

## Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| Gångplan för ökad gångtrafik .....                                     | 3  |
| Att gå har många fördelar .....  | 6  |
| Gångtrafiken i Lund idag .....   | 8  |
| Resor med potential.....   | 9  |
| Framtida utmaningar .....  | 10 |
| Lunds kommuns fortsatta arbete och nya insatsområden.....              | 12 |
| Insatsområde 1 - Information och kommunikation.....                    | 14 |
| Insatsområde 2 - Lunds kommun i framkant.....                          | 16 |
| Insatsområde 3 - Förtätning av Lunds stad och kommunens tätorter ..... | 18 |
| Insatsområde 4 - Höja fotgängarens status .....                        | 20 |
| Sammanfattning av aktiviteter .....                                    | 22 |
| Bilaga 1 – Nöjdhetsundersökning 2019 .....                             | 24 |
| Bilaga 2 – Lundabornas resvanor 2018.....                              | 25 |

## Gångplan för ökad gångtrafik

Gångplan 2021-2024 är en fortsättning på Lunds kommuns Fotgängarstrategi som togs fram 2014 och är en del i arbetet med att öka gångtrafiken i kommunen. Gångplanens syfte är att bidra till att målen i flera av kommunens styrdokument uppnås avseende ett hållbart transportsystem samt att presentera aktiviteter för att öka gångtrafiken. I dokumentet beskrivs det rådande kunskapsläget kring gång och de olika insatsområdena som har identifierats för Lunds kommuns fortsatta arbete. Gångplanen fungerar vägledande och riktar sig främst till kommunens tjänstepersoner på stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen.

De åtgärder som föreslås i Gångplanen ligger inom ramen för tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontorets verksamhetsområden. Gångtrafiken påverkas även av faktorer som kommunen inte har full rådighet över som exempelvis planer för kollektivtrafik, införande av olika mobilitets-tjänster samt de attityder och trender som finns i samhället.

### Gångplanen i sitt sammanhang

Gångplanen samverkar med flera av kommunens olika styrdokument och bygger på de övergripande målsättningar som finns i bland annat översiktsplanen, LundaEko och LundaMaTs. I dessa planer och program beskrivs att resande med gång, cykel och kollektivtrafik måste öka och att bilresandet samtidigt måste minska för att uppnå målsättningar om minskade utsläpp av växthusgaser.

För att säkerställa att kommunens gångnät och infrastruktur är av god kvalitet finns ytterligare styrdokument som vägleder det kommunala arbetet.

Som del av arbetet med hållbara stads- och tätortsmiljöer med människan i centrum ska Lunds kommun:

- skapa ett transportsystem med ett tillgängligt och attraktivt nätverk för gång-, cykel- och kollektivtrafik medminskad yta för biltransporter

**LundaEko**

För att nå målsättningen om utsläpp nära noll år 2050, behöver varje invånare i genomsnitt:

- öka sitt årliga gångresande
- öka sitt årliga cykelresande med 1 %
- öka sitt årliga kollektivtrafikresande med 3,5 %
- minska sitt bilresande med 2,5 %

## LundaMaTs III

Lunds kommuns vision om att vara ledande inom hållbar mobilitet ska uppnås genom att bland annat:

- minska utsläppen av växthusgaser i Lunds kommun med minst 80 procent till 2030 jämfört med 1990 och vara nära noll 2050.
- all resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik

## Lunds kommuns översiktsplan

Tabell 1. Ett antal stödjande dokument som är kopplade till Gångplanen för att säkra kvaliteten på gångplanering och den verksamhet som beskrivs.

| Dokument  | Beskrivning   |
|---|---|
| Riktlinjer för utformning för fotgängare och cyklister    | Dokumentet är ett stöd med principer för utformning avseende gång- och cykelsystemet.   |
| Policy för vinterväghållning                              | Beskriver insatstider och prioritering för snöröjning och halkbekämpning av det gemensamma gång- och cykelnätet   |
| Policy för renhållning                                    | Beskriver när och med vilken frekvens sopning och sandupptagning ska ske på det gemensamma gång- och cykelnätet   |
| Asfaltsprogram  | Beskriver vilken ordning gång- och cykelvägar ska asfalteras  |
| Kommunala trafiksäkerhetsprogrammet, 2018-2021            | Beskriver trafiksäkerhetsproblemen för gångtrafiken och vilka trafiksäkerhetshöjande insatser som behöver genomföras, både i form av beteendepåverkande insatser och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i trafikmiljön |
| Tillgängliga Lund   | Metodik för enkelt avhjälpna hinder   |
| Inriktning för utveckling av gångstråk i Lunds stadskärna | Dokument för utveckling av stadskärnans gångstråk samt prioriteringar för olika gator   |

## Arbetsprocessen

Arbetet med Gångplan 2021-2024 startade under hösten 2019 med en arbetsgrupp från tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret. Gruppen formulerade under en första workshop mål och syften samt hur gångplanen ska användas.

Under arbetets gång hölls en workshop med en större grupp representanter från tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret. Under denna workshop formulerades insatsområden för gång som trafikslag samt aktiviteter som syftar till att öka gång som färdmedel.

Omvärldsbevakning och trendspaning har bedrivits under en längre tid och inspiration har hämtats från såväl tidigare internt arbete som arbete i andra kommuner och till viss del även från andra länders arbete med fotgängare.

