

Handlingsplan för ökad cykling i Lunds kommun 2024-2027



LUNDS
KOMMUN

Innehållsförteckning

Handlingsplan för ökad cykling i Lunds kommun 2024-2027	1
Handlingsplan för att fler ska cykla mer!	3
1 Varför en handlingsplan?	3
1.1 Lunds kommuns klimatpolitiska råd.....	3
1.2 Cyklingens roll i hållbar stadsutveckling.....	3
1.3 Om cykling och attityder	4
2 Var är vi nu?	4
2.1 Lundaborna och deras cykelvanor.....	5
2.2 Trafiksäkerhet och trafikbeteende.....	5
3 Var finns potentialen?	5
4 Processen, så har vi jobbat	6
5 Handlingsplanens bas och fem utmaningar	7
6 Basverksamheten – vad gör vi redan?.....	8
7 Utmaning 1 - Fler ska cykla mer	10
7.1.1 Gå- och cykla till skolan och fritidsaktiviteter	10
7.1.2 Prova på att cykelpendla	11
7.1.3 Supercykelvägar.....	12
7.1.4 Samarbete med andra aktörer	13
7.2 Utmaning 2 – Förtätning av Lunds stad och tätorter	14
7.2.1 Cykelvägvisningsplan ska anpassas till det nya cykelvägnätet.....	14
7.2.2 Utformningsprinciper	15
7.2.3 Bilgator kan bli cykelgator och cykelpassager cykelöverfarter	16
7.3 Utmaning 3 – Cykelparkering	17
7.3.1 Säker cykelparkering.....	17
7.3.2 Cykelparkering i stadskärnan.....	18
7.3.3 Cykelparkeringshandbok	19
7.4 Utmaning 4 – Hela resan	20
7.4.1 Kombinerad mobilitet.....	20
7.4.2 Cykelparkering vid viktiga kollektivtrafiknoder	21
7.4.3 Utveckla dialogen med cyklister	22

7.5	Utmaning 5 – Mikromobilitet.....	23
7.5.1	Parkering för kommersiella mikromobilitetsfordon	23
8	Uppföljning	25

Handlingsplan för att fler ska cykla mer!

1 Varför en handlingsplan?

Lund utsågs 2022 till att bli en av EU:s 100 klimatneutrala städer till år 2030, dessa städer ska gå före och visa vägen för andra europeiska städer som ska kunna bli klimatneutrala till år 2050. Utsläppen från biltrafiken behöver minskas rejält för att uppnå kommunens klimatmål om att vara klimatneutral och fossilfri år 2030. Det betyder att resvanorna radikalt behöver ställas om hos boende och verksamma i Lunds kommun. Bilresandet behöver minska och resorna behöver flyttas över till gång, cykel och kollektivtrafik. För att öka cyklandet och ligga i framkant som cykelkommun har denna handlingsplan tagits fram.

1.1 Lunds kommuns klimatpolitiska råd

Lunds kommun bildade 2018 ett lokalt klimatpolitiskt råd. Rådet består av experter med kompetens inom olika områden från Lunds universitet och SLU Alnarp. Varje år överlämnar Rådet en rapport med en granskning av kommunens klimatarbete till kommunstyrelsen. I rapporten för 2023 har Rådet fokuserat på omställningen till en cirkulär ekonomi och vad som kan göras för att vända trenden med att färre cyklar.

Rådets rekommendationer år 2023 är att kommunen dels ska satsa mer på sammanhängande cykelinfrastruktur och göra mer för att främja beteendeförändring.

1.2 Cyklingens roll i hållbar stadsutveckling

Cykeltrafiken behöver öka och ersätta bilresor, fler behöver cykla mer! Vi går mot tätare bebyggelse i staden och tätorterna. Mark tas i anspråk för bostäder och verksamheter, fler människor ska dela på en allt mindre allmän yta. Cykeln är en av nycklarna till en mer attraktiv stad och attraktivare tätorter.

Cykeln är ett effektivt transportmedel som kan ha en egen infrastruktur med cykelbanor och cykelvägar eller samnyttja infrastruktur med motorfordonstrafiken. Detta gör det möjligt att cykla nästan överallt, staden och tätorterna blir lättillgängliga för sina invånare och besökare, och bättre att leva i.

Ska staden och kommunen klara den önskvärda tillväxten i antal boende och verksamma behöver det tillkommande transportbehovet till allra största del klaras med gång, cykel och kollektivtrafik. Förutom att det är gynnsamt för miljön, har det stora effekter på människors hälsa. Att färdas hållbart, och vara aktiv i sin mobilitet, minskar bland annat

riskerna för att dö i förtid på grund av hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, cancer, depressioner och demens.

Med dagens cyklande förhindras nio förtida¹ dödsfall* i Lunds kommun per år. Ökar cyklandet med 1% per person och år, förhindras efter tio år fem förtida dödsfall per år.

1.3 Om cykling och attityder

Utvecklingen av cykeln som fordon går fort. Olika typer av cyklar som klarar skilda behov lanseras ständigt på marknaden. Till exempel lastcyklar, lådcyklar, liggcyklar, cyklar för persontransporter, terrängcyklar, långfärdscyklar med mera. Cyklarnas varierande former och storlekar påverkar bland annat utformning och dimensionering av cykelbanor, korsningspunkter och cykelparkeringar.

