

Motion till kommunfullmäktige Bara laglig trafik ska vara välkommen i Lund

Sverige har sedan 2007 som mål att antalet omkomna i vägtrafikolyckor ska halveras till 2020. Det innebär att antalet omkomna i trafiken då inte får överstiga 220. Fram till 2010 sjönk olyckstalen och därefter skedde en utplaning, men nu ökar de kraftigt. Av dem som dör i trafikolyckor har andelen oskyddade trafikanter (cyklister och fotgängare) ökat från 30 % 2000 till att nu utgöra en majoritet av dem som mister livet i trafiken. Från 2017 till 2018 ökade dödsolyckorna från 252 till 324. Utvecklingen har alltså börjat gå i helt fel riktning. Skåne har haft en ännu sämre utveckling än resten av Sverige med en fördubbling av antalet döda på två år (2016-2018). Lunds kommun har som väghållare ett stort ansvar för att genomföra åtgärder som medverkar till att bryta trenden och förbättra trafiksäkerheten.

Genomgång av forskningsläget när det gäller trafiksäkerhet visar att det råder samstämmighet om att hastigheten utgör en nyckelfaktor vid trafikolyckor. Om regelefterlevnad avseende hastighetsbegränsningar skulle kunna uppnås så skulle antalet döda och skadade i trafiken minska drastiskt. Av hälso- och klimatskäl är det extra viktigt att samhället underlättar för en aktiv mobilitet, dvs att människor cyklar eller går. Att beivra hastighetsöverträdelser kan därför öka folkhälsan i flera avseenden. Vid påkörning av en oskyddad trafikant i 30 km/h dör en av tio. Om hastigheten är 50 km/h dör ca hälften. Ett problem i sammanhanget är att bilförare tenderar att betrakta sina egna hastighetsöverträdelser som tämligen ofarliga och andras som riskfyllda.

Trafiksäkerheten måste förbättras genom ett brett spektrum av åtgärder. Trafikökningen behöver stoppas, fler resor flyttas över till gång, cykel och kollektivtrafik, vägutformningen göras trafiksäkrare, hastighetsövervakningen förbättras etc. I denna motion fokuseras på vad Lunds kommun kan göra som väghållare. Åtgärderna bör vara selektiva så att kollektivtrafik och cykel inte påverkas negativt. Fokus ska vara att komma åt de fordonsförare som kör olagligt utan att hindra framkomligheten för de trafikanter som följer trafikreglerna.

VTI – Väg- och transportforskningsinstitutet - gjorde 2017 en studie av hastighetsefterlevnad på det kommunala huvudvägnätet i svenska tätorter. Hastighetsefterlevnaden är sämst på gator med hastighetsbegränsning 40 kilometer i timmen där endast 53 procent av trafiken höll hastighetsgränsen. En möjlighet för att skyltad hastighet inte ska kunna överskridas är att införa aktiva farthinder, som endast aktiveras när farten är för hög. Sådana farthinder med god funktionalitet finns sedan några år på marknaden. Fordon som närmar sig farthindret med för hög hastighet kommer att mötas av en nedsänkning i vägbanan. Till skillnad från vanliga upphöjda gupp är det alltså bara den som kör för fort som märker farthindret. Malmö, Uppsala och Linköping har med gott resultat testat aktiva farthinder. Utvärderingar har visat på lägre medelhastigheter, fler som lämnar företräde för gående vid övergångsställen och lägre bullernivåer.



Med hänvisning till ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta

att ge Tekniska nämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa aktiva farthinder avseende teknisk utformning och ekonomi

att Tekniska nämnden därvid också utreder lämpliga platser att införa aktiva farthinder och särskilt redovisa var aktiva farthinder kan ersätta upphöjda gupp

Lund den 22 september 2019

Karin Svensson Smith

Kommunfullmäktigeledamot, Kommunalråd (MP)