



Uppsala cykelförening
Uppsala 2015-11-15

Remissvar Innerstadsstrategi

Planen innehåller generellt många goda ambitioner och principer. Vi stödjer varmt idéerna om en hållbar stad i mänsklig skala, en stad för sociala interaktioner, om små kvarter och ett finmaskigt nät för gående och cykel, mindre barriäreffekter, om barnperspektiv, närhetsprincip, levande markplan, god luft, bullerfrihet och aktiva resor.

I innerstadsstrategin sägs att "Fler människor på samma yta kräver transportformer som tar mindre plats" och att "en övergång från bil till mer klimatneutrala och effektiva transporter [...] är nödvändigt [...] särskilt i stadskärnan". Det är en lägesbeskrivning vi delar!

Vi skulle 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).

Biltrafik i innerstaden?

Problembeskrivningen om biltrafik och ambitionen att minska biltrafiken kraftigt är god. Vi tror dock att det behövs mer åtgärder än förslagen i planen. Hållbarhetsbedömningen i ÖP säger direkt att det "behövs en kombination av kraftfulla styrmedel" för att ställa om från bil till hållbara färdmedel. Det gäller både klimatmålen och målen om luftkvalitet, ljudmiljö, framkomlighet / barriäreffekter, social hållbarhet, barn- och äldreperspektiv och folkhälsa.

Vi önskar att både ÖP och innerstadsstrategin kan ha tydligare **kvantifierbara mål**, och delmål som gör det realistiskt att nå fram. Om översiktsplanens "CO₂-neutralt 2030" faktiskt betyder 0 ton CO₂/person är det dock högst ambitiöst, lovvärt och betyder stor omställning.

Vi önskar också att innerstadsstrategins diskussion om hur vi (av många skäl) behöver minska biltrafiken kvantifieras. Om bilfri innerstad inte genomförs behöver planen i alla fall ha ett mål om substantiell minskning av biltrafiken till **högst 50% av dagens nivå** i absoluta tal.

"Biltrafik på stadens villkor" är svårt - biltrafik i större mängd dominerar det utrymme den släpps in i, och motverkar alla mål om hållbar stad. Vi måste vara beredda på att "stadens villkor" ibland innebär att *inte* tillåta biltrafik, inte ens med en hastighetsdämpande utformning. Excellent cykelnät, pålitlig kollektivtrafik, gång- och cykelfart, förbud mot genomfart, trängsel- och P-avgifter hjälper bra, men vi behöver också fler bilfria områden.

Formuleringen "biltrafiken ska ha tillgång till stadskärnan" kanske skulle kunna ersättas med "biltrafik som inte kan ersättas med andra färdmedel ska ha tillgång till stadskärnan".

