

Motion till kommunfullmäktige: Minst varannan cykel

Jämfört med andra städer i Sverige har Lund den högsta andelen cykelresor; 43 % av resorna i tätorten Lund. Denna tätposition har kommunen haft under en lång tid. De senaste åren har dock cykelandelen minskat något samtidigt som Malmö och flera andra kommuner tagit nya fräscha grepp för att fler ska använda cykel. Om Lund ska behålla sin tätposition krävs nya beslut som kan förbättra villkoren för cykeltrafik.

I samband med Almedalsveckan och andra sammanhang där det av folkhälsoskäl är motiverat med åtgärder som motverkar för stort intag av alkoholhaltiga drycker förekommer kampanjer för varannan vatten. Med motsvarande logik finns det starka vetenskapliga belägg för att med hänvisning till hälsa rekommendera att minst varannan personresa i Sverige bör ske med cykel. Att cykla har ett egenvärde för att hålla kroppen frisk, stark och slank. Om cykelresan dessutom ersätter en biltransport förstärks hälsoeffekten eftersom luftföroreningarna minskar och lägre risk för trafikolyckor med kroppsskada. Som ett bonus frigör minskad biltrafik utrymme i staden. Den enskildes förtjänst utöver hälsovinsterna består i att bensinkostnader och andra bilrelaterade utgifter kan dras ner till förmån för annat man kan använda pengar till.

Regeringen har tillsatt en cykelutredning som ska lämna sitt betänkande hösten 2012.

Utgångspunkten är att finna åtgärder som leder till en fördubbling av cyklingen. Om regeringen i sina direktiv säger sig vilja fördubbla cykeltrafiken är det en utmaning som det borde vara självklart att Lunds kommun tar sig an. Köpenhamns kommun har antagit en cykelstrategi som också har målsättningen att minst 50 % av personresorna ska ske med cykel 2015. ”Fra god till verdens beste” är rubriken för Köpenhamns cykelstrategi och andra städer att mäta sig med efterfrågas, dvs städer som också har ambition att vara världens bästa cykelstad. Med utgångspunkt från den självuppfattning som traditionellt råder i Lund borde det var naturligt att ha en motvarande ambition som Köpenhamn. Beaktande av kommunfullmäktiges beslut om halverad klimatpåverkan till 2020 för målsättningen om minst varannan cykel kompletteras med en precisering att marknadsandelen cykel ska öka på bilens bekostnad.

Bilister har länge haft 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 hälsa. 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 ändra inriktning och utgå ifrån människoenheter i stället för fordonsenheter. Den framkomlighetsstrategi som nyligen tagits fram för Stockholms stad fick Trafiktekniska föreningens pris 2012, kan ses som ett paradigmskifte och skulle kunna inspirera den ständigt pågående diskussionen om Lundatrafiken. En rättvis fördelning av det begränsade gatuutrymmet för de människor som ska vistas kan vara en principiell utgångspunkt för såväl den kommande cykelplanen i Lund som annan trafikplanering. För att nå det klimatmål kommunfullmäktige inrättat bör den kommande cykelplanen anpassas för tillgodose ett ökat behov av såväl snabb som maklig cykling.

För att kommunens cykelplaner ska ge avsedd effekt bör de ha en stor förankring hos lundaborna. I samtalet mellan medborgarna, deras förtroendevalda representanter och kommunens tjänstemän så

spelar den lokala mediabevakningen en väsentlig roll. En journalist som axlat ett särskilt ansvar för det demokratiska samtalet om cyklingens villkor är Ingrid Nathell. Cykelvägnätets sträckning mellan Allhelgonakyrkan och Mejeriet bör därför uppkallas efter henne.

Forskningsresultat från Lunds Tekniska Högskola stärker kunskaperna om att tillgång och pris på parkering ofta är avgörande för människors val av transporter, Jämförelser mellan arbetspendling till högskolorna i Malmö, Lund och Helsingborg visar att det en kraftfullt underlag för att Lunds kommun upprättar en dialog med Lunds universitet, Lunds Tekniska Högskola och andra stora arbetsgivare när det gäller antal och pris för parkeringar. Målsättningen borde vara en överenskommelse om att fasa ut all subventionering av parkering eftersom den snedvrider transportvalen på ett för klimatmålen negativt sätt.

