handel och service bör förläggas till stationsnära lägen för spårtrafik. Mer blandad bebyggelse eftersträvas och i första hand att utreda möjligheterna till detta. Ny bebyggelse eftersträvas att koncentreras inom cykelavstånd till det större arbetsplatsområdet Universitetet/Lasarettet/Brunnshög, liksom intill högklassiga kollektivtrafikstråk som Lundalänken och stationer för pågatågstrafik.

❷ Översiktsplan 2010

Lunds kommun antog en ny översiktsplan den 28 oktober 2010. I de övergripande planeringsförutsättningarna talar man om det ekologiska ramverket för kommunen och menar att den fysiska planeringen ska göra det möjligt för invånarna att göra hållbara val i vardagen. Bra och utvecklade gång- och cykelförbindelser är viktiga komplement till kollektivtrafiken. I den

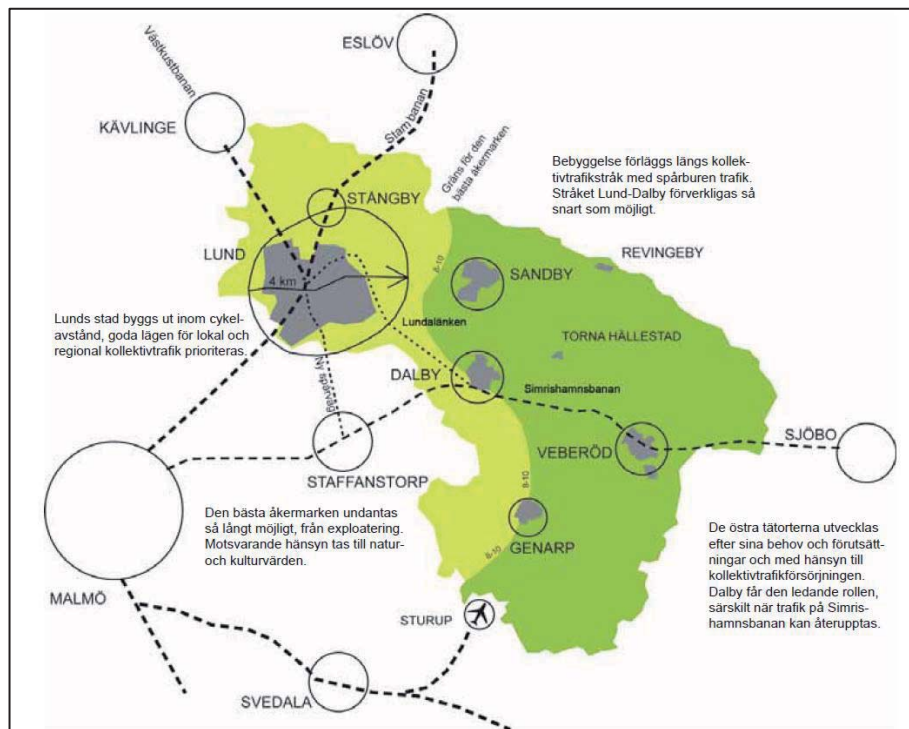


nya översiktsplanen listar kommunen sju ställningstaganden för bebyggelse i tätort:

- Stadens och tätorternas utbyggnad ska medverka till att kommunens utsläpp av växthusgaser kan minska med 85 % till år 2050, samtidigt som minsta möjliga jordbruksmark av klass 8-10 tas i anspråk.
- Utbyggnad av staden ska företrädesvis ske som förtätning inom befintlig bebyggelse och i lägen med god kollektivtrafikförsörjning. En prioritering av dessa lägen lägger grunden för en hållbar framtida stadsstruktur och en god hushållning med marken.
- Vid utbyggnad och förtätning i Lunds innerstad, i stadsdelscentra, längs kollektivtrafikens huvudstråk och i tätorternas centrum ska bebyggelsen möjliggöra blandade funktioner. Denna bebyggelse ska ges sådan täthet att ett tillräckligt underlag skapas för handel, service och kollektivtrafik.
- Planeringen ska skapa goda förutsättningar för attraktiva centra i stadsdelar och tätorter med god tillgång till service.
- Planeringen av bostädernas närmiljö ska utgå från barnperspektivet.
- Vid förtätning och utbyggnad ska betydelsefull grönstruktur undantas från exploatering såvida inte särskilda skäl kan anges. Om sådan mark ianspråk tas, ska motsvarande värden skapas inom eller i anslutning till området (balanseringsprincipen).
- Landskapets förutsättningar ska tillvaratas i planeringen av ny bebyggelse.

En fjärdedel av det totala bostadsbehovet ska tillföras genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen, i syfte att stärka de hållbara transportslagen och minska behovet att ta ny mark i anspråk. Ny bebyggelse ska ske i första hand i lägen inom cykelavstånd och med nära anslutning till det nordöstliga "Kunskapsstråket" mellan universitet och Ideon samt i kollektivtrafiknära lägen. Först i senare skede kan lägen med sämre kollektivtrafikförbindelser tas i anspråk. Utbyggnaden ska ske enligt principen först förtäta och omvandla, sedan nyexploatera. En blandad stad framhävs som särskilt viktigt i syfte att minska transportbehovet, gynna det sociala livet i staden och nyttja mark mer effektivt genom samnyttjande etc. En hög täthet och en god trafikplanering är avgörande för att uppnå en blandad stad.

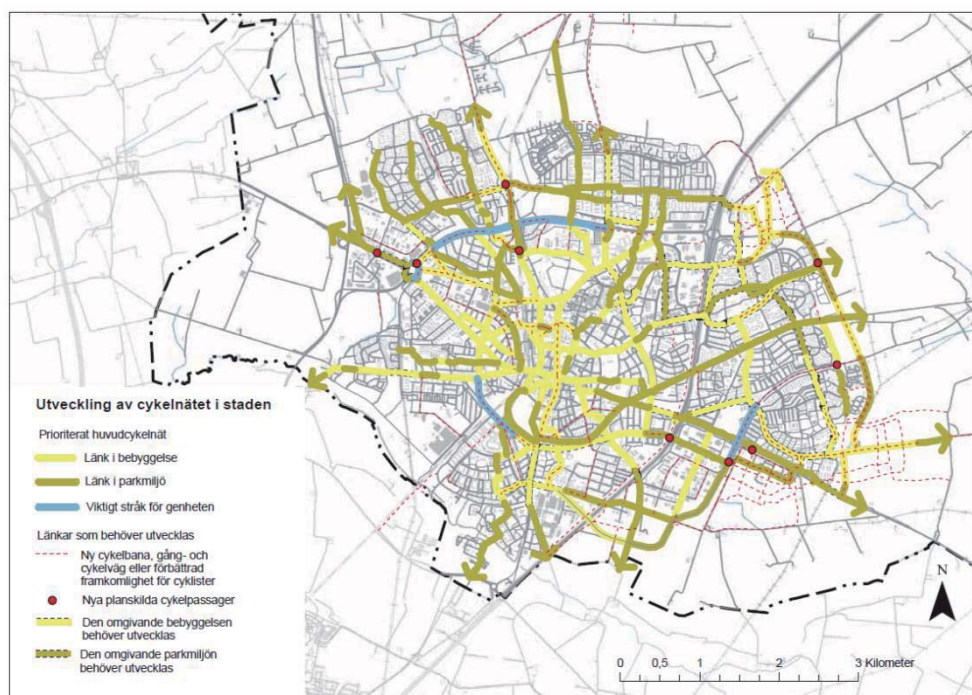
I både ÖPL-98 och Översiktsplan 2010 används en syntesbild (Figur 3-15) för att visa de bärande strategiska elementen i översiktsplanen. Här föreskriver kommunen att tätorten ska byggas ut inom cykelavstånd, vilket illustreras av en ellipsform kring staden med en radie på 4 km kring det nordöstliga "Kunskapsstråket" mellan universitetet och Ideon.



Figur 3-15 Syntesbild som redovisar de bärande elementen i ÖP 2010 där man föreskriver att Lunds stad ska byggas ut inom cykelavstånd som illustreras av ellipsen kring staden med en radie på 4 km kring det nordöstra "Kunskapsstråket" mellan universitetet och Ideon (samma bild förekommer i ÖPL-98).

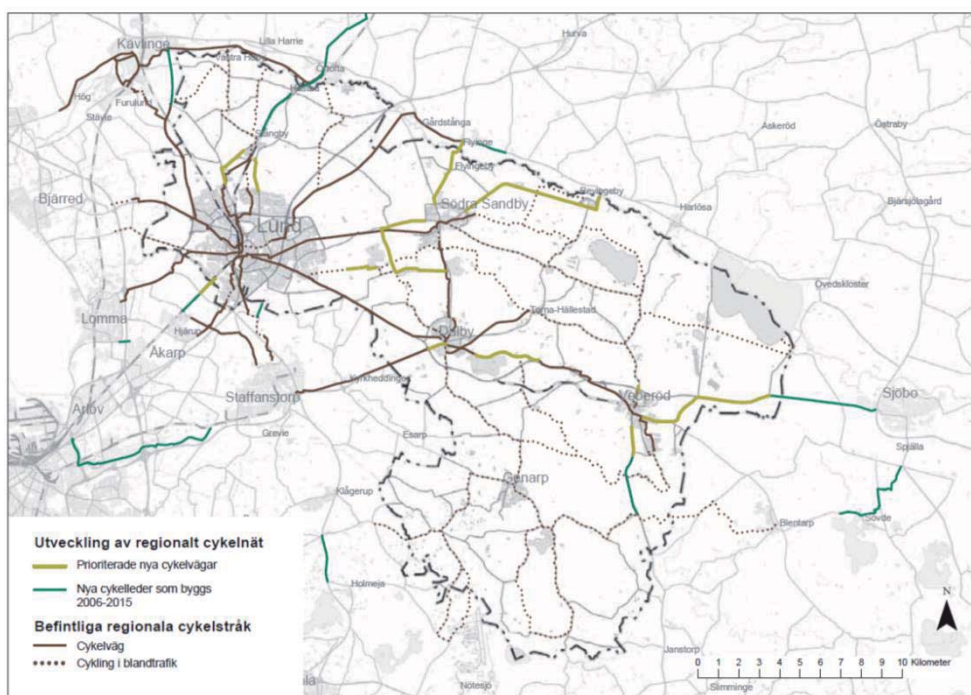
Som påtalades ovan är målet att ca en fjärdedel av kommunens framtida bebyggelse ska ske genom förtätning och omvandling i syfte att uppnå korta avstånd, effektivisera markanvändningen och utnyttja befintlig infrastruktur, vilket i sig gynnar gång- och cykeltrafiken. Förtätningspotentialen bedöms i samband med fördjupning av översiktsplanen, stadsdelsprogram och planprogram för områden. I studerad FÖP görs en bedömning av huruvida målsättningen kring förtätning är rimlig och vad detta betyder i fördelning av bebyggelse-täthet på kvartersnivå.

