

Synpunkter på Översiktsplan 2010

Förslaget innehåller många bra ansatser och principer. Däremot tycker vi att det behöver vara mer framåtsyftande på ett antal områden för att ha chans att klara miljömålen, och för en attraktiv stad.

Framför allt tror vi att *cykel har möjlighet* att ta hand om mycket mer av trafikarbetet, och att det närmast är *nödvändigt* att utnyttja den möjligheten om vi ska klara klimat- och miljömålen; likaså för att trafikförsörja en europeisk stad som Uppsala och klara trängselproblem. Ökad cykeltrafik ger dessutom en mer socialt interaktiv stadsmiljö, bättre folkhälsa.

Vi noterar också att det saknas resonemang om *Peak Oil*. Biobränslen räcker inte att driva en biltrafik i dagens omfattning, och den kommande bristen på billiga fossilbränslen jämfört med ökad efterfrågan borde vara uppenbar för de flesta. Planen innehåller några förlegade bilprojekt som inte behövs, utan tvärtom stör stadsmiljön och hindrar utvecklingen mot hållbarare sätt att färdas.



Illustration 1: Stadsmiljö i Groningen, Nederländerna, en stad med 67% cykandel

Cykel har möjligheter

Uppsala är en stad av europeisk tät karaktär, och ska utvecklas i den riktningen. De flesta resor är på korta avstånd och sker med ringa packning. Fortfarande görs många av dessa resor med bil, men går i de flesta fall utmärkt att ersätta med cykel bara viljan finns hos politiker och medborgare.

Vi tror att cykeltrafiken inom Uppsala tätort kan och bör närapå fördubblas (från 29% till 50% andel eller mer, med andel gångtrafik kvar på ungefär 17%) och framför allt ersätta bilresor.

Anledningarna är många och ofta uppenbara; framför allt att cykel och kollektivtrafik är mycket mer effektiva sätt att trafikförsörja en tät och levande stad. Effektiviteten är både utrymmesmässig, ekonomisk och energimässig, men cykel och kollektivtrafik innebär också mindre störningar för andra trafikanter och det stadsliv man vill trafikförsörja (både i fråga om barriäreffekter och trängsel, men naturligtvis också buller, luft och andra klassiska miljöfrågor).

Cykel är dessutom mycket mer socialt än bil; cyklister har bättre kontakt med omgivningen, cykel är mer tillgängligt för såväl unga som äldre, och ställer betydligt mindre ekonomiska krav.

Ett nyttofordon på allvar

Nya cykelfordon ger ytterligare mångsidighet:

Elcyklar gör det lättare att cykla för äldre och ger cyklister i alla åldrar extra kraft om man är otränad eller känner sig trött. De hjälper också till att utöka cykelns effektiva räckvidd för pendlare.

Lastcyklar har gjort livet lättare för många föräldrar och kan helt eller delvis ersätta bil som "familjefordon".

Ett klassisk misstag bland planerare har varit att anta att cykel är något som färdas i 15 km/h och med räckvidd på maximalt 3 eller kanske 5 km. Nutida cyklar kan framföras i minst 25 km/h (med bra vind eller en rimligt tränad cyklist 30-40 km/h), och pendling på 1-2 mil är fullt möjligt. Alla behöver inte pendla så långt eller köra så fort (vi bor trevligt nog ännu i en rätt nära stad), men vi anser att det vore dumt att inte ge chansen att utnyttja cykelns möjligheter för dem som vill det.

För sällanresor är många beredda att gå över sin vanliga pendingdistans, och cykelturism ska också tas på allvar.



Illustration 2: Elcykel

Bebyggelse

Förslagen att satsa på de mindre tätorterna är bra. Vi önskar ett stopp för ytterligare bilbaserad externhandel, då det leder till en "urban sprawl"-utveckling motsatt vad både vi och ÖP önskar.

Vår vision är ett Uppsala där majoriteten av medborgarna i staden klarar sig utan bil i vardagen. En sådan stad borde också ge gott kundunderlag för såväl lokala centrum och en anpassad specialisthandel som tydligt välkomnar cyklister, gående och kollektivtrafikanter.

Vi vill slå vakt om närhetsprincipen, också när det gäller utrymmen för spontan lek och så vidare. ÖP gör bra ansatser här. Dock saknas både nu och i förslaget mer bostadsnära koloniområden.

