

Synpunkter på "Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030 "

Cykel på kollektivtrafik

Det är bra att möjligheten att kombinera cykel + kollektivtrafik tas upp. Däremot står det inget om att kunna ta med **cykel ombord på tåg och bussar**. Vi föreslår att planen tydligt kompletteras med att man får ta med cykel på tåg och bussar året runt.

Cykel + kollektivtrafik utgör faktiskt ett alternativ som kan ge samma flexibilitet som bilen, men med få av dess nackdelar. Det är bra för både medborgarna och kollektivtrafiken (man kan till exempel se det som att cykel ökar upptagningsområdet runt hållplatserna) att underlätta detta.

Vid många resor (framför allt daglig pendling) fungerar det att ha cykel parkerad vid hållplats / station. Många andra resor vill säkert resenärerna göra till ställen där man inte har en cykel i förväg¹ – och *alla* kan inte förutsättas åka vikbar cykel. Därför är det viktigt att det finns generöst med plats för cyklar också *ombord* på både bussar och tåg. Bra förebild är tex S-banan i Köpenhamn.

På buss-sidan är det viktigast att regionalbussarna som ska ha plats för cyklar. Om det går att ibland ta med cykel på längre stadsbusslinjer (Bälinge, Skarholmen etc) är det naturligtvis en fördel.

För tåg finns dessutom en EU-förordning (nr 1371/2007) om att det ska vara principiellt möjligt att ta med cykel ombord på det tåg man åker med (i mån av plats). Vi hoppas att UL lever upp till den.

Cykel ombord på tåg/buss är vår mest konkreta synpunkt. Ändringar skulle till exempel vara ett tillägg på sidan 57 om att "det är lätt att ta med cykel ombord på tåg och regionalbussar".

Mer realistiska mål önskas

Vi ser att **biltrafikandelen** fortfarande är högre än kollektivtrafikandelen 2030, och bara en knapp minskning i absoluta tal. Vi tror att den mängden **inte är realistisk** om man samtidigt ska klara miljömålen, framför allt den CO₂-miskning som behövs för att nå IPCC:s 2-gradersmål.

Planen tar inte heller upp något om **Peak Oil** – detta borde vara med, eftersom det kraftigt kan påverka de ekonomiska villkoren för all motortrafik (minskad tillgång till fossilbränslen drar också upp priset på övriga drivmedel). Troligen är det ändå till kollektivtrafikens fördel relativt sett.

Vi tror också att **cykeltrafiken** har stor möjlighet att **öka i andel**. Framför allt i tätorterna, men också på sträckor 5-30 km. Detta tack vare bland annat moderna effektivare cyklar, elcyklar och sådana "cykelmotorvägar" som nu byggs i Danmark och planeras i bl.a Malmö och i Örebro.

Spårbunden trafik

Det är positivt med planerna på spårbunden kollektivtrafik i Uppsala stad. De olika alternativen är gissningvis för att ge "velutrymme", men det vore önskvärt om något faktiskt påbörjades.

Det finns några detaljer att tänka på i detaljutformningen när cykel och spårvagn går delar utrymme, men inget som vi tror blir något större hinder.

Till 2030 borde också en **Enköpingsbana** och upprustad järnväg Uppsala-Almunge vara färdiga. Den senare kanske vore en kandidat för "regiotram" - spårvagn / light rail till kransorterna.

¹ Dessa "övriga" resor behöver inte inträffa specifikt under rusningstrafik. Med rätt inredning behöver det alltså inte vara någon större konflikt mellan cykelplatser och maxkapacitet.