

Remissvar om Länstransportplan 2018-2029

Sammanfattning

Uppsala cykelförening ser positivt på att anslagen till cykel och hållbar kollektivtrafik stärks. Planen tar cykelbrister på större allvar och lyfter cykel som färdmedel bättre än tidigare.

Däremot använder planen en föråldrad prognosstyrning för motortrafiken, och saknar beräkningar med backcasting hur klimatmålen för trafiken ska nås. Förslagen om mötesfri väg 55 och 288 bör utgå eftersom de ökar biltrafiken och klimatpåverkan på ett sätt som högst troligen inte är förenligt med en nödvändig omställning till hållbart resande.

Vi önskar också ett tydligare mål om ett på sikt sammanhängande regionalt cykelnät. Vi avser att lägga ett förslag om sådant cykelnät som komplement till denna remiss.

Mål och brister

Vi håller helt med om att "För att utveckla transportsystemet i Uppsala län behöver framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet förbättras för hållbara transporter, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång.", och att styra över till hållbart resande per stråk. Fyrstegsprincipen är också bra, men vi är osäkra på om steg 1- och 2-åtgärder används nog.

Det är anmärkningsvärt att planen inte innehåller någon beräkning med **backcasting** hur de klimatmål som anges för transportsystemet ska nås. Med bakgrund av att den samlade effektbedömningen visar på negativ klimatnytta med de större vägprojekten, och trafikverkets brist på redovisade sätt att nå klimatmålen för nationella objekt ser vi inte att planen är tillräcklig för att nå klimatmålen - särskilt inte med föreslagna vägsatsningar.

Vi är också förvånade över att planen fortfarande använder prognosstyrning där motortrafiken förutsätts öka med viss volym, och att vägnätet byggs ut efter detta. Det är ett passivt sätt att planera utifrån givna mål, och om en utveckling enligt given prognos är oförenlig med hänsynsmål som klimatpåverkan, varför är den alls med i planen?

Trafikverket säger numera också själva att "I ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen kan trafiken med bil och lastbil antas ha minskat jämfört både med prognosen och volymen idag"¹. En aktiv **målstyrning** utifrån vilken mobilitet som önskas inom ramarna för att hänsynsmålen uppnås bör vara huvudlinjen.

¹ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, remissversion 2017-08-31 s. 25

Cykelsatsningar

Vi är glada över att planen uppmärksammar att **mötesfri väg** innebär kompletterande väg för cykeltrafik. Det är viktigt att en sådan cykelväg finansieras inom projektet och står klart samtidigt med delen för motortrafik om fler sådana vägar mot förmodan skulle byggas.

På samma sätt är det viktigt att övriga åtgärder för säkerhet för bil, till exempel räcken vid väggkant, inte görs så att de minskar säkerhet eller trygghet för cykel om det är blandtrafik.

Vi är glada över att planen börjar diskutera ett **regionalt cykelnät**. Vi önskar däremot att formuleringen om att nätet "binder ihop tätorter i vissa fall" ersätts med ett tydligare mål om ett sammanhängande regionalt cykelnät - särskilt som just brister mellan orter lyfts fram väl.

Vi är också mycket positiva till ökade medel till cykel. Medel från de stora vägprojekt som stryks ur planen på grund av negativ klimatnytta kan fördelas till både cykel och kollektivtrafik.

Vi önskar att det blir tydligare att **Trafikverket** som princip **ansvarar för cykelnätet mellan städerna**, och att det inte nödvändigtvis behöver byggas i omedelbart anslutning till det övriga statliga vägnätet utan bara att cykelvägarna betjänar samma *relationer*.

Vägsatsningar

Vi föreslår att **inga ombyggnader till 2+1-väg görs**, vare sig på väg 288 eller på väg 55. Den samlade effektbedömningen går emot dessa projekt för både klimat och övriga miljöfrågor, och så länge ingen beräkning finns som tydligt visar att dessa går att göra inom ramarna för de klimatmål som finns för vägtrafiken är projekten inte lämpliga att genomföra.

Vi vill poängtera att **nätet för bil i stort sett är färdigbyggt**, men att **stora delar av nätet för cykel återstår**. Det är också viktigt att påpeka att **trafiken med motorfordon behöver minska** för att klara de miljö- och säkerhetsmål som finns för transportsektorn. Kapacitets- eller framkomlighetsåtgärder för biltrafik bör därför inte vara aktuella annat än i sällsynta undantagsfall. Säkerhetshöjande åtgärder kan och bör genomföras, men ska göras effektivt och inte genom dyra kapacitetshöjande steg 3- eller 4-åtgärder.

Brister och åtgärder per stråk

För **väg 288** förordar vi mindre åtgärder för trafiksäkerhet och 80 km/h. För säkerhet är det också viktigt att färdigställa cykelvägen längs 2+1-sträckan Hov-Gimo. Finansiering av detta bör räknas till existerande projekt med 2+1-väg. Det är utmärkt att planen uppmärksammar cykelmiljön Gimo-Börstil och föreslår åtgärd i form av cykelväg.

För **väg 55** föreslår vi utbyggnad av god cykelväg hela sträckan, med början att asfaltera cykelvägen Uppsala-Säva och komplettera på gammal banvall fram till Örsundsbro. För att garantera en lägsta godtagbar standard behövs också separat cykelväg på sträckan

Enköping-Hjulsta-(Strängnäs) som är kraftigt trafikerad och saknar vägren. Det är bra att planen lyfter upp bristen på god cykelmiljö längs denna sträcka.

Utbyggnad av ytterligare 2+1-väg avråder vi kraftigt från på grund av effektbedömningen för klimat. Kapacitetshöjande åtgärder för biltrafiken längs väg 55 bör inte heller vara nödvändiga då vägen på sikt kommer få en betydligt mindre roll när järnvägen Uppsala-Enköping är klar.

Cykelväg längs väg 70 är utmärkt och bör som planen säger kunna lösas delvis på befintliga mindre vägar, så länge de är asfalterade och inte innebär stora omvägar.

När brister för **Uppsala centralstation** åtgärdas bör möjligheten till kapacitetsstark cykelparkering inomhus säkras - Uppsala kommer förmodligen behöva flera cykelparkeringsanläggningar inomhus vid stationen för att möta behoven av säker parkering.

Stationsläge i Bergsbrunna kan underlätta för hållbart resande till södra Uppsala. Vi vill påpeka att det är mycket viktigt att planerna kring detta inte utgår från någon ny länk för motortrafik över Fyrisån i höjd med Ultuna. En sådan länk skulle öka biltrafiken, motarbete hållbart resande, och äventyra Årike Fyris. En väl utformad cykelbro kan däremot fungera.

Cykelväg längs väg 600 till Björklinge på befintlig vägren är inte helt optimalt. En utformning där vägrenen byggs om till cykelväg ger inte en lika attraktiv, trygg eller säker cykelmiljö som separerad cykelväg. Skillnaden mot cykling i befintlig vägren är inte heller stor. Vi föreslår att vägen om möjligt byggs till Lövstalöt som separat cykelväg, med början vid Fyrisån där väg 700 korsar den planerade cykelvägen Gamla Uppsala - Storvad - Ulva - Bältinge. Vi ser positivt på en cykelväg till Björklinge, men den bör göras med god kvalitet.

Vi föreslår också att specifikt lägga till följande cykelobjekt på lämpligt sätt:

Cykelväg Gunsta-Almunge är ett mycket angeläget objekt. Vi föreslår att länka ihop cykelvägen till Gunsta med cykelvägar i Länna och Almunge. I projektet ingår också säkring av kvaliteten på befintlig cykelväg och mindre linjerätningar i Vedyxa och Bärby.

