

Demoprojekt Kalmar Användning av Gaturumsbeskrivningen



Korsningen mellan Erik Dahlbergs väg och Daléngatan

Rapport 2005-08-25

TYRÉNS

INNEHÅLL

| | |
|---|-----------|
| Vad är TRAST? | 3 |
| Kalmar som demoprojekt | 3 |
| Fakta om Kalmar | 4 |
| Befintliga planer och program i Kalmar | 4 |
| Vi MöTs i Kalmar | 4 |
| Demoprojektet Kalmar | 5 |
| Projektets uppläggning | 6 |
| Projektarbetet | 6 |
| Möte 1 2004-10-07 | 6 |
| Möte 2 2004-10-19 | 9 |
| Möte 3 2004-11-16 | 10 |
| Möte 4 2004-11-30 | 12 |
| Möte 5 2004-12-13 | 13 |
| Nyttan med gaturumsbeskrivningen – vad gav projektet | 15 |
| TRASTs synpunkter | 15 |
| Kommunens synpunkter | 16 |
| Bilagor | 17 |
| Bilaga 1 Erik Dahlbergs väg | 17 |
| Bilaga 2 | 19 |
| Nulägesmatris | 19 |
| Bilaga 3 | 21 |
| Gaturumsbeskrivningen | 21 |
| Bilaga 4 | 24 |
| Bilaga 5. Gaturumsbeskrivningar Nuläge | 25 |
| Tabell 1a. Matris för Gaturumsbeskrivning Nuläge | 25 |
| Tabell 1b. Anvisningar för att fylla i matrisen | 26 |
| Tabell 1c. Mall för utförlig beskrivning | 27 |
| Tabell 1d. Matris för bedömning av nuläge | 28 |
| Bilaga 6. Gaturumsbeskrivning Åtgärdsförslag | 29 |
| Tabell 2a. Mall för Gaturumsbeskrivning Åtgärdsförslag | 29 |
| Tabell 2b Del: Beskrivning av åtgärdens effekter | 30 |
| Tabell 2c. Matris för konsekvensanalys av åtgärdsförslag | 31 |

Vad är TRAST?

Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är ett planeringsverktyg som ger kommunerna stöd i att utveckla ett balanserat trafiksystem. TRAST ersätter klassiska TRÅD. Det balanserade trafiksystemet ska stödja en stadsutveckling där helhetssynen och stadens unika karaktär är ledstjärnan. De arkitektur-, transport- och miljöpolitiska målen ger den överordnade, gemensamma inriktningen. TRAST pläderar för en process där ett systematiskt arbetsätt utgör en gemensam arbetsplattform för kommunens planerare och övriga berörda. Ett balanserat trafiksystem, en bred process och en målinriktad helhetssyn är förutsättningar för en attraktiv och hållbar stadsutveckling.

TRAST består av två delar – handbok och underlag. Handboken redovisar utgångspunkter för hantering av trafikfrågor i översiktlig planering och i arbetet med kommunens trafikstrategi. Underlagsdelen innehåller fakta för arbetet med trafikstrategin, trafikplaner och åtgärdsprogram.

TRAST-projektet stöttar ett antal demonstrationsprojekt. Syftet med projekten är att visa hur man kan arbeta med TRAST eller delar av TRAST och på så sätt få förslag på hur Utgåva 1 kan förbättras. Nästa version av Trast, dvs Utgåva 2, kommer enligt planerna att ges ut vid årsskiftet 2006/07. Innan dess, vid årsskiftet 2005/2006, kommer en exempelbok att ges ut som visar olika exempel på hur man kan använda TRAST i planeringen.

Kalmar som demoprojekt

I juni 2004 sökte Kommunförbundet kommuner som ville medverka i demoprojekt. Kalmar kommun visade tidigt intresse. Det finns en tradition i Kalmar att arbeta med olika typer av demo/utvecklingsprojekt, exempelvis som det fyraåriga projektet Vi Mötts i Kalmar. Man vill också att olika kompetenser bidrar med sin syn på hur trafikmiljön kan förbättras.

Projektet ViMötts behandlar bland annat något man kallar Kalmarslingan, där Erik Dahlbergs väg är en del. Utmed Erik Dahlbergs väg fanns ett "akut" behov av att finna en lösning för hur korsningen mellan Erik Dahlbergs väg och Daléngatan skulle kunna utformas. Fastighetsbolaget Alecta hade nämligen med anledning av utbyggnadsplaner för köpcentret Giraffen beslutat sig för att bekosta en cirkulationsplats i korsningen Daléngatan - Erik Dahlbergs väg. Avsikten var att förbättra kapaciteten för biltrafik. Frågan var hur denna lösning kunde samspela med de tankar som fanns i Vi Mötts. Vid ett första öppet möte i oktober 2004 fann Kalmar kommun att gaturumsbeskrivningen skulle kunna användas som verktyg i den fortsatta diskussionen, något som välkomnades från TRASTs perspektiv.

Syftet med demoprojektet växte alltså fram efter hand. Uppgiften blev att undersöka om gaturumsbeskrivningen kunde användas som verktyg för att få med de övergripande aspekterna när en utbyggnad måste ske utan att de långsiktiga målen är formulerade.

Fakta om Kalmar

Kalmar har cirka 60 000 invånare, varav 35 000 i tätorten. Kalmars centrala delar präglas av äldre tiders bebyggelse.

Befintliga planer och program i Kalmar

Kommunens planering har flera skeden. Alla kommuner har en översiktsplan med vägledning för användning av mark och vatten, stadens struktur, hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras med mera. Hur trafikfrågorna ska behandlas i en kommun återfinns, beroende på kommunens storlek och organisation, i en trafikplan/trafikstrategi, planer för olika trafikslag såsom cykelplaner, kollektivtrafikplaner etc och/eller i åtgärdsprogram för olika kvaliteter (trafiksäkerhetsprogram, tillgänglighetsplaner etc). I Kalmar kommun finns bland annat följande planer och program som anger en inriktning för hur trafiken ska hanteras.

Översiktsplan, 1999

Program för norra Kalmars stad

Kalmar kommuns politiska riktlinjer 2003-2006

Trafikplan 2001 enligt Lugna gatan, planeringsunderlag, ej antagen av fullmäktige

Trafikledsplan, 1994.

Vi MöTs i Kalmar

Vi MöTs-projektet är ett samarbetsprojekt mellan Vägverket och Kalmar kommun.

Överenskommelsen undertecknades 2001 och uppdraget löper mellan 2001 och 2005. Syftet med projektet är att genom en bred uppslutning, dialog och samverkan skapa en plattform för att utveckla nya metoder och genomföra konkreta insatser för att alla i Kalmar kommun ska få en bra och säker trafikmiljö. Inom Vi Möts utvecklas och testas metoder i syfte att tillföra ordinarie organisationer nya verktyg som bidrar till goda resultat för miljö och trafiksäkerhet. Detta innebär att stor vikt läggs vid kunskapsöverföring och utveckling av mötesplatser för ökad samverkan, så att implementering av metoderna kan ske inom ordinarie verksamhet.