År 2015 genomfördes en övergripande studie av betydelsen av urbana strukturer runt stationer för att minska bilberoende och öka andelen kollektivtrafikresor kopplat till cykel och gång inom 600 meter från en station. Arbetet redovisas i "Klimatsmarta och attraktiva transportnoder", Kungliga Tekniska Högskolan och Luleå Tekniska Universitetet (Ulf Ranhagen, Elisabetta Troglio, Björn Ekelund) december 2015. I arbetet studerades bland annat upplevelsevärden av gångstråk som är kopplade till stationer genom kartbaserade SWOT-analyser och gåturer i syfte att "...engagera olika aktörer i kommunerna för bedömning av stadsstrukturer och stråk som har betydelse för att förbättra kopplingarna till stationerna." Erfarenheter från detta arbete har inarbetats i denna gångplan.

## Att gå har många fördelar

Det finns många anledningar till varför det är bra att satsa på gångtrafiken. Gång är inte bara ett hållbart transportsätt sett till klimatpåverkan och minskade utsläpp utan har även många andra positiva effekter. Bland annat bidrar det till bättre hälsa, ökat stadsliv, fler möten mellan människor och mer attraktiva städer.

### Ett jämställt och varierat transportsätt

Gång är ett färdmedel som kan användas av alla (med eller utan hjälpmedel), oavsett ekonomiska och sociala förhållanden samt i alla olika åldrar. Detta gör att gång som färdmedel är det mest rättvisa och jämställda transportsystemet vi har. Vi börjar och slutar alla våra resor med att gå. Om vi inte går hela vår resa går vi ändå till cykeln, bussen eller bilen och på samma sätt avslutar vi våra resor med att gå. Att vi alla är fotgängare; unga och gamla, män och kvinnor, stadsbor och bybor, cyklister och bilåkare gör fotgängare till en väldigt heterogen grupp. Att gång som färdmedel dessutom kan användas för olika syften som för motion, pendling eller rekreation gör gruppen ännu mer varierad.

### Fysisk aktivitet

Det är allmänt känt att fysisk aktivitet minskar risken för flertalet sjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, psykisk ohälsa samt för tidig död. WHO har tagit fram rekommendationer som bland annat innebär att vuxna bör vara aktiva i sammanlagt minst 150 minuter i veckan. Det har visat sig att många vuxna sällan når denna nivå, även om den kan tyckas låg. Om fler personer exempelvis hade arbetspendlat med gång eller cykel 15 minuter enkel resa varje arbetsdag, hade dessa rekommendationer uppnåtts.

### Minskad miljöpåverkan

När fler börjar gå i stället för att köra bil minskar även avgasutsläpp och buller i staden. Luftföroreningar från trafiken kan leda till ökade problem med luftvägsbesvär och hjärt- och kärlsjukdomar och det uppskattas att omkring 3 000 människor dör i förtid på grund av de luftföroreningar som släpps ut från trafiken varje år. Ökad gångtrafik bidrar alltså till mer hälsosamma stadsmiljöer som fler vill vistas i. Även utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser minskar när fler väljer att gå och lämnar bilen hemma, vilket bidrar till minskad klimatpåverkan.

### Effektiv markanvändning

Efterfrågan på bostäder i städer ökar i takt med att vi blir allt fler samtidigt som fler väljer att flytta in till städerna från landsbygden. Städerna förtätas och det ställs allt högre krav på effektiv markanvändning. Gång är ett

yteffektivt trafikslag som tar mindre mark i anspråk, både under resans gång men även när vi inte reser då det inte finns något fordon som behöver parkeras. När fler väljer att gå kan värdefull yta tilldelas andra funktioner som hjälper till att skapa mer funktionstäta och attraktiva städer.

## Gångtrafiken i Lund idag

Lund är en kommun som redan har kommit långt vad gäller resande med hållbara transporter och det har länge pågått arbete med att förbättra möjligheterna för människor att ta sig runt här.

### Lundaborna och deras gångvanor

Av samtliga resor som görs inom kommunen sker cirka 70 procent genom hållbara transporter det vill säga; gång, cykel och kollektivtrafik där gång står för 17 procent. Detta skiljer sig mycket jämfört med regionen där 46 procent sker med hållbara transporter.

Gång är det valda färdmedlet för flera olika typer av resor men flest gångresor görs för inköp och nöje/fritidsaktiviteter och om man ser till reslängd görs flest gångresor (46 %) på sträckor under 3 kilometer. Av alla resor som görs under 3 kilometer utgör 85 procent hållbara transporter där gång står för 29 procent. I Lund är det även fler kvinnor än män som går och 55 procent av gångresorna i kommunen görs av kvinnor.

### Trafiksäkerhet

Årligen skadas cirka 160 fotgängare i trafiken i Lunds kommun och majoriteten av de skadade får endast lindriga skador. De vanligaste orsakerna till att fotgängare skadas i trafiken är halt underlag på grund av snö och is, eller brister i infrastrukturen i form av ojämnt underlag och nivåskillnader, som orsakar fallolyckor. Under perioden 2015-2019 var det fler kvinnor (cirka 69 %) som skadade sig i singelolyckor än män.

### Så tycker lundaborna

Varje år gör tekniska förvaltningen nöjdhetsundersökningar med fotgängare för att ta reda på vilka faktorer som de anser vara viktigast när de transporterar sig till fots samt hur nöjda de är med Lund som fotgängarstad. Enligt undersökningen är lundaborna relativt nöjda med Lund som fotgängarstad. Tittar man på totalen är 58 procent nöjda eller mycket nöjda, 8 procent är inte nöjd eller inte alls nöjd och 34 procent är varken nöjd eller missnöjd. Överlag kan det även konstateras att män är mer nöjda med Lund som fotgängarstad än vad kvinnor är.

