

Strategi för ökad andel gång- och cykeltrafik

i Lomma kommun



Godkänd av Kommunstyrelsen 2017-04-26



Dokumentinformation

Titel: Strategi för ökad andel gång- och cykeltrafik i Lomma kommun
Beställare: Lomma kommun
Uppdragsledare Sweco: Ola Wilhelmsson
Utredare Sweco: Christina Granér, David Edman och Jakob Fahlstedt
Granskare Sweco: Kajsa Lundborg
Granskare Lomma kommun: Gladys Fuentes

Ändringsförteckning

VER.			GRANSKAD	GODKÄND
0.1	2015-01-22	Rapportstruktur upprättad		
0.2	2016-01-26	Handling för intern granskning, del 1-2	SEAALA	UL
0.5	2016-02-16	Granskningshandling, del 1 och 2, till beställare	SEOLWI	
0.6	2016-03-08	Granskningshandling, rev del 1 och 2, komp del 3		
1.0	2016-05-09	Slutrapport efter beställarens granskning	SEAALA	UL
1.1	2016-10-31	Kompletteringar efter kommunens interna remiss	SEAALA	UL
2.0	2017-	Slutrevidering av Lomma kommun	GF	AN

Förord

Samhällsbyggnadsförvaltningen har tagit fram detta dokument som en del i den översiktliga planeringen och med utgångspunkt i miljömålet "God bebyggd miljö". I kommunens dokument "Miljömål för Lomma kommun 2014-2020" anges under detta miljömål att "andelen resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka". Som åtgärd ska en strategisk plan tas fram som anger hur kommunen ska öka andelen gång- och cykeltrafik.

Dokumentet har utarbetats av Sweco Society AB.

Tommy Samuelsson
Samhällsbyggnadschef

Sammanfattning

Lommaborna väljer oftast bilen när de ska resa, både lokalt och regionalt. Bilens andel av resorna är mycket hög. Däremot är andelen resor som görs till fots eller med cykel låg i Lomma. Varför är det så, och hur kan det ändras?

Föreliggande dokument består av:

- En huvuddel som presenterar strategier för att öka andelen gång- och cykeltrafik i Lomma kommun. Här presenteras också förslag på åtgärdsområden kopplat till respektive strategi och ett avsnitt om mål och indikatorer.
- Bilaga 1 beskriver generella förutsättningar utifrån människan i trafiken och hur vi gör våra rationella val. Här finns också beskrivningar av vilka vinster som görs när gång- och cykeltrafiken prioriteras. I bilaga 1 beskrivs även generella åtgärder för att gynna gående och cyklister.
- Bilaga 2 beskriver specifika förutsättningar för Lomma kommun utifrån bebyggelse, vägnät, målpunkter, demografi och resvanor.

För att öka andelen gång- och cykeltrafik i Lomma kommun behöver gång- och cykelvägnätet förbättras och göras mycket mer attraktivt, säkert och tryggt. Cykelparkeringar vid viktiga målpunkter, arbetsplatser och handel behöver prioriteras. Genom förtätning och kloka val för exploatering kan bebyggelsen bli mer blandad och avstånden kortas. En stärkt koppling mellan gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafikens hållplatser och stationen, kan öka andelen som väljer hållbara färdmedel för sin arbetspendling. Kommunala styrdokument behöver uppdateras och parkering användas som styrmedel.

För att skapa en tydlig struktur på arbetet för att öka andelen gång- och cykeltrafik i Lomma kommun, har sex strategier tagits fram. Strategierna bygger på att andelen gående och cyklister ska öka på bekostnad av biltrafiken – inte kollektivtrafiken. Bilanvändningen i Lomma kommun är hög och behöver minska av bland annat klimatskäl, folkhälsoskäl och trafiksäkerhetsskäl.

Strategierna utgår från dels specifika förutsättningar för Lomma kommun, dels generella förutsättningar om människan i trafiken. De har formulerats med utgångspunkt i underlag om lommabornas vanor och förutsättningar för förändrade resbeteenden. Under varje strategi finns ett antal åtgärder. Tillsammans skapar de bättre förutsättningar för kommuninvånarna att välja hållbara färdmedel istället för bil i sin vardag.

De sex strategierna beskrivs mer utförligt i kommande kapitel. Först kommer en motivering varför respektive strategi är relevant och viktigt i Lomma kommun. Efter det följer exempel på åtgärdsområden som ligger inom aktuell strategi. En del åtgärdsområden återfinns under flera strategier då åtgärderna kan påverka flera strategiska mål.

Strategier för ökad andel gång- och cykeltrafik i Lomma kommun

1. I Lomma kommun ska den kommunala planeringen användas aktivt för att öka och behålla andelen gång- och cykeltrafik
2. I Lomma kommun ska de viktigaste målpunkterna vara anpassade för gående och cyklister
3. I Lomma kommun ska det vara enkelt och attraktivt att som gående och cyklist göra lokala inköp
4. I Lomma kommun ska de hållbara färdmedlen främjas för arbetspendling
5. I Lomma kommun ska en promenad eller en cykeltur upplevas som positivt och attraktivt – alltid och överallt
6. I Lomma kommun ska parkering successivt används som ett styrmedel för att utjämna skillnaderna mellan färdmedlens attraktivitet och därigenom öka andelen gående och cyklister

Lomma kommuns befolkning växte kraftigt under 1960- och 70-talen. Då var SCAFT den gällande principen inom trafikplanering, vilket fått till följd att flera stora bostadsområden är utformade på ett sätt som gynnar bilanvändning. Bebyggelsen är gles, avstånden långa och gång- och cykelvägarna inte särskilt attraktiva. Till Lomma kommun går regionbussar och järnvägen Lommabanan planeras att öppnas år 2020 för persontrafik till och från Lomma.

Lommas befolkningsstruktur är speciell. I kommunen bor barnfamiljer och äldre; grupper som generellt använder bil i stor utsträckning. Ungdomar som utbildar sig eller nyss kommit ut på arbetsmarknaden lämnar kommunen, ofta tillfälligt. De flyttar tillbaka i 30-årsåldern i samband med familjebildning och barn. Lommaborna har också hög inkomst och högt bilinnehav. Majoriteten arbetar i en annan kommun och väljer att pendla med bil.

Gående och cyklister har i trafikplaneringssammanhang länge grupperats ihop. Det beror till stora delar på att båda grupperna är oskyddade trafikanter – men där slutar egentligen likheterna. Gående och cyklister rör sig med olika hastigheter och har olika behov. Cyklisterna framför, till skillnad från fotgängarna, ett fordon vilket bland annat påverkar trafikreglering och trafikjuridik. För att skapa bra miljöer för båda grupperna krävs att de, i ökad utsträckning, separeras från motorfordonstrafik men också från varandra. Det behöver byggas både bra fotgängarsamhällen och cykelvänliga samhällen, utifrån gruppernas specifika behov. Basbehov för såväl cyklister som fotgängare är till exempel tillräckliga breddmått på gång- och cykelvägar, god framkomlighet och hög attraktivitet på gång- och cykelstråken.

Innehållsförteckning

1	Dokumentets syfte och mål	9
2	Strategier för ökad andel gång- och cykeltrafik	10
2.1	Metod för framtagning av strategierna	11
2.2	Sex strategier	12
3	Strategi Kommunal planering	13
3.1	Varför är detta viktigt i Lomma?	13
3.1.1	Exploatering	13
3.1.2	Lokalisering	13
3.1.3	Utveckla och förbättra	13
4	Strategi Viktiga målpunkter	14
4.1	Varför är detta viktigt i Lomma?	14
4.1.1	Skolor	14
4.1.2	Förskolor	14
4.1.3	Service, vård och omsorg	14
4.1.4	Lomma hamn och andra besöksmål	15
4.1.5	Idrottsplatser, badhus, fritidsverksamhet	15
4.1.6	Stationen	15
4.1.7	Arbetsplatser	15
4.1.8	Inköp Lomma och Bjärred	15
5	Strategi Lokala inköp	16
5.1	Varför är detta viktigt i Lomma?	16
5.1.1	Attraktivitet	16
5.1.2	Lokalisering	16
5.1.3	Nya servicefunktioner	16
5.1.4	Samarbetsformer	16
6	Strategi Arbetspendling	17
6.1	Varför är detta viktigt i Lomma?	17
6.1.1	Bytespunkter till kollektivtrafik, inklusive stationen	17
6.1.2	Kommunala arbetsplatser	17
6.1.3	Regionala kampanjer	17
6.1.4	Påverkansinsatser	17
6.1.5	Regionala cykelstråk	17

7	Strategi Attraktivitet	18
7.1	Varför är detta viktigt i Lomma?	18
7.1.1	Drift och underhåll	18
7.1.2	Grönstråk	18
7.1.3	Vistelseytor	18
7.1.4	Mänsklig skala	18
7.1.5	Trygghet	18
7.1.6	Framkomlighet och flyt	19
7.1.7	Mobility management i byggskedet	19
8	Strategi Parkering	20
8.1	Varför är detta viktigt i Lomma?	20
8.1.1	Tidsreglering	20
8.1.2	Lokalisering och avstånd	20
8.1.3	Typ av parkeringsanläggningar	20
9	Förslag på åtgärder	22
9.1	Kommunal planering	22
9.2	Viktiga målpunkter	23
9.3	Lokala inköp	24
9.4	Arbetspendling	25
9.5	Attraktivitet	26
9.6	Parkering	27
10	Uppföljning av mål	28
Bilaga 1 - GENERELLA FÖRUTSÄTTNINGAR		29
1	Vinster med ökad gång- och cykeltrafik	29
2	Människan i trafiken	36
3	Gångtrafik	41
4	Cykeltrafik	44
5	Fotgängare och cyklister	47
6	KANO-modellen ger stöd	49
7	Samhällsplaneringens inverkan på färdmedelsvalet	58

Bilaga 2 - SPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR LOMMA KOMMUN	61
1 Nationella och regionala mål	61
2 Lokala mål och styrdokument	64
3 Förutsättningar Lomma kommun	68
4 Mobilitet i Lomma kommun	86
5 Referenser	91

1 Dokumentets syfte och mål

Bakgrunden till strategin för *ökad andel gång- och cykeltrafik* är de miljömål som Lomma kommun antog år 2014, *Miljömål för Lomma kommun 2014- 2020*, som ett led i ett utvecklat miljömålssystem på lokal nivå. Under miljömålet ”god bebyggt miljö” framgår att kommunen ska ”arbeta för att öka resor med gång, cykel och kollektivtrafik”.¹ Målet konkretiseras bland annat i delmålen att fortsätta utbyggnad och förbättring av ett sammanhängande gång- och cykelvägnätet i hela kommunen samt att ta fram en strategisk plan för att öka andelen gång- och cykeltrafik, inom ramen för översiktsplanarbetet.

I Lomma kommun finns goda anledningar till att arbeta för en ökad gång- och cykelandel. Under 2013 gjordes en resvaneundersökning för att kartlägga resandet i Skåne. Undersökningen visade att färdmedelsfördelningen i Lomma skiljer sig markant åt jämfört med genomsnittet för Skåne. I Lomma kommun görs 45 procent av resorna upp till en kilometer med bil vilket är nästan dubbelt så högt som genomsnittet i Skåne. Samtidigt är andelen resor med cykel eller till fots betydligt lägre än för genomsnittet. Skillnaden i färdmedelsfördelning jämfört med övriga Skåne märks i alla reslängder men är tydligast för resor upp till fem kilometer.

För att arbeta vidare med miljömålen gav Lomma kommun under hösten 2015 Sweco i uppdrag att ta fram en strategi för ökad gång och cykel i Lomma kommun. Arbetet har genomförts under 2015-2016.

Sweco och Lomma kommun har i samverkan arbetat fram strategin. Från Lomma kommun har flera enheter på samhällsbyggnadsförvaltningen varit involverade i processen. Lomma kommun har granskat strategierna och åtgärdsförslagen, och revideringar har gjorts utifrån synpunkter från flera olika förvaltningar.

Syftet med strategin har varit att specificera och konkretisera arbetet med att nå miljömålet, ett uppdrag som tekniska nämnden har på sitt bord.

Målet med strategin är att en högre andel av invånarna i Lomma kommun ska välja gång och cykel som transportsätt. För att nå målet har sex olika strategier tagits fram, vilka presenteras i kapitel 2-8. Strategierna ska användas som ett stöd för att prioritera kommunens arbete med gång- och cykeltrafik. Utifrån respektive strategi har sedan en rad olika åtgärder genererats. Samtliga åtgärder har värderats och prioriterats av kommunen för att välja ut de mest relevanta för Lomma kommun att arbeta med i nuläget. Åtgärderna presenteras utifrån respektive strategi i kapitel 9.

Strategin ska användas som underlag till kommande arbete med ny översiktsplan för Lomma kommun.

¹ Lomma kommun, *Miljömål för Lomma kommun 2014-2020, Del A – Mål och genomförande*, 2014

2 Strategier för ökad andel gång- och cykeltrafik

I bilaga 1 av detta strategidokument beskrivs generella förutsättningar kring hur människor fattar beslut kring resor och färdmedelsval och hur besluten kan påverkas. Framgångsfaktorer för ökad gång respektive ökad cykling har beskrivits, samt skillnaderna mellan färdsattnen gång och cykling. De olika planeringsprinciperna SCAFT (Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet, 1968), TRÅD (Allmänna råd för planering av stadens trafiknät, 1982) och TRAST (Trafik för en attraktiv stad, 2004) har kortfattat redovisats.

Specifika förutsättningarna för Lomma kommun beskrivs i bilaga 2, bland annat bostadsområdets och viktiga vägars utformning, demografi, inkomstnivåer och bilinnehav. Därutöver har färdmedelsvalen inom, till och från Lomma presenterats kortfattat.

Sammantaget leder de generella och de specifika förutsättningarna till ett resande som är unikt för Lomma kommun och dess invånare. Lommabornas verklighet kan beskrivas i följande punkter:

Huvudgator

- Bilanpassade huvudgator
- Varierande kvalitet på attraktiviteten för gående och cyklister
- Brister i framkomligheten för fotgängare och cyklister
- Utformningen har varierat över tid, vilket i dag ger ett gång- och cykelnät som brister i konsekvens
- Bristfällig separering mellan gående och cyklister
- För smala gång- och cykelbanor
- Busshållplatser konkurrerar om utrymmet med fotgängare och cyklister

Bostadsområden

- Bilanpassade bostadsområden
- Glesa bostadsområden med långa avstånd
- Separat nät med dålig genhet för gående och cyklister
- Gång- och cykelvägnätet kan upplevas otryggt, framför allt kvällstid
- Det friliggande gång-och cykelvägnätet kan upplevas som svårorienterat

Demografi

- Hög inkomstnivå
- Högt bil- och körkortsinnehav
- Hög andel barn, barnfamiljer och äldre, lägre andel i åldern 20-30 år

Utifrån förutsättningarna ser resandet i Lomma ut så här i sammandrag:

Mycket hög andel biltrafik

- Väldigt många väljer bilen även vid korta resor (0-1 km och 1-5 km)
- I Lomma kör man bil för att hämta och lämna barn, till nöje och för att besöka släkt och vänner
- I Bjärred kör man bil för att hämta och lämna barn och för inköpsresor
- Mycket hög bilandel för arbetspendling till och från Lomma kommun

Låg andel gående

- Lägre andel gående i Bjärred än i Lomma tätort
- Stor andel av boende i Lomma tätort väljer att gå vid resor till Lomma hamn sommartid
- Bostadsgator är generellt inte gångvänliga

Låg andel cyklande

- Något större andel cyklande i Bjärred än i Lomma
- I Lomma använder man cykeln till inköpsresor eller till och från arbete
- I Bjärred använder man cykeln som huvudsakligt färdmedel främst till inköpsresor och resor till skola/utbildning och till motion/förening

2.1 Metod för framtagning av strategierna

Nedan presenterade *strategier för ökad andel gång- och cykeltrafik i Lomma* utgår från hur Lomma kommun ser ut och hur Lommaborna reser, det som är unikt för Lomma. Detta ger underlag för prioriteringar mellan olika åtgärder. Vad är troligen mest framgångsrikt i just Lommas kommun? Vilka åtgärder kan göra så att Lommaborna fattar andra men fullt rationella beslut?

Strategiernas syfte är att förändra styrkeförhållandet mellan bil och de hållbara färdmedlen så att kommunens invånare allt oftare väljer gång och cykel. Det måste bli mer attraktivt, säkert, tryggt och enkelt att gå och cykla i kommunen. Kopplingen till kollektivtrafiken gynnas också när infrastrukturen för gång och cykel förbättras. För att ändra styrkeförhållandena måste dessutom bilens attraktivitet minska något.

Framtagningen av strategierna har gjorts enligt en process som sammanfattas i den färgade rutan nedan. Generella och specifika förutsättningar leder till en för Lomma unik verklighet. Det handlar om hur kommunens infrastruktur och bostadsområden ser ut och hur människor resor inom, till och från kommunen. Utifrån denna verklighet – med hög bilandel och låg andel gående och cyklister – har prioriteringar mellan olika möjliga åtgärder gjorts. De åtgärder som bedömts ha störst effekt i just Lomma har grupperats inom sex strategiska områden. De sex områdena har sedan verbaliserats till en konkret strategi.

Förutsättningar → Verklighet → Prioriteringar → Strategier

2.2 Sex strategier

Metoden beskriven i avsnittet ovan resulterade i sex strategier. Strategierna ligger ibland nära varandra, och åtgärder inom två strategier kan delvis sammanfalla.

Strategier för ökad andel gång- och cykeltrafik i Lomma kommun

1. I Lomma kommun ska den kommunala planeringen användas aktivt för att öka andelen gång- och cykeltrafik
2. I Lomma kommun ska de viktigaste målpunkterna vara anpassade för gående och cyklister
3. I Lomma kommun ska det vara enkelt och attraktivt att göra lokala inköp som gående och cyklist
4. I Lomma kommun ska de hållbara färdmedlen främjas för arbetspendling
5. I Lomma kommun ska en promenad eller en cykeltur upplevas som positivt och attraktivt – alltid och överallt
6. I Lomma kommun ska parkering successivt användas som ett styrmedel för att utjämna skillnaderna mellan färdmedlens attraktivitet och därigenom öka andelen gående och cyklister

De sex strategierna beskrivs lite mer utförligt i kommande kapitel. Först kommer en motivering varför respektive strategi är relevant och viktigt i Lomma kommun. Efter det följer exempel på åtgärdsområden som ligger inom aktuell strategi. En del åtgärdsområden återfinns under flera strategier då åtgärderna kan påverka flera strategiska mål.

3 Strategi Kommunal planering

I Lomma kommun ska den kommunala planeringen användas aktivt för att öka andelen gång- och cykeltrafik

3.1 Varför är detta viktigt i Lomma?

Lommabornas resande är inte långsiktigt hållbart, varken för miljön, klimatet eller för människors hälsa. Genom att systematiskt arbete för att förändra de olika färdmedlens attraktivitet, blir det lättare för människor att fatta andra – men lika rationella – beslut vid resor inom, till och från kommunen.

Inom den kommunala planeringen finns flera betydelsefulla verktyg, såsom detaljplaner, bygglov och parkeringsreglering, som har både genomslagskraft och påverkan under lång tid. Kommunens styrdokument ger stöd för en planering som gynnar mer hållbara resor. Den kommunala planeringen rör över bland annat markanvändning, exploateringar, lokaliseringar och förtätningar som påverkar såväl förutsättningar för som hur Lommaborna reser. Den kommunala planeringen har också verktyg för detaljutformningar, parkeringsnormer, regleringar, avgifter och mycket annat.

3.1.1 Exploatering

Exploatering är ett verktyg för att skapa blandade tätorter. När verksamheter, handel och bostäder blandas blir avstånden kortare och tätorten mer livfull och befolkad dygnet om. Renodlade verksamhetsområden är exempelvis ofta glesa med långa avstånd samt folktomma och ödsliga kvällstid och på helger. Verksamhetsområden ökar därför bilanvändningen. Parkering i underjordiska garage ska eftersträvas i detaljplaneskedet.

3.1.2 Lokalisering

Nya viktiga målpunkter, exempelvis handel, skolor och förskolor, ska lokaliseras utifrån en närhetsprincip. Skolor och förskolor ska lokaliseras nära bostadsområden för att främja gång och cykeltrafik. Handel ska inte lokaliseras till lägen som förutsätter att kunderna måste ha bil.

3.1.3 Utveckla och förbättra

Det finns en stor förbättringspotential på det befintliga gång- och cykelvägnätet. Åtgärder för att utveckla och förbättra handlar exempelvis om att vid ombyggnader i infrastrukturen öka bredden och graden av separering, mer belysning, fler sittbänkar och papperskorgar, cykelvägvisning, jämnare underlag, upphöjda sidogator, prioriteringar i korsningar och mycket annat. Det är viktigt att den befintliga miljön blir mer gång- och cykelvänlig.

4 Strategi Viktiga målpunkter

I Lomma kommun ska de viktigaste målpunkterna vara anpassade för gående och cyklister

4.1 Varför är detta viktigt i Lomma?

I Lomma finns flera tydliga målpunkter som lockar kommuninvånare, turister och besökare från andra kommuner. Flera av målpunkterna har stora besökssiffror, vilket alstrar trafik. Många målpunkter är kommunala, såsom förskolor, skolor, vårdhem, förvaltningar och servicefunktioner. Här har kommunen möjlighet att styra.

I Lomma är det mycket vanligt att barn lämnas och hämtas med bil, framför allt till skolor och fritidsaktiviteter. Skjutsningen är ofta morgonens första sträcka och ingår i en reskedja som slutar vid arbetet. Om det blir mindre attraktivt att lämna barn med bil, ökar möjligheterna för att Lommaborna också väljer hållbara färdmedel för arbetspendlingen.

Det viktigaste skälet till att arbeta med målpunkter är att det är effektivare sätt än att försöka övertyga människor att fatta andra beslut vid sina frukostbord. Utformningar, tillgänglighet, regleringar och annat kan styra målpunktens attraktivitet i relation till färdmedel, så att det blir lättare för människor att fatta rationella beslut som innebär att de väljer hållbara färdmedel.

4.1.1 Skolor

Skjutsningen av barn till skolor är numera ett samhällsproblem. Kaotiska och farliga trafikmiljöer utanför skolorna leder till krav på fler parkeringsplatser – men detta leder till än mer bilskjutsning och trafikproblemen växer i stället för minskar. Lösningen är att flytta ut biltrafiken från skolornas närområden. Personal och föräldrar ska parkera utanför skolans närområde och gå sista biten. I skolans närområde ska det i stället finnas gott om bra, väderskyddade och låsbara cykelparkeringar, samt säkra och belysta gång- och cykelvägar. Leveranser till skolkök, sophämtning, färdtjänst och eventuell skolskjuts kan tillåtas med hjälp av bommar eller andra system som begränsar föräldratrafiken.

Åtgärderna innebär att det blir mindre attraktivt att lämna och hämta barn med bil, eftersom promenaden begränsar den eventuella tidsvinsten. Det ger föräldrar motiv att fatta andra rationella beslut, exempelvis att barnen får gå eller cykla själva till skolan.

4.1.2 Förskolor

Till förskolorna kommer små barn, som inte kan ta sig dit på egen hand. För att stimulera lämning och hämtning med gång och cykel, bör bilparkeringarna även här ligga längre bort från målpunkten, medan cykelparkeringar ligger i omedelbar närhet till entrén.

4.1.3 Service, vård och omsorg

Tillgängligheten till bibliotek, turistbyrå, kommunala vårdhem och äldreboenden ska vara god för alla människor, oavsett förmågor och färdmedel. Handikapparkeringar, cykelparkeringar, sittbänkar och en välkomnande fysisk miljö är viktiga delar. Däremot

kan personalparkeringar lokaliseras längre bort från arbetsplatsen vilket innebär att närområdet kan göras mer tillgängligt.

4.1.4 Lomma hamn och andra besöksmål

Lomma hamn är kommunens största besöksmål. Många besökare kommer med bil, trots att hamnen ligger centralt och nära busstationen. Flera stora parkeringsytor möjliggör för bilister att komma nära målpunkten och stranden. Bilparkeringarna tar mark i anspråk som skulle kunna användas för att skapa fler mötesplatser. Bilparkeringen norr om hamninloppet ligger en bit från hamnområdet, medan det finns bilparkering omedelbart söder om hamninloppet.

Andra stora besöksmål är Långa bryggan i Bjärred och Alnarpsparken. Här ska det vara väl försett med cykelparkeringar av hög standard och närhet till regionala busshållplatser. En tågstation i Alnarp för Lommabanan är önskvärd.

4.1.5 Idrottsplatser, badhus, fritidsverksamhet

Dessa anläggningar ska alltid vara möjliga att nå till fots eller med cykel. Det innebär belysta gång- och cykelvägar ända fram och som prioriteras vid snöröjning. Det innebär cykelparkeringar av hög standard närmast entréerna och bilparkering längre bort. Nya verksamheter ska lokaliseras nära bostäder, medan områden runt befintliga kan förtätas i möjligaste mån.

4.1.6 Stationen

När Lommabanan öppnas erbjuds Lommaborna nya möjligheter att resa hållbart. För att främja en reskedja som är hållbar hela vägen, ska det finnas gott om cykelparkeringar och sittbänkar vid stationen, samt närhet till busshållplatser. Bilparkeringar bör avgiftsbeläggas eller regleras för att motverka långtidsparkering. God belysning, prioriterad snöröjning och tillgänglighetsanpassningar är självklarheter.