Fem nyckelprojekt är definierade

- Kalmar Cykelstad
- Kvalitetssäkring av transporter
- FORUM Trafik utan droger
- Säker skolväg
- Kalmarslingan

Kalmarslingan är den del man arbetat minst med i Vi MöTs-projektet, och det finns ett behov att förbättra trafikmiljön. Den innehåller typiska trafikmiljöer för en medelstor stad (E22:ans infart till Kalmar, en av infartsgatorna till de centrala delarna, ett bostadsområde med nyetablering av företag, samt den gamla centrumkärnan).



Inom nyckelprojektet ingår flera delprojekt som syftar till att ta fram strategier och konkreta åtgärder för en utvald slinga i Kalmars väg- och gatunät. Slingan ska demonstrera hur trafikanternas, verksamheternas och de boendes behov tillgodoses genom samverkan mellan stadsplanering, trafikteknik, ITS och Mobility Management. Utmed slingan finns mycket stora värden och potentialer för stadens utveckling. Förändringstrycket är starkt. Transportbehov ska uppfyllas samtidigt som de transportpolitiska målen ska nås.

Ett av delprojekten inom Kalmarslingan syftar till att använda ITS för att skapa en säker, funktionell och hållbar trafikmiljö, och 2004 anordnades ITS-tävlingen ”Från Bula till IT”. Tävlingen innebar att experter från skilda discipliner inom ITS, stadsplanering och trafikutformning bjöds in för att under två dagar samarbeta i små ”tävlingsteam” om tre till fyra personer. Uppgiften var att sätta samman strategier för ITS och förslag till paket av ITS-åtgärder för en utvald slinga av gatunätet i Kalmar, där tävlingsmomentet tillförde en extra stimulans att föra fram visionära idéer. En utvärdering har gjorts av Transek med syfte att se om metoden tävling/workshop kan användas vid andra tillfällen och i andra kommuner.



Lösningar som man kan hitta i tävlingsbidragen är bland annat detektering och varning för fotgängare, fotgängarprioritering och varning genom en blå våg (illustreras på bilden), dynamiska hastighetsgränser med kameraövervakning, tavla med hastighetsinformation, signalprioriterad bussgenväg, vattendamm som mittbarriär etc.

En skiss i tävlingen ”Från bula till IT”

Demoprojektet Kalmar

I Kalmar samlades en **arbetsgrupp**, vars sammansättning var:

Från Kalmar kommun: Bo Lindholm, kommunledningskontoret, projektledare för Vi MöTs, Anders Karlsson, kommunledningskontoret, mark och exploatering, Ove Vesterberg, projektör gatu- och parkkontoret, Martin Storm, stadsbyggnadschef, Staffan Lindholm, stadsarkitekt, Peter Borgebäck, avdelningschef trafik/utredning, Linda Herrström, delprojektledare Vi Möts samt Per-Olof Johansson, gatu- och parkchef.

Kalmar kommun bjöd dessutom in några **externa experter** förutom Lars Nilsson, Tyréns AB och Sari Wallberg, då Sveriges Kommuner och Landsting, som båda representerade TRAST. De externa experterna var Hans Holmen och Björn Jonsson, Vägverket, Christer Ljungberg, Trivector och Carl-Henrik Sandbreck, Transek. Carl-Henriks roll var att få in de idéer som kommit fram vid tävlingen ”Från bula till IT” i projektet samt att vara sekreterare. Per-Olof Johansson fungerade som ordförande vid de fem möten som hölls med arbetsgruppen.

Projektets uppläggning

Målsättningen för projektet var att

- Utveckla och använda en mall för Gaturumsbeskrivning/matris för att kvalitetssäkra projektering av nya trafikplaneringar och analys av trafikplaneringar som finns. Gaturumsbeskrivningen ska ske enligt TRAST.
- Formulera och komma överens om en process för gaturumsbeskrivningen som redskap
- Utveckla och använda en mall för uppdragsbekräftelse/styrkort för uppdrag som berör gaturummet och dess användare.
- "Beställa" struktur, innehåll och frågor som ska ingå/besvaras i program för Kalmarslingan.

Arbetet skulle bedrivas med utgångspunkt från att avtalet med Alecta fullföljs, men att den nya cirkulationsplatsen skulle uppfylla delmål som att ligga i linje med kommunens riktlinjer och andra program som exempelvis "Fördel cykel" och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Bo Lindholm tog fram en arbetsplan med tidsplan och teman för de arbetsmöten som skulle hållas. Med ledning av Trast tog han också fram ett antal tabeller som skulle användas som underlag och stöd i arbetet. Tabellerna redovisas i bilagorna 5 och 6.

Projektarbetet

Arbetsmötena utgjorde en central del i demoprojektet. Vid mötena redovisades och diskuterades material som tagits fram mellan mötena, tabeller kompletterades, olika anspråk fördes fram och värderades, utformningsidéer och prioriteringar diskuterades. Projektarbetet beskrivs därför genom en kort redovisning av vad som gjordes vid respektive arbetsmöte.

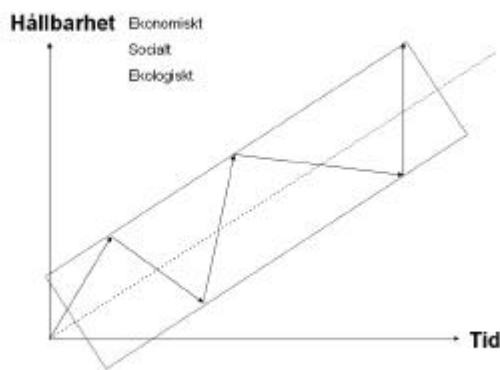
Möte 1 2004-10-07

Det första mötet startade brett och utgångspunkterna var att diskutera hur Kalmar kan bli en nationell demoarena. Kalmar såg själva att demoprojekt kunde ske på tre olika nivåer:

1. Hela Kalmar
2. Program för Kalmarslingan
3. Enskilda objekt i Kalmarslingan

För att få en gemensam bild fick alla ge sin syn på vilka förväntningar och mål man hade för dagen. Det konstaterades att det är lätt att ha en vision och vilja men det blir problem när det ska genomföras. Man stannar lätt på den visionära nivån och dessa tankar kommer aldrig ner i det konkreta utförandet.

Det finns flera olika visioner för hur Kalmar ska utvecklas. En är att Kvarnholmen i framtiden inte kommer att vara den givna målpunkten, utan centrum vidgas, vilket innebär att Kalmarslingan kommer att gå genom mer stadsmässig omgivning och att Erik Dahlbergs väg inte bara blir den infartsgata som den är idag.



Christer Ljungberg från Trivector pekade på behovet av en strategi med tyngdpunkt på hållbarhet. Strategin ger en ram att hålla beslut inom. Ibland tas beslut som går emot det vi vill, men med en bra ram kan vi verka för att nästa beslut tar oss i rätt riktning igen. Det är dock en arbetskrävande process att ta fram ramen som tas fram stegvis enligt följande arbetsordning. Tidsplanen för ett sådant projekt är knappt ett år.

- 1 Börja i diagrammets nollpunkt med att samla ihop det vi har: var står vi idag.
- 2 Samla ihop visionen (så att man vet vart man vill nå) i diagrammets topp.
- 3 Fyll ut ramen genom att jobba med konkreta projekt. Peka ut vilka objekt som man skall jobba med.