För **cykeltrafiken** lyfter Översiktsplan 2010 fram vikten av att skapa ett finmaskigt nät av attraktiva cykelvägar, goda parkeringsmöjligheter och ett stort utbud av lokal handel, service och fritidsaktiviteter i syfte att öka cykeltrafiken. Hög framkomlighet, orienterbarhet, trygghet och trivsel för cyklister längs med det regionala cykelvägnätet ska öka cykelanvändningen. Längs med särskilda länkar i huvudcykelnätet behöver även miljöerna runt omkring, såsom parker och bebyggelse, utvecklas för att göra cykeltrafiken mer attraktiv. Huvudcykelnätet ska prioriteras vid investeringar och översiktsplanen illustrerar i karta hur cykelvägnätet i staden är tänkt att utvecklas (Figur 3-16). Alternativa cykelstråk ska utvecklas dels i bebyggelse och dels i parkmiljö.



Figur 3-16 Utveckling av cykelnätet i staden.

Kompletteringar av övriga regionala cykelnätet i övriga tätorter behöver också förbättras, främst genom utbyggnad av cykelbanor längs huvudgatorna. Översiktsplanen talar om att man bör fokusera satsningarna kring det regionala cykelnätet på sträckor till orter som ligger inom 15 km från Lunds tätort. Översiktsplanen illustrerar i karta hur det regionala cykelnätet är tänkt att utvecklas (Figur 3-17).



Figur 3-17 Utveckling av det regionala cykelnätet.

För **gångtrafiken** påtalas att i princip varje resa startar och slutar med en promenad. Genhet, trygghet, trivsel och detaljrikedom framförs som ledord i syfte att skapa attraktiva fotgängarmiljöer. Små kvartersstorlekar, byggnader i direkt anslutning till gatan, blandning av bostäder och verksamheter, korta fasader mot gatan, en arkitektonisk variation, låga hastigheter, samt god ljudmiljö är aspekter som påtalas gynna fotgängarmiljön. Det finns dock ingen plan i kartform för gångnätets utveckling på samma sätt som för cykelnätet, utan här handla det snarare om planeringsprinciper.

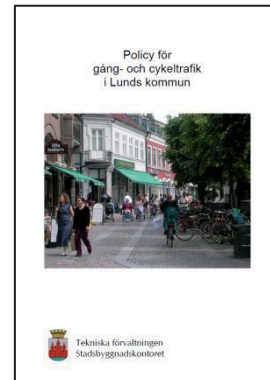
Översiktsplanen pekar ut följande ställningstaganden när det gäller kommunikationer (ställningstaganden rörande flygtrafik oh IT redovisas inte nedan):

- Kommunen ska tillsammans med grannkommunerna aktivt verka för att spårtrafiken på Simrishamnsbanan återupptas (mellankommunalt intresse).
- Kommunen ska verka för att Lundalänken snarast byggs ut (mellankommunalt intresse).
- Kommunen ska innan nya infrastruktursatsningar görs, först pröva åtgärder som kan påverka resbehov och färdmedelsval eller effektivisera användningen av befintliga gator och vägar (mellankommunalt intresse).
- Kommunen ska verka för att vägarna Genarp-Esarp och Genarp-Dalby upprustas (mellankommunalt intresse).
- Nya stadsdelar ska planeras med kollektivtrafiken som ryggrad. Det innebär att både spårvagnar och bussar ska ges gena, raka körvägar med hög framkomlighet.
- De viktigaste hållplatslägena ska utvecklas till lokala centrum.
- Pilotprojekt för förtätning och boulevardisering längs större gator ska genomföras.
- Alternativa cykelstråk ska utvecklas; dels i bebyggelse, dels i parkmiljö.
- Huvudcykelnätet bör prioriteras vid investeringar.
- Både regional cykelpendling och rekreationscykling ska utvecklas.
- Kommunen ska verka för att kommunens samtliga tätorter får koppling till det regionala cykelvägnätet.
- En ny parkeringsnorm och parkeringspolicy ska tas fram.
- Kommunen ska verka för att godstrafiken leds utanför staden på särskild bana. Förändringskartans redovisning av alternativa lägen utesluter inte att även andra sträckningar prövas (mellankommunalt intresse).

Översiktsplanen hänvisar till idéskriften *Tryggare Lund*, vilken beskriver hur tryggheten kan förbättras i arbetet med den fysiska miljön för gång-, cykel- och kollektivtrafikresenärer i syfte att bilresorna ska bli färre. Avseende riktlinjer för utformning hänvisas till skriften *Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun* (behandlas nedan).

③ Policy för gång- och cykeltrafik

Policyn för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun antogs av tekniska nämnden i december 2007. Den avser att säkra att gående och cyklisters intressen tillvaratas vid varje enskild åtgärd och för att garantera kvaliteten vid ny- och ombyggnationer av gång- och cykelbanor, så att samtliga berörda i planeringsprocessen har en gemensam bas att utgå ifrån. Dokumentet fokuserar mestadels på konkreta utformningsprinciper med riktlinjer för bredder, korsningar, separering, ytmaterial, lutningar, sikt, vägvisning, cykelparkering, möblering, busshållplatser osv.



Dokumentet innehåller även några generella principer för hur gång- och cykelsystemet ska vara utformat liksom för hur kommunen ska arbeta för att nå målen och hur dialogen ska föras. Följande generella principer pekas ut:

- Gång- och cykelnätet ska vara finmaskigt och på ett bra sätt knyta ihop viktiga start- och målpunkter.
- Gång- och cykelvägarna ska vara gena och attraktiva, vilket ställer krav på bl.a. bra underlag, god belysning, tillräckliga breddmått och god linjeföring.
- I korsningar mellan gång- och cykelvägar och sekundära bilvägar ska fotgängare och cyklister prioriteras genom utformning och reglering.
- Prioritet för gående och cyklister i signalkorsningar bör eftersträvas.
- Drift- och underhållsstandarden på gång- och cykelvägar ska bidra till att cyklingen ökar, och att fotgängarnas tillgänglighet ökar.
- Skyltning och vägvisning ska bidra till ökad orienterbarhet och därmed ett attraktivare gång och cykelnät.
- Belysning och åtgärder för att skapa attraktiva miljöer ska bidra till att fotgängare och cyklister känner sig trygga.
- Cykelparkeringar ska svara mot cyklisternas behov. Placeringen ska vara sådan att de på ett attraktivt sätt erbjuder parkeringsmöjligheter nära viktiga målpunkter och underlätta byten mellan cykel och kollektivtrafik.
- Vid bygg- och grävningsarbeten ska fotgängare och cyklister ges tillräcklig och bekväm framkomlighet förbi arbetsplatsen.

För att nå målen anger dokumentet att man ska arbeta med en kartläggning av gc-nätets standard, årligen föra olycksstatistik samt utvärdera genomförda åtgärder. Man ämnar även att vid upphandling av konsulter och entreprenörer ska gång- och cykelpolicyn biläggas.

4 Lunda-MaTs II

1996 togs beslut om en miljöanpassad trafikplan för Lund. Två år senare var utredningen *Lunda-MaTs* färdigställd, vilken hanterar ett miljöanpassat transportsystem i Lund. Rapporten har sedermera vidareutvecklats till en Lunda-MaTs II, vilken bygger på samma grundtankar som sin föregångare.

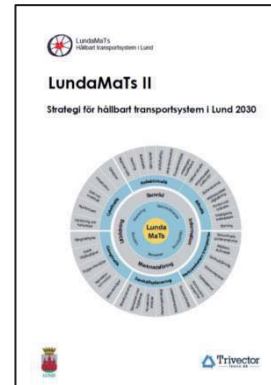
Visionen för Lunda-MaTs pekar ut ett önskvärt tillstånd för år 2030 avseende regionens och tätorternas önskvärda karaktär. Tillgängligheten förbättras och trafikens omfattning minskar, liksom trafikens negativa effekter på miljö, hälsa och trafiksäkerhet minskar. Tätorternas attraktivitet förbättras och erbjuder trafik- och stadsmiljöer som inbjuder till användning och är tillgängliga för alla.

