



Tekniska förvaltningen
Attn: Anna Karlsson
Lunds kommun
Box 41
221 00 LUND

Cykelstrategi

Lunds Naturskyddsförening är mycket positiv till att kommunen ska ta fram en ny cykelstrategi.

Vi har åter studerat den gällande cykelstrategin (2013-2017) och vill komma med synpunkter utifrån denna utan att därför begränsa innehållet i en ny.

Kommentarer till den gällande cykelstrategin

Inledning: Cykeltrafik

I yttranden över den förra cykelstrategin påpekar LTH vikten av bra indikatorer och ger några exempel. Vi vill tillägga att andelen resor per cykel bör anges inte bara för innerstaden utan för hela staden samt för hela kommunen för att få bättre möjligheter att jämföra med andra städer och regioner.

Visionerna (för att fler ska cykla mer) är bra och bör vara kvar även om de kunde preciseras mera i tid. Speciellt vill vi lyfta fram den tredje punkten: *Cykeltrafiken är prioriterad, liksom gång- och kollektivtrafik, framför biltrafiken i den kommunala planeringen.*

Om man ska ange mål för ökad cykling så måste de preciseras ordentligt.

Det är bra att en cykelstrategi lyfter fram att strategin har en mycket påtaglig positiv effekt för barn och unga. Per cykel får de möjligheten att upptäcka världen själva och utvecklas bättre än barn som bara får se världen genom ett bilfönster. Detta är värt att påpeka i kommunikationen utåt.

Fokusområde 1, Dialog, påverkan, kommunikation

Vi instämmer i ambitionen, frågan är bara hur den ska förverkligas. När man frågar folk som cyklar hur de vill ha det får man för det mesta väldigt konkreta och i tiden näraliggande förslag till åtgärder. För att nå långt som cykelkommun behövs också målsättningar som kanske inte uppnås direkt, men som kan vara nog så viktiga.

2017-11-30

Fokusområde 2, Service för ökat cyklande

Det vore väldigt bra med fungerande hjälpmedel som en cykelapp och Cykelreplaneraren. Den senare uppdateras inte längre och var behäftad med ett antal fel. Finns det en cykelapp?

Väsentligt för alla webblösningar är att de måste ha ett fullgott underlag. Det naturliga är att de använder den nationella vägdatabasen (nvdb). De fel och brister som funnits där håller på att rättas till. Här kan det behövas lite resurser för att lägga in ytterligare data för Lunds kommun. Det behövs också resurser för att hålla en app eller en planerare i drift.

Cykelkartan är lika beroende av nvdb som webblösningarna. Med en god standard i nvdb kan en uppdatering av cykelkartan ske ganska enkelt. Däremot kräver det ett initialt arbete att skapa en ny karta.

(Hur går vi vidare med cykelkarta över tätorterna?)

Vägvisning

Det behövs en helt ny vägvisning i Lund. Den nuvarande vägvisningen är väsentligen från 70-talet och långt ifrån heltäckande. Det finns gott om andra tätorter med god vägvisning som Linköping, Kävlinge och Ängelholm (Malmö?).

Bilister har ett helt annat stöd när de ska leta sig fram genom en stad, med både vägvisning, målning i gatan och skyltning som visar var man befinner sig.

Det behövs också en översyn och förbättringar av huvudstråken. Dessa är inte alltid desamma som de nuvarande färgade cykelstråken. Vi vill att man överväger att ta bort de färgade cykelstråken som har tjänat ut. I stället vill vi se ett helt nytt vägvisningssystem i Lund som återspeglar vilka vägar cyklisterna använder mest.

Till huvudstråken bör vi räkna de faktiska stråk som många människor använder i det dagliga cyklandet. Exempel är Trollebergsvägen, Fjelievägen, Kävlingevägen, Getingevägen, Sölvegatan och Malmövägen. Dessutom bör det finnas perifera stråk runt staden. Lund behöver definiera vilka dessa huvudstråk ska vara. De bör också ingå i det vägvisade nätet som också ska finnas i nvdb (klassificering).

Vi vill också att cykelstrategin slår fast att vägvisningen ska utformas efter en genomtänkt standard. Nuvarande vägvisning är inte bra vare sig till utformning men framför allt inte till placeringen. Det är främst när det är mörkt ute som bristerna märks. Alltför många skyltar sitter alldeles för högt för att de ska synas med hjälp av cykelbelysningen. Skyltarna kan ibland vara övervuxna och de verkar vara placerade efter "de befintliga stolparnas princip". Skyltning för bilister görs alltid efter noggrann utredning om hur de ska synas bäst. Naturligtvis ska det heller inte vara möjligt att vrida vägvisningsskyltarna åt fel håll.

Ljussignaler

Ljussignaler ska slå om automatiskt för cyklister. På platser där många barn rör sig är det viktigt att de slår om snabbt. Undantag kan göras när det kommer en buss. Då får cyklisterna vänta.

