

Cykelvägsplan för Lund



Till Tekniska nämnden i Lunds kommun

Lunds Naturskyddsförening har gjort en stor inventering av Lunds cykelvägnät. Lund rankas ofta som en av Europas tio bästa cykelstäder och vi vill med denna plan komma med förslag som kan göra den till den absolut bästa och till ett föredöme för många andra städer.

Vi hoppas att Lunds kommun efter hand vill genomföra alla våra förslag.

Lund i maj 2012

Margit Anderberg, ordförande

Tomas Björnsson, vice ordförande
Kontaktperson för cykelgruppen
epost: cicero@rtb.se

Cykelstaden Lund

Lund är på många sätt en bra cykelstad. Det ser man konkret på alla cyklar som står parkerade på olika platser i centrum och det bekräftas av de trafikundersökningar som regelbundet utförs.

Det är dock främst i centrum som de flesta tar sig fram till fots, per cykel eller kollektivt. Ju längre från centrum man kommer, desto mer plats tar bilarna.

Dagens bilburna transportsystem är inte hållbart. Inom några år kan världen komma att leva med en bristsituation på olja. Dessutom kommer krav på stora utsläppsminskningar. Dessa två faktorer kan leda till kraftigt höjda drivmedelspriser och kanske också till ransonering.

Lund har alla förutsättningar för ett hållbart transportsystem. Staden är fortfarande relativt kompakt och hela kommunen är inte större än att det är möjligt att ha en god kollektivtrafik.

Med denna cykelvägsplan vill Lunds Naturskyddsförening komma med lite större förslag för att göra Lund till en stad som prioriterar gång och cykeltrafik framför privatbilism. Det finns många detaljer i det nuvarande cykelvägnätet som vi har synpunkter på, men dessa har vi lämnat i bilagor.

Vår cykelvägsplan läses bäst med *Cykelkarta över Lund* som hjälpmedel för orienteringen.

Bilar på fotgängare och cyklisters villkor

Framkomligheten för cyklister och fotgängare löser man inte bara med bättre gång- och cykelvägar. Gaturummet måste också omformas för att prioritera de oskyddade trafikanterna. Man måste se till att fordonstrafiken rör sig betryggande långsamt så att fotgängare och cyklister kan känna sig trygga.

Gångfartsområden

I Lunds centrum finns redan ett antal gator som är ”gångfartsområde” eller i dagligt tal gågator. Inom ett gångfartsområde är biltrafik tillåten, eventuellt endast på vissa tider. Fordon måste hålla gångfart, vilket kan tolkas som måttliga sju kilometer per timme.

- Lunds Naturskyddsförening anser att fler gator i den centrala delen av staden ska göras om till gångfartsområden. Speciellt i absoluta centrum ska de flesta gator vara gångfartsområden.

Låga hastigheter

- Övriga gator bör ha hastighetsbegränsning till 20 km / tim. Begränsningarna bör stödjas av åtgärder i gaturummet. Endast på de större gatorna kan man tillåta 40 km / tim .

En stor poäng med låga hastigheter är den trygghet som oskyddade trafikanter upplever. Låga hastigheter leder också till att föräldrar vågar låta sina barn gå till skolan i högre grad i stället för att de blir skjutsade i bil.

Man kan inte genomgående förutsätta att cykelvägar i absoluta centrum kan byggas så att cyklisterna ska kunna cykla fort. Där det är trångt måste fotgängare och cyklister samsas.

Våra förslag till större förbättringar för Lunds cyklister:

Vägvisning	Skapa ett nytt vägvisningssystem för Lunds cyklister eventuellt med Linköping som förebild.
Centrum	Tag bort privatbilarna från Klostergatan och Sankt Petri kyrkogata. Gör eventuellt om dem till gångfartsområden.
Gröna leden norrut	Gör en tunnel under järnvägen norr om Karlavägen till Lingonstigen. Då undviker man höjden vid Monumentet, den minimala cykelvägen över järnvägsbron samt osäkerhetskänslan i den trånga passagen bakom villorna på Lavendelvägen.
Gula leden öst	Cykelvägen längs Dalbyvägen från Brunngatan till motorvägen bör breddas och dubbelriktas. Dalbyvägen bör enkelriktas för motorfordon mellan Spyken och Brunngatan med körriktning ut från centrum. En av körbanorna kan då tas i anspråk för dubbelriktad cykeltrafik. Då skapas en snabbcykelväg från centrum ut till Linero.
En ny ”Brun led”	Skapa en ny cykelled från Brunnhög via centrum till St Råby.
Fjelievägen	Bredda och dubbelrikta cykelbanan på den södra sidan mellan Papegojvägen och Måsen. Gör korsningen med Fasanvägen mer cykelvänlig.
Trollebergsvägen	Dubbelrikta cykelbanan på den södra sidan mellan Folkparksvägen och Värpinge by. Gör farthinder för cyklisterna i svängen i Värpinge by.
Getingevägen – Norra Fäladen	Vägvisningen mellan Norra Fäladen / Fäladstorget och in till centrum bör söder om Norra Ringen gå på Lovisavägen, Sofiavägen och Baravägen. Cykelbanan på den södra sidan om Baravägen mellan Getingevägen och Sofiavägen eller Margaretavägen bör dubbelriktas. Då slipper cyklisterna flera trafikljus på sträckan.
Trafikljus	Cyklister ska behandlas lika bra som bilister i signalreglerade korsningar. En indikator ska visa att trafikljuset har registrerat att en cyklist väntar på grönt ljus.

