



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

# Planering för gång- och cykeltrafik vid externa köpcentrum

– En studie med Nova Lund som exempel

Emma Svensson

# Planering för gång- och cykeltrafik vid externa köpcentrum

Planning for walking and bicycle traffic around shopping malls

Emma Svensson

**Handledare:** Anders Westin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

**Examinator:** Eivor Bucht, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

**Omfattning:** 15hp

**Nivå och fördjupning:** G2E

**Kurstitel:** Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

**Kurskod:** EX0649

**Ämne:** Landskapsarkitektur

**Program:** Landskapsarkitektprogrammet

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2015

**Omslagsbild:** Emma Svensson

**Övriga bilder:** Bilder utan angiven källa är tagna av författaren.

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** Planering, köpcentrum, gång- och cykeltrafik, Lunds kommun, Nova Lund

**Keywords:** Planning, shoppingmall, walking and bicycletraffic, Lunds kommun, Nova Lund

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## Sammandrag

Hur tar sig människor utan tillgång till bil till externa köpcentrum? Är det meningen att som gående eller cyklist behöva ta sig fram i ett hav av bilar som står parkerade eller kör i cirklar för att hitta den "bästa" parkeringsplatsen?

Målet med detta arbete är att undersöka om, och i så fall hur, det planeras för gång- och cykeltrafikanter vid externa köpcentrum. Arbetet vill uppmärksamma att det ofta finns problem i planeringen för gång- och cykeltrafikanter kring dessa platser. Syftet är att bidra med kunskap om hur planering och utformning av gång- och cykelvägar vid externa köpcentrum sker.

Frågeställningarna har varit följande:

(1) Anpassar planerare utemiljön vid köpcentrum till gång- och cykeltrafikanter? Om det görs, hur görs det då? Om inte, hur bör det göras? (2) Varför ska det planeras för gång- och cykeltrafik generellt och därmed också vid externa köpcentrum? (3) Vad finns det för dokument och riktlinjer som styr planeringen för gång- och cykeltrafik både generellt och kommunalt i Lunds kommun? (4) Hur fungerar det egentligen för personer som går eller cyklar vid exemplet Nova Lund? Hur kan det förbättras?

En studie av dokument som styr planeringsprocessen för den fysiska planeringen och därmed gång- och cykeltrafiken har gjorts. Även litteratur som behandlar en god miljö för fotgängare och cyklister fanns med. Intervju med Lunds kommuns trafikplanerare och mailkonversation med chefsarkitekt vid uppförandet av Nova Lunds köpcentrum har tillsammans med en analys av Nova Lund lett fram till resultatet.

Att fler människor går och cyklar bidrar till en renare luft, mindre buller och bättre hälsa för individen. Det har blivit populärt att satsa på gång- och cykeltrafik och därför är planeringen viktig. Planering för dessa trafikslag sker på flera nivåer och utefter ett antal regler och dokument vilket kan leda till förvirring och missförstånd bland planerare.

Köpcentrum är oftast planerade för biltrafik, så även det analyserade köpcentrumet Nova Lund. Analysen har visat att orienterbarheten på området kring Nova Lund är dålig. Skyltning saknas helt och logiken mellan gångvägar och entréer är inte bra. För cyklister och gående på området är det svårt att veta var de ska ta vägen.

Ett förslag med alternativa lösningar för Nova Lund har tagits fram där orienterbarheten på området har förbättrats. Gångbanor är kopplade till varandra och till entréer och busshållplatser på ett logiskt sätt som är lätt att förstå. En cykelbana finns genom området och vegetation delar av de stora rum som tidigare fanns på parkeringarna. Förslaget visar vad som kan göras för att förbättra gång- och cykelmiljön på den specifika platsen men för att undvika åtgärder som dessa är det viktigt att planera denna typ av miljö. Viktigt då är att alla inblandade får information om varför det är viktigt med gång- och cykeltrafik och att dessa parter har ett gott samarbete.

**Nyckelord:** Planering, köpcentrum, gång- och cykeltrafik, Lunds kommun, Nova Lund.

## **Abstract**

How do people without car get to external shopping malls? The intention cannot be that they should walk or bicycle in a crowd area of parked cars and cars looking for a parking lot?

The aim of this composition is to study if, and in that case how, it is planned for walking and bicycling traffic around shopping malls. This composition will pay attention to the problems that often occur when plans are made for walking and bicycle traffic around these places. The aim is to contribute with knowledge about planning and shaping walking and bicycle paths around external shopping malls. The question formulations have been as follow:

(1) Do planners adapt the outdoor environment to walking and bicycle road users? If they do, then how do they do it? If they do not, how should it be done? (2) Why should walking and bicycle traffic be planned at all and therefore also around external shopping malls? (3) What documents and leading lines are there to control the planning for walking and bicycle traffic, both general and in the municipality of Lund? (4) How does it work for people walking or bicycling around the example Nova Lund? How can it be improved?

A study of documents that control the planning process of the town and country planning and therefore the planning for walking and bicycling traffic has been done. Literatures that discuss a good environment for pedestrians and bicyclists has also been included. An interview and an email conversation together with an analyze of Nova Lund has lead up to the result.

People who walk or bicycle also contribute to a cleaner air, less noise, and a better health for the individual person. It has been popular to invest in walking and bicycle traffic and because of that the planning is important. The planning for walking and bicycle occur in many different levels grounded in a number of rules and documents. All this documents and rules can sometimes cause confusion and misunderstanding among the planners.

Shopping malls are often planned for car traffic, likewise are the analyzed shopping mall, Nova Lund. The analyze has showed that the possibilities to orientate are bad in this area. The signposts are totally missing and the walking paths and entrées has no connections to each other. For bicyclists and pedestrians in the area is it difficult to know where to go.

A suggestion with alternative solutions for Nova Lund with better possibilities to orientation has been proposed. Walking paths are connected to each other and to the entrees and the bus stations. A bicycling path crosses the area and vegetation divide the big rooms into smaller. The suggestion shows what can be done to increase the environment for pedestrians and bicyclists at Nova Lund. It is important to plan the walking- and bicycling environment to avoid these types of arrangements afterwards. In this planning it is also important to inform everyone about why it is important to plan for pedestrians and bicyclists and to have a good collaboration between all parts.

**Key words:** Planning, shopping mall, walking and bicycle traffic, municipality of Lund, Nova Lund.

## Förord

Med detta arbete vill jag diskutera och visa på hur det ser ut med planering för gång- och cykeltrafik vid externa köpcentrum. En sammanställning av dokument som styr fysisk planering och en beskrivning av hur en god gång- och cykelmiljö planeras finns med för att ge en förståelse för planering vid externa köpcentrum. Ett antal principförslag har skapats utifrån Nova Lund som exempel för att inspirera till en god gång- och cykelmiljö.

Jag vill tacka min handledare Anders Westin som svarat på mina frågor och gett mig det stöd som jag behövt i mitt arbete. På Lunds kommun tackar jag Anna Karlsson för intervjun angående cykel- och gångtrafikplanering i kommunen samt Jonas Valentinsson som hjälpt till med underlag i form av situationsplaner och CAD-ritningar. Ett tack också till Bjarte Haavaag som svarat på frågor om planering av gång- och cykeltrafik kring köpcentrumet Nova Lund.

Tack till familj och vänner som stöttat och hjälpt mig på alla sätt i detta kandidatarbete.

---

Emma Svensson  
Alnarp, 2015-06-26

## Innehållsförteckning

Sammandrag .....	3
Abstract .....	4
Förord .....	5
1. Inledning .....	8
1.1 Bakgrund .....	8
1.2 Syfte och mål .....	8
1.3 Metod och genomförande .....	9
1.4 Begreppsförklaring .....	9
1.5 Litteratur .....	9
2. Exempel, Köpcentrum Nova Lund .....	10
2.1 Nova Lund .....	10
3. Varför planera för gång- och cykeltrafik? .....	12
3.1 Ett hållbart samhälle och levnadssätt .....	12
3.2 Bilens påverkan .....	12
3.3 Hälsospekter .....	12
3.4 Olycksrisk .....	12
3.5 Historiskt .....	13
4. Generell planering av gång- och cykelbanor .....	14
4.1 Gång- och cykeltrafik på modet .....	14
4.2 Den generella planeringsprocessen .....	14
4.3 Regler och lagar .....	15
4.4 En god gång- och cykelmiljö .....	16
4.5 Den generella planeringen sammanfattat .....	18
5. Planering för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun .....	19
5.1 Planering i Lunds kommun .....	19
5.2 Översiktsplan, Lunds kommun .....	19
5.3 LundaMaTs .....	19
5.4 Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun .....	20
5.5 Fotgängarstrategin .....	21
5.6 Cykelstrategi .....	21
5.7 Lundahoj .....	22
5.8 Besök hos Lunds kommuns trafikplanerare .....	22
5.9 Lunds kommuns arbete sammanfattat .....	23

6. Planering av gång- och cykelbanor vid externa köpcentrum .....	24
6.1 Generell planering och placering av externa köpcentrum .....	24
6.2 Planering vid köpcentrum Nova Lund .....	24
6.3 Gång- och cykelplanering kring externa köpcentrum sammanfattat .....	25
7. Analys, Nova Lund .....	26
7.1 Analysmetodik .....	26
7.2 Platsbeskrivning.....	26
7.3 Fotgängare.....	27
7.4 Cyklisterna .....	30
7.5 Kollektivtrafik.....	31
7.6 Problem i miljön kring Nova Lund .....	31
7.7 Förslag till förbättringar.....	32
8. Diskussion 8.1 Planeringsprocessen generellt.....	34
8.2 Planering kring externa köpcentrum utifrån exemplet Nova Lund.....	36
9. Slutsatser och vidare studier .....	38
10. Litteraturlista .....	39
10.1 Otryckta källor .....	39
10.2 Muntliga källor .....	39
10.3 Elektroniska källor .....	39
10.4 Tryckta källor .....	41
10.5 Bildkällor .....	41

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Sedan ett par årtionden tillbaka har fler och fler externa köpcentrum byggts. Dessa har blivit mycket populära på de flesta håll men är ofta utformade för att bilen ska köras dit<sup>1</sup>. Allt fler människor väljer dock att leva utan bil<sup>2</sup>. Som person utan tillgång till bil har jag själv upplevt svårigheterna att ta sig fram utan bil vid köpcentrum. Speciellt svårt har jag upplevt det när det ligger flera butiker på samma område. Att ta sig mellan butikerna blir långt och ofta sker det över stora bilparkeringar och vägar. Att ta sig till ett köpcentrum med kollektivtrafik kan fungera men jag har sett problem med att ta sig från stationen till butikerna. Det kan vara svårt för människor att hitta vart de ska och hur de kan ta sig fram mellan stationer för kollektivtrafik och köpcentrumets entré. Det kan saknas skyltar och logiken i hur gång- och cykelbanor i området hänger samman kan vara svår att förstå som fotgängare och cyklist. Dessutom är dessa ofta dragna så att det blir en omväg att ta dem.

Trygghet är en aspekt som kan handla om att vara trafikmässigt säker men också en känsla. Ett område kring ett köpcentrum kan fungera bra dagtid men känslan på kvällen kan vara otrygghet. Det kan till exempel saknas belysning som gör att fotgängare och cyklister känner sig utsatta. Ofta finns det ont om vegetation kring köpcentrum. Några träd här och var finns vanligtvis men det brukar inte vara mer än så.

Utifrån dessa erfarenheter och upplevelser har jag arbetat med följande frågeställningar:

Anpassar planerare utemiljön vid köpcentrum till gång- och cykeltrafikanter? Om det görs, hur görs det då? Om inte, hur bör det göras?

Varför ska det planeras för gång- och cykeltrafik överlag och därmed också vid externa köpcentrum?

Vad finns det för dokument och riktlinjer som styr planeringen för gång- och cykeltrafik både generellt och kommunalt i Lunds kommun?

Hur fungerar det egentligen för personer som går eller cyklar vid exemplet Nova Lund? Hur kan det förbättras?

## 1.2 Syfte och mål

Syftet med detta arbete är att bidra med kunskap om hur planering och utformning av gång- och cykelvägar vid externa köpcentrum sker.

Mitt mål är att undersöka om, och i så fall hur det planeras för gång- och cykeltrafikanter vid externa köpcentrum. Jag vill uppmärksamma att det ofta finns problem i planeringen för gång- och cykeltrafikanter kring dessa platser. Detta arbete ska bidra med kunskap om planeringsprocessen för att det i framtiden ska vara lättare att på ett genomtänkt, funktionellt och även estetiskt tilltalande sätt planera för utemiljöer, trafiksituationer, och tillgänglighet med gång-, cykel- och kollektivtrafik i anslutning till externa köpcentrum. Målet är också att analysera köpcentrumet Nova Lund för att se på tillgängligheten för gång- och cykeltrafik samt att ge principförslag till förbättringar i området.

---

<sup>1</sup>Eklund, H. et al. (2007).

<sup>2</sup>Naturskyddsföreningen i Stockholms Län (2010).



### 1.3 Metod och genomförande

En studie av dokument som styr planeringsprocessen för den fysiska planeringen och därmed gång- och cykeltrafiken har gjorts. Även litteratur som behandlar en god miljö för fotgängare och cyklister fanns med i studien. En intervju har gjorts med Anna Karlsson, tekniska förvaltningen, gatu- och trafikkontoret på Lunds kommun. I intervjun användes öppna frågor och den var upplagd som ett samtal. En mailkonversation har förts med chefsarkitekten, Bjarte Haavaag, för Nova Lund.

Köpcentrumet Nova Lund har analyserats. Kartobservationer och platsbesök ingick i analysen av handelsområdet kring Nova Lund. Ett antal principförslag till alternativa lösningar har arbetats fram utifrån resultatet av analysen.

För att bilder och analyser ska vara direkt kopplade till text och bidra till läsbarheten har detta arbete blivit något längre. Även den typ av källor, med långa hänvisningar till internetsidor, som använts har bidragit till arbetets längd.

### 1.4 Begreppsförklaring

*Köpcentrum* = "koncentration av butiker, ofta med inslag av serveringar och olika typer av annan service"<sup>3</sup>. Ett köpcentrum kan ligga i stadens centrala delar eller i stadens utkant eller utanför staden. I utkanten av staden eller utanför den kallas ett köpcentrum externt köpcentrum och förutsätter ofta att bilen ska köras hit.<sup>4</sup>

I detta arbete räknas eventuella intilliggande butiker in i begreppet köpcentrum.