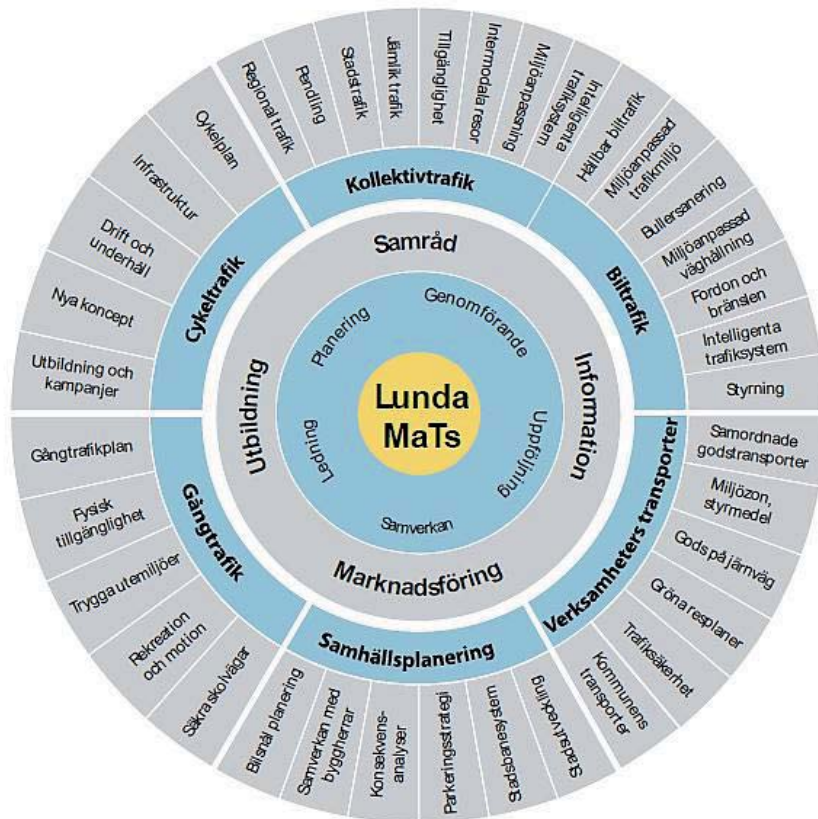
18 mål preciserar visionens inriktning och gör det möjligt att mäta hur väl visionen uppfylls genom mätbara avstämningar. Målen kompletteras av indikatorer som fortlöpande ska ge svar på huruvida arbetet går i rätt riktning.

Lunda-MaTs II innehåller sex huvudreformer, vilka är Samhällsplanering, Gångtrafik, Cykeltrafik, Kollektivtrafik, Biltrafik och Verksamheters transporter. Inom reformerna föreslås totalt 42 såväl stora som små projektförslag.

Utgångspunkterna för Lunda-MaTs II är Lunds kommuns miljömål, hållbarhetsperspektivet, erfarenheter av tidigare arbete med ursprungliga Lunda-MaTs och regional samverkan. Trafiken har utpekats som det enskilt största miljöproblemet i kommunen, varför emissionerna från trafiken måste minska. Lunda-MaTs II förutsätts omfatta samtliga tre hållbarhetsbegrepp: ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. I och med att den kommunöverskridande pendlingen fortsätter att växa så räcker det inte med kommunala initiativ för att få bukt med trafikrelaterade problem, utan regional samverkan är ett måste.

Inom reformen **cykeltrafik** föreslås bland annat servicefunktioner för cyklister, samarbete med privata aktörer och andra offentliga aktörer samt åtgärder för ökad kvalitet avseende drift och underhåll. Projektförslag inom reformen **gångtrafik** behandlar bl.a. trafiksäkerhet för gångtrafikanter, trygghet och fysisk tillgänglighet i gatu- och trafikmiljöer. Målsättningar sätts upp för kort sikt (2013) respektive lång sikt (2030). Mål har satts upp bl.a. om att antalet kilometer gång- och cykelväg skall öka med 10 % till år 2013 och 30 % till år 2030, och att andelen säkerhetsåtgärdade gång- och cykelpassager ska vara 30 % år 2013 och 100 % år 2030. För att uppnå dessa mål har ett antal indikatorer föreslagits. Andra mål handlar om att gångtrafiken ska öka (ingenting om hur mycket) till såväl 2013 som 2030, samt att cykeltrafiken ska öka med 5 % till 2013 och 10 % till 2030.





Figur 3-18 Lunda-MaTs och dess olika delar. I mitten är målet, utanför är förutsättningarna som måste finnas och organiseras i Lunda-MaTs ledningssystem. Ringen utanför detta om Information, marknadsföring m.m. beskriver arbetet med Mobility Management. Därutöver kommer de sex huvudreformerna och slutligen de 42 projektförslagen.

5 Parkeringsnorm för cykel

För att säkerställa en god tillgänglighet med cykel och att detta är ett attraktivt färdmedelsval har en *parkeringsnorm för cykel* tagits fram. Den uttrycker att varje målpunkt för cykel bör ha cykelställ. Utöver konkreta normtal för antal cykelparkeringar för olika verksamhetstyper och bostäder diskuterar normen avstånd till verksamheter och utformning av parkering. Cykelplatserna ska ge bra stöd åt cykeln, möjliggöra snygg och ordnad uppställning, innebära liten ansträngning att parkera cykeln, möjliggöra låsning av cykeln, för långtidsparkering ge skydd mot regn och snö, samt vara synliga och möjliggöra naturlig övervakning. Arbetet med parkeringsnormen är framförallt aktuellt i detaljplaneringen och bygglovsgivningen. Exempel på några parkeringstal för cykel respektive gång finns i Tabell 3-2.

Parkeringsnorm för cykel			
För att cykeln skall kunna vara ett attraktivt transportmedel krävs att det finns tillräckliga anordningar för att ställa den drick sig. Varje målpunkt för cykeltrafik bör ha cykelställ.			
Följande parkeringsnorm gäller för cykel i Lunds kommun			
Verksamhet	Norm	Verksamhet	Norm
Bostäder	1 cykelställe/bostad	Handel och kontor	1 cykelställe/100 m ²
Handel och kontor	1 cykelställe/100 m ²	Samhällsplanering	1 cykelställe/100 m ²
Samhällsplanering	1 cykelställe/100 m ²	Utbildning	1 cykelställe/100 m ²
Utbildning	1 cykelställe/100 m ²	Marknadsföring	1 cykelställe/100 m ²
Marknadsföring	1 cykelställe/100 m ²	Samverkan	1 cykelställe/100 m ²
Samverkan	1 cykelställe/100 m ²	Verksamhets transporter	1 cykelställe/100 m ²
Verksamhets transporter	1 cykelställe/100 m ²	Samråd	1 cykelställe/100 m ²
Samråd	1 cykelställe/100 m ²	Planering	1 cykelställe/100 m ²
Planering	1 cykelställe/100 m ²	Genomförande	1 cykelställe/100 m ²
Genomförande	1 cykelställe/100 m ²	Uppföljning	1 cykelställe/100 m ²
Uppföljning	1 cykelställe/100 m ²	Samverkan	1 cykelställe/100 m ²
Samverkan	1 cykelställe/100 m ²		
I stadskärnan (antal cykelplatser/1000 kvm BTA)			
Verksamhet	Norm	Verksamhet	Norm
Bostäder	1 cykelställe/bostad	Handel och kontor	1 cykelställe/100 m ²
Handel och kontor	1 cykelställe/100 m ²	Samhällsplanering	1 cykelställe/100 m ²
Samhällsplanering	1 cykelställe/100 m ²	Utbildning	1 cykelställe/100 m ²
Utbildning	1 cykelställe/100 m ²	Marknadsföring	1 cykelställe/100 m ²
Marknadsföring	1 cykelställe/100 m ²	Samverkan	1 cykelställe/100 m ²
Samverkan	1 cykelställe/100 m ²	Verksamhets transporter	1 cykelställe/100 m ²
Verksamhets transporter	1 cykelställe/100 m ²	Samråd	1 cykelställe/100 m ²
Samråd	1 cykelställe/100 m ²	Planering	1 cykelställe/100 m ²
Planering	1 cykelställe/100 m ²	Genomförande	1 cykelställe/100 m ²
Genomförande	1 cykelställe/100 m ²	Uppföljning	1 cykelställe/100 m ²
Uppföljning	1 cykelställe/100 m ²	Samverkan	1 cykelställe/100 m ²
Samverkan	1 cykelställe/100 m ²		
I övriga kommunen (antal cykelplatser/1000 kvm BTA)			
Verksamhet	Norm	Verksamhet	Norm
Bostäder	1 cykelställe/bostad	Handel och kontor	1 cykelställe/100 m ²
Handel och kontor	1 cykelställe/100 m ²	Samhällsplanering	1 cykelställe/100 m ²
Samhällsplanering	1 cykelställe/100 m ²	Utbildning	1 cykelställe/100 m ²
Utbildning	1 cykelställe/100 m ²	Marknadsföring	1 cykelställe/100 m ²
Marknadsföring	1 cykelställe/100 m ²	Samverkan	1 cykelställe/100 m ²
Samverkan	1 cykelställe/100 m ²	Verksamhets transporter	1 cykelställe/100 m ²
Verksamhets transporter	1 cykelställe/100 m ²	Samråd	1 cykelställe/100 m ²
Samråd	1 cykelställe/100 m ²	Planering	1 cykelställe/100 m ²
Planering	1 cykelställe/100 m ²	Genomförande	1 cykelställe/100 m ²
Genomförande	1 cykelställe/100 m ²	Uppföljning	1 cykelställe/100 m ²
Uppföljning	1 cykelställe/100 m ²	Samverkan	1 cykelställe/100 m ²
Samverkan	1 cykelställe/100 m ²		
Avstånd till cykelställe vid bostäder			
Cykelstället skall vara tillgängligt för cykeltrafik och inte vara tillgängligt för andra typer av trafik. Avståndet skall vara så kort som möjligt.			
Avstånd till cykelställe vid handel & kontor			
Cykelstället skall vara tillgängligt för cykeltrafik och inte vara tillgängligt för andra typer av trafik. Avståndet skall vara så kort som möjligt.			
Avstånd till cykelställe, allmänt			
Vid långa och svåra cykelställen skall cykelstället vara tillgängligt för cykeltrafik och inte vara tillgängligt för andra typer av trafik. Avståndet skall vara så kort som möjligt.			
Uppbyggnaden av cykelplatserna skall vara sådan att de:			
• ger bra stöd åt cykeln • möjliggör snygg och ordnad uppställning • möjliggör låsning av cykeln • ger ett bra skydd mot regn och snö • ger ett bra skydd mot vind och sol (begränsat) • möjliggör naturlig övervakning			
Parkerings-norm: Detaljplaneringsnorm			
Reviderad: 2023-03-01			

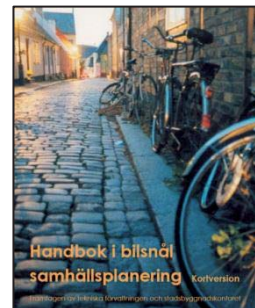
Tabell 3-2 Exempel på några parkeringstal för cykel respektive bil (från Lunds kommuns webbplats).