Från TRAST synvinkel fanns det flera tänkbara demoprojekt att arbeta med till exempel:

- TRAST som paraply för trafikfrågorna i staden. Behovet verkar finnas av en aktuell trafikstrategi/trafikplan
- En analys av stadens karaktär
- Att testa gaturumsbeskrivningen
- Förankring

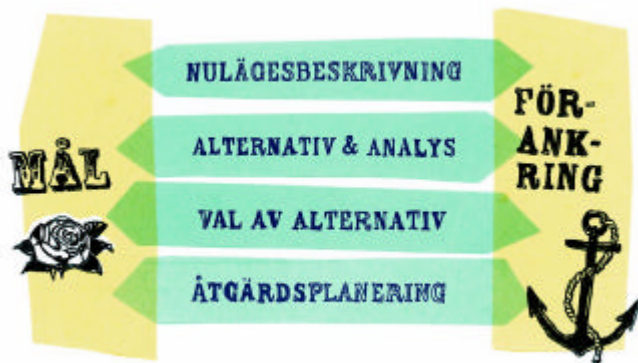
Det finns i dagsläget ett behov av att projektera en cirkulationsplats på Erik Dahlbergs väg (som ingår i Vi MöTs-projektet Kalmarslingan). Behovet är dessutom akut eftersom fastighetsägaren Alecta har gjort en utredning med anledning av utbyggnadsplanerna för köpcentret Giraffen och beslutade att bekosta en cirkulationsplats i korsningen Daléngatan - Erik Dahlbergs väg för att förbättra kapaciteten för biltrafik. I avtalet mellan kommunen och fastighetsägaren finns inskrivet att cirkulationsplatsen ska stå färdig 30:e september 2005.

Kalmarslingan är den del i Vi MöTs-projektet som man har arbetat minst med och där det finns förväntningar både från kommunen och från Vägverket att förbättringar i trafikmiljön ska göras.

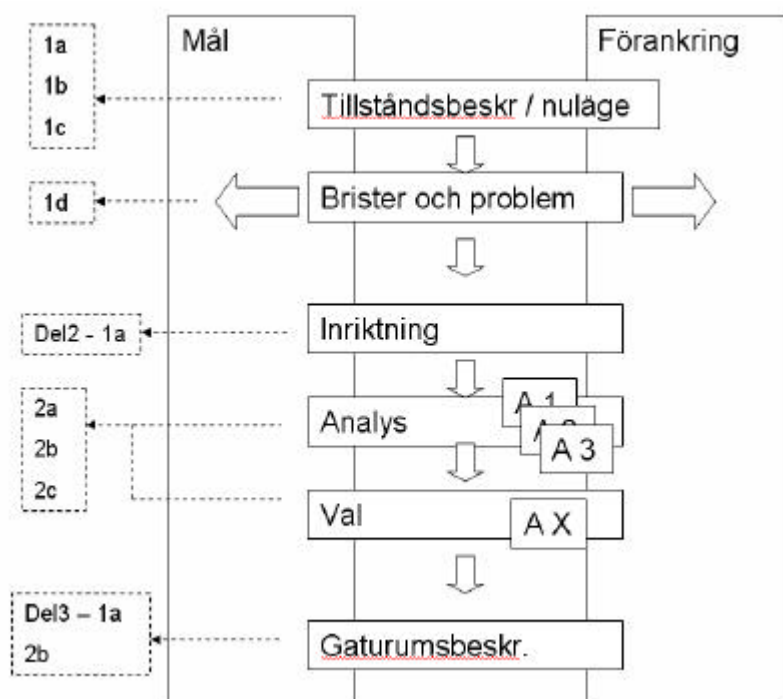
Gruppen enades om att arbeta med gaturumsbeskrivningen för korsningen Erik Dahlbergs väg – Daléngatan. Gaturumsbeskrivningen kan vara ett bra sätt att börja och allt eftersom kan materialet fyllas på till att omfatta alltmer av trafiksystemet.

Tankarna om den mer övergripande strategin släpptes dock inte utan man beslöt att lämna in en FUD-ansökan till Vägverket.

Arbetet med gaturumsbeskrivning kan följa processbilden i TRAST. Just nu befinner man sig någonstans i gränsen mellan alternativ&analys respektive val av alternativ. Idén skulle vara att man med hjälp av gaturumsbeskrivningen dels rör sig uppåt i processen, dvs fångar in nuläget, dels åt sidorna för att formulera vad man vill uppnå med korsningen och stråket som helhet samtidigt som man genom det gemensamma arbetet försöker förankra, dvs uppnå förståelse och samsyn i görligaste mån. Med ledning av det material som tas fram prövas också alternativa lösningar, vilket med tanke på det avtal som gäller främst kanske handlar om att utveckla rondellen på bästa möjliga sätt.



Bilden nedan redovisar hur man med processbilden som utgångspunkt kan arbeta fram en gaturumsbeskrivning, dvs använda gaturumsbeskrivningen som ett verktyg eller om man så vill som en länk mellan de övergripande tankarna och projekteringen för den enskilda detaljen. Sifferbeteckningarna till vänster i bilden hänvisar till de tabeller som togs fram av Bo Lindholm. Tabellerna återges i bilagorna 5 och 6.



Gaturumsbeskrivningen

Gaturumsbeskrivningen är ett verktyg som presenteras i Trast Utgåva 1. Den är en sammanställning av planeringsbeslut eller information som ger stöd för utformningen av gaturum. Beskrivningen innehåller fyra delar: karaktär, nättillhörighet, hastighet och egenskaper att beakta.

Karaktär: Här finns det möjlighet att beskriva vilka hänsyn som ska tas vid gestaltningen och kopplingen till plats och omgivning. Beskrivningen kan omfatta strukturell, rumslig, estetisk, funktionell och social karaktär. Man kan också använda termer som stadstyp, gaturumstyp, stadsfunktion, ytskikt, fasader etc.

Nättillhörighet, kan beskrivas i nät för gående, cykel, bil, kollektivtrafik, uttryckning, tung trafik, långa och breda fordon samt farligt gods. Informationen hämtas från trafiknätsanalysen eller andra trafikanalyser där nättillhörighet beskrivits och avvägningar mellan näten har gjorts. Trafiknät kan beskrivas i termer som; huvudnät, lokalnät, trafikflöde, dimensionerande fordon etc.

Hastighet, kan väljas i steg; gångfart, 30, 50/30, 50, 70/50, 70, 90 och 110 km/tim. Informationen kan hämtas från en hastighetsklassificering. Hastighet beskrivs med t.ex. referenshastighet.

Egenskaper att beakta kan exempelvis vara att ta särskild hänsyn till kulturhistoriska aspekter, buller, varuleveranser mm.

Möte 2 2004-10-19

Det andra mötet var ett internmöte för Kalmar kommun och en representant från Vägverket. Tidsplanen för byggandet av cirkulationsplatsen specificerades och det konstaterades att arbetet med gaturumsbeskrivningen för korsningen måste vara klart innan årsskiftet eftersom januari-februari 2005 är planerat för detaljprojektering, mars 2005 för förberedelser, trafiknordningar/planer, materialinköp och byggtid under april-juni.