*Cykelväg* = "är fristående från intilliggande bilvägar och är oftast dubbelriktad. En cykelväg är oftast avsedd för GCM-trafik".<sup>5</sup> (GCM betyder Gång, Cykel, och Moped)

*Cykelbana* = "följer större gator och vägar, nästan uteslutande inom tätort och är oftast enkelriktad. Finns inget alternativ eller anger skyltningen inget annat, är cykelbanan även avsedd för gång- och mopedtrafik (en s k GCM-väg)".<sup>6</sup>

I detta arbete har ordet cykelbana använts generellt då det inte har betydelse trafikmässigt. Ett ord har valts för att undvika förvirring och förväxling för läsaren. Vid specifika situationer och där betydelsen spelar roll har begreppen använts enligt ovanstående definition.

### 1.5 Litteratur

Om ämnet gång- och cykeltrafik vid externa köpcentrum har inte funnits mycket litteratur. Däremot finns andra källor som hör samman med frågeställningen om planering för gång- och cykelmiljö vid externa köpcentrum. Det finns skrivet om planering generellt och om planering för trafik på ett övergripande plan. Mycket av det som finns att läsa är broschyrer som sammanställts av kommunen eller en organisation. Dessa broschyrer bygger ofta på litteratur om planering för trafiken som helhet (med bilen i fokus) och Sveriges lagar.

Det ska nämnas att dokumenten har använts för att studera skillnader mellan vad som skrivs och hur utformningen gjorts kring Nova Lund trots att dokumenten är skrivna efter det att Nova Lund byggdes. Platsen är ändå relevant att undersöka utifrån dessa aspekter på grund av sin popularitet och för att se hur platsen fungerar utifrån dagens förutsättningar.

---

<sup>3</sup>Nationalencyklopedien, Kraft, O. (u.å).

<sup>4</sup>Nationalencyklopedien, Kraft, O. (u.å).

<sup>5</sup>Svenska cykelsällskapet. (u.å).

<sup>6</sup>Svenska cykelsällskapet. (u.å).

## 2. Exempel, Köpcentrum Nova Lund

### 2.1 Nova Lund

Nova Lund är Lunds kommuns första och hittills enda externa köpcentrum och det ligger i västra utkanten av Lund. Då idén om ett externt köpcentrum kom i början på 2000-talet fanns motsättningar då handeln i externa köpcentrum ansågs hota handeln i stadskärnan. Nova Lund kom ändå att byggas utefter villkoret att centrumet inte innehöll några dagligvarubutiker som kunde konkurrera med den butik som redan fanns i närheten av det kommande Nova Lund. Nova Lund öppnade i september 2002 och har sedan dess blivit mycket besökt och väl känt i regionen.<sup>7</sup> Köpcentrumet Nova Lund har bytt ägare ett flertal gånger. På förfrågan angående en tillbyggnad blev svaret nej från kommunen på grund av trafiken. Den ansågs redan vara för problematisk.<sup>8</sup>

Sydost om Nova Lund ligger bostadsområdet Klosters fälad och nordost om området ligger Kobjärsvången, också ett bostadsområde. Gunnesbo är en stadsdel som ligger norr om området. Till området kommer människor främst i bil. Det finns tre större anslutningar för fotgängare och cyklister (se bild 2).

Nova Lund har valts ut för analys i detta arbete eftersom det är ett representativt exempel på de aspekter som tänkt studeras. Nova Lund är också populärt och ligger på gång- och cykelavstånd från centrala Lund. För gående och cyklister kan det däremot vara problematiskt att ta sig fram samt att orientera sig väl inne på området vilket också är en anledning till att analysen gjorts. Innan analysen presenteras följer lite bakgrundsfakta och en presentation av de dokument som legat till grund för analysen.



Bild 1. Entré till köpcentrumet Nova Lund.

---

<sup>7</sup> Nova Lund. (u.å).

<sup>8</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.



Bild 2. Karta över nordvästra Lund med Lunds central, köpcentrum Nova Lund, och viktiga anslutningar för gång- och cykeltrafik markerade. (Lantmäteriet. (u.å))

### 3. Varför planera för gång- och cykeltrafik?

#### 3.1 Ett hållbart samhälle och levnadssätt

Många människor har fått upp ögonen för att leva en mer hållbar livsstil. Fler människor väljer bort bilen<sup>9</sup> och vill gärna gå, cykla eller åka kollektivt. Det handlar både om att vara rädd om miljön och ta hand om sin egen och andras hälsa. Tyvärr är olycksrisken ett orosmoment.

#### 3.2 Bilens påverkan

Vägtrafiken är en källa till farliga utsläpp. Koldioxid från bilars avgaser kan på bara en kort period förändra klimatet över hela världen<sup>10</sup>. Koldioxid bidrar till att öka växthuseffekten, vilken orsakar en temperaturhöjning över hela jorden. En temperaturhöjning kan få stora oförutsägbara ekologiska effekter som följd. Som exempel på trafikens betydelse för detta kan ges att i Sverige står vägtrafiken för en tredjedel av det totala koldioxidutsläppet<sup>11</sup>.

I Sverige är varannan bilresa kortare än 5 km. Siffran är högre i tätorterna och dessutom är resorna här ännu kortare. Räknat per kilometer är de kortaste resorna de som släpper ut mest avgaser<sup>12</sup>. Korta resor görs ofta för att människor känner sig otrygga. Stora vägar kan skapa barriärer som gör att fler väljer bilen även på korta sträckor<sup>13</sup>.

En annan faktor som påverkar miljön är bullret. Om fler väljer att gå eller cykla blir städerna attraktivare, trafiken säkrare, trängseln på gatorna mindre, bullret mindre och luftkvaliteten bättre<sup>14</sup>.

#### 3.3 Hälsoaspekter

Personer som cyklar regelbundet får vardagsmotion, bättre kondition, ökad förbränning, bättre sömn, bättre koncentrations- och prestationsförmåga, ökad livslängd och minskade hjärt- och kärlsjukdomar<sup>15</sup>.

Cykeln är också ett färdmedel som är tidsmässigt effektivt. I många städer kan det till och med gå snabbare att cykla då kö- och väntetid med andra transportmedel kan undvikas. Att cykla är bra för privatekonomin men bidrar också till mindre kostnader för vården<sup>16</sup>.

#### 3.4 Olycksrisk

Sveriges riksdag har beslutat om nollvisionen. Den innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken<sup>17</sup>. År 2012 var det 1553 gående och cyklister som dödades eller skadades allvarligt i trafiken<sup>18</sup>. Att vara gångtrafikanter innebär en tio gånger större risk att skadas allvarligt eller dödas i trafiken än att vara bilist<sup>19</sup>. Planering för gång- och cykeltrafik ger en säkrare miljö och bidrar till att nå nollvisionen.

---

<sup>9</sup> Naturskyddsföreningen i Stockholms Län. (2010).

<sup>10</sup> Cykelfrämjandet. (u.å). *Miljö*.

<sup>11</sup> Naturskyddsföreningen i Stockholms Län. (2010). s.8

<sup>12</sup> Naturskyddsföreningen i Stockholms Län. (2010).

<sup>13</sup> Malmberg, B. (2014-09-11).

<sup>14</sup> Cykelfrämjandet. (u.å). *Miljö*.

<sup>15</sup> Cykelfrämjandet. (u.å). *Hälsa*.

<sup>16</sup> Cykelfrämjandet. (u.å). *Därför cykel*.

<sup>17</sup> Trafikverket. (2014-11-27).

<sup>18</sup> Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. (u.å).

<sup>19</sup> Svensk cykling. (u.å). *Cykling och trafik*.

Idag är det många som inte vågar cykla på grund av den intensiva biltrafiken. Att uppmuntra cyklister så att de blir fler och vågar röra sig i trafiken leder till att bilen inte breder ut sig mer. Fler cyklister minskar också risken för olyckor där cyklister är inblandade. Fler cyklister tvingar kommunerna att öka säkerheten<sup>20</sup>.

### 3.5 Historiskt

Det äldsta färd sättet är att gå. Det är också ett användbart färd sätt då de flesta människor kan gå från ungefär ett års ålder och hela livet ut. Detta gör också att de flesta människor är fotgängare - även om det bara är till och från bussen, bilen eller cykeln<sup>21</sup>.

"Cykeln är det första - och hittills enda - fordonet i historien som kan bli var mans egendom. Cykeln är en maskin som alltigenom formats för att passa människan. Cykeln bär människan - men människan kan också bära cykeln" citerad är Jan Hult, professor i cykelhistoria<sup>22</sup>.

Exakt när cykeln uppfanns är oklart. Men från 1800-talets början kan cykelutvecklingens steg följas. Vad människor insåg redan då var att det är effektivt att cykla. Att cykla en sträcka på plan mark förbrukar bara 20 procent av den energi som krävs för att förflytta sig samma sträcka gående<sup>23</sup>.

Planeringen för gång- och cykeltrafik blev stor på 1970- talets början. I boken *Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet* presenterades SCAFT, Stadsbyggnad Chalmers Arbetsgruppen För Trafiksäkerhet. SCAFT innebar att olika trafikantslag skulle skiljas åt för att öka säkerheten. Trafikolyckor minskade men den sociala otryggheten växte, speciellt kring de planskilda korsningarna som blivit populära. En motsats till SCAFT växte fram på 2000-talet vilken innebar att alla grupper av trafikanter skulle blandas i ett homogent gatunät igen. Idag är städerna ofta en blandning av olika principer.<sup>24</sup>

---

<sup>20</sup> Svensk cykling. (u.å). *Cykling och trafik..*

<sup>21</sup> Grönvall, O. Hermansson, M Johansson, R. Linderholm, L. Niska, A. Söderström, L. Wallberg, s. & Öberg, G. (2010).

<sup>22</sup> Ekström, G. (2001).

<sup>23</sup> Ekström, G. (2001).

<sup>24</sup> Karin Renström, Sweco. (2013-04-12).

## 4. Generell planering av gång- och cykelbanor

### 4.1 Gång- och cykeltrafik på modet

Planering för främst cykeltrafik men också gångtrafik har ökat de senaste åren. Då detta arbete skrivs har en film, *Bikes vs cars*<sup>25</sup>, vilken handlar om planering för cykeltrafik, nyss utkommit. En ny lag om cykeltrafik har beslutats.<sup>26</sup> Lunds kommun har anordnat en cykeldag och gett ut en fotgängarstrategi. Intresset för hållbart resande ökar och planeringen för dessa trafikslag borde följa med intresset.

### 4.2 Den generella planeringsprocessen

Planeringsprocessen för gång- och cykelmiljöer följer den ordinarie processen för antagande av planer inom fysisk planering. Olika nivåer i planeringen har olika ansvarstagare, exempelvis har kommunerna ansvar på den kommunala nivån.<sup>27</sup>

I *Trafiken i samhället - grunder för planering och utformning* kan läsas om två nivåer att planera för cykel. En övergripande och en lokal nivå. Eftersom det är svårt att i efterhand konstruera cykelbanor är det viktigt att planering av cykelbanor finns med tidigt i planeringsprocessen.<sup>28</sup>

Ett sammanhängande nät av cykelbanor är en viktig sak för att förena målpunkter för cyklister, både i närmiljön och på längre avstånd<sup>29</sup>. Att använda olika typer av nät i cykelplaneringen är att rekommendera då förutsättningar för resandet men också slutdestinationerna är olika för olika människor. Ett övergripande nät gör det möjligt att snabbt transportera sig längre sträckor och ett grannskapsnät knyter ihop målpunkter i närmiljön, exempelvis hemmet och skolan.<sup>30</sup>

Att ha olika nivåer på planering av cykelbanor och olika nivåer av nät kan göra det enklare att se helheten i hur cykelmiljön byggs upp. Det är också viktigt att planerare sätter sig in i sitt projekt även socialt så att konflikter på grund av olika åsikter och bristande förståelse inte skapar problem.

" Att ta hänsyn till människors vardagsliv i planeringen kräver mer än insikt om den fysiska miljöns betydelse för trivseln. Förståelse för livssituationer och behov under skilda perioder i livet,[...] kräver andra kunskaper än de som traditionellt förknippats med fysisk planering. Här kommer planerarens förmåga att lyssna till åsikter och ta till sig information från lokala företrädare att ställas på svåra prov".<sup>31</sup>

Citatet ovan nämner en svårighet för planerare. Andra svårigheter är att vara helt objektiv i problembeskrivningar och liknande samt att vara noggrann då ett projekt skall genomföras på kort tid. Problematiskt med tid kan det bli då beställare ändrar förutsättningar för projektet och ändå vill ha färdiga ritningar inom samma tid.<sup>32</sup> Leder inte förhastade beslut under tidspress till missar som orsakar skador och miljöer som känns otrygga och därför inte används?

---

<sup>25</sup> *Bikes vs cars*(2015). [Film].

<sup>26</sup> Jakobsson Mi, H. (2015).

<sup>27</sup> Nyström, J.&Tonell, L. (2012).

<sup>28</sup> Holmberg, B. & Hydén, C.(1996).

<sup>29</sup> Spolander, K. (1997). ss.17-27

<sup>30</sup> Holmberg, B. & Hydén, C. 1996; Spolander, K. (1997).

<sup>31</sup> Nyström, J.&Tonell, L. (2012). s.221.

<sup>32</sup> Nyström, J.&Tonell, L. (2012). ss.63-64.

### 4.3 Regler och lagar

När den fysiska miljön planeras finns ett antal lagar och riktlinjer att följa. Dessa ligger till grund för planering av gång- och cykeltrafik. Övergripande finns *Miljöbalken* och *Plan- och bygglagen*. För alla kommuner är det obligatoriskt med en *översiktsplan* vilken beskriver markens användningsområden. Översiktsplanen är till skillnad från detaljplanen inte juridiskt bindande. *Detaljplanen* kan alltså inte ändras av andra planer och är därför viktig för att planering skall kunna genomföras utefter vad som bestämts. För att komplettera översikts- och detaljplanen kan *områdesbestämmelser* göras i kommunerna.<sup>33</sup> Områdesbestämmelser har till syfte att bestämma användning av mark- och vattenområden, byggnadsverk och bebyggelse på mindre avgränsade områden vilka det inte finns någon detaljplan utarbetad för<sup>34</sup>. LOV utfärdas av kommunen och det finns tre varianter på lov; rivningslov, bygglov och marklov. LOV behövs för förändring av en plats eller en byggnad.<sup>35</sup> Att granska så att kommunerna uppfyller de mål som gäller för fysisk planering är det Länsstyrelserna som ansvarar för<sup>36</sup>.