Mikromobilitet och delning av transportmedel är på frammarsch. Kommersiella fristående lånecykelaktörer och elsparkcykelaktörer har gjort intåg, och fler är att vänta. Dessa är en tillgång för allmänheten eftersom de ger möjlighet att cykla utan att äga en egen cykel. I Lund finns Lundahoj, där människor har möjligheten att ta del av ett system med lånecyklar. Användningen av Lundahoj har minskat de senaste åren och en anledning kan vara de fristående elsparkcyklarna, som till skillnad från Lundahoj kan lämnas på flera platser.

Attityden till cykling har förändrats till det bättre. Längden på resorna avgör till stor del vilket färdmedel som är mest lämpligt. Grupper som tidigare inte kunde tänka sig att cykla har börjat cykla mer. Ny teknik har påverkat dessa attityder. Det blir allt vanligare med snabba cyklister. Till exempel de som långpendlar till sitt arbete på sportcykel eller elcykel. I takt med att snabbcyklister ökar så behöver kommunen ta ställning till bland annat hur långt in i stadskärnan ska snabbcyklister prioriteras. Detta påverkar stadsplaneringen och dagens utformningsstandard som stödjer vardagscyklistens cykel och tempo.

Allt fler tåg- och bussbolag, både i Sverige och omvärlden, gör det möjligt att ta med cykel ombord på bussar och tåg, vilket ökar cykelresan för de som väljer kombinationen cykel och kollektivtrafik.

2 Var är vi nu?

Lunds kommun har satsat på cykeltrafiken under lång tid. Cykelvägnätet, cykelparkering, vägvisning, pumpar och annan infrastruktur har byggts ut i takt med att staden, och tätorterna i kommunen vuxit. Åtgärder för

¹ Förtida dödsfall är ett mått som belyser dödsfall i den period i en människas liv som är minst förknippad med död. Källa: Folkhälsomyndigheten 2018.

att kombinera cykel med kollektivtrafik på ett bra sätt har också genomförts. Beteendepåverkande insatser har gjorts för att locka fler att cykla mer. Detta både systematiska och långsiktiga arbete har lett till att Lund idag har en mycket hög andel resor med cykel.

2.1 Lundaborna och deras cykelvanor

Lund vilar på en stark tradition när det gäller cykling. Tillsammans cyklar lundaborna nästan 200 000 kilometer per dygn och enligt Region Skånes resevaneundersökning 2018 visar hela 42% av alla resor inom Lunds tätort görs med cykel. Invånarna i kommunen ökar årligen men cykeltrafiken ökar inte i samma takt.

Relativt, per invånare, minskar cyklandet något men sett till totalen ökar mängden cyklande varje år. Trenden att välja andra sätt att resa på ser vi inte bara i Lund utan också i omvärlden. Den redan höga andelen av cykelresor gör det extra utmanande att öka andelen ytterligare, även små förändringar över tid är därför värdefulla och anledning att vara stolt över.

Cykeln används till alla typer av ärenden, till exempel för resor till arbete, skola och utbildning, för att hämta och lämna barn vid förskola och skola, för inköp, motion och resor till fritidsaktiviteter.

Resevaneundersökningen från 2018 visar att 63% av kvinnornas cykelresor i Lund är tre kilometer eller kortare, männen cyklar något längre sträckor och andelen av männens cykelresor som är tre kilometer eller kortare utgör 57%.

2.2 Trafiksäkerhet och trafikbeteende

Cyklisters trafikbeteende påverkar olycksrisken i trafiken, exempelvis är det få cyklister som har dubbdäck vilket kan leda till fler halkolyckor. Årligen skadas cirka 360 cyklister i trafiken i Lunds kommun och andra trafikanter känner sig otrygga med anledning av cyklisternas framfart. Förvaltningen får in synpunkter på att cyklister inte följer trafikregler och inte visar hänsyn till andra trafikanter.

3 Var finns potentialen?

Cyklister kan delas in på många olika sätt. Efter ålder, kön, efter vilket ärende man har för sin cykelresa, vilken typ av cykel man använder, vilken hastighet man cyklar i, hur ofta man cyklar, cykling med egen eller lånad cykel, om man kombinerar cykeln med andra färdmedel och så vidare. För att inte glömma blivande cyklister.

Cyklister, blivande cyklister och deras fordon är mångfacetterade och varierande vilket ställer långt större krav på prioritering, utformning och anpassning jämfört med planeringen för motorfordon.

Region Skåne har utfört två potentialstudier som visar att 30% av Skånes befolkning kan cykla till arbetet på 15 minuter eller mindre. På 30 minuter kan nästan halva Skånes befolkning cykla till arbetet. Störst potential till ökad cykling finns alltså hos de som färdas med andra transportmedel. Mest angeläget är att flytta människor från bilen till cykeln oavsett ålder, kön, ärende etcetera. Ser man till reslängder är cirka 45% av alla resor i Lunds kommun kortare än 5 kilometer. En tredjedel av dessa korta resor görs med bil och här finns en stor potential för överflyttning till cykling. Resor som är mellan fem och tio kilometer långa utgör ca 10% av totala antalet resor. Även här finns en potential att flytta resor från bil till cykel, då sex av tio resor görs med bil. Elcyklar och lastcyklar blir allt vanligare och öppnar upp nya möjligheter för ökat cyklande. Elcykeln har visat sig kunna attrahera nya cyklister och innebär att fler målpunkter hamnar inom cykelavstånd. Lastcykeln ger utökade möjligheter för familjer att klara både veckohandlingar med cykel, lämna och hämta barn på förskolan. Cykel kan också tillsammans med kollektivtrafik göra längre resor attraktiva, antingen genom att ta cykel på kollektivtrafiken eller genom att använda hyrcyklar eller mikromobilitet i andra städer. På större hållplatser kan kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik stimuleras med satsningar på större, säkrare och väderskyddade parkeringsmöjligheter samt erbjuda luftpumpar och enklare verktyg.