	Cykel	Bil
Bostäder	1 cpl/boende	Flerfamiljshus:
	2 cpl/lgh	5,3 bpl/1000 kvm BTA
	(25 cpl/1000 kvm BTA)	Småhus med tomtparkering: 2 bpl/lgh
Kontor	0,3 cpl/anställd	12,5 bpl/1000 kvm BTA
	0,3 cpl/besökare	
	(10 cpl/1000 kvm BTA)	

Andra program och dokument

Det finns flera andra strategiska dokument som stödjer planprocessen och arbetet med gång- och cykelfrågor i allmänhet.

Inom det Klimp-finansierade projektet Bilsnål samhällsplanering (2003-2008) togs en bland annat *Handbok för bilsnål samhällsplanering* fram. Inom projektet ordnades även workshopar och studiebesök för politiker och tjänstemän. Även rapporten *Planera bilsnålt med planindikatorer* togs fram. Den redogör för hur man med hjälp av planindikatorer kan bedöma mål och aspekter inom planeringen. I arbetet används en s.k. multikriterieanalys, dvs. en sammansättning av planindikatorer får tillsammans indikera statusen på aspekten. Förslag på planindikatorer redovisas för områdena markanvändning, tillgänglighet, transportarbete och transportslagsfördelning, samt luftpartiklar och buller. Användning av planindikatorer underlättar uppföljning, återkoppling, förankring och utvärdering, samt kommunikationen med politiker, allmänhet och tjänstemän.



Idéskriften *Tryggare Lund* är också framtagen inom ramarna för *Bilsnål samhällsplanering*. Den behandlar hur tryggheten kan förbättras i arbetet med den fysiska miljön. Kunskaperna ska förbättras hos Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadskontorets tjänstemän och politiker. Tryggare och säkrare miljöer i den översiktliga planeringen kan skapas genom att beakta orientering, överblickbarhet och människors rörelser mellan olika målpunkter. Funktionsblandning av bostäder, arbete och service är ett konkret sätt att öka rörelsen i området och att det lever under större del av dygnet. I detaljplaneringen finns det större möjligheter att inverka på hur trygg och säker en miljö är. Utöver de punkter som nämndes för översiktsplanen kan man även beakta utformning av hus och fasader, utformning och lokalisering av gårdar och entréer och gemensamma utrymmen, etc. Även i arbetet med andra planer påtalas vikten av att arbeta med trygghetsfaktorer i planeringen. I förvaltnings-skedet kan man se till att upprätthålla en attraktiv och vårdad miljö, vilket i sitt uttryck kan ha en brottsförebyggande effekt.



För kommunens tillgänglighetsarbete finns det en handikappplan *Full delaktighet för alla*. Arbetet med projektet *Tillgängliga Lund* har pågått sedan 2003 och syftar till att avhjälpa fysiska hinder. Samtliga hinder utmed de största gångstråken inventeras, varefter en helhetsbedömning av hinder och åtgärd görs ute i fält. Arbetet leds av gatu- och trafikkontoret i samråd med kommunens tillgänglighetsrådgivare. Under processen sker dialog med användarna av gångnätet genom referensgrupper med bl.a. företrädare för handikapp- och pensionärsorganisationerna.



Lund har även ett *Trafiksäkerhetsprogram för 1997-2010*. Ett nytt program håller på att tas fram. Kommunen håller även på att ta fram ett *cykelprogram* och därefter är ett *fotgängarprogram* nästa steg.

För vinterväghållningen har stadens vägnät indelats i primära och sekundära stråk beroende på vilken vinterväghållningsprioritet de har. De primära stråken snöröjs innan kl. 07.00, medan de sekundära stråken snöröjs under vardagar och ordinarie arbetstid. Vidare finns det bestämmelser om gångbanerenshållning och fastighetsägarnas ansvar för denna och vilka åtgärder som ska vidtas. Båda handlingarna är mycket väsentliga i förvaltningsskedet.

Områdesspecifika plandokument

⑥ Fördjupning av översiktsplanen för Linero, Norränga, Stora Råby

Fördjupningen av översiktsplanen för Linero, Norränga och Stora Råby är antagen den 28 augusti 2008. Visionen för området är att det ska präglas av ekonomisk bärkraft, social hållbarhet, kulturell identitet och mångfald samt ekologisk uthållighet. Norränga ska uppfattas som en självständig stadsdel som är sammanvävd med Linero, medan Råbylund ges en egen identitet med goda kopplingar till Linero. De nya områdena ska bland annat ge möjlighet för att invånarnas vardagsliv ska ge liten miljöbelastning genom exempelvis miljöanpassade transporter. Områdena ska vara trygga att röra sig i och barn och unga ska själva ges möjlighet ta sig till skola och fritidsaktiviteter. En hänvisning görs till syntesen av ÖPL-99, av vilken det framgår att Lund stad ska byggas ut inom cykelavstånd.

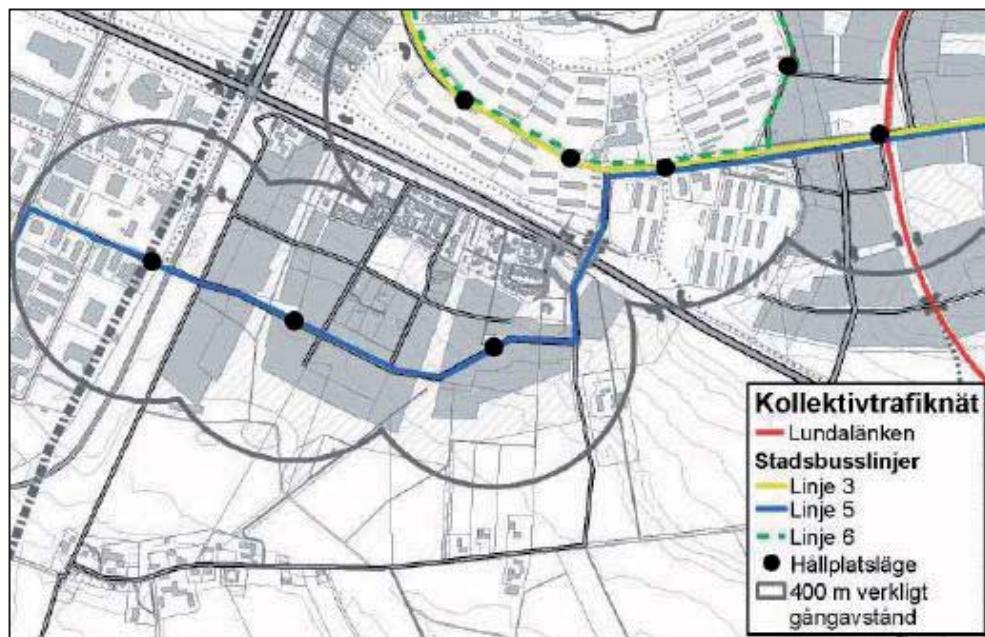


Inom fördjupningen av översiktsplanen avses gång- och cykeltrafik ges hög prioritet och ska utformas på ett attraktivt sätt, bland annat genom att gång- och cykelvägnätet ansluts till befintligt sådant i angränsande områden så att stråken blir enkla att färdas i upplevs trygga även på kvällstid. Huvudnätet för gång- och cykelnätet för Råbylund visas i Figur 3-19.

Råbylund är tänkt att utvecklas till en stadsdel med en måttlig täthet men med goda möjligheter att nyttja hållbara transportslag där kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. I området finns gång- och cykelvägar med god koppling till kollektivtrafik, trygga hållplatser och goda möjligheter till byten. Kollektivtrafikförsörjningen visas i Figur 3-20.



Figur 3-19 Huvudnät för gång- och cykeltrafik i Råbylund.



Figur 3-20. Kollektivtrafikförsörjningen i Råbylund.

Förebild för områdena är kvartersstaden med blandade funktioner, småskalig blandning av hustyper, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar. Bebyggelsen efterliknar till stor del småstaden och trädgårdsstaden i sitt uttryck. Norränga ges en något högre täthet än Råbylund med hänsyn till kollektivtrafikläget och den goda åkermarken. I Norränga domineras stadsbilden av flerfamiljshus i 2 till 4 våningar, med inslag av radhus och enfamiljshus. I goda kollektivtrafiklägen och längs det centrala stråket uppgår bebyggelsen till 5-6 våningar med förhöjd bottenvåning, vilket ger möjlighet för verksamhetslokaler. I Råbylund är bebyggelsen tätast längs huvudstråket och mot Råbysjön och de nordsydliga grönstråken. Tvåvåningshus dominerar stadsbilden, men bebyggelse upp till

fyra våningar förekommer i de tätare delarna. Inom området Råbylund rymms totalt ca 700 bostäder.

Huvudgatunätet i Råbylund binder ihop Granitvägen med Prästavägen och Dalbyvägen och utformas som en 50/30-gata, dvs. skyltad hastighet 50 km/h på sträckan men med sänkt skyltad hastighet till 30 km/h vid passager. Gång- och cykeltrafiken avses få hög prioritet i området och nätet kommer att anslutas till det omgivande befintliga nätet. Området saknar dock gc-koppling norrut via planskildhet vid Dalbyvägen. Där har länge en gång- och cykeltunnel diskuterats, men ännu inte påbörjats. Gatorna i huvudstrukturen kommer att få trädplanteringar och enkelriktade cykelbanor. Trygga förbindelser är tänkta att skapas såväl i gatunätet som i parkmiljö, för att erbjuda olika kvaliteter och trygga miljöer vid olika tidpunkter på dygnet. Konfliktpunkter såsom korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon utformas på ett lämpligt sätt ur trafiksäkerhetssynpunkt, exempelvis genom hastighetssäkring genom upphöjda korsningar. Bilparkeringar ska i möjligaste mån anläggas längre ifrån entréer än cykelparkeringar och möjlighet till bilpoolsparkering ska även erbjudas i området. Införande av bilpool i området bedöms kunna minska bilparkeringsbehovet med ca 10 %.

