

Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun



Tekniska förvaltningen
Stadsbyggnadskontoret

Förord

För att garantera kvalitén vid ny- och ombyggnader av gång- och cykelbanor behövs en policy för att inblandade parter; politiker, tjänstemän, konsulter och entreprenörer, vid beslutsfattande ska ha en gemensam bas att utgå ifrån. Policyn skall säkra att gående och cyklisters intressen tillvaratas vid varje enskild åtgärd, stor som liten.

Lunds kommun har beslutat att genomföra åtgärder för att anpassa transportsystemet till en långsiktig hållbarhet. Det helhetsgrepp, LundaMaTs, som tagits om trafiken är en viktig del i arbetet med att skapa en hållbar utveckling. En ökad andel gående och cyklister är nödvändigt för att klara uppsatta miljömål. En överflyttning av motorfordonstrafiken till gång och cykel innebär också att stadens offentliga rum kan utvecklas till att bli en plats för möten och social samvaro.

Vårt vardagsliv påverkas i högsta grad av hur vi kan utnyttja transportsystemet. Att kunna förflytta sig på egen hand ger människor oberoende. Utformningen av gång- och cykelbanor påverkar starkt människors möjligheter. Grundkravet god tillgänglighet för alla är självklart.

Lunds stadskärna är en unik miljö som ska värnas och vårdas. Detta ställer krav på att hantera gaturummet med varsamhet. Policyn ska ge särskilda anvisningar om hur markbeläggningen i stadskärnan bör utformas.

Policyn antogs första gången 2003-11-19 och har under hösten och vintern 2006/2007 omarbetats. I denna uppdatering har nya kunskaper och erfarenheter kompletterat den tidigare utgåvan. För att garantera dokumentets aktualitet och för att följa de senaste forskningsrönen ska policyn uppdateras vart fjärde år.

Denna uppdaterade version av ”Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun” antogs av tekniska nämnden den 5/12, 2007.

Innehållsförteckning

Förord	3
Innehållsförteckning	4
1. Inledning	5
2. Generella principer	5
2.1 Hur ska gång- och cykelsystemet vara utformat?.....	6
2.2 Hur ska vi arbeta för att nå målen?	6
2.3 Hur ska dialogen föras?	7
3. Utformningsprinciper	8
3.1 Breddmått.....	8
3.2 Korsningar	12
3.3 Separering mellan fotgängare och cyklister	19
3.4 Separering mellan oskyddade trafikanter och biltrafik.....	22
3.5 Ytmaterial på gång- och cykelbanor	22
3.6 Lutningar	22
3.7 Sikt	23
3.8 Vägvisning.....	24
3.9 Cykelparkering	25
3.10 Trygghet.....	27
3.11 Belysning.....	27
3.12 Möblering av gaturummet.....	28
3.13 Cykelfällor och andra avsiktliga hinder	29
3.14 Drift och underhåll	31
3.15 Byggtid	31
3.16 Mopeder och hästar	31
3.17 Utformning vid busshållplatser	31

1. Inledning

Det råder ingen tvekan om att det är bra för samhället och bra för individen att människor går och cyklar när man förflyttar sig.

I Lunds kommun ska det finnas ett väl utvecklat gång- och cykelvägnät i tätorterna och i regionen mellan kommunens tätorter, intilliggande kommuners tätorter och rekreationsområden. Gång- och cykelvägnätet ska möta de krav och behov som fotgängare och cyklister har för att klara såväl vardagens transporter som rekreation och motion.

Gång- och cykelvägnätet ska vara attraktivt; det ska vara gent, bekvämt, framkomligt, trafiksäkert, tryggt, trivsamt och vackert. Gång- och cykelvägnätet ska vara användbart hela dygnet och hela året och ha god kontinuerlig belysning. Gång- och cykelvägnätet ska i första hand vara uppbyggt av enkelriktade cykelbanor och ett system av friliggande, dubbelriktade parkvägar.

Vid utformning av trafikmiljön ska särskild hänsyn tas till barns, funktionshindrades och äldres behov, och trafiksäkerheten för gående och cyklister ska prioriteras. Hela resan från dörr till dörr med kollektivtrafik i kombination med gång eller cykling ska underlättas.

Ambitionerna i Lunds gång- och cykelpolicy ligger i linje med målen för ett flertal andra styrande dokument som kommunen arbetar efter, såsom LundaMaTs, ”Värna och vinna staden”, Nollvisionen, Översiktsplanen ÖPL98 samt Lunds handikapplan.

Utöver dessa dokument, som är antagna av Lunds kommun, styrs inriktningen på utformningsprinciperna även av intentionerna i Plan- och bygglagen samt av Boverkets föreskrifter.

