



Lunds kommun  
Tekniska nämnden  
Box 41  
221 00 Lund

Tekniska.forvaltningen@lund.se

## Stäng inte ute gång- och cykeltrafikanter!

Gator, trottoarer, torg och grönytor i en kommun är kommuninvånarnas gemensamma egendom. Ibland kan det vara nödvändigt att begränsa den fria tillgången till dessa ytor på grund av olika byggprojekt, men begränsningarna bör då vara så småskaliga och kortvariga som möjligt. Detta kan regleras bl.a. med avgifter för att marken tas i anspråk.

Lunds Naturskyddsforening, LNF, tycker sig på detta område se en förändring till det sämre för kommunens gång- och cykeltrafikanter. GC-trafik släpps mer sällan fram, och avstängningarna bibehålls även under helger och semestrar när inget byggarbete sker. Exempel på sådana fall ges i bilagan.

Ett ökat säkerhetstänkande kan ligga bakom denna utveckling. Det bör dock påpekas att SKR:s och Trafikverkets gemensamma *GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus* i samband med totalavstängningar betonar att "de avståndskänsliga grupperna gående och cyklister kommer att försöka ta sig förbi platsen på helt inofficiella vägar som många gånger kan bli betydligt farligare än de planerade". En större säkerhet invid själva byggplatsen kan alltså leda till en större osäkerhet i omgivningen.

För att motverka detta föreslår LNF följande åtgärder:

- att kommunen utarbetar en skriftlig strategi för att värdera olika intressen och därmed styra när tillstånd ges och hur omfattande dessa ska vara.
- att avgifterna differentieras utifrån hur en avstängning påverkar i första hand de gående, i andra hand cyklisterna och i tredje hand bilisterna. En avstängd körbana bör t.ex. vara billigast, eftersom GC-trafiken då kan fortsätta med bara mindre förändringar, medan en total avstängning av en gata inklusive trottoarer bör vara dyrast.
- att avgiftssystemet utformas så att det ökar byggföretagens intresse av att låta arbetet gå så fort som möjligt. En debitering per dag är bättre än



debitering per vecka eller månad, eftersom det senare kan göra att arbetet tar onödigt lång tid.

- att avgiftssystemet eventuellt också styrs av mängden trafik som påverkas, så att t.ex. en avstängning av ett viktigt GC-stråk blir dyrare än en avstängning av ett mindre trafikerat stråk.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande

Epost: [cicero@rtb.se](mailto:cicero@rtb.se)

Bilaga: Upplåtelse av offentlig plats kontra GC-trafik i Lunds kommun.



## **Upplåtelse av offentlig plats kontra GC-trafik i Lunds kommun.**

(Bilaga till skrivelse: Stäng inte ute gång- och cykeltrafikanter!)

I denna bilaga ger Lunds Naturskyddsförening bl.a. några exempel på konflikter på detta område samt jämför avgiftssystemen i Lund och Malmö.

### **Gott exempel**

Ett projekt där radikal avstängning visserligen var nödvändig, men där mycket gjordes för att underlätta för lundaborna, är S:t Petri kyrkogata. Här togs alla ledningar under gatan upp, djupa schakt grävdes, sidorna säkrades etc. Ändå gick det att hela tiden erbjuda passage för gående och för cyklister som ledde sina cyklar, så att den viktiga sträckan mellan Clemenstorget och Bredgatan fortfarande var möjlig att ta sig fram på.

### **Dåliga exempel**

Algatan var nog totalt blockerad minst 2 år under utgrävning och byggarbete. Detta påverkade kraftigt många GC-trafikanter, eftersom Algatan för cyklister och i synnerhet gående är en del i den absolut rakaste linjen österut från stationen genom Lundagård till Botan och vidare österut.

Byggmästaregatans omläggning blockerade fullständigt en mycket lång sträcka för både passage längs gatan och korsande GC. Med bättre planering borde man i stort sett ha kunnat undvika påverkan på GC-trafiken. Här var rimligen kommunen själv beställare i slutänden och bör ha haft dubbla möjligheter att påverka arbetets uppläggning.

Hörnet Tunavägen/Scheelevägen. Här blockerades GC-trafiken bl a på Tunavägens norra sida. Gående valde då att gå i gräset/gyttjan mellan inhägnaden och gatan, medan cyklande till Sparta fick korsa till södra sidan, varifrån sedan ingen vettig överfart åter till norr finns vid ICA Sparta. Man hade i stället kunnat anlägga en eller to m två provisoriska passager (en för gående och en för cyklar) med beläggning i trä någon dm ovan mark, vilket också i huvudsak hade hindrat skador på trädens rötter.

Även mindre projekt är värda uppmärksamhet, så att de inte i onödan drar ut på tiden. Avskräckande exempel är t ex ett antal arbeten med upphöjningar där mindre gator från sydväst ansluter till Fjellievägen ut mot NOVA. Här fanns visserligen nära alternativ färdväg längs Gässlingavägen/Ällingavägen, men skyltningen var otillräcklig, så många råkade ändå i farliga situationer i de halvfärdiga anordningarna.



## **Avgifter i Lund och Malmö**

### **Lund**

Lunds övergripande bestämmelser finns här:

<https://www.lund.se/trafik--stadsplanering/torg-och-allmänna-platser/markupplåtelse-tillstånd-offentlig-plats/>

och avgifterna i Lund kan studeras här (under avgifter):

<https://lund.se/foretag-naringsliv-och-forening/for-dig-som-har-verksamhet-eller-foretag/anvanda-offentlig-plats-och-gator/reklamskylt-gatupratare-affischering-markupplåtelse>

Den mest problematiska delen av Lunds kommuns avgiftssystem är upplåtelseavgifterna för byggnadsupplag, bodar m.m. Där anges priset för upplåtelse de första sex månaderna till 20 kr per kvm och månad i zon 1 (stadskärnan) och 15 kr per kvm och månad i zon 2. För ytterligare månader är priserna 40 resp 30 kr. Det görs alltså ingen skillnad på viktiga och mindre viktiga trafikstråk, och effekten på allmänhetens möjlighet att röra sig i stadsrummet kan ingen påverka beräkningen.

### **Malmö**

I Malmö kan man däremot se ett försök till differentiering efter ytans betydelse för allmänheten. Förutom kvadratmeter och månad tas även läget med i beräkningen, så att en helt avstängd körbana medför högre kostnad, liksom etablering på torg och gågator. Avgifterna är också betydligt högre än i Lund: för de första sex månaderna 30 kr per kvm och månad på "ordnad mark", 55 kr per kvm och månad för huvudled och bussgata, och 85 kr per kvm och månad för gågata, torg och stängd körbana.

### **Några ytterligare förslag och synpunkter**

från Lunds Naturskyddsförening är följande:

- En trafikanordningsplan, som finns bl.a. i kommunerna Ystad och Malmö, kan reglera ianspråktagandet av offentlig plats som påverkar trafiken.
- Skyltning är viktig för säkerheten, och skyltar bör därför vara försedda med tyngder och låsanordningar så att de inte kan flyttas. Personalen bör också inför varje arbetsdag kontrollera att alla skyltar är på plats.
- Det offentliga rummets ytor borde kunna värderas i ekonomiska termer, gärna i samarbete med Universitetet. Markvärde, anläggningskostnad etc kan analyseras för några olika gator och torg. Ännu mer givande vore att försöka uppskatta värdet för invånarna, såväl de som passerar som de som bor eller arbetar på platsen.