Metodik

Arbetet med denna cykelvägsplan har engagerat ett tiotal personer ur Lunds Naturskyddsförening under hösten 2011 och våren 2012. Det är människor med mycket god lokalkännedom. Vi har delat upp staden mellan oss och inventerat både de färgade cykellederna och andra större leder. På de fem möten som hållits med cykelgruppen har vi gått igenom dessa leder flera gånger och diskuterat hur de fungerar och vilka åtgärder som vi tycker behövs för att förbättra dem.

I denna cykelvägsplan har vi enbart arbetat med staden Lund.

Åtgärder i cykelvägnätet

Lunds Naturskyddsförening är övertygad om att man kan få ännu fler att cykla i Lund om cykelvägnätet förbättras. Vi har tittat på cykelvägarna utifrån följande kriterier:

Leder	Lund bör arbeta vidare på systemet med huvudleder för den stora mängden cyklister.
Vägvisning	Lederna ska skyltas så att det är tydligt var leden går och vart den leder. Även andra åtgärder såsom målning i gatan och gaturummets utformning är viktiga.
Raka leder	Dragningen av leden bör vara så rak som möjligt till de mål cyklisten har.
Hinder	Olika former av hinder behöver identifieras och byggas bort. Cyklisterna ska prioriteras framför bilarna på cykelhuvudlederna.
Olycksrisker	I korsningar med mycket trafik eller skymd sikt behövs åtgärder
Belysning	Både huvudleder och andra cykelvägar ska ha god belysning inom tätorten.
Trygghet	Lederna ska vara dragna så att de upplevs som trygga i alla lägen.
Barn	Lederna ska lämpa sig för cykling med barn, dvs vara i princip bilfria.

Med dessa punkter som ledning har Naturskyddsföreningen inventerat Lunds huvudleder för cyklister. Det innebär att vi både har tittat på lederna så som de är dragna i dag och på andra stråk som går parallellt och har många cyklister.

Inventeringen och diskussionerna har utmynnat i ett antal konkreta förslag som redovisas i det följande. I en bilaga finns alla detaljer från våra inventeringar med påpekande om skyltar som försvunnit och brister i gatuunderhållet. Det finns också ett antal bilder från inventeringarna.

Leder

De färgade cykellederna är en god hjälp för den som vill ha en vacker och trafiksäker cykelväg genom Lund. De är inte alltid de genaste vägarna men de fungerar för det mesta för att cykla med barn. Lunds Naturskyddsförening tycker att detta är en god princip men att den behöver kompletteras med pendlingsvägar som är dragna så rakt som möjligt in till centrum eller till de stora arbetsplatserna.

Förlängning av lederna:

Blå leden	Söderut fortsätter denna led mot Malmö. Då bör vägvisningen vara både Klostergården och Malmö. Norrut bör den blå leden utsträckas mot de nya områdena på Ladugårdsmarken.
Gula leden	I nordväst bör denna led ha vägvisning mot Kävlinge och Landskrona förutom det nuvarande målet Gunnesbo. Åt öster har leden redan vägvisning till Linero och Dalby
Gröna leden	Norrut bör den gröna leden fortsätta mot Vallkärra. Söderut finns det redan vägvisning mot Staffanstorp.
Lila leden	Västerut pekar vägvisningen på Värpinge, vilket är förvirrande eftersom cyklisten tror att man menar Värpinge by. Den lila leden bör förlängas så att den fortsätter till Värpinge by och vidare till Lomma. Österut finns redan vägvisning till Mårtens fålad och Södra Sandby.
Röda leden	Västerut bör leden ha vägvisning till Pilsåker – Nova samt till Bjärred. Österut går leden till Östra Torn.
Övrigt	Det saknas en cykelled till de planerade området på Brunnsberg. Denna led kan gå längs Pålsjöгатan och genom universitetsområdet. Den bör även ha en förlängning till Gårdstånga. Norrut finns i praktiken en led till Stångby via S:t Hans park och Annehem. Åt sydost bör det finnas en led via Råbyvägen till Gastelyckan och vidare till Kyrkheddinge på småvägarna.

Pendlingsstråk – raka leder

Pendlare tar inga omvägar. De naturliga raka cykelvägarna in mot centrum ska också ha vägvisning. Det gäller Trollebergsvägen, Fjelievägen, Getingevägen, Dalbyvägen och Malmövägen.

Längs flera av dessa leder finns dubbelriktade cykelbanor bara på delar av sträckan. Det känns inkonsekvent och får till följd att cyklister använder dem i båda riktningarna i alla fall.

- Det bästa är att bredda dessa cykelbanor och göra dem dubbelriktade och legalisera beteendet.

För att komma från bostadsområdena till de stora arbetsplatserna krävs kompletterande leder som inte passerar centrum.

- Skapa en cykelled som går i en ring, förslagsvis i anslutning till mellanringen i Lund.

