



Motion till kommunfullmäktige: Inför cykelgator i Lund

Miljöpartiet har i riksdagen drivit och lyckats få genom konceptet cykelgator - ett viktigt verktyg för att öka cyklingen. Regeringen har gjort det möjligt för kommuner att från och med 1 december 2020 reglera gator som cykelgator. Detta för att främja cykling och på sikt få fler att börja cykla.

I dag kan det vara ont om utrymme för att bygga cykelbanor eller cykelfält i städernas centrala delar. I stället hänvisas cyklister till att cykla i blandtrafik. På mindre lokalgator kan det bli trångt. Cykelgata är tänkt att kunna anges för mindre lokalgator där många cyklar, och det inte finns busstrafik, för att tydligare visa att just cykling är ett prioriterat transportsätt på den gatan framför motorfordonstrafik. Regeringen har beslutat om ändringar i vägmärkesförordningen och Transportstyrelsen har därför tagit fram ett nytt vägmärke för cykelgata.

På cykelgatan har cykeln prioritet. Motordrivna fordon har väjningsplikt gentemot cyklister och ska anpassa hastigheten till cykeltrafik. Maxhastigheten ska vara 30 km/h. Ett strategiskt mål i LundaEko är att cyklingen ska öka i Lund, men där utvecklingen enligt kommunens redovisning går i motsatt riktning. Särskilt allvarligt är att den låga andelen cykel av resorna till och från skolan. Alldeles för många barn blir skjutsade i bil i stället för att cykla. Kommunen måste vidta åtgärder för att cyklingen ska upplevas som trafiksäker och attraktiv. Att införa cykelgator i Lund är en naturlig följd av två utvecklingsmål som tekniska nämnden har beslutat; "Barn & unga – öka tillgänglighet och trygghet i gång- och cykelvägar", "Bidra till att växthusgaserna från trafiken minskar i enlighet med kommunfullmäktigebeslutet." Även i regeringssamarbetets januariavtal står att "andelen som reser med cykel ska öka".

Enligt Trafikförordningen 8 kapitlet 1a § ska följande trafikregler gälla på en cykelgata:

- den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen
- fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser
- en förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan
- förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken

Att göra om gator till cykelgator kan vara en av flera åtgärder för att både föräldrar och barn ska känna sig trygga på vägen till skolan. Exempelvis kan barn som cyklar till Vårfruskolan få en ökad trafiksäkerhet om gatan i anslutning görs om till en cykelgata. Hastigheten hos motorfordon är den enskilt mest avgörande faktorn när det gäller risken för allvarliga olyckor mellan motorfordon och cyklist. Att sänka bashastigheten i tätort från 50 km/tim till 30 km/tim eller till 40 km/tim om det finns busstrafik skulle väsentligen öka trafiksäkerheten för cyklister, men även för gångtrafikanter. Vid påkörning av en oskyddad trafikant i 30 km/h dör en av tio. Vid påkörning av oskyddad trafikant i 50 km/h dör ca hälften. Även den upplevda säkerheten är viktigt för att skapa en mer attraktiv trafikmiljö för cyklister. Sänkta hastigheter för biltrafik är en mycket positivt för samhällsekonomin.

Cykling bidrar till bättre psykisk och fysisk hälsa. Forskning har också visat att elever som cyklar till skolan presterar bättre och har lättare att hålla fokus när de studerar. Konditionsträning och fysisk aktivitet stärker vårt minne, koncentrationsförmåga och inlärningsmöjligheter.

Miljöpartiet yrkar att kommunfullmäktige uppdrar åt tekniska nämnden

- att fastställa vilka gator som lämpar sig att bli cykelgator med utgångspunkt från tekniska förvaltningens förslag.

Lund den 21 december 2020



Karin Svensson Smith
Kommunalråd MP