



Anna Karlsson

Tekniska nämnden

Anna.karlsson@lund.se

## Motion (MP) – Bara laglig trafik ska vara välkommen i Lund

Dnr TN 2019/0785

### Sammanfattning

Miljöpartiet de gröna inkommit med motionen *Bara laglig trafik ska vara välkommen i Lund* till kommunfullmäktige. Motionen innehåller förslag om att utreda förutsättningarna för att införa aktiva farthinder avseende teknisk utformning och ekonomi samt att utreda lämpliga platser för att införa aktiva farthinder och särskilt utreda var aktiva farthinder kan ersätta upphöjda gupp.

Tekniska förvaltningen ser positivt på att studera aktiva farthinder närmare vad gäller utbudet på marknaden, kostnader för inköp, anläggning, drift och underhåll samt placering i vägnätet.

### Beslutsunderlag

Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 24 februari 2020  
Motion (MP) – Bara laglig trafik ska vara välkommen i Lund, daterad 22 september 2019

### Barnets bästa

Förslag till beslut bedöms varken påverka barn och unga positivt eller negativt.

### Ekonomiska konsekvenser

Förslag till beslut bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

### Miljömässiga konsekvenser

Förslag till beslut bedöms inte medföra några miljömässiga konsekvenser.

2020-02-24

## Ärendet

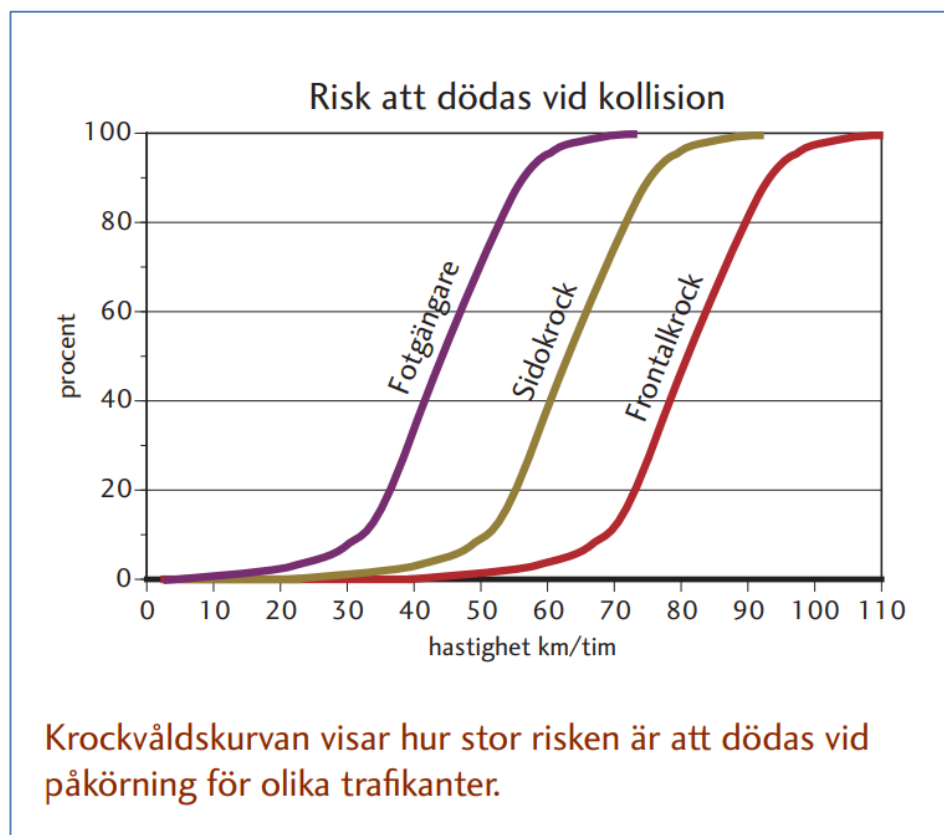
Miljöpartiet de gröna har inkommit med motionen *Bara laglig trafik ska vara välkommen i Lund* till kommunfullmäktige. Tekniska nämnden har getts möjlighet att yttra sig över motionen.

