



Uppsala Cykelförening

Uppsala Cykelförening
<http://ucf.se/> info@ucf.se

Uppsala 8/9-2009

Yttrande över "Länsplan för regional transportinfrastruktur 2010-2021"

Vi ser positivt på regionförbundet tar fram en trafikplan för länet. Denna plan sätter upp flera goda mål, men föreslår inte åtgärder som leder till dessa mål. Det finns goda ansatser om kollektivtrafik och bra om lokal cykeltrafik, men planen arbetar med ett bildominerat synsätt och lägger i praktiken alla större resurser på att lösa problem med ytterligare biltrafikåtgärder. Detta ökar andelen biltrafik och missar den nödvändiga omställning till effektivare, mer hållbara och mindre sårbara trafiksystem.

Ur cykelsynpunkt är det största problemet att principiellt "allmän väg" optimeras för biltrafik (2+1-vägar och sidoräcken) på bekostnad av övriga trafikslag, och att cykelns möjligheter inte tas tillvara.

Synpunkter

Mål utan tillräckliga åtgärder och saknade mål

Trafikplanen ställer upp ett antal goda mål om miljö, trafiksäkerhet och jämställdhet. I målkapitlet sägs klart att "ska målen om minskade utsläpp nås krävs sannolikt kraftiga åtgärder". Detta saknas.

Planen redogör tex. inte hur utsläppsminskningen av CO₂-ekvivalenter på 20-40% i praktiken ska ske. Att i stort sett lita på att nya drivmedel och effektivare motorfordon skulle klara en utsläppsminskning under perioden är i vårt tycke en väl from förhoppning. Med en total ökad trafikvolym, och dessutom – som planen leder till – ökad attraktivitet och därmed marknadsandel för bil är risken stor att utsläppen totalt ökar. Biobränslen har begränsad potential, och har också klimatpåverkan i sig. Mer realistiska lösningar är här som på många andra områden att styra över till effektivare färdmedel.

Barn- och äldre perspektiv upplever vi inte som prioriterade. Fokus på hastighet för motortrafik (under beteckningen "tillgänglighet") innebär ett säkerhetsproblem för barn. Regionförstoring och ökat bilberoende innebär större svårigheter att ta sig fram på egen hand för barn. Risken för passivisering och medföljande hälsoproblem är stor. Även äldre har ofta ett behov att ta sig fram utan bil, vilket inte tas höjd för riktigt i förslaget. Cykelvägsförslagen är bra i dessa perspektiv, men mer behövs.

Inte heller tror vi att målen om jämställdhet kommer nås, trots att det är ett funktionsmål. Mer biltrafiksystem tenderar snarare att gynna män, bla för att något fler kvinnor cyklar och åker buss.

Prioritering

"Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål". Om detta stämmer bör åtgärderna i programmet villkoras så att miljömålen nås – annars genomförs effektivare åtgärder, som hastighetssänkning och järnvägsbygge.

"Vägverket bedömer det svårt att nå de hänsynsmål som finns när det gäller trafikbuller" (s 16). Det är naturligtvis en prioriteringsfråga. Om man vågar sänka hastigheten på berörda avsnitt och vågar byta bilresor mot mer ändamålsenliga färdmedel i stadsmiljö går även dessa mycket väl att uppnå.

Tillgänglighetsmålet

Tillgänglighetsmålet är att "ge *alla* en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet" etc. Vi väljer att tolka "alla" här som alla trafikanter oavsett färdmedel. Då ser vi betydande risker att målet inte uppnås. Transportsystemet just nu premierar bilister, och än mer efter föreslagna vägåtgärder

Trend och mål

Vi ser en viss tendens att planen upphöjer en trendbild (hur man tror att det kommer se ut om

utvecklingen fortsätter som hittills) till målbild (vad man planerar kapaciteten i olika trafikslag inför). Tvärtom har trafikplanering i stort goda möjligheter att styra både val av färdmedel och i viss mån pendlings- och lokaliseringsmönster just *genom* de åtgärder man genomför. Då kan fler mål uppnås.

Saknade mål

Påverkan på samhället analyseras inte – hur trafikapparaten påverkar lokalisering av bostäder och handel, resvanor, och behovet av köpa bil. Med de förslag som presenteras riskerar vi att bygga fast oss i ytterligare bilberoende, med kända nackdelar för hälsa, jämställdhet, trafiksäkerhet och miljö.

Folkhälsoaspekten är också ringa behandlad. Om den tas på allvar bör cykel ha få en betydligt mer central placering. Hjärt- och kärlsjukdomar orsakade av brist på fysisk aktivitet är ett stort problem. Här har transportsystemet ansvar och möjlighet att göra det lätt att kombinera transport och motion.