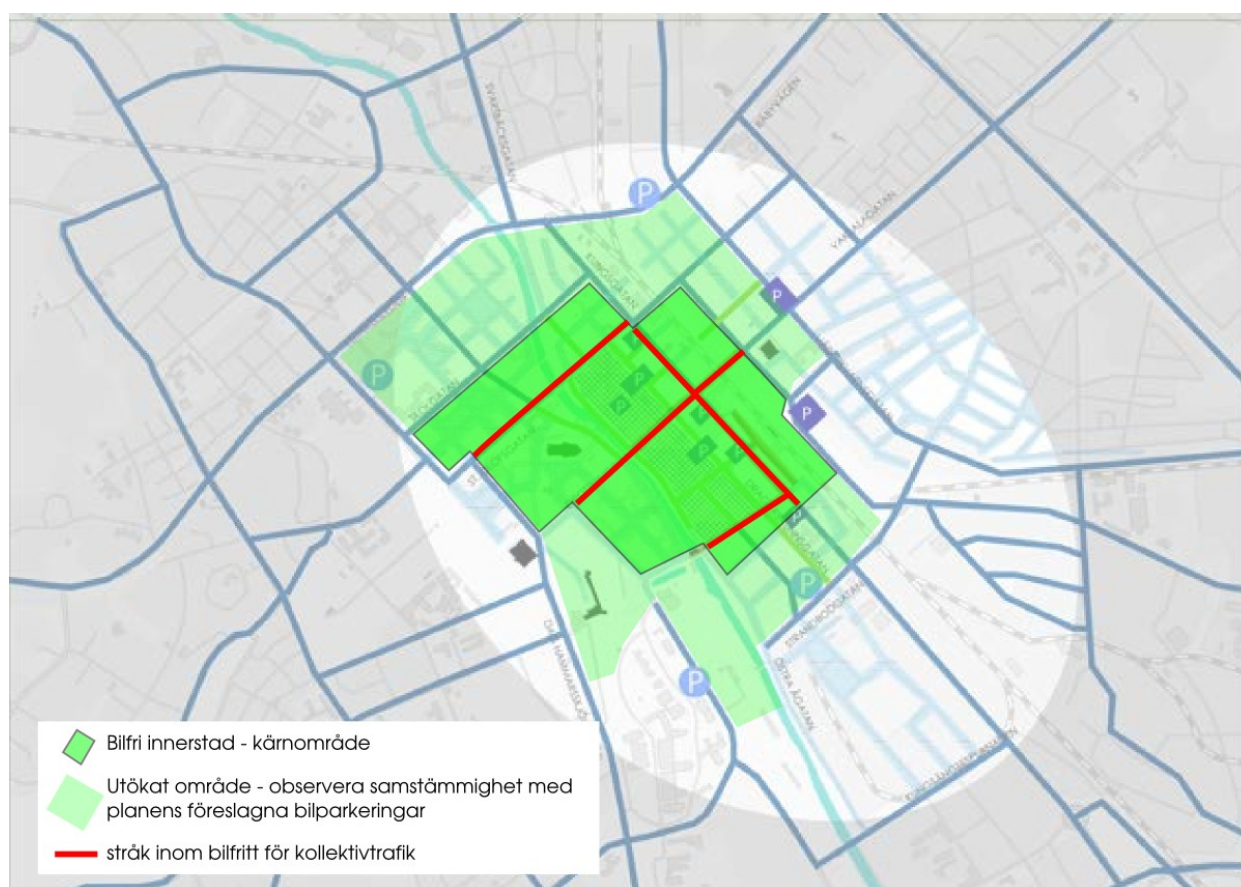
Våra förslag om en mindre bilbaserad stad är **inte till för att ställa till bekymmer för personer som reser med bil idag**. Det är viktigt att komma ihåg. Vi föreslår begränsningar vi uppfattar är nödvändiga för målen om en mänsklig, säker och hälsosam stad, och att Uppsala klarar klimatmålen. Bilen är utmärkt och flexibel för sällantransporter och i glesbygd, men som känt högst problematisk för vanliga resor i tätort. En stad där biltrafiken är sällsynt och effektivare färdmedel

självklara gör att de resor som faktiskt kräver bil (inte så många, men de finns) kan göras utan trängsel och med liten total miljöpåverkan.

Bilburna resenärer ska därför vara varmt välkomna till innerstaden, även om alla med normal funktionsuppsättning inte kan ta med sig bilen *in* i staden. Därför är det viktigt att det finns god kollektivtrafik och möjlighet att låna cykel inklusive lastcyklar och elcyklar vid infartsparkeringar till den bilfria eller nästan bilfria innerstaden.

En policy om mindre biltrafik i innerstaden samspelar med andra åtgärder - som stopp för (och omställning av befintlig) bilberoende externhandel, fler infartsparkeringar och kanske trängselavgifter längre ut, bättre kollektivtrafik på landsbygden, lättare samåkning och bättre möjligheter att parkera bil och cykel vid kollektivtrafiknoder längre ut. Resultatet blir en levande stadsmiljö som alla Uppsalabor kan ta sig till på ett hållbart sätt.

En innerstad där bilen inte dominerar



I första hand önskar vi att området **utformas som bilfri innerstad** (med sedvanliga undantag för rörelsehindrade, arbetsfordon och under kontrollerade former leveranser).

Bilfri innerstad är inte något märkligt, och har provats i många städer med generellt positiva resultat för stadsliv och handelns omsättning.