En ny lag för cykling har nyligen beslutats i riksdagen. Lagen innebär att cyklister får bestämma själva om de vill cykla på cykelbanan eller på bilvägen, alltså var de tycker att det funkar bäst för dem. En nationell cykelstrategi ska också tas fram av Trafikverket. På det viset kan inte ansvaret flyttas över på kommunen.<sup>37</sup>

Det finns ett antal dokument utfärdade för att hjälpa och vägleda de som arbetar med planering av gång- och cykelmiljöer. De tas nu upp mycket kortfattat.

#### GCM-handboken

GCM-handboken är ett dokument som finns för att stödja planering, drift och underhåll, projektering med mera för gång- cykel och mopedtrafik. I GCM-handboken skrivs att gemensamma mål för alla som arbetar med GCM-trafik stärker en god stadsutveckling. Den kommunala planeringen i dessa frågor är oftast liknande statens men kan ta lite olika fokus beroende på olika förutsättningar i varje kommun. Syftet med GCM-handboken är därför att fungera som en vägledare i arbetet med att ta fram en översiktsplan.<sup>38</sup>

#### Trafik för en Attraktiv Stad, TRAST

Syftet med TRAST är att länka samman olika sektorer som arbetar med samhällets planering och att få systemet för trafik att länkas in i kontexten. I arbetet med att uppmärksamma frågor angående en stads resor och transporter har TRAST syftet att vägleda olika typer av beslutsfattare och samhällsplanerare. TRAST består av två delar, TRAST och VGU(se nedan). I VGU finns exakta mått och angivelser medan TRAST behandlar trafikmiljön mer övergripande.<sup>39</sup>

Till TRAST finns också en fördjupning som heter *Gångbar stad*. Denna skrift fokuserar på hur ett gångnät ska byggas upp och hur planering ska ske för att detta ska bli så bra som möjligt.<sup>40</sup>

---

<sup>33</sup> Nyström, J.&Tonell, L. (2012).ss.61-62.

<sup>34</sup> Nyström, J.&Tonell, L. (2012).ss.173-215.

<sup>35</sup> Nyström, J.&Tonell, L. (2012).ss.173-215.

<sup>36</sup> Nyström, J.&Tonell, L. (2012).ss.61-62.

<sup>37</sup> Jakobsson Mi, H. (2015).

<sup>38</sup> Grönvall, O. et al. (2010).

<sup>39</sup> Sveriges kommuner och landsting. (2007).

<sup>40</sup> Nilsson, L.(2013).

## Vägar- och gators utformning, VGU

VGU finns i två varianter, *Krav för vägar- och gators utformning* samt *Råd för vägar- och gators utformning*. I krav- versionen finns regler, anvisningar och exakta mått som ska följas medan råd- versionen beskriver och ger förslag på hur olika situationer kan lösas. Båda varianterna har samma rubriker och behandlar samma ämnen. På trafikverket är skriften obligatorisk att följa i planeringen medan kommunerna kan välja om de vill arbeta helt efter skriften eller se den som rådgivning.<sup>41</sup>

### 4.4 En god gång- och cykelmiljö

En god gång- och cykelmiljö är viktig för användandet, säkerheten och trivseln. Många faktorer påverkar en god miljö för gångtrafikanter och cyklister vilket gör planeringen komplex men också viktigt att tänka på för alla inblandade.

#### Miljö för fotgängare

Låg hastighet på trafiken gör att en stad blir levande. Fler människor rör sig på platser där bilen parkeras en bit bort.<sup>42</sup> På gågator ökar fotgängares säkerhet och upplevda trygghet avsevärt. Den upplevda tryggheten är något som planerare bör tänka noga på vid utformning av gångmiljöer.<sup>43</sup>

Det är också viktigt att fotgängare får tillräckligt med plats. Det ska vara möjligt att ta sig fram utan att knuffas eller att bli knuffad. Utrymmet har också betydelse för gångtrafikanter med hjul vilka behöver extra plats. Gångtrafikanter med hjul så som rullstolar och barnvagnar är känsliga för ojämnt underlag som kullersten och löst grus. I allmänhet undviker fotgängare underlag som är obekväma, hala, blöta eller snöiga.<sup>44</sup>



Bild 3. Fotgängare med hjul på ojämnt underlag. LillaFiskaregatan Lund. 2015-05-05.



Bild 4. Här har en alternativ väg bildats bredvid trappan. Lundsstadspark. 2015-05-05.

Det verkliga och det upplevda avståndet på en gångbana har betydelse för användandet. Det är upptäckterna och tryggheten längs vägen men också det faktiska avståndet som avgör hur mycket en gångbana används. Fotgängare tar den kortaste och enklaste vägen. En delvis slingrande gångbana upplevs som kortare och trevligare att gå på och används därför mer.<sup>45</sup>

<sup>41</sup> Trafikverket(2010).

<sup>42</sup> Gehl, J. (2011). s.77.

<sup>43</sup> Gehl, J. (2011). s.173.

<sup>44</sup> Gehl, J. (2011).

<sup>45</sup> Gehl, J. (2011).



En annan faktor som påverkar användningen av en yta är nivåskillnader. En nivåskillnad anses av en fotgängare ofta som ett problem. Istället väljs en väg runt nivåskillnaden. Det är avståndet på den alternativa vägen som avgör om den eller nivåskillnaden väljs som väg att gå. Ramper eller liknande väljs hellre än trappor av fotgängare (se bild 4).<sup>46</sup>

### **Miljö för cyklister**

"Principerna för en god cykelmiljö är varken särskilt märkvärdiga eller många. Egentligen bara två. Den ena är att ge cyklister en egen plats i trafiken. Den andra är att sänka farterna på platser där cyklister och bilister möts. Och på gator där de delar utrymme."<sup>47</sup>

I citatet ovan låter det som om utformning av en god cykelmiljö är enkelt. De principer som nämns är övergripande men det finns också andra aspekter att väga in i en god cykelmiljö. Exempelvis finns vissa krav som behövs för att en cykelväg ska användas, som bra möjligheter att ta sig fram, en tilltalande estetisk gestaltning och en låg kostnad i anläggning och drift<sup>48</sup>. Andra saker som också är viktiga i utformningen av cykelbanor är staket på rätt plats, bra beläggning, belysning och olika rum skapade utefter en varierad topografi och vegetation<sup>49</sup>.

Planerare bör fråga cyklisterna vad de tycker i samband med planeringen av cykelbanor. Spolander skriver i sin bok "...bättre cykelmiljö skapas varken bakom skrivbord eller bilratt."<sup>50</sup> Att lyssna på användarna till cykelbanor, deras behov och vanor, gör utformningen av cykelbanor bättre.

I planering av cykelbanor bör omvägar undvikas. Omvägar för cyklister gör att de istället väljer trafikerade gator, vilket kan ge sämre säkerhet. Planerare bör vara extra noggranna vid planering av korsningar och överfarter då det vid dessa platser finns en större risk för olyckor. För att skapa fungerande cykelnät är också orienterbarheten viktig.<sup>51</sup>

Vid planering av cykelmiljö är det viktigt att tänka på parkeringsmöjligheter, speciellt viktigt är detta vid stationer för kollektivtrafik. Cyklisters vilja är oftast att parkera så nära målpunkten som möjligt vilket gör det viktigt att tänka på var cykelparkeringar placeras. Övervakad cykelparkering är något som det bör satsas på men också satsning på att det ska vara möjligt att ta med cykeln på kollektivtrafiken bör göras.<sup>52</sup>

### **Planering och samspel för en god gång- och cykelmiljö**

Att planera för en god gång- och cykelmiljö handlar om att skapa en trevlig omgivning och en säkerhet både känslomässigt och trafikmässigt. Ju bättre miljö planerare kan skapa desto fler människor i rörelse. Detta är ofta ett mål i kommuner och därför kan också detaljer som cykelparkeringar och vägvisning vara en stor del i planeringen av bra gång- och cykelmiljöer. Ovan har gångmiljöer och cykelmiljöer beskrivits var för sig. Ofta är dessa miljöer kopplade till varandra genom gemensamma ytor eller ytor i anslutning till varandra och då kan samspelet mellan dessa trafikantgrupper vara viktigt att tänka på. De olika trafikslagen kan på många sätt behandlas på samma sätt men likhetstecken mellan trafikslagen i planering skall inte göras.

---

<sup>46</sup>Gehl, J. (2011).

<sup>47</sup>Spolander, 1997, s.20

<sup>48</sup>Holmberg & Hydén, 1996.

<sup>49</sup>Holmberg & Hydén, 1996.

<sup>50</sup>Spolander, 1997, s.13.

<sup>51</sup>Spolander, 1997, ss.17-27.

<sup>52</sup>Holmberg&Hydén, 1996; Spolander, 1997.

#### **4.5 Den generella planeringen sammanfattat**

Hållbara transportmedel har blivit något som det satsas mer och mer på. Trots att många satsningar gjorts finns det mycket kvar att arbeta med. Processen för planering sker på många nivåer och är ibland svår att förstå. En förenkling av denna tillsammans med förklaring av processens gång för alla inblandade kanske skulle minska missförstånd i planeringen? Det finns många dokument med riktlinjer för att skapa goda miljöer som fysisk planerare. Det kan vara förvirrande att veta vilken som skall följas och när. Inom varje kommun finns sedan ytterligare ett par dokument som beskriver den specifika kommunen. Kanske finns det helt enkelt för många?

## 5. Planering för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun

### 5.1 Planering i Lunds kommun

Lunds kommun arbetar för att utveckla och öka cyklingen i kommunen. Tack vare det fick Lund år 2014 pris som Sveriges bästa cykelkommun<sup>53</sup>. En sträcka lika lång som fem varv runt jorden - så långt tar sig cyklisterna i Lund varje dag. Faktorer som gjort detta möjligt är bland andra det milda klimatet, tradition av cykling i studentstaden, en befolkning som är medvetna om miljön och en god politik sedan 1960-talet.<sup>54</sup>

Kommunen använder sig av flertalet skrifter för att på ett bra sätt planera för en trygg och säker cykelmiljö. Övergripande är kommunens översiktsplan. Utöver översiktsplanen finns ett par skrifter som går in mer i detalj på hur det bör planeras för gång- och cykeltrafik.

### 5.2 Översiktsplan, Lunds kommun

Från Lunds kommuns översiktsplan, antagen 2010, har nedan tagits upp vad som skrivs om cykel- och gångtrafik. Generellt ska översiktsplanen bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar.

En strategi för en långsiktigt hållbar utveckling som kommunen arbetar med i översiktsplanen är att ett väl utvecklat nät av gång- och cykelförbindelser är viktigt som komplement till kollektivtrafiken. En utbyggnad av cykelvägar och kollektivtrafik är en åtgärd som kan minska biltrafiken. Gång- och cykelvägar skall vara färdiga redan då verksamheter och boende börjar flytta in i nybyggda områden. Även kollektivtrafiken skall ha täta avgångar så att bilen kan undvikas från starten. Områden kring befintliga och tillkommande järnvägsstationer ska vara lätta att ta sig till och att göra byten vid.<sup>55</sup>

Lunds kommun arbetar för en stadskärna med så lite biltrafik som möjligt. I hela staden skall det vara lätt att ta sig fram med cykel eller genom att gå. Genom att prioritera cykel- och gångtrafikanter med utvecklade snabba och attraktiva cykelstråk kan fler resor ske med cykel och kollektivtrafik. Denna typ av trafik kan också prioriteras genom att ny bebyggelse lokaliseras och byggs på redan anspråkstagen mark.<sup>56</sup>

Kommunen planerar förtätning i staden så att arbetsplatser och centrum ligger inom en radie av 5 kilometer. Med kortare avstånd ökar möjligheterna att fler människor väljer transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Möjligheter ges till kortare avstånd tack vare strategierna i översiktsplanen för kommunen. Var människor än bor och arbetar ska de enkelt kunna ta sig fram med kollektivtrafik och cykel.<sup>57</sup>

### 5.3 LundaMaTs

LundaMaTs är Lunds kommuns strategi för att uppnå ett hållbart transportsystem. MaTs är förkortning för Miljöanpassat Transportsystem. LundaMaTsIII är en vision om hur det ska se ut i kommunen år 2030 inom just detta ämne. Sedan 1999 har tre versioner av dokumentet getts ut vilka

---

<sup>53</sup> Cykelfrämjandet.(2014).

<sup>54</sup> Lunds kommuns tekniska förvaltning. (2013-08-27).

<sup>55</sup> Lunds kommun. (2010-10-28).

<sup>56</sup> Lunds kommun. (2010-10-28).

<sup>57</sup> Lunds kommun. (2010-10-28).

innehållit vision, mål, och verktyg för ett arbete mot ett hållbart transportsystem. Tjänstemän och politiker får genom LundaMaTs riktlinjer för planeringen av staden.<sup>58</sup>

I LundaMaTs III ingår satsningen på cykel. För att stimulera cykling ska det satsas på fler cykelbanor och högre standard, trafiksäkrare korsningar och bättre belysning samt parkeringsmöjligheter.<sup>59</sup>

LundaMaTs är en strategi för all typ av trafikplanering inom kommunen där cykling är något som det satsas på. Kan ett hållbart transportsystem skapas med hjälp av satsning på cykel? Räcker en övergripande trafikplan eller behövs en strategi för varje specifikt trafikslag?