4.1.7 Arbetsplatser

Alla arbetsplatser är målpunkter för de anställda. Många arbetsplatser är också besöksmål, exempelvis biblioteket och Alnarp. Det är ofta enkelt, gratis och attraktivt att ta bilen till arbetsplatser i Lomma kommun. Åtgärder behövs för att öka de hållbara färdmedlens attraktivitet. Se vidare under Strategi 4: Arbetspendling.

4.1.8 Inköp Lomma och Bjärred

Det finns goda möjligheter att handla lokalt i Lomma kommun. Här finns dagligvaruhandel och flera andra butiker. Nya funktioner kan behövas för att förbättra lokala inköp som sker med gång och cykel. Se vidare under Strategi 3: Lokala inköp.

5 Strategi Lokala inköp

I Lomma kommun ska det vara enkelt och attraktivt att som gående och cyklist göra lokala inköp

5.1 Varför är detta viktigt i Lomma?

Den lokala handeln gynnas av att fler går och cyklar för inköp. Den som sätter sig i en bil för att åka och handla, åker lika lätt till Center Syd eller Nova Lund som till Lomma eller Bjärred. Den lokala handeln gynnas av sammanhängande stråk – och dessa bidrar till att göra orten attraktiv. Butiker i gatuplan, sittplatser i trevliga lägen, torghandel som ger folkliv och vackra miljöer gör centrum trevligt, tryggt och mänskligt.

Vid inköp är ofta *närhet* en viktig faktor. Den som handlar och bär tungt, vill inte gå långa sträckor. Cykelparkeringar kräver mindre utrymme än bilparkeringar, och innebär därmed att avstånden mellan affärer och parkeringar kan hållas nere. Av samma skäl är det viktigt med busshållplatser i närheten av butiker.

5.1.1 Attraktivitet

Lokal handel ger folkliv och folkliv skapar möten och ökad trivsel. Fotgängare och cyklistar rör sig på en begränsad yta jämfört med bilister, därför gynnar de den lokala handeln och servicen. Åtgärder i Lomma och Bjärred som gör handeln mer tillgänglig för gående och cyklistar kommer att bidra till attraktiva miljöer i centrum.

5.1.2 Lokalisering

Ett av de viktigaste styrmedlen i samband med inköp handlar om nyetableringar och var de lokaliseras. Med tiden har de negativa konsekvenserna av externa köpcentra blivit tydligare, och lokaliseringar som innebär att kunderna behöver bil ska undvikas. Etableringar i centrumbildningarna ska prioriteras. Det medför på sikt en ökad täthet och gör Lomma och Bjärreds centrum mer befolkade.

5.1.3 Nya servicefunktioner

Inköp sker i ökad utsträckning via datorn och hemleverans av varor, även mat och dagligvaror. Det är en ny konkurrens som kräver att de lokala butikerna kan svara med nya servicefunktioner. Utöver hemleverans kan butikerna erbjuda lån av varukorgar, källor eller lastcyklar för att ta hem varor.

5.1.4 Samarbetsformer

Det krävs nya och fördjupade samarbetsformer för att stärka och utveckla den lokala handeln och övrig service. Det finns många aktörer som är berörda av frågan och dessa behöver samarbeta för att nå lösningar på bred front. Genom att samlas och samarbeta är även möjligheterna att kommunicera och nå ut större. Förutom de lokala handlarna och kommunen kan till exempel distributionsföretag vara parter i samarbetet.

6 Strategi Arbetspendling

I Lomma kommun ska de hållbara färdmedlen främjas för arbetspendling

6.1 Varför är detta viktigt i Lomma?

Arbetspendlingen både till och från Lomma är omfattande, och de flesta arbetsresorna sker med bil. Bilpendlingen är störst till Malmö och Lund. Majoriteten av de som arbetar i Lomma kommun, 55 procent, bor i en annan kommun. Kanske kan den omfattande pendlingen tolkas som att de arbetsplatser som finns i kommunen inte är tillräckligt attraktiva för kommuninvånarna. Bilpendlingen är inte långsiktigt hållbar och måste styras över mot en ökad användning av kollektivtrafik, cykel och gång.

6.1.1 Bytespunkter till kollektivtrafik, inklusive stationen

Belysta, breda, gena och separerade gång- och cykelvägar till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter är grundläggande för att överföring från bil till hållbara färdmedel ska bli verklighet. Högkvalitativa cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken bidrar till att göra reskedjan cykel-kollektivtrafik mer attraktiv.

6.1.2 Kommunala arbetsplatser

Kommunen har möjlighet att påverka arbetspendlingen till de kommunala arbetsplatserna. Det kan ske genom bilparkeringsåtgärder (placering, utformning, avstånd, avgifter) och genom att ta fram resepolicyer och mobilitetsplaner i vilka arbetspendling och tjänsteresor ingår. Kommunen kan utbilda sina anställda om transporter, miljö och klimat och genomföra kampanjer, aktiviteter och tävlingar som syftar till att minska bilanvändningen.

6.1.3 Regionala kampanjer

Deltagande i regionala och återkommande kampanjer såsom *Pendla med cykel ger vinster* i form av ökad cykling, särskilt när åtgärderna genomförs tillsammans med förbättringar i infrastrukturen för cykel. Kampanjerna bidrar till att visa för medborgarna vad som är önskvärt och medverkar till att skapa en norm i samhället.

6.1.4 Påverkansinsatser

Åtgärder som syftar till att förändra människors beteenden är ofta svåra och det tar lång tid att se påtagliga effekter. Det viktiga är att påverka människors acceptans för alla åtgärder som syftar till att gynna hållbara färdmedel och minska bilens attraktivitet. Acceptansen är nödvändig för att politiker ska våga, vilja och kunna fatta modiga transportpolitiska beslut på lokal, regional och nationell nivå.

6.1.5 Regionala cykelstråk

Regionala cykelstråk mellan viktiga orter gör det möjligt att cykelpendla och ingår i ett busutbud. Det ska vara möjligt att cykla mellan Skånes större tätorter. Eftersom avstånden är längre på regionala cykelstråk än lokala, är framkomligheten grundläggande. Regionala stråk ska vara prioriterade, gena, breda, belysta i korsningspunkter och separerade från fotgängare där flödena är större.

7 Strategi Attraktivitet

I Lomma kommun ska en promenad eller en cykeltur upplevas som positivt och attraktivt – alltid och överallt

7.1 Varför är detta viktigt i Lomma?

I Lomma kommun är gång- och cykelandelen låg. Det har flera orsaker, varav låg attraktivitet är en. För att något ska vara attraktivt ska det vara enkelt, självklart, bekvämt, vackert, njutbart och önskvärt. Som cyklist och fotgängare i Lomma kommun ska man känna sig välkommen, önskad och prioriterad.

7.1.1 Drift och underhåll

Prioriteringar i drift och underhåll ger tydliga signaler om vad som är önskvärt. Dessutom har det tydliga trafiksäkerhetsaspekter. Prioriterade gång- och cykelstråk ska vara de som leder till viktiga målpunkter, såsom skolor, förskolor, fritidsaktiviteter, kommunal service och inköp. Prioriteringen gäller bland annat snöröjning, halkbekämpning, lagning av hål i asfalt samt trasig belysning. När gång- och cykelstråk inte snöröjs tvingas fotgängare och cyklister ut i biltrafikens körfält.

7.1.2 Grönstråk

Sammanhängande grönstråk har stor betydelse för upplevelsen och trivseln. Vackra platser och stråk lockar människor.

7.1.3 Vistelseytor

Utökade vistelseytor genom exempelvis bredare trottoarer, skapar plats för uteserveringar, sittplatser, offentlig konst, trädplanteringar och blomkrukor. Åtgärderna gör platserna mer befolkade och underlättar möten. Större utrymmen för gående sänker tempot och dämpar ljudnivån, vilket gör området behagligare och trevligare att vistas i.

7.1.4 Männsklig skala

När trafikmiljön och de offentliga rummen kan skalas ner till en mer mänsklig skala, gynnas alla. Det handlar om tempo och storlek. Breda gator skapar högre hastigheter och blir större barriärer, medan befolkade gångstråk bidrar till en välkomnande miljö som fler människor upplever som trygg och säker.

7.1.5 Trygghet

Trygghet är en subjektiv upplevelse och tolkning av omgivningen. Trygghet handlar bland annat om att inte riskera att utsättas för våld, hot, olyckor eller att bli lämnad ensam i en nödsituation. Tryggheten ökar på befolkade platser, med belysning, överblickbarhet, orienterbarhet och när det finns alternativa vägar. Trygghet handlar också om att synas, bli sedd och att kunna se. Människor i bilar inger ingen trygghet för den som går eller cyklar, däremot bidrar andra gående och cyklister till ökad trygghet.

7.1.6 Framkomlighet och flyt

Att cykla i tätortsmiljö innebär att ständigt behöva bromsa in eller stanna. Gående på cykelbanan, skarpa svängar, ojämnheter och nivåskillnader, omledningar samt trafiksignaler och korsningar innebär begränsningar i framkomligheten och minskat flyt. För att cykeln ska ses som ett reellt alternativ till bilen vid längre sträckor, måste framkomligheten förbättras så att cyklisterna erbjuds bättre flyt i trafiken.

7.1.7 Mobility management i byggskedet

Fotgängare och cyklister har länge varit styvmoderligt behandlade vid vägarbeten. I bästa fall har en skylt med hänvisning till andra sidan ställts upp, men allt för ofta har inga åtgärder gjorts alls för att främja framkomligheten och säkerheten för gående och cyklister vid vägarbeten. *Mobility management i byggskedet* är en specifik metod som följer en särskild arbetsmodell, och som syftar till att säkerställa att fotgängare och cyklister prioriteras vid vägarbeten.

8 Strategi Parkering

I Lomma kommun ska parkering successivt användas som ett styrmedel för att utjämna skillnaderna mellan färdmedlens attraktivitet och därigenom öka andelen gående och cyklister

8.1 Varför är detta viktigt i Lomma?

I Lomma är det gratis att parkera, till skillnad mot exempelvis Malmö och Lund. Gratis bilparkering välkomnar bilister och gör bilen till ett attraktivt val. Det förkortar den totala restiden. Gratis bilparkering bidrar till den mycket höga andelen biltrafik i kommunen.

Bilparkering är ett av de mest effektiva styrmedlen för att påverka bilanvändningen. Det finns många undersökningar som visar att gratis eller billig bilparkering är en av de främsta anledningarna till att människor väljer att ta bilen till arbetet eller annan målpunkt. Tillgången på och placeringen av bilparkeringsplatser är utöver priset också en starkt styrande faktor. Bilisterna lär sig mycket snabbt var det finns god tillgång på bilparkeringsplatser samt var det är gratis eller billigt att parkera. Parkeringsåtgärder får därmed också snabbt genomslag.

Bilparkeringar är normalt inte befolkade vilket minskar tryggheten. Markparkeringar tar stora ytor i anspråk och innebär att avstånden blir längre. Många markparkeringar i centrala lägen innebär därför lägre attraktivitet för gång och cykel. Färre gatuparkeringar innebär en säkrare trafikmiljö för barn.

8.1.1 Tidsreglering

I Lomma kommun regleras bilparkeringen med p-skiva. Tidsreglering innebär att kommunen kan få bort långtidsparkering i centrala lägen och därmed öka tillgängligheten. Att använda olika tidsregleringar beroende på plats och syfte är ett enkelt och effektivt styrmedel.

8.1.2 Lokalisering och avstånd

Lokaliseringen av parkeringar har stor betydelse för färdmedlets attraktivitet. För att ändra förhållandet mellan cykel och bil, bör cykelparkeringar alltid anläggas närmast entréer och bilparkeringar längre bort (undantaget handikapparkeringar). På det sättet ökar den sammanlagda restiden för bil men minskar för cykel.

8.1.3 Typ av parkeringsanläggningar

Markparkeringar och gatuparkeringar för bil innebär ett dåligt utnyttjande av marken, men är billiga att anlägga. Markparkeringar blir ödsliga och skapar utglesade miljöer. Gatuparkeringar tar ytor som kan användas för att skapa plats för vistelse, fotgängare och cyklister. Gatuparkeringar är dessutom negativa för barns trafiksäkerhet.

Parkeringshus eller parkeringsgarage innebär att många bilar kan parkeras på en yta som tar mindre plats än markparkeringen. Bygg på höjden!

Cykelparkeringar måste utformas för olika typer av cyklar. Lådcyklar och elcyklar blir allt vanligare, även påhängscyklar (för barn) och trehjuliga cyklar (för rörelsenedsatta). Många av dessa nya typer av cyklar är dyra i inköp, vilket kräver att cykelparkeringarna utöver god plats, också är säkra, låsbara, gärna inhägnade och väderskyddade.

9 Förslag på åtgärder

Nedan följer en sammanställning av förslag på olika åtgärder kopplat till respektive strategi. Åtgärdsförslagen kommer dels från en intern workshop på Lomma kommun, dels från konsultens arbetsgrupp. Samtliga förslag på åtgärder har sedan värderats och prioriterats av Lomma kommun så att arbetet fokuseras till de mest relevanta åtgärderna. Flera åtgärder som har framkommit i arbetsprocessen har valts bort på grund av de redan ingår i andra kommunala program eller handlingsplaner. Detta för att de inte ska behandlas parallellt. De åtgärder som är aktuella utifrån strategin för ökad andel gång- och cykeltrafik presenteras nedan under respektive strategi.

Strukturen på redovisning följer den struktur Lomma kommun använder i andra liknande dokument.

9.1 Kommunal planering

I Lomma kommun ska den kommunala planeringen användas aktivt för att öka och behålla andelen fotgängare och cyklister.

Mål / åtgärd	Beskrivning	Kostnad tkr	Drift tkr/år	Genomförande period	Ansvar
SGC 1.1	Befintlig normbeskrivning uppdateras för att ge fotgängare och cyklister större utrymme med tydlig separering sinsemellan vid huvudgator.	Ord. verks		Vart femte år	TN
SGC 1.2	Verka för att snabbcykelvägar byggs inom kommunen och till grannkommuner.	Ord. verks		Konstant	KS
SGC 1.3	Strategier för ökad andel gång- och cykeltrafik ska genomsyra all planering i såväl tidiga skeden med översiktsplanering som i sena skeden med detaljplaner.	Ord. verks		Konstant	KS

9.2 Viktiga målpunkter

I Lomma kommun ska de viktigaste målpunkterna vara anpassade för fotgängare och cyklister och bidra till att attraktiviteten för hållbara transporter höjs.

Mål / åtgärd	Beskrivning	Kostnad tkr	Drift tkr/år	Genomförande period	Ansvar
SGC 2.1	Genomför ett pilotprojekt med skolresplaner på en av kommunens skolor med mål att minska attraktiviteten för biltrafik vid skolor.	50		2019	TN/ BUN
SGC 2.2	Säkerställ att viktiga målpunkter* ansluts till gång- och cykelvägnätet.	Ord. verks		Konstant	TN/ KS
SGC 2.3	Vid nybyggnation av skolor ska cykelparkering prioriteras framför bilparkering och angöring för bilar, vilka placeras på längre avstånd från skolorna.	Ord. verks		Konstant	TN
SGC 2.4	Vid privat mark säkerställ att cykelparkering tas med i bygglov.	Ord. verks		Konstant	MBN
SGC 2.5	Marknadsför åtgärder som innebär att det blir säkrare, tryggare och genare att gå och cykla.	Ord. verks		Konstant	TN
SGC 2.6	Tillsätt en grupp som kartlägger och ser över åtgärdsbehov för ökad trafiksäkerhet vid kommunens skolor, i syfte att öka benägenheten att gå/ cykla till skolan.	Ord. verks		2018	TN/ BUN/ KS

*grundskolor, SLU Alnarps universitet, idrottsplatser, badplatser, småbåtshamn, tågstation/busshållplatser, handel/centrum/Lommastråket

9.3 Lokala inköp

I Lomma kommun ska det vara enkelt och attraktivt att som fotgängare och cyklist göra lokala inköp.

Mål / åtgärd	Beskrivning	Kostnad tkr	Drift tkr/år	Genomförande period	Ansvar
SGC 3.1	Översyn av cykelanpassning i samband med handel vad gäller cykelparkeringens placering och närhet till entréerna. Tillgodose tillgänglighet och utformning på cykelställen så att de är anpassade till samtliga cykelmodeller på ett attraktivt vis.	Ord. verks		2018	KS
SGC 3.2	Genomför kampanjer för att bredda och stärka den lokala handeln i Bjärreds centrum och på Lommastråket samt fördelarna med att handla till fots och med cykel.	Ord. verks		2018-2019	KS

9.4 Arbetspendling

I Lomma kommun ska de hållbara färdmedlen främjas för arbetspendling såväl inom tätorten och kommunen som till angränsande kommuner.

Mål / åtgärd	Beskrivning	Kostnad tkr	Drift tkr/år	Genomförande period	Ansvar
SGC 4.1	Genomför kampanjer tillsammans med större arbetsplatser för en ökad arbetspendling till fots och med cykel. Exempelvis parking cash out, cykelkampanj, testresenärer eller framtagning av personliga resplaner.	Ord. verks		Vart tredje år	KS/ TN
SGC 4.2	Utred attraktiviteten att pendla med cykel på befintliga stråk genom ökad upplevelse kring stråken, införande av läplanteringar och andra vindskydd.	Ord. verks		2018	KS
SGC 4.3	Utred möjligheten att öka attraktiviteten på cykelparkeringar vid kommunens arbetsplatser med tex väderskydd, insyn, belysning och låsbarhet.	Ord. verks		25%/år*	TN
SGC 4.4	Skapa goda möjligheter på arbetsplatsen att pendla med cykel exempelvis via införande av omklädningsrum, klädsåk och dusch samt pump och lagningsmöjligheter.	Ord. verks		2 st/ år	TN
SGC 4.5	Lomma station ska bli navet för arbetspendling i Lomma. Vid öppning införs kampanjer och provåkarkort. Det ska finnas service, pumpstation och laddningsmöjligheter för elcyklar.	Ord. verks		2018 - 2021	KS

*Avser inventeringstakten av kommunens cykelparkeringar i fastighetsbeståndet

9.5 Attraktivitet

I Lomma kommun ska en promenad eller en cykeltur upplevas som positivt och attraktivt, alltid och överallt oavsett syfte, sträcka och målpunkt.

Mål / åtgärd	Beskrivning	Kostnad tkr	Drift tkr/år	Genomförande period	Ansvar
SGC 5.1	Vid nybyggnation tillgodose att tillräcklig plats ges för busshållplatser så att dessa inte placeras mitt i gång- och cykelbanan, och att dessa görs attraktiva och trygga med möblering, belysning och insyn.	Ord. verks		Konstant	KS/TN
SGC 5.2	Inventera kommunens gång- och cykelbanor map attraktivitet, framförallt sträckor i industri- och verksamhetsområden samt sträckningar genom grönområden och längs med järnvägen.	Ord. verks		2018	KS/ TN

9.6 Parkering

I Lomma kommun ska parkering successivt används som ett styrmedel för att utjämna skillnaderna mellan färdmedlens attraktivitet och därigenom öka andelen fotgängare och cyklister.

Mål / åtgärd	Beskrivning	Kostnad tkr	Drift tkr/år	Genomförande period	Ansvar
SGC 6.1	Genomför en översyn av gällande parkeringsnorm, normen skall alltid ge prioritet till cykel och c/c-avståndet för cykelställ skall föras in i normen. Normen skall även kompletteras med t.ex. bilpool, lokalisering av parkeringarna, antal och utformning (tillgodose olika typer av cyklar) samt tidsstyrning. Normen kan även innehålla strategier vid behov.	Ord. verks		2018	KS/ TN

10 Uppföljning av mål

Trafikplanering har historiskt sett varit prognosstyrd. Trafikplanerarna har tittat på prognoser, och anpassat åtgärder för att säkerställa framför allt bilisternas framkomlighet. Motsatsen till prognosstyrd planering är målstyrd planering. Här utgår trafikplanerarna från en önskvärd målbild; hur man vill att trafiken lokalt och regionalt ska se ut. Därefter genomförs åtgärder som syftar till att nå målet.

Det är stora skillnader på vilka åtgärder som genomförs beroende på om trafikplaneringen är prognosstyrd eller målstyrd. Målstyrd planering kan också sägas vara aktiv – den rör sig mot ett mål, medan prognosstyrd planering är mer passiv – den anpassar sig efter en verklighet som man tror ska komma.

Det är viktigt att åtgärderna och dess mål följs upp av Lomma kommun. Målen läggs in i kommunens styrsystem, som årligen följs upp av respektive nämnd.

Bilaga 1 - GENERELLA FÖRUTSÄTTNINGAR

Strategi för ökad andel gång- och cykeltrafik i Lomma kommun är indelad i tre delar. I den första delen, huvudrapporten, återfinns strategier och åtgärder för att öka andelen gående och cyklister i Lomma kommun. Bilaga 1 utgör en teoretisk del där generella förhållanden gällande gång- och cykeltrafik i allmänhet beskrivs. I bilaga 2 beskrivs de specifika förutsättningar som finns för Lomma kommun.

Bilaga 1 inleds med en generell beskrivning av vilka vinster en kommun kan få av att andelen gång- och cykeltrafik ökar. Därefter följer en beskrivning av människan i trafiken och vilka rationella överväganden vi gör inför varje resa. Specifika förutsättningar för gångtrafik och cykeltrafik redovisas i var sitt kapitel.

I bilaga 1 finns även en teoretisk del om Kano-modellen som stöd för gång- och cykelfrämjande åtgärder, samt argument för ett nytt synsätt på mobility management och beteendepåverkan.

Bilaga 1 innehåller också grundläggande beskrivningar av samhällsplanering, där SCAFT, haft stor påverkan på Lommas bostadsområden vilket ger återverkningar på dagens gång- och cykelflöden.

Bilaga 2 beskriver de specifika förutsättningar för Lomma kommun utifrån hur bostadsområden och gator ser ut, viktiga målpunkter i kommunen, demografi och resvanor.

1 Vinster med ökad gång- och cykeltrafik

Det finns många fördelar med att en större andel av resorna genomförs genom promenader och cykelturer. Båda sätten ska betraktas som seriösa och attraktiva färdmedel, och stötts av en ändamålsenlig och trafiksäker infrastruktur.

I detta kapitel berör vi fyra fördelar med en överflyttning av trafikarbetet till gång och cykel: förbättrad folkhälsa, minskad klimatpåverkan, attraktivare städer och ökad mobilitet för flera grupper.

1.1 Förbättrad folkhälsa

Att promenera och cykla innebär flera fördelar för folkhälsan. Även den som byter bilen mot kollektivtrafik kommer att bli friskare, eftersom promenaderna eller cykelturerna till hållplatser och stationer innebär ökad fysisk aktivitet.

1.1.1 Friskare liv

Den som är fysiskt inaktiv löper fyra gånger så hög risk att dö i förtid, jämfört med den som är fysiskt aktiv. Men redan vid ganska måttlig vardagsmotion under 30 minuter per dag, halveras risken för att dö i förtid.²

² Statens folkhälsoinstitut (ombildat till Folkhälsomyndigheten 2014)

Det finns också ett tydligt samband mellan fysisk inaktivitet och välfärdssjukdomar. Ökad användning av gång och cykel i vardagen minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes typ 2, depression och sömnsvårigheter, benskörhet, övervikt och fetma samt vissa cancersjukdomar.³

I dag är hälften av alla vuxna män, drygt en tredjedel av alla kvinnor och vart femte barn överviktiga eller feta.⁴ Mellan 2004 och 2013 har andelen personer med fetma ökat från elva procent till 14 procent.⁵

Statens folkhälsoinstitut uppskattade 2010 de samhällsekonomiska kostnaderna för ohälsa i Sverige till minst 120 miljarder kronor per år (2009 års penningvärde). Den största andelen, 60 procent, utgörs av indirekta kostnader. En stor del av kostnaderna beror på tobaks- och alkoholbruk, fysisk inaktivitet och ohälsosamma matvanor. Dessa levnadsvanor är också de främsta orsakerna till sjukdomsburden i Sverige. Vi beräknar att tobaks- och alkoholbruk, fysisk inaktivitet och ohälsosamma matvanor kostar samhället 55 miljarder kronor per år.⁶

Hälsa uppmärksammas alltmer som ett medel för ekonomisk utveckling. En bättre folkhälsa kan öka samhällets produktivitet och minskar kostnaderna för samhällets aktörer.

1.1.2 Luftföroreningar

Bilismen innebär inte bara en begränsning av den fysiska aktiviteten, den innebär även utsläpp av luftföroreningar. Barn är mer känsliga för avgaser än vuxna. Bilavgaserna påverkar andningsvägarna och lungorna, och kan ge och förvärra andningsbesvär, astma och allergier, samt orsaka lungcancer. Luftföroreningarna ger även upphov till hjärt-kärlsjukdomar. Kolväten i avgaserna är cancerframkallande.

Skadliga partiklar uppstår dels vid förbränning i motorerna, dels som slitagepartiklar från däck, väg och bromsar. Utsläppen kommer från avdunstning av bränsle och från oförbränt bränsle i avgaserna. De partiklar som bildas vid motorförbränning är också cancerframkallande. Partiklar beräknas bidra till flera tusen för tidiga dödsfall per år i Sverige och åtskilligt lidande i form av ökade sjukdomsfall och besvär.⁷ Utsläppen från trafiken är fortfarande oacceptabla på många platser, framför allt i stora tätortsområden.