2. Generella principer

Gång- och cykelpolicyn syftar till att säkra en god utformning av gång- och cykelsystemet. För att åstadkomma detta krävs att arbetet fungerar i samtliga faser, från den fysiska utformningen till kommunikation med medborgarna

2.1 Hur ska gång- och cykelsystemet vara utformat?

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

2.2 Hur ska vi arbeta för att nå målen?

1. En kartläggning av standarden på gång- och cykelvägarna bör utgöra ett underlag till genomförande av fortlöpande förbättringar.
2. Uppgifter om statusen på gång- och cykelnätet bör kontinuerligt uppdateras.
3. Årlig olycksstatistik för fotgängare och cyklister bör utvärderas och utgöra ett underlag till fortsatt planering och prioritering.
4. Genomförda åtgärder bör utvärderas och utgöra ett underlag till fortsatt utveckling av utformningsstandarden.
5. Planer för drift och underhåll samt vinterväghållning på gång- och cykelvägnätet ska finnas.
6. Vid upphandling av konsulter och entreprenörer bör information om gång- och cykelpolicyn biläggas.
7. Åtgärder som främjar hela resan från dörr till dörr med kollektivtrafik i kombination med gående och cykel ska underlättas

2.3 Hur ska dialogen föras?

1. Kommunen ska ta initiativ till samråd med allmänheten i anslutning till planerande och byggande av cykel- och gångtrafikanläggningar.
2. Kommunen ska verka för att en dialog med invånarna kommer till stånd i områden där trafiksituationen för gående och cyklister upplevs otillfredsställande.
3. Allmänhetens synpunkter på cykel- och gångvägarna ska systematiskt följas upp.
4. Medborgarna ska kontinuerligt informeras om vilka insatser som gjorts för att förbättra för fotgängare och cyklister.
5. Kunskap ska spridas om fördelarna med att gå och cykla, bland annat genom riktade kampanjer.

3. Utformningsprinciper

3.1 Breddmått

Följande breddmått bör eftersträvas för gång- och cykelbanor utmed gator. Måtten förutsätter att gång- och cykelbanan ligger bredvid varandra och utan höjdskillnad så att samspel kan påräknas. Erforderlig bredd beror bl.a. på trafikflödet. Med stort flöde menas fler än 150 cyklister/maxtimme (1000-1500 per dygn) vid enkelriktade cykelbanor och 200 cyklister/maxtimme (1500-2000 per dygn) vid dubbelriktad cykeltrafik. Gränsen är inte definitiv och hänsyn bör tas till lokala förhållanden och om det exempelvis är mycket barn som trafikerar stråket.

Måtten ovan anger effektiv bredd, vilket bl.a. att 40 cm närmast angränsande fastighet inte får räknas in. Detta eftersom vegetation enligt den lokala ordningsstadgan tillåts växa ut 40 cm i gångbanan. Enstaka hinder, t ex elskåp och stolpar, tillåts inkräkta på bredden. Minsta bredd förbi hinder ska vara 1,1 m.

Enkelriktade gång- och cykelbanor	Litet cykelflöde	Stort cykelflöde	Kommentar
Litet gångflöde	Gångbana 1.4 m Cykelbana 1.6 m	Gångbana 1.4 m Cykelbana 2.0 m	Utöver angivna breddmått bör en skyddsremsa mellan cykelbana och körbana på minst 70 cm anordnas. För att kunna anordna trädplanteringar i skyddsremsan krävs en bredd på 2.0 m
Stort gångflöde	Gångbana 1.75 m Cykelbana 1.6 m	Gångbana 1.75 m Cykelbana 2.0 m	

Fig. 3.1 Breddmått på enkelriktade gång- och cykelbanor



Bild 3.1 Exempel på enkelriktad cykelbana

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

Fig. 3.2 Breddmått på dubbelriktade gång- och cykelbanor



Bild 3.2 Exempel på dubbelriktad cykelbana

Friliggande gång- och cykelvägar bör vara 3.0 m breda vid små flöden och 3.5 m vid stora flöden. Normalt separeras inte gång- och cykelbanorna från varandra. Vid stora gång- och cykelflöden bör dock separata gång- och cykelbanor på 1.5 resp. 2.0 m övervägas. En friliggande gångväg bör vara 1.75-2.0 m bred. I det fall gångvägen ingår i ett övergripande gångstråk kan en bredd på 2.5 m vara eftersträfvansvärd.