Vägvisning

Det går att göra mycket för att underlätta för cyklister i Lund med bättre vägvisning. Den nuvarande vägvisningen kan många gånger vara svår att hitta.

- Skapa ett nytt vägvisningssystem för Lunds cyklister eventuellt med Linköping som förebild.

Skyltar

Vägvisningsskyltarna måste ha en viss storlek för att man ska upptäcka dem. Skyltar med två rader text som "Järnvägsstationen" syns betydligt bättre än enradiga som "Värpinge".

- Gör om alla vägvisningsskyltar till denna större storlek.

Vägvisningen måste kompletteras med upplysningsskyltar. Det finns i dag en skylt med en vit cykel på en bakgrund i ledens färg. Det fungerar bra på t ex röda ledens västra del där det finns sådana skyltar i nästan varje gatukorsning. Längs andra leder saknas de nästan helt.

Vägvisningsskyltar och cykelskyltar ska inte bara monteras enligt "de befintliga stolparnas princip". Så skulle man aldrig göra för bilister. Speciellt måste man undvika att sätta vägvisning på belysningsstolpar eftersom bländningen gör att man inte kan läsa dem eller ens upptäcka dem.

- Skyltar ska användas flitigt längs cykellederna så att det inte råder någon tvekan om vart leden går.
- Vid varje vägarbete ska det finnas tydlig vägvisning för cyklisterna.

När cyklisten kommer till ett ytterområde så upphör i dag vägvisningen utan att man vet om man har kommit rätt.

- Det bör finnas en upplysningsskylt som visar när man har nått målet.
- Där leden slutar bör det finnas vidare vägvisning till närmsta större ort utanför tätorten Lund. Denna vägvisning bör också finnas på Stortorget och några andra strategiska punkter så att cyklister med mål utanför Lund har lättare att hitta.

Målning

De stora cykellederna ska ha målning på underlaget på samma sätt som man målar för biltrafiken. Målning underlättar stort när cykelleden gör tvära svängar i t ex T-korsningar, men framför allt när leden viker av från den riktning man uppfattar som rakt fram.

- En cykelbana som ingår i en led bör ha en målad mittlinje som gör att man lätt förstår när leden svänger.
- När cykelleden svänger och speciellt när det är 90-graderssvängar, bör skyltar kompletteras med målning i cykelbanan.

Utformning

- På de ställen en cykelled har skarpa svängar i cykelleden bör de rätas ut så att det inte uppstår tvivel om vart leden går.

Trafikljus

Många trafikljus har avkänning av cyklister. Det är inte alltid detta fungerar och cyklisten vet inte om det krävs en knapptryckning eller inte.

- Cyklister ska behandlas lika bra som bilister i signalreglerade korsningar. En indikator ska visa att trafikljuset har registrerat att en cyklist väntar på grönt ljus.

Cykelleder och målpunkter

Lunds färgade cykelleder enligt *Cykelkarta över Lund*:

Blå Norra Fäladen (Fäladstorget) – Stortorget – Klostergården – Hjärup

Gul Gunnesbo – Stortorget – Linero – Dalby

Grön Nöbbelöv – Stortorget – Staffanstorp

Lila Värpinge – Stortorget – Mårtens Fälad – Södra Sandby

Röd Klosters fälad (Mobiliarondellen) – Järnvägsstationen – Östra Torn

(Brun) (vårt förslag: St Råby – Stortorget – Sölvegatan – Brunnhög)

Vi föreslår också att det skapas en ringlinje så att det blir enkelt att ta sig mellan bostadsområden och de stora arbetsplatserna.

Vägvisning

Viktiga målpunkter som bör ha vägvisning i Lund:

Bostadsområden	Arbetsplatser	Övriga knutpunkter
Norra Fäladen (Brunnhög)	Universitetssjukhuset Universitetsbiblioteket	Gunnesbo station Centralstationen
Östra Torn / Mårtens Fälad	Universitetet LTH / Kårhuset	Stortorget
Linero	Idéon	Mårtentorget
Nilstorp	Ericsson – (Brunnhög)	Universitetsplatsen / AF
Klostergården	Gastelyckan	Stadsparken / Arenan
Väster / Värpinge	Tetra Pak	Botaniska trädgården
Gunnesbo	Sankt Larsområdet	Sankt Hans backar
Nöbbelöv	Öresundsvägen Nova Lund / Mobilia	

Förslag till vägvisning till orter utanför Lund (ordnat efter väderstreck):

Kävlinge	Eslöv	Gårdstånga
Bjärred		Södra Sandby
Lomma		Dalby / Veberöd
Malmö	Staffanstorp	Bjällerup / Genarp

Analys av cykelstaden Lund

Naturskyddsföreningen uppskattar de färgade cykellederna som ett sätt för nya cyklister att hitta lugna gator och cykelvägar där det känns tryggt att cykla med barn.

Den som följer en sådan cykelled från centrum får i dag ingen upplysning om när målet har nåtts.

- Naturskyddsföreningen vill att alla de färgade cykellederna ska förses med en ordentlig markering (skylt) där leden slutar så att man vet när man är framme.
- Där en färgad cykelled slutar ska det i samtliga fall finnas en vägvisning som pekar på närmsta större ort på någon dryg mils avstånd från Lunds centrum.

Dragningen av de färgade cykellederna genom centrum har gjorts för länge sedan och känns i några fall inaktuella. Cyklisterna har goda möjligheter att ta sig i öst- västlig riktning, men får ta omvägar i nord – sydlig. Därför cyklar många människor på Stora Södergatan och på Bredgatan.

- Lunds Naturskyddsförening anser att privatbilarna ska bort från de centrala delarna av staden. Det vore bra för cyklisterna med färre bilar på dessa gator.

Centrum

I de centrala delarna av Lund, innanför vallarna, är det naturligt för cyklister att använda samtliga gator. Då behöver även de större centrala gatorna anpassas bättre för cyklister och gående. Naturskyddsföreningen tycker att det är viktigt att gång- och cykeltrafik prioriteras framför motorfordon i hela centrum. Samtliga trafikanter och gående får acceptera att framkomligheten är begränsad i en trång medeltida stadskärna.

Centralstationen är en stor målpunkt och cyklisterna tar sig dit från alla håll. Bangatan är inte lämplig för cyklister.

- Bangatan behöver få en cykelbana.

Fler gågator

Det är mycket trångt på Klostergatan och många cyklister cyklar mot enkelriktningen, vilket tyder på ett stort behov av dubbelriktning för cyklister.

- Det bör vara tillåtet att cykla i båda riktningarna på Klostergatan.
- För att kunna genomföra det anser vi att privatbilarna ska bort från både Klostergatan och Sankt Petri Kyrkogata. Eventuellt bör de göras om till gångfartsgator på liknande sätt som på Lilla Fiskaregatan.
- I förstudien till en spårvagnslinje föreslås en begränsning av trafiken på Sankt Laurentiigatan så att den i princip bara används av kollektivtrafik, gående och cyklister. Vi delar denna åsikt och anser att förändringen kan genomföras omedelbart.

Den gamla genomfarten i nord-sydlig riktning används flitigt av cyklister trots de alternativa leder som finns. På hela sträckan på Stora Södergatan, Kyrkogatan och Bredgatan från Mejeriet till Allhelgonakyrkan behövs åtgärder för cyklister. Även här bör privatbilarna tas bort.

- Parkeringsplatserna längs Stora Södergatan bör tas bort och ersättas med en markerad cykelbana. Detta är viktigast på den sydgående körbanan där cyklisterna får upp fart i nedförsbacken.

- På Stortorget, utanför turistbyrån eller i det nordvästra hörnet av torget, bör det finnas en ordentlig informationspelare som upplyser om att detta är centrum. På pelaren kan det finnas kartor som visar de färgade cykellederna och hur man tar sig till andra orter utanför Lund.

Den nuvarande dragningen av gul, lila och blå led längs Stortorget norra del är mindre lyckad med tanke på serveringarna och det stora antalet fotgängare. Många cyklister kör också tvärs över Stortorget.

- Dragningen av cykellederna över Stortorget kräver en översyn.

Södra Lund

Klostergården, Tetra Pak, Nilstorp och Gastelyckan ligger mycket nära centrum, mellan en och två kilometer. Höjdskillnaden är relativt liten.

Längs Södra Vägen och Ringvägen finns i dag två planskilda korsningar.

Gröna leden

Den gröna leden är skyltad mot Staffanstorp. Det är inkonsekvent mot andra leder som skyltas mot stadsdelar i Lund. Lederna bör ha mål inom Lund med förlängning till orterna på någon dryg mils avstånd från centrum. Alla övriga näraliggande tätorter ska vara skyltade från Lunds centrum.

Den gröna leden söderut är inte lätt att följa från Stortorget genom Kattesund. Många cyklister väljer Stora Södergatan för att ta sig in och ut ur centrum i stället för den i och för sig vackra vägen via Gröneгатan och Gyllenkroks allé.

Korsningen med Malmövägen är också ett hinder för cyklister som färdas söderut och tvingas över stora korsningar med väntan på trafikljus vid flera tillfällen.

Blå leden

Den blå leden söderut går också som den gröna via Kattesund. Den blå ledens passage genom Kattesund är dåligt skyltad och mycket trång.

- Drag om den blå leden från Stadsparken via Nygatan, Bantorget och Lilla Fiskaregatan.

Den blå leden är svår att följa genom Klostergården. Den utgör ett praktiskt exempel på svårigheten att underhålla en cykelled med tvära svängar i räta vinklar. Skyltningen håller inte genom åren.

- Den blå leden bör få en tydlig slutpunkt på Klostergården. Det krävs både skyltar, målning och fysisk förändring för att en cykelled ska fungera.

Den nuvarande cykelleden mot Malmö bör vara kvar även om det byggs en särskild snabbcykelväg med placering närmare järnvägen.

- Den befintliga cykelleden mot Malmö bör antingen dras längs Östanväg och Sunnanväg eller, ännu hellre, längs Malmövägen.
- Genom Sankt Larsområdet finns en gång- och cykelväg, men skyltning och vägvisning behöver förstärkas så att cyklisterna uppfattar den.

St Råby

Från Nilstorp kan man i dag cykla längs Arkivgatan och Råbygatan till centrum, men denna cykelväg är inte så lätt att hitta för en ny cyklist.