De faktorer som fotgängarna i Lunds kommun värdesätter högst är; trevlig miljö, belysning, separering cyklister/busstrafik samt att det är bilfritt. Ytterligare resultat från nöjdhetsundersökningen går att hitta i bilaga 1.

## Resor med potential

Insatser för ökad gångtrafik behöver riktas till de resor som har störst potential för att få så stor effekt som möjligt. För att gångtrafiken i Lunds kommun ska öka behöver fler välja att promenera istället för att använda andra transportsätt. Mest angeläget är att flytta människor från bilarna till trottoarerna och gångbanorna – oavsett ålder, kön eller ärende.

### Lokala resor inom gångavstånd

Att vi är olika som fotgängare och har olika syften med gångresan gör att vi har olika förutsättningar för hur långt vi är villiga att gå. I Lunds kommun är 46 procent av alla resor som görs inom kommunen kortare än 3 kilometer och av dessa kortare resor sker 29 procent till fots och 14 procent med bil. Det finns alltså potential att påverka färdmedelsvalet för de kortare resorna inom kommunen för att på så sätt få fler att gå.

Färdmedelsfördelningen varierar en del mellan de olika tätorterna i Lunds kommun. Störst potential att öka gångandelen från bilåkande för de korta resorna finns i de östra tätorterna där andelen bilanvändande för korta resor är mycket högre än i exempelvis Lunds tätort.

### Gång som del i hela-resan-perspektivet

För regionala resor är bilandelen större än vid kortare resor, men potentialen att flytta över dem till gång är mindre då avstånd och restiden blir för långa. Där fungerar istället cykel och kollektivtrafik bättre som alternativa transportmedel. Detta betyder däremot inte att gång inte kan vara del av det regionala resandet. 95 procent av Lunds befolkning (tätort) har mindre än 400 meter fågelvägen till närmsta busshållplats från sitt hem. För längre resor kan alltså gång kombinerat med kollektivtrafik vara ett lämpligt alternativ till bilen.

### Barn och ungas resande

Barn och ungas resvanor är av stor betydelse för deras framtida resebeteende. Har man sedan barnsben gått och cyklat till skolan finns goda förutsättningar att man behåller vanan när man växer upp. Att satsa på gång för barn och unga kan vara en god idé för att långsiktigt öka antalet resor som görs med gång.



## Framtida utmaningar

Det finns en stor potential för att öka gångtrafiken. Samtidigt finns det utmaningar i planeringsarbetet som behöver beaktas. Under arbetets gång har några framtida utmaningar pekats ut som påverkar det fortsatta arbetet.

### Trygghet

Även om det inte skett någon olycka på en plats kan den upplevda känslan vara att det är osäkert. Föräldrar som inte vågar låta sina barn gå eller cykla själva till skolan då de är rädda för att de ska råka ut för en olycka kan påverka färdmedelsvalet till ett mindre hållbart färd sätt. Detsamma kan gälla för människor som är rädda för överfall och inte vågar gå där det är dålig belysning eller mycket buskage. För att människor ska våga gå är det viktigt att åstadkomma en trygg trafikmiljö där risken för att vara med om en olycka eller överfall är liten. Trygghet är dock subjektivt och svårt att mäta, vilket också innebär att detta kan vara svårt att planera och utvärdera.

### Prioritering av trafikslag

Tidigare har bilen prioriterats högt och stor andel yta har gått till infrastruktur för bil på bekostnad av andra trafikant, både när det gäller gator och parkering. Fotgängare och cyklister hanteras ofta gemensamt, trots kraftig variation både avseende behov och preferenser. Framför allt skiljer hastigheterna avsevärt och i samband med den ökade användningen av elcyklar märks detta ännu tydligare. Inom forskning och planering har dock fotgängare nu börjat hanteras som ett eget trafikslag. I takt med att förtätningsarbetet ökar är det viktigt att fotgängare får ta plats och inte trycks undan av bil- och cykeltrafiken.

### Variation av användare

Inom gruppen gångtrafikant finns variation i fysisk förmåga, erfarenhet och kunskap om trafikregler som måste tas hänsyn till när trafiksystemet utformas. Gångnätet behöver utformas så att en variation av trafikant med olika förutsättningar och behov ska kunna ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt vilket kan leda till att målkonflikter uppstår.

### Resvanor hos barn och unga

På senare år har det skett en minskning i antalet barn och unga som går och cyklar. Många vårdnadshavare skjutsar i stället sina barn till skolan. Trafikmiljön och trafiksäkerheten utanför skolor och förskolor påverkas av det ökande skjutsandet vilket i sin tur kan göra det otryggt för de oskyddade trafikanterna. Arbetet med att informera, reglera samt sanktionera beteendet kring att skjutsa sina barn med bil till och från skolan är

komplex men för att barn och unga som växer upp idag ska utveckla hållbara resvanor för framtiden krävs att trenden bryts.

### **Nya mobilitetstjänster**

Utvecklingen av ny teknik och nya mobilitetstjänster går snabbt framåt. Detta öppnar upp möjligheter för nya sätt att resa och underlättar användning av befintliga transportsystem. Nya tjänster för reseplanering kan göra det enklare för resenärer att kombinera olika färdsätt och nya delningstjänster skapar andra förutsättningar för privat bilägande och mikromobilitet. Det är dock ännu osäkert hur tillgången till dessa nya tjänster kommer att påverka de resor som nu görs till fots.

## Lunds kommuns fortsatta arbete och nya insatsområden

För att få fler att gå behöver det ske en attitydförändring till transportsättet och de fördelar som kommer med att gå behöver synliggöras. Det krävs även att det finns goda förutsättningar för att gå och att gångnätet utformas på ett sätt som är tryggt och attraktivt för användaren. Redan idag görs mycket för fotgängarna i kommunen, både i den långsiktiga planeringen och i byggande och förvaltning, och arbetet är under ständig utveckling.