#### 5.4 Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun

Policyn har utformats för att det ska finnas ett gemensamt dokument med riktlinjer vid all typ av ombyggnad och nybyggnad av gång- och cykelvägar i Lunds kommun. Gestaltningen och planeringen av gång- och cykelbanor ska ske så att alla människor har god tillgänglighet i staden. Barn, äldre och funktionshindrade ska kunna ta sig fram på egen hand och därför bör extra hänsyn tas till dessa grupper i planeringen.<sup>60</sup>

Policyns mål följer övriga dokument som används i kommunens planering som översiktsplanen, LundaMaTs och cykelstrategin men också internationella Plan- och bygglagen samt föreskrifter från boverket. I policyn finns ett antal generella principer som planerare kan använda för att gestalta en god cykelmiljö. Dessa principer är uppdelade under 3 huvudfrågor; Hur ska gång- och cykelsystemet vara utformat? Hur ska vi arbeta för att nå målen? och Hur ska dialogen föras?<sup>61</sup>

Det sista och största avsnittet i policyn handlar om principer för utformning. Här beskrivs bland andra faktorer som vilka mått och bredder olika typer av banor bör ha, hur parkering och vägvisning kan göras, hur det bör tänkas vid olika material och lutningar på banor, hur möbleringen av gaturummet ska se ut och att det finns en god sikt som även innefattar belysning och trygghet. Hur gång- och cykelbanor anpassas till hållplatser för kollektivtrafik och hur banor

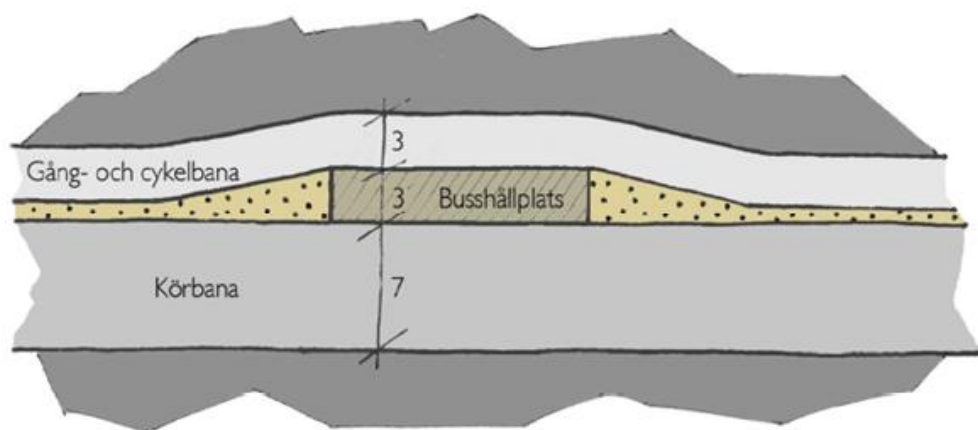


Bild 5. Policyns förslag till hur gång- och cykelbana skall anpassas vid busshållplats. (Lundskommun, tekniskaförvaltningensamtstadsbyggnadskontoret.(2007). s. 32. )

<sup>58</sup>Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Miljöförvaltningen & Kommunkontoret, Lunds kommun. (2013).

<sup>59</sup>Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Miljöförvaltningen & Kommunkontoret, Lunds kommun. (2013).

<sup>60</sup> Lunds kommun, tekniska förvaltningen samt stadsbyggnadskontoret.(2007).

<sup>61</sup>Lundskommun, tekniska förvaltningen samt stadsbyggnadskontoret.(2007)

för gående och banor för cyklister bör separeras eller inte är också faktorer som tas upp i policyn för gång- och cykeltrafik.<sup>62</sup>

## 5.5 Fotgängerstrategin

"Syftet med att ta fram en fotgängerstrategi är att lyfta fram fotgängaren som ett eget trafikslag med egna krav och behov, samt att ge fotgängerfrågor större utrymme i den kommunala verksamheten."<sup>63</sup>

Utöver syftet i citatet ovan finns det ett antal punkter som beskriver vad fotgängerstrategin ska bidra med, exempelvis sprida kunskap om fotgängare och dess miljö. Strategin ska också bidra till att målen angående gångtrafik i LundaMaTs uppfylls. Att visa på gång som ett hållbart rörelsesätt är ett mål med strategin. Ett annat är att öka stadslivet och göra Lund till en attraktivare stad.<sup>64</sup>

Fotgängerstrategin innehåller intervjuer med både tjänstemän och fotgängare. Här kan läsas om deras tankar och funderingar kring gångtrafik och den tillhörande miljön. Det stora kapitlet i strategin är en kunskapssammanställning med information om fotgängare och de miljöer som omger dem. Här finns också beskrivet hur den kommunala planeringen går till.

Det finns hänvisat till gång- och cykelpolicyn i fotgängerstrategin. I fotgängerstrategin menas att policyn bör omarbetas och skilja mer på gångtrafiken gentemot cykeltrafiken.<sup>65</sup>

## 5.6 Cykelstrategi

När cyklandet minskade från år till år på 2010-talets början började Lunds kommun arbeta på en cykelstrategi. Strategin innehåller syfte, mål och en vision om hur Lunds kommun ska fungera som cykelkommun. Syftet är följande:

"Denna strategi syftar dels till att ta ett brett grepp om cykelfrågorna för att ge förutsättningar för ett ökat cyklande och dels till att integrera cykelplaneringen i övrig planering och att införa ett systematiskt arbetssätt för att åstadkomma ständiga förbättringar."<sup>66</sup>

Visionen handlar om att få fler människor att vilja cykla mer. Lund ska bli en stark cykelkommun där det är lätt att ta sig fram på ett snabbt och säkert sätt. Visionen säger också att cykelnätet är anpassat för alla grupper av människor och är även väl skött året runt. Människornas inställning till cykel och andra hållbara transportmedel är positiv.<sup>67</sup>

För att fler ska cykla mer har i strategin 7 stycken fokusområden lyfts fram. Fokusområde nummer 5 handlar om hur den kommunala planeringen för cykel ska utvecklas. I detta fokusområde handlar det om att förbättra planeringsprocessen för cykeltrafiken. Alla som arbetar i kommunen ska ha cykeltrafiken i åtanke och samarbetet mellan olika förvaltningar och mellan tjänstemän i kommunen ska förstärkas. Viktigt är också att samarbetet med andra aktörer så som Skånetrafiken och

---

<sup>62</sup> Lunds kommun, tekniska förvaltningen samt stadsbyggnadskontoret.(2007

<sup>63</sup> Lunds kommun. (2014).s.4.

<sup>64</sup> Lunds kommun.(2014).

<sup>65</sup> Lunds kommun.(2014).

<sup>66</sup> Lunds kommun&Tyréns. (2013).

<sup>67</sup> Lunds kommun&Tyréns.

Trafikverket stärks. På så sätt kan alla arbeta mot samma mål. Ett samarbete pågick med Öresundsregionen då strategin skrevs.<sup>68</sup>

### 5.7 Lundahoj

Lunds kommun har i samarbete med JCDecaux startat *Lundahoj*, ett företag där du kan låna cykel. På 17 olika stationer finns 250 stycken cyklar fördelade. Stationerna är placerade i anslutning till områden med många arbetsplatser och tanken är att systemet med låncyklar skall komplettera kollektivtrafiken.<sup>69</sup>

Systemet med låncyklar gör att det blir enkelt att ta sig mellan olika platser i staden. Cykeln lånas på ett ställe och lämnas tillbaka på ett annat. En bra lösning för att till exempel ta sig till och från olika arbetsplatser.



Bild 6. Station för låncykelsystem *Lundahoj*. Mårtenstorget, Lund. 2015-05-05.

### 5.8 Besök hos Lunds kommuns trafikplanerare

En intervju har gjorts med Anna Karlsson på tekniska förvaltningen, Lunds kommun angående planering av gång- och cykeltrafik i kommunen. I intervjun berättar hon att kommunen arbetar efter fyra ledord; säkert, tryggt, tillgängligt och komfortabelt, i planeringen. Även olika typer av nät så som dag- och nattnät samt rekreationsnät är något som kommunen arbetar med.<sup>70</sup>

I cykelstrategin för Lunds kommun finns ett mål att cykeltrafiken ska öka med 2% fram till år 2017(basår2013)<sup>71</sup>. Detta mål följs inte idag. Det beror på att ökningen i cykelanvändande inte är lika stor som ökningen av invånarantalet.<sup>72</sup>

Gångtrafik sätts ofta mot cykeltrafik vilket kan vara ett problem i planeringen om de inte kan samsas. En idé finns om att i kommande översiktsplanering ägna någon sida åt gångtrafik liksom det idag finns ett par sidor om cykeltrafik. Platsbrist ses ofta som ett problem i planering för gång- och cykelplanering. Detta borde inte vara ett problem, utan det bör handla om hur dessa ytor kan omstruktureras istället.<sup>73</sup>

På frågan om det samarbete som gjorts i Öresundsregionen kring cykeltrafik har förlängts svarar Anna Karlsson att vissa delar har fått ett fortsatt samarbete. Exempelvis har en cykelreseplanerare konstruerats för allmänheten och ett projekt med en supercykelväg är på gång mellan Lund och Malmö.<sup>74</sup>

<sup>68</sup> Lunds kommun&Tyréns.

<sup>69</sup> Lunds kommun&Tyréns. (2014-08-21). *Lundahoj- Låncyklar*. <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Cykla-i-Lund/Lista-cykelsidor/Lanecykklar/> [2015-04-02].

<sup>70</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

<sup>71</sup> Lunds kommun&Tyréns. (2013).

<sup>72</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

<sup>73</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

<sup>74</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

Kommunen anpassar sig till politiska beslut, så som översiktsplanen och cykelstrategin i sin planering för gång- och cykeltrafik. Också den ekonomiska verksamhetsplanen är en riktlinje att förhålla sig till som planerare. "Våra politiker är oftast mycket positiva till planering för gång- och cykeltrafik".<sup>75</sup>

Planeringen av gång- och cykeltrafiken i Lunds kommun styrs av budgeten. Satsningar på bra kvalitet på gång- och cykelbanor prioriteras och kommunen gör hellre bra men kortare bitar.<sup>76</sup>

Det är ofta invånarna som gör utvärderingen av projekten som genomförts. De hör av sig om något inte fungerar. "Hör man inget så är det bra". Kommunen är dåliga på att själva göra det på ett strukturerat sätt.<sup>77</sup>

Hur det planeras för gång- och cykeltrafik på fastighetsmark, exempelvis ett köpcentrum, regleras i detaljplanen för området.<sup>78</sup>

Besöket hos kommunen bekräftade en del funderingar som funnits över fakta som tagits fram. Lunds kommun anpassar sig till politiska beslut och en stor del av dessa hör ihop med ekonomin. Är budgeten knapp satsar kommunen på att anlägga korta bitar med god kvalitet istället för längre bitar av sämre kvalitet. För att skapa en god miljö för gående och cyklister arbetar kommunen utifrån fyra ledord; säkert, tryggt, tillgängligt och komfortabelt. Ledorden kan ses som ett mål att hela tiden sträva mot i planeringen. Dessa ord borde delas med alla som arbetar med gång- och cykelmiljöer i kommunen för att uppnå bästa resultat.

## **5.9 Lunds kommuns arbete sammanfattat**

Till sin hjälp i planeringen för gång- och cykeltrafik har kommunen tillsammans med andra bolag och myndigheter satt samman en del skrifter. Övergripande finns översiktsplanen som innefattar hela kommunen och vad dess mark skall användas till. Översiktsplanen har som mål att det för alla skall vara enkelt att ta sig fram gåendes eller på cykel i kommunen. Förutom översiktsplanen finns LundaMaTs som är en skrift med riktlinjer för att applicera ett Miljöanpassat Transportsystem i kommunen. Policy för gång- och cykeltrafik, fotgängarstrategin och cykelstrategin är skrifter utfärdade som hjälpmedel i arbetet med att ta upp frågor och skapa en god planering för dessa trafikantgrupper.

---

<sup>75</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

<sup>76</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

<sup>77</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

<sup>78</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

## 6. Planering av gång- och cykelbanor vid externa köpcentrum

### 6.1 Generell planering och placering av externa köpcentrum

Det kan ses som en strukturomvandling att handeln i externa köpcentrum ökat. Butiker i mindre områden tvingas lägga ner på grund av konkurrens från köpcentrum. Detta leder till ökad trafikmängd och att människor utan bil inte kan göra vardagsinköp utan hinder. Den utveckling som syns ligger inte i linje med Sveriges ansträngningar att minska resursanvändningen, utsläpp av farliga ämnen, och trafikbuller.<sup>79</sup>

"Externa köpcentra kräver detaljplan och bygglov enligt plan- och bygglagen. De är dock inte tillståndspliktiga enligt miljöbalken. Kan köpcentrat antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken göras innan planen kan antas."<sup>80</sup>

Citatet ovan innebär att så länge det finns utrymme för handel i detaljplanen och bygglov ges kan ett köpcentrum byggas. Köpcentrum anläggs oftast i områden där invånarna är många till antalet<sup>81</sup>. På de flesta platser placeras köpcentrum i anslutning till större trafikleder där många människor passerar dagligen. Det ska vara lättillgängligt och erbjudas goda parkeringsmöjligheter med mycket plats. Önskvärt är att det ska vara lätt att ta sig till och från köpcentrumet med alla färdssätt och att kollektivtrafik finns nära.<sup>82</sup>

Det finns en ständigt pågående diskussion kring hur vida Köpcentrum påverkar centrumhandeln eller inte. Det finns undersökningar som pekar på att centrumhandeln blir lidande vid etablering av externa köpcentrum och det finns undersökningar som visar det motsatta. Detta arbete har inte något syfte att föra vidare diskussion kring denna fråga.

### 6.2 Planering vid köpcentrum Nova Lund

Utifrån svar på en mailkonversation med chefsarkitekten Bjarte Haavaag på Ågrens konsult (ansvarig vid uppförandet av Nova Lund) kan en del slutsatser dras kring planeringen för gång- och cykeltrafik kring köpcentrumet Nova Lund.

Inga dokument utöver parkeringsnormer för bil och cykel användes i planeringen för gång- och cykeltrafik. De nya cykel- och gångbanorna anpassades efter de befintliga och anslöts till dem. Inga speciella anpassningar med gång- och cykelkopplingar mellan Nova Lund och andra butiker på området har gjorts. Gående och cyklister är två olika trafikgrupper och det har också skiljts åt i utformningen kring köpcentrumet. På frågan om arkitekterna och planerarna var medvetna om att cyklister och gående skulle komma från "baksidan" svarades att huset är ritat så att denna känsla inte ska uppstå.<sup>83</sup>

För att skapa korta avstånd mellan bil och entré finns det fyra entréer jämnt fördelade längs byggnaden. Huset är byggt i den storlek som detaljplanen tillät och är ingen standard. Betongelement har valts i fasaden för hållbarhet samt känsla. Färgen ger en sandkänsla.<sup>84</sup>

---

<sup>79</sup> Högberg Björck, G. (2011).

<sup>80</sup> Högberg Björck, G. (2011).

<sup>81</sup> Bergström, F. & Kollterjahn, F. (2004).

<sup>82</sup> Bergström, F. & Kollterjahn, F. (2004).

<sup>83</sup> Haavaag, B. Ågrens konsult. Mailkonversation 2015-04-22.

<sup>84</sup> Haavaag, B. Ågrens konsult. Mailkonversation 2015-04-22.