1.1.3 Buller

Buller är den miljöstörning som drabbar flest svenskar, och biltrafiken är en mycket stor källa. Drygt två miljoner svenskar beräknas vara utsatta för buller som påverkar deras hälsa. Bullerstörningar kan ge sömnsvårigheter, koncentrationssvårigheter och andra stressymptom. Bullerstörningar ger också höjt blodtryck och påverkan på hjärt- och

³ Mobiliteitsplan Odense 2014-15

⁴ Livsmedelsverket, 2015

⁵ Folkhälsomyndigheten, 2014

⁶ Statens folkhälsoinstitut, 2010

⁷ Trafikverket, 2015

kärssystemet. Trötthet, nedstämdhet och olustkänslor är vanliga konsekvenser av störd nattsömn.⁸

Barn är mer känsliga för buller än vad vuxna är. Barn som dagligen utsätts för buller kan prestera sämre i skolan eftersom inläringen påverkas. Det som påverkas mest är läsning, uppmärksamhet, problemlösningsförmåga samt minnesförmåga. Värst drabbas barn som försöker lära sig ett nytt språk.⁹

1.2 Ökad trafiksäkerhet

Hastigheten är den enskilt viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn. Hastigheten påverkar både risken för att en trafikolycka ska uppkomma och olyckans konsekvenser. Studier av dödsolyckor i tätort har visat att hastighetsgränserna i många fall inte är anpassade till Nollvisionens krav. Rätt hastighetsgränser och fysiska åtgärder bedöms tillsammans ha en stor potential att rädda liv inom tätorter. Även små förändringar i verklig hastighet kan ha goda trafiksäkerhetseffekter. Ett lugnare tempo mer anpassat för gående och cyklister på stadens gator leder till en bättre vistelsemiljö för invånarna och färre olyckor.

För att kunna utforma trygga, trafiksäkra, attraktiva och levande stadshuvudgator krävs att hastigheten sänks. Trafiksäkerheten med avseende på kollisionsolyckor förbättras när fler fotgängare och cyklister tar ett tydligt anspråk på trafikytorna. Singelolyckor där exempelvis fotgängare halkar på halt väglag vintertid eller då cyklister cyklar omkull är en av de stora utmaningarna när det gäller ökad trafiksäkerhet.

Majoriteten av cykelolyckorna är singelolyckor. De orsakas ofta av att något kommer in i hjulet, eller att cyklisten cyklar på en trottoarkant. Mörker i kombination med dålig cykelbelysning gör att cyklisterna inte ser gropar och ojämnheter i marken, och riskerar cykla omkull. Halt underlag är en annan vanlig anledning till singelolyckor både för cyklister och för gående.

Cyklister och fotgängare är oskyddade trafikanter, vilket innebär att de har en högre olycksrisk (räknat per kilometer) än bilister och kollektivtrafikresenärer. Med ökad andel gång- och cykeltrafik, finns en risk att antalet olyckor ökar om inte åtgärder för ökad trafiksäkerhet genomförs. Samtidigt blir det dock en aning säkrare för varje enskild cyklist när fler cyklar, vilket beror på att bilisterna vänjer sig vid fler cyklister och tar större hänsyn till dem.

De viktigaste åtgärderna för att minska de allvarliga olyckorna är att förhindra kollisioner med motorfordon och att minska krockvåldet (hastigheten) samt insatser för ökad hjälmanvändning.

För att inte en ökad andel gång- och cykeltrafik ska innebära fler olyckor, måste särskilda insatser göras för att bygga gångbanor och cykelbanor samt att framför allt utforma säkra korsningspunkter. Ökad användning av cykelhjälm, reflexer, belysning och cykelkorgar förbättrar också trafiksäkerheten.

⁸ Karolinska institutet, Institutet för miljömedicin, 2015

⁹ Karolinska institutet, Institutet för miljömedicin, 2015

1.3 Minskad klimatpåverkan

Vägtransporterna står för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av klimatpåverkande gaser, omräknat till koldioxidekvivalenter.¹⁰ Det som medräknas är koldioxid, metan, dikväveoxid (lustgas) och sex olika typer av fluorerade gaser. År 2013 var Sveriges totala utsläpp nära 60 miljoner ton koldioxidekvivalenter vilket innebär att varje svensk bidrog med ungefär sex ton.

Utsläppen från personbilar har minskat med 16 procent mellan 1990 och 2013, beroende på mer bränslesnåla motorer och ökad användning av biobränslen. Men minskningen har motverkats av att utsläppen från tunga fordon ökat under samma period.

Klimatförändringen är vår tids största utmaning, och förutsätter insatser på alla nivåer i samhället. Lokala, regionala, nationella och internationella miljömål måste gå åt samma håll, och leda till en kraftig minskning av vägtransporternas utsläpp av klimatpåverkande gaser.

1.4 Attraktivare städer

Med minskad biltrafik i våra städer frigörs utrymme som kan användas för ett mer myllrande stadsliv med nya mötesplatser och vackra miljöer. Gång och cykel tar betydligt mindre plats än vad biltrafiken gör, vilket illustreras i bilderna nedan. Antalet människor på bilderna är samma, och motsvarar en fullsatt regionbuss.



Figur 1. Biltrafiken är mest utrymmeskrävande av alla transportslag. Bilderna visar hur mycket yta som krävs för att förflytta samma antal människor med cykel eller bil (en person per bil). Källa: Citymetric.com

Ett annat tydligt exempel på skillnader i utrymmesbehov mellan bil och cykel är parkeringsytor. På samma yta som en enda personbil behöver för parkering, får tio cyklar

¹⁰ Naturvårdsverket, 2015

plats. När gatuparkeringar längs en gata plockas bort, kan ytan ersättas av cykelbanor, bredare trottoarer eller ett stort antal cykelparkeringar.



Figur 2. Cykelstället har fått formen av en bil för att tydligt visa skillnaden i utrymmeskrav. Tio cyklar får plats på samma yta som en parkerad bil. Foto: Sweco

En bil i rörelse har längre bromssträcka än en cykel i rörelse, och den behöver en bredare skyddszon runt omkring. Det innebär att det inte bara är parkeringen som tar mer plats, utan totalt sett kräver bilen mer utrymme än cykeln. Minskad biltrafik i städer och tätorter leder till bättre trafiksäkerhet för gående och cyklister. Det skapar ett lugnare trafiktempo, minskar barriäreffekterna och ger en betydligt tystare miljö. Personer som upplevt bilfria stadsmiljöer blir ofta positivt överraskade av den lägre ljudnivån som ger stadslivet ett mer behagligt sorl.

Det frigjorda utrymmet kan användas till bland annat förtätning av bostäder och handel, nya mötesplatser exempelvis genom uteserveringar och torghandel, offentlig konst, blomsterarrangemang, trädplanteringar och lekplatser för barn. Allt bidrar till en vackrare, intressantare och mer händelserik stad, en plats där boende och besökare trivs och vill vara. Trivsamma platser blir mer befolkade, vilket gynnar handeln som då får fler möjliga kunder.

1.4.1 Barriäreffekt

Mycket stora och trafikerade leder har en kraftig barriäreffekt, eftersom de är svåra att korsas på annat sätt än planskilt eller med trafiksignal. Men även infartsgator och centrala stråk i stadsmiljöer kan ha viss barriäreffekt på grund av biltrafiken, speciellt om hastigheterna är höga. Med minskad biltrafik i stadsmiljöerna, minskar de trafikerade gatornas barriäreffekt. Det blir lättare för människor att korsas på ett säkert sätt när trafikvolymerna minskar och hastigheterna sänks. Kompletterat med fler säkra passager med hastighetssänkande åtgärder, blir barriäreffekten ännu mindre.

1.5 Städer för alla människor

I ett fungerande samhälle ska det vara en självklarhet för alla, oavsett ålder, kön, funktionshinder, ekonomiska förutsättningar eller färdmedelstillgång, att kunna röra sig i den offentliga miljön. Prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för ökad jämställdhet. En stad och ett trafiksystem med en obalanserad färdmedelsfördelning, där biltrafiken är det dominerade trafikslaget, begränsar egenmakten och möjligheten att förflytta sig i vardagen. Biltrafik innebär bland annat trängsel, markanspråk, barriäreffekter och trafiksäkerhetsrisker. Med minskad biltrafik, minskar också dessa negativa sidor av bilismen vilket förbättrar tillgängligheten och mobiliteten för de allra flesta. När trafik- och samhällsplaneringen samverkar, och utgår från behov hos de mest utsatta grupperna (barn, funktionshindrade och äldre) kommer det att gynna alla människor.

1.5.1 Barnperspektivet

Barn är en grupp som får förbättrad mobilitet när biltrafiken minskar. Vägar med stora trafikmängder kan vara svåra för barn att korsa. Problemen kan innebära att föräldrar inte vågar släppa ut sina barn i trafiken för att gå eller cykla till skolan och kompisar, och därför i stället skjutsar dem med bil. När biltrafik förs in bostadsområden, begränsas barns rörelsefrihet och möjlighet till den nödvändiga leken. Även parkerade bilar innebär risker för barn i utemiljön, eftersom de inte syns ovanför en parkerad bil. Bilfria områden ger däremot barn ökad rörelsefrihet. Detta är på alla sätt positivt för barn. Barns självständiga rörelse behöver uppmärksammas och stärkas, då den bidrar till att barn utvecklar handlingskraft, självständighet, social kompetens och ett socialt liv.

Många ungdomar väljer i dag att vänta med att ta körkort till långt efter 18-årsdagen, eller avstår helt och hållet från körkort och egen bil. Samhället måste vara anpassat och tillgängligt för människor som inte vill eller inte har möjlighet att resa med bil.

1.5.2 Kön

Mäns bilinnehav och bilanvändning är generellt sett högre än kvinnors, medan kvinnor i större utsträckning använder kollektivtrafik, går eller cyklar. Skillnaden innebär att män generellt sett har större möjlighet att använda hela transportnätet och därmed bättre tillgänglighet till stadens och regionens utbud. Närheten till kollektivtrafik med hög kvalitet samt goda möjligheter att kunna förflytta sig till fots och med cykel kan kompensera denna obalans. En planering som strävar mot en tätare och mer funktionsblandad stad med större närhet gör bilanvändandet mindre attraktivt och staden mer jämställd.

1.5.3 Socioekonomi

Socioekonomiska förutsättningar, och framför allt inkomst, är en faktor av många som påverkar hur mycket och på vilket sätt människor reser. Ju högre inkomst per hushåll, desto fler resor per dag görs och desto fler resor av dessa görs med bil. Satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafikresor är en viktig strategi för att stärka en mobilitet som inte bygger på bilägande. Hållbara färdmedel och framför allt gångtrafik har lägre trösklar avseende kostnader för den enskilde och möjliggör att medborgare, oavsett inkomst, lättare kan ta del av stadens utbud och bidra till stadslivet, arbetsmarknaden och en ekonomiskt hållbar utveckling.

Människor som saknar körkort eller privat bil, har en begränsad mobilitet till vissa områden, exempelvis till externa köpcentra och verksamhetsområden som bygger på att besökarna är bilburna. När viktiga lokaliseringar genomförs utan krav på bilanvändning, ökar tillgängligheten även för denna grupp. Migration och flyktingströmmar leder till att nya grupper människor kommer till vårt land, vilka kanske inte har råd eller möjlighet att ta körkort eller att köpa egen bil.

1.5.4 Funktionshinder

Funktionshinder uppstår när en människas förmåga inte är tillräcklig för att hantera de krav som den omgivande miljön ställer. Barn under tolv år betraktas ofta som funktionshindrade i trafiken, eftersom deras kognitiva förmågor ännu inte är färdigutvecklade. Barn har exempelvis svårare att uppfatta komplexa miljöer, att dra slutsatser och förutsäga händelser. De har också en begränsad synförmåga och svårare att bedöma avstånd och hastigheter än vad vuxna har. På samma sätt kan många äldre betraktas som funktionshindrade i trafiken, då åldern medför bland annat långsammare rörelser, sämre balans och sämre syn.

Därutöver finns det ett mycket stort antal människor som har syn- eller hörselnedsättningar, är rörelsehindrade eller har kognitiva funktionshinder (afasi, dyslexi, dyskalkyli, damp, adhd, add, autism med mera). I ett mer jämlikt samhälle måste trafikmiljön anpassas till olika funktionshinder. Hur denna anpassning ska se ut, behöver ständigt diskuteras och utvecklas. I gatumiljön har exempelvis synskadade och rörelsehindrade delvis motstridiga intressen. Ljud- och ljussignaler för att hjälpa syn- och hörselskadade kan också vara försvårande för personer med kognitiva svårigheter och koncentrationssvårigheter.

Alla människor gynnas av en trafikmiljö med bland annat ökad separering mellan fotgängare, cyklister och bilister, samt med lägre hastigheter och minskad biltrafik. Det är viktigt att bilparkeringar inte begränsar sikten och överblickbarheten.

2 Människan i trafiken

Som trafikanter formas vårt beteende av drivkrafter som ofta är intuitiva och omedvetna. Grundläggande är att vi vill komma fram så snabbt och bekvämt som möjligt, vi vill ha flyt under vår resa och inte bli hindrade i onödan. Som trafikanter har vi också lätt för att uppfatta avvikelser från *det normala*, och vi uppfattar dessa avvikelser oftast som något negativt. Vi tenderar också att uppfatta andras beteenden i trafiken som mer problematiska än vårt eget beteende. Andra gör fel, inte jag! ¹¹

Vi människor är alla rationella varelser. Vi fattar våra beslut efter en snabb avvägning där vi jämför alternativen med utgångspunkt från vår erfarenhet och yttre förutsättningar. Den som exempelvis har många negativa erfarenheter av förseningar i kollektivtrafiken, väljer troligen cykel eller bil, medan den som saknar körkort över huvud taget inte kan välja bil. Vi kanske tycker att bilen är dyr – men när vi ska köpa buss- eller tågbiljetter till alla familjemedlemmar, blir bilen plötsligt ett billigt alternativ.

Vi gör våra rationella val bland annat utifrån hela resan-perspektivet, restid, avstånd, ekonomi, tillgång till färdmedel, trygghet, erfarenhet och vanor. Våra val kan förändras, och det mest effektiva sättet är att göra de hållbara alternativen mer enkla att välja. Det ska vara lätt att välja rätt.

2.1 Målpunkt

Det första valet vi gör inför en resa är: ska vi resa eller inte? Om beslutet blir att genomföra resan, är valet av målpunkt – när alternativ finns – nästa val. Här har *typ av resa* stor betydelse. För dagliga inköp ser vi resan som något nödvändigt ont, och inte en upplevelse i sig. Motsatsen är exempelvis utflykter eller utrikesresor, där både målpunkten och själva resan dit utgör två delar av den totala upplevelsen.

I valet av målpunkt är vi rationella och värderar utifrån de parametrar som nämnts i stycket ovan, och som beskrivs utförligare nedan.

2.2 Hela resan-perspektivet

När vi som enskilda individer ska resa någonstans, betraktar vi resan utifrån ett helhetsperspektiv. Det inkluderar allt från att låsa upp cykeln eller bilen vid hemmet till att parkera vid målpunkten. Vi inkluderar tid för att exempelvis sätta på sadelskydd och cykelbelysningar, eller spänna fast barn i bilbarnstolen, att lasta i och ur medhavda saker. I vårt individuella *hela resan-perspektiv* ingår även att se till att kollektivtrafikkortet är laddat, att cykeldäcken har luft och att bilen är tankad. Det är först på senare år som även planeringen tar hänsyn till *hela resan-perspektivet*; väldigt länge har resor betraktats enbart utifrån själva förflyttningsmomentet på väg eller järnväg.

2.3 Restid

Vi värderar restiden på olika sätt beroende på vilken typ av resa det handlar om. Vi tycker exempelvis att en kort restid är viktigare när vi ska till jobbet eller göra inköp, än vad vi tycker om resan handlar om att åka ut i naturen.

¹¹ Sören Nordlund, 2014

Restiden ser vi ofta som bortkastad tid när det handlar om daglig pendling eller dagliga inköp, särskilt om vi inte kan utnyttja restiden till annat än enbart förflyttningen. I sådana fall strävar vi efter att hålla restiden så kort som möjligt.

Möjligheten att utnyttja restiden till annat än enbart transportarbete håller dock på att förändras i grunden, och förändringen sker snabbt. Förklaringen är datoruppkopplingar och smartphones som gör att vi både kan jobba och uträtta ärenden ombord på tåg och bussar. Detta ökar kollektivtrafikens attraktivitet och leder till att många alltmer ser restiden som användbar och inte bortkastad tid. Dock kommer dessa fördelar inte hela befolkningen till gagn, eftersom många yrken (bl. a. inom vård, undervisning och tillverkningsindustrin) kräver att arbetstagaren är fysiskt på plats och därmed inte kan jobba på tåget.

Andra åtgärder som påverkar restiderna är förbättrad framkomligheten för kollektivtrafik, cykel och gång i kombination med åtgärder som minskar bilens framkomlighet. De totala restiderna med kollektivtrafik blir kortare med ökad turtäthet och, till viss del fler hållplatser. Restiderna med bil ökar om bilparkeringsplatser läggs längre bort från målpunkter och är avgiftsbelagda. Att lösa parkeringsbiljett kan bli en relativt stor andel av restiden för dem som kör korta sträckor.

Restiderna för cyklister kan kortas betydligt genom att minska de antal stopp, som cyklister tvingas till i tätortsmiljö. Cyklister kan ges *grön väg* längst större pendlingsstråk och prioriteringar i ljusreglerade korsningar. Separering från fotgängare minskar också antalet inbromsningar som orsakas av fotgängare på cykelbanan. Cykelvägnätet ska byggas för *flyt*.

Ökad separering mellan fotgängare och cyklister är också något som gynnar de gående.

2.4 Avstånd

Den genaste vägen ska vara fotgängarnas och cyklisternas.

Avstånden blir generellt kortare när städer och orter förtätas och när viktiga funktioner såsom dagligvaruaffärer, sjukvård, skolor och daghem finns nära bostadsområden och inom gångavstånd. Att förtäta i stationsnära lägen är en viktig och stor utmaning, och kan vara av avgörande betydelse för stationssamhällens möjligheter att utveckla en hållbar samhällsplanering.

Avstånden till parkeringsanläggningar har också stor betydelse. Själva bilparkeringen utgör en stor del av restiden vid korta resor. Ökad cykeltrafik gynnas av att cykelparkeringarna läggs närmare entréer till viktiga målpunkter, än bilparkeringarna.

Avståndet är självklart en viktig faktor när vi väljer färdmedel. I stort sett ingen väljer att promenera om avståndet är över en mil, och väldigt få väljer cykeln när det är längre än 15 kilometer. Redan vid avstånd över en kilometer dominerar bilen som färdmedelsval, vilket innebär att en mycket stor andel av bilresorna är korta.

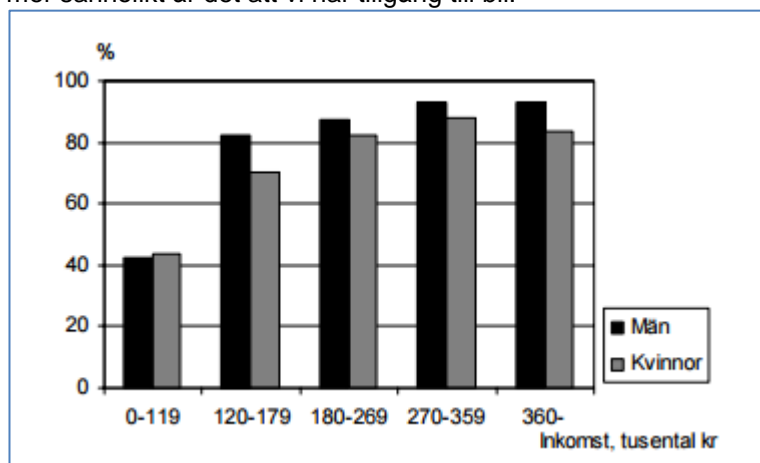
Avståndsintervall	Gång	Cykel	Kollektivt	Motoriserat	# obs
0-1 km	0,624	0,250	0,004	0,122	1186
1-2 km	0,230	0,342	0,021	0,406	1043
2-5 km	0,098	0,211	0,103	0,588	2028
5-10 km	0,016	0,079	0,227	0,678	1640
10-15 km	0,005	0,024	0,244	0,726	961
15-20 km	0,001	0,007	0,212	0,780	751
20-25 km	0,000	0,000	0,244	0,755	544
25-30 km	0,005	0,000	0,240	0,756	438
Över 30 km	0,000	0,001	0,281	0,718	1210

Figur 3. Färdmedelsval för arbetspendling beroende på avstånd och antal observationer i den högra kolumnen. Källa: VTI

2.5 Ekonomi

Kostnaderna för våra resor påverkas bland annat genom bensinpriser, koldioxidskatter, parkeringsavgifter och genom subventioneringsgraden på kollektivtrafiken som har en direkt påverkan på biljettpriserna. Rabattsystem på kollektivtrafiken kan göra det billigare för grupper att resa tillsammans utan att behöva välja bilen.

Det finns ett starkt samband mellan hög inkomst och tillgång till bil. Ju mer vi tjänar desto mer sannolikt är det att vi har tillgång till bil.



Figur 4. Andel över 18 år med körkort och tillgång till bil efter inkomst. Källa: VTI

Många undersökningar har visat att parkeringsavgifterna för bil har mycket stor betydelse för människors val att ta bilen. Gratis bilparkering vid arbetsplatser är exempelvis den största enskilda faktorn för att arbetstagare väljer bilen för sin pendling. Bilägare är också mycket känsliga för prisökningar på bilparkeringen – mer priskänsliga än för höjt bensinpris! I en sammanfattning av flera studier konstateras att parkeringsavgifter bedöms ha en effekt som är mellan 1,5 och två gånger starkare än motsvarande

bensinkostnadsökning. Det skulle betyda att om parkeringsavgiften stiger med tio procent, minskar antalet bilister som parkerar med mellan tre och sex procent i Sverige.¹²

Att gå och cykla är givetvis de allra billigaste alternativen. Utbudet av cyklar har växt, och nya modeller kommer ständigt. Många cyklar blir också dyrare i inköp. I dag kostar exempelvis en elcykel eller lådcykel lika mycket som en äldre bil, vilket innebär att cykelparkeringarna måste bli betydligt mer säkra.

2.6 Tillgång till färdmedel

Tillgången till färdmedel påverkar hur vi reser. Personer med tillgång till bil reser sällan med kollektivtrafik.

Tillgången till närliggande och attraktiv kollektivtrafik påverkar hur mycket kollektivt vi reser. Med attraktiv kollektivtrafik avses turtätheten, avståndet till hållplatser och restidskvoten, främst gentemot bil.

Nästan alla äger en cykel – men inte alla cyklar är anpassade för samtliga typer av resor, till exempel längre pendlingsresor. Att exempelvis ha tillgång till en elcykel ökar möjligheterna också till långa cykelresor. Lådcyklar ökar möjligheterna att cykla med flera barn eller för att storhandla.

Även denna parameter går att påverka med enkla medel. Arbetsgivare kan ha busskort och tjänstecyklar för utlåning, en kommun kan erbjuda lånecyklar och hyrcyklar och skolor kan ha klassuppsättningar av cyklar. Närhet till kollektivtrafiken för fler skapas genom ett system med många linjer och många hållplatser. Beställningstrafik på glesbygden kompletterar busstrafiken.

Bilpooler erbjuder personer möjlighet att ha tillgång till bil vid behov, utan att behöva äga en egen. Även hyrbilar och taxi är alternativ till privatägd bil för den som inte behöver bil så ofta.

2.7 Trygghet

Trygghet är en mångbottnad och individuell känsla. Det kan handla om att inte behöva vara rädd för att utsättas för hot eller våld, likväl som rädsla för att bli strandsatt på annan ort eller längs vägen, när kollektivtrafiken inte fungerar. Belysning, befolkade platser, alternativa vägar och utgångar, adekvat resinformation och åtgärder som gör kollektivtrafiksystemet mer robust, är några av de faktorer som ökar vår trygghet. Att känna sig trygg är grundläggande för att våga röra sig i samhället, framför allt för gående och cyklister. Otrygghetskänslan kan medföra att man i stället väljer bilen eller helt undviker att göra en resa man egentligen hade velat genomföra.

Mörker och ödslighet är väldigt starka otrygghetsfaktorer. Att resa tillsammans med någon är ofta något som minskar känslan av otrygghet. Mer belysta gång- och cykelstråk, bättre rutiner för drift och underhåll så trasig belysning byts ut, är åtgärder som ökar trygghetskänslan.

¹² VTI, Hur hushållen anpassar sig till ändrade kostnader för bilinnehav och bilanvändning

Många gående väljer andra vägar under natten jämfört med dagen. På dagen vill fotgängarna att det ska vara gott, men på natten vill de slippa vara rädda för överfall och väljer därför vägar där fler människor rör sig. Även cyklister använder andra vägar under natten jämfört med dagen, men inte i lika hög utsträckning som fotgängare gör.

2.8 Erfarenheter

Vis av erfarenhet, brukar det ju heta. Och vår tidigare erfarenhet formar vårt beteende. Upplevd trängsel och förseningar i kollektivtrafiken gör oss negativa och ovilliga att välja det alternativet. Att bli svettig och blöt av cykling, stärker inte det alternativet.

Majoriteten av våra resor är till målpunkter som vi redan tidigare besökt. Vi vet då hur parkeringssituationen och omgivningen ser ut. När vi vet att en målpunkt har gott om parkeringsplatser och att det är gratis eller billigt att parkera där, blir bilen ett enkelt val. Om målpunkten tvärtom har väldigt få parkeringsplatser eller höga parkeringstaxor, minskar bilens attraktivitet för den resan.

Om vi vet att busshållplatsen ligger nära vår målpunkt – närmre än bilparkeringen – ökar möjligheten att vi tar bussen. Om vi dessutom vet att bussen går relativt ofta, så ofta att man knappt behöver hålla reda på tidtabellen, ja då är bussen verkligen ett reellt alternativ.

De flesta cyklister och gående har erfarenhet av att vara lågprioriterade vid vägarbeten. Gång- och cykelmöjligheter stängs i värsta fall bara av utan att alternativ väg erbjuds. När det sker ofta, riskerar det leda till att cyklisterna och fotgängarna väljer att köra bil i stället. Hanteringen av gående och cyklister vid trafikomledningar och avstängningar av gator kan därför också försvåra övergången från bil till hållbara färd sätt.

2.9 Vanor

En gång är ingen gång, två gånger är en vana! Det är en klyscha som kanske fungerar när det gäller att skapa helt nya vanor. Dessvärre är det inte så enkelt när det kommer till att *förändra* gamla och etablerade vanor.

Människor som förändrar sina resvanor och testat nya färdmedel behöver bli bekräftade. Något måste ske som visar att de gjort ett klokt val. Staten, regioner och kommuner har en viktig uppgift att med olika styrmedel och planeringsåtgärder bekräfta att den enskilde individen gör rätt, när individen ställer bilen till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik. Kampanjer och påverkansaktiviteter leder sällan till direkta beteendeförändringar, men bidrar till att bekräfta och visa vad samhället önskar och behöver.

I samband med stora förändringar i livet är det ofta lättare att påverka människor att ändra sina resvanor. Sådana förändringar kan vara när människor flyttar, börjar på en utbildning eller ett nytt jobb, får barn, går i pension eller drabbas av sjukdom. I dessa skeden av livet skapas helt nya vanor, eftersom förändringarna är så genomgripande.

3 Gångtrafik

Gång är ett viktigt färdssätt, framför allt på kortare sträckor och inom tätorter. Det är också ett färdssätt som börjar eller avslutar i princip alla förflyttningar oavsett vilket annat färdmedel som används i övrigt.

Fotgängare bidrar till stadslivet. Attraktivitet, komfort och orienterbarhet är tre aspekter som är grundläggande för att skapa ökad fotgängartrafik. Undersökningar visar också att täthet och korta avstånd är viktiga aspekter. I den täta staden kommer fler människor att gå och vistas i stadsmiljön.

3.1 Ett gångvänligt samhälle

Det gångvänliga samhället karaktäriseras av att det uppfyller de krav som fotgängarna ställer. Eftersom fotgängare är en heterogen grupp innebär det att många olika krav ska uppfyllas och samverka för att skapa den gångvänliga staden. Ett par aspekter kan dock identifieras som särskilt viktiga.

3.1.1 Täthet

Den traditionella täta staden med rutnätsstruktur och blandning av bostäder och verksamheter är den struktur som mest främjar gående¹³. En viktig förutsättning för att underlätta gående är just att avstånden mellan målpunkter som hem, skola, handel, hållplats och arbetsplats inte är för långa. Att gå till fots är ett långsamt sätt att förflytta sig. Avstånden behöver därför vara kortare för att det ska vara intressant att gå. I den täta, blandade staden får vi generellt närmare till olika målpunkter, vilket gör täthet till en viktig faktor.

3.1.2 Trafik på fotgängarnas villkor

Gemensamt för den gångvänliga staden är också att trafiken sker på fotgängarnas villkor. Det innebär framför allt krav på bilfria områden eller bilglesa miljöer, samt att biltrafiken sker på fotgängarnas villkor, vilket ställer krav på hastigheter, säkerhetszoner och prioriteringar. Där fotgängare korsar bilvägar ska hastigheten anpassas för att underlätta fotgängarnas passager och öka trafiksäkerheten.

Det är också viktigt att fotgängarna är separerade från cyklister, alternativt att cyklingen sker på fotgängarnas villkor. Det gäller framför allt i centrummiljöer och på vältrafikerade stråk.

3.1.3 Tillgänglighet för alla

Många fotgängare har svårigheter i trafiken såsom nedsatt syn eller begränsad rörlighet. För att skapa det gångvänliga samhället är det därför en självklarhet att alla, oavsett förmåga, ska kunna använda systemet. Tillgänglighetsfrågorna ska därför alltid hanteras

¹³ Johansson, C., Berglund, U., Nilsson, A., Wennberg, H., Larsson, H. (2011).

och det är viktigt att konstatera att det som är bra för dem som har begräsningar i sin förmåga nästan alltid är bra för alla andra också.

3.1.4 Folk drar folk

Fotgängare bidrar positivt till stadslivet. När platser blir befolkade av gående, skapas en positivt, uppåtgående spiral som innebär att ännu fler gående besöker platserna. Människor drar till sig fler människor, folk drar folk. Många fotgängare på gågator bidrar till ett myller som skapar ett mer långsamt flanerande. Många fotgängare på en gångfartsgata bidrar till att bilisternas hastighet verkligen anpassas till de gående.

3.1.5 Attraktivitet

Gång har fler funktioner än bara transporten som sådan, vilket innebär att det är mer än bara trafiktekniska faktorer kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet som krävs för att skapa ett gångvänligt samhälle. Lomma kommun har särskilt formulerat målsättningen att en promenad ska upplevas som något positivt som skapar mervärde utöver nyttan av själva transporten. För att uppnå ett mervärde av gåendet är det viktigt att skapa miljöer där fotgängare kan och vill stanna till.

Miljöer ska vara vackra, sevärda och bjuda på mångfald av utbud för att vara attraktiva. I och med att miljöerna på detta sätt befolkas, inbjuds till långsamt tempo för framför allt den motorburna trafiken men också för cyklister.

Sittplatser är en viktig kvalitet i den attraktiva offentliga miljön. Sittplatser skapar mötesplatser och stimulerar till samtal, de bidrar till ett allmänt lugnare tempo. För vissa människor är sittplatser dessutom en grundläggande förutsättning för att de ska kunna gå utomhus, då de behöver ha möjlighet till återkommande platser att vila på.

I en väl utvecklad fotgångarstad finns dessutom alternativa vägar, så att gående inte är begränsade till att bara gå fram och tillbaka längs en och samma gata.

3.2 Olika typer av fotgängare – olika krav

Gångtrafiken delas normalt in i förflyttning, motion och flanering. Förflyttning görs av dem som går till sin arbetsplats eller annan viktig målpunkt. Motionerar gör de som går i syfte att röra på sig. Flanören har många målpunkter längs med sin ofta obestämda sträcka och promenerar som ren rekreation. Dessa tre grupper har olika anspråk på gångbanan.

Vid förflyttning anser många att det är viktigt att slippa stora trafikmängder och passager över hårt trafikerade gator. Dessa faktorer, tillsammans med avståndet, påverkar framkomligheten. En försämrad framkomlighet innebär ofta en förlängd restid där tiden ibland är den avgörande faktorn vid valet av färdmedel. Genheten spelar en viktig roll vid val av färdmedel. Med genhet avses att gångnätet ska vara utformat så att promenadvägen verkligen är den kortast möjliga. Ett finmaskigt och gent nät av gångbanor är viktigt för att det ska vara attraktivt att promenera för den vill förflytta sig mellan två platser.

Mindre trafikmängder och väl utbyggda gångvägar, utan avbrott för passager över vägar med biltrafik, anses vara viktiga faktorer vid motion och rekreation. Motionärer och

flanörer värdesätter upplevelserika gångsträckor i attraktiva miljöer. Miljöer som upplevs som attraktiva kan vara bilfria områden, gångfartsområden och stråk genom parker.

Mörka platser och platser med bristfällig belysning uppfattas ofta som otrygga och undviks av motionärer och flanörer. Parker kan exempelvis vara ett attraktivt alternativ under dagen, men kan beroende på avsaknad av andra människor och mörker upplevas som otrygga under natten. Det bör därför finnas alternativa gångvägar som bildar ett nät som fungerar också nattetid.

4 Cykeltrafik

Cykeln är en viktig del för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det är ett fordonsslag med liten miljöbelastning vad gäller såväl utsläpp som buller och som har små krav på ytor i jämförelse med bilen. Cyklister bidrar till stadslivet.

Cykeln har en viktig funktion som ett eget fordonsslag. I det regionala perspektivet är cykeln viktig framför allt som del i en reskedja.

Framkomlighet, komfort och genhet är tre aspekter som är grundläggande för ökad cykeltrafik. Trygghetsfrågorna är viktiga främst vid dygnets mörka timmar. Trafik- och stadsplanerare börjar därför allt mer prata om att dela upp cykelbanorna i ett nät för dagstrafik och ett nät för kvälls- och nattrafik. Dagnätet erbjuder cyklisterna attraktiva, natursköna stråk eller gena transportleder, medan nattnätet erbjuder stråk till viktiga målpunkter som upplevs som trygga dygnet runt.

Cyklister gör rationella val när det gäller färdmedel, precis som alla andra trafikanter. Om det blir enklare och snabbare att cykla, kommer allt fler att välja att cykla. För att åstadkomma den förbättringen är det viktigt att professionalisera synen på cykeltrafik. Planerare och utformare måste vara noggranna med att tillgodose aspekterna ovan både vad gäller de stora övergripande systemen och i detaljutformningen.

4.1 Ett cykelvänligt samhälle

Ett cykelvänligt samhälle är ett samhälle med väl utbyggt och väl fungerande cykelvägnät. Men det är också ett samhälle där cyklister syns och får ta plats. I det cykelvänliga samhället betraktas cykling som positivt och önskvärt, och cyklingen är därför prioriterad.

Med väl utbyggt avses bland annat att cykelnätet är heltäckande och finmaskigt, det är lättorienterat och utan onödiga omvägar. Det är också en viktig framgångsfaktor att avstånden inte är allt för stora vilket i sig ställer krav på en tät stad. Till cykelvägnätet hör ändamålsenliga cykelparkeringar vid samtliga målpunkter. Det ska vara lätt och enkelt att cykla mellan målpunkter – och det måste vara möjligt att parkera cykeln vid målpunkten!

Ett väl fungerande cykelvägnät innebär bland annat att framkomligheten är hög både i korsningar och på sträckor. Cykeltrafiken är ett eget fordonsslag och ska så långt möjligt separeras från fotgängare och biltrafik. Beroende på trafiksituation och fordonsflöden krävs olika separering mot motorfordonstrafiken. Bilfria miljöer och miljöer med begränsad biltrafik är delar i ett cykelvänligt samhälle. Låg hastighet på biltrafiken är viktigt. Det förbättrar stadens attraktivitet och det är den enskilt viktigaste faktorn för ökad trafiksäkerhet.

Flera framgångsrika cykelstäder har haft en bra och tydlig kommunikation med användarna. Gemensamt för de framgångsrika cykelstäderna är att de varit lyhörda och tidigt tagit hänsyn till nya cykeltrender i samhället – städerna har varit proaktiva i stället för att anpassa sig i efterhand.

4.2 Olika typer av cyklister

Cyklister är precis som fotgängare en heterogen grupp med olika kunskaper, förutsättningar, önskemål och krav. Trenden är också att nya typer av cyklar ökar dessa skillnader. Detta ställer krav på bredder eftersom hastighetspridningen ökar, samt på utrymmen och svängradier för att möjliggöra för alla olika typer av cyklar.

- Pendlare ställer stora krav på framkomlighet samt genhet och korta avstånd, men ställer inte särskilda krav på upplevelserika och attraktiva miljöer. Möjligheten att parkera på ett säkert och enkelt sätt vid målpunkten är viktig. Flacka lutningar och små nivåskillnader är en fördel.
- Cyklister som ska göra inköp eller ska till fritidsaktiviteter ställer stora krav på framkomlighet samt genhet och korta avstånd, men ställer inte särskilda krav på upplevelserika och attraktiva miljöer. Möjligheten att parkera på ett säkert och enkelt sätt vid målpunkten är viktig. Flacka lutningar och små nivåskillnader är en fördel. Vissa inköp görs med paketcyklar eller cykelkärror vilket ställer krav på parkeringsplatsernas utformning med avseende på utrymme.
- Motionären ställer höga eller mycket höga krav på framkomligheten. Genhet i form av korta avstånd är ingen viktig faktor, däremot ställs höga krav på stora radier och få stopp längs sträckan. Möjligheten att parkera på ett säkert och enkelt sätt vid eventuella målpunkter är viktig. Flacka lutningar och små nivåskillnader är inget krav, i vissa fall kan det tvärtom vara så att motionären söker backiga sträckor för att få träning.
- Flanör cyklister och turistcyklister ställer inga särskilda krav på framkomligheten. Genhet i form av korta avstånd är ingen faktor eftersom resan är målet. Flanör cyklister ställer stora krav på attraktiva och upplevelserika miljöer. Flacka lutningar och små nivåskillnader är en fördel.

4.3 Cykling året om

Cyklandet varierar över året, och det beror både på väderleken och underlaget men även på vad vi gör under våra semestrar. Undersökningar från Linköping och Luleå visar en minskning av cyklandet med nästan 50 procent vintertid. I Malmö minskar cyklingen vintertid med 20 procent¹⁴ vilket måste bedömas som relativt mycket med tanke på Skånes milda och relativt snöfria vintrar.

Undersökningar generellt för svenska förhållanden visar att cykelflödet sommartid är nästan tre gånger högre än vintertid. Cyklingen minskar dock normalt under semestertider, eftersom det regelbundna resandet till arbete och skola har uppehåll under semestern, och våra resor sker betydligt mer oregelbundet och mer väderberoende. Lomma kommuns badplatser genererar trafik under sommarmånaderna och har potential för en hög och ökande cykelandel.

Undersökningarna från Linköping och Luleå visar vidare att cykelflödet minskade med knappt 15 procent vid regn och snöfall jämfört med uppehållsväder. De senaste dagarnas väder har betydelse för om vi cyklar en aktuell dag. I studien delas cyklisterna in i fyra kategorier:

¹⁴ GCM-handboken 2010

-
- Vintercyklister
 - Sommarcyklister
 - Sällancyklister
 - Personer som aldrig cyklar till arbetet

Vintercyklister värderar motion, kostnad och miljö högt medan sommarcyklister värderar klimat- och väderfaktorer högt.

4.4 Olika typer av cyklar

Skillnaderna mellan olika cyklister förstärks av de olika typer av cyklar som finns. Det är dels cyklar som ställer högre krav på utrymme i form av svängradier, exempelvis lådcyklar och lastcyklar, dels cyklar som förstärker hastighetsskillnaderna bland cyklarna. Elcyklar och sportcyklar ger högre hastigheter än genomsnittet medan lådcyklar i regel ger lägre hastigheter än genomsnittet. De olika cykeltyperna innebär också olika krav på underlag där framför allt sportcyklar med smala däck och elcyklar har svårigheter att trafikera grusvägar och andra cykelytor som inte är asfalterade.

Det större utbudet av olika cyklar påverkar även parkeringarnas utformning. Utvecklingen går mot större krav på differentiering av cykelparkeringarna.

Det finns i dag en trend att cyklar blir allt dyrare¹⁵. Cyklarna får nya funktioner och mer kringutrustning och konsumenterna blir mer kvalitetsmedvetna och ställer högre krav på sitt fordon. Eftersom cyklarna blir dyrare, ökar cyklisternas krav på att både cykelparkeringar och vägar är trygga och säkra, för att förhindra stöld, skadegörelse och att cykeln går sönder på grund av dåligt vägunderhåll och dåligt underlag.

Förutom traditionella cyklar finns andra cyklar som definieras som cykel. Som cykel räknas också:

- elfordon med trampor; max 250 watt som bara kan förstärka trampningen upp till 25 km i timmen.
- elfordon utan trampor med maxhastighet 20 km i timmen; (a) max 250 watt eller (b) självbalanserande (ex. Segway).
- elfordon utan trampor, som är avsedda för personer med fysisk funktionsnedsättning. De har ingen effektbegränsning men en maxhastighet på 20 km i timmen (ex. elrullstol, el-skoter).

¹⁵ Svensk cykling, 2014

5 Fotgängare och cyklister

Fotgängare och cyklister är oskyddade trafikanter. Traditionellt har planeringen placerat de båda trafikantgrupper nära varandra, inte sällan helt utan separering eller med bara en linje som delare. I realiteten är dock skillnaderna påtagliga. Cykeln är ett fordon och måste följa de regler som gäller för fordonstrafik. Hastigheten på cyklister ligger på 15-20 km/tim och uppåt medan fotgängare går betydligt långsammare, fem till sju km/tim. I tabellen nedan redovisas likheter och skillnader mellan fotgängare och cyklister. Tabellen visar förhållanden som bör ha stor inverkan på trafikplaneringen.

Fotgängare och cyklister är fysiskt aktiva under sin transport, vilket kan innebära att de även har andra syften än bara transporten som sådan. De vill få motion, frisk luft, spara pengar eller annat. Det innebär också att det framför allt är på kortare resor som det är attraktivt att gå och cykla. Åtgärder för att göra dessa transportmedel mer attraktiva, exempelvis förbättrad framkomlighet kan dock förlänga den så kallade räckvidden.

Aspekt	Fotgängare	Cyklister	Kommentar
Hastighet	5-7 km/tim	15-20 km/tim	Cyklister har cirka tre gånger högre hastighet än fotgängare
Bredd	0,7-0,9 m	0,75-0,8 m	Rullstol dimensionerande för gående. För cyklister krävs vingelmån på 0,5 – 0,8 m.
Längd	1,7 m	2,0 m	Dimensionerande mått enligt VGU
Fordon	Nej	Ja	Cykeln är ett fordon och ha att förhålla sig till trafikregler på samma sätt som övriga motorfordon.
Räckvidd	Upp till 2 km	Avtar från 5 km	I storstadsområden med trängsel för motorfordonstrafik och i många fall samlad bebyggelse över längre sträckor är medellängden för cykelpendling 8-9 km.
Svårighet att vara stillastående	Nej	Ja	Cyklister behöver ha minst en fot i marken vid stillastående.
Behov av svängradier	(Nej)	Ja	För fotgängare ställs kraven utifrån rullstolar. Cyklister ställer olika krav beroende på dimensionerande hastighet
Behov av genhet	Mycket stort	Stort	Båda grupperna har behov av genhet. Fotgängare är dock betydligt mer benägna att gena över exempelvis gräsmattor.
Trafiksäkerhet			Stor andel singelolyckor för såväl fotgängare som cyklister. Allvariga

			olyckor framför allt vid kollisioner med motorfordon
Trygghet	Mycket stort	Stort	Båda grupperna undviker vissa typer av miljöer under vissa tider på dygnet. Fotgängare dock i större utsträckning än cyklister.

Av tabellen framgår att skillnaderna mellan fotgängare och cyklister är fler än likheterna. Ytterligare ett exempel på risken med att blanda fotgängare och cyklister är övergångsställen med cykelbana parallellt, där fordon på den korsande vägen ska lämna företräde för fotgängare men inte för cyklister. Omvänt gäller vid cykelöverfarter där den nya lagstiftningen anger att fordon på den korsande gatan ska lämna företräde för cyklisterna.

Olikheterna visar behovet av att se gång och cykling som skilda fordonsslag som i normalläget bör vara separerade från varandra.

6 KANO-modellen ger stöd

Kano-modellen¹⁶ erbjuder ett enkelt och användbart verktyg för att underlätta planeringen av gång- och cykelåtgärder. Den så kallade Kano-modellen mäter människors nöjdhet med en vara eller tjänst. Modellen bygger på tre olika behovsnivåer.

Basbehov

Basbehov är grundläggande behov som är så självklara att ingen ens behöver fråga om de finns. Den som exempelvis beställer en pizza, behöver inte fråga efter om pizzan kommer på en degbotten, eftersom det är en förutsättning för hela maträtten. På samma sätt är vägar en förutsättning för bilisten. Ju mer heltäckande vägnät och ju högre standard på vägarna, desto nöjdare blir bilförarna, i det här synsättet kunderna.

Medvetna och uttalade behov

Detta är behov som kunderna vet om att de har, och som de aktivt frågar efter. Den som vill ha en salamipizza, kommer aktivt att fråga efter just salami som fyllning. Ju mer salami på pizzan, desto nöjdare blir kunden. På liknande sätt utgör vägvisning, belysning, snöröjning, sandning och annat underhåll av vägar exempel på medvetna och uttalade behov hos bilisterna. Ju mer och bättre dessa uttalade behov tillfredsställs, desto nöjdare blir bilisterna.

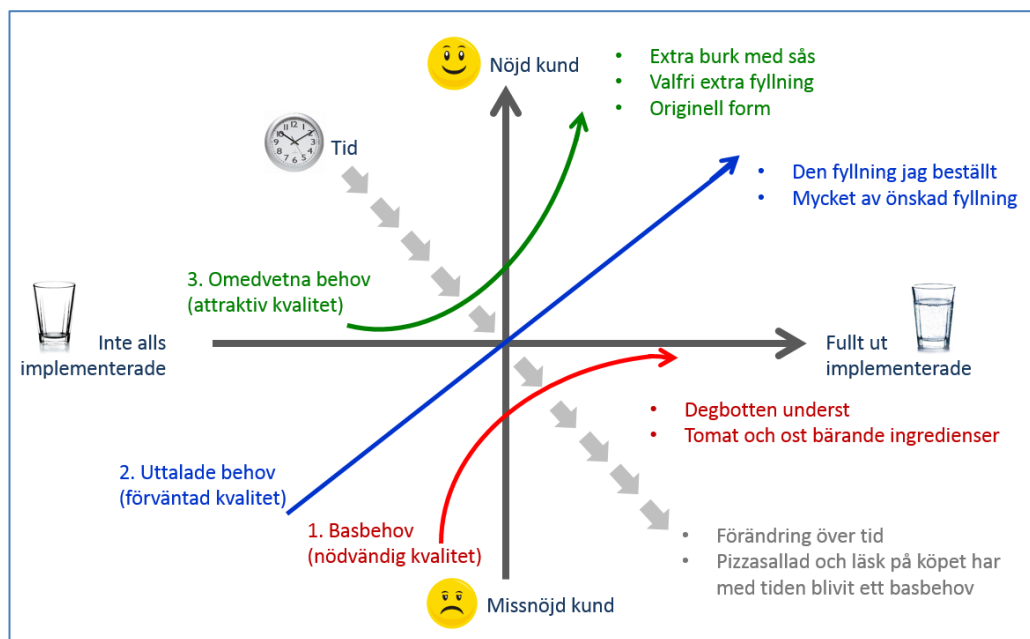
Omedvetna och outtalade behov

Det här är behov som kunden inte är medveten om, och därför inte frågar efter. Pizzaköparen efterfrågar inte en extra burk med kryddstark tomatsås, eller en säregen form på pizzan, men kan bli förvånad och nöjd om detta erbjuds. På jämförbart sätt är det troligen inte i första hand mobilappar med resinformation som bilisterna efterfrågar för att välja bilen, men de kan bli nöjda när denna service erbjuds.

Förändring över tid

Alla tre behovsnivåer förändras över tid. Det som började som ett omedvetet och uttalat behov – ett mervärde som skulle skapa öka kundnöjdhet – är nu kanske ett medvetet och uttalat behov. Den lilla påsen med pizzasallad eller läskan på köpet, kan sägas numera ingå i pizzabeställningen och efterfrågas aktivt. För bilisten har många nya tjänster på bensinmackar gått från omedvetna till medvetna behov, kanske till och med till ett basbehov. Det gäller både utbudet av varor och öppettiderna.