### Övergripande principer för utformning av gångnätet:

- Gångnätet ska vara finmaskigt, gent, attraktivt och sammanhängande med godakopplingar till målpunkter.
- Gångnätet ska vara tillgängligt för alla, särskild hänsyn ska tas till barns, personer med funktionsnedsättning och äldres behov.
- Gångnätet ska vara tryggt, trivsamt och vackert och kunna användas dag som natt och under alla årstider.
- Gångnätet ska vara trafiksäkert.
- Gångnätet ska inbjuda till rörelse, vistelse och till möten mellan människor.
- Gångnätet ska ha goda kopplingar till kollektivtrafiksystemet. Hela resan från dörr till dörr ska säkerställas.

### Riktlinjer för utformning för fotgängare och cyklister

## Fortsatt basverksamhet

I gångplanen utgör basverksamheten grunden, baserad på årligen återkommande aktiviteter som kan ses nedan, och kompletteras med aktiviteter på följande sidor.

### Återkommande aktiviteter

- Planering för gång som ett eget transportmedel görs i arbeten med översiktsplan, detaljplaner och bygglov
- Snöröjning och halkbekämpning planeras och genomförs. Aktuella vinterväghållningskartor görs tillgängliga på webben för allmänheten den 1 november varje år. Den genomförda snöröjningen utvärderas och eventuella förbättringar görs inför kommande år
- Grusupptagning sker efter vintersäsongens slut, de mest trafikerade gång- och cykelvägarna sopas först. Grusupptagningen utvärderas och eventuella förändringar planeras för kommande år

- Program för asfaltering av gång- och cykelvägar tas fram och genomförs
- Analys och uppföljning av olycksstatistik görs årligen
- Gångtrafiken mäts i cirka 150 punkter i månadsskiftet september/oktober
- Nöjdhetsundersökning riktad till kommunens fotgängare genomförs
- Aktivitet riktad till äldre personer genomförs för att uppmärksamma om skaderisker och informera om trafiksäkerhet.
- Ett område väljs ut varje år där fokus läggs på att tillgänglighetsanpassa gångnätet
- Trygghetsvandringar tillsammans med olika aktörer som polisen, brottsförebyggande rådet, fältgruppen med flera

## Nya insatsområden

I det fortsatta arbetet med att öka gångtrafiken i Lunds kommun har fyra olika insatsområden identifierats. Dessa insatsområden visar riktningen för det fortsatta kommunala planeringsarbetet och kopplat till dessa finns även olika aktiviteter som beskrivs närmare i efterföljande avsnitt. Ansvaret mellan tekniska förvaltningen (TF) och stadsbyggnadskontoret (SBK) är redovisat för respektive aktivitet. Uppföljning av genomförda aktiviteter under respektive ansvarsområde samt utveckling av gångtrafiken som helhet sker årligen. De fyra nya insatsområdena är följande:

1. Information och kommunikation
2. Lunds kommun i framkant
3. Förtätning av Lunds stad och kommunens tätorter
4. Höja fotgängarens status

# Insatsområde 1 - Information och kommunikation

För att kunna öka andelen som går i kommunen är det viktigt att nå ut med ny information till kommunens invånare samt att få fler delaktiga i det arbete som kommunen gör. På så sätt kan kommunen bättre anpassa gångnätet efter invånarnas önskemål och även göra allmänheten medveten om alla de fördelar som kommer med gång samt även berätta om de utmaningar som finns.

## Information till medborgarna

Det är av stor vikt att information om vad kommunen arbetar med och vad som är på gång just nu gällande fotgängare går att hitta på ett enkelt sätt. Därför läggs fokus på att göra information om och för fotgängare tillgänglig via kommunens hemsida och övriga digitala kanaler.

Ansvar för drift och underhåll av gångbanor och trottoarer precis utanför fastighetsgränser ligger på respektive fastighetsägare, inte kommunen. Det gäller exempelvis snöröjning och siktskymmande växtlighet. Detta är något som inte alla fastighetsägare känner till och det är viktigt att denna information når ut, antingen genom utskick eller specifikt riktade kampanjer.

Ljudguider är något som har funnits en längre tid, men kanske framför allt på museum, där besökare kan få en guidning direkt genom sin telefon. Denna teknik har utvecklats och flyttat ut i det offentliga rummet där den kan användas för att få guidade turer av en stad eller ett område. Inom kommunen finns ett antal sådana ljudguider men det är något som kan utvecklas betydligt för att locka flera olika åldersgrupper och personer med specifika intresseområden. Det ger också en möjlighet att sprida kunskap om staden och dess utveckling.

## Målgrupp och effekter

Aktiviteterna riktar sig till allmänheten och förhoppningen är att de ska bidra till ökad kunskap om fotgängare i kommunen som på sikt kan leda till ökad andel gående.

| Aktiviteter  | Ansvarig |
|--|----------|
| Utöka informationen om och för fotgängare på kommunens digitala kanaler                | TF       |
| Informera om olika stråk, ex löpning, hund, rekreation, barnvagn med mera              | TF       |
| Stimulera utvecklingen av ljudguider för Lunds kommun samt sprida information om dessa | TF       |
| Informera fastighetsägare om deras ansvar  | TF       |

## Informera fastighetsägare om deras ansvar

Kommunen har tagit fram en strategi för säker och hållbar väg till förskola och skola. Det finns många beprövade lösningar på trafiken kring skolorna som gynnar gång och cykling. Den klassiska lösningen är vandrande skolbuss eller cykeltåg, där vuxna turas om att gå eller cykla med en grupp barn till skolan. En annan metod är att ha bilparkering och avsläppningszoner minst 300 meter från skolan, vilket ger alla barn en promenad till skolan. För barn med lång väg till skolan anordnar kommunen med skoltransporter. Det skulle även kunna vara en lösning för friskolor eller skolor med särskild inriktning.