Det var kommunen och bussbolaget som bestämde placeringen för busshållplatser, inte exploatören. Köpcentrumet är utformat efter kunder med bil. Cykelparkeringar är koncentrerade till vissa platser. Idag finns ett annat beteende och cykelparkeringar närmre entrén är önskvärt.<sup>85</sup>

### **6.3 Gång- och cykelplanering kring externa köpcentrum sammanfattat**

Oftast är externa köpcentrum planerade för biltrafik, så även Nova Lund som har analyserats i kommande kapitel. Gång- och cykeltrafik finns sällan med som färdmedel till och från externa köpcentrum. Ibland kan någon tanke kring dessa trafikslag finnas med men oftast handlar det bara om de krav som finns från kommunen med cykelparkering. Den kollektivtrafik som ansluts till ett köpcentrum skulle gynnas om placeringen av hållplatser sker i samråd med exploatören så att logiska kopplingar kan bildas till köpcentrumets entréer. Tyvärr saknades detta vid Nova Lund.

---

<sup>85</sup>Haavaag,B. Ågrens konsult. Mailkonversation 2015-04-22.

## 7. Analys, Nova Lund

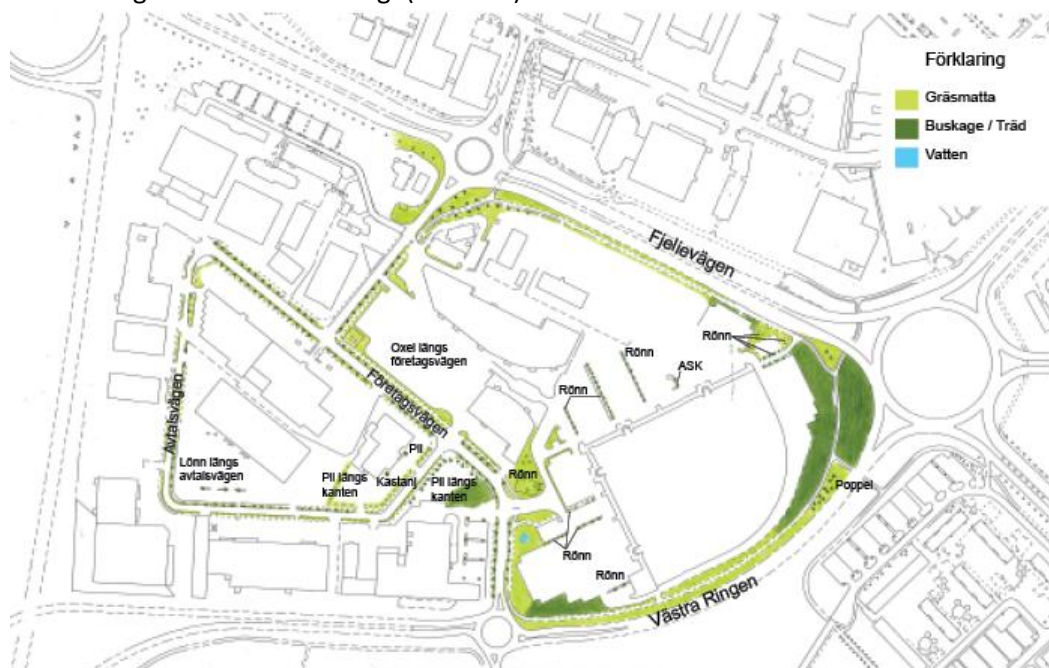
### 7.1 Analysmetodik

En platsanalys har genomförts där aspekter som bebyggelse, grönstruktur, rumsbildning, förflyttning och rörelse, orienterbarhet med mera har undersökts utifrån vad som skrivs i de dokument och skrifter som studerats. Författaren till detta arbete har gått mellan de olika platser, butiker, och hållplatser för att uppleva och titta på hur de olika aspekterna fungerar tillsammans. Det har också varit ett sätt att studera hur andra människor tar sig fram. Vilka vägar de väljer? Vilken grupp av människor som besöker platsen? Analysen inleds med en platsbeskrivning och är sedan uppdelad i fotgängares, cyklisters och kollektivtrafiktrafikanters perspektiv. Därefter jämförs Nova Lund med de dokument och policys som finns och ett förslag till alternativa lösningar redovisas.

### 7.2 Platsbeskrivning

Analys av platsen gjordes söndagen den 12 april kl.13.00-14.45. Vädret var soligt med disiga moln samt blåst. Platsen som analyserades var omgivningarna kring Nova Lund köpcentrum samt intilliggande butiker. Området är öppet och platt. En liten nedåtlutning finns dock mot det sydvästra hörnet. Att området är så öppet påverkar ljuset på platsen på ett speciellt sätt. Ljuset påverkas av vädret extra mycket på grund av att det är så öppet. Den dag då analysen gjordes var som nämnts tidigare soligt med moln vilket gjorde att det kändes ljuset. För att få ljus på dygnets mörka timmar finns många olika typer av belysning.

På platsen finns vegetation i form av ett fåtal träd. Dessa är placerade främst längs de två gångvägar som finns på parkeringen intill Nova Lund men också på andra utspridda platser samt längs vägar i refuger. De träd som finns på parkeringen intill Nova Lund är främst av arten Sorbus aucuparia, rönn, och dessa planteringar är täckta med grus. I den nordligaste refugen närmast Nova Lund har två stycken askar, Fraxinus excelsior, planterats. I refugerna längs bilvägarna finns gräs och träd av arten Sorbus intermedia, oxel. På norra delen av Nova Lunds parkering har konstgräs lagts i refugerna liksom i ett par stycken kring de två södra entréerna. Längs avtalsvägen står träd av arten Acer platanoides, skogslönn. I centrum av det studerade området finns en yta där hamlade pilar (Salix av någon sort) använts. På ett fåtal platser finns vegetation i form av midjehöga buskar. I områdets utkanter finns högre och tätare buskage (se bild 7).





**Bild 8.** Områdets rumslighet bildas av stora byggnader och vägar. Mestadelsfinnsstorarumsligheter.



**Bild 9.** Fasad med butikers loggor.

Den öppna ytan med så lite vegetation ger få rumsbildningar. De rum som finns är stora och skapas av bebyggelse och vägar. De stora rummen gör det lätt att känna sig liten och vilsen. Byggnaderna består av stora komplex i grå betong och få variationer mellan sig. Alla byggnader är runt 6 meter höga och har raka enkla former. Den stora delen av bebyggelsen på området är verksamheter med butiker av olika slag. I områdets nordvästra del finns främst industribyggnader. Det som skiljer byggnaderna åt är i princip butikernas olika loggor som finns på stora skyltar (se bild 9).

### 7.3 Fotgängare

Runt Nova Lund ligger en ca 4 meter bred plattytta avsedd för gående. Plattytan avslutas med ett kantstöd. Nedanför kantstödet börjar den asfalterade körbanan samt parkeringsytan (se bild 10). På ett antal ställen kring köpcentrumet binds plattytan samman genom övergångsställe med gångbanor som finns på parkeringsytan. Det finns exempel där gångytor tar slut och gående inte kommer vidare (se bild 11). Trots det är det många människor som går här. Människor går kors och tvärs bland bilarna på parkeringen (se bild 14 för rörelsemönster). Vissa följer plattytan runt huset. Ingen stannar om de inte träffar på någon de känner. Alla har ett bestämt mål och det är antingen entrén på väg in i butiken eller bilen på väg ut från butiken. De få personer som sitter på bänkarna intill entréerna är oftast rökare. Kring köpcentrumet syns alla typer av människor, barnfamiljer, ungdomar, medelålders, äldre, människor som går tillsammans och människor som går ensamma.



**Bild 10.** Kant mellan parkeringsyta och gångyta.



**Bild 11.** Här tar gångbanan slut. Vart ska man ta vägen?



**Bild 12. Mamma med sitt barn skyndar över parkeringen.**



**Bild 13. Äldre dam bland bilar på parkeringen.**

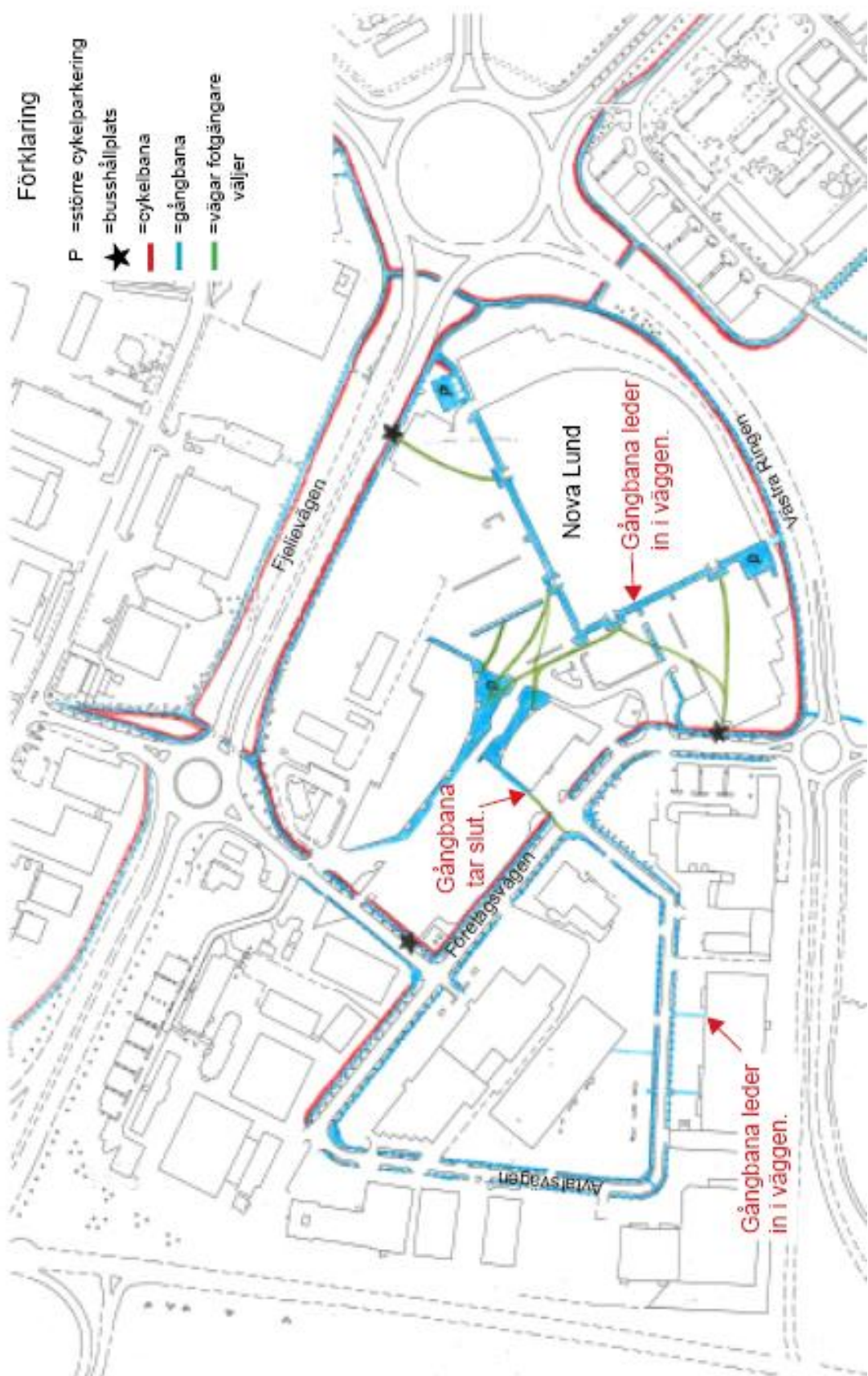


Bild 14. Gångbanor, cykelbanor, större cykelparkeringar, busshållplatser och de vägar som fotgängare faktiskt går på området.

## 7.4 Cyklister

Runt området går en cykelbana längs Fjeliävägen och Västra ringen (se bild 14). Cykelbanan viker sedan in för att följa Företagsvägen. Möjligheter att parkera cykeln finns på 3 ställen kring Nova Lund, samt vid en del större butiker på området. Dagen då analysen gjordes fanns många cyklar på platsen men det ska ställas mot att det också var näst intill fullt på bilparkeringen.

Området är svårorienterat. Det finns inga hänvisningsskyltar och ett tydligt samband i gång- och cykelbanor för att ta sig vidare till andra butiker saknas. Människor som vill cykla mellan butikerna tvingas ta sig över parkeringsplatsen. Utanför området finns ingen hänvisning om var köpcentrumet Nova Lund ligger eller hur man tar sig dit som fotgängare eller cyklist. Cyklister och gående som kommer från staden möts av den så kallade "baksidan" av hela Nova köpcentrum (se bild 18 samt 19).



Bild 15. Här tvingas människor cykla på bilparkeringen. Vart man ska ta vägen som cyklist är oklart.



Bild 16. Var går eller cyklar människor som ska till andra sidan området?



Bild 17. Bra skyltat utanför området men var är skyltarna som hänvisar till Nova Lund?



Bild 18. Tagen för att visa på hur svårt det är att hitta till köpcentrumet.



Bild 19. "Mötet" med Nova Lund med sina lastgångar och personalparkering.

## 7.5 Kollektivtrafik

Det finns tre busshållplatser på området (se bild 14). Vet man inte att de finns är de svårupptäckta.



Bild 20. Gångbana mot en av busshållplatserna. Det är dock oklart att gångbanan leder till hållplatsen då den varken syns eller är skyltad till.



Bild 21. Genväg som bildats från busshållplats över parkeringen in mot entrén.

Genvägar bildas på ställen där de ordinarie gång- och cykelbanor känns som en för stor omväg. En tydlig genväg har bildats från busshållplatsen *Företagsvägen* in mot entrén på Nova Lund. Ett tydligt exempel på att gångvägen gör en sväng (se bild 14) som känns ologisk för fotgängarna.

## 7.6 Problem i miljön kring Nova Lund

Utifrån bilderna och analysen ovan kan ses att det stora problemet på området kring Nova Lund är orienterbarheten. Vart gående och cyklister ska ta vägen och hur de hittar till busshållplatser är oklart på många ställen. Människor väljer närmsta vägen. Genom att planera gång- och cykeltrafiken redan från början kan oönskade genvägar som kan leda till trafikfara undvikas.

Området kring Nova Lund köpcentrum är öppet och platt. Mellan de stora byggnadskomplexen och vägarna bildas stora rum. De stora rummen och dess avsaknad av vegetation gör det lätt att som människa känna sig liten och vilsen.

Utifrån de dokument som studerats finns ett par saker som skiljer sig från hur den verkliga situationen på Nova Lund ser ut. För det första beskriver Hydén och Holmberg samt Spolander ambitioner om ett välutvecklat nät för gång- och cykeltrafik för att minska bilanvändandet (se 4.2). Nova Lund köpcentrum är uppbyggt efter främst bilen vilket säger emot ambitionerna. Fortsatt är planerna som finns i Lunds kommuns översiktsplan att förtäta staden för att minska biltrafiken också motsägelsefulla med ett köpcentrum i utkanten av staden.