Ett första förslag till en nulägesbeskrivning gjordes där följande nyckelord specificerades:

- En av Kalmars viktigaste gator/leder ur belastnings och kapacitetssynpunkt.
- Strategiskt läge för såväl stadens utveckling, "symbol" eller varumärke för Kalmar, som ur (total) kommunikationssynpunkt (kopplingen E22, flygplatsen och verksamhets- och industriområden)
- Viktig för kollektivtrafiken
- Skolväg (områdets högstadieläver passerar Erik Dahlbergs väg
- Huvudstråk för GC passerar längs och korsar Erik Dahlbergs väg
- Utryckningsväg för räddningstjänst och polis
- Sist men inte minst – viktigt markförlagt infrastruktursystem – som kan påverka utformningen

Ett antal frågor definierades även för vidare arbete i framtiden:

- Hur säkerställs ”fördel cykel” (läs oskyddade trafikanter, politiska riktlinjerna) när en traditionell cirkulation mer har fördel bil
- Hur kan kollektivtrafiken få fördel
- Kapacitet och utrymme för bil och lastbil nu och i framtiden
- Flexibilitet för stadens fortsatta utveckling i ett kort perspektiv och i ett längre
- Kan ITS vara ett verktyg för att lösa – dämpa – konflikter mellan olika trafikantslag
- Utformning och estetik
- Projektets ekonomi och behov av tillskott
- Håller nivån på lösningar – teknik och gestaltningsmässigt – nationell demoklass
- Jämställdhetsaspekter
- Barnperspektiv

Mer bakgrundsinformation om Erik Dahlbergs väg finns i bilaga 1.

Möte 3 2004-11-16

Till detta möte hade en mall till gaturumsbeskrivning tagits fram och en matris för bedömning av nulägesbeskrivningen. För att inte hamna i fällan att gå direkt på mål och utformning så arbetades nulägesbeskrivningen igenom grundligt.

I nulägesmatrisen bedöms korsningspunktens nuvarande tillstånd. Bedömningen görs för samtliga trafikslag med avseende på tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet samt miljö. Gods och utryckningstrafik lades till i efterhand men blev aldrig ifyllda, vilket tyder på att dessa trafikslagen ännu inte är lika självklara att ta hänsyn till. Den geografiska avgränsningen utgörs av själva korsningen och dess närmsta omgivning. Om en utvidgad analys av en större del av Kalmarslingan eller Kalmar bör utföras lämnas kommentar i respektive cell.

Kommunen upplevde att vissa ”Kalmarspecifika” aspekter saknades, så som Kalmarkänslan, fördel cykel (enligt Kalmars politiska riktlinjer), drift och underhåll, ekonomi och hållbara transporter. En checklista gjordes för att även dessa aspekter skulle beaktas. Nuläget bedömdes i fem olika graderingar.

| Bedömning | värde |
|---------------------------|--------------|
| Mycket stor utsträckning | ++ |
| Stor utsträckning | + |
| Liten utsträckning | - |
| Mycket liten utsträckning | -- |
| Saknar relevans | 0 |

Bedömningarna fördes in i den schematiska tabellen nedan. För att se hur Kalmar fyllde i sin matris för nuläget, se bilaga 2.

Tabell 1d, jfr processbilden sidan 8

| Aspekt | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag sett till helheten | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag med särskild hänsyn till biltrafikanten | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag med särskild hänsyn till cyklisten | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag med särskild hänsyn till gångtrafikanten | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag med särskild hänsyn till kollektivresenären |
|------------------|---|--|---|---|--|
| Tillgänglighet | | | | | |
| Trygghet | | | | | |
| Trafiksäkerhet | | | | | |
| Miljö | | | | | |
| Fördel cykel etc | | | | | |

Gaturumsbeskrivningen delades upp i tre olika kolumner; Beskrivning av nuläge, Vad vill vi uppnå – mål respektive Konkurrerande intressen. Varje del fick en egen rad för Samhällsbyggnad, Gata/Park och Mark och Exploateringskontorets synpunkter. För att se hur Kalmar fyllde i gaturumsbeskrivningen, se bilaga 3.

Tabell 1a, jfr processbilden sidan 8

| Del i Beskrivningen | Beskrivning nuläge | Vad vill man uppnå - mål | Konkurrerande intressen Avvägningar |
|---------------------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| KARAKTÄR | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | text | | |
| Mark och exploatering | | | |
| NÄTTILLHÖRIGHET | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |
| HASTIGHET/Data | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |

Mötet avslutades med att diskutera olika framtida specifika trafiklösningar med utgångspunkt från gaturumsbeskrivningen. Alectas önskemål om en cirkulationsplats är något som kan komma i konflikt med den önskade framtida stadsmässigheten. Frågan diskuterades även om det räcker med en enfältig cirkulationsplats. Det finns exempel både i Eskilstuna och i Malmö där flödena har varit höga, men att man trots det byggt enfältiga cirkulationsplatser. På Mörners väg i Växjö är uppgår trafikmängden exempelvis till närmare 15 000 fordon/dygn. Ofta är den praktiska kapaciteten i cirkulationsplatser något högre än den teoretiska. Särskilt om trafikanterna är vana vid cirkulationsplatser.

Det är viktigt att få fram en lösning som är bra för kollektivtrafiken. Alecta har i avtalet med kommunen reglerat att inga bussar ska angöra entrén till shoppingcentret Giraffen, vilket är synd med tanke på att Kalmars politiska riktlinje innebär satsning på kollektivtrafiken.

Möte 4 2004-11-30

Detta möte ägnades i stor grad till att fylla i gaturumsbeskrivningen och diskutera olika alternativ (analys i processbilden).

Det konstaterades att barnperspektivet saknades och därför visades en speciell barnchecklista. Det bestämdes också att barnperspektivet ska behandlas specifikt under varje trafikslag. En schematisk bild av checklistan presenteras här. För att se hur kalmar fyllde i checklistan på Erik Dahlbergs väg, se bilaga 4.

Checklista för barn- & ungdomsperspektivet

| | |
|--|--|
| I vilken utsträckning berör ärendet barn & Ungdomar? | |
| Medinflytandestegen | |
| 9. Barnet har fått bestämma själv | |
| 8. Barnet har tagit beslut tillsammans med vuxna efter eget förslag | |
| 7. Barnet har haft medinflytande efter eget förslag | |
| 6. Barnet har tagit beslut tillsammans med vuxna efter deras förslag | |
| 5. Barnet har rådfrågats och informerats | |
| 4. Barnet har företrätts av ombud men informerats om allt | |
| 3. Symboliskt inflytande | |
| 2. Dekoration | |
| 1. Manipulation | |
| Bör barn och ungas egna åsikter och erfarenheter tas tillvara? | |
| Om ja, i vilken utsträck ning bör de kunna påverka? (Medinflytandestegen) | |
| Varför denna nivå | |
| Hur ska deras perspektiv kunna lyftas fram? | |
| Vilka synpunkter har barn/ungdomar haft? | |
| Fanns andra intressen till barns och ungdomars synpunkter som väger tyngre? | |
| Hur har avvägning gjorts? | |

En av de svåraste frågorna när olika lösningar diskuteras är att få prioritering av kollektivtrafiken i cirkulationsplatsen. Till nästa möte kommer några olika skisser att presenteras baserade på fördel cykel, fördel bil, fördel gång, fördel kollektivtrafik samt ett förslag som väger ihop helheten. Att gå ifrån cirkulationsplats till två trevägskorsningar diskuterades också och skulle tas med i förslagen.

Möte 5 2004-12-13

Till detta möte kompletterades nulägesbeskrivningen med barnperspektivet, olycksdata för korsningen med tung trafik och en olycksanalys av området runt korsningen.