Den viktigaste åtgärden är att skolledning, personal och grupper för vårdnadshavare tar ställning för en aktiv, lärorik och hälsosam transport till skolan samt informerar och stimulerar till säkra och hållbara resor till förskola och skola.

Samma problematik som ovan kan också ses i samband med fritidsaktiviteter, vilket gör att det finns potential att arbeta vidare med att minska skjutsandet även här.

### Målgrupp och effekter

Insatserna riktar sig till barn, unga, vårdnadshavare och skolor och förväntas bidra till minskat antal bilresor för hämtning/lämning samt förbättrad trafiksäkerhet utanför kommunens skolor.

Förändrade resvanor för barn och unga ger positiva hälsoeffekter och ökar barnens koncentrationsförmåga.

| Aktiviteter   | Ansvarig |
|---|----------|
| Genomföra kampanj/tävling för att minska skjutsandet till skolor och fritidsaktiviteter | TF       |
| Genomföra försök med avsläppningszon på en skola  | TF       |

## Insatsområde 2 - Lunds kommun i framkant

Lunds kommun har överlag en ganska hög standard på det befintliga gångnätet redan idag. För att kommunen ska kunna ligga i framkant avseende gång är det dock viktigt att vi tar del av nya idéer utifrån. Kommunens stadsplanerare behöver vara uppdaterade om de framsteg som görs inom forskning och utveckling och även arbeta aktivt med innovation för att på så sätt hitta nya sätt att planera för en fotgängarvänlig stadsmiljö.

### Expertkompetens inom gångplanering

För att säkerställa en hög kompetens inom kommunen och även se till att de aktiviteter som presenteras i gångplanen blir verklighet, skapas en fotgängargrupp. Gruppen har till uppgift att se till att aktiviteter i gångplanen förverkligas, övervakar kommande konferenser och utbildningar, omvärldsbevakar samt att se till att kompetens sprids internt.

### Målgrupp och effekter

Kommunala tjänstepersoner utgör målgruppen för aktiviteterna som syftar till att inspirera till nya lösningar som ska förbättra förutsättningarna för fotgängare och på så sätt leda till ökad andel gående inom kommunen.

| Aktiviteter   | Ansvarig |
|---|----------|
| Bilda en fotgängargrupp                               | TF       |
| Besöka en fotgängarvänlig stad vartannat år           | TF       |
| Delta i minst en konferens/utbildning per år          | TF       |
| Genomföra omvärldsbevakning och trendspaning varje år | TF       |

### Utveckla dialog med fotgängare

Då fotgängare är en heterogen grupp är det viktigt att utveckla dialogen med dessa för att höja kunskapen om olika fotgängares krav och behov.

Barn är en viktig grupp fotgängare som ofta använder gaturummet i sin närmiljö. En bra och säker fotgängarmiljö gynnar barns självständiga mobilitet. I det demokratiska systemet saknas ofta barns röster då de inte representeras i de formella systemen. Därför är det extra viktigt att föra dialog med barn både för att utveckla kunskapen om deras krav och behov men också för att skapa vägar för barns inflytande.

### Målgrupp och effekter

Aktiviteterna bidrar till att kommunala tjänstepersoner får ökad förståelse för fotgängares krav och behov, vilket är en viktig input i utvecklingen av gångsystemet, samt att allmänhet och intresseorganisationer för möjlighet att påverka.

| Aktiviteter                                  | Ansvarig |
|--|----------|
| Träffa minst en intresseorganisation per år  | TF       |
| Skapa ett gångforum/gångpanel                | TF       |
| Genomföra en dialog med barn och unga per år | TF       |

## Innovation och utveckling

För att kunna ligga i framkant avseende att vara en gångvänlig kommun är det viktigt att ta del av nya idéer och innovationer som kommer upp på marknaden. Aktiviteten innebär att aktivt söka upp och delta vid innovativa lösningar avseende gångtrafik.

### Målgrupp och effekter

Lärosäten, forskare, företag och intresseorganisationer får möjlighet att testa innovationer i verkligheten samtidigt som kommunala tjänstepersoner utökar sina nätverk och får mer kunskap om planering för fotgängare. Insatserna bidrar till att innovationer kommer Lunds fotgängare till del.

| Aktiviteter                                  | Ansvarig |
|--|----------|
| Delta vid och genomföra innovativa lösningar | TF       |



## Insatsområde 3 - Förtätning av Lunds stad och kommunens tätorter

Lunds kommun ska utvecklas på ett hållbart och ansvarsfullt sätt genom förtätning. En förtätning av staden medför många positiva effekter som exempelvis mer hållbara transporter i och med kortare avstånd. När det gäller trafiken är det därför viktigt att se till att hållbara transportmedel – däribland gång – prioriteras.

### Fotgängare i detaljplaner och bygglov

I takt med att staden förtätas och nya detaljplaner tas fram finns en möjlighet att tillgodose fotgängares behov och skapa attraktiva gångmiljöer. Ett sätt att ge mer fokus åt fotgängare i detaljplaner är att skapa en checklista som ska behandlas i varje detaljplan. Checklistans syfte ska vara att säkerställa att fotgängare behandlas som ett eget trafikslag likvärdigt övriga. Det kan handla om gena gångvägar som håller god standard vad gäller bredd, beläggning, belysning och avgränsningar till ytor vid sidan av gångytorna.