I varje fall önskar vi **stopp för genomfartstrafik med bil** i innerstaden. Detta är något som delvis redan finns i planen på Kungsgatan, Bäverns gränd och Islandsbron(?) Det är bra! Fler avstängningar för genomfartstrafik skulle gynna stadsliv och framkomlighet. Vilka kan diskuteras, men innerstaden ska inte kunna användas för genomfartstrafik med bil.

Det kan vara idé att införa en större **miljözon** som ställer utökade krav på buller, avgaser och däckemissioner. Innerstaden bör också kräva **lastbilar utan död vinkel**.

Fler gator kan bli bilfria (utan allmän biltrafik) oavsett bilfri innerstad. Det frigör värdefull plats för stadsliv och underlättar hållbar rörelse. En bra början är våra "finrum" som årummet.

Modellen med alla gator öppna för biltrafik och "filtrering" innebär att det inte finns några fredade zoner från biltrafik. Se till att gator där människor rör sig är fredade. Generellt ska områden utformas med bilparkering och genomfart bara i utkanten, och bilfria gator inuti.

De flesta gator utom Kungsgatan och Vaksalagatan kan utformas som **cykelfartsgator** där biltrafiken är i minoritet och sker på cyklisters villkor och i cykelhastighet.

Det är också möjligt att utforma fler gator som **torggator** / gåfartsgator / shared space. En sådan gatan kan ändå ha separat utrymme för cykeltrafik.

Planen tar upp **barriäreffekter** och hur vi kan få nya kopplingar om vi slipper dem. Det är bra. En biltrafik som konkret lämnar företräde åt gående och cykel är en bra början.

Specifika områden

Dragarbrunnsgatan är för trång för att tillåta biltrafik under dagtid, särskilt sträckan Bangårdsgatan-Vaksalagatan. Den bör oavsett förslag om bilfri innerstad göras bilfri. När Kungsgatan blir bilfri är det också viktigt att hindra "smit-trafik" med bil i innerstaden.

Kungsgatan är en stor barriär centrum-stationen. När gatan blir bilfri kanske det går att ta bort signalreglering eller på annat sätt minska väntetid för gående och cyklister? Även Vaksalagatan och Storgatan vid **Vaksala torg** gör idag UKK och torget onödigt isolerade från stationen och Kvarnengallerian. Även **Munkgatan** och **Övre Slottsgatan** har barriäreffekter.

Kungsängen bakom kvarnen är ett exempel där gatorna inne i själva området bör vara bilfria nu när området blivit bostadsområde.

S:t Johannesgatan öster om Kyrkogårdsgatan och området mellan Skolgatan och S:t Olovsgatan är trångt, kulturhistoriskt viktigt och skulle vinna mycket på att bli bilfritt.

Bilbro över Fyrisån vid Kungsängsesplanaden innebär ett ganska stort ingrepp, och en förbättring i biltrafikens attraktivitet (samrådsversionen varnar för detta). **För att bron ska byggas krävs i varje fall att innerstaden görs bilfri** - om det alls är lämpligt med en bilförbindelse på denna plats. I första hand önskar vi att denna förbindelse inte byggs.

Framkomlighet cykel

"Cykeln ska samsas med andra trafikanter" är i allmän form en självklarhet, men med tanke på vilken roll innerstaden spelar som **knutpunkt för cykeltrafiken** är det viktigt att i alla fall större cykelstråk separeras från gående och får en utformning som gör det möjligt att färdas med god framkomlighet och standard.

Vi vill påpeka att separering gående / cykel har fördelar för gående även i innerstaden, inte minst för att göra en lättnavigerad miljö för till exempel äldre.