¹⁶ En modell för att mäta kundnöjdhet skapad av Noriako Kano, professor emeritus vid Tokyo universitet, verksam inom området kvalitetsstyrning (quality management)



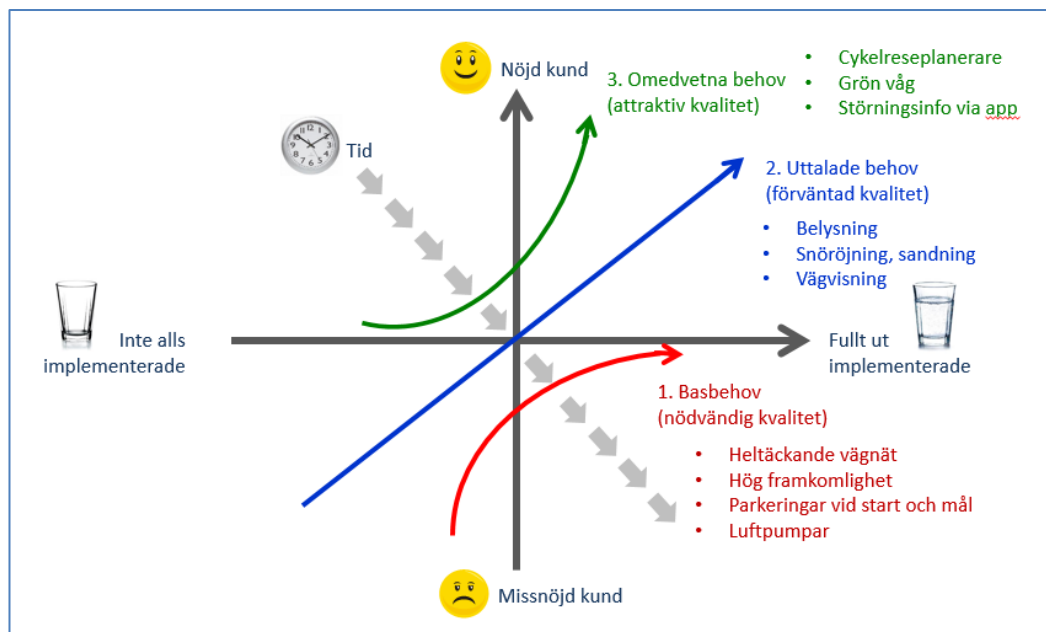
Figur 5. Illustrationen visar kundnöjdheten vid ett pizzaköp utifrån Kano-modellen. Bild: Sweco

6.1 Gång- och cykelfrämjande åtgärder med stöd av Kano-modellen

Kano-modellen visar att behoven på den lägre nivån först måste vara tillfredsställda innan kunden intresserar sig för nästa behov. När cykling och gång ska *säljas in*, behöver kunderna, dvs. trafikanterna, först ha de grundläggande basbehoven tillfredsställda. Det måste finnas trottoarer och gångbanor, det måste finnas cykelbanor och cykelfält. Det måste vara möjligt att komma från punkt A till punkt B via promenad eller en cykeltur. Går inte det, kommer trafikanterna inte att bry sig om varken cykelkartor eller restidsinformation som mobilapp.

I dag finns det relativt väl utbyggda gång- och cykelbanor. Men dagens oskyddade trafikanter ställer höga krav på framkomlighet och *flyt*. De vill ha bättre framkomlighet genom ökad separering, bredare fält, genare och jämnare underlag och ett betydligt mer finmaskigt nät. De vill slippa trängas med varandra och med bilar. De vill slippa upprepade stopp och inbromsningar. Basbehoven är inte tillfredsställda.

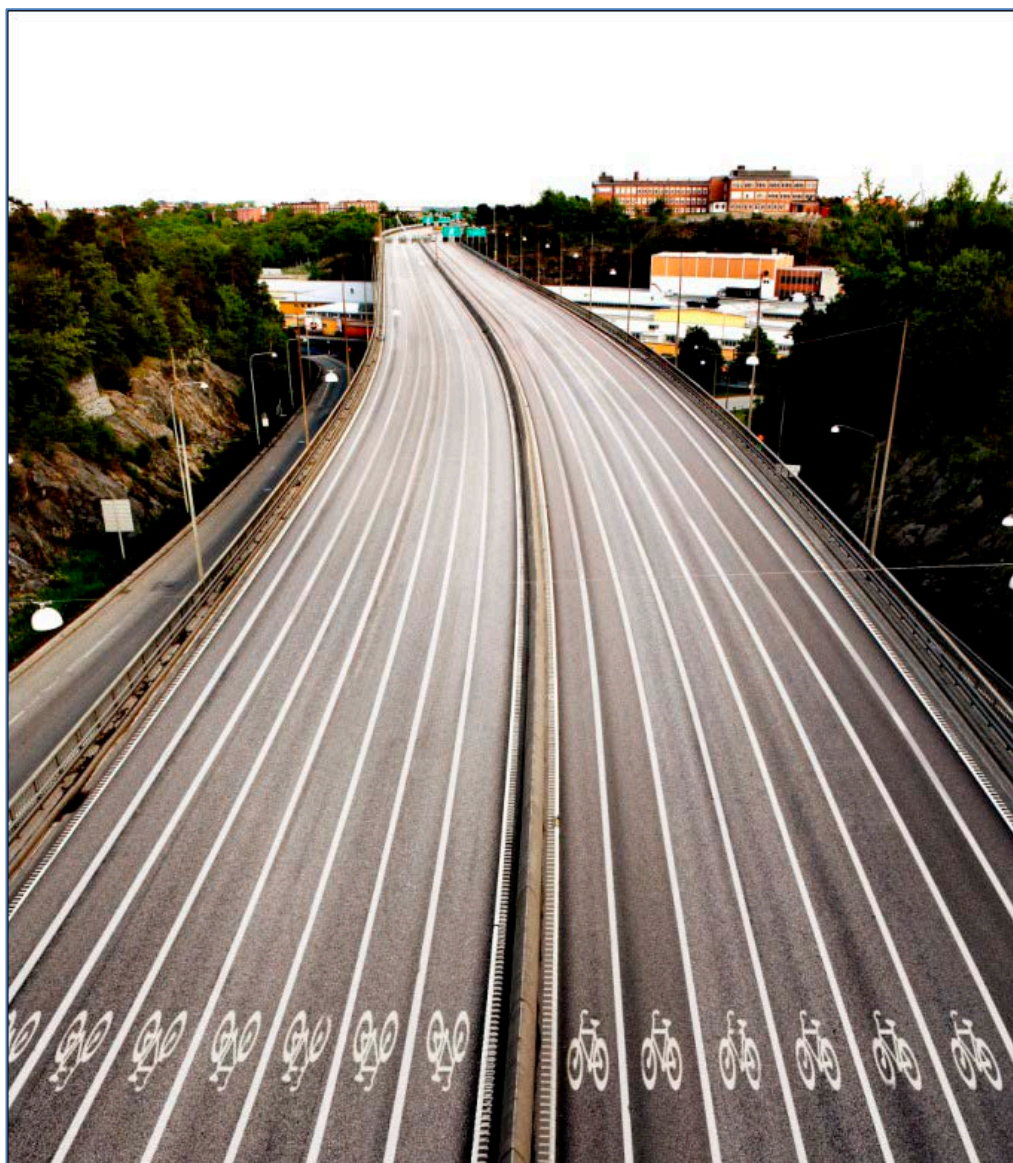
Dessutom är det ibland svårt för en fotgängare eller cyklist att hitta rätt eller ens genaste väg när de rör sig inom nya och för dem obekanta områden. Också gående och cyklister efterfrågar vägvisning, avståndsinformation, belysning hela vägen och cykelparkeringar av hög kvalitet vid målpunkterna. Cyklisterna vill också ha tillgång till luft via gratis cykelpumpar. Detta är exempel på medvetna och uttalade behov som ofta inte är tillfredsställda.



Figur 6. Illustrationen visar exempel på olika behov som måste vara tillfredsställda för att människor ska kunna, vilja och fortsätta cykla, i enlighet med Kano-modellen. Bild: Sweco

Många kommuner som vill locka fler att cykla tar fram digitala cykelkartor, resejämförare på webben och som mobilapp, de erbjuder tekniska lösningar för låncyklar och de monterar upp digitala cykelräknare längs cykelleder. Det är service som ökar kundnöjdheten främst hos de redan etablerade och hängivna cyklisterna. De som inte har börjat cykla kommer inte att förändra sina resvanor på grund av nya appar. De vill först ha cykelvägar, säkrare cykelparkeringar och god belysning längs vägen.

Andelen fotgängare och cyklister ökar genom åtgärder på de två nedersta behovsnivåerna. Åtgärder på den översta nivån behövs främst för att bekräfta, stärka och behålla de redan etablerade cyklisterna och fotgängarna. Genom att systematiskt använda Kano-modellen som stöd i planeringen för ökad gång- och cykeltrafik, blir det lättare att analysera vad olika åtgärder kan få för effekt, och skapa mer korrekta förväntningar på vad de olika åtgärderna kan ge för resultat.



Figur 7. Bygg så kommer dom! Det måste finnas en infrastruktur av lika hög standard som för biltrafiken, för att nya cyklisterna ska komma och stanna kvar som cyklisterna. Tänk bil, men bygg cykel. Bild: Sweco

6.2 Attityder kontra beteende

Att försöka förändra människors attityder som metod för att skapa beteendeförändringar är oftast dumt, dyrt och dödfött. Det finns ett samband mellan attityder och beteenden, men sambandet är mycket svagt. Den gängse uppfattningen har länge varit att attityderna styr vårt beteende. I stället är det tvärtom, att beteendet påverkar våra attityder. När våra attityder och beteenden inte är överens, uppstår *kognitiv dissonans*. Vi gör sådant som vi egentligen inte tycker om, till exempel kör bil i staden trots att vi vet att vi inte borde.

Kognitiv dissonans upplevs som obehagligt; vi människor vill kunna bekräfta och motivera vårt eget beteende.¹⁷

När vi ändrar vårt beteende i något avseende, har vi därför ett behov av att stärka och rättfärdiga vårt nya beteende. Det gör vi genom att aktivt söka information som bekräftar det nya beteendet, att det är rätt, riktigt och smart. På samma gång väljer vi aktivt bort information som motsäger vårt nya beteende. Ganska snart har vi förändrat vår attityd. Det viktiga är att attitydförändringen kommer *efteråt*, efter det ändrade beteendet.

Det är därför ofta dömt att misslyckas att försöka få en bilist att få en negativ attityd till bilen, med syftet att bilisten ska börja cykla i stället. Men om bilens attraktivitet minskar kraftigt, kommer bilisten själv till insikt om att cykeln är ett rationellare val. Den tidigare bilisten blir då relativt snabbt mer positivt inställd till cykling och mer negativt inställd till bilen (den är svår att parkera, det är besvärligt att köra i staden, den är dyr etcetera).

Det här synsättet innebär att åtgärder ska fokuseras på att förändra färdmedlens attraktivitet och styrkeförhållande i relation till varandra. Det ska bli lättare att göra rätt, och svårare att göra fel.

6.3 Ny syn på mobility management

Mobility management definieras i en europeisk gemensam definition¹⁸ enligt följande:

Mobility Management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för Mobility Management är mjuka åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. Mjuka åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos hårda åtgärder inom stadstrafiken (som t.ex. nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor). Mobility Management-åtgärder (jämfört med hårda åtgärder) kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av en bra kostnads/nyttokvot (BCR – Benefit Cost Ratio).

Mobility management har använts på bred front i flera större städer i Sverige. I Skåne var Lunds kommun först, som började med konceptet redan 1999, Malmö började några år därefter, liksom Helsingborg. Typiska mobility management-åtgärder har varit informationskampanjer, prova på-erbjudanden, tävlingar, samåkningskampanjer, miljöfordonsmässor, bilpoolsinformation och resejämförelser för att visa cykelns och kollektivtrafikens fördelar. Inom mobility management har hälsa, trafiksäkerhet och ekonomi varit starka argument för att förmå enskilda att välja andra färdmedel. Fokus har varit på enskilda individer och hushåll, som ska lockas att fatta andra beslut.

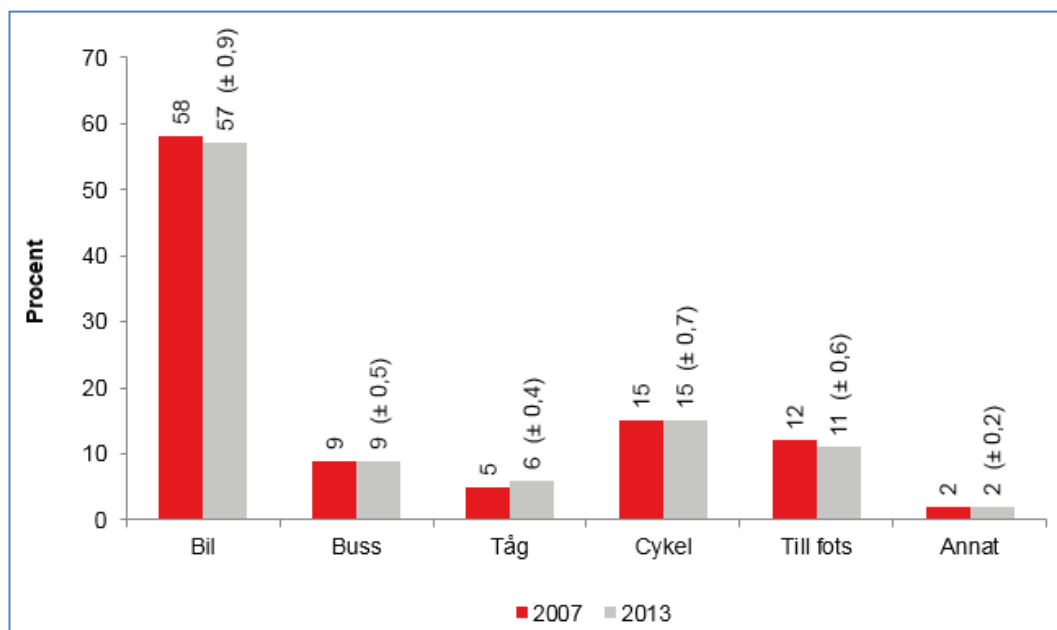
En stor resvaneundersökning med cirka 64 000 respondenter genomfördes 2007. Den följdes upp 2013 av en resvaneundersökning för Skåne med 70 000 respondenter¹⁹.

¹⁷ Leon Festinger

¹⁸ Definitionen framtagen av EU-projektet MAX, godkänd av EPOMM, European Platform on Mobility Management

¹⁹ Resvaneundersökningarna gjorda av Trivector 2007 och av Sweco 2013.

Resultatet var nedslående. Resvanorna i Skåne består och bilen har behållit sin starka ställning; nära 60 procent av resorna i Skåne görs med bil, både 2007 och 2013. Resvanorna har inte heller förändrats i Lund, Malmö eller Helsingborg. Trots flera år av mobility management-åtgärder i de tre kommunerna, har färdmedelsfördelningen inte påverkats alls. Även i de tre kommunerna dominerar bilen, och någon förändring mot ökad andel hållbara färdmedel har inte skett. Sett till denna aspekt – färdmedelsfördelningen – har mobility management inte haft någon effekt alls.



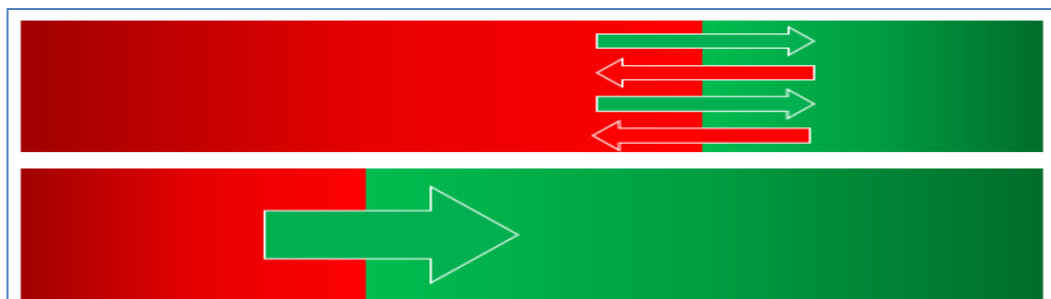
Figur 8. Tabellen visar färdmedelsfördelningen i Skåne enligt resvaneundersökningarna 2007 och 2013. Ingen förändring har skett. Bild: Sweco

Mobility management har inte, åtminstone inte i Skåne, lett till den massiva övergång till hållbara färdmedel som var förhoppningen när satsningarna började. Mobility management som koncept måste förändras.

Relevanta frågor i sammanhanget är: Kan det vara så att mobility management förmår ett antal bilister att testa gång, cykel och kollektivtrafik, men att dessa bilister inte behåller sina nya resbeteenden? Kan det vara så att befintliga cyklister och kollektivtrafikresenärer börjar köra bil i stället? Om så sker, varför? En rimlig hypotes är att infrastrukturen för gång- och cykeltrafik inte har tillräckligt hög standard. Är gång- och cykelinfrastrukturen inte tillräckligt trafiksäker, snabb, trygg och attraktiv för att bilister – som är vana med ett system av mycket hög kvalitet – ska bli nöjda?

Det som troligen sker illustreras i pilarna nedan. Rött symboliserar de 60 procent som väljer bil (i Skåne enligt resvaneundersökningarna 2007 och 2013), grönt de 40 procent som väljer hållbara färdmedel. Det sker en rörelse där emellan, bilister provar hållbara resor och cyklister och bussåkare börjar köra bil. Förändringarna beror bland annat på att människor får nya resrelationer när de byter jobb eller bostad, och ibland då också färdmedel. Mobility management påverkar denna rörlighet genom att locka bilister att testa gång, cykel och kollektivtrafik, men mobility management-åtgärderna förmår inte

skapa en massiv och bestående förflyttning från biltrafiken till de hållbara transporterna. Mobility management säljer in system som inte är tillräckligt väl fungerande.



Figur 9. Illustrationen visar att mobility management leder till att bilister (rött) provar hållbara transportslag (grönt) men återgår till bilen av olika skäl. Samtidigt sker en negativ förflyttning, då tidigare etablerade cyklister och kollektivtrafikresenärer börjar köra bil. Önskvärd utveckling är den under delen av illustrationen, en massiv och bestående övergång från biltrafik till hållbara färdmedel. Detta har inte mobility management lyckats skapa. Bild: Sweco

Ett nytt synsätt på mobility management är att åtgärderna ska syfta till att öka medborgarnas *acceptans* för den transportpolitiska förändring som pågår. Mobility management har sin styrka, inte i att skapa omedelbara och bestående beteendeförändringar, utan i att:

- hålla ämnet (klimathot och hållbara transporter) aktuellt
- bekräfta dem som går över till hållbara färdmedel; de har gjort rätt
- visa vad samhället vill att medborgarna ska göra
- skapa ökad acceptans för åtgärder som begränsar biltrafiken

Med det synsättet är mobility management *stödmiddel* till de fysiska åtgärder som genomförs, och inte förändringsutlösande *styrmedel*. Mobility management är inte tillräckligt starkt för att *utan stöd av förbättringsåtgärder för hållbara transportmedel* förändra människors beteenden.

6.4 Exempel på bra mobility management-åtgärder

Vissa mobility management-åtgärder är mer effektiva än andra. Oftast handlar det om aktiviteter där bilister får prova att genomföra en förändring under en tid. Att prova under några veckor och rent konkret uppleva hur andra resvanor förändrar vardagen, kan leda till bestående förändringar. Mest framgångsrikt är konceptet när det stöds av andra åtgärder som förkortar restiden, ökar framkomligheten och bekvämligheten och främjar pålitligheten till det hållbara transportmedlet som ska prövas.

6.4.1 Testresenärer och provåkarkort

En modell som varit mycket framgångsrik är så kallade testresenärer eller provåkarkort. Det är bilister som erbjuds att gratis prova kollektivtrafiken under några veckor, genom att de får ett kollektivtrafikkort för den aktuella perioden. Konceptet har använts i många

kommuner och av många kollektivtrafikbolag. Västtrafik är troligen det företag som mest systematiskt använder modellen. Under 2014 erbjöd Västtrafik exempelvis över 200 000 bilister²⁰ och nära 66 000 nyinflyttade²¹ att prova kollektivtrafiken under två veckor. En stor andel av dem som deltar fortsätter att åka kollektivt efter testperioden, varför konceptet snabbt blir lönsamt.

6.4.2 Testcyklister och hälsotrampare

På liknande sätt går det att skapa testperioder för cyklister, som provar att cykelpendla till arbetet under en tid och får cykelprylar i belöning. Här är det oftast kommunerna eller företag som står för kampanjen. *Cykla till jobbet*-kampanjer, *Pendla med cykel* eller *Skånetrampar* är exempel på sådana aktiviteter. Ofta är det en fördel när arbetsgivare går in och stöttar kampanjen. Bäst genomslag får kampanjerna om de upprepas varje år. Då skapas igenkänning och förväntan. Här är det viktigt att cykelinfrastrukturen håller hög kvalitet för att förändringarna ska bli bestående.

Det finns exempel på cykelkampanjer där cyklisterna utrustas med cykeldatorer, som mäter den sammanlagda sträckan som cyklisten trampar och därigenom sporrar till ännu mer cyklande. Att erbjuda gratis hälsoundersökningar före och efter cykelkampanjen är ett annat sätt att koppla ihop cyklandet med den individuella hälsan, som extra uppmuntran. Dessa kampanjer har ofta benämnts *hälsotrampare*.

6.4.3 Gröna resplaner

En grön resplan är ett paket med åtgärder för att styra alla resor inom en organisation mot mer effektiva och miljövänliga alternativ. Det kan vara en enskild arbetsplats likväl som en hel kommun med alla dess förvaltningar. En grön resplan ser till helheten: arbetsresor, tjänsteresor sam godstransporter.

En viktig del i arbetet med en grön resplan är nulägesanalysen, som oftast görs genom en resvaneundersökning som visar hur de anställda reser och varför de reser på ett visst sätt. Även tjänsteresor kan kartläggas och beskrivas, bland annat genom att se hur tjänstefordon och hyrbilar används, i vilken utsträckning cykel och kollektivtrafik nyttjas och hur stora organisationens inköp av fordonsbränsle är. Nulägesbeskrivningen följs av en nulägesanalys, som ger information om vilka åtgärder som har potential att ge bäst effekt på resandet i organisationen. Åtgärderna införs och utvärderas, exempelvis genom en förnyad resvaneundersökning.

Gröna resplaner används ofta när företag och verksamheter har behov av fler bilparkeringsplatser men saknar mark för detta. Att minska bilpendlingen genom en grön resplan, är ett sätt att minska behovet av fler bilparkeringsplatser. Parking Cash Out (se nedan) kan vara en av många åtgärder. I vissa länder är gröna resplaner ett lagkrav, om företaget eller organisationen har anspråk på mer mark.

²⁰ Västtrafik och Lazzo DM-byrå, rapport VT-2040, 2014

²¹ Västtrafik och Lazzo DM-byrå, rapport VT-1870, 2014

6.4.4 Parking Cash Out

Parking Cash Out är en åtgärd som innebär att arbetsgivaren ger fördelar för den arbetstagare som väljer att sluta pendla med bil. De anställda kan mot löfte manifesterat i gett kontrakt om att inte bilpendla, få månadskort till kollektivtrafiken av sin arbetsgivare, eller högre friskvårdsbidrag, lönepåslag eller annat. Vinsten för arbetsgivaren är bland annat friskare personal och mindre behov av mark för bilparkering. *Parking Cash Out* är en mycket effektiv åtgärd och används systematiskt främst i USA.²²

6.4.5 Gå och cykla till skolan & skolreseplaner

Det är ofta mycket svårt att få en positiv varaktighet av kampanjer för att få fler skolbarn att gå eller cykla till skolan. Varje nytt läsår innebär nya familjer med nya resvanor. Aktiviteter såsom *På egna ben* och *Vandrande skolbussar* måste upprepas varje läsår för att de positiva resultaten inte ska gå förlorade. Dessa åtgärder måste kompletteras med fysiska åtgärder som gör det svårare att köra bil till och parkera vid skolan, för att ha en chans att lyckas. Generellt sett ökar skjutsningen av barn till skolor i Sverige, och utvecklingen kräver en kombination av åtgärder som begränsar biltrafiken med beteendepåverkande arbete för att få genomslag.

På senare tid har några kommuner börjat arbete med *skolreseplaner* som ett sätt att minska bilskjutsningen.²³ I en skolreseplan tas ett samlat grepp över biltrafiken vid skolorna, vilket inkluderar föräldrars skjutsning, skolpersonalens bilpendling, varutransporter, skolskjuts och färdtjänst och förbipasserande trafik vid skolan. I arbetet med en skolreseplan engageras flera förvaltningar, såsom barn- och skolförvaltning, fastighetsbolag (ägare av skolans fastighet) och gatukontor.

En skolreseplan har många likheter med gröna resplaner för företag och kommuner, men begränsas till enskilda skolor.

²² California's Parking Cash-Out Law, 2009

²³ Pilotförsök med skolreseplaner genomförs under 2016 i Halmstad, Mölndal, Kungälv, Ale, Orust och Strömstads kommuner, under ledning av Hållbara resor Väst (VGR)

7 Samhällsplaneringens inverkan på färdmedelsvalet

Synen på hur städer och samhällen ska utformas har varierat under tidens gång. Från 1960-talet och framåt har det funnits riktlinjer i form av planeringsprinciper som grund för samhällsplaneringen. Planeringen har sett olika ut på olika håll i världen och har resulterat i varierande rörelsemönster. I detta kapitel sammanfattas de planeringsfaktorer som har störst påverkan på människornas val av transportsätt. Vi tittar också närmare på några av de planeringsprinciper som i Sverige haft störst betydelse för utbyggnaden av det moderna samhället.

7.1 Planeringsfaktorer

Med genomtänkt och ansvarsfull samhällsplanering går det att påverka hur människor reser. Bilanvändningen kan påverkas politiskt med planering av bostadstäthet, kollektivtrafiktillgänglighet och möjlighet att gå och cykla. Bilinnehav och bilanvändning ökar med avtagande befolkningstäthet medan tätortsstorlek har mindre betydelse. Även tillgång till kollektivtrafik påverkar bilanvändandet. Turtäthet i busstrafik verkar ha större betydelse för färdmedelsval än närhet till busshållplats. Med närhet till butiker och service ökar resor till fots.