Fokusområde 3, Drift och underhåll

Vi instämmer i ambitionerna från den förra cykelstrategin.

2017-11-30

Fokusområde 4, Utveckling av infrastrukturen

I den statliga cykelutredningen skriver Kent Johansson " Cyklisters agerande påverkas mer av trafikmiljöns utformning än av regler" (SOU 2012:70 s 17, 65). Slutsatsen är att det går att göra en hel del för att förbättra cyklisternas beteende.

Målning

Vi vill föreslå en stor översyn av målningen i gatan för cyklister, speciellt på platser där många cyklister inte följer trafikregler eller skyltning. Ett exempel är de fall när en dubbelriktad cykelbana upphör och övergår i (standard) enkelriktning. På många ställen med normalt enkelriktade cykelbanor bör det finnas en cykelsymbol och en pil som visar påbjuden färdriktning. Även fotgängarsymboler behövs.

Målning är ett naturligt inslag i vägbanan för biltrafik och samma service borde erbjudas cyklister. När man till exempel på ett huvudstråk ska svänga av från det som känns som rakt fram, räcker det inte med en vägvisning som ibland kan vara olämpligt placerad. Det behövs också en målning i cykelbanan på samma sätt som man gör för biltrafiken för att markera hur man ska köra för att komma rätt.

Målning och vägvisning ska märka ut cyklisternas säkra passager på ett enkelt sätt. Ett exempel där sådan markering fattas är vid Valvet. Cyklister som kommer västerifrån på Allhelgona kyrkogata till Valvet och ska vidare på Biskopsgatan får inte reda på att en dubbelriktad cykelbana börjar på norrsidan direkt efter övergångsstället vid Valvet.

Prioritera gång- och cykeltrafik

Den pågående utbyggnaden av ett nord-sydligt stråk genom centrum (Bredgatan – S Södergatan) är bra. Den bör följas av en analys av hela centrum och hur cyklister och fotgängare kommer att röra sig efter ombyggnaden av stationsområdet.

Tyngdpunkten för resandet kommer enligt planerna för stationen att flyttas norrut, till Clemenstorget. Det innebär ett ökat antal cyklister på St Petri Kyrkogata.

Busstrafiken på Klostergatan och St Petri Kyrkogata behöver utredas igen. Det är en mycket stark trafik med bullrande bussar varannan minut. De alternativ vi vill se utreda är:

- a) Lunds stadsbussar bör gå över till eldrift för att bli tystare. För att bussarna ska få plats i den medeltida stadskärnan får de inte vara för långa även om det kan ställa krav på ökad turtäthet vissa tider.
- b) På St Petri Kyrkogata finns en cykelbana österut mot den körriktning som gäller för motorfordon. Det är ändå trångt och många cyklister har fått väja för bussar som tar upp även deras körfält. Parkeringsplatserna på denna gata bör tas bort.
- c) Modellen från St Petri Kyrkogata bör kunna införas på Klostergatan också. I dag är det ett stort antal cyklister som kör mot enkelriktningen på denna gata. Trottoarerna är också mycket smala. Genom att ta bort parkeringsplatserna kanske man kan lösa uppgiften.
- d) Det kan ändå vara tveksamt att behålla bil- och busstrafik på St Petri Kyrkogata och på Klostergatan med tanke på det stora antalet människor som redan i dag rör sig där till fots och per cykel. Det är trots allt inte omöjligt att hitta en trafiklösning där bussarna i stället går St Laurentiigatan och svänger ner på Bredgatan. Vi är medvetna om att detta är en fråga som inte är enkel, men dagens lösning är inte heller bra.

2017-11-30

Som det påpekas i den förra cykelstrategin så kan man hamna i en konflikt när det gäller prioritering mellan busstrafik å ena sidan och gång- och cykeltrafik å den andra. En del kan man lösa genom att bussarna övergår till eldrift och blir tystare. Däremot är trängseln kvar.

Hur detta ska lösas är en stor uppgift, men vi vill att kommunen ska göra en rejäl utredning som utgår från att uppgiften går att lösa.

Standard på cykelbanor

Speciellt i Lund ser man betydligt fler lådcyklar och elcyklar än bara för några år sedan. Elcyklarna innebär att människor kommer att pendla över längre avstånd än förr. De håller högre hastighet än vad som varit vanligt och det är rimligt att det då behövs bredare cykelbanor.

Lådcyklarna är ett mycket positivt inslag i stadsbilden. De innebär att vi måste prioritera upp cykling som har inköp som mål (serviceresor) och inte bara fokusera på pendling. Service- och fritidsresor utgör en större andel av antalet resor än den rena arbetspendlingen. Lådcyklarna kräver bredare cykelbanor.

Gör en ny standard för bredden på cykelbanor, speciellt för huvudstråken.