- Cykelvägen från centrum mot St Råby med fortsättning mot Kyrkheddinge bör ingå som en av de färgade lederna. Den skulle tillsammans med en led från centrum till Brunnsberg kunna bli en ny **brun led**.

Leden mot St Råby kan som i dag gå via Råbygatan, Arkivgatan och Råbyvägen med några ändringar:

- I korsningen Råbygatan – Södra Esplanaden behövs förbättringar för cyklisterna. Cykelleden måste markeras tydligt i gatan. .
- Dragningen av leden mellan Råbygatan och Arkivgatan bör ändras. Tag bort den från Änggatan och lägg den på Dammhagsstigen ner till Gylleholmsgatan. Låt den fortsätta ut på Arkivgatan till Råbykorset.
- Cykelbanan på den västra sidan om Arkivgatan, mellan Gylleholmsgatan och Råbykorset bör dubbelriktas.
- Från Råbykorset behövs en vägvisning mot Tetra Pak via Vagnmakaregränden och Nilstorpsvägen.

Västra Lund

Bostadsområdena på Väster ligger mycket nära centrum. Bollhusrondellen ligger cirka en km från Stortorget. Till Nova-området är det två till tre km. Höjdskillnaden mot centrum är liten.

Arbetspendlarna väljer att cykla längs de stora lederna, Trollebergsvägen och Fjeliävägen. Även de lila leden (genom Papegojlyckan) används flitigt. Den röda leden (via Hantverkargatan) används sannolikt i första hand av människor som tar cykeln till tåget.

De hinder som finns utgörs av trafikleden Ringvägen, Fasanvägen och Bryggaregatan. Det finns en tunnel under Ringvägen vid Polhemsskolan, en ljussignalreglerad korsning vid Fasanvägen – Papegojvägen samt en upphöjd plankorsning vid Bryggaregatan – Hantverkargatan. Det är visserligen tätt mellan dessa korsningspunkter, men det är även många cyklister som korsar denna trafikled vid Bollhusrondellen och vid Fjeliävägen. I korsningen Fjeliävägen – Fasanvägen behövs åtgärder.

Lila leden

- Den lila leden bör förlängas till Värpinge by. Från Gråsparsvägen kan den dras via Ernst Wigforss gata och i södra delen av Per Johans park ut till Trollebergsvägen. Där fortsätter i dag cykelvägar mot Lomma och Bjärred.

Trollebergsvägen

Parallellt med den lila leden finns cykelbana längs Trollebergsvägen som också har många cyklister. Korsningen vid Bollhusrondellen är inte helt bra i rusningstrafik.

Cykelbanan på södra sidan om Trollebergsvägen är i dag dubbelriktad från Bantorget ut till Folkparksvägen. Därefter är den enkelriktad ut till Värpinge by. Från Värpinge by är den dubbelriktad igen. Detta är inkonsekvent för cyklisten och leder till att många cyklister till den nya bebyggelsen vid Rösträttsgatan och Talmansgatan cyklar mot enkelriktningen.

- Hela sträckan av cykelbanan på den södra sidan av Trollebergsvägen från Folkparksvägen ut till Värpinge by bör dubbelriktas. Åtgärden bör kompletteras med hastighetsdämpande åtgärder för cyklisterna i svängen i Värpinge by.

Röda leden

Många cyklister har start och mål på Klosters fälad och Nova Lund. Det genererar mycket cykeltrafik längs Fjeliävägen mot centrum.

Från Måsvägen och fram till Västra Ringen (Mobiliarondellen) går cykelleden i huvudsak längs den södra sidan av Fjeliävägen. Det är otrevligt att cykla så nära en starkt trafikerad gata.

- Den röda cykelleden längs Fjeliävägen mellan Måsvägen och Doppingvägen bör flyttas in till Ållingavägen och Gässlingavägen där det bör byggas en ny gång- och cykelväg.

År 2013 tillkommer en gång- och cykelbro över järnvägen mellan Vävaregatan och Carl Bernlunds gata. Vi utgår från att den fortsätter över denna gata och parkeringsplatsen samt ansluts till Spolegatan mitt emot Fredsgatan på ett sådant sätt att man utnyttjar höjdskillnaden.

Då kan denna cykelväg fortsätta förbi Lindebergsskolan, via Laurentiigatan, Allhelgona kyrkogata och Biskopsgatan för att ansluta till den gamla leden vid Botan. I detta fall behöver dessa gator få ordentliga cykelbanor.

- Den röda leden bör gå via Stortorget liksom de övriga färgade cykellederna.
- Den röda leden bör förlängas till Nova-området.
- Den röda leden är också början på cykellederna till Bjärred och Kävlunge. Dessa orter bör vara skyltade från centrum och från den punkt där den röda leden slutar.

Fjeliävägen – Fasanvägen

Leden längs Fjeliävägen är mycket populär trots närheten till en starkt trafikerad väg. Många cyklister fortsätter från centrum på den södra cykelbanan trots att den är enkelriktad från Papegojvägen till Måsen. Det skapar osäkerheter vid den ljusreglerade korsningen med Fasanvägen. Denna gata har cirka 17000 fordon per dygn.