I alla dokument som studerats finns ambitioner att satsa på gång- och cykeltrafik. Fler och fler satsningar görs men många av dem i stadens centrala delar.

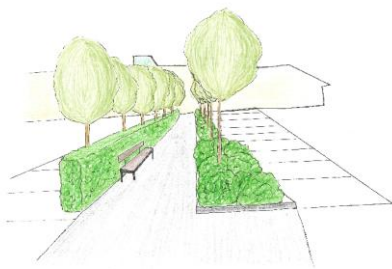
Policyn för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun är ett av flera dokument som beskriver hur alla ska kunna ta sig fram oavsett ålder och fysiskt tillstånd. Nova Lund är relativt platt och det som kan vara problematiskt utifrån dessa aspekter är den lilla kanten som finns mellan gångytan runt byggnaderna samt parkeringsytan. Samtidigt är denna en säkerhet för att bilarna inte skall köra upp på gångytan. Kanten finns inte vid entréerna och gör det fullt möjligt att komma fram där. Det finns ytor för gående på området även om de inte är helt logiska och orienterbara. Däremot har planeringen för cykel glömts bort.

## 7.7 Förslag till förbättringar

Förslaget visas i bild 24 och med hjälp av siffror beskrivs vissa förändringar. Förslaget visar hur vegetation delar av de stora rummen som bildas på parkeringens idag öppna ytor(1). Midjehöga buskar ger en ombonad känsla(se bild 22). Den vegetation som adderas i förslaget anpassas till den befintliga och samma arter används i stor utsträckning. Områdets möjligheter att orientera sig har blivit bättre med direkta kopplingar mellan entréer och gångväg(2). Entréer har flyttats och gångvägar dragits om för att det ska vara lätt för fotgängare att förstå var de ska ta vägen. På utsatta platser har marken höjts upp för att uppmärksamma bilister på att fotgängare har företräde(3). Upphöjningar och gångbanor har samma material som gångytan runt Nova Lund för att tydligt visa på var gångbanor fortsätter. Gångvägarna hänger samman med varandra och de finns en tydlighet i var hållplatser för buss finns. Skyltar leder både gående och cyklister dit de önskar. Skyltar finns till de olika butikerna på området men också mot busshållplatser och mot staden. Övertydlighet är bättre än att det saknas en skylt. En cykelbana går genom området(4), även den väl skyltad för att leda cyklisterna. Intill entréer finns i förslaget mindre cykelställ. Det gör det lättare för cyklister att stanna på flera ställen. Entréerna till Nova Lund och andra butiker är mycket enkla och inte särskilt inbjudande. Kanske hade det varit trevligare med någon form av vegetation och kanske en uteservering på sommarhalvåret?

Idag möts cyklister och fotgängare av "baksidan" då de kommer till köpcentrumet. Skulle det gå att göra första mötet mer inbjudande? En första och lätt åtgärd är att ta bort de räcken som skyddar mot vägen. Då övergången här blir gångfartsområde känns det tryggt att gå här. Mer vegetation och träd som bildar ett tack över cykelparkeringen skulle ge en ombonad känsla. Kanske kan någon lägre vegetation leda vidare in mot entrén?(se bild 23).

Fler förändringar skulle säkert kunna göras för att gång- och cykelmiljön på området kring Nova Lund skulle bli ännu bättre. Det kan behövas större förändringar och ombyggnationer av exempelvis vägar och det förslag som getts ovan har därför bara tagit upp en del mindre komplicerade lösningar. De förslag som beskrivs skulle förhoppningsvis leda till en bättre miljö för fotgängare och cyklister och därför också bidra till att fler människor väljer att gå eller cykla på området.



**Bild 22.** Midjehöga buskar ger en ombonad känsla längs gångbana.



**Bild 23.** Välkomnande entré till Nova Lund för fotgängare och cyklister.



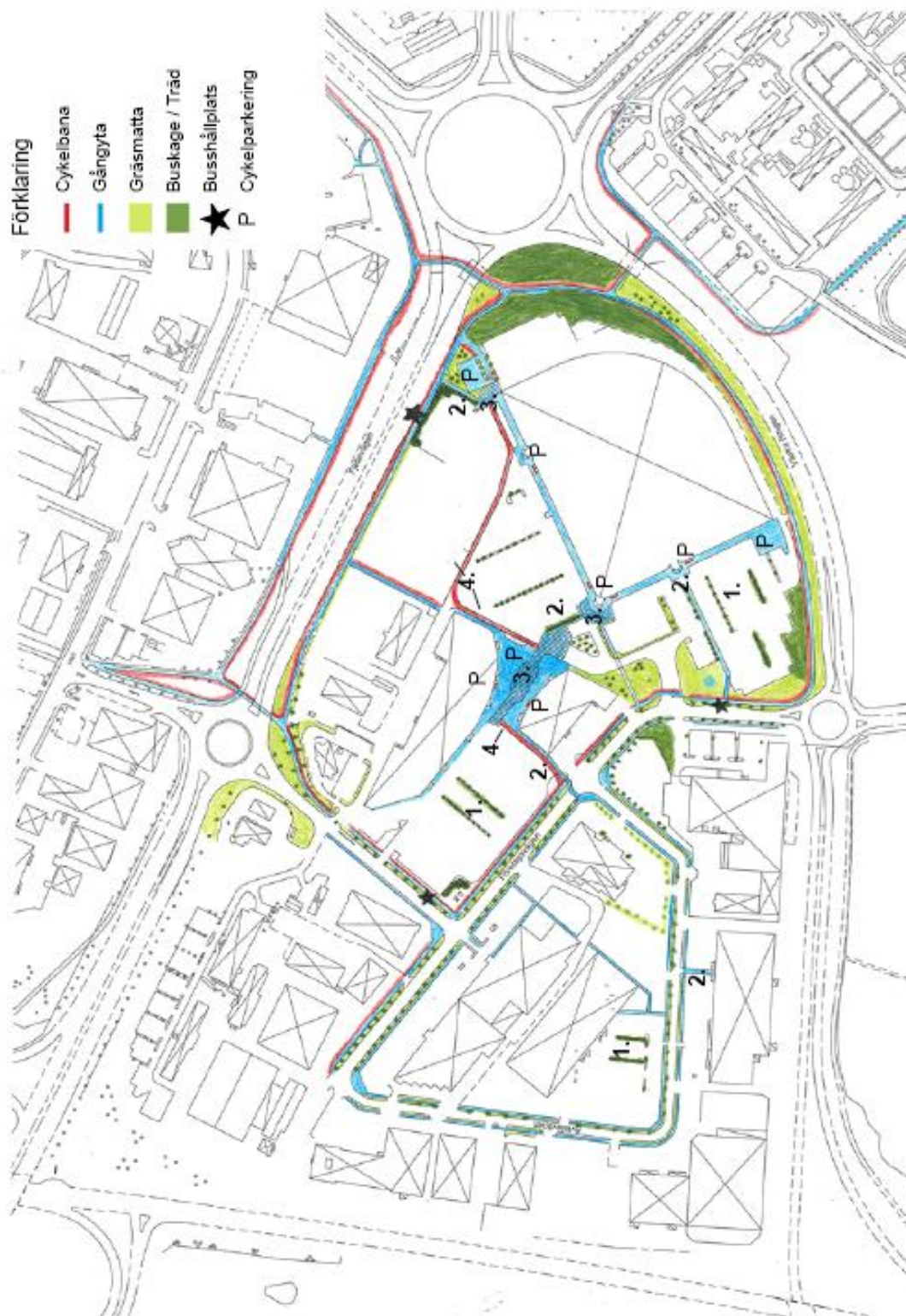


Bild 24. Förslagsskiss på Nova Lund.

## 8. Diskussion

### 8.1 Planeringsprocessen generellt

Detta arbete har haft som mål att undersöka om, och i så fall hur det planeras för gång- och cykeltrafik kring externa köpcentrum. Det har varit svårt att hitta information som specifikt handlar om denna fråga. Den knappa information som finns i ämnet kan tolkas på flera sätt. Det kan å ena sidan tolkas som att övrig planering för gång- och cykeltrafik ska appliceras och används också på områden kring externa köpcentrum. Kanske är speciell planering för gång- och cykelmiljöer inte nödvändig? Den knappa informationen kan å andra sidan tolkas som att planering för gång- och cykelmiljö kring externa köpcentrum inte existerar i så stor utsträckning. Planeringen kan ske på olika sätt vid olika köpcentrum, vissa kan ha en mycket noga planerad gång- och cykelmiljö medan andra har en sämre planerad miljö för dessa trafikslag. Det kan också vara en kombination av de två tolkningarna ovan.

För att förstå den detaljerade planeringen som eventuellt sker kring köpcentrum har generell planering och planering för gång- och cykeltrafik studerats. Lagar och regler finns att följa, exempelvis Plan- och bygglagen, Miljöbalken, men också dokument som GCM-handboken och policys för varje kommun. Många dokument är hjälpmedel i arbetet med att planera för gång- och cykeltrafik. Ibland är det svårt att förstå vilka dokument som måste följas enligt lag och vilka som bara är riktlinjer. Kommuner kan också besluta sig för att ett dokument som i övriga landet är riktlinjer skall följas som lag inom kommunen. Vissa dokument är mer generella och behandlar markanvändning och trafik på en övergripande nivå så som TRAST(Trafik för en Attraktiv Stad)<sup>86</sup>, Översiktsplanen<sup>87</sup> och LundaMaTs<sup>88</sup> medan andra dokument är mer inriktade på gång eller cykel eller både gång och cykel tillsammans, exempelvis GCM-handboken<sup>89</sup>, Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun<sup>90</sup>, fotgängarstrategin<sup>91</sup> samt cykelstrategin i Lunds kommun<sup>92</sup>.

Planeringsprocessen är ofta komplicerad och tar lång tid. Planerare som arbetar med gestaltning måste vara objektiva i sitt arbete. Om den personliga åsikten blir för stark kan det uppstå problem i samhället. En plats som fungerat utmärkt tidigare kan komma att bli oanvänd om planeraren inte väger in majoriteten av befolkningens vanor att använda en plats. Ett annat problem som kan uppstå i planeringsprocessen är att villkor för ett projekt ändras<sup>93</sup>. Det borde vara självklart att om exploatören ändrar förutsättningarna och vill ha något förändrat så ska det ges mer tid åt planeringsfasen. Snabba beslut hinner inte tänkas igenom av planeraren och kan leda till att misstag och konsekvenser av förändringar inte upptäcks. Det kan bland annat bidra till en miljö som inte används på grund av otrygghet eller att platsen inte är trivsamt. Tydlighet från början och att projektet börjar i god tid skulle kunna minska problemen.

Många dokument och skrifter om planering för gång- och cykeltrafik behandlar hur det skapas en god miljö för dessa trafikslag. Vad är en god miljö och vem bestämmer det? Dokumenten kring detta

---

<sup>86</sup>Sveriges kommuner och landsting. (2007).

<sup>87</sup>Lunds kommun. (2010-10-28).

<sup>88</sup>Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Miljöförvaltningen & Kommunkontoret, Lunds kommun. (2013).

<sup>89</sup>Grönvall, O. et al. (2010).

<sup>90</sup>Lunds kommun, tekniska förvaltningen samt stadsbyggnadskontoret.(2007).

<sup>91</sup>Lunds kommun. (2014).

<sup>92</sup>Lunds kommun&Tyréns. (2013).

<sup>93</sup>Nyström, J. &Tonell, L. (2012).ss.63-64.

ämne anger ungefär det samma vad det gäller säkerhet, trygghet, visuella kvaliteter och så vidare. Författarna Holmberg och Hydén<sup>94</sup> samt Spolander<sup>95</sup> skriver alla vad som behövs för att skapa en god gång- och cykelmiljö. Även om målen och beskrivningarna är de samma i flera texter kan det visa sig mycket olika i gestaltningen beroende på planeringsprocessen och vem som haft ansvaret för utformningen. Olikheterna kan i vissa fall skapa problem men också bidra till varierade miljöer som skapar spänning i staden. Det finns ingen skrift som förklarar exakt hur det ska se ut i en god gång- och cykelmiljö. Det handlar ofta om att som planerare inspireras av skrifter och dokument samt att använda sig av sina egna erfarenheter. Det kan också vara bra att lyssna på användarna för att skapa en god gång- och cykelmiljö som de tycker om. Att lyssna på brukarna är något som inte bara Spolander<sup>96</sup> skriver om, även Anna Karlsson på Lunds kommun håller med om att detta är viktigt<sup>97</sup>. Viktigt att tänka på som planerare är att inte bara fokusera på bra sträckor utan också på hur cykelbanor och gångbanor hör samman, hur det skyltas, hur lätt det är att parkera sin cykel, anslutningar till olika verksamheter och så vidare. För att fler ska välja cykel eller gång som sitt färdmedel måste det vara smidigt på alla vis.

Att överhuvudtaget planera för gång- och cykeltrafik är viktigt att poängtera. Samhället har "fått upp ögonen" för ett mer hållbart levnadssätt. Fler människor vill gå, cykla och åka kollektivt. Allt fler väljer bort bilen för att gynna miljön men också sin egen hälsa.<sup>98</sup> Detta gör det extra viktigt att planera dessa miljöer för att exempelvis undvika skador. Då fler människor väljer att gå och cykla får staden ett annat liv med mindre buller och bättre luft vilket också gör staden trevligare. Planeringen borde inte bara gälla stadens centrum utan också viktiga kopplingar till borstadsområden, större arbetsplatser och externa handelsområden och köpcentrum. Detta är några av de platser dit många med säkerhet vill ta sig gående eller på cykel.

Att satsa på gång- och cykeltrafik kring externa köpcentrum handlar också om att satsa på kollektivtrafik. Bra förbindelser med kollektivtrafik bidrar till att fler reser till köpcentrum på ett mer hållbart sätt. Om fler människor ska åka kollektivt krävs bra förbindelser av gångbanor mellan stationer och entréer till köpcentrum. Information om att kollektivtrafik finns kan öka användningen av denna. Under intervjun med Anna Karlsson på Lunds kommun diskuterades tidtabeller med realtidsskyltar som redan idag finns på större företag<sup>99</sup>. En realtidsskylt visar avgångar, förseningar med mera för kollektivtrafiken. Detta är något som säkert skulle underlätta för människor som väljer att åka kollektivt till köpcentrum som ligger externt. Så varför inte satsa på en realtidsskylt på köpcentrumet Nova Lund?