Friliggande gång- och cykelvägar	Minsta breddmått	Kommentar
Litet gång- och cykelflöde	Gemensam gång- och cykelväg: 3.0 m	Vid stora gång- och cykelflöden bör separata cykelbanor på 1.5 resp. 2.0 m övervägas.
Stort gång- och cykelflöde	Gemensam gång- och cykelväg: 3.5 m	

Fig. 3.3 Breddmått för friliggande gång- och cykelvägar



Bild 3.3 Friliggande gång- och cykelväg utan separering

Följande breddmått bör eftersträvas på trottoarer och friliggande gångvägar:

Trottoarer och friliggande gångvägar	Minsta breddmått
Litet gångflöde	1.8 m
Stort gångflöde	2.2 m

Fig. 3.4 Breddmått för trottoarer



Bild 3.4 Exempel på trottoar

Vid fastställande av bredden i det enskilda fallet bör hänsyn till krav utöver storleken på gångflödet räknas in. Exempelvis kan ett stort antal äldre, funktionshindrade eller barn kräva bredare mått. Utrymmesbehov hos olika trafikanter: fotgängare 70 cm, fotgängare med barnvagn/tvillingvagn 70/110 cm, fotgängare med käppar/rollator 80/90 cm, rullstol 90 cm, synskadad med ledsagare 120 cm och rullstolsburen med ledsagare 200 cm.

Gångytor, trappor och ramper ska vara utformade så att de tydligt framträder mot omgivningen för att bl.a. personer med synnedsättning lättare ska kunna använda dem. Trappor ska så långt det är möjligt förläggas så att de inte ligger i gångriktningen, detta för att undvika att personer med synnedsättningar inte av misstag går utför en neråtgående trappa.



Bild 3.5 Exempel på kontrastmarkering i trappor

3.2 Korsningar

Korsningar med bilvägar bör utformas med raka, breda mittrefuger (minst 2.0 m). Körytorna för cyklister och gående ska vara minst lika breda som anslutande gång- och cykelvägar. Vid stora gång- och cyklistflöden ska behovet av breddökning vid passagen alltid kontrolleras.

Behovet av hastighetssäkring för motorfordonstrafiken avgörs från fall till fall med ledning av kommunens nätanalys och trafiksäkerhetspolicy. Exempel på hur detta kan utformas ges sist i detta kapitel.

Övergångsställe

Utformningsprinciperna för övergångsställen följer de typritningar som tagits fram av Tekniska förvaltningen. Synskadades krav på tillgänglighet innebär att det avfasade delen bör vara så smal som möjligt, önskvärt med max 0.9 m. bredd. Rullstolsburnas krav på tillgänglighet innebär att den avfasade delen bör göras tillräckligt bred för att rullstolen ska kunna manövreras genom rampen. Numera läggs normalt tre plattor i ramperna, vilket innebär att bredden på rampen blir 1.05 m. Resterande del har en kantstenshöjd av 5 cm. Ramperna placeras mitt emot varandra på ömse sidor om gatan. Exempel på hur detta kan utformas ses i bild 3.6 nedan. I stadskärnan bör radiestegar 0.5 m kunna diskuteras av estetiska skäl.

Övergångsställe placeras vinkelrätt mot gångbanekant. Anslutningen av gångbanan mot övergångsstället utformas med så flack lutning som möjligt. I de fall gångpassagen ligger i kombination med en cykelöverfart behövs vanligtvis ingen separat ramp för gångtrafiken. På platser med stora gång- och cykelflöden kan detta dock bli aktuellt. Övergångsstället ska vara tydligt utmärkt och belyst.



Bild 3.6 Exempel på övergångsställe med plattor i den avfasade delen

Ytmaterial i avvikande färg eller struktur används för att markera var gångbanan slutar och körbanan börjar. I stadskärnan ska särskild hänsyn tas till kraven på estetik. Varje plats ska prövas särskilt.

Passage av anslutande lokalgata

Där gång- och cykelbana parallellt med huvudgata korsar anslutande lokalgata höjs sidogatan upp i enlighet med de typritningar som tagits fram. Lösningen kan också användas på korsningar med utfarter där trafikmängderna är jämförbara med lokalgator. Gång- och cykelbanorna ska normalt ingå i huvudleden vilket ger prioritet åt de oskyddade trafikanterna.



Bild 3.7 Rödgrå gång- och cykelpassage vid anslutande lokalgata.

Signalreglerade korsningar

Fotgängares och cyklisters säkerhet och framkomlighet i signaler ska alltid beaktas. Signalreglerade korsningar byggs med framdragna cykelfält och tillbakadragna stopplinjer för bilisterna. Cyklisterna ska detekteras automatiskt eller rapporteras av medlöpande bilar.