Fördjupningen av översiktsplanen kopplar till översiktsplanen genom kapitel 5.3 Tidigare planering och beslut, i vilket det står att översiktsplanen anvisar områden för drygt 1 700 bostäder i del av staden öster om motorvägen. Här görs även en återkoppling till kommunens Utbyggnadsprogram, vilken redogör för tidsordningen för översiktsplanens markreservat, liksom en återkoppling till de parallella uppdrag som pågick fram till 2004 för området Linero – Norränga.

7 Detaljplan för Stora Råby 36:22 (Södra Råbylund I)

En del av Råbylund regleras i detaljplan för Södra Råby 36:22 (Södra Råbylund 36:22) som är antagen den 23 april 2009. Detaljplanen är den första etappen i planeringen av Södra Råbylund.

Bebyggelsen i området ska vara av trädgårdsstadskaraktär. En huvudgata med högre exploateringsstäthet planeras, och i övrigt ett vägnät i rutnätstruktur med glesare bebyggelse längre från huvudgatan. En fjärdedel av området, motsvarande 5,3 ha, har tilldelats sex olika byggherrar att uppföra bostadshus på. Utöver detta tillkommer 20-30 fribyggartomter. Härigenom blir områdena av olika karaktär. Totalt omfattar planförslaget ca 180 bostäder inklusive befintliga bostäder inom befintliga kvarter i planen. Bebyggelsestätheten (netttotal) i området blir därmed 18 bostäder/ha. Bruttotätheten, inklusive naturmark, verksamhetsområde etc., motsvarar 7,5 lgh/ha. Icke störande kommersiell service planeras i bottenvåningarna i bebyggelsen längs med huvudgatan, i syfte att få en levande stadsdel. Tre tomter planeras för skola och förskola i området, alla med en central placering.

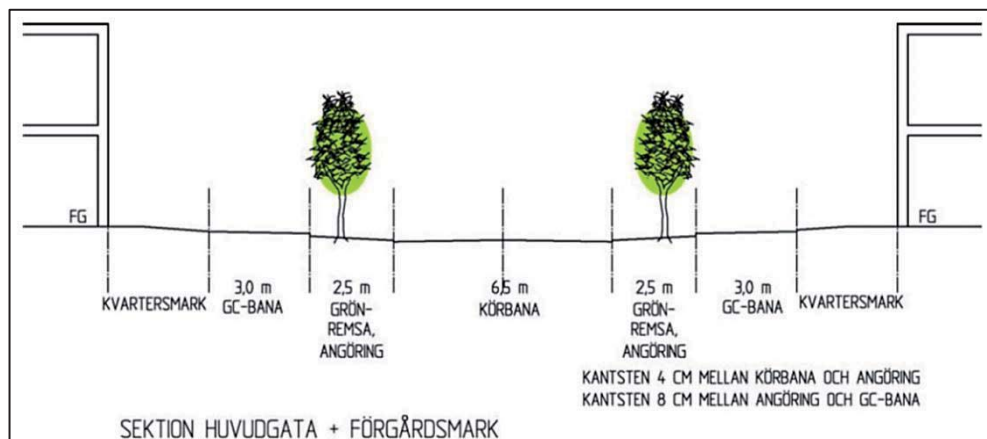
Gång- och cykeltrafiken behandlas i ett särskilt kapitel i detaljplanen, utan särskiljning mellan trafikslagen. Var stråken för gång- och cykeltrafik ligger redogörs för, liksom hur de utformas avseende lokalgator, huvudgator och skolvägar. Avseende cykel på lokalgator hänvisas denna grupp till gatan och således blandtrafik, medan stråk avsedda för skolvägar har dubbelriktade cykelbanor på ena sidan av gatan. Man resonerar kring att samla fotgängare, cyklisterna och bilister i samma stråk för att skapa trygghet även under dygnets

mörka timmar, liksom att erbjuda gröna parkstråk för gc-trafik i syfte att erbjuda olika kvaliteter i gc-nätet. Huvudnätet för gång och cykel visas i Figur 3-21. Huvudstråken utformas enligt princip som framgår av Figur 3-22.

Området kopplar i norr via gång- och cykeltunnel under Dalbyvägen. I det nordöstra parkstråket finns även ett reservat för en gång- och cykeltunnel under Dalbyvägen, vilken kan bli aktuell efter hand som Norränga byggs ut. En gång- och cykeltunnel är även tänkt under den föreslagna sydöstra vägen, mot Gastelyckan. Gång- och cykelbanorna ska utformas i enlighet med Lunds kommuns cykelpolicy. I de punkter där gång- och cykelbanorna korsar de anslutande lokalgatorna ska korsningspunkterna utformas enligt Lundamodellen. Detta innebär att korsningarna höjs upp och hastighetssäkras, liksom att gång- och cykelbanan markeras med asfalt respektive röd betongsten.



Figur 3-21 Illustration över huvudnätet för gång och cykel.



Figur 3-22 Utformningsprincip för huvudgatorna enligt detaljplanen.

Utrymme för cykelparkering ska finnas på den enskilda tomten, i huvudsak i anslutning till huvudentrén. En cykelparkeringsplats för varje boende är riktlinjen. Angående anslutning av gång- och cykelnät till kollektivtrafikhåll-

platser nämns endast att hållplats ska anläggas i anslutning till gång- och cykeltunnel under Dalbyvägen.

Mål från övergripande strategisk nivå (som översiktsplanen eller Lunda-MaTs) beskrivs inte i detaljplanen, och någon uppföljning görs därmed inte explicit. Däremot utformas gång- och cykelnätet enligt riktlinjer från Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun. Hänvisning till ställningstaganden i fördjupningen av översiktsplanen för Linero, Norränga och Stora Råby görs också.

Bilaga 1b: Resultat från fallstudierna i Malmö och Lund i sin helhet – intervjuer

Fallstudierna har genomförts i två skånska kommuner med aktiv planering för gång- och cykeltrafik: **Malmö stad** och **Lunds kommun**. De har högst cykelandel av alla kommuner i Skåne och har sedan länge strategiska dokument för gång- och cykeltrafik, vilket är en viktig nyckelfaktor i sammanhanget.

I fallstudierna har övergripande gång- och cykelplanering i kommunerna belysts, men även planeringen i ett specifikt område per kommun har studerats närmare. I dessa områden studeras det nya gång- och cykelnätet, kopplingen till befintligt gång- och cykelnät liksom till kollektivtrafiken och andra målpunkter samt bebyggelsestrukturen. Följande områden har studerats närmare i respektive kommun:

- Planområdet ”Linero, Norränga och Stora Råby” i östra Lund, specifikt detaljplanen ”Stora Råby 36:22 (Södra Råbylund II)”
- Planområdet ”del av Bilen 4” på Västra Hamnen i Malmö, specifikt detaljplanerna ”del av Bilen 4 (öster om kv. Flaggskepparen)” och ”del av Bilen 4 (öster om Varvsparken och mässhallarna)”

Prioriteringen av gång- och cykeltrafik i planeringen undersöks genom granskning av strategier, övergripande och detaljerade planer, program, strategier och illustrationer (dokumentgranskning). Resultat från fallstudiernas dokumentsgranskning finns i Bilaga 1a.

Analysen av översiktsplaner och strategiska dokument liksom av tre detaljplaner från studieområdena i Malmö och Lund har även kompletterats med intervjuer med trafikplanerare, trafikingenjörer och planarkitekter. Sammanlagt har fyra trafikingenjörer från teknisk förvaltning (eller liknade), tre trafikplanerare från stadsbyggnadskontor och två planarkitekter intervjuats om deras syn på gång- och cykelfrågorna. I intervjuerna har frågor ställs dels om den strategiska gång- och cykelplaneringen och dels om detaljplaneringen i de specifika områdena. Intervjupersonerna har även fått resonera om hur de ser på en framgångsrik planering för gång och cykel och vad som gör en kommun framgångsrik på detta område. Intervjumaterial har sedan analyserats och sammanställts utifrån nedanstående teman.

I denna bilaga redovisas resultatet från intervjuerna i sin helhet. En kondenserad version av resultat från fallstudierna (dokumentanalys och intervjuer) med slutsatser finns i kapitel 2 i rapporten.

Tydliggöra och medvetandegöra vad man vill uppnå

Det är viktigt att *tydliggöra* vad man vill uppnå med planeringen. Att det finns en politisk vilja för att arbetar aktivt med att främja gång- och cykeltrafiken är en avgörande framgångsfaktor som pekas ut av samtliga intervjupersoner i

studien. Målsättningen i översiktsplanen och/en eller i särskilda strategiska dokument rörande gång och cykel bör tydligt deklarerat att gång- och cykeltrafiken ska prioriteras liksom peka ut riktlinjer för hur denna prioritering kan uppnås. Nästa steg är att *medvetandegöra* vad man vill uppnå hos alla inblandade aktörer – allt ifrån de förvaltningar som på olika sätt arbetar med gång- och cykel frågor till byggherrar som ska bygga hus och infrastruktur samt entreprenörer som ska förvalta infrastrukturen. Det räcker inte med att ta fram fina dokument; att överföra målen och intentionerna i dokumenten till alla som arbetar med frågan så att alla förstår vad man vill uppnå och varför är avgörande.

Lund har arbetat aktivt med kunskapsspridningen bland politiker och planerare, inte minst genom workshopar och studieresa inom projektet *Bilsnål samhällsplanering*. Intervjupersonerna i studien, även planarkitekter som ju inte direkt arbetar med trafikfrågor, refererar till detta projekt och dess betydelse för att medvetandegöra hållbara transporter (däribland gång- och cykel frågor som en viktig del) bland alla inblandade.