För att minska antalet trafikrelaterade kroppsskador borde anslagen för underhåll och vinterväghållning tydligt delas upp så att infrastrukturen för gående och cyklande särredovisas och leda till omprioriteringar i syfte att öka trafiksäkerhet för den som färdas i trafiken utan att ha ett ton plåt runt sig. En grop i cykelbanan kan vara förödande för den som cyklar samtidigt som motsvarande grop i gatan inte vållar inte riskerar någon kroppsskada för de som sitter i bilar.

I Göteborg har den lokala trafikförordningen med bl trafiksäkerhetsmotiv hänvisat lastbilar som är längre än tio meter till vägnätet utanför centrum. I Stockholm höjs röster för att minska den tunga trafiken mellan tullarna. Lastbilar har varit inblandade i nästan samtliga dödsolyckor med cyklar i Stockholms innerstad. I 43% av Londons dödsolyckor med cykel har haft lastbilar inblandade trots att lastbilar bara utgör 4 % av trafiken. För att öka Lundacyklisternas säkerhet bör vi följa Göteborgs exempel.

Undersökningen från bl a Lunds Tekniska Högskola visar att den skånska blåsten är en hämmande faktor för cykling utanför tätorterna i slättlandskapet. Cykelvägen mellan Dalby och Lund är ett exempel på cykelväg där detta är lätt att erfaras. Läplanteringar är därför en av de åtgärder som behöver vidtas för att öka cykling mellan tätorterna. För att dessa samtidigt ska bli något som ökar den biologiska mångfalden och värnar om ekosystemtjänsterna från humlor, bin och andra pollinatörer bör aktuell ekologisk vetenskap vara ett väsentligt underlag vid utformningen av läplanteringar. Många fågelarter har minskat pga industriella jordbruksmetoder. För att återskapa de biotoper som exempelvis raphönor trivs i krävs täta buskage av slån, hagtorn eller nypon. Vegetationen bör dock inte vara så hög att hindrar sikt eller upplevs som otrygg.

Sedan några år tillbaka finns ett internationellt nätverk med teckningen 8-80-cities. Nätverkets målsättning är att inspirera till ett kunskapsutbyte som kan göra städerna mer levande och hälsosamma. Den danske arkitekten Jan Gehls idéer om att de städer som optimeras för 8-åringar och 80-åringar är bäst för alla i staden. Nätverket verkar för gående, cyklande, parker, levande torg och andra gemensamma platser som avgörande element för att städerna ska bli mer attraktiva. För att stärka Lund som cykelstad bör kommunen via deltagande i 8-80cities tillgodogöra sig internationella erfarenheter.

att uppdra åt tekniska förvaltningen/gatukontoret som en del av den kommande cykelplanen presentera en sammanhängande strategi för att cykeltrafikens andel av transporter i Lunds kommun ska utgöra minst 50 % senast 2015 samtidigt som biltrafiken minskar

att den kommande cykelplanen innehåller ett förslag på sammanhängande snabbcykelnät som är dimensionerat för snitthastigheter på 20 km/h eller mer (lättcyklad gatubeläggning, prioritet framför personbil, gångtrafik förbjuden mm) som hänger ihop med det övriga cykelvägnätet

att som en del av ett snabbcykelvägnätet inrätta "Ingrid Nathells cykelväg" med en sträckning från Allhelgonakyrkan till Mejeriet

att ge det kommunala parkeringsbolaget i uppgift att svara för såväl bilars som cyklars parkeringsbehov och att detta blir en del av en klimatsmart framkomlighetsstrategi

att Tekniska förvaltningen får i uppdrag att intensifierat samarbetet med Lunds Universitet och tekniska Högskola samt och andra större arbetsgivarna i kommunen med syfte att begränsa och avgiftsbelägga bilparkering samt främja cykelpendling

att uppdra åt Tekniska förvaltningen att utforma en drift- och underhållsplan för cykelvägnätet inklusive snöröjning som är tillräcklig för att förhindra olyckor och kroppsskador

att uppdra åt miljö- och hälsoutskottet som ett led i kommunens folkhälsoarbete tillsammans med Region Skåne verka för att cykel på recept används oftare för rehabilitering och motverkande av sjukdomar

att uppdra åt tekniska nämnden 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 uppdra åt tekniska förvaltningens trafikplanerare och naturvårdare att tillsammans planera för att förse cykelvägsträckningar utanför tätorterna med läplanteringar och därvid undersöker möjligheter använda LONA-bidrag som delfinansiering av genomförandet

att Lunds kommun ansluter sig till det internationella nätverket för 8-80cities

Lund 27 april 2012

Rolf Englesson kommunfullmäktige(mp)