Hur fungerade samarbetet mellan Lunds kommun och Nova Lunds exploatör och markägare? En rad telefonsamtal utöver arbetets två intervjuer har gjorts till olika personer på olika nivåer i planeringsprocessen. Det har gett uppfattningen att de inte har riktigt koll på vad de själva gjort och vad den andra parten gjort. Trots alla dokument som finns för att hjälpa till med samarbetet mellan planerare av olika slag är det ofta oklart vem som är ansvarig för vad. Kan det kanske ha att göra med

---

<sup>94</sup> Holmberg, B. & Hydén, C. (1996).

<sup>95</sup> Spolander, K. (1997). s. 17-27.

<sup>96</sup> Spolander, K. (1997). s. 17-27.

<sup>97</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

<sup>98</sup> Naturskyddsföreningen i Stockholms Län. (2010).

<sup>99</sup> Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

alla de nivåer som finns i planeringsstadiet? Att någon nivå missar vad de skulle göra och sen tappas det bort och blir ett problem i slutfasen av ett projekt? Det är komplicerat att få tag på ansvariga både på Lunds kommun och för planeringen av ett projekt. Ett bättre samarbete mellan dels kommunens olika förvaltningar och dels mellan kommunen och den privata exploitören skulle göra det enklare för alla inblandade parter i ett projekt men också för efterföljande kollegor och andra som vill ta reda på fakta om ett projekt i efterhand.

Alla dokument och skrifter som studerats har som tidigare nämnts beskrivit ungefär samma argument om varför, hur och med vilka metoder en god gång- och cykelmiljö skall planeras. Trots goda ambitioner i skrifterna har det visats i analysen av området kring köpcentrumet Nova Lund att det finns många brister i miljön för fotgängare och cyklister. Vad kan det bero på? Anna Karlsson på Lunds kommun nämner bland annat att det ofta pratas om platsbrist som ett problem för att skapa gång- och cykelmiljöer.<sup>100</sup> Hon fortsätter med att säga att det inte borde vara ett problem utan att den plats som finns får användas och kanske omstruktureras så att alla får plats. Vem kan inte hålla med om det? Den diskussion som först tidigare om samarbete inom kommunen och mellan kommunen och andra parter kan också vara en av flera andra faktorer för att anlagda miljöer inte uppfyller ambitioner som finns i skrifter och dokument.

Även om lite litteratur funnits i den specifika frågan om planering av gång- och cykeltrafik kring externa köpcentrum kan detta arbete ge en uppfattning om hur planeringen går till genom generella dokument kring ämnet. Dokument som skall vara ett hjälpmedel för planerare kan ibland istället skapa mer förvirring. Det märks också då utomstående har en specifik fråga men ingen kan svara på denna fråga eller vet vem som kan det. De olika personerna i planeringsprocessen vet inte vad de andra gör. Viljan att satsa på gång- och cykeltrafik finns ofta i kommunerna, men gäller det också till externa platser? För ett hållbart transportsystem borde gång- och cykeltrafik men också kollektivtrafik vara de självklara valen att satsa på i hela kommunerna.

## **8.2 Planering kring externa köpcentrum utifrån exemplet Nova Lund**

Många kommuner har som mål att trafikanvändningen ska bli mer hållbar, vilket beskrivs i bland annat LundaMaTs<sup>101</sup>. Att planera för cykel- och gångtrafik är ett steg för att fler människor ska välja dessa färd sätt. Fler människor som cyklar och går bidrar till en renare luft, mindre buller och bättre hälsa för individen. För hållbar trafikanvändning i hela kommunen är det viktigt att möjligheter finns att välja gång eller cykel men också kollektivtrafik för att ta sig till externa platser, exempelvis köpcentrum eller bostadsområden.

Utifrån analys på Nova Lund har en del problem upptäckts i gång- och cykelmiljön kring köpcentrumet (se föregående kapitel). Dessa problem kan antas finnas även vid andra externa köpcentrum.

Ett problem i gång- och cykelmiljön är att det bildas stora rum på parkeringsytor där en enskild person kan känna sig vilsen. Känslan av otrygghet kan vara stor vilket gör att människor som har tillgång till bil väljer denna istället. Att röra sig på en parkeringsyta som gående eller cyklist kan vara en fara trafiksäkerhetsmässigt. Om utrymmet på platsen är stort kan det göra att biltrafiken inte känner sig trängd och därför känner sig säker i att hålla en högre hastighet. Hastigheten skulle kunna

---

<sup>100</sup>Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

<sup>101</sup>Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Miljöförvaltningen & Kommunkontoret, Lunds kommun. (2013).

begränsas genom att göra mindre rum med hjälp av vegetation. Då hade den idag relativt fattiga vegetationen kunnat ökas vilket också lett till en trevlig miljö.(se bild 24).

Ett annat problem som uppkommit i analysen är orienterbarheten. Hur lätt det är att förstå för människor var de ska gå och cykla? Hur de ska ta sig vidare? Vilka vägar som leder vart? Det saknas också skyltar som förklarar. En stor del av problemet skulle kunna lösas av skylthänvisningar inne på området i likhet med det system av skyltar som finns i staden i övrigt. Att skylta till/mot köpcentrumet kan också vara viktigt så att människor hittar dit. För gående finns runt Nova Lund en gångyta. Den kan enkelt förstås men var är tanken att människor ska cykla? På bilparkeringen? Eller ska det inte cyklas på området? En bana som korsar området skulle vara fördelaktigt för cyklister som kommer från staden och vill ta sig mellan olika butiker på området. Kanske kan cykelparkering finnas mer i anslutning till entréerna?(se bild 24).

När gångvägarnas logik och sammanhang diskuteras skall också nämnas att som gående är busshållplatserna på området svåra att hitta till. De är svåra att få syn på och har inga logiska gångbanor mellan sig och butikerna. Kanske är tanken att besökare som skall ta bussen hem också skall ha kommit med buss dit och förväntas hitta tillbaka till hållplatsen ett antal timmar senare? Orienterbarheten kan också påverkas av byggnadernas och entréernas placering i förhållande till varandra men också hur de byggs samman av gångbanor. På Nova Lund finns exempel där gångbanor leder fram till en vägg en liten bit ifrån entrén istället för att komma till ingången. Detta är svårt att, utan större förändringar, göra något åt i efterhand och det gör planeringen av gång och cykel extra viktig i planeringsfasen. Samma argument kan användas för gångytor som plötsligt tar slut.

Enligt Holmberg och Hydén<sup>102</sup> är en god estetisk miljö något som är viktigt för en bra gång- och cykelmiljö. Begreppet "en god estetisk miljö" kan tolkas olika och betyda olika för olika människor. Ofta är miljöer som beskrivs som estetiska, miljöer som har formats efter viss eftertanke och kanske med ett syfte. Det ingår också ofta fina material och vegetation i miljöer som beskrivs som estetiska. Det kan dock tänkas att området kring köpcentrumet Nova Lund inte har en särskilt god estetisk miljö. Miljön kring Nova känns inte så välarbetad och hade säkert kunna utvecklas med lite eftertanke och arbete i planeringsfasen.

Systemet med låncyklar i Lund, *Lundahoj*, verkar fungera bra i staden. Det cyklas fram och tillbaka från centralstationen till olika arbetsplatser och så vidare. De flesta stationer för låncykelsystemet finns i centrala och norra Lund. Varför inte anlägga en station i Lunds västra del? Hade det inte varit bra med en station för låncykel vid köpcentrumet Nova Lund? Det hade gett möjligheter att snabbt ta sig från Lunds centrala delar ut till butiker på Köpcentrumet. Det kan tänkas att bilen väljs för att tunga kassar och varor ska fraktas hem. Skulle det kunna erbjudas "lastcykel"/"Köpenhamnsnykel" att låna så att det hållbara alternativet kan väljas också för dessa resor? Att cykla denna sträcka är ett hållbart sätt för transport som kan leda till Lunds kommuns mål om att minska biltrafiken.

Nova Lunds stora problem är orienterbarheten. Möjligheter att ta sig fram på gångbanor och cykelbanor finns ofta men för att hitta dem krävs extra mycket uppmärksamhet. Dessa banor är oftast inte logiska och utgör omvägar vilket gör att genvägar bildas. Genom att fundera på gång- och cykelbanors dragning redan från början och satsa på bra skyltning hade gång- och cykeltrafiken kunnat bli bättre och använts av fler människor.

---

<sup>102</sup> Holmberg, B. & Hydén, C.(1996).

## 9. Slutsatser och vidare studier

Detta arbete har handlat om att undersöka hur utemiljön vid externa köpcentrum planeras för gång- och cykeltrafik. Vilka dokument och riktlinjer som finns för att styra planeringen. Varför det ska planeras för gång- och cykeltrafik generellt och därmed också vid externa köpcentrum. En analys på exemplet Nova Lund har gjorts för att visa på hur det fungerar på denna plats samt ge förslag på förbättringar.

Utifrån arbetets undersökning av dokument, lagar, riktlinjer, intervjuer och analys på Nova Lund har det visat sig att planering för gång- och cykeltrafik kring externa köpcentrum ofta är bristfällig. Då fler människor väljer bort bilen är det ett problem att externa köpcentrum mestadels planeras utifrån biltrafik. De alternativa, hållbara, transportsätten glöms bort i planeringen. I den studie av dokument som gjorts kan ses att nya satsningar på gång- och cykeltrafik har blivit populära. Satsningarna handlar ofta om gång- och cykelmiljöer i staden. Externa platser och kopplingarna till dessa nämns sällan.

Det finns flera dokument som styr planeringen av gång- och cykeltrafik. Dels finns övergripande regler och riktlinjer men också dokument och policys som styr i kommunerna. De många olika dokument och regler som finns på olika nivåer i planeringsprocessen kan orsaka förvirring och okunskap. Planerare på en nivå i processen vet sällan vem som är ansvarig för en annan nivå och vad som sker på den nivån. Detta är något som kan leda till missförstånd i planeringen. Kanske skulle ett ökat samarbete och en mindre komplex process leda till en bättre planering?

Av analysen på platsen kring Nova Lund köpcentrum har det visat sig att orienterbarheten är det största problemet på området. Här saknas helt skyltning som förklarar var gående och cyklister ska ta vägen. En komplettering med det skulle ge en helt ny förståelse av området. Vidare hade logiska kopplingar mellan entréer, gångytor, busshållplatser med mera gjort att de gångytor som finns använts i större utsträckning istället för att människor sneddar över parkeringsplatser och vägar. Det hade också varit logiskt med en cykelbana som korsar området. Ett annat problem på området är dess öppna ytor. Stora parkeringsplatser skulle kunna delas av med vegetation så att mindre rum kan bildas. Mindre rum gör att människor känner sig mindre vilsna och med vegetation som delar av skapas en trevligare plats.

Av de dokument, skrifter och regler som studerats finns det vissa som måste följas enligt lag. Länsstyrelserna kontrollerar att kommunerna följer de regler som finns men vad händer om de inte följs? Vad blir det för konsekvenser av det? Finns det någon organisation som bevakar cyklister och fotgängares intressen och för deras önskemål? Detta är frågor som kan undersökas vidare.

Arbetet visar att det finns mer att undersöka i ämnet. En enkätundersökning av cykelanvändandet samt fotgängarnas rörelse på området hade varit intressant. Det hade också varit intressant att undersöka fler köpcentrum och också följa en hel process där ett nytt externt köpcentrum planeras. Ytterligare ett spår som varit intressant att studera närmare är den generella planeringsprocessen, hur samarbetet mellan olika parter fungerar, vad som orsakar missförstånd, och hur processen kan förbättras i dessa frågor.

## 10. Litteraturförteckning

### 10.1 Otryckta källor

*Bikes vs cars*(2015) [Film]. Regissör: Fredrik Gerten. Malmö: WG film AB.

Haavaag,B. Ågrens konsult. Mailkonversation 2015-04-22.

### 10.2 Muntliga källor

Karlsson, A. Lunds kommun, tekniska förvaltningen. Intervju på Lunds kommunhus den 14 april 2015.

### 10.3 Elektroniska källor

Cykelfrämjandet. (u.å). *Därför cykel*. [http://cykelframjandet.se/darfor-cykel/\[2015-04-01\]](http://cykelframjandet.se/darfor-cykel/[2015-04-01]).

Cykelfrämjandet. (u.å). *Hälsa*. [http://cykelframjandet.se/darfor-cykel/halsa/\[2015-04-01\]](http://cykelframjandet.se/darfor-cykel/halsa/[2015-04-01]).

Cykelfrämjandet. (u.å). *Miljö*. [http://cykelframjandet.se/darfor-cykel/miljo/\[2015-04-01\]](http://cykelframjandet.se/darfor-cykel/miljo/[2015-04-01]).

Cykelfrämjandet.(2014). *Lund bäst i Sverige på cykelarbete*.

[http://www.cykelframjandet.se/Nyheter/TabId/122/ArtMID/499/ArticleID/44/Lund-b228st-i-Sverige-p229-cykelarbete.aspx\[2015-04-01\]](http://www.cykelframjandet.se/Nyheter/TabId/122/ArtMID/499/ArticleID/44/Lund-b228st-i-Sverige-p229-cykelarbete.aspx[2015-04-01]).

Eklund, H. et al. (2007). *Handla rätt – vägledning för en hållbar handelsutveckling i Skåne*. Malmö. Länsstyrelsen i Skåne län.(Skåne i utveckling,rapportserie 2007:3).Tillgänglig:

[http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/publikationer/pluskatalogen/Pages/handla\\_ratt.aspx\[2015-04-26\]](http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/publikationer/pluskatalogen/Pages/handla_ratt.aspx[2015-04-26]).

Grönvall, O. Hermansson, M Johansson, R. Linderholm, L. Niska, A. Söderström, L. Wallberg, s. & Öberg, G. (2010).

[Broschyr]. *GCM-handboken: Utformning drift och underhåll med gång-, cykel-, och mopedtrafik i fokus*. Stockholm:

Sveriges kommuner och landsting. Tillgänglig:

[http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&sqi=2&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.trafikverket.se%2Fcontentassets%2Fde625ba3154944969500cbf674a5bba5%2Fgcm\\_handbok.pdf&ei=hE U3VdGvDaXvywOH8oHgCg&usg=AFQjCNH\\_LUGcYDD03FXK9sYuosmWDHjSZg&sig2=jC8V1E2sevRwwwEoKTQ0ow&bvm=bv.91071109,d.bGQ\[2015-04-01\]](http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&sqi=2&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.trafikverket.se%2Fcontentassets%2Fde625ba3154944969500cbf674a5bba5%2Fgcm_handbok.pdf&ei=hE U3VdGvDaXvywOH8oHgCg&usg=AFQjCNH_LUGcYDD03FXK9sYuosmWDHjSZg&sig2=jC8V1E2sevRwwwEoKTQ0ow&bvm=bv.91071109,d.bGQ[2015-04-01]).