Strategiskt dokument som avstamp och gemensam bas

I både Malmö stad och Lunds kommun arbetar man strategiskt med gc-frågorna i ett tidigt skede. Strategiska dokument pekar ut det övergripande nätet för gång och cykel och redogör för vilka planeringsprinciper som gäller.

- Malmö *översiktsplan* redogör för hur cykelnätet behöver utvecklas både inom tätorten och för hela kommunen med en koppling över kommungränserna. Stadsbyggnadskontoret har även tagit fram en *cykelplan* som visar det övergripande cykelnätet. För gångtrafiken finns inte motsvarande plan. Ett *cykelprogram* från 1999 håller på att revideras och remissutgåva är färdig i slutet av 2011. Malmö tog 2011 fram sitt första *fotgängarprogram* med mål, åtgärder och genomförande- och uppföljningsplan för gångtrafiken, vilket gör kommunen lite av en pionjär inom gångplaneringen.
- Lunds *översiktsplan* redogör för hur cykelnätet behöver utvecklas både inom tätorten och för hela kommunen med en koppling över kommungränserna. Projekten *Bilsnål samhällsplanering* och *Lunda-MaTs* handlar mer om planeringsprinciper utan geografisk koppling. Kommunen har inte så många andra strategiska program som rör gång- och cykeltrafiken, men ett cykelprogram är under framtagande och man avser att ta fram ett fotgängarprogram inom en snar framtid. Gemensamma utformningsprinciper för Stadsbyggnadskontoret och Tekniska förvaltningen finns i dokumentet *Policy för gång- och cykeltrafiken*.

Till viss del är ovanstående strategiska dokument gemensamma för de kontor som arbetar med gång- och cykel frågor, även om det även finns dokument som refereras till som exempelvis "Gatukontorets dokument". Man kan också fundera över hur tillgängliga och överskådliga dokumenten är för alla inblandade, särskilt i Malmö som har många olika strategiska dokument, liksom över hur man håller dokumenten aktuella och hur de förhåller sig till varandra. Några intervjupersoner uttryckte detta såhär:

”Det är viktigt att hantera gång- och cykelfrågorna i översiktsplanen, t ex ha ett övergripande gång- och cykelnät. Sen är det också viktigt att se till att frågorna verkligen hanteras i detaljplaneringen”.

”Gång- och cykelfrågorna kommer in ganska tidigt i planprocessen. Redan i planbeskrivningen så finns frågorna med genom att detta är en given rubrik i 'mallen'. Då avhandlas denna punkt där och missas inte.”

”Det som är viktigt för en framgångsrik gc-planering är att ha framförhållning, att få med frågorna i god tid. Genom att ha ett övergripande cykelvägnät skapas förutsättningar för ett sammanhängande, gent nät. På så vis har man 'tänkt efter före'. Sedan är det mycket viktigt att kommunicera detta på ett bra sätt.”

”Översiktsplanen anger tankarna och prioriteringarna. Men det är ju inte så att man använder översiktsplanen i det konkreta arbetet. ÖP ger en översiktlig bild. Den stora frågan är hur man ser till att de tankarna som finns i ÖP genomsyrar planeringen och blir en 'kulturfråga' eller 'ryggmärgsfråga'. Planeringen är inte tydlig, ibland tas det lite irrvägar där man går direkt till detaljplaner. Och så får det ju lov att vara. Men då är det viktigt att det finns en 'kultur' eller 'förhållningssätt' som gör att gång och cykel prioriteras.”

Få gående och cyklister att räknas

Att veta hur det ser ut i kommunen är viktig input vid framtagningen av strategiska dokument och för att följa upp utfallet av dessa. En beskrivning av förutsättningarna i kommuner kan handla om att svara på följande frågor:

- Hur reser kommuninvånarna?
- Var sker förflyttningarna med cykel och till fots?
- Vad tycker kommuninvånarna om infrastrukturen för gång och cykel?
- Vad efterfrågar kommuninvånarna?

I Malmö utgjordes en nulägesbeskrivning i samband med framtagningen av fotgängarprogrammet. I denna ingick trafikräkning, resvaneundersökning och medborgarenkät. Även Lund gör regelbundna räkningar av gång- och cykeltrafiken på ett antal mätpunkter i kommunen, vilket gör att man kan följa utvecklingen från år till år. En av intervjupersonerna betonar vikten av att veta mer om trafikanterna i staden och menar att man traditionellt gjort detta för biltrafiken länge, men att det är nu är dags att tänka likadant för gång- och cykeltrafiken. Personen sammanfattande det som att:

”Allt som räknas är sådant som räknas”.

Vem planerar man för?

Normalcyklister och svaga fotgängargrupper

I både Malmö och Lund är det tydligt att man planerar för ”normalcyklisten” respektive ”svaga fotgängargrupper”. För cykel innebär det att man tänker sig en cyklist som använder cykeln för transportändamål och cyklar med en hastighet på 15-18 km/h (exempel från Lund). Intervjupersonerna från Malmö menar att man lätt glömmer bort att cyklister också kan vara barn och äldre som

till viss del har andra behov. För gång innebär det att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar är utgångspunkten. Tillgänglighetslagstiftningen har sannolikt bidragit till detta fokus.

Fokus på ”normalcyklister” respektive ”svaga fotgängargrupper” innebär i realiteten att planeringen för cykel ofta sker i ett i mer övergripande perspektiv med fokus på nätet och att gående förutsätts att också använda detta nät, medan planering för gång sker på en mer detaljerad nivå med fokus på utformningskrav. Intervjupersonerna antyder på så vis att man kan bli bättre på cykelplanering på mer detaljerad nivå, t.ex. saknas ibland kopplingar mellan två stråk längs en gata som gör det svårt att ta sig fram som cyklist och man kompromissar ofta bort cykelparkeringar mot slutet av planeringen av nya områden. Samtidigt kan planeringen för gång bli bättre på en övergripande/strategisk nivå. I Malmö finns en exempelvis en cykelplan, men inte en gångplan.

Cyklisterna blir alltmer heterogena

Cyklingen ökar, särskilt i Malmö, och cyklisterna blir alltmer heterogena som grupp. Intervjupersonerna från Malmö stad pekar ut många nya cyklistgrupper som cyklister med lådcyklar och cykelkärror samt snabba långpendlare. Det ställer nya krav på planeringen och det är svårt att enbart planera för ”normalcyklisten”. Man pratar även alltmer om cyklingens olika ändamål där ett skifte i synsätt, från SCAFT-planeringens separerade och trafiksäkra system till dagens fokus på trygghet genom integrering och funktionsblandning, gör att man planerar annorlunda nu. Från Stadsbyggnadskontoret hörs röster om att även bli bättre på att planera för rekreationscyklister då fokus mestadels är på transportcyklisterna. Den växande heterogeniteten inom cyklistgruppen och en större medvetenhet om denna heterogenitet gör att man försöker planera och utforma därefter. På så vis kanske cykelplaneringen alltmer (i positiv bemärkelse) börjar likna planeringen för motortrafiken.

”Gång och cykel” blir lätt ”cykel”

Det finns både likheter och skillnader mellan gående och cyklister. Den stora likheten är att båda är oskyddade trafikanter i den meningen att man är utsatt gentemot motortrafiken. Skillnaderna är dock fler. Vi är alla fotgängare och i regel ingår gång som en del av resan oavsett färdmedel, medan långt ifrån alla cyklar regelbundet. Cykeln används till längre resor och man kan anta att ärendet för resan också skiljer sig åt. Cyklister rör sig med betydligt högre hastighet än fotgängare och beter sig mer som fordon (de är ju ett fordon!) än fotgängare. Fotgängare är mer flexibla än cyklister och rör sig lite ”var man vill”. Gående och cyklister rör sig bara delvis på samma ytor, t.ex. är trottoarer förbehållna gående och vägbanan används oftare av cyklister. Gående har andra krav på trygghet och upplevelserikedom än vad cyklister har, som oftare använder cykeln som transport från A till B. Listan på skillnader kan göras lång.

Trots att gruppernas behov skiljer sig åt behandlas ofta gång och cykel tillsammans i både strategisk och mer detaljerad planering. Det är lätt att samla de båda grupperna i samma policydokument eller att klumpa ihop dem under en och samma rubrik i detaljplanen. Problemet är att gångfrågorna då riskerar att behandlas i mindre utsträckning än cykelfrågorna. Flera intervjupersoner menar att det finns en längre tradition kring cykelplaneringen och att vi där har mer kunskap och erfarenhet om *hur* vi ska planera och utforma för cykling. Politiska beslut rörande cykel har funnits under en längre tid och enskilda

planerare har fått ansvar för att driva cykelfrågor. Intervjupersonerna menar även att det svårare att planera för gående då dessa i regel har fler syften med sin förflyttning och inte lika tydligt rörelsemönster som cyklister. De är inte fordon. Det innebär i realiteten att gångfrågorna lätt glöms bort – kanske för att man inte riktigt vet hur dessa ska behandlas.

Behov av konkret stöd för gångplaneringen – men hur?

Gång som förflyttning är komplext och gång har fler syften och dimensioner, som gör trafikslaget svårare att hantera i planeringen jämfört med andra trafikslag. Hur ska man då konkret arbeta med gångtrafiken? Cykeltrafiken är man mer van att arbeta med genom att det finns en längre tradition inom cykelplaneringen jämfört med gångplaneringen. Flera intervjupersoner tycker att det är tydligare hur arbetet med cykelfrågor ska bedrivas, till exempel finns det konkreta råd och riktlinjer, och menar att det finns ett behov av liknande stöd för gångplaneringen. Några intervjupersoner uttryckte detta såhär:

”Vi har traditionellt inte arbetat så mycket med gångfrågor som med övriga trafikfrågor. Men gång som transportmedel är mer komplext.”

