

Skrivelse till tekniska nämnden angående policy för gång- och cykeltrafik

Regeringen har tillsatt en cykelutredning. Det är den första statliga offentliga utredningen om cykeltrafik. Utgångspunkten är att finna åtgärder som leder till en fördubbling av cyklingen. Med tanke på tekniska förvaltningens arbete i Lund med att förnya policyn för gång och cykeltrafik finns det ett gyllene tillfälle för vår kommun att bidra till målet om en fördubblad cykeltrafik.

För bilister har det länge funnits ett sammanhängande väg- och gatunät som är differentierat efter hastighet samt förväntad trafikvolym. De är vana vid en jämn standard, fungerande vägvisning, parkering, bensinstationer och andra faciliteter som är utformade för bilismens behov. Det är hög tid att trafikplaneringen skiftar fokus och utgår från trafikslag som minskar oljeberoende och förbättrar hälsan. I Lund ska det vara lätt att leva utan bil. Sammanhängande snabbcykelstråk med hög standard bör stå överst på dagordningen.

Om det är trångt bör de trafikslag som är minst utrymmeskrävande prioriteras. För längre sträckor är spårvagns- och busstrafik yteffektivt. Gående som inte behöver mer utrymme än sin egen kroppshydda bör ha en given prioritet. 95 - 97 % av en privatbils livstid står den stilla. Utifrån klimat- och luftkvalitetssynpunkt är det givetvis bra. Men alla dessa parkeringsrader längs gatorna skulle kunna vara säkra cykelstråk i stället. Trafikplaneringen behöver skifta fokus och utgå ifrån människoenheter i stället för fordonsenheter. En rättvis fördelning av det begränsade gatuutrymmet för de människor som ska vistas kan vara en utgångspunkt. Kommunens trafikplanering bör anpassas för tillgodose ett ökat behov av såväl snabb som maklig cykling.

att uppdra åt tekniska förvaltningen/gatukontoret att återkomma med en sammanhängande strategi för att cykeltrafikens andel av transporter ska öka och motsvara den nationella målsättningen

att utforma ett cykelbokslut som används för att redovisa måluppföljning och kunna genomföra en medborgardialog om cykeltillståndet i kommunen

att återkomma med ett förslag på ett sammanhängande snabbcykelnät (dimensionerat för snitthastigheter på över 20 km/h, prioritet framför personbil, gångtrafik förbjuden mm) som hänger ihop med det övriga cykelvägnätet

att göra ett förslag till färgläggning och skyltning som behövs för att cykelstråken ska vara lätta att identifiera och följa även för turister samt andra tillfälliga besökare. London är ett föredöme

att utforma en drift- och underhållsplan inklusive snöröjning som är tillräcklig för att förhindra olyckor och skador

att i samband med utformningen av en helhetsstrategi för alla typer av parkeringar särskilt beakta cyklisternas behov. I bilparkeringsplats rymmer 10 cyklar

att minska friktionen mellan cyklister och gående genom att tillgodose det identifierade behovet av 1500 nya cykelparkeringsplatser i centrum

att ge det kommunala parkeringsbolaget i uppgift att svara för såväl bilars som cyklars parkeringsbehov

att verka för hyrcykel som ett potentiellt tillköp i samband med kollektivtrafikresor

att återkomma med förslag till bilfria zoner kring skolor och andra lokaler där barn vistas regelmässigt

att intensifiera ansträngningarna för att alla barn kan gå eller cykla till skolan

att anlägga s k cykelboxar (indragen stopplinje för motorfordon) vid alla trafikljusreglerade korsningar

att införa en generell hastighetsbegränsning på max 30 km/h på alla gator med blandtrafik
Hastighetssänkningen beivras genom insmalningar eller andra åtgärder som förhindrar kollisioner med kroppskada som följd

att installera hastighetskameror där det finns problem med att motorfordon överskrider gällande hastighetsbestämmelser

att i som ett led i kommunens folkhälsoarbete tillsammans med Region Skåne verka för att cykel på recept används oftare för att motverka sjukdomar

att initiera ett samarbete med de större arbetsgivarna i kommunen med syfte att begränsa och avgiftsbelägga bilparkering samt främja cykelpendling

att i de lokala trafikföreskrifterna införa så större lastbilar (längre än 10 m) endast får förekomma på vägar där det inte finns oskyddade trafikanter

att återkomma med förslag på vilka vägar utanför tätorten som lämpar sig för 2-1struktur med markerade cykelfält. Erfarenheter från Holland bör inspirera

att kommunens trafikplanerare och naturvårdare tillsammans planerar för de cykelvägsträckningar som lämpar sig för läplanteringar samt undersöker möjligheter för LONA-bidrag för genomförande

Lund 6/10 2011

Karin Svensson Smith (mp) 2:e viceordförande