Vid bygglovsansökningar behöver till exempel planteringsytor kontrolleras så att sikttrianglar finns mot anslutande gångbanor samt att växtligheten inte riskerar att växa ut på gångbanor och andra ytor för gående.

### Översyn av gångnätets uppbyggnad

För att kunna göra rätt bedömningar gällande var åtgärder bör prioriteras är det viktigt att identifiera ett huvudnät för gång. I detta arbete bör även fastställas hur detta nät ska utformas för att hålla hög kvalitet samt hur prioriteringar ska göras vid konflikter. Konflikter uppstår i trafikmiljöer mellan såväl gående och cyklister som kollektivtrafik och bilar. I de fall gångbanor finns intill huvudgator ska de ha samma status som huvudgatorna, vilket innebär att där gångbanor korsar gator av lägre dignitet än huvudgator ska gångstråket prioriteras genom t.ex. genomgående gångbana. I de fall gångbanor korsar huvudgator ska fotgängares behov tillgodoses med t.ex. refuger och övergångsställen.

På sikt kan digitalisering av gångnätet bli aktuellt för att underlätta vidare arbete. Digitalisering kan också nyttjas av navigationsappar för exempelvis synskadade vilket ger en bättre tillgänglighet av gångnätet för fler.

### Målgrupp och effekter

Resultaten från aktiviteterna leder till ökad framkomlighet och säkerhet för fotgängare samt att Lunds kommun får ett tydligare och mer lättanvänt gångnät med mer attraktiva miljöer som lockar fler gående.

| Aktiviteter  | Ansvarig |
|--|----------|
| Identifiera ett huvudgågnät                                      | SBK/TF   |
| Skapa en checklista för att lyfta fotgängare i detaljplaneskedet | SBK      |
| Uppdatera rutiner i bygglovgranskning                            | SBK/TF   |

## Insatsområde 4 - Höja fotgängarens status

Grundstandarden för gångtrafiken i Lund är hög, men det finns ändå anledning att se över hur gångtrafiken behandlas jämfört med andra trafikslag. Gångtrafik är ett eget trafikslag som ställer egna krav på t.ex. utformning samt drift och underhåll.

### Utformningsprinciper

Dagens riktlinjer för utformning utgår från separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik samt mellan gående och cyklister. Hur man separerar kan skilja sig åt beroende på var i gångnätet man befinner sig. På sträckor där till exempel barn och unga är dimensionerande ställs högre krav på utformningen. Principer för utformning behöver anpassas till de olika grupperna av fotgängare och cyklister men också till var i tätorterna gångnätet är beläget.

Utformningsprinciperna bör även innehålla exempel på hur gångtrafiken kan lyftas i utpekade fotgängarzoner där särskild hänsyn ska tas till just fotgängare.

Det byggs mycket i Lund, såväl bostadshus som kontor, allmänna platser, cykelbanor, gångbanor och parker. Under byggtiden kan det vara svårt att ta sig fram tryggt och säkert som gående och det är därför av stor betydelse att omledningar av gångvägar görs tydligt och säkert.

Många personer upplever ofta gång- och cykeltunnlar som otrygga. Det kan bero på flera olika anledningar som söndrig belysning, mycket buskage eller att gång- och cykeltrafiken inte är separerad. En översyn över kommunens gång- och cykeltunnlar görs för att bidra till en tryggare och säkrare trafikmiljö för fotgängare.

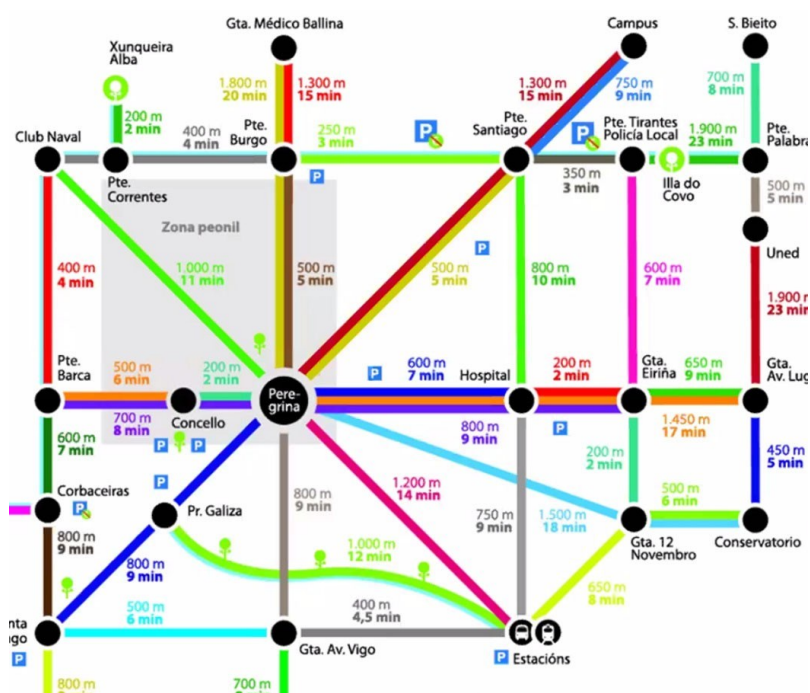
### Målgrupp och effekter

Planerade aktiviteter riktar sig till kommunala tjänstepersoner och entreprenörer och ska bidra till att förbättra framkomligheten för gående samt öka trafiksäkerheten så att färre olyckor äger rum.

| Aktiviteter   | Ansvarig |
|---|----------|
| Uppdatera utformningsprinciper i samband med uppdatering för cykel                    | TF       |
| Fördjupning av fotgängarzonen   | SBK/TF   |
| Checklista vid omledningar/TA-planer för att säkerställa framkomlighet för fotgängare | TF       |
| Översyn vid gång- och cykeltunnlar  | TF       |

## Gångkarta

En stathöjande åtgärd som finns till exempel i Pontevedra i Spanien är kartor som redovisar gångstråk i staden. I kartan kan det finnas information om målpunkter samt avstånd till dem i både meter och minuter. På så sätt införs information till fotgängare i stadsmiljön som syftar till att uppmuntra mer gång och visa att avstånden ofta är korta såväl i meter som i minuter.