”Det behövs en metodik för hur en konkret och bra gångplanering ser ut, men jag har svårt att se den framför mig. Hur gör vi praktiken för att göra det attraktivt för gående? Ska vi planera för gångstråk som vi gör för cykeltrafiken? Det har gjorts en del försök, men det blir lätt att man kommer fram till självklarheter.”

Uppföljning över tid är en resursfråga

Uppföljning över tid görs sällan, men det råder delade meningar om i vilken omfattning uppföljning bör prioriteras. Alla intervjupersoner menar att uppföljning över tid är viktigt för erfarenhetsåterföringen och för att se att utvecklingen verkligen går åt det håll kommunen avser i sina mål och intentioner. Samtidigt är uppföljning en resursfråga och en intervjuperson menar resurserna används sannolikt mer effektivt på annat sätt, till exempel genom att satsa på kunskapsspridningen inom organisationen så att prioriteringen av gång- och cykelfrågorna i planeringen blir en absolut självklarhet.

Uppföljning och avstämning mellan olika planeringsnivåer

Transparent avvägning mellan intressen – men hur?

Planering innebär en ständig avvägning av olika och ibland motstående intressen. Arkitektoniska gestaltungsfrågor kan ibland ställas emot den tekniska utformningen av en trafikmiljö. Kampen om dyrbar yta gör att utrymme avsett för cykelparkering riskerar att kompromissas bort i detaljplaneringens slutskede. En trafikmiljös utformning för att få ner hastigheten hos biltrafiken eller för att göra den tillgänglig för alla, ställs ibland mot möjligheten att hålla miljön framkomlighet för underhållsfordon. Tryggheten är viktig, vilket ibland gör att trafiksäkra lösningar som planskildheter och separation undviks. Den ständiga avvägningen av intressen och de medvetna val som görs under processens gång bör redovisas för att planeringen ska vara transparent och lätt att följa. I dokumentanalysen i denna studie gjordes en genomgång av sammanlagt tre detaljplaner och ingen av dem redogjorde särskilt tydligt för hur avvägningen mellan olika intressen gått till (utöver samrådsredogörelsen). Intervjupersonerna håller med om att en mer transparent avvägning mellan

olika intressen (och mål) vore önskvärt i detaljplaneringen, men menar samtidigt att det är svårt att föreställa sig hur denna avvägning konkret bör göras. Man kan tänka sig att en systematisk genomgång och redogörelse för uppfyllandet av mål och intentioner från tidigare planeringsnivåer (planprogram, fördjupning av översiktsplanen respektive översiktsplan), vilket dock kräver att övergripande mål och intentioner konkretiseras och bryts ner från en nivå till en annan (från översiktsplan till fördjupning av översiktsplanen, från fördjupning av översiktsplanen till planprogram osv.). En intervjuperson uttrycker detta såhär:

”Det är en så oerhört komplex planering så det är svårt att beskriva exakt hur avvägningen gått till. Men kunde man hitta några lämpliga former så vore det absolut önskvärt. Det är inte ovanligt att man hamnar i vägval och så skissar man upp olika alternativ, och då redogör man ju för varför man valt att göra på ett visst sätt.”

Ständig dialog och samarbete mellan kontoren

Närheten mellan de aktörer som är inblandade i arbetet med gång- och cykelfrågor lyfts fram en aspekt avgörande för arbetets kvalitet. Då menar intervjupersonerna inte att man nödvändigtvis måste sitta tillsammans, men att organisationens struktur och klimatet ändå möjliggör kontakter mellan kontoren. I en mindre kommun är det givetvis lättare att få till en nödvändig närhet, men samtidigt gör en mindre organisation att en och samma person i regel ska driva flera (kanske till och med alla) trafikfrågor. Medelstora och stora kommuner bör fundera över hur de kan skapa möten mellan olika kontor/förvaltningar och avdelningar. Lunds kommun, som organisatoriskt är betydligt mindre än Malmö stad, lyfte i intervjun fram betydelsen av den ständigt pågående dialogen och utbytet som sker mellan Tekniska förvaltningen och Stadsbyggnadskontoret i projekt som rör dem båda.

”GC-glasögon” – trafikkompetens involverad i projektet

En viktig framgångsfaktor är att någon eller några känner ansvar för att driva frågor som rör gång och cykel. Den ständiga avvägningen av olika frågor, intressen, mål, kvaliteter osv. som gör i planeringen dagligen innebär att en enskild fråga riskerar att glömmas bort om ingen bevakar den. För att bättre prioritera gång och cykel i planeringen är det därför viktigt att någon (eller några) har ”gångglasögonen” respektive ”cykelglasögonen” i kommunen. Intervjupersonerna i studien menar att det dock inte behöver vara en person utsedd för varje enskild fråga, snarare att det finns en utpekad person som har ett särskilt ansvar att bevaka och driva och att denna person kan ha flera olika ”glasögon”. Det innebär att trafikingenjörer och trafikplanerare i både små och stora kommuner kan ta på sig ”gc-glasögonen”. Några intervjupersoner uttryckte detta såhär:

”Om det inte är någon som har den kompetensen eller engagemanget för gång och cykel med i projektet så finns det risk att man tappar bort det. Så det handlar om att ha med en trafikkompetens i projektet, men det handlar ju också om kompetensen hos planarkitekterna, byggherrarna, byggherrarnas konsulter osv.”

”Att ha trafik/cykelkompetens med är ju viktigt. Det kan ju vara så att man saknar trafikkompetens i detaljplanearbetet – att det ’bara’ är

planarkitekter som jobbar med planen och att dessa inte har samma intresse i trafikfrågorna. Nu är det inte ett problem i Lund, men i andra kommunerna kanske det kan vara det.”

”Det finns ingen uppföljning eller kontroll av gc-planeringen på detaljerad nivå. Man får helt enkelt hålla ögon och öronen öppna för att frågan kommer med; det är lite upp till den som har frågan.”

Tekniska förvaltningen som remissinstans

I både Malmö och Lund är Gatukontoret respektive Tekniska förvaltningen remissinstans för samtliga planer som tas fram i kommunen. Stadsbyggnadskontoret har egen trafikkompetens som är med i detaljplaneringen, men remissen till Gatukontoret respektive Tekniska förvaltningen gör att gång- och cykel frågan verkligen kan garanteras. Samtidigt ska man komma ihåg att remissen innebär en kontroll i ett relativt sent skede, vilket inte kan ersätta den kontinuerliga dialogen mellan kontoren och närvaron av trafikkompetens i detaljplaneringen. En intervjuperson uttrycker detta såhär:

”Vi har ju ett fungerande kontrollsystem genom att Tekniska Förvaltningen är med och granskar alla detaljplaner. De prioriterar ju dessa frågor högt och lär flagga för gc-frågan om vi på Stadsbyggnadskontoret skulle missa något.”

Svårare att prioritera gång- och cykel frågor på detaljerad nivå och i befintlig miljö

Det är lättare att tappa bort gång- och cykel frågorna på mer detaljerade nivåer i planeringen. På strategisk nivå är alla överens om vilka målen och intentionerna är och det är sannolikt ingen som har något emot att prioritera gång och cykel. Det är dock i det verkliga ställningstagandet och det ständiga kompromissandet som frågan riskerar att stryka på foten. Ett exempel är cykelparkering där kampen om utrymmet medför att det tillgängliga utrymmet för cykelparkering krymper allteftersom. Några intervjupersoner uttryckte detta såhär:

”Det är naturligtvis svårare att genomföra åtgärder konkret i detaljplan än övergripande/strategiskt. Detta då det finns motstående intressen, bland annat i form av en exploatör som vill se så mycket bebyggd yta som möjligt.”

”Idag så tar det ofta alltför lång tid efter det att bebyggelsen uppförts innan gång- och cykelvägar dras fram, och ofta dras dessa fram som någon kompromiss där det i slutändan finns lite ledigt utrymme i planen.”

”Det som ofta missas är dock cykelparkering. Det är utrymme som prutas bort allt efterhand i detaljplanen. Exploatörerna har begränsat yta att hålla sig och då kommer cykel frågan sist: ”blir det någonting över där vi kan sätta några cykelställ?””.

Både Malmö och Lund är valda som fallstudieobjekt med anledning av att de har en längre tradition av att prioritera gång- och cykel frågor jämfört med många andra kommuner. Även om dessa två kommuner tycker att man oftast håller en god standard för gående och cyklister i detaljplaneringen, finns det brister och utvecklingsmöjligheter enligt intervjupersonerna själva. Som ovan

nämnt riskerar att gång- och cykelfrågor att kompromissas bort på detaljerad nivå när frågorna ställs på sin spets, och särskilt gäller detta cykelparkering. Flera intervjupersoner nämner även att det är svårare att prioritera gång och cykel i befintlig miljö där gc-stråk ofta får ”tryckas in med ett skohorn”. Ibland händer det att man i detaljplaneringen missar kopplingar mellan stråken, vilket gör det svårt att ta sig från ett stråk till ett annat. Någon intervjuperson uttrycker detta såhär:

”När man gör detaljplaneringen och projekteringen kan det ibland saknas kopplingar. Till exempel om man har en dubbriktad cykelbana om vardera sidan om vägen och så ska man ta sig över till en lokal-gata; då får man hoppa av cykeln och leda den över gatan, över gräskanter osv. Detta får man rätta till i efterhand när folk hör av sig.”

I sammanhanget kan man också fråga sig hur gång och cykel regleras i detaljplanen – borde det inte vara lätt att reglera fram frågan? Regleringar av gång- och cykeltrafiken görs genom inskrivningar i planbestämmelserna till detaljplanen. Allt som redogörs för i planbestämmelserna måste genomföras, medan det som står i planbeskrivningen endast beskriver intentionerna med planen och därför inte är någon formell reglering av planen. Dock visar både illustrationer i planbestämmelserna och planbeskrivningar vad kommunen avser att genomföra i området, till exempel kan bredder förekomma i sektionsskisser, var cykelparkering avses osv. I vissa detaljplaner framgår det av illustrationerna i detaljbestämmelserna var man avser att anlägga cykelparkering, medan andra detaljplaner enbart reglerar vilken mark som är avsedd för gc-väg och nämner lite vagare i planbeskrivningen andra önskemål.