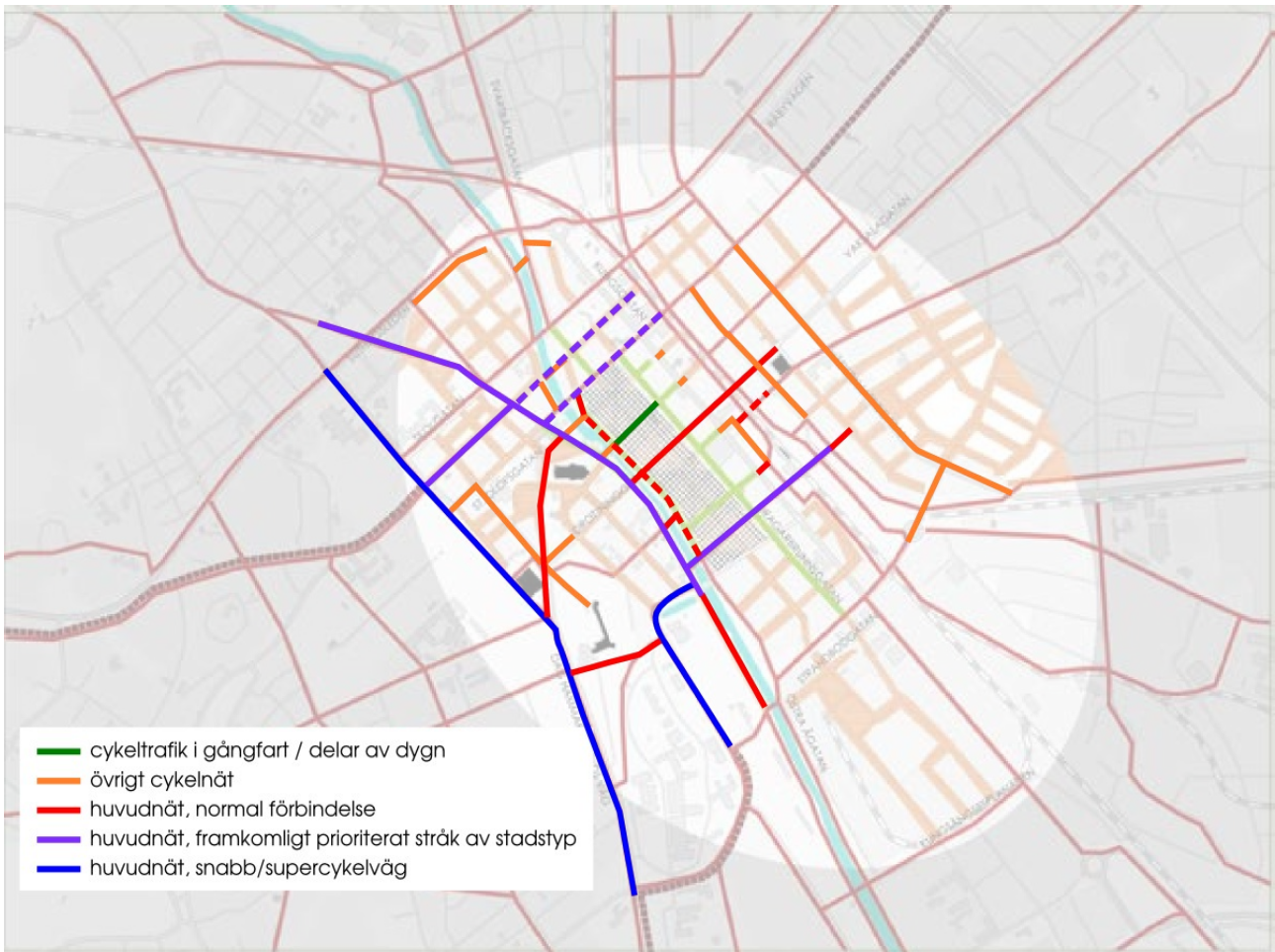
Vi är lite osäkra på vad planen menar med "shared space". Om det innebär en gåfartszon likt Dragarbrunnsgatan utan separat cykelväg bör vi vara restriktiva med det på cykelhuvudnätet. Det går bra i målpunktsområden (alltså sista biten av rörelser) med låg genomfartstrafik.

Det går också utmärkt att utforma gator som "torgytor" men med separata markerade cykelfält (givetvis färgmarkerade med röd asfalt / röda plattor).

Cykelfartsgator är ett bra förslag och kan vara normen på de flesta innerstadsgator. "shared space" i den betydelsen är mindre problematiskt så länge biltrafiken är ringa. I bilfri zon blir det rena cykelgator med undantag för enstaka motorfordon för färdtjänst och leveranser.

