



# Remissvar Regional cykelstrategi

## Uppsala cykelförening

### Sammanfattning

Uppsala cykelförening är överlag mycket positiva till regionens inställning till cykeln som ett transportmedel med stor potential. Vi är speciellt glada över att regionen inte bara värdesätter de miljö- och hälsomässiga fördelar som cykeltrafiken medför, utan också ser att en ökad övergång till cykeltrafik löser många trafikproblem.

Vi ser dock områden som behöver stärkas ytterligare. Vi saknar tillgänglighetsaspekten - i princip en rätt på det allmänna vägnätet (motortrafikleder och motorvägar undantagna) kunna ta sig fram på ett säkert sätt utan att behöva motorfordon.

Vi saknar också ett förslag på ett sammanhängande cykelnät, vilket vi tycker bör ingå i strategin. Ett sådant nät är inte utopiskt; kostnaden för ett nät mellan alla större orter i länet överskuggas lätt av typiska motorvägssatsningar. Sådana cykelnät finns också redan i Danmark, Nederländerna, Tyskland och Belgien. UCF önskar att det i strategin framgår ungefär hur ett sådant cykelnät ska se ut.

Vi bifogar därför till länstransportplanen ett förslag om sådant regionalt cykelnät.

Det bör anmärkas att många av de nämnda positiva effekterna av cyklandet (minskade utsläpp av växthusgaser, partiklar och luftföroreningar, minskat buller och minskad trängsel) beror på reducerad bilanvändning och inte ökat cyklande. En ökning av cyklandet i sig medför inte lika positiva effekter, om inte bilanvändning minskar i motsvarande grad. Därför bör bilnositiviteten brytas samtidigt som cyklandet ökar. En omfördelning av resor från motoriserade färdmedel till cykel bör eftersträvas.

Vidare önskar vi att cykeln inte bara ses som ett transportmedel för korta och medellånga sträckor, utan också i sig för regionalt sett längre sträckor.

### Mål och indikatorer

För att klara de mål som ställs på strategin utifrån (framförallt om trafikens klimatpåverkan) behövs ambitiösare mål och ett tydligare uttalat mål att biltrafiken ska minska. Vi ser gärna också att ett mer övergripande mål läggs till bland de andra målen att *"Vägnätet i länet ska vara till för alla och ska vara säkert och attraktivt även om man går eller cyklar. Visionen är att det ska gå att färdas på cykel mellan alla platser i länet säkert, bekvämt, tryggt och utan att störas av större mängder buller eller avgaser"*

Mål 3 om att antal dödade och skadade ska vara halverade ska bytas till *minst* halverad, eller *högst* 4 personer per år. Målet om noll bör också nås nära 2030.

Vi skulle gärna se att framtidsbilden i kapitel sex framförs som ett mål, då de tre målen i strategin mer är indikatorer på det som ska uppnås.

Vi anser att mål två "År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel öka med 10 procentenheter jämfört med 2016" är för lågt satt. Cirka hälften av alla bilresor idag är kortare än fem km, vilket gör att en rimligare målsättning är att fram till 2030 ersätta majoriteten av alla bilresor kortare än fem km med cykel, samt att öka antalet cykelresor med 30 procentenheter.

För att nå de mål som strategin förespråkar och de mål som vi föreslår krävs också etappmål med uppföljning. Tydligare backcasting vore önskvärt både här och i länstransportplanen.

UCF förespråkar även tillägg av följande mål:

- "I varje av statliga medel finansierat vägprojekt ska god cykelmiljö ingå som en del av projektet och normalt färdigställas samtidigt som övriga delar".
- Att cykeln ses som ett minst likvärdigt transportmedel till bilen, och att bilnormativiteten bryts. I t.ex. framtidsbilden (kap. 6) beskrivs cykeln som ett effektivt alternativ till bilen. Där anses fortfarande bilen som norm, och cykeln som en ersättning. Frågan kan ses som svårgreppad, men arbete både internt och utåt kan vara en viktig steg 1-åtgärd.
- Att specifikt cykeltrafiken utanför städerna ska öka.
- Med tanke på klimatmålen (trafiken ska vara CO2-neutral 2030!), men även med tanke på buller och emissioner av partikel och andra luftföroreningar behöver inte bara cyklandet öka, utan även att biltrafiken behöver minska i absoluta tal.

## Saknade områden i strategin

Vi är glada att det i remissen tas upp att cykeltrafik bidrar till mindre trängsel. Detta skulle kunna utvecklas till att cykelsatsningar i många fall med överlägsen samhällsekonomisk effekt kan *ersätta* dyra kapacitetshöjande bilåtgärder i eller nära tätorterna.

I remissen finns ingen definition av "korta", "medellånga" och "långa" avstånd. För tydlighetens skull bör detta framgå. Strategin skulle kunna vara tydligare med att även cykelresor på 10-60 km är att räkna med. Sträckor på 20-30 är inte orimlig pendling med moderna cykeltyper och för den som vill hålla sig i form, och längre cykelresor har stor potential både för vardagliga sällanresor, fritid, turism och motion.

## Cykling på landsbygden

För många landsbygdsbor har egen bil blivit en symbol för frihet och oberoende. Det argumenteras ibland för billigare bensin för glesbygden så att hela Sverige ska leva, vilket visar på bilens särstatus. Ett stort hinder för lands- och glesbygdsbor att börja cykla är bristen på säker cykelmiljö. Vi vill därför i vårt förslag om regionalt cykelnät lyfta behovet av säker cykelmiljö även utanför tätorterna.