En längre diskussion uppstod kring formulering under rubriken egenskap i gaturumsbeskrivningen: *Korsningen skall klara trafikbehovet för den planerade utbyggnaden i kv. Giraffen och trafikökningen för minst 10 år framåt.* Just frasen minst 10 år framåt opponerade sig flera mot. Man menade att en sådan formulering innebär att vi ”bygger in” en trafikökning i åtgärden. Alternativa synsätt diskuterades och bussatsningen i Lund nämndes som ett lyckat exempel i sammanhanget, även om det är svårt att genomföra åtgärder som påverkar färdmedelsvalet i en enskild korsning. Diskussionen slutade med att ”10-års-formuleringen” togs bort.

Kalmars avsaknad av en aktuell trafikstrategi/trafikplan diskuterades och flera var eniga att den beställningen måste arbetas vidare med.

Matriserna upplevdes av några som svåra att överblicka och förstå, men bra som underlag i diskussionen. Det finns alltså ett behov att arbeta vidare med ”verktygen” och enas om en enkel och tydlig struktur som kan testas i samband med planeringen av kommande åtgärder. Verktygen skall kunna förstås och vara en hjälp för alla som arbetar med frågorna kring trafik- och stadsbyggnad. Framförallt måste de förankras i en övergripande trafikstrategi.

Lars Nilsson presenterade fyra alternativa skisser:

1. ”Bil-lösningen” (tvåfältig cirkulationsplats med yttre diameter ca 36 m, inre diameter ca 20 m)
2. 3-vägs-korsning (ev. signalreglerad lösning med Daléngatans norra anslutning förskjuten västerut)
3. Modell "Skvallertorget i Norrköping" (en 3-vägs-korsning med fotgängare prioriterade)
4. Balanserad lösning (cirkulationsplats med två körfält västerut och ett körfält öster om korsningen)

Kommentar på de olika förslagen:

3-vägs-korsning känns tilltalande, med eller utan cirkulationsplats. Ett kövarningsssystem på E22 är värt att fundera över. Någon ställde sig frågande till ködetektering och undrade om inte detta är en lösning för större städer som Malmö, Göteborg och Stockholm.

Kollektivtrafiken bör prioriteras. Tydliggör gång/cykelöverfarter, då blir det lättare att detektera oskyddade trafikanter och bygga varningssystem. Ködetektering bör studeras. Variabel hastighet med övervakning över sträcka är intressant sett ur hela Erik Dahlbergs Väg-perspektivet. Det finns problem med cirkulationsplatser när gällande synskadade som har svårt att orientera sig i dessa.

En bussgata i mitten av Erik Dahlbergs väg är en intressant väg framåt. Det pratas om ett nytt handelscentrum i RIFA. En bussgata kan bli grunden för etablering av ett stadsmässigt handelsområde omkring Erik Dahlbergs väg.

För att hålla nationell toppkvalité måste kollektivtrafiken eller gång/cykel prioriteras. Det krävs dock en hel del för att åstadkomma nationell toppkvalitet i detta enskilda fall och ett problem i sammanhanget är att t.ex. en lösning med två 3-vägs korsningar kräver detaljplaneändring. Det är tveksamt om det går att få med ändringar gentemot detaljplanen i den pressade tidsplan vi har nu.

Det finns goda utvecklingsmöjligheter utifrån de förutsättningar vi har. Det viktiga är att vi börjar skissa på "beprovade" och genomförbara förslag nu. Det "balanserade förslaget" bör vara en bra utgångspunkt för att starta arbetet. Därefter kan vi utifrån detta förslag plocka in detektering och fotgängarvarning, bussfiler och liknande detaljer.

Att dra en separat bussgata direkt från cirkulationsplatsen till den nuvarande hållplatsen kom upp som exempel på en genomförbar lösning som förbättrar för kollektivtrafiken

En ITS-inriktning i detta enskilda fall måste förberedas om man i förlängningen ska skapa ett nationellt intresse kring hela slingan. Hur kan vi till exempel stödja "fördel kollektivtrafik" och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter med ITS-åtgärder?

En diskussion uppstod kring behoven bland gång/cykeltrafikanter. Mer mätningar om rörelser och behov bland dessa gång/cykeltrafikanter och barn/ungdom efterfrågades.

Man måste börja prioritera nu och gå vidare med det förslag vi bedömer som lämpligast. Detta innebär att vi rent tekniskt måste ta ställning till konkreta alternativ som 3 vägs- eller 4-vägs korsning, skall vi ha signaler, fartdämpning, hur skall gestaltningen se ut?

Trafikstrategin blir extra viktig eftersom flera av ovanstående frågor är politiska och inriktningen bör tas av de berörda nämnderna.

Mötet avrundades genom att gå igenom den troligaste arbetsgången:

1. Öve skissar på en cirkulationsplats med "fyra ben". (En 3-vägs korsning klarar vi inte att hantera gentemot detaljplanen på 3-4 mån)
2. När cirkulationsplatsen börjar ta form lämnas denna ut på remiss för att få in synpunkter på framför allt:
 - ITS
 - Trafiksäkerhet (oskyddade trafikanter och deras väg genom korsningen)
 - Kollektivtrafiken. (bussgata via nuvarande hållplats?)

Det påpekades att det är dags att börja planera för en utvärdering av ombyggnaden. Vad skall vi utvärdera? Vad skall vi mäta? Vilka ”föremätningar” behöver vi göra”.

I samband med avslutningen gavs ett inspel på temat: **Varför behövs en trafikstrategi i Kalmar?** Flera viktiga punkter och anledningar till att ta fram en trafikstrategi framfördes bl.a.

- Hur kan vi länka samman bebyggelseplaneringen med trafikplaneringen?
- Ett politiskt inriktningsdokument behövs som tar ställning till avvägningar som ett hållbart transportsystem eller Kalmar som tillväxtstad.
- Ett sätt att ta över när Vi MÖTs i Kalmar avslutas

Frågan ställdes också om hur vi skall jobba med förankringen, inte minst gentemot politikerna. Det finns också ett politiskt uppdrag om att jobba mot jämställdhetsmål. Hur mäter och följer vi upp detta?

Nyttan med gaturumsbeskrivningen – vad gav projektet

TRASTs synpunkter

Gaturumsbeskrivningen har i princip två användningsområden. Den kan dels vara en informationsbärare från den översiktliga planeringen, dels fungera som ett verktyg som kan användas för att få en gemensam syn på ett gaturum även utan förberedande planering. Ofta är det en förvaltning/kompetens som gör projekteringen och skickar ett förslag på remiss till övriga kompetenser. Många gånger utan att man har en tydlig och gemensam bild av vad man vill åstadkomma med den enskilda pusselbiten. Särskilt om man inte har genomfört en förberedande planering. Genom demoprojektets arbetssätt får man möjlighet att skapa en gemensam syn på nuläget, vilka brister som finns och hur önskemålen/anspråken ser ut.

Demoprojektet behandlar en planeringssituation då man saknar en gemensam och överenskommen bild av vad som ska åstadkommas. Sett ur TRASTs synvinkel visar demoprojektet att gaturumsbeskrivningen bör kunna fungera som verktyg i detta fall. De fyra begrepp som ingår är tillräckliga för att skapa en bred diskussion. Med modellen som grund kan också olika tillägg göras, se nedan, som gör det möjligt att ortsanpassa diskussionen. Demoprojektet gav mallen, Kalmar hade ambitionen. Samtalet kom igång och gav en bra bild både av nuläge, brister och vad man skulle kunna göra.