I de fall det fortfarande behövs **trafiksignaler** anpassas de så långt som möjligt för cykeltrafik med antingen grön våg eller kortare röttider så att framkomligheten förbättras.

Cykelnät i innerstaden



Vi har lagt ett antal förslag om cykelförbindelser utöver samrådsversionen. Om cykelnätet anses vara alla vägar, cykelvägar och GC-vägar öppna för cykel över verkar det saknas ett antal existerande förbindelser. Dessa är inritade i orange.

Vi har dessutom lagt fram ett antal förslag på nya eller uppgraderade förbindelser. Blått är snabbcykelvägar (geometri för minst 40 km/h, cykelväg helt separerade från gående, företräde i alla korsningar) och ritas inte in så mycket i planen. Lila är stadsmässiga cykelprioriterade vägar - med cykel prioriterad i nästan alla korsningar och god framkomlighet men kanske max 30 km/h). Utförande kan vara cykelväg eller cykelfartsväg med ringa biltrafik. Rött är vanliga förbindelser (cykelväg / lugn gata i mer än gångfart).

Snabbcykelvägen från Valsätra bör förlängas till Islandsbron och med en ny gren till Carolina och Ekonomikum.

Korsningen Västra Ågatan / cykelvägen längs ån med Mungatan behöver åtgärdas för bättre framkomlighet med cykel. Idag är den mycket dålig och erbjuder ingen säker korsning. Detta gäller även om anslutning Västra-Ågatan-Sjukhusvägen blir längre västerut. Om det blir signalreglering skulle en variant kunna vara cykelprioritet utom när buss/spårvagn kommer.

Västra Ågatan på sträckan Drottninggatan-S:t Olovsgatan höver utformas för bättre cykelframkomlighet än gångfart (om "shared space" innebär samma som på Dragarbrunn).

Vi ser gärna ett **sammanhängande cykelstråk** längs hela västra åsidan och längs Sysslomansgatan. Just nu innebär förslaget en betydande omväg för nord-sydlig cykeltrafik om

planens huvudcykelvägar ska användas - närmaste huvudcykelväg enligt förslaget är borta vid järnvägen eller ovanför Carolinabacken (knappast realistiskt). Planen själv poängterar att det ska gå att cykla på huvudcykelnätet "utan onödiga omvägar".

Förbindelsen Blåsenhus-Svandammen är brant, men bör i varje fall vara med som cykelväg - gärna huvudled då den har ett klart strategiskt läge. Brantheten är om inte annat bara ett problem i ena riktningen, och många kan cykla uppför med el eller utan. Om staden känner behov att bygga något spektakulärt kanske en cykelhiss / lift passar där?

Östra Ågatan blir i planförslaget shared space, och vad vi förstår en torglikande gata. Det behövs i alla fall något bättre cykelframkomlighet än gångfart där, särskilt om det inte blir en cykelhuvudled på Sysslomansgatan. Gatan bör i varje fall bli bilfri, och då borde det finnas fortsatt utrymme för cykeltrafik separerad från gående.

Carolina-Odinslund-Sysslomansgatan är en intressant förbindelse. Det är geografiskt den närmaste förbindelsen mellan Dag Hammarskölds väg och många platser i centrum / Luthagen, dessutom utan branta backar (jämför särskilt med Carolinabacken). Den bör utformas för god cykelmöjlighet, men givetvis med hänsyn till kulturmiljön.

En sådan "kulturdiagonal" skulle också ansluta naturligt till en bro vid Gotlands Nation.

Övre slottsgatan ska gå att cykla på. Särskilt relationen universitetsaulan - västerut (Ekonomikum och Flogsta) behöver förbättras på något sätt.

Huvudleden från Flogsta fortsätter på S:t Johannesgatan, och det bör tas i beaktande. Två möjligheter sen är att fortsätta på Linnegatan, eller att byta över till S:t Olovs gatan om Sysslomansgatan och korsningen med S:t Olovs blir bilfriare och cykelvänligare.