Att förtäta och låta befolkningen växa inom cykelavstånd från stadens centrum och kommunens tätorter, ökar antalet korta resor som potentiellt kan göras med cykel.

4 Processen, så har vi jobbat

Tekniska förvaltningen har arbetet vidare med cykelplanen från 2018 och aktualiserat den. Förslag på en ny handlingsplan har arbetats fram efter att följande aktiviteter genomförts:

- En trendspaning och omvärldsanalys har genomförts med fokus på cykel, cykling och planering.
- Tre idéverkstäder har genomförts med personer från stadsbyggnadskontoret, där syfte, prioriteringar, utmaningar har bearbetats.
- Under cykeldagen den 13 maj 2023 fick allmänheten möjligheten att lämna åtgärdsförslag för att öka cyklingen i kommunen.
- Ett diskussionsmöte med Lunds cykelpanel har genomförts där handlingsplanen stämades av. De inbjudna fick möjligheten att lämna synpunkter och komma med åtgärdsförslag för att öka cyklingen i kommunen.

- Tekniska förvaltningen informerade kort om handlingsplanen för tekniska nämnden den 20 juni 2023.

5 Handlingsplanens bas och fem utmaningar

Lunds kommun står inför många utmaningar i och med sin offensiva planering för ökad tillväxt, påverkan från trender i omvärlden, ny lagstiftning som ger möjligheter och en hög ambition att öka det hållbara resandet.

I arbetet med framtagande av handlingsplanen har fem utmaningar utkristalliserats:

1. Fler ska cykla mer
2. Förtätning av staden och tätorterna
3. Cykelparkering
4. Hela resan
5. Mikromobilitet

Som grund för handlingsplanen finns en basverksamhet. Denna har under lång tid utvecklats till ett systematiskt arbetssätt med fokus på ständiga förbättringar. Omsorgen om cykeln och prioriteringen av cykeltrafiken löper som en röd tråd genom den kommunala planerings- och förvaltningsprocessen. Basverksamheten bedrivs i ordinarie linjeverksamhet på tekniska förvaltningen, i samarbete med stadsbyggnadskontoret, med årligen återkommande aktiviteter. För att stärka cykeltrafiken och planeringen för cykel ytterligare behöver förvaltningen fortsätta arbeta med utmaningarna.

Handlingsplanen i sitt sammanhang

Till varje utmaning har passande aktiviteter och åtgärder kopplats. För dessa har huvudsakliga målgrupperna redovisats, samt vilka effekter aktiviteten förväntas ha på målgrupperna och för Lund som cykelkommun.

Cykeltrafiken behandlas i flera kommunala dokument, varav de viktigaste är översiktsplanen, LundaMaTs III – Lunds kommuns strategi för ett hållbart transportsystem och LundaEko – Lunds kommuns program för ekologisk hållbar utveckling. Översiktsplanen tar bland annat ställning för att satsningar på cykelvägnätet inom och mellan tätorter är angelägna för att öka cyklandet. LundaMaTs målbild speglar en önskvärd framtid och som bland annat slår fast att gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik är prioriterad för att åstadkomma det hållbara transportsystemet. LundaEko har sex prioriterade områden och varje område har egna mål. Syftet är att skapa en hållbar utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers

möjligheter att tillfredsställa sina behov. Ett av dessa sex områden är *Klimat och energi* som har delmål om att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med minst 90 procent mellan 2010 och 2030.

Kommunen ska aktivt söka pengar från Regions Skånes infrastrukturplan samt Trafikverkets stadsmiljöavtal för satsningar inom cykelområdet inom planperioden.

Ett antal stödande dokument är kopplade till handlingsplanen för att säkra kvaliteten på cykelplanering, och den verksamhet som bedrivs

Stödande dokument	Beskrivning av dokumentens innehåll
Riktlinjer för utformning för gång- och cykeltrafik	Beskriver egenskaper, kvaliteter och standarder på cykelsystemet.
Vinterväghållningsstrategi för Lunds kommun	Beskriver insatstider och prioritering för snöröjning och halkbekämpning av bland annat cykelvägnätet
Barmarksrenhållning	Beskriver när och med vilken frekvens sopning och sandupptagning ska ske på bland annat cykelvägnätet.
Asfaltsprogram	Beskriver i vilken ordning cykelvägar och cykelbanor ska asfalteras.
Policy för parkering på gatumark	Beskriver hur cykelparkering prioriteras i olika delar av staden och i tätorterna.
Parkeringsnorm för detaljplanering och bygglov	Beskriver hur många cykelparkeringsplatser som behövs på fastigheter som exploateras, och hur de kan utföras.
Trafiksäkerhetsstrategi 2023–2026 (remissversion)	Beskriver trafiksäkerhetsproblemen för cykeltrafiken och vilka trafiksäkerhetshöjande insatser som behöver genomföras. Både i form av beteendepåverkande insatser och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i trafikmiljön.
Inriktning för utveckling av infrastruktur för cykel, beslutad av tekniska nämnden 2021-12-08	Inriktningen omfattar prioriteringar av saknade länkar för det regionala cykelvägnätet och för cykelvägnäten i tätorterna.

