



Uppsala cykelförening
Uppsala 2015-11-15

Remissvar Översiktsplan 2015

Uppsala cykelförening stödjer varmt idéerna om en hållbar stad i mänsklig skala, om små kvarter och ett finmaskigt nät för gående och cykel, mindre barriäreffekter, förtätning som inte går ut över naturområden eller spontanidrott, om barnperspektiv, närhetsprincip, blandad markanvändning, levande markplan, god luft, bullerfrihet och aktiva resor.

Vi skulle (precis som i innerstadsstrategin) gärna se en tydligare formulering om att cykeltrafik är ett stadsbärande trafikslag i Uppsala - faktiskt *det* trafikslag för resor över kilometern som vi kan bygga den hållbara staden på (tillsammans med kollektivtrafik).

Vi uppskattar att föreslagna åtgärder inte riktigt räcker för att nå de ambitiösa och goda målen.

Vi tror å andra sidan att cykeltrafiken har betydligt större möjligheter än vad planen tar vara på, och att ta vara på de möjligheterna i en omställning till cykel är det effektivaste och mest realistiska sättet att nå planens ambitiösa mål om klimat och stadsmiljö.

För detta behövs ett **konkret mål om betydligt högre andel cykeltrafik** – och att vi vågar ta vara på möjligheten att ställa om från bilsystem till en stad där cykel det självklara valet.

Mål för Uppsala

Om målen "lokalt klimatneutralt 2030" - "globalt positivt 2050" innebär 0 ton fossilt CO₂/person till 2030 är det riktigt bra. Det målet kräver en kraftig omställning av både trafik och övriga system, och goda delmål för att kunna nå dit och följa upp resultatet.

Generellt skulle önskas fler **kvantitativa mål**, och **delmål** för att realistiskt kunna nå dit till målen.

Trafiksystemet

Målen om säker och resurseffektiv trafik är bra. Vi vill påminna om att "likvärdiga villkor" innebär inte att alla färdmedel ska tillåtas på samma sätt – framför allt biltrafik har ju egenskapen att lätt tränga ut vanliga trafikanter på cykel eller till fots.

Vi stödjer målen om att "Miljön i Uppsala främjar alla människors hälsa och säkerhet". Vi ser gärna att aktiv transport blir den självklara utgångspunkten för Uppsalabors resor.

Övergång till **eldrivna fordon** (under teknisk försörjning) : Se till att **inkludera lastcyklar** (både elcyklar och vanliga). Över 50% av transporter i stadsmiljö kan göras med (last)cykel.

Planen lyfter väl frågan om säkerhet för barn och känsliga grupper – en anledning att satsa på färdmedel tillgängliga för alla, och utan biltrafikens krockvåld. Även målen om ett transportnät som ger få barriärer talar tydligt för cykel.

”Uppsala är en cykelvänlig kommun där det går snabbt och tryggt att cykla” är bra, men vi kan och behöver höja ambitionen till (exempelvis) ”Uppsala är en kommun där cykel är det naturliga valet för en stor del av resorna” - och att **ställa om trafiksystemet till cykel**. Av flera skäl i kapitel ”Mål”.

Miljömål

Det är bra att Årike Fyris unika karaktär lyfts fram, och en bra ambition med begränsat byggande på jordbruksmark, liksom (mycket bra att det är med) undvika skadlig påverkan utanför kommunen.

Målen om **minskat buller** och **bättre luft** är bra, och talar klart för omställning till cykel.

Hållbarhetsbedömningen menar att **”kraftig minskning av transportsystemets klimatpåverkan** kan bara åstadkommas av en kombination av kraftfulla styrmedel”. Det är värt att komma ihåg.

Plats och bebyggelse

Det är bra att kommunen vill prioritera åtgärder för att minska kostnad och markåtgång för byggande. En **avskaffad parkeringsnorm för bil** (förutom RH-parkering) gör det möjligt att bygga billigare och för modernare sätt att resa och äga / inte äga fordon. Den kan i stället ersättas med norm för cykelparkering inomhus / säkert under tak för både bostäder och på arbetsplatser.

Uppsala till för alla: Kvinnor reser mer med cykel och kollektivt än män. Även barn och ungdomar kan använda cykel, liksom (ev med trehjulning eller el) äldre. Cykel kräver inte körkort, är betydligt billigare än bil och totalt mycket mer **tillgänglig för alla Uppsalabor**.