Peak Oil

Planen tar inte någon hänsyn till den kommande prisökningen på fossilbränslen, och därmed alla drivmedel. Risken är stor att vi bygger dyra motortrafikprojekt när vi hellre borde ha satsat på energisnålare lösningar. De flesta rapporter tyder på att utvinningen, men inte efterfrågan, på olja kommer nå en toppnivå och därefter sjunka under planperioden. *Detta förändrar underlaget mycket.*

Ta cykel på allvar

Utredningen ser cykel framför allt som ett cykel för resor under 5 km. Det är riktigt att de flesta cykelresor är kortare än 5 km – men de är också de flesta bilresor. Med moderna cyklar är pending upp till 2 mil fullt möjligt för många (snitt i Stockholm är 9 km), och sällanresor kan vara än längre.

Likaså är kan cykel användas förmåttligt snabba resor inom orten av både barn, vuxna och äldre. Men det går också – även för icke sportcyklister - utmärkt att köra i upp till 30, ibland 40 km/h med dagens cyklar. Detta ger ytterligare potential om man har möjlighet att utnyttja det.

Cykeln måste komma med i planeringen som ett fordon användbart för transporter om vi ska ha möjlighet att nå uppsatta mål. Cykel ska vara med likvärdigt med bil vid planeringen av bostäder och handel, hur vi ordnar arbetspendlingen och hur vi tar emot turister i länet.

Av de tekniska nyheterna finns elcyklar som ger fler möjlighet att cykla längre, velomobiler som ger hög fart och väderskyddad komfort, och hopfällbara som ger ny möjligheter med kollektivtrafik. Dessa ger än fler möjligheter för smarta trafikanter att välja rätt fordon för rätt jobb, och vi önskar att trafikplaneringen ger dessa, liksom cykel generellt, den chans de har att lösa våra trafikproblem.

Principen "Allmän väg"

Vi anser generellt att *det ska gå att ta sig fram på cykel mellan valfria punkter i länet med minst den säkerhet, genhet och kvalitet på utförande som biltrafiken erbjuds* (antingen på separat väg eller i säker blandtrafik). Detta är en principfråga av vikt om vi ska ha ett trafiksystem för alla, och går direkt att läsa ut ur funktionsmålen i trafikplanen.

Av bland annat denna anledning anser vi att förslagna 2+1-vägar är oacceptabla. "Allmän väg" är per definition till för alla, inklusive cyklister. Att bygga en väg som inte fungerar att använda med cykel är ett brott mot denna princip. 2+1-vägar i dagens utformning (de som byggts om från en vanlig tvåfilig väg utan att breddas) ger inte utrymme för säker omkörning av cyklister. Det kan knappst vara intentionen heller att cyklister ska behöva köra mitt i filen, och få skulle våga göra det.

Samma problem gäller i flera delar sidoräcken på vägar utan mitträcke, ex väg 255 Flottsund – Märsta. Cyklister förlorar säkerhetsområdet, och behöver gå ut längre till vänster vid dessa hinder

Vi anser att säkerhet – och i praktiken hastighetshöjning – för biltrafiken *inte* får göras på bekostnad av säkerhet för cyklister och övriga trafikanter. Dels av princip (exemplvis principerna om tillgänglighet och säkerhet i planen), dels för att vi behöver *förbättra* för cykel, inte tvärtom.

Vi anser inte heller acceptabelt att formellt eller i praktiken stänga vägen för övriga trafikslag. Om man vill bygga väg optimerat för bil finns det lagreglerat: motorväg/ motortrafikled. För dessa finns också krav på alternativa vägar för övriga. Detta bör gälla också vid föreslagna 2+1-vägar.

Om cykel ska tas på allvar anser vi inte att ”sommarcykelvägar” är ett alternativ. De ger inte samma tillgänglighet för cykel som vanlig väg, långt från samma kvalitet och fungerar bara en del av året.

Förslagen för cykeltrafik

Vi ser med glädje förslagen fler separata cykelvägarmellan orterna. Dessa förslag bör konkretiseras, finansieras bättre och *ska* tas med i trafikplanen på samma sätt som varje motortrafikåtgärd i kap 6.

Det är också bra att komma ihåg de många sätt cykel kan användas för. Cykel kan gå i 30-40 km/h och ska cykelvägar ge möjlighet detta gäller att anpassa siktlinjer, bredd, kurvradier osv till detta – särskilt vid de vägar där cykel lagligt eller i praktiken inte går att framföra.

En åtgärd för attraktivare cykeltrafik, i vårt tycke mycket bra för att nå målen uppsatta i planen, är ett *sammanhängande* bilfritt nät i länet. Detta utformas förslagsvis för genomgående cykeltrafik, med möjlighet till de hastigheter man kan nå på cykel, och med få punkter som bromsar upp trafiken.