En forskargrupp²⁴ har studerat sambanden mellan lokal stadsbyggnad, socioekonomiska variabler och bilanvändning. De fann att genomsnittligt bilinnehav i hög utsträckning bestäms av områdets bostadstäthet, genomsnittlig inkomst, genomsnittlig hushållsstorlek och tillgången till kollektivtrafik. På ett liknande sätt är bilanvändningen (körda kilometer) starkt bestämt av inkomst, hushållsstorlek och tillgång till kollektivtrafik. Detta indikerar att bilanvändningen kan påverkas politiskt med planering av bostadstäthet, kollektivtrafiktillgänglighet och möjlighet att gå och cykla.

7.2 SCAFT

På 1940-talet var trångboddhet ett stort problem i många svenska städer. Trångboddheten medförde sanitära olägenheter till den grad att problemen i slutet av 40-talet ansågs akuta. Samtidigt ökade bilinnehavet explosionsartat och Sverige hade i mitten av 50-talet den största biltätheten i hela Europa.²⁵

Vägnätet var inte anpassat till den ökade mängden biltrafik och trängsel- och säkerhetsproblem uppstod. Myndigheter, regeringsmakt och väg- och planeringstekniska experter diskuterade problemen. Som lösning sågs ett samhälle fullständigt anpassat efter bilen. Problemen med trängsel var förvisso framför allt koncentrerade till Malmö, Göteborg och Stockholm men då biltätheten ökade i rask takt gällde det att planera för framtiden. Snabbt identifierades problemet med att parkerade bilar tar stor plats och kvartermark föreslogs göras om så att bilens anspråk fick större utrymme. De sanitära problemen skulle åtgärdas genom att frångå den slutna stenstaden för att i stället planera för ett funktionalistiskt samhälle med den växande bilismen i centrum. Eftersom underlaget till de nya planeringsförutsättningarna var bristfälligt

²⁴ Holtzclaw, Clear, Dittmar, Goldstein och Haas, 2002

²⁵ Magnér, 2010

grundades normer på amerikanska mått. Detta medförde starkt överdimensionerade normer för bilplatsutrymmen.²⁶

Efter år av forskning presenterades SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet) 1968: *Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*. Målet var ökad framkomlighet och trafiksäkerhet och nyckeln till detta stavades differentiering. Begreppen ringleder, matargator och bostadsgator med tydlig separering mellan trafikantgrupperna stod i centrum.

SCAFT-principerna innebär att gång-, cykel- och motortrafik inte fick blandas utan skulle skiljas åt med separata leder. Fotgängare, cyklister, trottoarer och träd fick ge plats för ökad biltrafik och fler bilparkeringar. Korsningar skulle vara planskilda och motortrafik skulle skiljas från bostadsbebyggelse så att bilfria områden skapas.

För fotgängare och cyklister skapades separata vägar som förlades till andra platser än de ursprungliga gaturummen. Gång- och cykeltunnlar byggdes så att gång- och cykelvägarnas korsningspunkter med biltrafiken kunde ske planskilt. På så sätt kom gaturummet att förvandlas från att ha hyst ett offentligt liv och en mångfald av trafikanter till att bli monotona transportsträckor primärt avsedda för biltrafik.

7.3 TRÅD

TRÅD står för Allmänna råd för planering av stadens trafiknät. Den gavs ut 1982 då den ersatte det tidigare planeringsverktyget SCAFT. TRÅD behandlar samspelet mellan trafik och bebyggelse och handlar om anspråk med hänsyn till den allmänna samfärdseln, trafiksäkerhet, sundhet samt skönhet och trevnad.

I likhet med SCAFT baseras principerna i TRÅD på uppdelning i huvudnät och lokalnät. Genom grannskap ska biltrafik inte förekomma och grannskapen ska bindas samman av huvudgator medan biltrafik utan ärende till staden ska ledas förbi på förbifarter. Differentieringen har minskat jämfört med SCAFT men gående och cyklister hänvisas fortfarande till gång- och cykelnät helt separerade från biltrafiken.

7.4 TRAST

Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är en handbok finansierad av Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting i samarbete med Boverket. TRAST har utkommit i tre utgåvor, den senaste 2015. TRAST underlättar för kommunerna att främja en hållbar och attraktiv stadsutveckling. Värdegrunden ligger i att skapa en attraktiv stad för alla genom att få in stadsbyggnadskvaliteter i den kommunala trafik- och stadsplaneringen.

Metoden tydliggör vikten av hur tätortens utveckling kan främjas genom en väl avvägd hantering av trafikfrågorna samt att sambandet lyfts fram mellan markanvändning, bebyggelse, trafik och människors val av transportsätt. Begreppen social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet ges stort utrymme i TRAST och följande förutsättningar identifieras för den attraktiva staden:

²⁶ SLU Alnarp

- Utveckling utifrån de egna förutsättningarna
- Hög täthet och effektiv lokalisering
- Del i en attraktiv region
- Stor mångfald och hög tolerans
- God tillgänglighet och stabil infrastruktur
- Gaturum för rörelse och vistelse



Figur 10. Grundförutsättningar som påverkar våra resor och transporter. Illustration från TRAST 2015

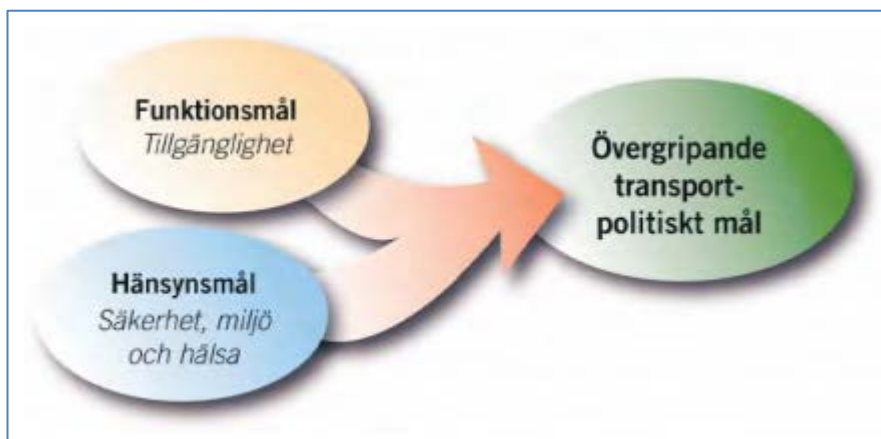
Bilaga 2 - SPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR LOMMA KOMMUN

I bilaga 2 beskrivs specifika förutsättningar för Lomma kommun. Det handlar bland annat om bostadsområdets och vägars utformning, om demografi, inkomstnivåer och mobilitet. Denna del inleds med en presentation av relevanta nationella, regionala och lokala mål och styrdokument.

1 Nationella och regionala mål

1.1 Nationella transportpolitiska mål

De nationella transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.



Figur 11. Funktionsmålet har preciserats med sju punkter, däribland Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Bild: Trafikanalys

1.2 Nationella miljömål

Sverige har 16 nationella miljömål och Lomma kommuns miljömål anger att kommunen berörs av 15 av dessa. Det är endast ett nationellt miljömål om fjällmiljön som inte är relevant för Lomma. Tre av de nationella miljömålen har extra stark bärighet för detta strategiska dokument, och det är *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft* och *God bebyggd miljö*.

Miljömål	Fokusområden	Dokument
 Begränsad klimatpåverkan	Att minska utsläppen av växthusgaser från Lomma kommun genom minskad energi-användning.	Energiplan
 Frisk luft	Att påbörja mätningar av luftföroreningar.	Nya miljömål
 Bara naturlig försurning	Utsläppen av försurande ämnen ska vara kända och kommunen ska verka för att utsläpp från arbetsredskap ska minska.	Nya miljömål
 Giftfri miljö	Minska utsläppen av miljö- och hälsoskadliga ämnen. Öka kunskapen av vilka miljö- och hälsoskadliga ämnen som finns i Lomma kommun.	MNMP Nya miljömål
 Skyddande ozonskikt	Eliminera användningen av ozonnedbrytande ämnen i kommunens egna kylanläggningar.	Nya miljömål
 Säker strålmiljö	Minska antalet fall av hudcancer orsakade av UV-strålning, samt skydda människor och den biologiska mångfalden från skadliga effekter av strålning.	Nya miljömål
 Ingen övergödning	Kontinuerligt minska utsläpp av kväve och fosfor till vattendrag och kustvatten.	MNMP Nya miljömål
 Levande sjöar och vattendrag	Återskapa vattenmiljöer och höja kvaliteten på befintliga vattenmiljöer.	NMP
 Grundvatten av god kvalitet	Uppnä god kännedom om kommunens känsliga grundvattenförekomster.	Nya miljömål
 Hav i balans samt levande kust och skärgård	Lomma kommun ska verka för att god tillgänglighet för allmänheten och gynnsamma livsmiljöer för växt och djurlivet längs kusten. Vattenkvaliteten och livsmiljöerna för djur och växter i Lommabukten ska förbättras och kunskapen om Lommabukten ska öka.	MNMP NMP
 Myllrande våtmarker	Våtmarker och dammar åter- eller nyskapas.	NMP
 Levande skogar	De trädmiljöer som finns ska värnas mot exploatering samt att öka andelen gamla och stora ädellövträd.	NMP
 Ett rikt odlingslandskap	Den biologiska mångfalden i odlingslandskapet ska förbättras genom att skapa nya gröna områden samt bevara och knyta ihop befintliga.	NMP
 God bebyggd miljö	Kommunen ska vara ett gott exempel genom att bygga ekologisk och socialt hållbart och kompensera för negativa effekter som byggande innebär. Kommunen ska också arbeta för att öka resor med gång, cykel och kollektivtrafik.	Avfallsplan MNMP NMP Nya miljömål
 Ett rikt växt och djurliv	Den biologiska mångfalden, både naturtyper och arter ska ges förutsättningar att be-hållas och utvecklas.	MNMP NMP

Figur 12. Tabellen visar 15 av de 16 nationella miljömålen och dess relevans för Lomma kommun. Bild: Lomma kommun

1.3 Skånes utvecklingsmål för transportsystemet

Region Skåne har regeringens uppdrag att upprätta en regional transportinfrastrukturplan som bygger på dialog och underlag från kommuner, näringsliv och andra intressenter. Inom ramen för arbetet med den regionala infrastrukturplanen har fem utvecklingsmål för transportsystemet tagits fram, som utgör förutsättningar för infrastrukturplaneringen:

- Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne
- Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov
- Utveckla ett hållbart resande
- Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden
- Transportsystemet ska vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla

Det tredje målet, utveckla ett hållbart resande, vidareutvecklas med att *Stärka drivkrafterna för att fler korta resor företas med gång och cykel, för ett mer hållbart resande och en bättre folkhälsa.*

Som en fördjupning till den regionala infrastrukturplanen har en regional cykelvägsplan för planperioden år 2014-2025 tagits fram av Region Skåne och Trafikverket. Cykelvägsplanen innehåller sex områden:

- Cykelvägar för arbets- och skolpendling
- Snabba cykelstråk
- Ökad trafiksäkerhet på landsbygd och i tätort
- Förbättrade kopplingar till stationer/bytespunkter
- Förbättrade cykelleder för turism och rekreation
- Pott för smärre åtgärder.

2 Lokala mål och styrdokument

Lomma kommun arbetar målinriktat för att vara en trygg och hållbar kommun. Ett hållbart transportsystem är en av grundbultarna för att uppnå ett hållbart samhälle och en stor andel fotgängare och cyklister är bevis på trygga invånare som trivs i sin närmiljö. Kommunens arbete har resulterat i utmärkelserna *Sveriges näst bästa miljökommun i Sverige 2015* av tidningen Miljöaktuellt och *Sveriges tredje tryggaste kommun 2014* av Sveriges kommuner och landsting (SKL). Bakom framgångarna ligger mycket arbete och flertalet planer. Nedan beskrivs de planer som berör Lomma kommuns mål om planering för gående och cyklister.

2.1 Vision 2030

Lomma kommun har tagit fram *Vision för 2030 och övergripande mål 2015-2019*. I målen ingår några punkter som direkt eller indirekt berör planeringen för fotgängare och cyklister:

- Människor vill växa upp i, återvända till och stanna i Lomma kommun. Vi är hållbara – såväl ekonomiskt och socialt som ekologiskt – och värnar om våra invånare, vår miljö och vårt näringsliv. Varje invånare upplever att kommunen har dem i fokus genom livets alla skiften. Lomma är Sveriges tryggaste kommun att leva i.
- Lomma kommun ska arbeta för attraktiva boende- och livsmiljöer med välplanerad infrastruktur och miljövänliga, hållbara kommunikationer.

2.2 Översiktsplan 2010

I kommunens *Översiktsplan 2010* beskrivs att kommunen har som mål att skapa ett hållbart transportsystem. Detta ska uppnås bland annat genom att utveckla stråken för cykelpendling, bygga och åtgärda felande länkar i cykelnätet. För att förbättra tillgängligheten för alla och för att öka trafiksäkerheten anges att det är viktigt att gång- och cykelnätet successivt byggs ut. Översiktsplanen poängterar hälsovinsten för individen och miljöförbättringen för samhället som uppnås när andelen cyklande ökar på bekostnad av biltrafiken.

För att underlätta för såväl djur och växter som människor att förflytta sig i landskapet beskrivs vikten av sammanhängande gröna stråk. Utvecklingen av befintliga grönstrukturer till sammanhängande stråk och överbryggande av hinder och barriärer ingår som viktiga delar i översiktsplanen.

2.3 Miljömål för Lomma kommun 2014-2020

Lomma kommun har med regionala och nationella miljömål som utgångspunkt tagit fram och antagit *Miljömål 2014* utifrån Lomma kommuns lokala förutsättningar. Dokumentet innehåller mål, åtgärder och indikatorer för hur Lomma kommun ska bidra till att uppfylla de nationella miljömålen. En av åtgärderna, Åtgärd 14.2.1, är att ta fram detta dokument. De delar som berör planering av gång och cykling är:

- Minska utsläppen av växthusgaser.

- Skadlig påverkan av partiklar PM10 och PM2.5, kväveoxider, VOC, marknära ozon och benspyren ska minska.
- Andelen resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka.
- Fortsatt utbyggnad och förbättring av ett sammanhängande gång- och cykelnät i hela kommunen.
- En strategisk plan som anger hur kommunen ska öka andelen gång- och cykeltrafik i kommunen ska tas fram (detta dokument).
- Trafikbullernivåer utomhus vid bostadsmiljö ska minska jämfört med i dag.

2.4 Energi- och klimatplan för Lomma kommun 2015-2020

Detta är en plan som syftar till att styra Lomma kommuns utveckling mot att bli en energieffektiv och växthusgassnål kommun som samtidigt säkerställer alla medborgares tillgång till energi. I planen noteras att Lomma kommun till stor del är bilberoende. För att lyckas minska bilkörningen till förmån för kollektivresande, cykling och gående krävs det i planen att kommunen tar fram riktlinjer för hur detta arbete ska ske. Beteendepåverkan (mobility management), fysisk planering och nationella strategier måste kunna samverka för att nå målen om minskade utsläpp från transportsektorn. Följande strategier anges:

- Fortsätta integrera trafikplanering i kommunens översiktsplanering.
- Ta fram strategier och målsättningar för hur Lommas trafikplanering ska minska sin miljöpåverkan genom att öka andelen resor som sker med buss, cykel och till fots (Miljömål för Lomma kommun, Åtgärd 14.2.1, det vill säga detta dokument).
- Använda mobility management som verktyg för att minska bilresandet (Miljömål för Lomma kommun, Åtgärd 14.2.2).
- Satsa på införande av persontåg på Lommabanan (Arbetet är redan igång och tåg beräknas kunna trafikera banan senast 2020).
- Minimera miljöeffekter av Kommunens resor genom en resepolicy.
- Upprätta tydliga riktlinjer för vilka bilar som ska köpas in och hur bilparken ska förvaltas.
- Investera i infrastruktur för fossilfria fordonsbränslen genom att investera i laddstolpar.

2.5 Cykelplan för Lomma kommun

Cykelplanen är ett dokument som samlar samtliga cykelfrågor och som fungerar som stöd för politiker, tjänstemän, företag och organisationer som arbetar med eller berörs av den kommunala cykelplaneringen. Planen fungerar som underlag i den årliga verksamhetsplaneringen för cykel och redovisar flertalet åtgärder för att öka cyklingen, dess framkomlighet och attraktionskraft. Åtgärderna innefattar förändringar i den fysiska miljön såsom nya gång- och cykelvägar, hastighetssäkrade passager och upphöjda sidogator men tar även upp beteendepåverkande åtgärder, vikten av cykelparkering med god standard, trafikreglering och vägvisning.

2.6 Trafiksäkerhetsplan för Lomma kommun

Trafiksäkerhetsplanen underlättar för kommunen i trafiksäkerhetsarbetet genom att peka ut insatsområden som, beroende på Lomma kommuns lokala förutsättningar, är extra viktiga att satsa på för att minska antalet olyckor. Planen pekar på att gående och

cyklande är utsatta i transportsystemet och att de grupperna är inblandade i en mycket stor andel av olyckorna. För att minska antalet olyckor ska Lomma kommun satsa på:

- Drift och underhåll av gång- och cykelvägar
- Utformning och reglering
 - Säkra gång- och cykelpassager
 - Säkrare korsningar
 - Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet
- Beteendepåverkande åtgärder

2.7 Parkeringsnorm

Kommunstyrelsen har 2013-11-20 antagit *Parkeringsnorm för Lomma kommun*. Syftet med parkeringsnormen var att förebygga och minska problem med otillräckligt med bil- och cykelparkering och för att skapa bra tillgänglighet genom att ange minimivärden för antal parkeringsplatser vid bostad och verksamheter. Parkeringsnormen anger även acceptabelt avstånd från bostäder, verksamheter och arbetsplatser för bilparkering. Något motsvarande finns inte för cykelparkering. Normen för cykelparkering berör endast det minsta antalet cykelparkeringar och anger inte närmare krav för parkering av exempelvis cykelkärria eller lådcykel.

2.8 Lomma kommuns normbeskrivning för gång- och cykelvägar

Lomma kommun har en normbeskrivning för gång- och cykelvägar som bland annat anger riktlinjer vid nybyggnation. Bland annat anges att gångbana ska vara fri från hinder och minst två meter bred, alternativt 1,8 meter med regelbundna vändplatser för exempelvis rullstol. I redan bebyggd miljö ska gångbana vara minst 1,75 meter och fri från hinder.

Kombinerade gång- och cykelvägar ska vara minst tre meter breda och fria från hinder. Separerade gång- och cykelvägar bör vara fyra meter breda fördelade på 1,5 meter gångväg och 2,5 meter cykelväg.

2.9 Förtättningsstudie Bjärred och Borgeby

I samband med framtagandet av fördjupad översiktsplan för Bjärred och Borgeby genomfördes en förtättningsstudie för att undersöka möjligheterna att förtäta i de båda orterna. Efter att ha sorterat bort områden som är skyddade enligt exempelvis miljöbalken och lokala planer identifierades 40 möjliga förtättningsområden, främst grönytor och parkeringsplatser. Områdena rangordnades i en tregradig skala utefter hur lämpliga de är för förtätning. 22 av områdena ansågs mycket lämpliga för förtätning och totalt bedömdes 1 000 lägenheter kunna få plats inom förtättningsområdena. Någon liknande studie finns inte för övriga delar av kommunen.



Figur 13. Områden i Bjärred och Borgeby som utpekats som potentiella förtättningsområden. Bild: Atkins

3 Förutsättningar Lomma kommun

I detta kapitel presenteras nulägesituationen för Lomma kommun som en attraktiv plats för gående och cyklister. Karaktären på olika områden och huvudgator beskrivs samt förutsättningarna för hur områden växt fram. Kapitlet rymmer även avsnitt om demografi, bilinnehav och viktiga målpunkter i kommunen.

3.1 Huvudgatunätet

I kommunen finns flera huvudgator med förhållandevis stora fordonsflöden. Huvudgatorna är bra för fotgängare och cyklister då de ofta är lättorienterade och gena. Kvällstid kan rörelsen på huvudgatorna medföra en trygghet för gående och cyklister som saknas på ett separerat gång- och cykelnät. Bland nackdelarna märks att de stora trafikmängderna kan innebära att gatorna får barriärverkande effekter och att för stora trafikmängder och framför allt hastigheter minskar attraktiviteten för fotgängare och cyklister.

I Lomma består huvudgatunätet av Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen i östvästlig riktning och av Centrumgatan, Alnarpsvägen och Hamnallén i nordsydlig. Huvudgatornas karaktär skiljer sig åt. Vinstorpsvägen löper från cirkulationsplatsen Ovalen till Malmövägen och därefter under väg E6 och vidare mot Hjärup. Hastighetsgränsen är 40 km/tim och fordonsflödet 3 100 fordon per dygn vid mätning i november 2014. Längs sträckan närmast Ovalen finns gångbana på ena sidan och gemensam dubbelriktad gång- och cykelbana på den andra. Vid Pilgatan upphör gångbanan på den södra sidan och resterande sträcka har enbart kombinerad dubbelriktad gång- och cykelbana. Gatan trafikeras av regionbussar. Flera hållplatser är placerade i gång- och cykelbanan vilket medför att resenärer som väntar på bussen blockerar för gående och cyklister samt att avstigande passagerare stiger av rakt ut i stråket. Vid införandet av persontågtrafik på Lommabanan kommer Vinstorpsvägens korsning med järnvägen att göras planskild och bussramper kommer att ansluta till väg E6. I samband med detta kommer gatan få tydligare ställning som kollektivtrafikstråk. Utformningen kommer att göras om markant för att klara de nya förutsättningarna.



Figur 14. Vinstorpsvägen i Lomma. Bild: Jakob Fahlstedt

Parallellt med Vinstorpsvägen ligger Karstorpssvägen. Karstorpssvägen sträcker sig från Centrumgatan till Malmövägen. Hastighetsgränsen är 40 km/tim och motorfordonsflödet var 3 900 fordon per dygn vid mätning i november 2014. I de västra delarna finns dubbelriktad gång- och cykelbana på båda sidorna men i de östra delarna endast på den norra sidan. Karstorpssvägen trafikeras av regionbussar. I och med kollektivtrafikomläggningen kommer antalet avgångar på Karstorpssvägen att minska markant.



Figur 15. Karstorpssvägen i Lomma. Bild: Jakob Fahlstedt

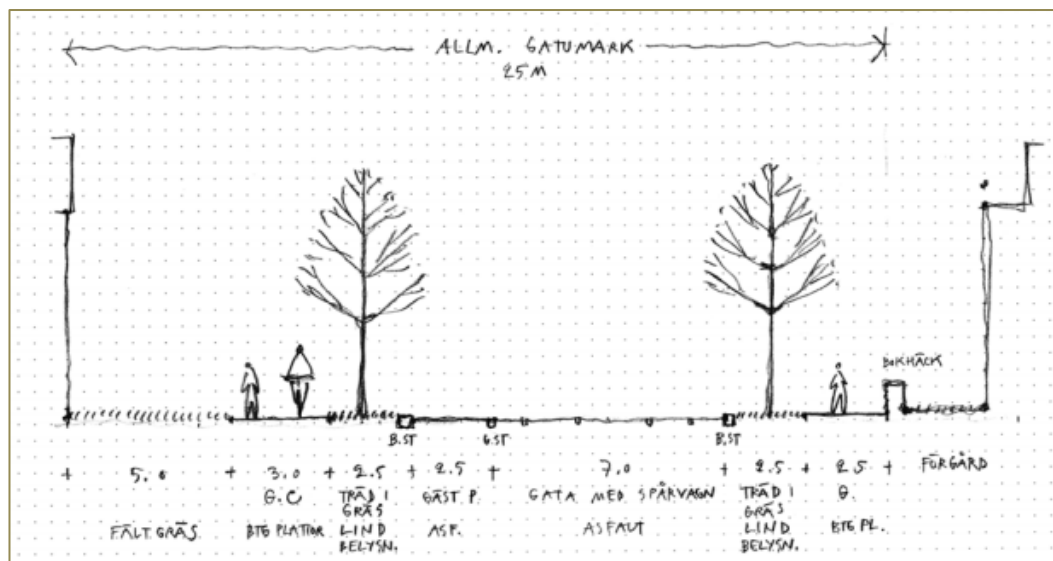
Mellan Vinstorpsvägen och Karstorpssvägen löper Alnarpsvägen. Hastighetsgränsen är 40 km/tim och motorfordonsflödet var 2 400 fordon per dygn vid mätning i april 2015. Längs större delen av sträckan finns gångbana enbart på den östra sidan men längs delar av sträckan finns smala gångbanor på båda sidor. Cyklister är hänvisade till cykling i blandtrafik alternativt separerat cykelnät. Sträckan har tidigare trafikerats av regionbussar vilket är synligt då några hållplatser inte tagits bort efter att busslinjen lades om. I dag går inga regionbussar på Alnarpsvägen.

Centrumgatan sträcker sig mellan cirkulationsplats Ovalen och Karstorpssvägen. Hastighetsgränsen är 40 km/tim och motorfordonsflödet var 3 600 fordon per dygn vid mätning i maj 2015. Det finns dubbelriktad gång- och cykelbana på den ena sidan och gångbana på den andra. Gång- och cykelbanan har delats upp med plattbelagd yta för gående och asfalterad yta för cyklister. För att öka framkomligheten, framför allt för äldre i området, finns ett signalreglerat övergångsställe mitt på sträckan. Regionbussar trafikerar i dag sträckan men antalet avgångar kommer att minska väsentligt i och med den kommande kollektivtrafikomläggningen till Vinstorpsvägen.