Men verktyget har sina begränsningar. Exempelvis som i detta fall när man behandlar en åtgärd längs ett stråk som har stor betydelse för trafiksystemets funktion i sin helhet samtidigt som det är brist på tid, dvs att åtgärden måste genomföras mer eller mindre direkt. I detta läge blir det svårt att hitta den gemensamma nämnaren, bland annat eftersom konsekvenserna inte kan överblickas fullt ut. Man kunde heller inte analysera alternativa lösningar – annat än på en teoretisk nivå – eftersom åtgärden var bestämd på förhand. Möjligheten fanns dock och ingick också i projektarbetet. I ett annat läge kan således metoden fungera. Sett med TRAST-ögon leder detta till slutsatsen att förberedande planering behövs.

Kalmar utvecklade gaturumsbeskrivningen på flera sätt som inte finns beskrivna i Utgåva 1 av TRAST. Nulägesmatrisen och utformningen av de tre kolumnerna i gaturumsbeskrivningen är resultatet av det behov man såg i Kalmar. Inspirationen till detta hämtades från TRAST. Från TRAST synvinkel känns detta mycket bra eftersom förhoppningen är att TRAST ska vara ett hjälpmedel som kan anpassas till den egna kommunens behov. Arbetet i Kalmar gav därmed underlag till hur Utgåva 1 kan förbättras med avseende på gaturumsbeskrivningen.

En viktig aspekt på nyttan är att skapa möjligheter för flera olika kompetenser att prata sig samman och få en gemensam syn. Det kritiska momentet verkar vara att få genomslag för de idéer och visioner som kommer fram i arbetet med gaturumsbeskrivningen. Särskilt om vissa alternativ har konsekvenser som är svåra att överblicka eller förutsätter detaljplaneändring. I brådskande lägen kan detta leda till att ett bättre alternativ slås ut. Med ledning av demoprojektet vågar vi med TRAST-ögon ändå påstå att om gaturumsbeskrivningen görs till ett normalt inslag i planerings- och projekteringsarbetet så skapas en tydlig potential för bättre samförstånd och ökad tydlighet i genomförandefasen. Ett sådant arbetssätt bör leda till att den enskilda åtgärden alltid blir snäppet bättre.

Kommunens synpunkter

En bred uppföljning har inte gjorts. Vid ett uppföljande samtal med Bo Lindholm och Per-Olof Johansson framfördes följande synpunkter:

Med de förutsättningar som fanns medförde demoprojektet ingen direkt förändring av cirkulationsplatsens utformning.

Samtalet blev ett steg på vägen mot ökad samsyn och förståelse, men löste inte upp de olika uppfattningar som finns. Kommunens färdigheter att arbeta i projekt borde förbättras.

Projektet bidrog till att tydliggöra nuläget, brister, anspråk och konsekvenser.

Demoprojektet tydliggjorde behovet av en övergripande, gemensam strategi.

Gaturumsbeskrivningen som metod borde utvecklas/beskrivas bättre.