Lokala platsidentiteter, social interaktion och mötesplatser: Cykel är ett färdmedel som **gynnar social interaktion** och levande lokala miljöer, särskilt jämfört med bil. Både genom interaktion mellan personer som inte har en ”bilbur” kring sig, och genom att cykel gynnar lokala stadsdelscentrum. Vi delar också idén om **närhetsprincipen** för handel, idrott osv.

”Offentliga miljöer är inkluderande, tillgängliga och välkomnande” är ett bra mål. Även där hjälper omställning av biltrafiken till cykel – mycket mindre barriärer, risk för trafikvåld eller störningar.

God cykelinfrastruktur kan göra det lättare ta sig fram med mobilitetshjälpmiddel.

Cykeln har möjligheter

Som synes skulle en omställning till cykel gynna i stort sett alla mål i planen. Cykeltrafiken har tacksamt nog betydligt större möjligheter än vad planen (vad vi ser) tar vara på.

Med elcykel, lastcyklar och andra moderna fordon ökar möjligheterna ytterligare. Både i fråga om vilka ärenden som går att göra (även inköpsresor, transport av barn och varutransporter upp till 100-200 kg går bra med cykel), i vilka situationer det går att cykla (elcyklar gör resor möjliga utan att bli svettig, och vikcyklar kan kombineras med kollektivtrafik), och vem som kan cykla. Elcyklar gör att fler äldre kan cykla, och att man kan cykla även då kraften i benen är tillfälligt är svag.

Elcyklar ökar också räckvidden på cykel betydligt, liksom övriga moderna snabba cyklar. Vad som anses vara ”cykelavstånd” i planen kan därför ökas till **minst 5 km**, för pendlingsresor minst 10 km.

Cykelinvesteringar är dessutom generellt de mest lönsamma av alla infrastrukturinvesteringar.

Kort sagt: Cykel har möjlighet att erbjuda ett trafiksystem som bekvämt löser de flesta transportbehov upp till 100 kg i tätorten, och som inget annat klarar planens stads- och miljömål.

Det finns flera städer i Europa som har över 50% andel cykeltrafik eller siktar dit. Köpenhamn (trots att det är en storstad) siktar däråt, och Groningen – en stad i Nederländerna mycket jämförbar med Uppsala i storlek och karaktär – har ca 65% andel cykeltrafik redan idag.

Därför anser vi att det är fullt rimligt, och mycket viktigt att planen sätter ett **mål om andel cykeltrafik i Uppsala tätort till 50%** av antalet resor. **Detta är nog vårt viktigaste medskick.**

Strukturbilder och planbeskrivning

Tätorten

Vilken strukturbild man än väljer ska de utformas så **cykel är det självklara valet för de flesta resor**, vid behov tillsammans med kollektivtrafik. Bil ska bara behöva användas för **ovanliga rörelser** och de flesta Uppsalabor i tätorterna ska inte känna behov att specifikt äga bil. Det är viktigt då att våga välja struktur och utformning så att det faktiskt blir så.

Uppsala tätort ska inte expandera utåt, men vi stödjer ambitionen med flera **stadsdelsnoder** som **lokala kärnor** inom tätbebyggt område. Till exempel Gottsunda, Västertorg, Heidenstams torg.

Det är viktigt (som i planen) att kärnor består av både bostäder, arbetsplatser och handel, att de har god kollektivtrafikanslutning och att det sitter ihop på ett cykelvänligt sätt med övriga staden.

Gränby, Nyby och Stenhagen har också möjlighet att utvecklas som goda lokala kärnor, men det **viktigt** att det sker på ett sätt som **minskar externhandelskaraktären** och biltrafiken.

Vi önskar att **bilcentrerade lägen** som områdena vid nya E4 inte utvecklas för annat än störande verksamhet - dvs ingen **bilberoende externhandel** eller placering av arbetsplatser i bilberoende lägen om de kan lokaliseras cykel- och kollektivtrafikvänligare.

"Cykelzonen" är det primära området särskilt fram till 2030. Det kan gott utökas till 5 km som sagt.

Stadsväven

Ambitionen om att minska biltrafiken är god. Det är viktigt att biltrafiken minskar märkbart även i absoluta tal. Med omställning till cykel blir det gott om kapacitet för de bilresor som ändå behövs.