Vi ser gärna att ny bebyggelse redan idag utformas så att den får en låg andel biltrafik. Detta kan innebära att ersätta bilparkering med cykelparkering, cykelhuvudgator, bra kollektivtrafik och bilpool.

Biltrafik

Vi föreslår att Västerleden och förslaget om ytterligare bilförbindelser över Fyrisån utgår. Planen föreslår att biltrafiken i stort sett inte ska öka trots ökat befolkningstal. Detta är en bra början, men ska vi klara miljömålen bör biltrafiken snarare minska ordentligt (vilket cykel kan ta över).

I inget av fallen behövs dessa leder; leder som enligt all tidigare erfarenhet ökar attraktiviteten för biltrafik när den bör minskas och dessutom tar resurser som borde satsas på hållbar trafik. Båda projekten innebär dessutom orimliga intrång i skyddsvärda naturområden.

Bilen är ett utmärkt färdmedel för ovanliga resor, men högst ineffektiv som individuellt masstransportmedel. Det ska gå att komma fram med bil till alla målpunkter för exempelvis funktionshindrade och nyttotrafik, men vi ser det inte som ett mål i sig för alla att kunna köra bil överallt. En anledning är att biltrafik tenderar att dominera gaturummet och utgör en fara för övriga trafikanter, framför allt när bilarna är många och kör snabbare än gång- eller cykelhastighet.

För innerstaden bör därför *trängselavgifter* eller en *bilfri zon* prövas.

Kollektivtrafik

Förslaget med spårbunden kollektivtrafik är intressant, och vi hoppas att det blir verklighet snarast. Spårvagn (gärna med egen banvall eller fil) har visat sig fungera väl i andra städer.

Cykel

Vi anser att alla som väljer cykeln ska kunna färdas året runt mellan stadens alla platser säkert, tryggt och utan nämnvärda störningar från biltrafik. Denna cykelvänliga väg ska vara lättorienterad, av god kvalitet och minst lika snabb som en mer bildominerad väg.

Detta cykelnät kan bestå av både särskilda cykelvägar och vägar där biltrafiken har en intensitet och hastighet som är säker för alla trafikanter.

Blandtrafik mellan cykel och motorfordon i över 30 km/h går emot nollvisionens princip att våldet i en olycka inte ska vara större än vad människan klarar. *Begränsa därför hastigheten till 30 km/h i staden generellt för blandtrafik.*

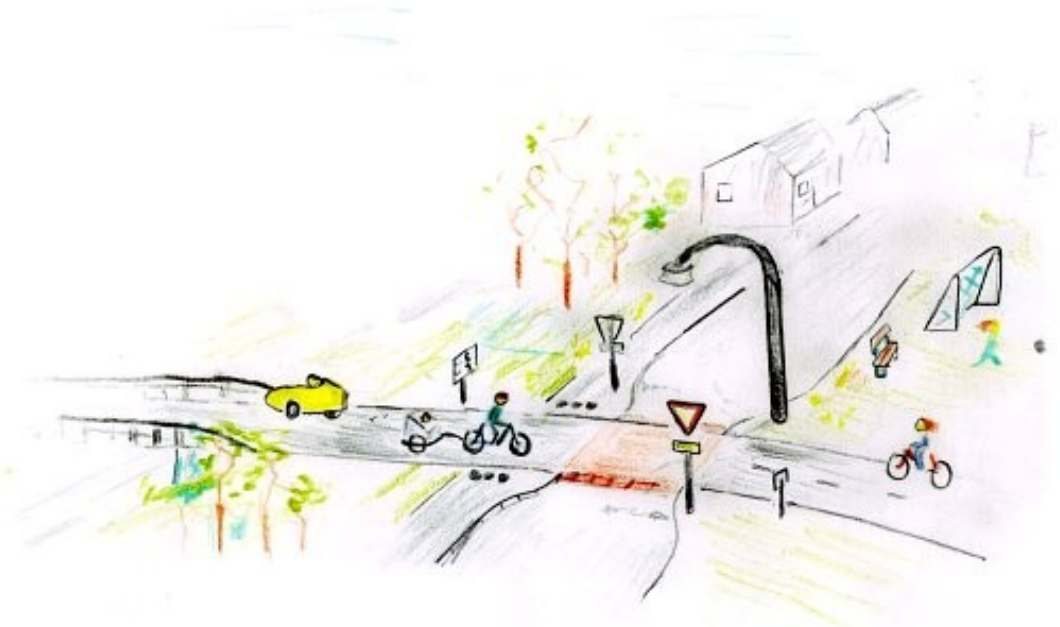


Illustration 3: En cykelhuvudled med korsning i plan, prioriterad med väjningsplikt för korsande lokal trafik. Den gula "bilen" är en så kallad velomobil – en väderskyddad cykel. (www.velomobil.se)