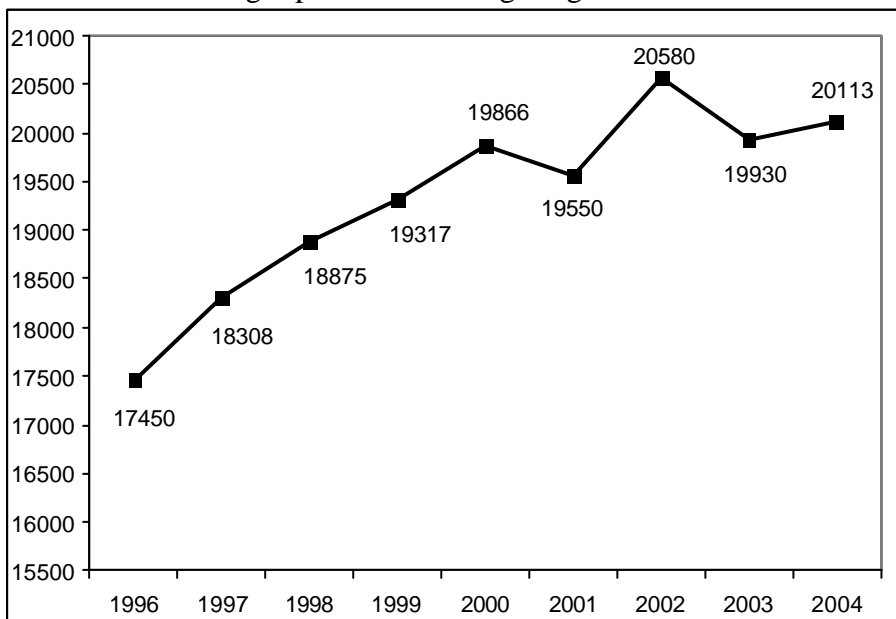
Bilagor

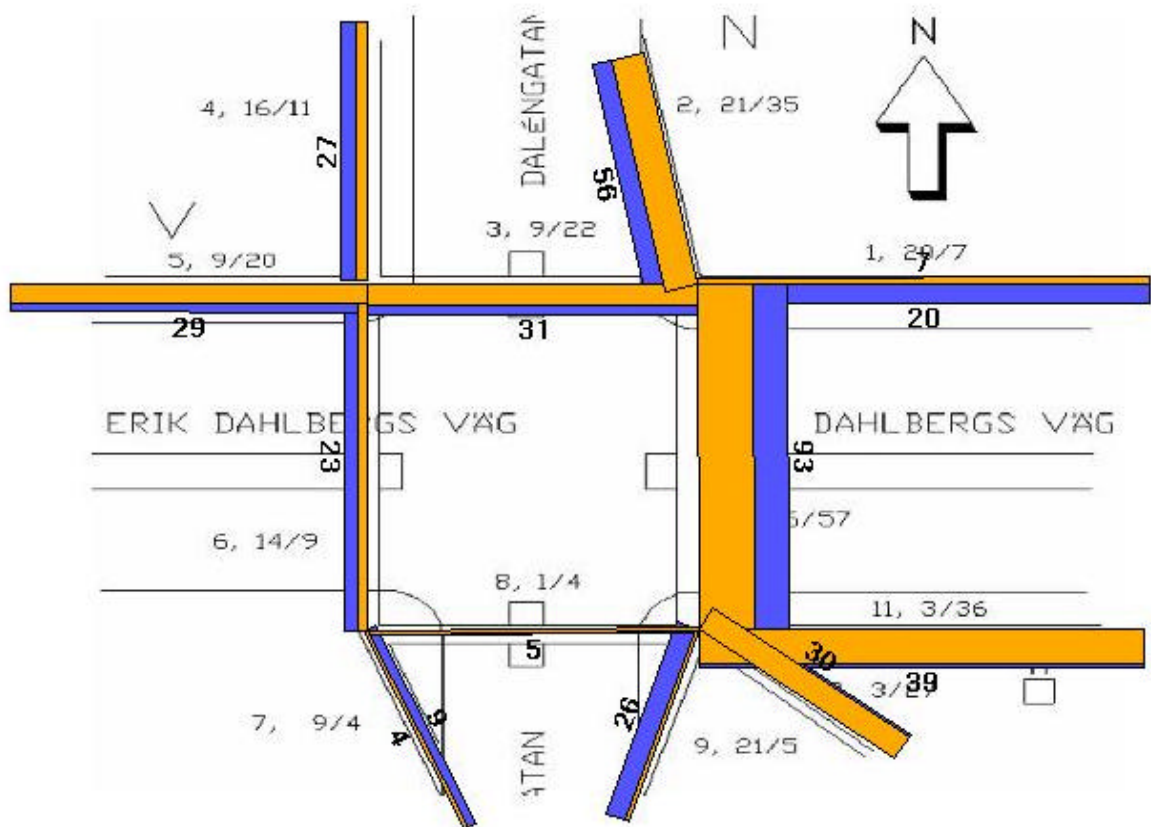
Bilaga 1 Erik Dahlbergs väg

Erik Dahlbergs väg ingår i Kalmarslingan. Det är den mest trafikerade gatan i Kalmar med ca 20 000 fordon/dygn. Vid avfarten från E22 är det skyltat 70 km/h, cykelväg finns enbart på norra sidan. Vid signalen Erik Dahlbergs väg – Daléngatan sänks hastigheten till 50 km/h. Ju närmare Kvarnholmen man kommer desto mer övergår omgivningen från industri- till stadsbebyggelse. Den yttre delen är fyrfältig, från Galggatan är vägen avmålad till ett körfält per riktning.



Trafikflödesmätningar på Erik Dahlbergs väg 1996-2004





Fotgängarflöden i korsningen mellan Erik Dahlbergs väg och Daléngatan.

Bilaga 2

Nulägesmatris

| Aspekt | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag sett till: | | | | | | |
|---|---|--|--|---|---|------|------------|
| | helheten | bil | cykel | gång | kollektiv | gods | Utryckning |
| Tillgänglighet (Lättheten att nå en målpunkt, residen eller den s.k. "rese-uppoffringen" är det grundläggande) | + | +(ev++) Väntetiden är optimerad genom att signalen är fordonstyrd | - Måste ofta stanna (energiförlust!) | +?? Väntetider vid signalen | + Fungerar bra, även för tvärtrafiken. Dock fördröjningar i signalen eftersom bussprioritering saknas) | | |
| Trygghet | - Vi behöver veta mer om vad GC-trafikanter känner om trygghet | + | - Ungefär samma som för gångtr. | - Två trygghetsaspekter- 1: Trygghet för trafiken: korta signaltider - svårt att hinna över. Ev Otrygghet pga cyklisterna 2: Trygghet gentemot "överfall": övergiven plats, ett ickerum. | ++ | | |
| Trafik-säkerhet | Olycksstatistik behövs för samtliga trafikslag | + | -- TS är värst för cyklisterna som kommer fortare än fotg. Dålig synbarhet. Dubbelriktad cykelbana förstärker | - Falsk trygghet (skapad av grön gubbe) | ++ | | |

| | | | | | | | |
|-----------------------------|---|--|----------------------------|--|---|--|--|
| | | kö?) När uppstår farliga kösituationer ? | detta. | | | | |
| Miljö Utsläpp, Buller | - | - Jämt körförlopp? | - Samma som för gångtr. | - Väntan i närheten av bilkö och därmed utsatt för utsläpp Luftmätningar behövs (kan fås via antal fordon och kötiden) | 0 | | |

Bilaga 3

Gaturumsbeskrivningen

| Del i Beskrivningen | Beskrivning nuläge | Vad vill vi uppnå – mål | Konkurrerande intressen - Avvägningar |
|------------------------------|--|---|--|
| KARAKTÄR | | | BEHOV: Programförklaring för stadskaraktär behövs. Vad är stadsmässig utformning? |
| Samhällsbyggnad | Karaktärlöst, inget sammanhang med omgivningen. Känsla: långt från centrum. "Ett icke-rum". | Modern stadsmässig utformning. Ingår i ett starkt stadsrum. Förstärker rörelserna mellan de lokala bostadsområdena norr och söder om korsningen. Platsen attraherar samtliga trafikantgrupper. Del av Kalmars långsträckta vardagsrum med vattenbäraren EDV in till Kvarnholmen. Här ingår man i den centrala staden. Man är omgiven av stadens puls. Hastighet 0-30 km/h | Vart skall stadsporten ligga? Stadsmässigheten kan hamna i konflikt med nättillhörighet i fallet att huvudnät för biltrafik skall bibehållas för korsningens ingående länkar. |
| Gata park | Starkt förändringstryck. Den signalreglerade korsningen tål inte den ökande trafiken från kv. Giraffen | En trafik- och miljömäsig bra lösning som tål den ökande trafiken med säkra lösningar för samtliga trafikslag. | Korsande gång - och cykeltrafik minskar biltrafikens kapacitet. Biltrafiken är en fara för de oskyddade trafikanterna. Gång- cykeltrafiken skall prioriteras för biltrafiken. Gång- och cykeltrafiken är mycket liten. |
| Mark och exploatering | | Inga lösningar. Verksamheterna styr karaktären | |
| NÄTTILLHÖRIGHET | | | BEHOV: Översyn och uppdatering av Trafikledsplan för Kalmar samt Trafikplan Kalmar. Vilka länkar tillhör huvudnät respektive lokalnät? Trafik- och alstringsmodell med möjlighet till simuleringar önskvärd. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Samhällsbyggnad | Tillhör huvudnätet för bil och koll. | Tillhör fortfarande huvudnätet för bil och koll. Vi vill att korsningen skall tillhöra huvudnätet för även gång och cykel. | |
| Gata park | Infartsgata och korsande matargata och industrigata. Huvudnät för bil-, buss- och godstrafik. Huvudstråk för cyklister mellan bostäder och arbetsplatser och centrum. Stråk för gående mellan bostäder och arbetsplatser till bussen och affärscentrum i kv. Giraffen. Utryckningsväg för brandförsvaret och polisen. | Bibehålla nuvarande nättillhörigheter. Fungera som utryckningsvägen även om polismyndigheten flyttar till nya lokaler i direkt anslutning till Erik Dahlbergs väg. | Den med korsande bitrafiken och gång- och cykeltrafiken i korsningen? Skall denna trafik tillhöra huvudnätet? |
| Mark och exploatering | | EDV är en av få leder där cyklister kan passera E22 och skall därför ingå i huvudnätet för cykel. Beredskap om framtida förändringar söder och norr om Erik Dahlbergs väg ger ökat behov av gång- och cykel trafik över Erik Dahlbergs väg. | |
| HASTIGHET/Data Samhällsbyggnad | Ryckig hastighet från 0-80 km/h. Lång omloppstid för signalen. | 0-30 km/h | |
| Gata park | Infartsgata från E22 med 70 km/tim som övergår till 50 km/tim | En jämn och låg hastighet av 30km/h för biltrafiken och med så få | Ingen fördröjning för något trafikslag, svårt att uppnå utan planskildhet |

| | | | |
|---|--|--|---|
| <p>Mark och exploatering</p> | <p>200m före korsningen. I den signalreglerade korsningen får en stor del av trafiken stanna och vänta på grön signal. Trafikflöden redovisas separat.</p> | <p>stopp som möjligt för samtliga trafikanter.</p> | |
| <p>EGENSKAP Samhällsbyggnad</p> <p>Gata park</p> <p>Mark och exploatering</p> | | <p>God tillgänglighet i korsningen. Flexibel tillgänglighet (anpassad efter varje trafikslags behov under dygnet)</p> <p>Punkten ingår ett flexibelt system för till- och frånfart Giraffen.</p> | <p>Fyrstegsprincipen vs Alectas förväntningar på god bilkapacitet</p> <p>Svårigheten att förutse den framtida trafikökningen.</p> |

