

• Cykel på allvar i planeringen

Fortfarande pratar många politiker och trafikplanerare om trafik – och menar biltrafik – plus diverse "oskyddade trafikanter" som inte följer bilnormen. Planer och beräkningar räknar med att bilen ska vara det dominerande transportmedlet, och gör man det blir det naturligtvis lätt självuppfyllande. Bilinfrastruktur ordnas enligt alla krav, och sen kommer kanske en oskyldad stump cykelväg, alltför ofta som en efterhandskonstruktion på överbliven plats.

Likaledes räknar cityhandlarna ofta med att alla kunder kommer med bil och inte skulle använda annat även om andra färdmedel var lätta att använda. Detta trots att majoriteten av kunderna *inte* är bilburna.

Just nu föreslås en hel del externhandel och nya leder som ökar bilberoende respektive bilens attraktivitet och därmed andel. Dessutom försvinner parker och koloniträdgårdar inom cykelavstånd.

Ta cykel på allvar i trafikplaneringen. Sluta tänk bil / oskyddade. Räkna med cykeltrafik som ett trafikslag minst lika viktigt som bil.

Bevara levande grannskap, och undvik bilgenererande externhandel.

Ställ krav på att nya bostadsområden är bilfriare än gamla. Sänk P-normen och förbättra cykelparkeringsnormen med inomhus-P. Prova pilotområden som är i stort sett bilfria utöver poolbilar.

• Cykelnät lika bra som bilnätet

"Cykelnätet" är de vägar cykeltrafiken får använda, oavsett om det är allmän väg, cykelbil eller cykelväg. ***Vi vill att detta nät ska vara lika gent, hinderfritt och välunderhållet som bilnätet. Vi vill också att det ska vara lika säkert, vilket i många fall kan innebära att minska biltrafikens mängd eller hastighet, liksom att separera biltrafiken.***

• Cykel till kransorterna och längre

Det går utmärkt att cykla sträckor över en mil, men det är roligare om man slipper biltrafik i 90 km/h. ***Bygg separata asfalterade cykelvägar till Björklinge, Bälinge, Fjällnora, Vreta, Vassunda osv*** - så länge borde enligt nollvisionen biltrafik annars egentligen begränsas till 30 km/h ...

Cykelvägar mellan städerna gynnar både turister och invånare i länet. För vad en mil motorväg kostad skulle man faktiskt få ett nät i hela Uppland. Samarbeta med grannkommunerna om bilfri cykelväg mellan städerna i Uppland, och bygg ett nationellt cykelnät.

○ Cykelhuvudleder

Många cykelvägar har hinder och tvära svängar, som inte gör möjligt de hastigheter moderna växelcyklar klarar. Ideliga inbromsningar och accelerationer upplevs som mycket mer besvärande för cyklister än bilister. Cyklister behöver ofta krångla sig genom korsningar, vänta på bilar och i trafiksignaler (som inte behövs för cykeltrafiken i sig) och slösa tid och muskelkraft i onödan. ***Bygg ett nät av cykelhuvudleder mellan Uppsalas stadsdelar:***

- Dimensionerade för minst 30 km/h
- Företräde mot de korsande bilvägar eller planskilda
- Sammanhängande och utan onödiga omvägar
- Högsta kvalitet på utformning och underhåll året runt

• Genomgång av korsningar

På många ställen slutar separat cykelbil utan vidare hänvisning. Likaså finns det nybyggda korsningar som inte tillåter ex. cykel med barnkärra efteråt, och detektorer som inte känner av cykel på cykeltillåtna vägar. ***Inventera och åtgärda korsningar så de fungerar bra med cykel.***

• Allmän väg till för alla

Många sträckor "allmän väg" byggs numera om med sidoräcken eller till 2+1 väg. Detta ger en bättre bilväg – på bekostnad av övriga trafikslag. För cykel kan 2+1-ombyggnad innebära i praktiken ocykelbart på en tidigare helt OK väg. Vi ser det som en *rättighetfråga* att kunna färdas säkert mellan valfria punkter i länet utan att behöva äga en bil.

Inga åtgärder för biltrafiken ska ske på bekostnad av cykel. 2+1-vägar ska klassas som motorväg, och bra alternativväg säkerställas.

• Mobilitetskontor och information

Inrätta ett mobilitetskontor för att hjälpa medborgarna som trafikanter. Ett viktigt uppdrag för detta är minskat skolskjutsande.

Vi vill också att det ska finnas detaljerad skyltning i och mellan alla stadsdelar, en aktuell cykelkarta och på hemsidan en cykelvägvisare.

• Välkomna cykelturister

Cykelturister ska känna sig lika välkomna som bilburna. Vid infarterna ska det finnas cykelkartor, och på dessa cykelkartor ska turistlederna, nationella cykelvägar och annat för cykelturister nyttigt vara med.

• Parkering och uthyrning

Lund har ett hus som heter "Lundahoj", precis intill stationen. Där kan man låna/hyra cyklar, och parkera cyklar inomhus - antingen gratis eller - för bevakad parkering - mot en låg avgift.

Nu när vi får resecentrum borde det vara självklarhet att bygga ut cykelparkering inomhus och alla andra faciliteter, speciellt som det för bilförvaring finns ett stort P-hus inomhus. Kan Lund borde Uppsala kunna! **Bygg inomhus-P och cykelutlåning vid resecentrum.**

Att pendla till arbetet underlättas av det finns säker cykelparkering och (för långpendlare över milen) dusch. **Se till att arbetsplatser och andra målpunkter har säker och väderskyddad cykelparkering.**

En hel del sträckningar borde inte användas till gatuparkering, då det leder till farliga omkörningar av cyklister. **Prioritera säkerhet för cyklister över att tillhandahålla bil-P på gatumark.**

• Öka anslagen

För att kunna nå kommunens mål om cykelandel och klimat behövs både pengar och prioritering. **Öka cykelanslagen till minst bilanslagens nivå, och mer så länge kommunens mål inte är nådda. Se också till att det finns tillräckligt många cykelplanerare anställda.**

Att byta bil mot cykel minskar behovet av dyra motorleder. **Ersätt förslag som ökar biltrafikens attraktivitet med cykel och spår.**

• Våga prioritera cykel

Uppsala är och bör vara en kompakt, livfull europeisk stad. Det innebär att det är trångt. Om man släpper på biltrafik är det vanliga resultatet att den dominerar både luft, ljud- och gaturum. Största hindret för ökad cykel är dessutom biltrafik. Minskar vi biltrafiken gör vi förutom att slippa vägbyggen också cykelmiljön säkrare.

Våga göra stadsvänliga och hållbara trafikslag ett lättare val: **minska biltrafiken och prova biltullar eller bilfri innerstad.**

11 punkter för bättre cykeltrafik i Uppsala



Stadsmiljö i Groningen, Nederländerna. Nog kan Uppsala lika bra?