6 Basverksamheten – vad gör vi redan?

Lunds kommuns cykelplanering har utvecklats över tid och är väl integrerad och fungerande. Den omfattar allt från långsiktig planering, byggande och förvaltning till uppföljning av användningen av cykelsystemet. I handlingsplanen utgör basverksamheten grunden, baserad på årligen återkommande aktiviteter:

- Genomförandet av den inriktning för cykelinfrastruktur, byggande av cykelvägar och andra fysiska åtgärder som beslutats av tekniska nämnden.
- Planering för cykeln som eget transportslag görs alltid i framtagande av översiktsplaner och detaljplaner och granskas i bygglovsskedet
- Snöröjning och halkbekämpning planeras och genomförs. Aktuella vinterväghållningskartor görs tillgängliga på webben för allmänheten den 1 november varje år. Den genomförda snöröjningen utvärderas och förbättringar görs inför kommande år.
- Grusupptagning sker efter vintersäsongens slut, de mest trafikerade cykelvägarna sopas först, därefter i fallande ordning. Grusupptagningen utvärderas och eventuella förändringar planeras för kommande år.
- Program för asfaltering cykelvägar och cykelbanor tas fram och genomförs.
- Deltar i Svenska cykelstäders nätverk.
- Deltar i Region Skånes cykelnätverk.
- Insamling och hantering av felparkerade och övergivna cyklar.
- Drift och underhåll av självservicestationer, såsom pumpar och reparationsställ, görs kontinuerligt.
- Vägvisningen utvecklas i takt med att stad och tätorter växer.
- Cykelkartan uppdateras och trycks årligen.
- Analyser och uppföljning av trafiksäkerhetsläget för cykeltrafiken görs i samband med den årliga trafiksäkerhetsanalysen.
- Cykeltrafiken mäts årligen i 90 punkter i månadsskiftet september / oktober.
- Nöjdhetsundersökning riktad till kommunens cyklister genomförs.
- Cykelbokslut som presenterar genomförd verksamhet och uppföljning av cykeltrafiken tas fram.

7 Utmaning 1 - Fler ska cykla mer

Cykeltrafiken behöver öka och ersätta bilresor, fler människor behöver cykla mer! Mätningar visar att en nedåtgående trend för cykeltrafiken – det cyklas mindre per invånare i Lunds kommun. Observationer i omvärlden visar att trenden även finns i andra städer och kommuner.

Yngre generationer använder inte cykeln som de äldre gör. För att få ihop sin vardag är det vanligt att föräldrar skjutsar sina barn till förskola och skola, och någon vana att gå eller cykla till skolan har inte möjlighet att växa fram.

För att få fler att cykla är det viktigt med en god cykelkultur där cyklister visar hänsyn till andra cyklister och har hög regelefterlevnad i trafiken.

7.1.1 Gå- och cykla till skolan och fritidsaktiviteter

Barn och ungas transportvanor är av stor betydelse. Har man sedan barnsben gått och cyklat i sin vardag finns det goda förutsättningar att man behåller vanan när man växer upp. Många föräldrar upplever att de inte hinner gå och cykla tillsammans med sina barn till skolan eller fritidsaktiviteter. Ofta är det bekvämt att köra barnet till skolan på sin väg till arbetet.

Kommunen har tagit fram en strategi för säker och hållbar väg till förskola och skola. Arbetet med att informera, reglera och sanktionera beteendet kring att skjutsa sina barn med bil till och från skolan är komplext. Det fria skolvalet har gjort att barn och unga inte längre går på den närmaste skolan. Det finns många beprövade lösningar på trafiken kring skolorna som gynnar gång och cykling. Den klassiska lösningen är vandrande skolbuss eller cykeltåg, där föräldrar turas om att gå eller cykla med en grupp barn till skolan. Ett annat sätt är att ha bilparkering och avsläppningszoner minst 300 meter från skolan, vilket gör att alla barn får en promenad till skolan. För barn med lång väg till skolan ordnar kommunen med skoltransporter.

Den kanske viktigaste åtgärden är att skolledning, personal och föräldragrupper tar ställning för en aktiv och hälsosam transport till skolan och informerar och stimulerar till säkra och hållbara resor till förskola och skola.

Målgrupper

Barn, unga, föräldrar och skolor

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Bättre hälsa, trafikvana och självständighet.
Elever koncentrerar sig bättre.
Föräldrar kan lättare välja andra färdmedel för sin resa till arbetet.
Trafiksäkra skolvägar.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ökad cykeltrafik.
Minskad miljöpåverkan.
POTENTIAL
Varannan resa i syfte att hämta och lämna vid skola och förskola sker i dagsläget med bil.
ÅTGÄRDER
Peka ut säkra skolvägar
Genomför försök med avsläppningszon på en skola.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor i större utsträckning än män hämtar och lämnar sina barn vid skola och förskola samt att de oftare använder cykel som transportmedel i ärendet än män. Åtgärden kan bidra till att fler män och kvinnor reser med cykel i stället för med bilen.

7.1.2 Prova på att cykelpendla

Lundaborna blir fler – fler som jobbpendlar och fler som vill etablera sin verksamhet här. När allt fler samsas om samma utrymme på gator och torg behöver vi resa smartare. Hållbara transportalternativ tar mindre plats och får fler att transportera sig utan trängsel. Det blir en både trevligare och mer levande stadsmiljö. En väg att förändra sina resvanor är att prova nya sätt att resa. Det är framgångsrikt att erbjuda möjligheten att prova på olika cykelmodeller, som lådcykel, elcykel eller snabbcykel. Förvaltningen har sedan 2017 erbjudit lundaborna möjligheten att prova på en elcykel. Uppföljning under 2018 visade att 30% av de som provade elcykel valde att köpa en elcykel omgående, 20% meddelade att de planerade på att införskaffa en. Hela 80% av de cyklade mer efter provat en elcykel.

Målgrupper

I huvudsak bilister, men även säsongcyklister

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Bättre hälsa.
Längre cykelsäsong.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ökad cykeltrafik.
Minskad miljöpåverkan.
POTENTIAL
55% av alla resor i Lunds kommun kortare än 10 kilometer, och av dess görs fyra resor av tio med bil.
ÅTGÄRDER
100 personer per år provar elcykel.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att män använder bilen i större utsträckning jämfört med kvinnor. Åtgärden ger möjlighet för både män och kvinnor att prova elcykel.

7.1.3 Supercykelvägar

Ungefär hälften av invånarna i Skåne kan cykla till jobb eller skola på mindre än 30 minuter. För att få fler att cykelpendla är det bra om cykelvägarna finns i ett sammanhängande cykelvägnät. Därför arbetar Region Skåne, Trafikverket och Skånes kommuner med att rusta upp cykelvägar enligt en ny, gemensam standard som ska förbättra möjligheterna att cykelpendla. Denna standard är vad vi kallar för supercykelvägar. I Lund ska åtta cykelvägar rustas upp och göras om till supercykelvägar.

Målgrupper

I huvudsak bilister, men även cyklister

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Bättre hälsa.
Bättre framkomlighet och service på cykelvägarna.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ökad cykeltrafik.
Minskad miljöpåverkan.
POTENTIAL
55% av alla resor i Lunds kommun kortare än 10 kilometer, och av dess görs fyra resor av tio med bil.
ÅTGÄRDER
Vidta åtgärder på de åtta cykelvägarna för att säkerställa att de uppfyller standarden för supercykelvägar.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor upplever större otrygghet och osäkerhet i trafikmiljön än män. Åtgärden ger oss möjlighet att skapa trafiksäkra cykelvägar där cyklister prioriteras och därmed öka tryggheten hos samtliga cyklister.

7.1.4 Samarbete med andra aktörer

För att få fler att cykla mer så behöver målpunkter ha goda cykelfaciliteter. Vid arbetsplatser kan det exempelvis behövas god parkering inomhus eller duschmöjligheter för att underlätta cykelpendling. Vid butiker och andra målpunkter behövs trygg cykelparkering för olika cykelmodeller i nära anslutning till entréer så att Lundabon enkelt kan göra sina inköp med cykel i stället för bil. Tekniska förvaltningen har inte själv rådighet i detta och behöver därför stötta och samverka med andra aktörer för att skapa goda förutsättningar även där kommunen inte har rådighet.

Målgrupper

I huvudsak företag och handlare, men även anställda och besökare

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Stöttning och ökad kunskap i arbetet med att främja cykel
Bättre förutsättningar för cykling
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ökad cykeltrafik.
Minskad miljöpåverkan.
POTENTIAL
Samarbete med andra aktörer kan bidra till bättre kopplingar för cykling till målpunkter samt att fler engagerar sig i cykelfrågor.
ÅTGÄRDER
Möjliggör för företag och verksamheter att delta i årlig utmaning i cykelvänlighet, där de får stöttning och tips på aktiviteter.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor cyklar oftare än män för ärenden som inköp, nöje och sociala besök. Åtgärden ger kvinnor och män lika förutsättningar att cykla till och från sina målpunkter.

7.2 Utmaning 2 – Förtätning av Lunds stad och tätorter

I gällande översiktsplanen slår man fast att det ökande transportbehovet ska klaras med hållbara transportslag. Staden och tätorterna växer inåt genom förtätning. Utrymmet för transporter och vistelse minskar, vilket innebär att allt fler människor ska dela på gång- och cykelvägar, gator, torg och parker. Det kan också betyda att cykeltrafiken behöver dela yta med andra färdmedel.

Kommunen behöver i sin planering hantera olika grupper av cyklister, till exempel barn, unga, vardagscyklister och snabbcyklister. Göra kloka prioriteringar mellan cyklistgrupperna och erbjuda en utformning och ett nät som stödjer alla grupperna.

7.2.1 Cykelvägvisningsplan ska anpassas till det nya cykelvägnätet

Förvaltningen uppdaterade cykelvägnätet i Lunds tätort under 2022, som numera består av *Pendlingsstråk* och *Huvudcykelstråk* utöver övriga cykellänkar eller där cykling sker i blandtrafik. Cykelvägnätet är anpassat

efter Lunds stad och kan byggas ut för framtida Lund där en förtätning sker.

Cykelvägnätet behöver med sin utformning tydligt visa vilken prioritering det är mellan cyklistgrupperna. Till exempel var man kan cykla snabbt, var barnen kan cykla säkert till skolan, var man kan cykla till stadskärnan i vardagen. Det blir allt vanligare att människor cyklar längre sträckor och för dessa är det viktigt med framkomlighet och komfort och att cykelresan kan göras i ett högt tempo.