Figur 1. En gångkarta över Pontevedra i Spanien.

### Målgrupp och effekter

Vägvisningen bidrar till att Lunds kommuns gångnät blir mer lättöverskådligt och användarvänligt och höjer statusen för gående. Då skapas bättre förutsättningarna för Lund som promenadstad.

| Aktiviteter  | Ansvarig |
|--|----------|
| Skapa vägvisning till stora målpunkter inklusive karta | TF       |

# Sammanfattning av aktiviteter

Samtliga aktiviteter finns listade under respektive insatsområde.

## 1. Information och kommunikation

| Aktiviteter  | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|------|------|------|------|
| Utöka informationen om och för fotgängare på kommunens digitala kanaler                  |      |      |      |      |
| Informera om olika stråk, ex löpning, hund, rekreation, barnvagn med mera                |      |      |      |      |
| Stimulera utvecklingen av ljudguider för Lunds kommun samt sprida informationen om dessa |      |      |      |      |
| Information till fastighetsägare om deras ansvar gällande drift                          |      |      |      |      |
| Genomföra kampanj/tävling för att minska skjutandet till skolor och fritidsaktiviteter   |      |      |      |      |
| Genomföra försök med avsläppningszon på en skola   |      |      |      |      |

## 2. Lunds kommun i framkant

| Aktiviteter   | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------|------|------|------|
| Bilda en fotgängargrupp                               |      |      |      |      |
| Besöka en fotgängarvänlig stad vartannat år           |      |      |      |      |
| Delta i minst en konferens/utbildning per år          |      |      |      |      |
| Genomföra omvärldsbevakning och trendspaning varje år |      |      |      |      |
| Träffa minst en intresseorganisation per år           |      |      |      |      |
| Skapa ett gångforum/gångpanel                         |      |      |      |      |
| Genomföra en dialog med barn och unga per år          |      |      |      |      |
| Delta vid och genomföra innovativa lösningar          |      |      |      |      |

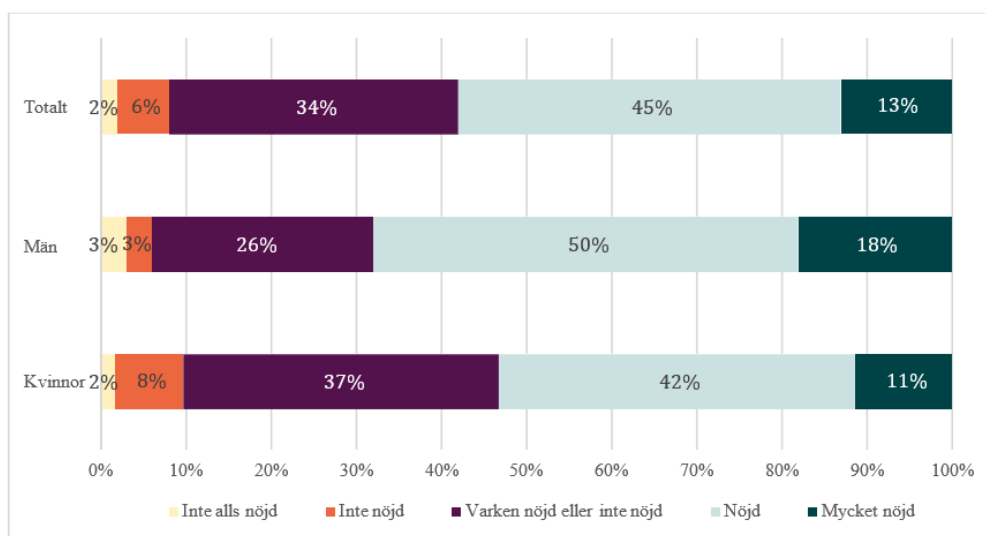
## 3. Förtätning av Lunds stad och kommunens tätorter

| Aktiviteter   | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------|------|------|------|
| Identifiera ett huvudgångnät                                    |      |      |      |      |
| Skapa en checklista för att lyfta fotgängare idetaljplaneskedet |      |      |      |      |
| Uppdatera rutiner i bygglovsgranskning                          |      |      |      |      |

#### 4. Höja fotgängarens status

| Aktiviteter   | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------|------|------|------|
| Uppdatera utformningsprinciper i samband med uppdatering för cykel                    |      |      |      |      |
| Fördjupning av fotgängarzonerna   |      |      |      |      |
| Checklista vid omledningar/TA-planer för att säkerställa framkomlighet för fotgängare |      |      |      |      |
| Översyn vid gång- och cykeltunnlar  |      |      |      |      |
| Skapa vägvisning till stora målpunkter inkl karta                                     |      |      |      |      |