- Cykelbanan på den södra sidan om Fjeliävägen från Papegojvägen till Måsen bör vara dubbelriktad. Om den ska fortsätta vara enkelriktad behövs åtgärder med både skyltning och målning i cykelbanan vid Papegojvägen.
- Korsningen Fasanvägen – Fjeliävägen bör helst byggas om för cyklister. Den målade cykelboxen som används när man kommer utifrån i riktning in mot centrum upplevs som riskabel. Cyklister står där oskyddade och väntar vid rött ljus samtidigt som fordon i högerfilen har grönt ljus. Obehaget är särskilt stort när det kommer tung trafik på bara en halvmeters avstånd.
- Cykelvägen i gatan behöver åtminstone få en tydlig målning så att cyklister västerifrån på väg in mot centrum inte behöver tveka i korsningen.

Nordvästra Lund

Gunnesbo och Nöbbelöv ligger på två till tre km avstånd från centrum. Valkärra ligger fyra km från centrum. Det är inga stora höjdskillnader, men några av cykelvägarna passerar höjder på vägen (Kobjer och Oscarshem).

De stora hindren är järnvägen och Norra Ringen. Framför allt korsningen mellan dessa båda utgör ett stort hinder för cyklister.

Gröna leden

Både den gröna och den gula leden passerar Clemenstorget. I korsningen med Sankt Laurentiigatan är det trångt med alla bussar.

- Korsningen Sankt Laurentiigatan – Clemenstorget behöver få antingen en stensättning som visar trafikanterna att här korsar en cykelväg. Alternativt eller som komplement kan korsningen få en målning som visar cykelvägen.
- Korsningen Karl XI gatan – Kung Oscars väg behöver åtgärdas. På den norra sidan kommer ofta cyklister österifrån i hög fart nedför backen. Här behövs hastighetsdämpande åtgärder för cyklister.

Den gröna leden går fint via Karlavägen som dock behöver lagas. Sträckningen upplevs som osäker i mörker förbi Monumentet, längs Norra Ringen och i viss mån i tunnlarna på ömse sidor om Oscarshem. Vägen förbi Monumentet innebär också att cyklisten måste upp över en höjd. Det är också mycket trångt på cykelbanan över järnvägen. Trots den vackra sträckan på Karlavägen, är det nog många Nöbbelövsbor som väljer att cykla under järnvägen vid Timjanvägen - Kobjersvägen och sedan längs Västkustbanan och över Kung Oscars bro för att komma in till centrum.

- Vi föreslår att det byggs en gång- och cykeltunnel under järnvägen mellan Lingonstigen och en punkt knappt 100 m norr om Karlavägen. Då skulle cyklisterna komma över till Vallmovägen och vidare över Oscarshem som nu och man undviker höjden vid Monumentsparken, den minimala cykelvägen på Norra Ringens bro över järnvägen, och framför allt den trånga passagen bakom villorna på Lavendelvägen.

Cyklisterna med målpunkter på Universitetsområdet använder troligen Baravägens cykelbanor. Se kommentarer till den blå cykelleden.

Den gröna leden fortsätter efter Nöbbelöv mot Vallkärra. Skyltningen är svår att uppfatta på flera ställen.

- Cykelvägen genom Hubertusparken känns osäker och behöver öppnas upp. Ett alternativ vore att dra ledens fortsättning via Fågelhundsvägen i stället för genom parken.

Från Vallkärra mot centrum cyklar många troligen på Kävlingevägen. Många cyklisterna från Nöbbelöv har Sankt Hans backar som målpunkt och väljer också Kävlingevägen. Vid bron över järnvägen tar de sig fram på bronns norra sida för att undvika flera trafikljus.

- Det bör skapas en möjlighet för cyklisterna att på ett enklare sätt ta sig från Nöbbelöv till S:t Hans backar, förslagsvis genom en dubbelriktad cykelbana på östra sidan om Kävlingevägen mellan Christian V:s väg och Norra Ringen samt en dubbelriktad cykelbana på den norra sidan av bron.

Gula leden

Den **östra** delen av den gula cykelleden mot Gunnesbo är i många stycken en exemplarisk cykelled. När man lämnat stadens centrala delar efter Karl XI-gatan finns, tack vare flera cykelbroar, obruten cykelbana ända ut till bussgatan Rudeboksvägen. Det är en sträcka på ca 2,5 km. Leden saknar, som de flesta andra leder, mittmarkeringar. Det skulle underlätta och troligen öka säkerheten om cykelvägarna försågs med streckad mittlinje. Dessutom skulle cyklistens orientering underlätta betydligt, särskilt i Gunnesbos grönområden där många andra cykelvägar tillstöter. Leden har god belysning.

- Efter det att den gula leden har passerat Nöbbelövsvägen borde leden följa Stenåldersvägen förbi Gunnesboskolan och fortsätta rakt fram. Då undviker man höjden vid Fornängen.
- Vid Rudeboksvägen bör den gula leden skyltas vidare mot Kävlinge längs väg 108.

Den **västra** delen av cykelleden mot Gunnesbo är gemensam med leden Gunnesbo Ö fram till och med Kung Oskars bro. Leden går via Qvantenborgsparken och tvingar upp cyklisten på Kobjers höjder. Många väljer säkert Öresundsvägen i stället. Där saknas cykelbana. Trots det är vägen markerad som cykelled på cykelkartan.

- Det bör byggas en cykelbana längs Öresundsvägen mellan Måsvägen och Bondevägen för att komplettera det befintliga cykelvägnätet.
- Rondellerna vid Öresundsvägen / Måsvägen respektive Öresundsvägen / Bondevägen upplevs som farliga och bör ändras för cyklisterna efter förebild från Råbykorset.

Den gula leden via Gustavshemsparken och under Norra Ringen känns inte bra. Från höjden på Kobjer tvingas cyklisten ner under Norra Ringen för att sedan klättra upp mot Gunnesbo igen. Passagen under Norra Ringen känns för osäker. Förutom tunneln kör cyklisten en lång sträcka genom Gustavshemsparken i södra delen av Kobjer samt genom Koloniparken väster om Norra Ringen.

- Området runt den gula cykelledens passage under Norra Ringen behöver åtgärdas och belysningen behöver förstärkas.

Det är lätt att följa vägen i hela dess sträckning, men vill man utnyttja leden för att sedan ta sig till Bjärred eller Kävlinge får man hålla ögonen öppna. Belysningen är i övrigt genomgående god.

Norra Lund

Norra Fäladen ligger cirka tre km från Stortorget och på betydligt högre höjd. Det finns sex olika möjligheter att korsa Norra Ringen, en bro vid Margaretavägen och resten tunnlar. Andra hinder för cyklisterna är Getingevägen, Svenshögsvägen och Tornavägen.

Många cyklisterna använder cykelbanorna längs Svenshögsvägen och Getingevägen i stället för den blå cykelleden.

Stångby

Det saknas en markerad led mot Stångby. En naturlig väg för cyklisten från centrum är via Bredgatan, Getingevägen, Baravägen, Margaretavägen och norrut genom Sankt Hans Park. Sträckan norr om Norra Ringen upplevs som osäker i mörker.

- Det bör skapas en cykelled till Stångby med vägvisning från centrum. Denna nya led bör dras via en gång- och cykelväg längs Margaretavägen och inte genom Sofiaparken. Skyltningen i Sofiaparken är obefintlig och gör det svårt att hitta för en ny cyklist.

Getingevägen

Beroende på målpunkter på Norra Fäladen cyklar många från centrum längs Getingevägen och Svenshögsvägen. Tunneln under Norra Ringen underlättar. Däremot är det omständligt att göra vänstersvängen från Getingevägen in på Svenshögsvägen. Den innebär att cyklisten måste vänta på två röda ljus. Många cyklisterna löser detta genom att cykla in vid Viktoriastadion när de ska mot centrum.

- Vägvisningen mellan Norra Fäladen / Fäladstorget och in till centrum bör söder om Norra Ringen gå på Lovisavägen, Sofiavägen och Baravägen.
- Cykelbanan på den södra sidan om Baravägen mellan Getingevägen och Sofiavägen eller Margaretavägen bör dubbelriktas. Då slipper cyklisterna flera trafikljus på sträckan.

På den södra sidan av Getingevägen, norr om busshållplatserna finns en vändplats för bussar. Dragningen av cykelleden gör att många cyklisterna ignorerar vägvisningen och tar en genväg över vändplatsen. Det saknas också en skylt med ”lämna företräde” för cyklisterna som ska korsa bussgatan.

- Vägvisning, målning och / eller dragning av leden behöver ses över på denna punkt så att osäkerheterna tas bort.

Blå leden

Den blå leden går uppför förbi Valvet och Universitetsbiblioteket och når sin högsta punkt nära det gamla vattentornet. Cyklisterna som ska mellan centrum och Norra Fäladen väljer nog hellre att cykla längs Getingevägen även om det är mer trafikbuller.

Korsningen Baravägen – Tornavägen är osäker för cyklister som kommer söderifrån på Tornavägen. Eftersom det saknas vägvisning gör många cyklister en vänstersväng för att komma västerut på cykelvägen längs bussgatan, trots att det finns en förbindelse via den östra sidan.

- Det behövs en vägvisning mot Lasarettet och t ex Nöbbelöv för cyklister som kommer söderifrån på Tornavägen.

Den nuvarande sträckningen av leden förbi UB är mycket trång och cyklisterna ska samsas med många fotgängare. Den blå cykelleden har många svängar och upplevs nog som lite svår att följa.

- Det behövs bättre vägvisning på den blå ledens passage genom UB-parken.
- Man bör överväga asfaltering på sträckan genom UB-parken, kombinerat med hastighetsdämpande åtgärder för cyklisterna.
- Passagen i Valvet söder om korsningen med Allhelgona kyrkogata behöver åtgärder. Cyklister norrifrån genar i kurvan och det skapar både incidenter och olyckor.
- Utfarten från kvarteret Paradis till Sandgatan måste förbättras. En trafikskylt är borta sedan länge och behöver ersättas.

Nordöstra Lund

Från Brunnsnäs är det cirka tre km till Stortorget och det är stor höjdskillnad. Många cyklister tar vägen från centrum via Adelgatan och Påsjövägen upp till universitetsområdet.

- I samband med utbyggnaden av Brunnsnäs bör det skapas en ny led (den bruna leden?) på denna sträcka.

Hinder på vägen åt nordöst utgörs av Tornavägen och motorvägen E22.

Röda leden

Från Järnvägsstationen leder den röda leden logiskt och direkt ut från centrum österut; förbi Sparta, Sångarvägen, Östra Torn och når slutligen Utmarksvägen. Där leden följer bilvägar finns cykelväg på bägge sidor. Mellan Sångarvägen och Utmarksvägen går leden genom park- eller grönområde och håller god bredd. Dock upphör vägvisningen redan vid Sångarevägen.

Den röda leden kan få en ny sträckning när bron över järnvägen kommer på plats 2013. Om leden ska dras via Allhelgona kyrkogata krävs cykelbana på sträckan.

- Det är viktigt att den nya bron över järnvägen vid Vävaregatan får goda anslutningar på båda sidor så att det går att cykla över den. På den västra sidan bör den hålla höjd och fortsätta över Carl Bernlunds gata och parkeringen för att ansluta till Spolegatan mitt emot Fredsgatan.
- Korsningen Bredgatan – Sankt Petri Kyrkogata – Paradisgatan skapar mycket osäkerhet när cyklister ska korsa Bredgatan. Här krävs åtgärder, förslagsvis målning.

Den som använder den röda leden från Östra Torn har ofta centrum som mål.

- Den röda leden bör dras via Stortorget som övriga leder.

Östra Lund

Östra Torn, Mårtens Fäläd och Linero ligger cirka tre km från Stortorget och de ligger relativt högt.

Hinder på vägen är Tornavägen, motorvägen E22 samt Sandbyvägen. Längs motorvägen finns åtta planskilda korsningar för cyklister på en sträcka av 4½ km från Knästorpsvägen på den gamla banvallen i syd till en vägport norr om Brunnsnäs i norr.

Lila leden

Den lila leden har en krokig men vacker dragning från centrum förbi Botan och genom Sankt Jörgens park till passagen av Tornavägen. På sina ställen är det dåligt vinterunderhåll och pendlare väljer att cykla Östra Mårtensgatan och längs Dalbyvägen i stället.

Boende på Östra Torn och Mårtens Fälad använder sannolikt i första hand den lila leden på den gamla banvallen, Hardebergaspåret, för att ta sig in till Stortorget. De flesta cyklar ner till rondellen vid Brunngatan och in via Dalbyvägen i stället för på den lila cykelleden, speciellt eftersom det senare har sämre vinterunderhåll.

- Skapa en tydlig cykelled från Stortorget via Dalbyvägen och på Hardebergaspåret, genom att peka ut den med tydlig vägvisning. Vi föredrar att ha kvar sträckningen för den lila leden eftersom den går genom mycket lugna kvarter.

Gula leden

Boende på Linero cyklar normalt på den gula leden längs Dalbyvägen för att komma in till centrum. Här, liksom längs Fjelievägen, använder många den ena (norra) cykelbanan i båda riktningarna, troligen för att de vill undvika cykeltunneln strax väster om motorvägen E22. Den bästa lösningen vore att legalisera detta.

- Gång- och cykelvägen på den norra sidan om Dalbyvägen från rondellen vid Brunngatan ut till motorvägen E22 bör breddas och göras dubbelriktad.

Med en dubbelriktning på denna sträcka blir det inkonsekvent om cyklisterna ska byta sida när de kommer från centrum till rondellen vid Brunngatan.

- Dalbyvägen bör enkelriktas för motorfordon mellan Spyken och Brunngatan med körriktning ut från centrum. En av körbanorna kan då tas i anspråk för dubbelriktad cykeltrafik. Då skapas en snabbcykelväg från centrum ut till Linero.

Cyklister från Hardebergaspåret som ska vidare söderut på banvallen får cykla på den norra sidan av Brunngatan. Efter cirka 100 meter ska man korsa Brunngatan för att fortsätta på banvallen. Det skapar en obehaglig korsning med den sneda överfarten.

- Cykelbanan på den södra sidan av Brunngatan mellan Dalbyvägen och banvallens fortsättning mot Arkivgatan bör bredda och dubbelriktas.

Protokoll från inventeringar

Cykelgruppen i Lunds Naturskyddsförening har cyklat på samtliga färgade cykelleder flera gånger samt på andra större leder. Observationerna finns antecknade i protokoll som bifogas på följande sidor.

Det finns också ett antal bilder från inventeringarna. Dessa filer överlämnas separat.

Inventerare:

Margit Anderberg
Tomas Björnsson
Annita Bogren
Eva Holmstedt
Nils Lewan
Jacquette Lyttkens
Ole Malmberg
Eva-Lena Malmros
Jan-Erik Norne († 2011)
Leif Runeson

Protokoll:

Standardprotokollet
Blå leden söderut (TB, AB)
Blå leden norrut (MA)
Gula leden nordväst och nordnordväst (JEN, AB)
Gula leden österut (JL)
Gröna leden norrut (EH, NL, TB)
Gröna leden söderut (TB)
Lila leden västerut (TB)
Lila leden österut (LR)
Röda leden västerut (TB)
Röda leden österut (JEN)
Stångby (ELM)
St Råby (OM, AB), se cykelvägsplanen