Bilaga 4

Checklista för barn- & ungdomsperspektivet

Daléngatan/Erik Dahlbergs Väg

| | |
|--|--|
| I vilken utsträckning berör ärendet barn & Ungdomar? | + Ingen plats som är tänkt för att barn ska vistas i, men trots det finns viktiga målpunkter vid platsen, samt som korsning mellan två skolor |
| Medinflytandestegen | |
| 9. Barnet har fått bestämma själv | |
| 8. Barnet har tagit beslut tillsammans med vuxna efter eget förslag | |
| 7. Barnet har haft medinflytande efter eget förslag | |
| 6. Barnet har tagit beslut tillsammans med vuxna efter deras förslag | |
| 5. Barnet har rådfrågats och informerats | |
| 4. Barnet har företrätts av ombud men informerats om allt | Inget medinflytande alls |
| 3. Symboliskt inflytande | |
| 2. Dekoration | |
| 1. Manipulation | |

| | |
|---|---|
| Bör barn och ungas egna åsikter och erfarenheter tas tillvara? | Ja |
| Om ja, i vilken utsträckning bör de kunna påverka? (Medinflytandestegen) | Bör vara 5, men pga tidsaspekten kommer vi endast kunna få steg nr 3 |
| Varför denna nivå | Inte möjlighet rent tidsmässigt att få in kunskaperna på annan nivå. |
| Hur ska deras perspektiv kunna lyftas fram? | Bl.a. Genom trafikräkningar av gående & cyklister. Att de finns med i nulägesanalys som specifik aspekt att fundera över. |
| Vilka synpunkter har barn/ungdomar haft? | Synpunkter på belysning och bredd på cykelvägar från panel mörkercykling |
| Fanns andra intressen till barns och ungdomars synpunkter som väger tyngre? | Ja, här är det genomfart för tunga transporter och utryckningsfordon. |
| Hur har avvägning gjorts? | |

Bilaga 5. Gaturumsbeskrivningar Nuläge

Tabell 1a. Matris för Gaturumsbeskrivning Nuläge

| Del i Beskrivningen | Beskrivning nuläge | Vad vill man uppnå - mål | Konkurrerande intressen Avvägningar |
|------------------------|--------------------|--------------------------|--|
| KARAKTÄR | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | <i>text</i> | | |
| Mark och exploatering | | | |
| NÄTTILLHÖRIGHET | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |
| HASTIGHET/Data | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |
| EGENSKAP | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |

Tabell 1b. Anvisningar för att fylla i matrisen

| Del i Beskrivningen | Beskrivning nuläge | Vad vill man uppnå - mål | Konkurrerande intressen Avvägningar |
|----------------------------|---|---|--|
| KARAKTÄR | | | |
| Samhällsbyggnad | | <i>Gällande mål för helheten och för det aktuella objektet; generella och specifika för det egna ansvarsområdet</i> | |
| Gata park | | <i>som ovan</i> | |
| Mark och exploatering | | <i>som ovan</i> | |
| NÄTTILLHÖRIGHET | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |
| HASTIGHET/Data | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | <i>Flödesdata för bilar och tung trafik, gång, cykel, kollektivtrafik, hastigheter</i> | | |
| Mark och exploatering | | | |
| EGENSKAP | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | <i>Kapacitet olika trafikslag, grad av utnyttjande idag och vid olika framtidsscenarios</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Teknik, gatuprofil, material etc</i> ▪ <i>Läge för olika trafikanters:</i> <i>Tillgänglighet, trygghet, Ts, Miljö etc</i> | | |
| Mark och exploatering | | | |

Tabell 1c. Mall för utförlig beskrivning

Organsiation: Gatu- och parkförvaltningen

| |
|------------------------|
| Karaktär |
| Text |
| Nättillhörighet |
| |
| Hastighet/data |
| |
| Egenskaper |
| |
| |
| |
| |

Tabell 1d. Matris för bedömning av nuläge

| Aspekt | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag sett till <i>helheten</i> | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag med särskild hänsyn till <i>biltrafikanten</i> | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag med särskild hänsyn till <i>cyklisten</i> | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag med särskild hänsyn till <i>gångtrafikanten</i> | Till vilken grad uppfylls aspekten i dag med särskild hänsyn till <i>kollektivresenären</i> |
|---------------------|---|--|---|---|--|
| Tillgänglighet | | | | | |
| Trygghet | | | | | |
| Trafiksäkerhet | | | | | |
| Miljö | | | | | |
| Fördel cykel etc | | | | | |
| | | | | | |

Bedömning av aspekter/intressen

Vilken betydelse/överensstämmelse har de olika aspekterna/intressena

| Bedömning | värde |
|---------------------------|--------------|
| Mycket stor utsträckning | ++ |
| Stor utsträckning | + |
| Liten utsträckning | - |
| Mycket liten utsträckning | - - |
| Saknar relevans | 0 |

Bilaga 6. Gaturumsbeskrivning Åtgärdsförslag

Tabell 2a. Mall för Gaturumsbeskrivning Åtgärdsförslag

Del: Beskrivning av åtgärden:

Åtgärden i sammanfattning

Kommentar: Fyrstegsprincipens tillämpning

Kommentar: Samverkan mellan trafikteknik, stadsplanering, ITS och Mobility Management

Kommentar: Särskild nationell kvalitet

Tabell 2b Del: Beskrivning av åtgärdens effekter

| Del i Beskrivningen | Beskrivning av förändring till följd av åtgärd | Vad kommer man uppnå - mål | Förändring mot nuläget/konsekvenser |
|----------------------------|---|-----------------------------------|--|
| KARAKTÄR | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |
| NÄTTILLHÖRIGHET | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |
| HASTIGHET/DATA | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |
| EGENSKAP | | | |
| Samhällsbyggnad | | | |
| Gata park | | | |
| Mark och exploatering | | | |

Tabell 2c. Matris för konsekvensanalys av åtgärdsförslag

| Aspekt | Vilken tyngd har aspekten i huvudmålet | Vilken potential har hänsyn till aspekten för att huvudmålet ska kunna uppnås | Finns kompetens inom egen organisationen för att ta hänsyn till aspekten | Vilken tyngd ska aspekten få i arbetet |
|---------------------|--|---|--|--|
| Tillgänglighet | | | | |
| Trygghet | | | | |
| Trafiksäkerhet | | | | |
| Miljö | | | | |
| Fördel cykel etc | | | | |
| | | | | |

Bedömning av aspekter/intressen

Vilken betydelse/överensstämmelse har de olika aspekterna/intressena

| Bedömning | värde |
|-----------------|-------|
| Mycket stor | ++ |
| Stor | + |
| Liten | - |
| Mycket liten | - - |
| Saknar relevans | 0 |