Det finns också starka kulturella föreställningar om bilen som det enda möjliga transportmedlet utanför stadsmiljö. Detta trots att cyklar, vanliga tvåhjulningar såväl som elcyklar, liggcyklar, velomobiler och inte minst cykel + kollektivtrafik vanligen fungerar väl på både landsbygden och i de mindre tätorterna som egentligen har väldigt god potential

att trafikförsörjas med cykel. UCF välkomnar därför en strategi för hur regionen och kommuner tillsammans ska arbeta för att ändra rådande föreställningar om färdmedel.

## **Utformning av cykelinfrastruktur**

Det saknas strategier för hur cykelinfrastrukturen ska bli både säkrare och mer attraktiv. Detta då många nya cykelvägar i stadsmiljö, trots goda intentioner, ofta är dåligt utformade. UCF anser därför att det borde ingå som insats att inhämta och använda erfarenheter som redan finns, till exempel bästa praxis från Danmark och Nederländerna.

I den regionala cykelstrategin står att "Cykel som transportmedel är tillgänglig för i stort sett alla oavsett ålder, inkomst, bakgrund, utbildning eller kön." För att klara alla typer av resor behöver infrastrukturen svara upp till detta i fråga om tydlighet, bredd och framkomlighet.

I remissen står det inget tydligt om separering av gång- och cykeltrafik. UCF förespråkar i tätorterna nivåseparerade gång- och cykelytor enkelriktade på var sida vägen (för att undvika krock bil-cykel vid korsningar), såsom det ofta görs i Danmark och Nederländerna. Det ökar säkerheten markant, då trafikanter i mycket högre utsträckning håller sig på rätt bana, speciellt vintertid, då snö ofta täcker vägmarkeringar. Därtill stärker en nivåskillnad mellan de tre trafikslagen cykelns status som egen fordonskategori. Forskning visar att dubbelriktade cykelvägar är farligare än enkelriktade och att cykla på en dubbelriktad cykelväg medför en större olycksrisk än att cykla på vägen, främst på grund av kollisionsrisken vid korsningar (Pasanen: "The risks of cycling", 2001). Därför anser vi att cykelvägar i tätort ska utformas som enkelriktade på var sida vägen på de ställen det finns många korsningar.

## **Hela-resan-perspektivet**

UCF anser att det i remissen är bra skrivet om cykelparkering. Vi saknar dock en formulering om att cykeltak vid parkeringar är önskvärt. I nuläget står cykeltak endast som indikator (se 7.3A). Vidare önskar vi en strävan efter att inomhusparkering och låsbara cykelskåp ska bli standard vid järnvägsstationer och viktigare busshållplatser.

UCF önskar mer betoning på att det bör vara lätt att ta med cykel i kollektivtrafik. Bussar och tåg bör ha gott om plats för cyklar och det bör vara möjliga att medföra cykel året runt. Begränsningar i rusningstrafik kan finnas men bör undvikas. Där det finns risk att cykelutrymmen blir fullbelagda ska det gå att boka plats för sin cykel, så att en resa med cykel + tåg/buss blir förutsägbar.

## **Prioriteringsprinciperna**

Vad gäller prioritering är det i stort sett rimliga mål, förutsatt att det sker mot bakgrund att det är en del av ett växande och på sikt sammanhängande cykelnät. På sikt behöver vi ett bilfritt regionalt cykelnät, dels för att nå målen om cykelmiljö och dels för att nå nollvisionen. Detta innebär att cykelnätet behöver byggas ut i betydligt högre grad än bilnätet, som i nuläget är i princip färdigutbyggt. Detta är inte helt en fråga för cykelstrategin, men den kan vara tydlig med att utbyggnad av cykelnät vanligen är mer prioriterat än bilåtgärder (i den mån sådana alls genomförs, med tanke på de negativa klimateffekter många av dem innebär).

Vi önskar en prioritering av utarbetning av en minimistandard i fråga av trafiksäkerhet för cykel och utformning av cykelvägar (vid till exempel 2+1-vägar), samt att biltrafikens intensitet också påverkar vad som prioriteras. Vi förespråkar därför att ni ersätter

*"Att bygga cykelväg längs alla sträckor är inte möjligt på grund av de ekonomiska begränsningar som finns i den regionala transportinfrastrukturplanen" med*

*"Alla vägar där cykeltrafik är tillåten ska i princip vara cykelvänliga, men att säkerställa detta behöver göras i prioriteringsordning. Utbyggnad av cykelnätet ska ske med ett sammanhållande nät som mål, men med de sträckor där behovet är störst först".*

Här vill vi också poängtera att "längs det statliga vägnätet" (se 2.) är en begränsning - cykelnätet behöver inte nödvändigtvis vara i fysisk närhet av allmän väg. En cykelväg en längre bit bort från motortrafik kan vara attraktivare, tryggare och ibland säkrare.

Vad gäller prioritering av arbete före fritid bör det inte ske kategoriskt; även fritidsresor är resor som görs och där cykel ska vara en möjlighet. Särskilt prioriterat kan vara sträckor dit många reser för friluftsliv och där det idag saknas bra cykelinfrastruktur, till exempel till Fjällnora (dit det i nuläget saknas kollektivtrafik) och till Hammarskog, för att ge exempel från Uppsala kommun.

UCF noterar att resursbristen gäller på grund av små medel till cykel. Om lika mycket pengar som totalt sett satsats på 288-bygget skulle läggas på cykelinfrastruktur skulle mycket mer vara möjligt att göra. Det är viktigt att poängtera att detta också är en prioriteringsprincip.