Målgrupper

Cyklister, kommunala tjänstepersoner

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Ett ändamålsenligt cykelvägnät som främjar cykling för grupper med olika behov och förutsättningar.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ökad cykling.
POTENTIAL
En översyn kan bidra till ett tydligare och mer lättanvänt cykelvägnät, vilket kan bidra till ökad cykling. Översynen inkluderar också en uppdaterad vägvisningsplan.
ÅTGÄRDER
En översyn över cykelvägnätets uppbyggnad i kommunens tätorter och uppdatera cykelvägvisningsplanen.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor upplever större otrygghet och osäkerhet i trafikmiljön än män. Åtgärden ger oss möjlighet att skapa ett cykelsystem som är tryggt och säkert dag som natt, året runt.

7.2.2 Utformningsprinciper

Dagens riktlinjer för utformning utgår från vardagscyklistens behov och färdhastighet. Ju högre hastighet, desto viktigare är linjeföring, bredder och separering från långsamma cyklister och fotgängare. På sträckor i cykelvägnätet där till exempel barn och unga befinner sig, ställs andra krav på utformningen.

Principer för utformning behöver anpassas till de olika grupperna av cyklister och också till var i staden och var i tätorterna cykelvägnätet är

beläget. I framtida planering bör cykelstråk så långt det är möjligt hålla avstånd till hårt trafikerade bilvägar för behagligare och hälsosammare cykelresor. Samt arbeta för att minimera antalet korsningspunkter där cykelvägar korsar vägar med motorfordon.

Vid ombyggnationer ska det finnas en framkomlig väg för cyklister, som inte innebär en betydande omväg. Principer för omledning för cykeltrafik i samband med byggnation ska därför tas fram.

Målgrupper

Politiker, kommunala tjänstepersoner och cyklister

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Tydlighet.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ändamålsenligt cykelvägnät.
POTENTIAL
Tydliga utformningsprinciper kan bidra till att höja standarden i cykelvägnätet.
ÅTGÄRDER
Nya och uppdaterade riktlinjer för utformning av cykelvägnätet anpassade för hastigheterna 5–35 km/h.
Principer för omledning av cykeltrafik vid ombyggnationer tas fram.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor upplever större otrygghet och osäkerhet i trafikmiljön än män. Åtgärden ger oss möjlighet att skapa trafiksäkra och trygga utformningar.

7.2.3 Bilgator kan bli cykelgator och cykelpassager cykelöverfarter

Regering och riksdag har sett över trafiklagstiftningen, bland annat med fokus att underlätta för cykeltrafiken. Sedan 2014 är det möjligt att införa cykelöverfarter och sedan 2021 är det också möjligt att införa cykelgator, som prioriterar cykeltrafiken och motorfordonstrafiken färdas på cyklisternas villkor. För kommunen innebär detta möjligheter att prioritera cykeltrafiken ytterligare. I och med Nordsydliga stråket genom stadskärnan har kommunen skaffat sig en princip av utformning av cykelgata och fler utformningsprinciper behöver arbetas fram och som kan fungera i andra delar av staden och tätorterna.

Målgrupper

Cyklister

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Ökad framkomlighet.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Fler cyklister.
POTENTIAL
Cykelgator och cykelöverfarter ger cyklister ökad framkomlighet medan motorfordonstrafiken minskar.
ÅTGÄRDER
5 cykelöverfarter per år.
Utformningsprinciper för cykelfartsgator och införande av cykelgata.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor upplever större otrygghet och osäkerhet i trafikmiljön än män. Åtgärden ger oss möjlighet att prioritera cykling för både män och kvinnor.

7.3 Utmaning 3 – Cykelparkering

Antalet boende och verksamma i kommunen ökar och det är rimligt att anta att även mängden människor som cyklar ökar och därmed också behovet av parkering. Allmänna ytor i framför allt stadskärnan men också i stadsdelscentra och andra målpunkter, behöver tillgodose de behov som finns. Ibland uppstår intressekonflikter mellan cykelparkering och skapandet av attraktiva stadsmiljöer som främjar vistelse.

Cykeln utvecklas - elcyklar, lådcyklar, liggcyklar, enhjulingar, tandemcyklar, racercyklar. Form och storlek varierar, vilket har en påverkan när ändamålsenliga cykelparkeringar ska anordnas.

7.3.1 Säker cykelparkering

En del cyklister väljer att inte cykla då de är oroliga att deras cyklar blir stulna. Ett sätt att öka tryggheten hos dessa cyklister är att erbjuda möjligheten att parkera i cykelbox, garage eller i ett mobilitetshus och där endast betalande kunder har tillgång till parkeringen. Tekniska förvaltningen kan inte erbjuda mobilitetshus för cyklister men kan jobba tillsammans med andra aktörer som har möjligheten att erbjuda detta.

Det är också möjligt att erbjuda cykelboxar eller upplåta mark för detta vid strategiska hållplatser som cyklister kan hyra för att parkera cykeln säkert.

Målgrupper

Cyklister

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Goda cykelparkeringsmöjligheter ger ökad cykeltrafik.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Fler cyklister.
Tydlig riktning i arbetet med cykelparkering.
POTENTIAL
Risken för cykelstölder minskar.
ÅTGÄRDER
Identifiera viktiga hållplatser och införa säkra cykelparkeringsplatser
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor cyklar oftare än män och att kvinnor gör fler bussresor än män. Åtgärden ökar tryggheten hos cyklister som kombinerar cykel med kollektivtrafiken.