I idealfallet bör det också ha lika lite störningar från korsande vägar som huvudnätet för biltrafik – det betyder i praktiken brakorsningar med väjningsplikt, signalprioritering eller planskildheter.

Förslagen för motortrafik

Vi anser att fokus på ”tillgänglighet” i betydelsen hastighet är ineffektiv för trafiken i stort, och på tvärs med många av målen. Åtgärderna stärker bilen när vi faktiskt behöver ställa om till bättre val.

En strategisk inriktning är ”framkomligheten får inte försämrats”. Varifrån kommer det? Är den prioriterad över nollvisionen? Är framkomlighet samma som hastighet? Vad vi har förstått ökar kapacitet i fordon / timmeökar inte med hastighet, är nog så viktig och billigare att implementera.

Som åtgärd inom biltrafiksystemet innebär tvärtom *hastighetsänkning* direkta fördelar för trafiksäkerhet, miljö, och effektivitet. Lämplig hastighet skulle vara 30 km/h i tätort och 70 km/h på landsbygden. Över 70 km/h enbart på separata bilvägar där det finns alternativ för övriga trafikanter.

En effektiv åtgärd är att *flytta* gods och persontrafik till övriga trafikslag (spår och för persontrafik upp till 2 mil, cykel). Fartkameror också bra, liksom nykterhetskontroller och övriga kontroller.

På *kortare* sträckor kan det kanske vara befogat med ombyggnad och kanske mitträcke, men då ska det alltid erbjudas goda alternativ året runt för de som inte kör bil. Vi undrar också varför alla redovisade åtgärder hamnat i fyrstegsprincipens fjärde steg? Har omflyttning osv prövats först?

Vi rekommenderar att generellt *inte* ta med föreslagna bilprojekt. Dels för nackdelarna i sig, dels för att budgeten behövs för cykel och spår. I övrigt förslår vi att för biltrafikens del mer fokus läggs på de mindre vägarna, där möjligheten till spår och kollektivtrafik är mindre.

Se också ”Principen om allmän väg”.

Förslagen för kollektivtrafik

Ansatzerna om kollektivtrafik är goda, men följs inte upp i budget. Satsningarna på ökad kapacitet på järnvägsstråken ska prioriteras över ”tillgänglighet” / hastighet för motortrafik. Vi tycker också det är bra att järnväg till Enköping påbörjas. Se till att det finns medel till en förprojektering. Långsiktigt bör också möjligheten att använda Lännabanan för transportarbete tas med, likaså nybyggda järnvägar.

Perspektivet ”hela resan” är bra, och bör ges större utrymme som problemlösning. För persontrafiken har cykel + tåg / buss möjlighet att ge snabbt resande mellan alla punkter i länet. Det är då viktigt att satsa tillräckligt på (förutom cykelmiljön i sig så klart) säker cykelparkering och cykel påtåg.

Några förslag på ändringar

- 2+1-vägar / mötesfria vägar *skall* klassas som motorväg eller motortrafikled, och förses med tillhörande alternativ väg av god kvalitet för cykling. Om övriga önskemål omen plan som säkrare gynnar hållbarara trafikslag inte kan beaktas önskar vi att detta i alla fall tas med.
- Alla åtgärder på allmän väg ska ge god säkerhet till alla trafikantgrupper. Sommarcykelvägar är som bäst ett komplement för turism, inte ett alternativ till god ordinarie trafikmiljö.
- Ta hänsyn till Peak Oil, och föreslå inte ett åtgärds paket som investerar för ökad biltrafik.
- Strategin ”framkomlighet” för vägtrafik tolkat som hastighet går emot såväl nollvisionen, klimat- och miljömål som funktionsmålet om ett tillgängligt vägnät för alla. Bör utgå.
Utnytna i stället möjligheten att få kostnadseffektiva positiva miljö- och säkerhetseffekter genom hastighetspassning och -säkring, kombinerat med utbyggd spårtrafik.
- Konkretisera cykelåtgärderna, finansiera bättre och flytta om jämsides med bilåtgärder. Planen bör helst kompletteras med ett regionalt sammanhängande bilfritt cykelnät.
- Sätt årliga delmål för klimatpåverkan, luftkvalitet och övriga önskvärda hälso- och miljömål, och prioritera klimat före ”framkomlighet” så länge målen inte är uppnådda.
Föreslå åtgärder som faktiskt når upp (kvantifierade) till givna fördelningsmål, och fungerar i det trafiksystemet. Arbeta om utan bil-ismar, både i analys och formulering.
- Räkna med externa effekter i antal döda / skadade av trafiksystemet, så att påverkan av partiklar, PM och andra avgas liksom folkhälsoaspekter bil vs gång / cykel är med.