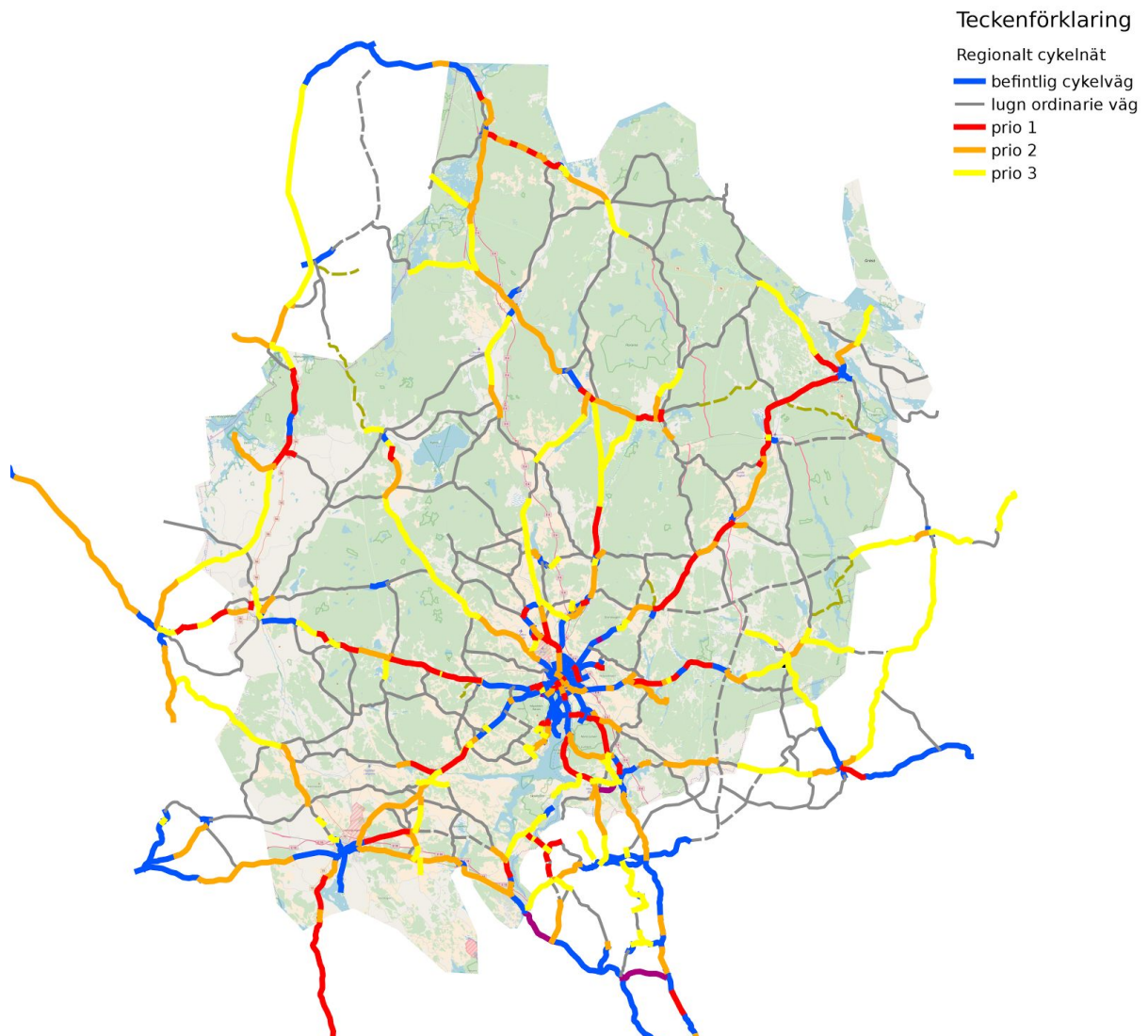
Cykelväg längs väg 72 är också angeläget. Där finns den troligen sämsta cykelmiljön i länet, inga alternativa vägar och samtidigt många samhällen längs sträckan.

Vi önskar prioritera att denna kan påbörjas så snart som möjligt som namnsatt objekt.

Cykelväg Flottsund - Vassunda har funnits i planeringen länge. Det är angeläget att den finansieras så den kan genomföras, och att den utformas så även snabb cykeltrafik ryms. Även en cykelväg Uppsala-Alsike-Knivsta och vidare söderut till Stockholms län bör påbörjas.

Cykelväg Storvreta - Vattholma - Skyttorp är viktigt, och har bra underlag för både snabb- och familjecykling. Vi föreslår en dragning närmare Fyrisån och järnvägen än väg 290. I projektet bör också ingå kvalitetssäkring Uppsala - Storvreta och inne i Storvreta samhälle.

Fler detaljer finns i vårt förslag till regionalt cykelnät i separat dokument.



Mindre cykelprojekt

Det är bra att potten för cykelåtgärder ökas. Objekt som behöver rymmas inom denna är bland annat Enköping - Skolsta, Örsundsbro - Alsta och Bålsta - Övergran. Cykelvägar från Tärnsjö till Gysinge liksom Älvkarleby-Karlholmsbruk-Skärplinge är också viktiga.

Åtgärdsplan

Tilldelning för väg 55 och väg 288 minskas till vad som behövs för enklare trafiksäkerhetsåtgärder och genomgående cykelväg. Utöver befintliga objekt bör cykelväg längs väg 255, 72, 282 och norrut mot Skyttorp så långt planeringen tillåter vara med som namnsatt objekt.

Språkligt

Begreppet "oskyddade trafikanter" bör utgå, eftersom det döljer vilka stora skillnader det finns mellan gång och cykel bl.a. i fråga om krav på infrastruktur. Det är också lätt bilnormativt.