Allt borde vara på plats från början

Det kan olika lång tid innan planområdets gång- och cykelvägnät får den goda koppling till det befintliga gång- och cykelnätet i omkringliggande områden som planeraren avsett i detaljplanen. Det ligger givetvis i saken natur att allting inte kan vara färdigt i det ögonblick planen är klar, men denna tidsaspekt är ändå värd att poängtera för att på något sätt kunna hantera den. Det kan också finnas hinder som rör finansieringen av anslutningen mellan planområdets gång- och cykelvägnät och det befintliga (eller till kollektivtrafiken och andra viktiga målpunkter utanför själva planområdet). Två intervjupersoner uttrycker detta såhär:

”Det vore bättre att implementera gång- och cykelvägarna tidigare i det faktiska genomförandet av planerna – innan bebyggelsen har färdigställts. Många gånger kommer anslutningar och gc-vägar först en tid efter att områdena har byggts ut.”

”Sedan är det svåra finansieringen. Man kan ju skriva avtal om hur cykelvägnätet ska byggas ut inom planen och det finns ju pengar till det genom exploateringen. Sedan är det en bit kvar till det befintliga nätet som man sedan får finansiera via vanliga skattemedel.”

Utblick ger inblick: Planering i "stora tag"

Stora områden kontra frimärksplanering

Gång- cykelfrågor riskerar att tappas bort när detaljplaneringen fokuseras på för små områden. Ett större geografiskt område gör det möjligt att få till en bra helhetslösning med god tillgänglighet till viktiga målpunkter. Intervjupersonerna talar om "frimärksplanering" när detaljplanerna blir för små. När en fördjupning av översiktsplanen görs, eller när man tar fram ett planprogram för ett område som sedan ska brytas ner till detaljplaner, kan gång- och cykelfrågorna hanteras mer strategiskt. Två intervjupersoner uttrycker detta såhär:

"Ofta är detaljplaner lite för komprimerade för att gång- och cykelfrågor på allvar ska kunna lyftas i tillräcklig utsträckning i den enskilda planen. Det är framförallt när ett område blir föremål för en fördjupning av översiktsplanen som det finns utrymme att behandla gång- och cykelfrågor mer strategiskt."

"Det är inte formen som sådan som spelar roll, t ex om det är en detaljplan, fördjupning eller planprogram, utan det är snarare områdets storlek. Desto större geografiskt område man behandlar, desto större chans är det att få ett bättre helhetsgrepp på stråken."

Beakta målpunkter innanför och utanför planområdet

Naturligtvis finns det möjlighet att i detaljplaneringen undvika "frimärksplanering". Det är absolut nödvändigt då man inte har en fördjupning av översiktsplanen eller planprogram för ett område att förhålla sig till. Enligt intervjupersonerna är det då viktigt att se sitt planområde i ett sammanhang och att beakta målpunkter både innanför och utanför planområdet. En intervjuperson uttryckte detta såhär:

"Frågorna är med i tidigt skede, tycker jag. Det är nästa aldrig några planförfattare som missar gång- och cykelfrågan. Sen kan man ju alltid önska mer. Att det skulle vara med ännu tidigare. Man har sitt planområde och sedan finns det ju alltid någonting utanför det. Hur ser det trafiksystemet ut där och hur kopplar mitt område till det befintliga trafiksystemet? Man ska ju se planen som sin isolerade företeelse, men samtidigt är det en massa kopplingar som ska fungera och bli bra."

Reservera mark för framtida satsningar

Att planera i "stora tag" innebär inte bara att man ska blicka utanför planområdet och förhålla sig till befintligt gc-nät liksom till kollektivtrafiken och andra viktiga målpunkter. Det innebär även att vara framsynt. En planarkitekt i Lund berättade om att man i ett detaljplaneområde (ej det studerade området i den här studien) nyligen fått nytta av ett reservat för en bussgata. Utan reservatet hade den marken helt enkelt inte funnits att tillgå. Nu hade man utrymme att genomföra sin satsning på busslinjen som det var tänkt för många år sedan och det fanns även utrymme att knyta gc-infrastrukturen till kollektivtrafiken på ett bra sätt.

Involvera byggherrarna tidigt i planeringen

För att övergripande mål och intentioner rörande gång och cykel ska få genomslag är det viktigt att alla inblandande aktörer – även byggherrar och entreprenörer – känner till målen, förstår vad de innebär och varför de är satta som de är. Kunskapsspridningen som tidigare nämnt är en viktig för att medvetandegöra, men här kan det även handla om att involvera byggherrar tidigt i planeringen. I Lund berättar en av intervjupersoner att man lät byggherrarna rita parallellt under planeringsprocessen och kommunen fick på så vis möjlighet att påverka slutprodukten. Malmö stad har fört ”Ett Gott Samtal” för planeringen av Flagghusen i Västra Hamnen, en så kallad Bygga-bo-dialog. Tanken var att planeringen skulle ske genom en konstruktiv dialog och inte genom ett envist hävdande av sektorsintressen. Deltagande experter och byggherrar lyfte blicken och för-sökte skapa en god helhet genom att bidra med sina kunskaper. Bygga-bo-dialogen är ett samarbete mellan företag, kommuner och regeringen för att få en utveckling mot en hållbar bygg- och fastighetssektor i Sverige.

Förvaltningen av den byggda miljön över tid

Denna studie fokuserar på hanteringen av gång- och cykelfrågor i detaljplaneringen, men det är samtidigt även viktigt att det finns en koppling till förvaltningsskedet. Det kan röra sig om att man får in de nya gc-vägarna i drift- och underhållsplaner så att tillgängligheten för gående och cyklister garanteras över tid. Flera intervjupersoner reflekterar över hur man kan bli bättre på drift och underhåll. En fråga som lyfts är hur man ska bli bättre vid övertagande av nya gc-vägar efter byggskedet till förvaltningsskedet där det ibland händer att en gc-väg tillfälligt ”glöms ibland bort” (även om kommuninvånarna i regel är snabba om att påminna om att underhåll uteblivet). Någon intervjuperson menar att drift- och underhållspersonalen inte själva är cyklister och därför har svårt att se detaljerna i sitt arbete. Det kan handla om att man lämnar snöhögar och snösträngar efter sig eller att man vid ombyggnader på gc-vägen inte tänker på gc-trafikanternas framkomlighet på samma sätt som mans kulle ha gjort för biltrafikanterna. Vinterväghållningen har dock blivit bättre på senare år, upplever man, mycket tack vare de prioriteringar man beslutat om där i form av riktlinjer som anger att gång- och cykelvägar och gator med kollektivtrafik ska prioriteras. En intervjuperson uttrycker detta såhär:

”Hindret är nog inte planeringen. Det är snarare drift och underhåll. De som arbetar med drift och underhåll cyklar inte själva, de kör bil, så de har svårt att se detaljerna.”

Drivkraft genom innovation och kunskap

Medverkan i FoU-projekt och liknande kan ge mervärden i form av ökad kunskap och erfarenhetsutbyte, men också att det skapas möjligt att genomföra åtgärder som kanske inte rymms inom den vanliga budgeten. Inom EU-projektet CIVITAS SMILE fick Malmö stad möjlighet att satsa på ett demonstrationsstråk för cykeltrafiken där nya, innovativa lösningar kunde provas och utvärderas. Lunds kommuns projekt Bilsnål samhällsplanering kunde genomföras genom medel från Naturvårdsverkets klimatinvesteringsprogram (Klimp). Innovation och ny kunskap kan utgöra en viktig drivkraft för gång- och cykelfrågorna i planeringen, vilket en intervjuperson uttrycker såhär:

”Vi borde lyfta oss från den här bra basen och prova på en ännu bättre standard för gång och cykel – lite mer innovationer för att göra något som ger mer uppmärksamhet för cyklister och höja oss över en ’god standard’. Ett sätt skulle vara att man valde ut ett demostråk eller pilotstråk där man verkligen tog ut svängarna för att gör det bättre för gång och cykel. Eller på en viss plats.”

Det finns flera oklarheter som kommunerna önskar svar på...

Planeringen för gång och cykel är i sin linda om man jämfört med planeringen för andra trafikslag. Särskilt för gångtrafiken är detta påtagligt då det är fört de senaste åren som gångfrågan verkligen börjar lyftas på allvar. Detta innebär att intervjuerna i denna studie även kretsar kring frågor och problem som det fortfarande inte finns någon bra lösning på. Intervjun väckte således flera andra intressanta tankar som inte direkt besvarade de för studien centrala frågeställningarna. Några exempel på detta är:

- I Malmö menar man att ett ökat cyklande ställer nya krav på regleringen av cykeltrafiken. Det finns ett behov av nya regleringsformer nu när allt fler cyklar och då det finns olika typer av cyklister. Varför kan man inte genomföra cykelfartsgator när det finns gångfartsgator? Hur hanterar man snabba långpendlare t ex med snabbcykelvägar? Hur reglerar man korsande cykelstråk med stora flöden?
- Några intervjupersoner upplever att trafiksäkerhetsfrågan har varit något nedprioriterad de senaste åren till förmån för andra (också viktiga) frågor. Samtidigt ser man en trend där det sker allt fler olyckor med cyklister. Hur kan trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bli bättre? Hur ska man förhålla sig till att det ska vara både tryggt och säkert – t ex vad gäller planskildheter och andra separerade lösningar?

I både Malmö och Lund har man arbetat med cykeltrafiken under en lång tid och båda kommunerna är kända som ”cykelstäder”. Som tidigare nämnts, finns ett behov av att konkretisera gångplaneringen. Flera intervjupersoner menar att gång är komplext och svårare att planera för, men att man saknar en metodik för hur en systematisk och effektiv gångplanering kan se ut.