## Bilaga 1 – Nöjdhetsundersökning 2019

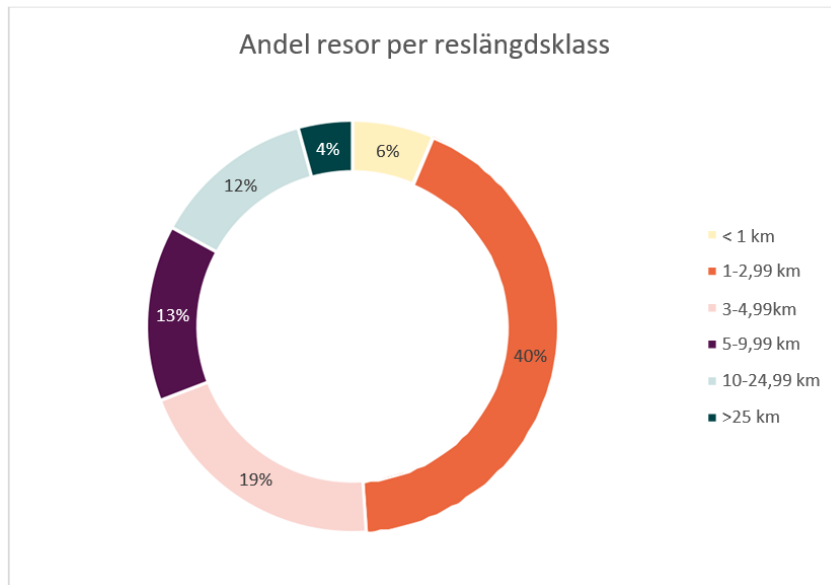


Figur 2. Nöjdhetsundersökning 2019 - Hur nöjd är du med Lund som fotgängarstad?

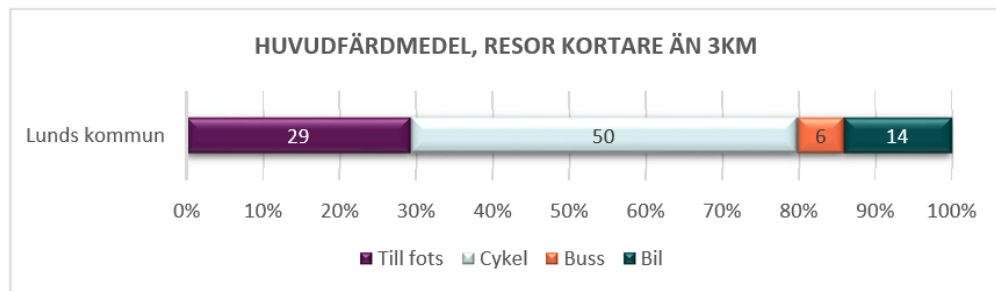
Tabell 2. Nöjdhetsundersökning 2019 - Vilka faktorer anser du vara viktigast när du transporterar dig till fots?

| Kön     | Separening cyklister/ busstrafik | Jämt underlag | Gent | Möjligheter att sitta och stå/vila | Mycket folkliv | Bilfritt | Trevlig miljö | Belysning | Annat |
|---------|----------------------------------|---------------|------|------------------------------------|----------------|----------|---------------|-----------|-------|
| Kvinnor | 54%                              | 29%           | 3%   | 24%                                | 14%            | 21%      | 68%           | 56%       | 3%    |
| Män     | 37%                              | 20%           | 4%   | 26%                                | 11%            | 51%      | 63%           | 49%       | 17%   |
| Totalt  | 48%                              | 25%           | 4%   | 25%                                | 17%            | 42%      | 67%           | 52%       | 14%   |

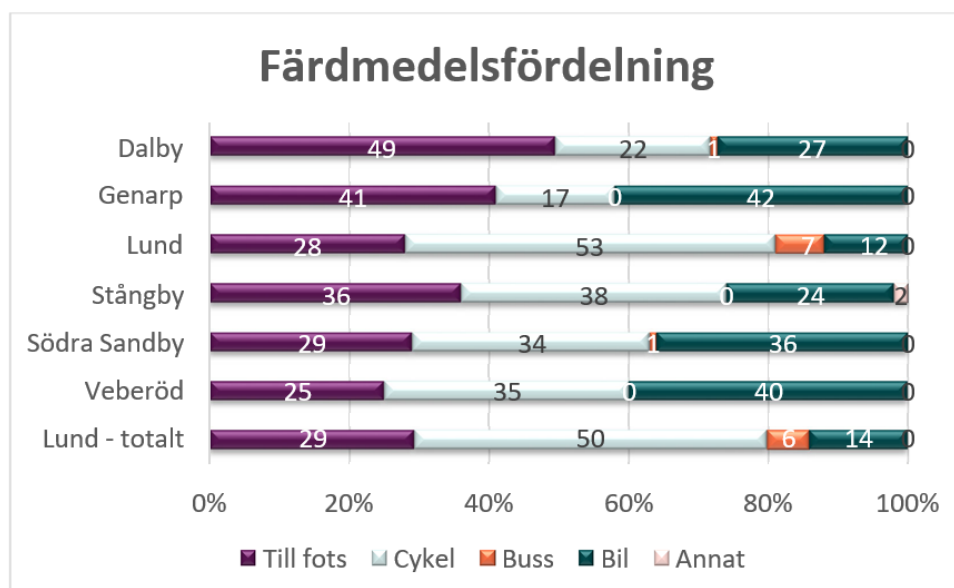
## Bilaga 2 – Lundabornas resvanor 2018



Figur 3. Andel resor kortare än 3km i Lunds kommun är 46%, Region Skånes resvaneundersökning 2018.



Figur 4. Färdmedelfördelning för resor kortare än 3km i Lunds kommun, Region Skånes resvaneundersökning 2018.



Figur 5. Färdmedelfördelning för tätorterna i Lunds kommun, resor kortare än 3km, Region Skånes resvaneundersökning 2018.