Tvärförbindelser över gågatan behövs det fler av. Vi skulle gärna se att Drottninggatan över Stora torget blir tillåtet att cykla på med tanke på att busstrafiken minskat. Stråket bör förlängas med någon form av cykelfiler på Vaksalagatan, i alla fall fram till Vaksala torg. Självklart ska även "paradgator" vara något som går att cykla på i den bästa cykelstaden.

Fler tvärförbindelser över gågatan med vissa restriktioner (till exempel gåfart eller bara vissa tider) får gärna utredas. Vi föreslår i första hand S:t Persgatan för detta.

Cykelbro i Vretgränds förlängning är en god idé, liksom Gotlands-bro, ny länk öster om järnvägen och tydligare cykelväg genom Ruddamssdalen.

Bävern gränd får gärna behållas cykelbar även om den inte blir cykelhuvudled.

Bangårdsgatan bör anslutas till cykelnätet vid Resecentrum. Det är inte ovanligt idag att folk cyklar på Bangårdsgatan och sen leder cykeln till resecentrum. Det kan ordnas snyggare.

Länken under stationen bör fortsätta österut (det finns redan idag en inte ringa trafik med folk som leder cyklar uppför trappan). Ett tvåvånings cykelparkeringshus vid Resecentrum kanske kan förlängas med en **bro över järnvägen**? Så görs i Lund.

Förbindelser över Kungsgatan skulle kunna göras smidigare - just nu är gatan ett hinder för förbindelser väst-öst och mellan resecentrum och city. När gatan blir bilfri (mycket bra förslag) kanske går det att ta bort signalreglering eller ge kortare rödtid tvärs över?

Väderkvarnsgatan kommer bli en länk för kvarvarande biltrafik i staden, men den ska gå att cykla på också. Jämför policy i Köpenhamn där *alla* gator i princip är cykelbara med god kvalitet - det

gynnar genhet och "små kvarter" även för cykel. På sikt skulle även cykelmöjlighet längs Kungsgatan vara bra - till nytta för affärlivet längs gatan.

Cykels möjligheter

Vi lyfter i vårt svar på "stora" ÖP att cykel har högst realistiska möjligheter att nå 50% eller mer av alla resor i tätorten, och att det är det troligen effektivaste sättet att nå kommunens ambitiösa mål om klimat och miljö.

Vi undrar - har ni gjort trafiksimuleringar från en situation där cykeltrafikens andel är 50%, och biltrafiken minskad till kanske 10-20%? Annars kanske det är värt att prova? Vi uppfattar att många flaskhalsar skulle försvinna, och själva minskningen i sig av biltrafiken avsevärt skulle förbättra framkomlighet, trygghet och säkerhet för gående, cykel och kollektivtrafik.

Parkeringsfrågor

Planens ambitioner om avskaffad kantstensparkering är goda.

Om det byggs ett nytt parkeringshus i utkanten av innerstaden är det **viktigt** att bilparkering på **gatemark och torg** i allt väsentligt avskaffas och att **bilparkeringshusen i innerstaden** i stor utsträckning **stängs** (de har ändå inte mycket anledning att vara öppna för bilar med bilfri innerstad, och utan bilfri innerstad fungerar de som en felplacerad biltrafikkälla).

Att det finns några med moderna mått olämpligt placerade P-hus ska inte få styra kommunens policy. De borde dessutom inte vara svårt att hitta alternativ användning.

Med **fler inomhusparkeringar för cykel** och **låsbara cykelställ** törs fler använda även dyrare cyklar. Det ska också finnas gott om parkering för lastcyklar.

Att cykel tar liten plats att parkera per person och att cykelparkering då kan och ska ligga **närmare målpunkt** än bilparkering är en mycket god ambition.

Leveranser

Samordnade leveranser är en god idé. Små eldrivna fordon premieras. Möjligheten till **cykellogistik** bör utnyttjas - till exempel att göra leveranser med lastcykel i innerstaden.

Ta med något om **lastcykelns möjligheter** i alla fall - lastcykel och elcykel är de två innovationer som tydligast visar hur lätt det kan vara att ställa om staden från bil till cykel.

Övrigt

Terminologi: Begreppet "oskyddade trafikanter" är en bilnormativ anakronism och bör inte användas, hur goda ambitioner det än används för att beskriva.