Såväl ljussignal som akustisk signal ska finnas för att garantera tillgängligheten. Tryckknappar ska placeras lätt åtkomliga även för personer med funktionshinder. Riktningsspil och taktill karta ska finnas på tryckknappslådan. Passagesträckans längd minimeras och gröntiden anpassas efter en gånghastighet på 1.0 m/s.

Sekundärsignaler för cyklister ska alltid sättas upp för att förbättra säkerheten och synbarheten.



Bild 3.8 Signalreglerad korsning med cykelbox

Cirkulationsplatser

Cykeltrafik i cirkulationsplatser kan principiellt lösas på två sätt. Antingen leds cykeltrafiken i ren blandtrafik genom cirkulationen eller så går gång- och cykelbanan utanför cirkulationsplatsen. Vilken lösning som används avgörs genom bedömningar från fall till fall. Erfarenheter från bl.a. Holland har visat att principen med cyklister inne i cirkulationen fungerar bra vid trafikmängder på upp till 12 000 inkommande fordon per dygn. I stadsmiljö har studier i Sverige (Växjö) visat på goda resultat på platser med upp till 20 000 inkommande fordon per dygn. Cirkulationsplatsen ska alltid innebära en väsentlig hastighetssänkning och ha enkla körfält. Vid dubbelriktad cykeltrafik ska cykelbanan alltid ledas utanför cirkulationsplatsen. I de fall cykeltrafiken leds in i cirkulationen ska detta ske i ren blandtrafik, dvs. utan målade cykelfält.



Bild 3.9 Cirkulationsplats med cyklister på separata överfarter



Bild 3.10 Cirkulationsplats med cyklister i blandtrafik

Planskilda korsningar

Korsning i plan bör alltid övervägas för gång- och cykeltrafiken. Om inte en trafiksäker lösning i plan kan åstadkommas måste en planskildhet ordnas.

Öppna, överblickbara lösningar med god genomsikt ska eftersträvas och tillfarterna göras så raka som möjligt. För att åstadkomma detta bör grönytorna anläggas som gräsmattor med stamträd. Planskildheten bör inte innebära omvägar. Vid nyanläggning ska gång- och cykelbanan separeras i tunneln. Separeringen görs med en låg avfasad kantsten (nivåskillnad) och olika beläggningar, asfalt på cykelbanan och plattor på gångbanan. Cykelbanan ska vara riktningssuppdeldad. Kraven på lutningar följer de krav som gäller för gång- och cykelvägar enligt fig. 3.5.



Bild 3.11 Planskild korsning

Hastighetssäkring

Att säkra låga hastigheter är den enskilt viktigaste trafiksäkerhetsåtgärden på platser där oskyddade trafikanter blandas med motordriven trafik. För att garantera låga hastigheter krävs i många fall fysiska åtgärder. Valet av åtgärd beror på platsen och påverkas av många faktorer. Åtgärderna nedan exemplifierar några av de alternativ som använts de senaste åren. För att ytterligare förenkla passagen bör en bred (önskvärt med 2.0 m) refuge anläggas där detta är möjligt.

En vanlig åtgärd för att säkra låga hastigheter i korsningspunkter är att höja upp gång- och cykelpassagen med en s.k. plåtå. En utformning med plåtå kräver åtgärder för att garantera tillgängligheten för synskadade.



3.12 Plåtå som hastighetssäkrande åtgärd

På platser med stort inslag av tung trafik kan s.k. enkelsidiga gupp vara en lösning. Guppet garanterar låg hastighet i korsningspunkten samtidigt som problemen för exempelvis bussar då de kör ut från guppet undviks. Utformningsprincipen innebär därmed en förbättrad arbetsmiljö för yrkesförare. Lösningen kräver att det finns möjlighet att anlägga refug på platsen. Åtgärden kräver dessutom åtgärder för att garantera tillgängligheten för synskadade.



Bild 3.13 Enkelsidigt gupp som hastighetssäkrande åtgärd

3.3 Separering mellan fotgängare och cyklister

På gång- och cykelbanor utmed gator och vid tunnlar ska cyklister och fotgängare separeras. Separeringen kan göras med olika beläggning eller heldragen linje. I vissa fall, exempelvis i tunnlar, kan separering ske med kantsten. Eftersom detta ökar risken för singelolyckor och försvårar drift och underhåll så bör separering med kantsten endast ske i undantagsfall exempelvis i tunnlar.