Enkelriktningar

För att tillfredsställa de nya behoven skulle det vara önskvärt att i vissa fall ta en körbana från en gata och göra om den till en bred, dubbelriktad cykelbana. Den kvarvarande körbanan kan med fördel enkelriktas. Det skulle behövas en översyn av gatunätet för att se var behoven finns och var man kan göra sådana lösningar.

I enlighet med visionen om att prioritera cykeltrafiken är det nödvändigt att ytterligare minska tillgängligheten med bil i Lunds centrala delar.

Cykelparkeringar

De nya cykeltyperna, framför allt lådcyklarna, kräver nya typer av parkeringar. Det behövs en översyn över Lunds cykelställ och det behövs säkerligen en kraftig utvidgning av antalet ställ.

Det bör ställas höga krav på cykelparkering i samband med bygglov.

Skolor

Cykelvägnätet och trafikmiljön runt Lunds skolor behöver ses över. Det ansåg redan den föregående cykelstrategin. I enkäter säger föräldrar att de skjutsa för att de upplever trafikmiljön för barnen som farlig.

Vi anser att det går att göra mer för att förbättra trafikmiljön runt Lunds skolor. På flera ställen kan man införa enkelriktning för att föräldrar som skjutsar ska kunna lämna av på ett säkert sätt. Det kan också behövas tydligare direktiv för hur man ska lämna av barnen vid en vändplats. Allt får lösas från skola till skola så att fler föräldrar blir trygga med att låta barnen cykla eller gå till skolan.

Det är också viktigt att behålla en skolas ursprungliga ändamål. Flera skolor i Lund är föredömligt byggda mitt i ett bostadsområde utan biltrafik och med väsentligen bara gång- och cykelvägar runt om. Dessa skolor är byggda för att ta emot de minsta barnen och detta ändamål bör behållas. Det får inte bli så att man gör om en sådan skola till högstadium eller gymnasium för att i stället skicka de mindre barnen till andra skolor där de inte får lika trygg skolväg.

Parker

Cykling i parker är tillåtet ibland, men inte alltid. Det bör göras tydligare med skyltning.

2017-11-30

Rekreationscykling

I många cykelutredningar och cykelplaner är det ett alltför ensidigt fokus på arbetspendlingen. Läser man den nationella resvaneundersökningen (RVU) så det ändå en mindre andel av resorna som görs för att man pendlar. Många resor görs för inköp och för att komma till fritidsaktiviteter (Serviceresor). En underskattad restyp är just fritid, rekreation och semester. Om en person ställer bilen och tar cykeln för en utflykt en sommardag, så sparar man förmodligen in 15-20 mils bilkörning med alla den miljöbelastning det medför. Det är den sträcka man förmodligen hade kört i stället.

Lund ligger i ett område med förhållandevis bra förbindelser till omgivande orter, men fortfarande saknas en del. Alla Lunds tätorter bör förbindas med cykelbanor, vilket kräver utbyggnader öster om Dalby till Knivsås och söder om Dalby till Genarp.

Dessutom saknas en god cykelförbindelse med Eslöv. I ett regionalt perspektiv måste man också beakta Genarps obefintliga cykelförbindelse mot Staffanstorp och Malmö. Med fler personer som vill pendla med elcykel blir dessa längre stråk aktuella.

Fokusområde 5, Utveckling av den kommunala planeringen

I ett yttrande från Malmö kommun påpekas vikten av att alla aktörer förstår cykelstrategin och att:

En viktig framgångsfaktor i detta är dock som ni nämner är att tjänstemän och politiker som kanske inte dagligen arbetar med cykeltrafik förstår förutsättningar och problemen hos cykeltrafiken. Att optimera planeringen som ni skriver. Nästintill samtliga kommunanställda påverkar på ett eller annat sätt cykeltrafikens förutsättningar. Ett tydligt exempel är hur trafikavstängningar genomförs. Prioriteras fortfarande cykeltrafiken även om det innebär konsekvenser för biltrafiken? Var parkeras kommunens och entreprenörers fordon vid driftåtgärder?

Det borde finnas ett direktiv till alla förvaltningar om hur man parkerar (ej på GC).

Det är också viktigt att hålla Lunds delar av den nationella vägdatatabasen (nvdb) uppdaterad.

Samarbete med andra är också viktigt, kanske speciellt med Region Skåne som har en ambition att utveckla det regionala cykelvägnätet.

Fokusområde 6, Dokument, policy och strategier

Självklart ska dessa dokument finnas lätt tillgängliga.

Fokusområde 7, Utvärdering och uppföljning

LTH skriver i sitt yttrande på den förra cykelstrategin om hur viktigt det är med mätbara indikatorer. De påpekar att det inte bara är cykelvägnätets storlek som har betydelse utan också dess kvalitet, som hur väl det hänger ihop.

Vi instämmer.

Hälsningar från

Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande