



2018-10-15

Lunds kommun  
Tekniska nämnden

## Yttrande över remiss: Cykelstrategi för Lunds kommun 2018-2021

Er beteckning: TN 2018/0253

### *Sammanfattning*

Lunds Naturskyddsforening, LNF, välkomnar en ny cykelstrategi för Lunds kommun.

### *Allmänt*

Med klimatförändringar som visar sig i allt snabbare takt och med en önskan att begränsa utsläppen till högst två grader är det nödvändigt med mycket snabba minskningar av utsläppen. Det gäller i högsta grad trafiken och samhället kommer mycket snart att inse att utsläppen behöver ner till noll snarast möjligt och absolut före 2030. I ljuset av detta blir en radikal cykelstrategi en nödvändighet. Det är inte bara en fråga om att få fler att cykla, det är en fråga om att cykelinfrastrukturen ska kunna ta hand om alla nya cyklister.

Målsättningen från LundaMats III om utsläpp nära noll år 2050 är alldeles för svag. Om Sverige och Lund ska gå före det allra minsta så behövs nollutsläpp 2030.

### **Potentialen**

Analyser av resvanor visar att långa resor på fritiden utgör en stor andel av transportarbetet. En del av dessa längre resor, utflykter på sommaren, kan med fördel ersättas med cykelturer. När människor cyklar några mil en sommardag så ersätter det en betydligt längre utflykt om den hade gjorts med bil. En vanlig bilutflykt en sommardag kan vara mellan 10 och 20 mil.

Slutsatsen av denna insikt är att det är viktigt att se till att cykelinfrastrukturen är komplett mellan alla större tätorter, även utanför kommunens gränser. Till de större bristerna i dag hör Dalby-Knivsås, Dalby-Genarp samt Stångby-Örtofta.

### **Utmaning 1: Fler ska cykla mer**

Även om Lund får priser för att det är en bra cykelstad finns det fortfarande mycket att göra. Det är trångt i centrum och där vågar föräldrar inte släppa ut sina barn på cykel i lika hög grad som i de mindre centrala stadsdelarna.

Den förra cykelstrategin har sju visioner och en av dem är: *Cykeltrafiken är prioriterad, liksom gång- och kollektivtrafik, framför biltrafiken i den kommunala planeringen.* Denna ambition måste absolut finnas med även i den nya cykelstrategin.

### *Bättre cykelkultur*

Det klagas ofta på cyklisternas framfart i Lund. De betraktar sig inte som trafikanter utan snarare som ett slags fotgängare på hjul. I en statlig cykelutredning häromåret 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.

Detta ger ett visst hopp. Det går absolut att göra förbättringar i "trafikmiljöns utformning". 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.

Det är också viktigt att måla cykelsymboler och streck som visar hur man ska cykla i trafikerade korsningar. Ett exempel på detta är korsningen Fjellievägen-Fasanvägen där många cyklar fel. Även målning med överkorsad cykel kan behövas för att markera att man inte får cykla på t ex en gångbana.

Vi vill också peka på behovet av att separera gående och cyklister genom skilda och tydligt markerade gång- respektive cykelbanor. Vi utgår från att man inte längre anlägger gemensamma GC-banor utan markering, men det finns många äldre sådana och det råder förvirring om på vilken sida fotgängare ska gå. Det räcker inte med skyltar med gående och cykel bredvid eller ovanför varandra. Det behövs även återkommande målade symboler för gående respektive cyklister i asfalten, inte bara precis i början av en led.

Lunds Naturskyddsförening vill också gärna trycka på behovet av vita hjälplinjer på asfalten som hjälper cyklister att hålla kursen i mörker. Det gäller kanske mest utanför tätorterna, men även i staden finns det grönområden där det är mörkt, och en cykellykta lyser bara några meter framåt. Någon form av reflekterande vita linjer borde vara obligatoriskt överallt.

### *Kampanj mot buss- och taxiförare*

I centrum upplever många en osäkerhet på grund av buss- och taxitrafiken. Den beror till en del på att det finns buss- och taxiförare som inte tar den hänsyn till cyklisterna som krävs. Vi menar att Lunds kommun ska rikta kampanjer mot denna grupp förare för att förbättra för cyklister och även via Skånetrafiken ställa krav på busstrafiken.

### *Målkonflikter*

Cykeln som eget transportmedel i olika planer. De senaste årens praktik visar en målkonflikt. Hardebergaspåret är en av stadens viktigaste cykel- och skolvägar. Likväl redovisas Hardebergaspåret som ett rekreativt område i detaljplanen för Vipemöllan

38 och som en mötesplats för fikasugna i planen för Galgevången 1:20. Hardebergaspåret måste fortsätta att vara en huvudled för cykeltrafiken österut mot Östra Torn och Södra Sandby.

#### *Underhåll*

För att fler ska cykla mer även på vintern krävs en fullgod snöröjning. I den ingår att de som utför snöröjningen förstår cyklisternas situation. Det behövs även snöröjning av de vallar som oftast bildas där en cykelbana börjar efter en korsning. Vallarna uppstår när gatorna snöröjs för bilar och de förstärks när trottoaren röjs för gående.

#### *Gå och cykla till skolan*

En noggrann genomgång av trafikmiljön behöver göras utanför många skolor. Bilisternas dominans måste brytas. Här behövs inte bara ”cykelfrämjande arbete”, det behövs också förändringar i infrastrukturen så att det inte går att lämna barn vid en skola på ett sätt som äventyrar säkerheten för barn som cyklar och går till sin skola. Ett avskräckande exempel är Tunaskolan vid Warholms väg.

Vidare kan man gärna i informationen till alla trafikanter framhålla att det är tillåtet för barn under åtta år att cykla på gångbana. Det kan underlätta för dem som vågar låta sina små använda egna cyklar för att ta sig fram.

## **Utmaning 2: Lunds kommun i framkant**

### *Vägvisningsplan*

Om Lund ska kunna anses ligga i framkant när det gäller cykling, 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 samt vår större granne 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.

Till huvudstråken bör vi räkna de faktiska stråk som många människor använder i det dagliga cyklandet. Exempel är Trollebergsvägen, Fjeliävägen, Kävlingevägen, Getingevägen, Sölvegatan och Malmövägen. Det är i dag endast Hardebergaspåret och cykelvägen mot Linero som har vägvisning av de stora pendlingsstråken. 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 som en klassificering i nvdb (nationella vägdatabasen).

Vi vill också att cykelstrategin slår fast att vägvisningen ska utformas efter en genomtänkt standard (som de övriga orterna ovan). Nuvarande vägvisning är inte bra vare sig till utformning men framför allt inte till placeringen. Det fattas också skyltar på flera ställen. 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”. Ibland sitter de till vänster om cykelbanan, ibland till höger. Skyltning för bilister görs alltid efter noggrann utredning om hur de ska synas bäst.

Det finns normalt inga skyltar som visar vilka byggnader, bostadsområden eller parker man passerar när man cyklar på de prioriterade stråken. Ett exempel är Hardebergaspåret som öster om Thulehemsvägen passerar Munspelets förskola och skola, Östratornskolan, Flygelskolan och Ekelundskolan, vilka ligger på rad efter varandra

nära spåret. De är skymda av träd och buskar och syns bara delvis. Liksom för bilister behöver cyklister en upplysning om var de är och när de är framme vid målet.

De skyltar som finns längs de färgade stråken leder cyklisten till orter och stadsdelar långt bort samt till centrum. Det behövs också skyltar som om möjligt pekar mot närliggande platser som LTH, Ideon, Universitetssjukhuset och andra större arbetsplatser. Om inte dessa målpunkter m.m. märks ut, kommer många cyklister att använda sina mobiltelefoner medan de cyklar, vilket vi av säkerhetsskäl inte vill.

#### *Dela kunskap*

Det är inte bara andra städer och regioner som ska komma och titta på cykelstaden Lund. Det är också viktigt att förvaltningens tjänstemän får åka ut och titta på andra städer med många cyklister som i Holland och på nära håll Köpenhamn.

### **Utmaning 3: Förtätning av staden och tätorterna**

#### *Cykelvägnätets uppbyggnad*

##### *Prioriterade, dubbelriktade huvudstråk*

Det behövs en översyn och förbättringar av huvudstråken som cykelstrategin skriver.

Enligt den förra cykelstrategin ska cyklister och gående prioriteras före biltrafiken. Nu måste detta få genomslag för de stora huvudstråken in och ut ur centrum. De stora stråken bör vara dubbelriktade hela vägen ut till de mer perifera stadsdelarna. I dag finns det bitvis sådana cykelbanor, exempelvis **västerut** längs Trollebergsvägens södra sida ut till Folkparken.

Många cyklister som ska **österut** cyklar felaktigt på den norra sidan av Dalbyvägen mot Linero. Det skapar bland annat problem vid busshållplatsen Jupitergatan. Vårt förslag var redan 2012 att skapa en dubbelriktad cykelbana från Spyken ut till motorvägen E22. Då behöver man enkelrikta Dalbyvägen utanför Spyken och ta bort en körbana på resten av sträckan, men detta är just en fråga om att prioritera gång- och cykeltrafik. Åtgärden förbättrar också situationen vid busshållplatsen avsevärt.

**Söderut** finns redan i dag en dubbelriktad cykelbana från Mejeriet och vidare söderut. Det som behövs är målning i korsningen Södergatan – Södra Esplanaden vid Mejeriet. Det är inte rimligt att cyklister söderifrån ska behöva vänta på två trafikljus för att komma vidare upp mot centrum.

**Norrut** bör det finnas en dubbelriktad cykelbana från Allhelgonakyrkan och norrut förbi den stora målpunkten sjukhuset. Den förläggs lämpligen på den östra sidan så att cyklisterna slipper korsa spåren.

Längs Fjeliävägen är det dubbelriktat en bit fram till Papegojvägen, sedan enkelriktat ut till Stilgjutaregatans övergångsställe och sedan dubbelriktat igen ut från staden. Det kan vara trångt att få till en dubbelriktning på denna halvkilometer, men många cyklister cyklar redan i dag felaktigt på den södra sidan.

#### *Cykelfartsgator*

Lunds Naturskyddsförening stöder helt förslaget att göra om bilgator till cykelgator och cykelpassager till cykelöverfarter.

#### **Utmaning 4: Cykelparkering**

Vi stöder cykelstrategins förslag att förbättra cykelparkeringarna och att utveckla parkeringsnormen för cyklar. Vi håller med om att Lunds kommun successivt bör minska antalet parkeringsplatser för bilar och göra om dem till cykelparkeringar. Det behövs också betydligt fler cykelparkeringar på allmän plats i centrum.

En idé som bör provas är att införa tidsbegränsad cykelparkering på de mest centrala platserna som Lilla Fiskaregatan. En möjlighet är att förbjuda cykelparkering i cykelställerna i centrum till exempel på morgonen mellan kl. 03 och 04 eller att på annat sätt tidsbegränsa den. Då skulle det finnas betydligt färre övergivna cyklar som tar upp plats.

Det behövs också bättre cykelparkering på till exempel Nova-området och andra affärstätta områden. Ofta finns det alldeles för få cykelställ eller inga alls. Detta är visserligen privat mark, men Lunds kommun bör ta upp frågan med dessa aktörer och ställa krav i samband med andra ärenden.

#### **Övrigt**

##### *Cykel på tåg och bussar*

Det behövs ökade möjligheter att ta med cykeln på tåg och bussar. Denna aspekt saknas i cykelstrategin. Denna möjlighet måste bli en stående punkt i framtida upphandlingar av kollektivtrafik utanför tätorterna. Det räcker inte med att det för en ung och stark person är möjligt att lyfta upp en cykel på en hållare bak på en buss. Det finns bättre tekniska lösningar som man kan se i andra länder och Lunds kommun måste trycka på Skånetrafiken och kräva goda möjligheter att ta med sig cykeln på både buss och tåg.

Möjligheten att ta med cykeln på resan bör framgå av tidtabellen.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande  
Epost: cicero@rtb.se