Bild 3.14 Separering med heldragen linje



Bild 3.15 Separering med plattor och asfalt



Bild 3.16 Separering med plattor och asfalt med mittlinje för cykelbanan

På friliggande gång- och cykelvägar i exempelvis parkmiljö separeras normalt inte fotgängare och cyklister. Undantag görs vid stora gång- eller cyklistflöden i enlighet med fig. 3.3.



Bild 3.17 Friliggande gång- och cykelväg utan separering

3.4 Separering mellan oskyddade trafikanter och biltrafik

Är hastigheten 50 km/h eller högre ska gång- och cykeltrafiken separeras från motortrafiken. Vid korsningar mellan oskyddade trafikanter och motortrafik bör hastigheten genom fysiska åtgärder säkras till högst 30 km/h.

Vid hastigheten 30 km/h är grundprincipen att cykling sker i blandtrafik. Undantag kan dock göras exempelvis vid viktiga skolvägar eller om cykelvägen är viktig för att skapa ett sammanhängande nät.

3.5 Ytmaterial på gång- och cykelbanor

Ytor på gång- och cykelbanor ska vara hårdgjorda, jämna och halkfria. I stadskärnan ska gångbaneytan normalt vara utformad enligt fotot nedan med plattor och smågatsten som underlag. Principen med tre rader betongplattor varvat med smågatsten möjliggör för exempelvis rullstolsburna och rollatoranvändare att gå på ett jämt underlag.

På gångbanor utanför stadskärnan används asfalt eller plattor. I avfasningar används plattor eller asfalt.



Bild 3.18 Exempel på trottoar i innerstadsmiljö

På gång- och cykelbanor används plattor för gående och asfalt för cyklister. På gemensamma ytor används asfalt för att på detta sätt markera att cyklister aldrig ska använda ytor med plattor.

3.6 Lutningar

Riktvärdet för maximal längslutning är 2,5 %. Tabellen nedan visar vilken standard som uppnås vid olika kombinationer av nivåskillnader och lutningar. Låg standard ska endast användas i undantagsfall och på dessa platser ska ledstång eller vilmöjligheter anordnas.

Krav på högsta lutningar	God standard	Mindre god standard	Låg standard
Gångbana/trottoar	< 2,5 %	2,5-4 %	4-5 %
Cykelbana	< 2,5 %	2,5-5%	5-6 %
Ramper nivåskillnad 0,15-0,5 m	< 5 %	5-8 %	
Ramper nivåskillnad mindre än 0,15 m	<8 %	8-10 %	

Fig. 3.5 Krav på högsta lutningar

Tvärfallet (tvärlutningen för vattenavrinning) på gångbanor ska inte överstiga 2 % men inte heller understiga 1 %.

3.7 Sikt

Vid nyplanering i korsningar mellan gång- och cykelvägar bestäms siktbehovet av cyklisternas hastighet. Vid kraftiga eller långa lutningar ökas sikttriangelns sida till 15 m. Inom denna triangel får inte siktskymmande hinder högre än 70 cm placeras. Stamträd räknas inte som siktskymmande.

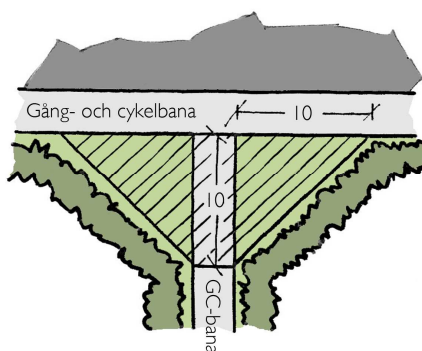


Fig. 3.6 Sikttriangel vid korsning mellan gång- och cykelvägar

Vid anslutning till gata krävs en sikttriangel med 10 m sida längs cykelvägen och 20 m sida längs bilgatan. Hur dessa krav hanteras i praktiken redovisas i exemplet nedan av en 7 m. bred gata med en 3 m bred gång- och cykelbana och 1 m skyddsremsa.

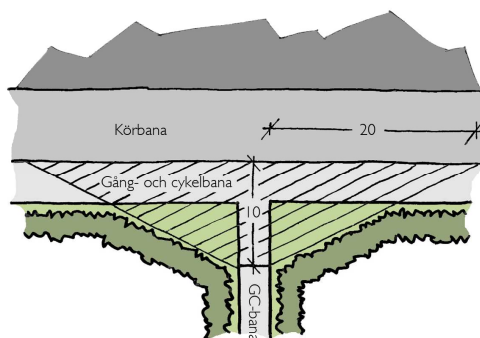


Fig. 3.7 Sikttriangel för gång- och cykelväg som korsar gata

3.8 Vägvisning

Stommen i vägvisningssystemet utgörs av huvudstråk som skyltas med olika färger. Vägvisningen på stråken kompletteras av skyltning på de övriga cykelvägarna. Skyltningen görs med en kombination av fjärr- och närortsmodellen. På detta sätt minimeras antalet skyltar samtidigt som de viktigaste målen kan skyltas redan på relativt långa avstånd. Vägvisning ska endast ske till geografiska områden, t.ex. bostadsområden eller tätorter