7.3.2 Cykelparkering i stadskärnan

Cyklister som har stadskärnan som målpunkt ökar, därmed även behovet av parkeringsmöjligheter. Samtidigt är ytorna i stadskärnan begränsade och man vill använda dem till möten och vistelse istället för parkering. En enkel åtgärd är till exempel att ta bilparkeringsplatser i anspråk. Ökar cykelparkeringsbehovet radikalt, behöver man överväga att hitta lösningar under mark eller i hus alternativt införa tidsbegränsad parkering. En cykelparkeringsplan för stadskärnan, som löser dagens situation och som gör utblickar i framtiden, behövs.

Målgrupper

Cyklister och kommunala tjänstepersoner

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Goda cykelparkeringsmöjligheter ger ökad cykeltrafik.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Fina attraktiva miljöer i stadskärnan.
Tydlig riktning i arbetet med cykelparkering.
POTENTIAL
Ändamålsenliga och tillräcklig mängd cykelparkeringar på väl valda platser i stadskärnan, bidrar till att fler cyklar. Risken för cykelstölder minskar.
ÅTGÄRDER
Cykelparkeringsplan för stadskärnan
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor cyklar oftare än män för ärenden som inköp, nöje och sociala besök. Åtgärden ger kvinnor och män lika förutsättningar att cykla till stadskärnan och utföra sina ärenden.

7.3.3 Cykelparkeringshandbok

Det kommer ständigt nya modeller av cyklar som har olika behov, ibland tar de större plats, de kan vara bredare och längre än den traditionella cykelmodellen. Utformningen av cykelparkeringar behöver tillgodose de behov som nya cykelmodeller för med sig. Vilka behov själva cykelparkeringen ska klara beror på var den är belägen. Till exempel är parkeringsbehoven annorlunda i stadskärnan än vad de är vid tågstationer och busshållplatser. I stadskärnan parkerar man under kortare tider för att göra ärenden, men vid tågstationer behöver man kunna parkera under längre tider, en hel dag eller flera dygn.

Cykelparkeringshandboken togs fram efter ett cykelparkeringstest som genomfördes under 2022 på Stortorget, förvaltningen kommer att tillämpa riktlinjerna i planering och utveckling av cykelparkeringar. Syftet är att stötta cyklister före, under och efter resan och att tillgänglig service ska öka.

Målgrupper

Cyklister och kommunala tjänstepersoner

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Goda parkeringsmöjligheter.
Riktlinjer att följa.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Goda parkeringsmöjligheter för cykel.
POTENTIAL
Väl utformade cykelparkeringar kan bidra till att öka cykeltrafiken något.
ÅTGÄRDER
Cykelparkeringshandbok för tjänstepersoner som ska följas vid planering och införande av nya cykelparkeringsplatser.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor cyklar oftare än män, medan män cyklar längre sträckor jämfört med kvinnor. Åtgärden ger kvinnor och män lika förutsättningar att parkera cykeln och utföra sina ärenden.

7.4 Utmaning 4 – Hela resan

För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig är det viktigt att restidskvoten är mindre än 1,5. Restidskvot är ett mått på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restid. För att få ner restidskvoten är det viktigt att resan från målpunkten till kollektivtrafiknoderna och vice versa kortas ner. Det smidigaste sättet är att cykla mellan hållplatsen och målpunkten. Restiden från dörr till dörr kan minska med ungefär 10 min om du väljer att cykla till kollektivtrafiknoden.

7.4.1 Kombinerad mobilitet

Lunds kommun är en av Sveriges ledande cykelkommuner och har prisats för sitt arbete i många sammanhang. Ambitionen är att fortsatt vara en förebild, inspiratör och ett gott exempel. Nu behöver Lund jobba tillsammans med andra kommuner och Region Skåne för att underlätta för cyklister att ta med cykeln på tåget. Det är möjligt att ta med cykeln på tåget men platserna är begränsade. Personalen på tågen ansvarar för säkerheten ombord och avgör om det finns plats för cykeln eller inte. Är det fullt får du som cyklist vänta på nästa avgång och denna osäkerhet behöver vi arbeta bort om fler ska börja cykla.

Det ska vara enkelt att genomföra hela resan, från dörr till dörr. Att kombinera cykel med kollektivtrafik är en effektiv möjlighet. Vid tågstationer och en del busshållplatser finns cykelparkeringsmöjligheter idag. Det finns möjligheter att utveckla bytespunkter på olika sätt. Dels kan olika typer av service som riktar sig till cyklister införas, cykelpump, reparationsställ, el-laddplats, förvaringsskåp för cykelhjälm är exempel på detta, dels att finns bra cykelparkeringar. Med möjlighet att låsa fast cykeln, parkera under tak och cykelparkeringar utformade för olika typer av cyklar, kan fler välja att cykla.

Målgrupper

Kombiresenärer cykel + kollektivtrafik

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Bidrar till det hållbara resandet.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ökad cykeltrafik.
POTENTIAL
Påverkar andra att arbeta med cykelfrågor och genomföra förbättringar som kan leda till ökad cykling på andra platser.
ÅTGÄRDER
Ingå ett samarbete tillsammans med andra kommuner och tillsammans med Region Skåne se till att underlätta hela resan för de som kombinerar cykel med kollektivtrafiken.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor cyklar oftare än män och att kvinnor gör fler bussresor än män. Åtgärden främjar grupper som åker kollektivt.