Motionen innehåller förslag om att utreda förutsättningarna för att införa aktiva farthinder avseende teknisk utformning och ekonomi samt att utreda lämpliga platser för att införa aktiva farthinder och särskilt utreda var aktiva farthinder kan ersätta upphöjda gupp.

### Trafiksäkerhet och hastigheter

Konsekvensen av en trafikolycka har en mycket stark koppling till trafikanternas hastighet, och det krockvåld man som människa utsätts för. Oskyddade trafikanter, fotgängare och cyklister, är mycket ömtåliga. Blir en fotgängare påkörd av ett motorfordon med hastigheten 30 km per timme är risken 10 % att dödas. Har motorfordonet en hastighet på 50 km per timme är risken 85 %.

Vid både sidokollisioner och frontalkrockar mellan motorfordon är sambanden de samma, se diagrammet nedan. Risken att förare och passagerare dödas ökar med en ökad hastighet.



2020-02-24

Krockvårdskurvan är utgångspunkten för hastighetsgränserna som införts på det kommunala vägnätet. Principerna är följande:

- 30 km per timme i stadskärnan, bostadsområden och vid skolor, fotgängare och cyklister färdas i blandtrafik eller på separata banor, hastighetsdämpande åtgärder finns för att underlätta för trafikanterna att följa gällande hastighetsgräns.
- 40 km per timme i huvudgatunätet, korsningspunkter för fotgängare och cyklister är hastighetsräddade till 30 km per timme och fotgängare och cyklister färdas på separata gång- och cykelbanor.
- 60 km per timme i det övergripande vägnätet, där fotgängare och cyklister är separerade från motorfordonstrafiken, och korsningspunkter är planskilda.

### ***Fartdämpande åtgärder***

Över tid har trafiksäkerheten förbättrats och mängden människor som skadas eller dödas i kollisioner minskat genom att det kommunala vägnätet ständigt förbättrats med avseende på trafiksäkerheten. Införande av fartdämpande åtgärder är en starkt bidragande orsak, men också åtgärder som införande av gång- och cykelbanor, slopande av friliggande trafiksignaler och införande av cirkulationsplatser.

Fartdämpande åtgärder i form av upphöjningar och gupp är positivt för de oskyddade trafikanterna. Åtgärderna underlättar att passera över gatan, gång- och cykelsystemet blir mer tillgängligt och komfortabelt och säkerheten förbättras. För motorfordonsförare bidrar fartdämpande åtgärder till att rätt hastighet hålls. Forskning visar att det inte bara är i samband med gupp och upphöjningar som motorfordonsföraren minskar farten, utan åtgärderna bidrar till en lägre hastighetsnivå under hela bilresan. Vilket är positivt för såväl trafiksäkerheten, tryggheten som miljön.

Kollektivtrafiken påverkas av fartdämpande åtgärder, därför är placering i gatunätet och utförande av åtgärden mycket viktigt. Upphöjningar bör, om de är motiverade, anläggas där kollektivtrafiken ändå behöver ha låga farter, till exempel i samband med korsningar och hållplatser. Utförandet, lutning på ramper och längd på plattor, är mycket viktigt för att arbetsmiljön för bussföraren ändå ska vara god, och komforten för kollektivtrafikresenärer likaså.

Aktiva farthinder bör främst användas där permanenta gupp får en stor negativ påverkan på den trafik som kör i rätt hastighet, t ex gator med mycket bussar i linjetrafik.

2020-02-24

Tekniska förvaltningen ser positivt på att studera aktiva farthinder närmare vad gäller utbudet på marknaden, kostnader för inköp, anläggning, drift och underhåll samt placering i vägnätet.

Förvaltningen ställer sig positiv till motionen.

### **Förvaltningens förslag till beslut**

#### ***Tekniska nämnden föreslås besluta***

att yttra sig över motionen enligt tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, samt

att översända yttrandet till kommunstyrelsen.

Mikael Fritzon  
Teknisk direktör

Per Eneroth  
Gatuchef

*Beslut expedieras till:*  
Akten  
Kommunstyrelsen