Bild 3.19 Vägvisning för huvudstråk

Vägvisning sker i varje valpunkt med skyltar (VCL-modell) som har ett lätt igenkännligt utseende. På de regionala stråken skyltas avstånd. Inom tätorten skyltas avstånd på strategiska platser längs de huvudstråken.



Bild 3.20 VCL-skyltar för huvudstråk

Vägvisningen kan kompletteras med områdesportar som placeras på strategiska platser utmed huvudstråken. På områdesportarna finns bl.a. kartor över det aktuella området.

3.9 Cykelparkering

Cykelställen ska tillgodose cyklisternas behov och önskemål. Där parkering sker under längre tid, exempelvis vid regionala busshållplatser, bör möjligheten att göra cykelställen göra väder- och stöldskyddade alltid studeras. Avståndet mellan två cykelparkeringsplatser ska vara så brett att cyklar kan parkeras utan problem. C/c-avstånd på 50 cm används på platser där behovet av cykelställ är stort. På platser med mindre behov av cykelställ används c/c-avståndet 60 cm. Cykelställen ska placeras nära målpunkterna och på ett sådant sätt att cyklisterna naturligt väljer att använda dem.



Bild. 3.21 Cykelställ i anslutning till viktiga målpunkter

Vid detaljplaner och bygglov ska hänsyn alltid tas till behovet av cykelparkering. Kommunens riktlinjer för behovstal används. I befintliga miljöer bedöms behovet av antal cykelparkeringsplatser genom räkningar på plats. Cykelställ bör inte placeras på gångbanan. I de fall cykelställ ligger i anslutning till gångbana ska de tydligt avskiljas från gångbanan, exempelvis med räcke, mur eller staket.



Bild 3.22 Cykelställ som är tydligt avskiljda från gångytor

3.10 Trygghet

Det är en fördel ur trygghetssynpunkt om det friliggande gång- och cykelnätet har god kontakt med bebyggelse. Belysning ska finnas på gång- och cykelvägar som leder till viktiga målpunkter, t.ex. busshållplatser, affärscentrum, skolor. Höga buskage som avskärmar gång- och cykelvägar från bebyggelse eller gång- och cykelbanor från körbanor bör undvikas. Trygghetsaspekterna måste här avvägas mot kraven på upplevelser, lek, biologisk mångfald, vind, utsikt, avskärmning mot trafik, m.m.

3.11 Belysning

Belysning är en av flera viktiga aspekter för att skapa trygghet även under dygnets mörka timmar. Övergripande gång- och cykelstråk, även regionala, ska därför alltid vara belysta. Belysningen ska vara jämn och inte blända, och den får exempelvis inte skymmas av utskjutande vegetation. Exempel på hur belysning kan utformas finns bl.a. i dokumentet "Nattens ljus". Ett strategiskt program för belysningen i kommunen håller på att tas fram.