Cykelhuvudleder

Många cykelvägar har hinder och tvära svängar som inte tillåter de hastigheter moderna växelcyklar kan uppnå. Ideliga inbromsningar och accelerationer upplevs som mycket mer besvärande för cyklister än för bilister. I dag behöver cyklister ofta krångla sig genom korsningar och vänta på bilar och på trafiksignaler som inte behövs för cykeltrafiken i sig. Vi vill – för attraktiv cykling och allt positivt som följer därmed – ha ett nät av cykelhuvudleder på de viktigaste stråken:

- Dimensionerade för minst 30 km/h, men fungerande även i lägre hastighet
- Med företräde mot de flesta korsande bilvägar (väjningsplikt / signalprioritering) eller planskild korsning
- Sammanhängande och utan onödiga omvägar
- Av god kvalitet på utformning, beläggning, skyltning och underhåll (hela året)

Cykel i staden

Det är bra att cykel prioriteras i innerstaden, och att det ska vara tydligt var man kan cykla. Prioriteten ”gång – cykel – kollektivtrafik – yrkesbiltrafik – övrig biltrafik” får gärna tas med igen!

Sidan 51: Ändra första meningen under rubriken ”handlingsinriktning” till: ”Cykelnätet i staden görs attraktivt – bekvämt, tryggt, *effektivt* och trafiksäkert”. Lägg till ”de viktigaste stråken utformas som cykelhuvudleder, med hög framkomlighet, god standard på utformning och underhåll, och signalprioritering, huvudled eller planskildhet i korsning så användarna slipper onödiga stopp”.

Vi håller med om att cykelbanor längs väg ska vara enkelriktade (för att cykel är en del av fordonstrafiken), och ser positivt på förslaget om cykelparkeringsnorm.

Förslaget på cykelnät är en bra början, men det kan finnas behov av fler nya leder.

Mindre biltrafik ger bättre trafikmiljö

Ett annat sätt att se på trafiken i staden är att vi redan har mängder av bra vägar för cykel – problemet är bara biltrafik på dem i sådan mängd att den stör och utgör ett säkerhetsproblem. Att få fler att cykla kräver en säkrare trafikmiljö, vilket man får med färre bilar. Det krävs bara att man vågar prioritera cykeltrafiken.

Cykel på landsbygden

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 vägen som biltrafiken erbjuder* (antingen på separat väg eller i säker blandtrafik). Detta är en principfråga av vikt om vi ska ha ett trafiksystem för alla, vilket går att läsa direkt ur de nationella funktionsmål som finns för vägtrafiken.

Förslagen om separata cykelvägar på landsbygden välkomnas varmt (av oss och troligen av de flesta Björklingebor och Vattholmabor med flera).

Vi vill också ha cykelleder till grannkommunerna – framför allt längs väg 255, men också till Enköping och längs andra stäckor. Konceptet ”cykelhuvudleder” bör gärna tillämpas även för vägarna mellan städer. Goda exempel finns i Nederländerna och i viss mån Storbritannien.

Under ”cykelvägar på landsbygden” (sidan 51) vill vi tillägga ”I övrigt ska en säker cykelmiljö säkerställas i blandtrafik”, och gärna *principen* att kunna färdas säkert på cykel vart än man vill.

2+1-vägar

Vi vill ta upp frågan om 2+1-vägar: ”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 ger inte utrymme för säker omkörning av cyklister.

Därför vore det bra om ÖP klargjorde att 2+1-vägar ska kompletteras med väg för övriga trafikanter. Dessa vägar ska fungera året runt och ge lika god framkomlighet som vägen i övrigt – något som borde vara självklart med tanke på att cykel både är ett fordon lika ”seriöst” som andra, och ett sätt att färdas vi bör gynna på alla sätt som är möjliga.