Cykelnätet i staden kan utvecklas betydligt med riktiga snabbcykelvägar (ambitionen med de som byggs nu är god, men de kan behöva en del förbättringar) och vid behov supercykelvägar. Huvudnätet utanför innerstaden utformas separat från biltrafik och gående, gent, tryggt, med prioritet mot korsande biltrafik, hög teknisk standard, geometri som passar snabbcykling men också utformning som går bra ihop med familjecykling.

Ett sådant nät gör cykel till ett lätt val. Uppsala cykelförening är gärna med och ger synpunkter på fördjupning om hur Uppsalas cykelnät ska byggas.

Särskilda platser och förbindelser

Bebyggelse längs Mälaren: Det finns generellt stor risk bli mycket bilberoende, intrång i känslig naturmark. Rekommenderas inte. Dock är det positivt med ny cykelled längs Ekolns strand till Uppsala-Näs och i förlängningen Hammarskog.

Ultunastråket: Viktigt att bevara Årike Fyris – ”bostäder i park” blir inte offentligt och att bygga bostäder hela vägen ner mot ån är inte förenligt med att bevara Årike Fyris.

Bro Ultuna-Sävja: Platsen är ”mycket känsligt område med höga kultur- och naturvärden”. Vi ställer oss högst tveksamma om en länk för konventionell kollektivtrafik kan minimera intrånget, och bevara Årike Fyris. Det finns dessutom risk att den utvecklas till en biltrafiklänk. Därför ska länken inte byggas som tung länk. En väl utformad cykelbro går dock bra och kan gynna cykeltrafiken.

Stationsläge i Bergsbrunna kan vara intressant för pendling till Stockholm, men ny bebyggelse kan riskera bli tämligen bilberoende. Om inte kraftfulla åtgärder vidtas för att undvika detta (som att nya områden blir bilfria) kan vi inte tillstyrka en stadsnod i Sävja. Däremot utvecklad service.

För Sävja är däremot en snabbcykelväg in till staden önskvärd – och om det är möjligt med hänsyn till naturvärden en ny cykelförbindelse Sävja-Övre Föret-Vindbron-Pollacksbacken och centrum.

Väglänk Bergsbrunna-E4: Ökar bilberoendet och bör inte byggas.

Väg 55: Satsningar på biltrafiken bör undvikas till förmån för att spara till en Enköpingsbana. Bättre cykelbarhet, mer stadsmässig karaktär eller enkla åtgärder för hastighetsövervakning kan göras.

Utanför Uppsala tätort

Kransorter kan vara utmärkta att satsas på. Vi ser gärna att ny bebyggelse koncentreras till orter med järnvägsförbindelse - Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Vänge, Järlåsa och på sikt kanske någon ort längs en kommande Enköpingsförbindelse.

Övriga kollektivtrafikorter längs väg 282 Gunsta, Funbo och Almunge ska givetvis utvecklas med mer lokal service. Särskild hänsyn tas så inte nya bostäder bidrar till bilberoende.

Det är trevligt att restid med cykel redovisas för kransorterna. Restid med elcykel (25 km/h) och snabbcykelvägar (få hinder för framkomlighet) får gärna visas någonstans också.

Även **Knivsta** och **Alsike** (om det blir hållplats för pendeltågen) bör tas hänsyn till i planeringen - staden som struktur tar inte nödvändigtvis slut vid kommungränsen.

Även kransorterna kan utformas cykelvänligt, och givetvis ska det finnas **snabb-** eller **supercykelvägar** in till Uppsala. För att satsa på kransorterna krävs utökad möjlighet att ta med **cykel på kollektivtrafiken** och **förstklassig cykelparkering** vid alla stationer.

Det är positivt att länkar till Fjällnora, Hammarskog och kransorter inom 20 km finns med. Även en god **förbindelse med Knivsta** ska finnas med.

Vi ser på lite längre sikt (till 2030) att hela kommunen (och länet) självklart ska gå att ta sig fram i med cykel på bra bilfria vägar i enlighet med nollvision och mål om ökad cykling mellan städer. Särskilt länkar till Enköping, en bra cykelväg längs hela **stråket Uppsala-Stockholm** är viktiga liksom förbindelser hela vägen längs vägar mot Österbybruk, Östhammar, och Sala.