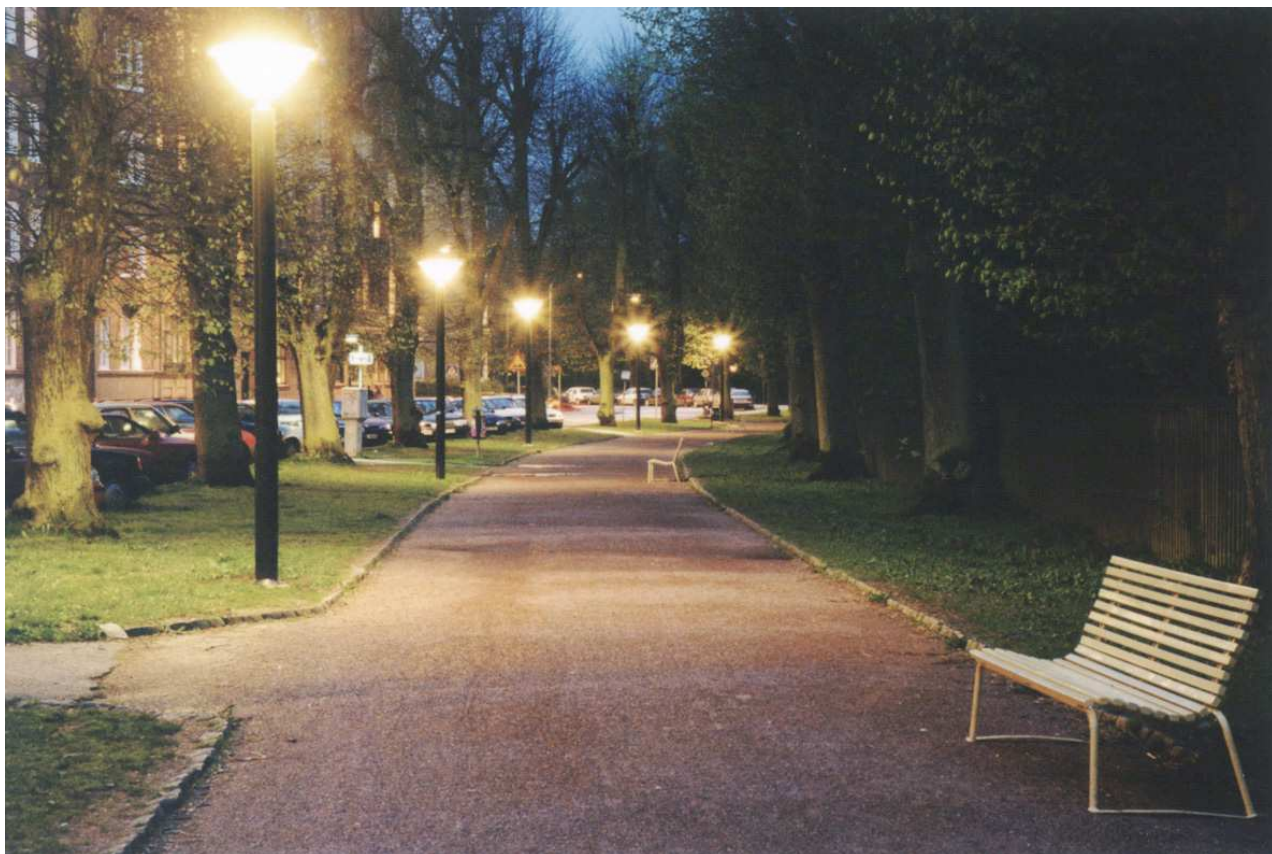


Bild 3.23 Belysning i parknära miljö

Det är särskilt viktigt att god belysning finns vid exempelvis övergångsställen, gatukorsningar och busshållplatser.

3.12 Möblering av gaturummet

Gång- och cykelvägar ska hållas fria från hinder. Möbleringen ska göras med hänsyn till funktionshindrade, både avseende framkomlighet och tydlighet.

Skyltar och andra fasta föremål bör inte placeras i gång- och cykelbanan. Där det finns skiljeremsa ska stolpar, vägmärken m.m. sättas i denna. Om det inte finns skiljeremsa får andra lösningar tillgripas, exempelvis överhängande skyltar eller lokala avsmalningar av körbanan. Vägmärken, belysningsstolpar etc. placeras utanför gångytans gräns mot byggnad, grönyta eller liknande. På friliggande gång- och cykelbanor placeras stolpar etc. 0,3 m utanför gång- och cykelbanekant.

Uteserveringar ska vara tillgängliga för alla. Uteserveringens gränser ska göras tydliga för synskadade. ”Råd och riktlinjer för uteserveringar på offentlig platsmark i Lunds stadskärna” ska efterlevas. Uppställning av reklamskyltar och skyltvaror ska ske enligt ”Anvisningar för uppställning av reklamskyltar och skyltvaror m.m. på offentlig plats”.

Tillstånd för uteserveringar och reklamskyltar ska sökas hos polismyndigheten.



Bild.3.24 Uteservering med tydlig avgränsning mot gång- och cykelytor (Foto: A André, Stadsbyggnadskontoret)

Cykelparkering ska inte ske på gång- och cykelbanor. I de fall cykelparkering anordnas i anslutning till gång- och cykelbana ska parkeringsytan tydlig avgränsas.

Bänkar med armstöd ska finnas på strategiska platser och med tillräckligt korta avstånd. Bänkarna placeras utanför gång- och cykelbara ytor.

3.13 Cykelfällor och andra avsiktliga hinder

I undantagsfall kan cykelfällor sättas upp för att få ner cyklisternas fart. Detta bör dock endast ske i svåra fall, exempelvis där sikten är dålig och inte kan förbättras. Fällorna bör utformas och placeras enligt figuren nedan.