Figur 16. Centrumgatan i Lomma. Bild: Jakob Fahlstedt

Hamntorget-Hamnallén sträcker sig från cirkulationsplats Ovalen till Södra Västkustvägen. Hastighetsgränsen är 40 km/tim och fordonsflödet 2 600 fordon per dygn vid mätning i oktober 2014. Den har kombinerad dubbelriktad gång- och cykelbana på den västra sidan och gångbana på den östra. På bron över Höje å är gång- och cykelbanan smal och det planeras därför för en påhängsbro enbart för gående och att cyklister då får hela den befintliga ytan. Gatan ingår i kvalitetsprogrammet för Lomma hamn där den gestaltats på följande sätt:



Figur 17. Gestaltning av Hamnallén. Bild: Lomma kommun

Skissen antyder att gatan har spårvagn men i dagsläget är det enbart regionbussar som trafikerar sträckan.



Figur 18. Hamntorget i Lomma. Bild: Jakob Fahlstedt

Södra Västkustvägen sträcker sig från väg 905 i nordvästra Lomma, genom Habo Ljung och vidare till Bjärred. Mitt i Bjärred byter vägen namn till Norra Västkustvägen och fortsätter därefter genom Borgeby. Regionbussar trafikerar hela sträckan förutom genom den del som går genom Borgeby. Vägen skiftar markant karaktär under sin sträckning. I Habo Ljung är sträckan nästan helt anpassad för bil. På den västra sidan har en linje målats som markerar att ytan är en gångbana. Hastighetsgränsen är 40 km/tim och fordonsflödet är 3 200 fordon per dygn genom Habo Ljung (2012) och varierar mellan 4 900 (2014) och 6 800 (2015) fordon per dygn genom Bjärred. Cyklisterna är hänvisade till blandtrafik alternativt det cykelstråk som löper parallellt med Södra Västkustvägen längre in i Habo Ljung.



Figur 19. Södra Västkustvägen i Habo Ljung. Bild: Jakob Fahlstedt

I Bjärred finns en kombinerad dubbelriktad gång- och cykelbana på den västra sidan. På den östra sidan finns en gångbana. Norr om Bjärred centrum skiftar gång- och cykelbanan sida och leds därefter planskilt vidare till Borgeby.



Figur 20. Södra Västkustvägen i Bjärred. Bild: Jakob Fahlstedt

Genom Borgeby är Norra Västkustvägen smalare och trafikrummet småskaligt. Hastighetsgränsen är 30 km/tim och fordonsflödet 900 fordon per dygn (2015). Merparten av trafiken leds runt via Österleden och Norra Västkustvägen har reglerats med genomfartsförbud. En linje har målats på den östra sidan som markerar att ytan ska användas av gående. Cykling sker i blandtrafik alternativt på cykelväg som anlagts parallellt med Norra Västkustvägen genom Borgeby.

Lundavägen sträcker sig från Södra Västkustvägen till Fjelievägen. Hastighetsgränsen är 40 km/tim och fordonsflödet 2 200 fordon per dygn (2015). Längs sträckan närmast Södra Västkustvägen är strukturen otydlig för gående och cyklister. Upphöjda sidoytor finns på båda sidor men dessa delas av kollektivtrafikresenärer vilket begränsar framkomligheten. Efter Hans Jonas väg är förutsättningarna tydligare med kombinerade dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor i några hundra meter och därefter enbart på den södra sidan. Regionbussar trafikerar sträckan.



Figur 21. Lundavägen i Bjärred. Bild: Jakob Fahlstedt

Västanvägen fungerar som ringled runt Löddesnäs-området. Vägen sträcker sig från cirkulationsplatsen i norra Bjärred, runt hela Löddesnäs och ansluter sedan till Norra Väst kustvägen i centrala Bjärred. Hastighetsgränsen är bitvis 60 km/tim och bitvis 40 km/tim och fordonsflödet varierar över den 3,7 kilometer långa sträckan mellan 900 (2015) och 2 200 (2015) fordon per dygn. En kombinerad dubbelriktad gång- och cykelbana följer Västanvägen runt nästan hela sträckan. Vägen trafikeras av regionbussar.



Figur 22. Västanvägen i Bjärred. Bild: Jakob Fahlstedt

3.2 Äldre områden

Lomma omnämndes redan 1085 vilket gör att orten tillsammans med Lund och Helsingborg tillhör de äldsta i Skåne. Det strategiska läget vid Höje ås mynning till Öresund i kombination med bördig åkermark har medfört att orten ursprungligen vuxit fram som ett jordbruks- och fiskesamhälle och därefter som en industriort.

3.2.1 Området runt Strandvägen i Lomma

I dag märks Lommas gamla anor främst i området runt Strandvägen. Området karakteriseras av gamla arbetarbostäder av tegel från det lokala tegelbruket. Gaturummet är småskaligt med låga fordonshastigheter. För Strandvägens gamla del är körbanan belagd med smågatsten i den norra delen och asfalt i den södra. Längs hela sträckan finns plattbelagda gångbanor på båda sidor och cykling sker i blandtrafik.



Figur 23. Till vänster Strandvägen på 40-talet, till höger Strandvägen 2015. Bild: Lomma kommun (v) Jakob Fahlstedt (h)

3.2.2 Gamla Bjärred

Under 1800-talet medförde industrialiseringen stora förändringar då tegelbruk, cementtillverkning och efterhand eternittillverkning satte tydlig prägel. Samtidigt växte Bjärred fram som badort och orten fick strandvillor, kallbadhus, restaurang och badhotell. För att transportera badgäster mellan Lund och Bjärred anlades 1901 en järnvägslinje som medförde ytterligare utbyggnad. Bebyggelsen består till största del av stora friliggande villor. Flera av gatorna slingrar sig fram och skapar därmed ett ogent gatunät. Gång och cykling sker i blandtrafik. För gående och cyklister kan området uppfattas som otydligt och svårorienterat.

3.3 Områden från 1960- och 70-talen

Stora delar av kommunens bebyggelse och gatunät har tillkommit med SCAFT-principerna (se även i del 1) eller liknande tankesätt som grund. De områden där principerna tydligast lyser igenom beskrivs nedan.

3.3.1 Vinstorp och Karstorp

I Lomma märks SCAFT-principerna i området Vinstorp (bärgatorna) men även till stor del i området Karstorp (båtgatorna) som båda är belägna i sydvästra Lomma. I området ligger Karstorpsskolan, den största i orten, med tillhörande idrottshall och bollplaner.

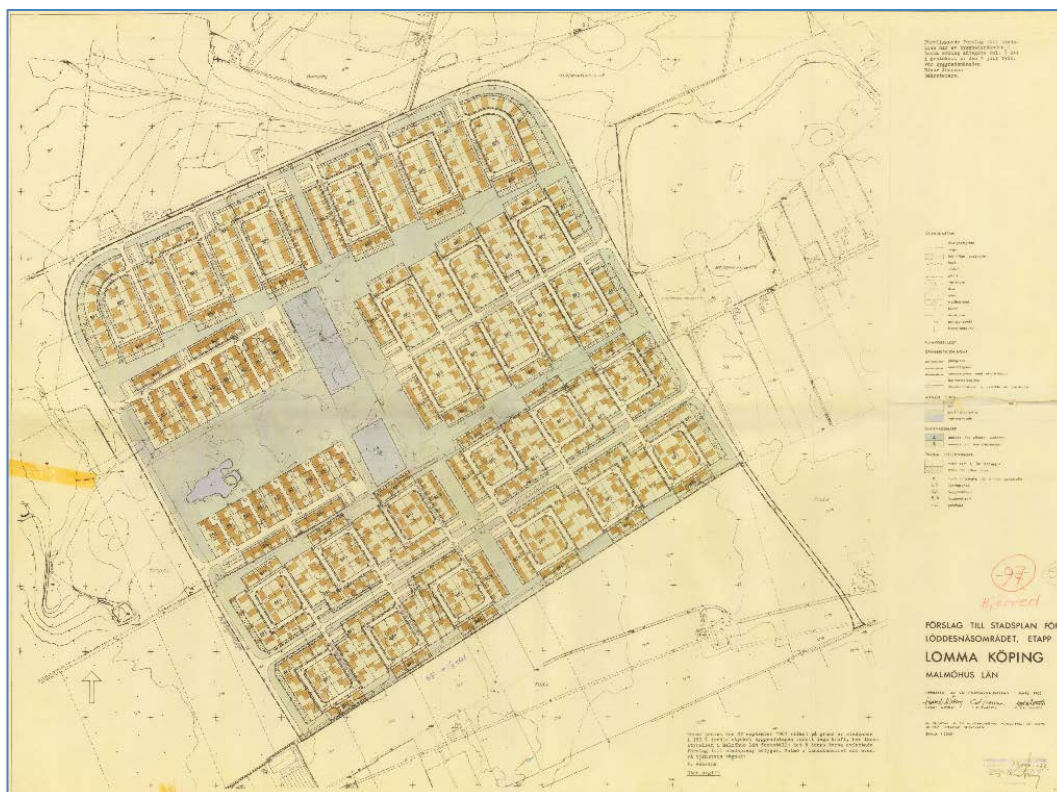
Områdena är glesa med låg befolkningsdensitet och relativt få boende på förhållandevis stora ytor. Avstånden till kollektivtrafikhållplats är i regel långa och kommer att öka i och med kommande kollektivtrafikomläggning som tydligare koncentrerar busslinjerna till Vinstorpsvägen.

Det som karakteriserar områdena är småskalig villabebyggelse. Villorna har entréer mot bostadsgator som mynnar ut i matargator som i sin tur ansluter till ringleder, främst Malmövägen. Gatorna saknar i princip uteslutande trottoarer och cykelbanor. Gående och cyklister är i stället hänvisade till ett separat gång- och cykelnät i sammanhängande grönstråk. Där gång- och cykelvägen korsar en transportled för bil (Karstorpsvägen) har en signalreglerad överfart anlagts. Eftersom gående och cyklister hänvisas till ett eget nät blir genheten låg och maskvidden stor. Bristen på rörlighet medför att områdena, framför allt kvällstid, kan upplevas som otrygga och att gående och cyklister därför antingen väljer att röra sig i gatorna anpassade för bil, ett annat färdmedel eller att inte genomföra resan alls.

3.3.2 Löddesnäs

Löddesnäs i norra Bjärred tillhörde ursprungligen Borgeby. Området har byggts ut i två etapper. Den första, och största, etappen består helt av småskalig villabebyggelse och har stora likheter med område Vinstorp i Lomma. Inom området ligger Löddesnässkolan och söder avgränsas området av bland annat kommunens största skola Bjärehovskolan samt idrottshall, multisportplan och bibliotek.

I detaljplanen för etapp 1 går att läsa: *Områden matas i enlighet med generalplanen från en ringled med tvärförbindelse. Från denna ringled utgår matargator, helt befriade från tomtutsläpp. Till dessa matargator ansluts bostadsgator.*



Figur 24. Plankarta till detaljplan för Löddesnäs etapp 1. Bild: Lomma kommun

Förutsättningarna för gående och cyklister i Löddesnäs är tydliga. De utgör inte en normal del av gaturummet utan hänvisas till separerade gång- och cykelvägar, så långt från biltrafiken som möjligt. Eftersom gång- och cykelnätet är separerat från huvudgatorna blir genheten låg och det kan vara svårt att lokalisera sig i området. Bristen på rörelse, och bitvis otillfredsställande belysning, innebär att de kan upplevas som otrygga och ödsliga, framför allt kvällstid.

Löddesnäs etapp 2 har byggts ut väster om etapp 1 med Västanvägen som tydlig barriär. Området består av enplansvillor och flerfamiljshus i två plan som via bostadsgator och matargator kopplas samman med ringleden Västanvägen. För gående och cyklister har det anlagts tunnlar som kopplar ihop gång- och cykelnätet men som inte ligger i nära anslutning till befintliga busshållplatser. Många kollektivtrafikresenärer tvingas därför till en ogen väg till hållplatsen alternativt att korsa Västanvägen i plan på icke avsedd plats.

3.3.3 Alfredshäll

Alfredshäll i sydöstra Bjärred är mycket likt Löddesnäs i sin karaktär. Området avgränsas av huvudgatorna Södra Västkustvägen och Lundavägen samt av ringleden Carl Olssons väg-Alfredshällsvägen. Från ringlederna går matargator och till matargatorna ansluter bostadsgator med villabebyggelse. Mitt i området ligger Alfredshällskolan.

Förutsättningarna för gående och cyklister är otydliga i området och gående och cyklande sker ömsom på separerat nät, ömsom i blandtrafik. I likhet med övriga SCAFT-områden i kommunen innehåller området förhållandevis få bostäder på en relativt stor markareal.



Figur 25. Delar av 70-talsområdet Alfredshäll i nedkant och längre bort syns Gamla Bjärred. Bild: Lomma kommun

3.4 Områden från 2000-talet

Under 80- och 90-talet var det i huvudsak de centrala delarna av Lomma som förändrades med marginell befolkningsökning som följd. På 2000-talet ökade befolkningen åter kraftigt till följd av omfattande nybyggnation av bostäder i Lomma hamn på den mark som tidigare använts för bland annat eternitkontoret och till hamn- och fiskeverksamhet.

Nackdelarna med planering enligt SCAFT-principerna är nu kända och det är nya ideal som gäller. Som förebild i den fysiska planeringen har den traditionella småstaden från sent 1800- och tidigt 1900-tal varit. Lågt, tätt, urbant, rikt och robust är några av nyckelorden i den plan som presenteras för stadsdelen Lomma hamn.

Trafiken är indelad i två huvudgator – en i nordsydlig riktning och en i östvästlig. Huvudgatorna har en sida med kombinerad gång- och cykelväg och en sida med enbart gångbana. Kvarteren omsluts av smala gator där ambitionen varit att gång- och cykeltrafiken ska ske i blandtrafik på de oskyddade trafikanternas villkor enligt konceptet gångfartsområde.

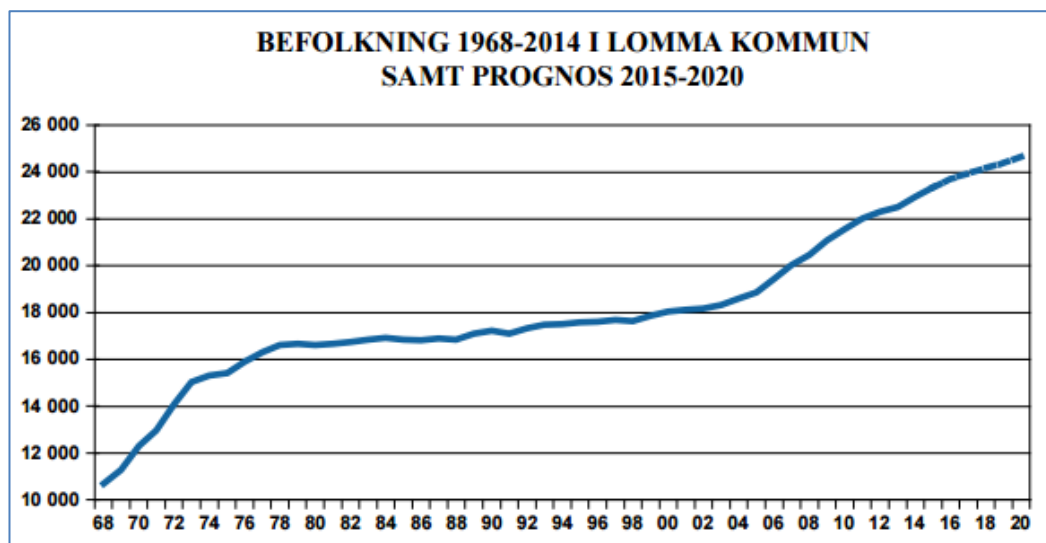


Figur 26. Omslaget till planprogrammet för Lomma hamn från 2003. Bild: Lomma kommun

Lomma hamn var inte det enda området som växte fram under 2000-talet. I nordöstra Lomma anlades bostadsområdena Lervik och Östervång och i Borgeby byggdes området runt Rutsborgsvägen ut till bostadsområde. Gemensamt för områdena är att bebyggelsen består av stora enfamiljshus, att bostadsgatorna är utformade som lågfartsgator och att gång- och cykelvägnätet delvis är separerat från bilvägnätet.

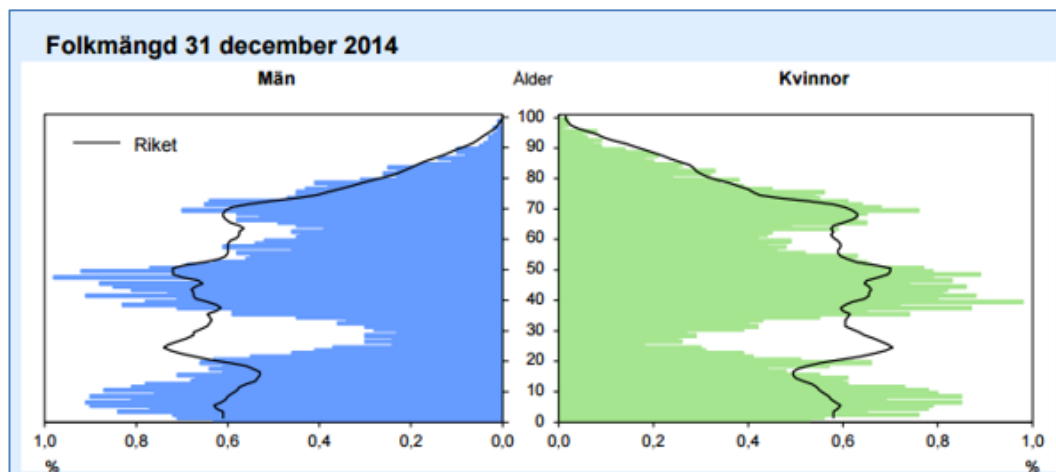
3.5 Demografi

Efter flera år av konstant kraftig befolkningsökning hade kommunen 22 946 invånare i slutet av 2014. Ökningen väntas fortsätta de närmaste åren om än inte riktigt i samma takt som tidigare. Enligt Översiktsplan 2010 kommer befolkningen år 2030 uppgå till ungefär 26 000 invånare. I stället för fortsatt kraftig expansion är det dags att anpassa infrastrukturen enligt de nya förutsättningarna.



Figur 27. Befolkningsutveckling och prognos för Lomma kommun. Bild: Lomma kommun

Åldersstrukturen skiljer sig i Lomma kommun jämfört med riksgenomsnittet. Framför allt är barn upp till 15 år, personer runt 40 år och personer runt 65 år överrepresenterade medan åldersgruppen 20-30 år är klart underrepresenterad. Strukturen visar att många unga Lommabor lämnar kommunen för studier, samt att kommunen är attraktiv för unga barnfamiljer och äldre.

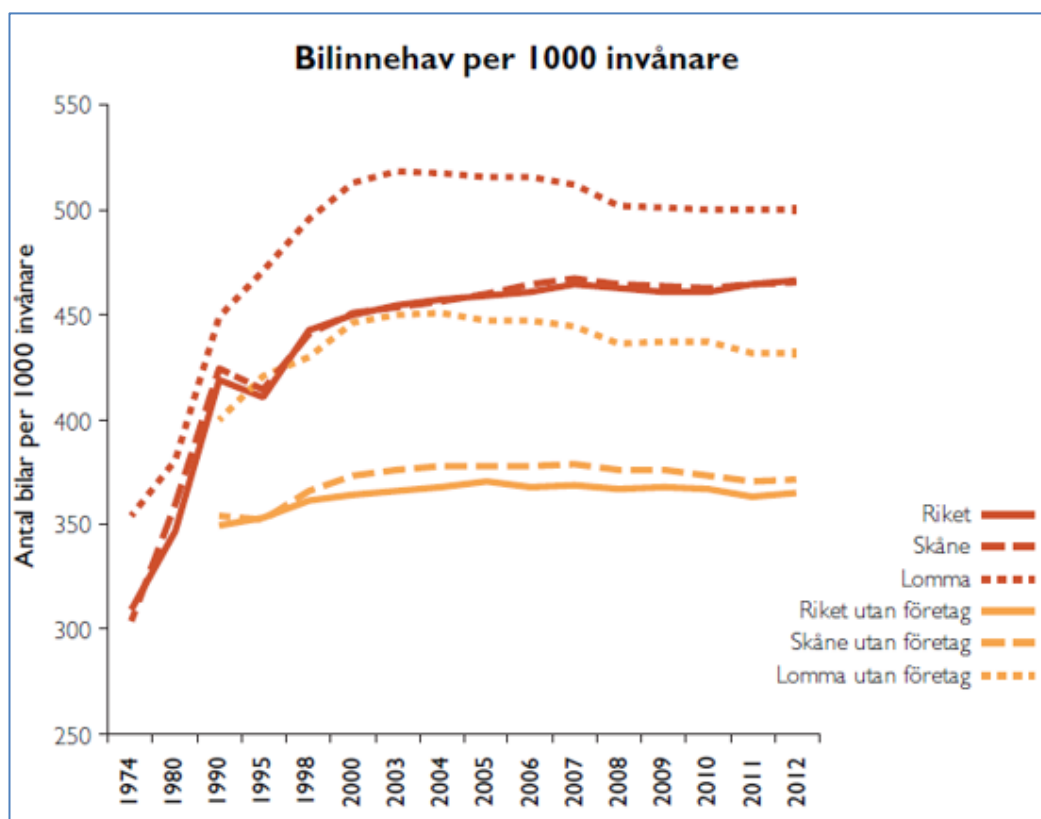


Figur 28. Befolkningsstruktur i Lomma kommun. Åldersgruppen mellan 20 och 30 år är kraftigt underrepresenterad. Bild: Lomma kommun

Kommunens invånare har hög inkomst – medianen för åldern 20-64 år är 353 000 kronor årligen (2013) jämfört med 260 000 kronor i länet och 280 000 kronor i riket. Skillnaderna mellan män och kvinnor är stora.

3.6 Bilinnehav och andel som har körkort

Hela 91 procent av Lomma kommuns invånare som fyllt 18 har B-körkort²⁷. Det är den näst högsta siffran i länet och kan jämföras med grannkommunerna Burlöv 73 procent, Staffanstorp 86 procent, Kävlinge 87 procent, Lund 78 procent och Malmö 70 procent. Gemensamt för de skånska kommuner med hög andel körkortsinnehavare är att de har attraktiva lägen vid Öresund och stor andel välutbildade höginkomsttagare. Bilinnehavet är mycket stort jämfört med både länet och riket. Bilinnehavet har dock minskat något under senare halvan av 2000-talet.



Figur 29. Bilinnehav per 1000 invånare. Bild: Lomma kommun

3.7 Målpunkter

3.7.1 Lomma norra badplats och Lomma hamn

Lomma norra badplats ligger norr om Höje å och är en av Skånes mest välbesökta stränder. I anslutning till badplatsen ligger den växande stadsdelen Lomma hamn. Turistekonomisk Mätning har uppskattat att Lomma hamn-området årligen har 700 000 besökare vilket gör det till kommunens största målpunkt.

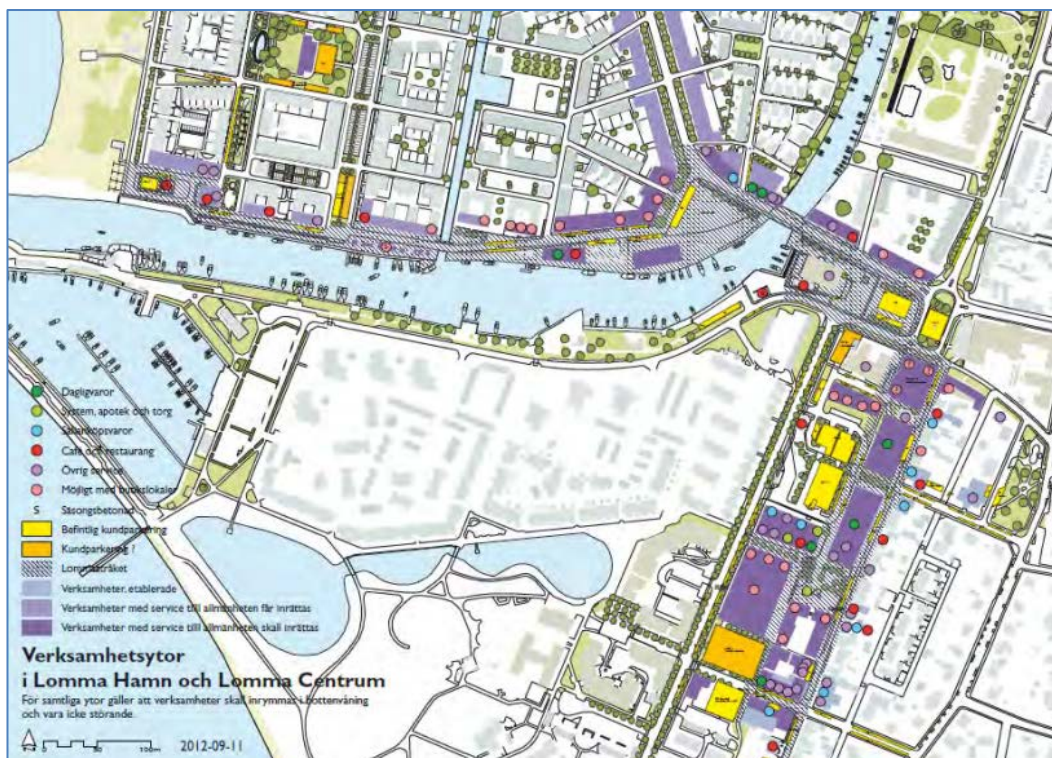
²⁷ Sydsvenskan, 2013



Figur 30. Lomma norra badplats – en stor målpunkt i kommunen. Bild: Lomma kommun

3.7.2 Lommastråket

Lommastråket är benämningen på det handelsstråk som sträcker sig från Lomma centrum ut till Tullhustorget. Lomma centrumtorg har under 2000-talet genomgått stora förändringar. Ombyggnationen färdigställdes 2014 och erbjuder nu ett utbud av matbutiker, restauranger, kaféer, frisörer, banker, gym och diversehandel. Inom stråket rymmer även vårdcentral, bibliotek, kommunhus och Lomma busstation. Den del av stråket som ligger i hamnområdet är fortfarande under uppbyggnad men rymmer redan flera verksamheter, främst restauranger och kaféer.