Högberg Björck, G. (2011).[Broschyr]. *Kretshandledning Externa köpcentra*. Andra upplagan. Stockholm:

Naturskyddsföreningen. Tillgänglig:

[http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.naturskyddsforeningen.se%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdokument-media%2Fhandledning%2Fhandledning-externa-kopcentra.pdf&ei=yO89VcCLKYLmywOiv4DYBQ&usg=AFQjCNFYUDjN3X7vQCLi33DoiYXZ9CTLmA&sig2=SFs0BgONrbuyPLni9 0-nvg&bvm=bv.91665533,d.bGQ\[2015-04-26\]](http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.naturskyddsforeningen.se%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdokument-media%2Fhandledning%2Fhandledning-externa-kopcentra.pdf&ei=yO89VcCLKYLmywOiv4DYBQ&usg=AFQjCNFYUDjN3X7vQCLi33DoiYXZ9CTLmA&sig2=SFs0BgONrbuyPLni9 0-nvg&bvm=bv.91665533,d.bGQ[2015-04-26]).

Lunds kommun. (2010-10-28). *ÖP 2010; Översiktsplan för Lunds kommun*. [http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Samhallsutveckling-och-planering/Oversiktsplan/viaOversiktsplanen,ÖP2010,antagandehandlingen del 1. \[2015-04-31\]](http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Samhallsutveckling-och-planering/Oversiktsplan/viaOversiktsplanen,ÖP2010,antagandehandlingen%20del%201.[2015-04-31]).

Lunds kommun. (2014). [Broschyr]. *Fotgängarstrategin, 2014-2018*. Lund: Lunds kommun Tillgänglig:

[http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&sqi=2&ved=0CCIQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.lund.se%2FGlobal%2F%25C3%25B6rvaltningar%2FTekniska%2520f%25C3%25B6rvaltningen%2FFotg%25C3%25A4ngare%2FFotg%25C3%25A4ngarstrategi\\_2014-12-15.pdf&ei=k0g3VcDeGaPOyQO0p4GYBA&usg=AFQjCNHaGkr2uG1\\_ovlos-GIdTd8M9DpCg&sig2=MaCxY7jP\\_hZ2BWVvK14D49Q \[2015-04-15\]](http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&sqi=2&ved=0CCIQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.lund.se%2FGlobal%2F%25C3%25B6rvaltningar%2FTekniska%2520f%25C3%25B6rvaltningen%2FFotg%25C3%25A4ngare%2FFotg%25C3%25A4ngarstrategi_2014-12-15.pdf&ei=k0g3VcDeGaPOyQO0p4GYBA&usg=AFQjCNHaGkr2uG1_ovlos-GIdTd8M9DpCg&sig2=MaCxY7jP_hZ2BWVvK14D49Q [2015-04-15]).

Lunds kommun. (2014). [Broschyr]. *Fotgängarstrategin, 2014-2018*. Lund: Lunds kommun Tillgänglig:

[http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&sqi=2&ved=0CCIQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.lund.se%2FGlobal%2F%25C3%25B6rvaltningar%2FTekniska%2520f%25C3%25B6rvaltningen%2FFotg%25C3%25A4ngare%2FFotg%25C3%25A4ngarstrategi\\_2014-12-15.pdf&ei=k0g3VcDeGaPOyQO0p4GYBA&usg=AFQjCNHaGkr2uG1\\_ovlos-GIdTd8M9DpCg&sig2=MaCxY7jP\\_hZ2BWVvK14D49Q \[2015-04-15\]. s. 4.](http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&sqi=2&ved=0CCIQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.lund.se%2FGlobal%2F%25C3%25B6rvaltningar%2FTekniska%2520f%25C3%25B6rvaltningen%2FFotg%25C3%25A4ngare%2FFotg%25C3%25A4ngarstrategi_2014-12-15.pdf&ei=k0g3VcDeGaPOyQO0p4GYBA&usg=AFQjCNHaGkr2uG1_ovlos-GIdTd8M9DpCg&sig2=MaCxY7jP_hZ2BWVvK14D49Q [2015-04-15]. s. 4.)

Lunds kommun, tekniska förvaltningen samt stadsbyggnadskontoret. (2007). [Broschyr] *Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun*. Lund: Lunds kommun Tillgänglig:  
<http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.sparvaglund.se%2FGlobal%2FSparvag-Lund%2FDokument%2FGc-policy%2520080311.pdf&ei=Skc3VZ-kFMOgyAPX34KADw&usg=AFQjCNEWmjEUEY41Lm1MEzdGy2-9nQq3BA&sig2=RisS8k6eDMefXGHXYMOVKw> [2015-04-16].

Lunds kommuns tekniska förvaltning. (2013-08-27). *Så arbetar vi för cykling i Lund*. <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Cykla-i-Lund/Lista-cykelsidor/Vart-arbete-med-cykling-i-Lund/> [2015-04-01].

Lunds kommuns tekniska förvaltning. (2014-08-21). *Lundahoj-Lånecykklar*. <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Cykla-i-Lund/Lista-cykelsidor/Lanecykklar/> [2015-04-02].

Lunds kommun&Tyréns. (2013). [Broschyr]. *Cykelstrategi 2013 - 2017 - För att fler ska cykla mer*. Lund: Lunds kommun Tillgänglig:  
<http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CCcQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.lund.se%2FGlobal%2FF%25C3%25B6rvaltningar%2FTekniska%2520f%25C3%25B6rvaltningen%2FPDF-filer%2Fgata-och%2520trafik%2FBilaga%25201.%2520Cykelstrategi%2520remissversion%2520130429.pdf&ei=D0k3VZqtLcjXyWPSioEQ&usg=AFQjCNHEP-WIGi5guGQS2gewrVlRmP2Xow&sig2=pbdDKsDN9PXea4rVUbnTS> [2015-03-30].

Malmberg, B. (2014-09-11). <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Vagtrafik/Vagtrafikens-miljopaverkan> [2015-04-02].

Nationalencyklopedien, Kraft, O. (u.å). *Köpcentrum*.  
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/k%C3%B6pcentrum/köpcentrum> [2015-04-02].

Nationalencyklopedien, Samuelsson A, L. (u.å). *Planering*. [www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/planering](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/planering). [2015-04-28].

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. (u.å). *Trafikolyckor*. <http://www.ntf.se/sydost/Trafikolyckor>. [2015-04-01].

Naturskyddsföreningen i Stockholms län. (2010). [Broschyr]. *Korta bilresor- värst för miljön*. Stockholm: Naturskyddsföreningen. Tillgänglig:  
[http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=15&cad=rja&uact=8&ved=0CDMQFjAEOAo&url=http%3A%2F%2Fstockholms-lan.naturskyddsforeningen.se%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsites%2F26%2F2013%2F11%2FKorta\\_bilresor\\_-webb.pdf&ei=\\_EQ3VbvmJ-aqywPiwYQCdW&usg=AFQjCNE3AxxTLXOi\\_ed7cy2IMTBFWiYPCQ&sig2=u8\\_-9rWUQLDOyb8H2PShRg&bvm=bv.91071109,d.bGQ](http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=15&cad=rja&uact=8&ved=0CDMQFjAEOAo&url=http%3A%2F%2Fstockholms-lan.naturskyddsforeningen.se%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsites%2F26%2F2013%2F11%2FKorta_bilresor_-webb.pdf&ei=_EQ3VbvmJ-aqywPiwYQCdW&usg=AFQjCNE3AxxTLXOi_ed7cy2IMTBFWiYPCQ&sig2=u8_-9rWUQLDOyb8H2PShRg&bvm=bv.91071109,d.bGQ) [2015-03-30].

Naturskyddsföreningen i Stockholms län. (2010). [Broschyr]. *Korta bilresor- värst för miljön*. Stockholm: Naturskyddsföreningen. Tillgänglig:  
[http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=15&cad=rja&uact=8&ved=0CDMQFjAEOAo&url=http%3A%2F%2Fstockholms-lan.naturskyddsforeningen.se%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsites%2F26%2F2013%2F11%2FKorta\\_bilresor\\_-webb.pdf&ei=\\_EQ3VbvmJ-aqywPiwYQCdW&usg=AFQjCNE3AxxTLXOi\\_ed7cy2IMTBFWiYPCQ&sig2=u8\\_-9rWUQLDOyb8H2PShRg&bvm=bv.91071109,d.bGQ](http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=15&cad=rja&uact=8&ved=0CDMQFjAEOAo&url=http%3A%2F%2Fstockholms-lan.naturskyddsforeningen.se%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsites%2F26%2F2013%2F11%2FKorta_bilresor_-webb.pdf&ei=_EQ3VbvmJ-aqywPiwYQCdW&usg=AFQjCNE3AxxTLXOi_ed7cy2IMTBFWiYPCQ&sig2=u8_-9rWUQLDOyb8H2PShRg&bvm=bv.91071109,d.bGQ) [2015-04-01]. s.8.

Nilsson, L. (2013). [Broschyr]. *Gångbar stad: att skapa nät för gående*. Stockholm : Sveriges kommuner och landsting. Tillgänglig: [http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/Gångbar stad](http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/Gångbar%20stad). [2015-04-01].

Nova Lund. (u.å). *Vår Historia*. <http://www.novalund.se/W/do/centre/nova-lunds-historia> [2015-04-26].

Svenskcykling. (u.å). *Cykling och trafik*. <http://www.svenskcykling.se/cykelfakta/cykling-och-trafik/> [2015-04-01].

Svenska cykelsällskapet. (u.å). *Kvalitetsklassning - svenska cykelturistleder*. [http://www.svenskacykelsallskapet.se/page\\_1197975692125.html](http://www.svenskacykelsallskapet.se/page_1197975692125.html) [2015-04-01].



Sverigeskommunerochlandsting. (2007). [Broschyr]. *Trafik för en attraktiv stad: Utgåva 2.*(Stad saknas):Sveriges kommuner och landsting. Tillgänglig:

[http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CCcQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.trafikverket.se%2Fcontentassets%2F347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f%2Ftrast\\_handbok\\_utgava\\_2\\_webversion.pdf&ei=XUY3VfygKln4ywP0sIH0Cg&usg=AFQjCNHBMtuQqcEajr9wSNr4nCR4Sxjkmw&sig2=ixtl-d8P-sWCprkVsyCeRQ](http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CCcQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.trafikverket.se%2Fcontentassets%2F347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f%2Ftrast_handbok_utgava_2_webversion.pdf&ei=XUY3VfygKln4ywP0sIH0Cg&usg=AFQjCNHBMtuQqcEajr9wSNr4nCR4Sxjkmw&sig2=ixtl-d8P-sWCprkVsyCeRQ)

Karin Renström, Sweco. (2013-04-12). *Varför välja ytterligheter när man kan ta en gyllene medelväg?*.

[http://blogs.sweco.se/infrastruktur-och-trafikdesign/tag/scaft/\[2015-05-12\]](http://blogs.sweco.se/infrastruktur-och-trafikdesign/tag/scaft/[2015-05-12]).

Tekniskaförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Miljöförvaltningen& Kommunkontoret, Lunds kommun. (2013). [Broschyr]. *LundaMaTsIII :strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun.*Lund: Lunds kommun. Tillgänglig:

[http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0CCwQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.klimatsamverkanskane.se%2Fsites%2Fall%2Ffiles%2Flundamats\\_20140409.pdf&ei=J0g3VdXoJoP9ywPXp4GgDg&usg=AFQjCNEB9clJnJePzIj1Ew8Sa7SVK\\_5yQ&sig2=CfDxFeQAZ6KzBYNb1xZ7WQ](http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0CCwQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.klimatsamverkanskane.se%2Fsites%2Fall%2Ffiles%2Flundamats_20140409.pdf&ei=J0g3VdXoJoP9ywPXp4GgDg&usg=AFQjCNEB9clJnJePzIj1Ew8Sa7SVK_5yQ&sig2=CfDxFeQAZ6KzBYNb1xZ7WQ) [2015-04-01].

Trafikverket(2010). *Vägars och gators utformning.* [Broschyr]. (Stad saknas): Trafikverket. Tillgänglig:

<http://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Category/12282>

Trafikverket.(2014-11-27). *Nollvisionen.* [http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/Nollvisionen/\[2015-04-01\]](http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/Nollvisionen/[2015-04-01]).

## 10.4 Tryckta källor

Bergström, F.&Kollterjahn, F. (2004). *Likriktning: Möjlighet och hot i Svenska köpcentrum.* (Stad saknas):AB Handelns Utredningsinstitut(HUI), Forskningsrapport S101.

Ekström, G. (2001). *Älskade cykel.* Stockholm: Bokförlaget Prisma.

Gehl, J. (2011). *Life Between buildings:Using public space.* Washington, DC: Island Press

Holmberg, B. & Hydén, C.(1996).*Trafiken i samhället: Grunder för planering och utformning.* Lund: Studentlitteratur.

Jakobsson Mi, H. (2015). *Cykling. Ny lag för svensk cykling,* vol. (saknas) (1), ss.6-7.

Nyström, J.&Tonell, L. (2012). Fysisk planering- syfte, organisation, medel och lagstiftning. I:*Planeringens grunder: En översikt.* Lund: Studentlitteratur AB.ss.173-215.

Nyström, J.&Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder: En översikt.* Lund: Studentlitteratur AB.

Spolander, K. (1997). *Planera för cykeln: En idésamling för bättre cykelmiljö.* Kista: NTF:s Förlags & Service AB.

## 10.5 Bildkällor

Lantmäteriet. (u.å). <https://maps.slu.se/get/> . Sökväg: Välj område, Ortofoto raster. [2015-04-14]

Lunds kommun, tekniska förvaltningen samt stadsbyggnadskontoret.(2007). [Broschyr] *Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun.* Lund: Lunds kommun. s. 32. Tillgänglig:

<http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.sparvaglund.se%2FGlobal%2FSparvag-Lund%2FDokument%2FGc-policy%2520080311.pdf&ei=Skc3VZ-kFM0gyAPX34KADw&usg=AFQjCNEWmjEUEY41Lm1MEzdGy2-9nQq3BA&sig2=RisS8k6eDMefXGHXYMOVkw>[2015-04-16].