I de fall man behöver förhindra olovlig körning kan pollare användas. Pollarna ska placeras så att de förhindrar motorfordonskörning, samtidigt som cyklister och fotgängare enkelt kan komma igenom, ett avstånd på 1,5 m rekommenderas. Pollarna måste vara väl synliga och utmärkta i enlighet med de riktlinjer som finns. De får inte utgöra en fara vid påkörning.

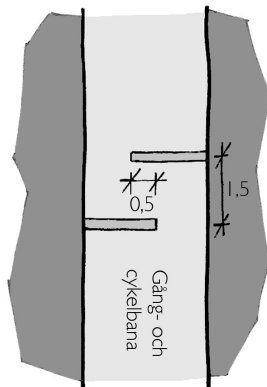


Fig. 3.8 Principskiss för utformning av cykelfällor

Även cykelfällor måste vara väl synliga och utmärkta. De får inte utgöra en fara vid påkörning.



Bild 3.25 Exempel på cykelfälla

Pollare och fällor ska endast användas i undantagsfall . En analys av för- och nackdelar ska alltid göras. Estetiken måste vägas in.

3.14 Drift och underhåll

Gång- och cykelbanor prioriteras inom drift- och underhållsområdet. Halkbekämpning, snö- röjning, belysnings- och barmarksunderhåll ska genomföras enligt de planer som årligen fastställs. Regelbunden översyn av belysning och ljud- och ljussignaler ska genomföras.

Vegetation ska beskäras så att den inte växer ut över gångbanor och gångvägar, både på bredden och på höjden. Vegetation får inte skjuta ut mer än 0,4 m från fastighetsgräns. Fria höjden över gångbanor ska vara minst 2,2 m. Vid såväl nyplantering som skötsel av befintlig vegetation ska trygghetsaspekten beaktas.

3.15 Byggtid

Förhållandena under byggtid innebär ofta svårigheter för cyklister och fotgängare. Insatser ska göras för att minska problemen. Då grävningstillstånd ges framgår det i dessa att entreprenören ska tillse att gång- och cykeltrafiken kommer fram. Nödvändiga avspärningar ska göras och gång- och cykelbanan ska ledas runt bygget. Avspärningar/avstängningar av gångbanor vid gatuombyggnader ska vara tydliga och avkännbara. Via bygg- och grävningsarbeten ska byggherrar och entreprenörer åläggas att följa rekommendationer i enlighet med Sveriges kommuner och landstings handbok ”Utmärkt – Säkerhetsanordningar och utmärkning vid gatuarbeten”. Fritt kvarvarande utrymme på gångbanan ska vara minst 1,5 m. Där detta inte kan åstadkommas måste gång- och cykeltrafiken ledas om. I de fall gång- och cykelstråk helt stängs av ska tillfällig vägvisning runt bygget anordnas. Återställning ska göras snarast möjligt. Kraven ska alltid skrivas in i upphandlingsförfarandet och vid grävningstillstånd.

3.16 Mopeder och hästar

Mopeder är generellt inte tillåtna på gång- och cykelvägar i Lunds kommun. Undantag görs på hårt trafikerade gator eller på platser där ett förbud skulle leda till orimliga omvägar för mopedtrafiken.

Ridning är generellt inte tillåten på gång- och cykelvägar. Den får ske på gator eller särskilt anordnade ridstigar.

3.17 Utformning vid busshållplatser

Utformningen av busshållplatserna ska underlätta byten mellan buss och cykel/gång. Cykelbanan ska alltid dras bakom hållplatsområdet enligt principskissen nedan för att undvika konflikter mellan cykeltrafiken och bussresenärer. Behovet av cykelparkering ska alltid studeras. För att göra cykelställen vid hållplatserna attraktiva bör möjligheten att ordna stöld- och väderskydd alltid studeras.



Bild 3.26 Cycelställ vid busshållplats

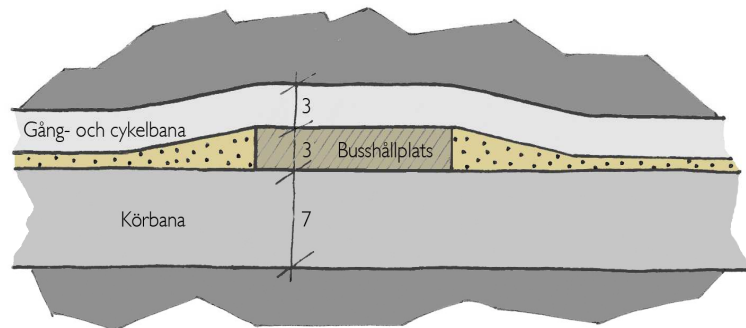


Fig. 3.9 Principutformning vid passage av busshållplats