Figur 31. Lommastråkets sträckning och verksamheter. Bild: Lomma kommun

3.7.3 SLU Alnarp

I Alnarp i södra delen av Lomma kommun ligger en del av Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU). Under 2013 hade SLU i Alnarp 2 959 helårsanställda, 3 879 helårsstudenter och 715 aktiva forskarstudenter. Studenterna utbildar sig till hortonomer, landskapsarkitekter, landskapsingenjörer, lantmätare och trädgårdsingenjörer. Det finns ett mindre antal studentbostäder i anslutning till universitetet men inte tillräckligt för att inhysa alla studenter. Detta innebär att inpendlingen till Alnarp är ganska omfattande på vardagar då undervisningen sker. Lägg därtill att det finns ett antal företag i Alnarp och att parken runt universitetet har ett antal besökare per år som också har behov av att smidigt kunna resa till och från Alnarp.

3.7.4 Lomma station

En av de viktigaste kommande förändringarna i Lomma är återinförandet av persontrafik på Lommabanan med ny station vid gamla stationsområdet i Lomma. Den nya målpunkten kommer att vara i bruk 2020 och påverkar kraftigt rörelsemönstret för gående och cyklister i Lomma. När stationen är fullt utbyggd och i drift bedöms cirka 2 000 resenärer resa med tåg per dag från Lomma station varav 1 000 beräknas cykla till och från stationen. Behovet av cykelparkering i anslutning till tågstationen är beräknat till 1 000 platser med möjlighet till fler vid behov. I samband med införandet av stationen kommer en ny gång- och cykeltunnel att anläggas under järnvägen. Även Vinstorpsvägen med intilliggande gång- och cykelbanor kommer att göras planskild och samtidigt få ny busstation.



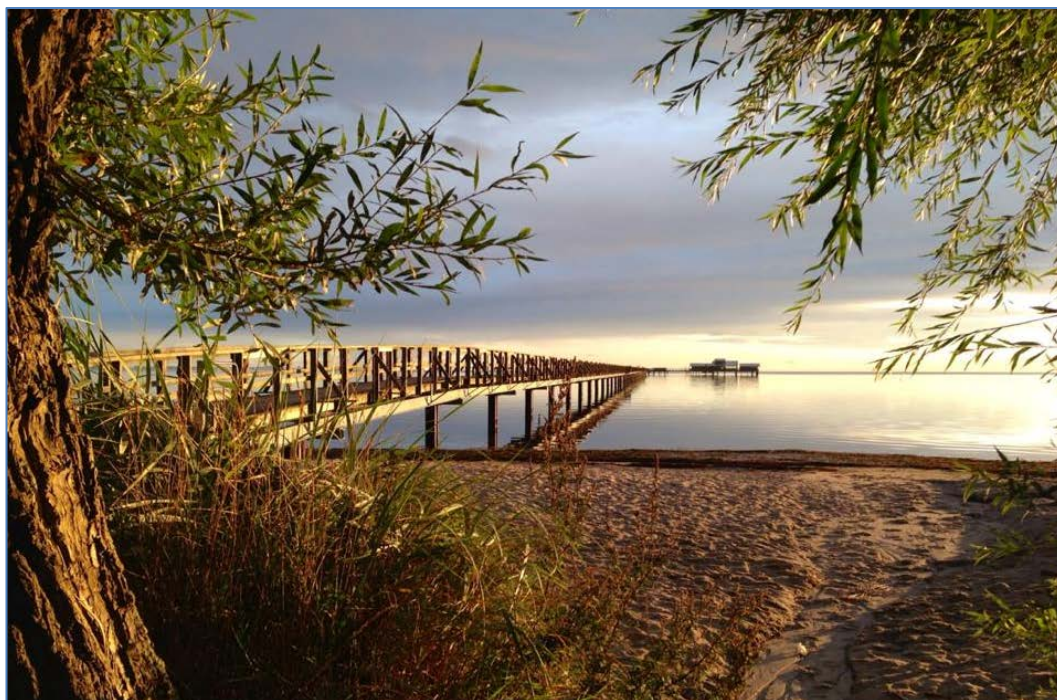
Figur 32. Ny gång- och cykeltunnel under järnvägen i anslutning till stationen. Bild: Trafikverket

3.7.5 Bjärreds centrum

I Bjärreds centrum ryms ett slutet köpcentrum, en torgyta och busshållplatsen Bjärred centrum. Köpcentrumet innehåller varierande verksamheter, bland annat matvarubutik, restaurang, kafé, frisör, bank, och gym. Arbete med ny detaljplan för Bjärreds centrum pågår.

3.7.6 Långa bryggan

Bjärred har en lång historia som badort. Redan 1901 uppfördes den ursprungliga bad- och nöjesanläggningen med kallbadhus, promenadpark, badhotell och eleganta restauranger. Badhuset försvann under isvintern 1941-1942 men kom att åter öppna 2004. Ute på den 574 meter långa bryggan ryms förutom badmöjligheter även bastu och restaurang.



Figur 33. Långa Bryggan i Bjärred (Bjärreds Kallbadhus, 2015) Bild: Bjärreds Kallbadhus

3.7.7 Skolor

Lomma satsar på att utmärka sig som skolkommun och blev 2015 åttonde bästa skolkommun i Lärarförbundets rankinglista. Den stora andelen barn i åldrarna 0-15 år ställer stora krav på att tillgodose antalet elevplatser i skolor och förskolor. I kommunen finns åtta skolområden. Område Bjärehov är det största med drygt 700 elever i klasserna F-9, två förskolor och omkring 125 anställda. Skolan är belägen centralt i Bjärred och har ingen tydlig angoringspunkt för bil nära entréerna. Runt skolan finns ett relativt väl utbyggt gång- och cykelnät som ansluter till skolområdet från flera håll. I Lomma är Område Karstorp störst med 628 elever i klasserna F-9 under läsåret 2015/16 samt två förskolor. Skolområdet genomgår förändringar vilket kommer att påverka angöring för bil och anslutande gång- och cykelnät.

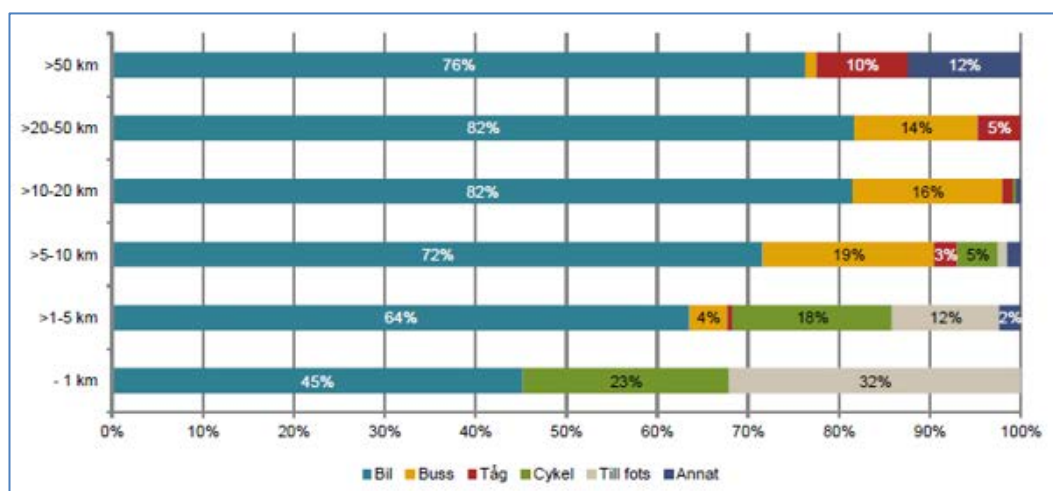
3.7.8 Idrottsplatser

Kommunens största idrottsplatser är Lomma IP i sydvästra Lomma, Pilängsområdet i centrala Lomma och Borgeby idrottsplats i södra Borgeby. Till Borgeby idrottsplats och Pilängsområdet finns relativt väl utbyggt gång- och cykelnät medan gång- och cykeltrafik till Lomma Idrottsplats till stor del sker i blandtrafik. Utöver idrottsplatserna finns flertalet idrottshallar, främst i anslutning till de större skolområdena.

4 Mobilitet i Lomma kommun

Mobiliteten i Lomma kommun följer av de förutsättningar som finns i Lomma vad gäller befolkningens struktur, inkomst, ålder, liksom av bostadsområdenas och gatornas utformning, näringslivets förutsättningar och även av de rationella beslut som människor fattar i samband med resor.

Under 2013 gjordes en resvaneundersökning för att kartlägga resandet i Skåne. Undersökningen visade att lommaporna gör fler resor än genomsnittet för Skåne; i genomsnitt 2,5 per dag jämfört med 2,3 i hela Skåne. Färdmedelsfördelningen skiljer sig markant åt jämfört med genomsnittet för Skåne. Mest markant är andelen bil som med omkring 70 procent av resorna väljs som huvudfärdmedel. Skillnaden märks över alla reslängder men är tydligast för resor upp till fem kilometer. I Lomma kommun görs 45 procent av resorna upp till en kilometer med bil vilket är nästan dubbelt så högt som genomsnittet i Skåne. Samtidigt är andelen resor med cykel eller till fots betydligt lägre än för genomsnittet.



Figur 34. Färdmedelsfördelning i Lomma kommun med avseende på reslängd. Bild: Sweco

4.1 Resor inom Lomma kommun

Lomma kommun har en landareal på 56 kvadratkilometer (km²), vilket gör den till en av de till ytan minsta kommunerna i Skåne. Detta innebär att resorna som görs inom kommunen är relativt korta till sin karaktär. Trots de korta avstånden görs omkring 60 procent av alla med bil. Resterande del av resor görs framför allt med cykel eller till fots. Anledningen till resorna varierar givetvis. Den främsta anledningen till resa inom kommunen under en vecka är för att hämta/lämna barn följt av inköpsresor, resor till nöjen, släkt och vänner, resor till motions- och föreningsverksamhet samt resor till arbetet.

Även för resor som görs helt inom Lomma tätort är bil det vanligaste färdmedlet med ungefär 55 procent, följt av cykel och gång som är ungefär lika vanligt. Trots korta avstånd inom tätorten så väljer många bilen som färdmedel för att utträtta sina ärenden.

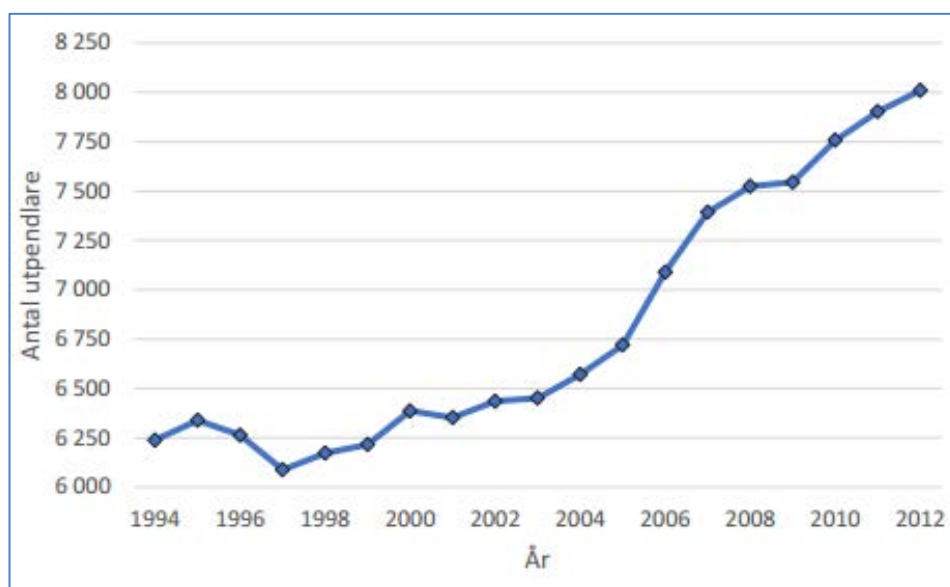
De främsta anledningarna till resandet inom Lomma tätort är att hämta/lämna barn, inköpsresor och resor till nöje och för att besöka släkt och vänner. Bilen som huvudfärdmedel används i resor i Lomma tätort främst för att hämta/lämna barn/annat och i resor till nöje och för att besöka släkt och vänner medan cykel som huvudsakligt färdmedel används främst till inköpsresor och resor till arbetet.

Resmönstren inom Bjärreds tätort är nästan identiska med tendenserna inom Lomma tätort. Användandet av buss för att uträtta ärenden inom Bjärred tätort kan förekomma, dock på låg nivå. Andelen som väljer bil för resor inom Bjärred är ungefär 55 procent, samma andel som i Lomma. I Bjärred är det något vanligare att cykla än i Lomma medan resorna till fots är betydligt färre.

Det är främst inköpsresor och resor för att hämta/lämna barn som är de främsta anledningarna för förflyttning inom Bjärred. Näst vanligast är resor till nöje och för att besöka släkt och vänner. Bilen som huvudfärdmedel används i resor i Bjärred tätort främst för att hämta/lämna barn och till inköpsresor. Bussen som huvudfärdmedel används för att ägna sig åt nöje medan cykel som huvudsakligt färdmedel används främst till inköpsresor och resor till skola/utbildning och till motion/förening.

4.2 Resor ut från Lomma kommun

Lomma kommun har med 77 procent²⁸ störst andel utpendlare av Skånes alla kommuner. 10 481 personer i Lomma kommun förvärvsarbetande under 2012. Samma år var arbetstillfällena i kommunen 5 544 stycken, varav 3 073 arbeten utfördes av personer som inte var boende i kommunen. Lägg därtill att det i Lomma kommun inte finns någon gymnasieskola och det är tydligt att resandet till och från kommunen har väldigt stor betydelse för många av kommuninvånarnas vardagliga liv.



Figur 35. Antal utpendlare från Lomma kommun. Bild: Lomma kommun

²⁸ Kolada, 2015

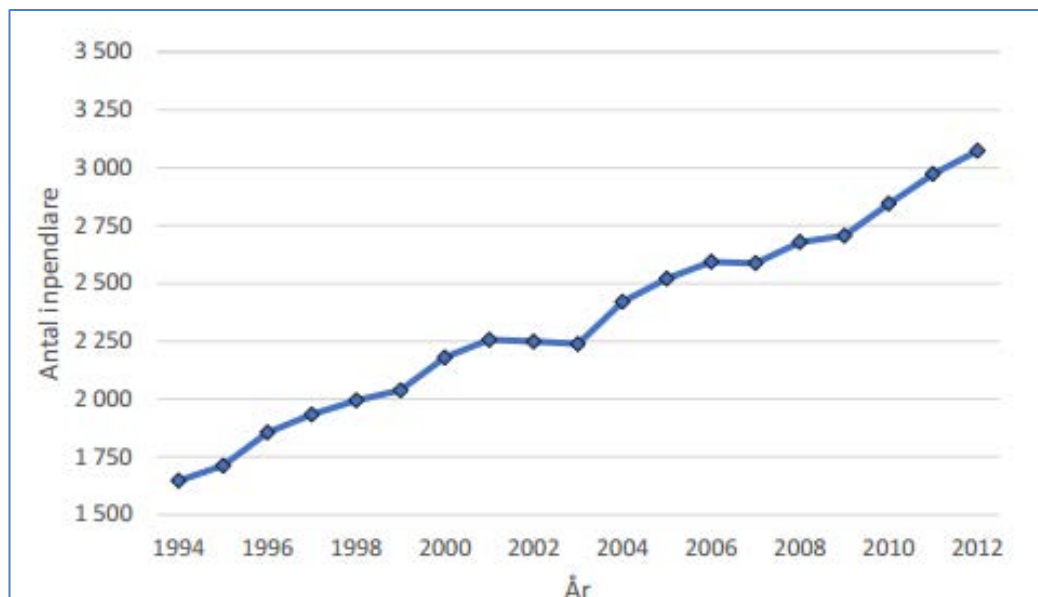
En stor andel av kommuninvånare i Lomma kommun korsar kommungränsen varje dag för att resa till andra kommuner. Utpendlingen handlar både om resor till arbete och utbildning, men även om exempelvis inköpsresor och resor till nöje. Utpendlingen skiljer sig lite mellan de två tätorterna, Bjärred och Lomma, i avseendet på resornas mål. Från Bjärred går resorna främst till Lund, men en stor del av resorna går även till Malmö. En påtaglig del av resorna går till Kävlinge och mindre del till Burlöv och Eslöv. Resorna med start i Lomma tätort har Malmö som främsta mål och sedan Lund. En liten del går även till Burlöv och Helsingborg.

Omkring 80 procent av alla utpendlingsresor från Lomma kommun under en vecka genomförs med bilen som huvudfärdmedel. Att bilanvändningen är stor beror troligtvis på det stora bilinnehavet som råder i kommunen och att utpendling till annan kommun ofta innebär en längre förflyttning. Det näst vanligaste färdmedlet för resor ut ur kommunen är buss med omkring 15 procent. Ungefär två procent väljer cykel vid resor ut ur kommunen. De resor som sker med cykel har främst mål inom Lomma eller Lund.

Arbetspendlingen står för ungefär hälften av alla resor ut ur kommunen. Andra vanliga anledningar till resor ut ur kommunen är nöjen, träffa släkt/vänner, motion/föreningsverksamhet, inköp samt skola/utbildning. Detta förstärker även bilden av Lomma kommun som en pendlingskommun där människor väljer att bosätta sig med möjligheten till arbete i annan kommun.

4.3 Resor in till Lomma kommun

Av de 5 544 förvärvsarbetande personerna i kommunen under 2012 var 3 073 personer, det vill säga 55 procent, inpendlare från annan kommun. Detta indikerar att de arbetstillfällen som finns i Lomma kommun inte riktigt attraherar den egna befolkningen som i 76 procent av fallen väljer att arbeta utanför kommunen. Liksom arbetsutpendlingen har inpendlingen av arbetskraft nästan konstant ökat sedan 1993. Inpendlingen under en vecka till Lomma kommun sker i första hand med bil, ungefär 75 procent. Därefter följer buss (cirka 15 procent) och cykel (cirka fem procent).



Figur 36. Antal inpendlare till Lomma kommun. Bild: Lomma kommun

Mer än hälften av de som pendlar in med bil som huvudfärdmedel till Lomma kommun under en vecka är människor i åldern 40-64 år. Det är lite större andel kvinnor än män som pendlar in till kommunen med bil.

Arbetspendlingen står för ungefär en tredjedel av det totala resandet till Lomma kommun. Stor del av resorna till kommunen görs även i avseende att ägna sig åt nöjen och besök av släkt och vänner och att ägna sig åt motion/föreningsverksamhet.

4.4 Resor till Lomma hamn

En enkätundersökning över besökarnas färdmedelsval gjordes under sommaren 2015. Totalt svarade 292 personer på undersökningen som genomfördes på Kajgatan och Strandpromenaden i Lomma hamn. Besökarna kom från Lomma (23 procent), Bjärred (fyra procent), Lund (22 procent), Malmö (14 procent) och övriga orter (37 procent). Besökarna färdades med bil (64 procent), till fots (18 procent), med kollektivtrafik (elva procent) eller med cykel (sex procent) för att ta sig från sin hemort till Lomma hamn.

För fotgängare och cyklister är det mer relevant att se till de som bor inom en mindre radie från resmålet. 57 procent av besökarna hade tio kilometer eller kortare till Lomma hamn. Bland dessa färdades 47 procent med bil, 32 procent till fots, elva procent med kollektivtrafik och tio procent med cykel. Bland de 23 procent som var bosatta i Lomma tätort reste 77 procent till fots, elva procent med cykel och tolv procent med bil.

4.5 Resor till Alnarp

Det främsta huvudfärdmedlet för inpendling till Alnarp är bil med ungefär 70 procent av resandet. Näst vanligast är resor med cykel och buss. Främsta anledningen för resa till Alnarp är för att ta sig till arbete och skola/utbildning, vilket visar på SLU:s betydelse för Alnarp. De resor som görs till Alnarp startar framför allt i Lomma, övriga områden i Lomma kommun, Lund och Burlöv.

5 Referenser

- California's Parking Cash-Out program, An informational Guide for Employers, California Environmental Protection Agency, 2009
- Cykeltrendrapporten 2014, Svensk cykling 2014
- Ekonomiska beräkningar och bedömningar. Kunskapsunderlag för Folkhälsopolitisk rapport, Statens folkhälsoinstitut, 2010
- Festinger, Leon, en amerikansk psykolog som introducerat teorin om kognitiv dissonans samt teorier om att beteendet styr attityden och inte tvärtom
- GCM-handbok – Utformning drift och underhåll med gång- cykel och mopedtrafik i fokus Sveriges kommuner och landsting
- Holtzclaw, John; Clear, Robert; Dittmar, Hank; Goldstein, David och Haas, Peter, Location Efficiency: Neighborhood and Socio-Economic Characteristics Determine Auto Ownership and Use - Studies in Chicago, Los Angeles and San Francisco, Transportation Planning and Technology, Volume: 25, 2002
- Hälsa på lika villkor, Folkhälsomyndighetens nationella folkhälsoenkät, 2014
- Isacson, Gunnar, Prediktioner av andelen personer som går respektive cyklar till jobbet. Resvaneundersökningar i kombination med geografiskt högupplösta registerdata. VTI notat 20-2014, 2014
- Kano, Noriako, professor emiritus, quality management, Tokyo University, Kano-modellen, en teoretisk modell om kunders nöjdhet med en vara eller tjänst beroende på behovsnivå
- Karolinska institutet, Institutet för miljömedicin, hemsida om buller, <http://ki.se/imm/buller> uttag 2015-11-16
- Kolada, Kommun- och landstingsdatabasen, uttag 2015-11-16, pendlingsstatistik
- Livsmedelsverkets hemsida om övervikt och fetma, <http://www.livsmedelsverket.se/matvanor-halsa--miljo/sjukdomar-allergier-och-halsa/overvikt-och-fetma>, uttag 2015-11-16
- Magnér, Kalle, Bilstaden – om bilismens konsekvenser för stadens gaturum, SLU Alnarp, 2010
- Miljömål.se, som är Naturvårdsverkets hemsida om miljömål, <http://www.miljomal.se/sv/Miljomalen>, uttag 2015-11-16
- Mobilitetsplan Odense; Handlingsplan 2014-15, Odense kommun
- Mobility management: Definition framtagen av EU-projektet MAX, godkänd av EPOMM, European Platform on Mobility Management
- Nordlund, Sören, universitetsadjunkt i psykologi, Högskolan Dalarna, presentation från föredrag
- Planering och utformning för ett ökat gående - Litteraturstudie, expertseminarium och trafik- och stadsplanerares syn på utemiljöns förutsättningar för gångtrafik. Luleå tekniska universitet. Johansson, C., Berglund, U., Nilsson, A., Wennberg, H., Larsson, H. (2011).
- Resvaneundersökning för Skåne, RVU 2013, Sweco samt resvaneundersökning för Skåne 2007, Trivector
- Statens folkhälsoinstitut, uppgift om risken att dö i förtid pga fysisk inaktivitet är hämtad från kampanjmaterialet *Sätt Sverige i rörelse*

-
- Trafikverkets hemsida om vägtrafikens utsläpp, <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/miljo-och-halsa/halsa/luft/vagtrafikens-utslapp>, uttag 2015-11-16
 - Vagland, Åsa och Pyddoke, Roger, Hur hushållen anpassar sig till ändrade kostnader för bilinnehav och bilanvändning? VTI rapport 545, 2006
 - Västtrafik och Lazzo DM-byrå, rapport VT-2040, 2014 samt rapport VT-1870, 2014, resultat av provårkort för kollektivtrafik under två kampanjer inom Västra Götalandsregionen
 - Klimat- och energiplan för Lomma kommun 2015-2020, 2015
 - Miljömål för Lomma kommun 2014-2020, 2014
 - Resvanor i Lomma kommun 2013, Sweco
 - Förtätningsstudie Bjärred/Borgeby, 2013, Atkins
 - Uppföljning av de transportpolitiska målen, Rapport 2014:5, 2014, Trafikanalys
 - Trafikverkets folder om Lommabanan, http://www.trafikverket.se/contentassets/31555295ec6e482993018cfc2f072e76/folder_lommabanan.pdf, uttag 2015-11-16
 - Sydsvenskans hemsida, Körkortet följer plånboken, <http://www.sydsvenskan.se/sverige/korkortet-foljer-planboken/>, uttag 2015-11-16