7.4.2 Cykelparkering vid viktiga kollektivtrafiknoder

I Lunds kommun finns det ett flertal viktiga kollektivtrafiknoder som är viktiga för resenärer som cyklar till och från noderna för att sedan åka resterande del av resan med kollektivtrafiken. Tekniska förvaltningen behöver se till att behovet av cykelparkeringsplatser är tillgodosedda vid dessa noder och att cykelställen inte har övergivna skrotcyklar som inte används.

Målgrupper

Kollektivresenärer som kombinerar cykel med buss och tåg

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Ökad service för kollektivresenärer, bättre cykelparkering för cyklister.
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ökad cykling.
POTENTIAL
Förbättrar parkeringsmöjligheterna vid kollektivtrafiknoder för cyklister.
ÅTGÄRDER
Tekniska förvaltningen inventerar och identifierar viktiga hållplatser. Förvaltningen ser till att en cykelrensning sker minst 1/år där övergivna cyklar plockas bort vid viktiga hållplatser.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att män reser något mer och oftare med tåg än vad kvinnor gör, medan kvinnor reser oftare med buss än män. Åtgärden ger kvinnor och män lika förutsättningar att kombinera cykel.

7.4.3 Utveckla dialogen med cyklister

Dialogen med cyklister behöver utvecklas för att öka förståelsen och kunskapen om deras krav och behov, och stämma av cykelåtgärder och aktiviteter för att utveckla dessa. Dialogen kan föras på olika sätt. Till exempel genom att möta intresseorganisationer för cykling, allmänna möten på gator och torg. Förvaltningen har skapat ett cykelforum/cykelpanel, där kommunens cyklister möter tjänstepersoner för diskussioner med olika teman.

Målgrupper

Allmänheten, intresseorganisationer

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Påverka cykelplanering och aktiviteter
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Ökad kunskap om cyklisternas krav och behov
Förbättrad dialog med cyklisterna
POTENTIAL
Bidrar till ökad förståelse för cyklisternas krav och behov, vilket är en viktig input i utvecklingen av cykelsystemet.
ÅTGÄRDER
En cykelpanel bildas
Två träffar med intresseorganisationer per år
Ett allmänt möte per år
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att män oftare tar stor plats i dialoger och samråd jämfört med kvinnor. Åtgärden ger oss möjlighet att använda lämpliga metoder som ger både män och kvinnor möjlighet att komma till tals.

7.5 Utmaning 5 – Mikromobilitet

Mikromobilitet avser små, lätta fordon som framförs under 25 km/h, exempelvis cykel och elsparkcykel. Fordonen kan drivas helt av människor, exempelvis cyklar, eller av en elektrisk motor. De senaste åren har kommersiella fristående lånecykelaktörer och elsparkcykelaktörer placerat ut dessa fordon i Lund som allmänheten kan hyra. Dessa fordon är en tillgång för allmänheten men det skapar också utmaningar för kommunen som väghållare.

7.5.1 Parkering för kommersiella mikromobilitetsfordon

Tekniska förvaltningen får in synpunkter och felanmälningar om dessa friflytande fordon, då de kan ställas på platser som försämrar framkomligheten eller trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Tekniska förvaltningen tar ut en kostnad från kommersiella lånecykel- och elsparkcykelaktörerna för att de tar allmän platsmark i anspråk men i övrigt behandlas dessa fordon som övriga cyklar i kommunen. Det finns en möjlighet för kommunen att utveckla samarbetet med aktörerna.

Målgrupper

Cyklister och gående, kommunala tjänstepersoner och kommersiella aktörer

EFFEKTER FÖR MÅLGRUPPERNA
Förbättrar trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och gående
EFFEKTER FÖR LUNDS KOMMUN
Minskar arbetet med att hantera felparkerade fordon
POTENTIAL
Ökat samarbete kan leda till färre felparkerade fordon och minskar irritationen hos kommunens invånare. Ökar tryggheten hos cyklister och gående.
ÅTGÄRDER
Årligt möte med låncykel- och elsparkcykelaktörerna där kommunen förmedlar vidare synpunkter som förvaltningen har fått in. Då kan åtgärder riktas till områden som har problem.
JÄMSTÄLLDHET
Vi vet att kvinnor upplever större otrygghet och osäkerhet i trafikmiljön än män. Åtgärden ger oss möjlighet att skapa ett cykelsystem som är tryggt och säkert dag som natt, året runt.

8 Uppföljning

Dessa indikatorer följs upp årligen:

- Totala cykeltrafikarbetet per dygn
- Förändring av cyklandet per invånare
- Antal skadade och dödade cyklister i trafiken i Lunds kommun
- Antal skadade cyklister i singelolyckor i Lunds kommun
- Cykelhjälm användning
- Nöjdhet med cykelsystemet
- Antalet meter cykelväg i kommunen
- Antalet parkerade cyklar vid Lund C och i stadskärnan
- Antalet cykelpumpar
- Investering i nybyggd infrastruktur för cykel (tkr)
- Kostnader för drift och underhåll av cykelsystemet (tkr)

Indikatorerna tillsammans med beskrivning av genomförda och planerade åtgärder inom handlingsplanen redovisas i ett årligt cykelbokslut.