



Synpunkter på "Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun"

Uppsala 2012-01-09

Definitioner / formalia

- Planen diskuterar ofta "cykelvägnätet". Antar att det avser alla vägar som cykel får nyttjas på (alt som cykel anses lämplig på), inte bara nätet av cykelvägar (eller gång/cykelvägar).

Generellt

- Planen verkar i hög grad utgå från trafiken på befintligt nät. En mer visionär plan som utgår från transportbehov och ser hur ett huvudnät för cykel kan dras för att optimera möjligheten att lösa dessa behov med cykel vore uppskattat.
- Planen kan generellt våga föreslå mer långtgående satsningar.
- En önskvärd princip är att cyklister ska kunna ta sig mellan alla punkter i kommunen (dvs att cykelnätet är *komplett*) på ett cykelnät med erforderlig *säkerhet / trygghet* (vilket innebär separat cykelväg, GC-väg, cykling i 30 km/h blandtrafik etc). Detta nät ska vara minst *lika gont* som bilnätet och i övrigt erbjuda *likvärdig framkomlighet och kvalitet*.

En princip bör också finnas med om att cykelvägen (dvs den väg man får ta med cykel) alltid ska eftersträvas vara *närmare* i km (dvs bättre genhetskvt) än att motsvarande väg för bil. Det gäller både på makro- och mikronivå; dvs både reslängd generellt och utformning av korsningar etc (just nu innebär cykelvägen ofta betydligt större omvägar).

Detta bör gälla för all nybyggnation, och som princip att arbeta mot. I vilken ordning / takt åtgärder genomförs beror naturligtvis på budget och samhällsekonomisk lönsamhet.

Prioriterade grupper / dimensionerande fordon

- (Små)barnfamiljer bör vara med som en målgrupp för prioriterade åtgärder, bland annat för att det ofta är vid föräldraskap personer skaffar bil. Om vi kan göra det självklart att kunna cykla även med barn (i lastcykel, kärra, tandem etc ...) är mycket vunnit.
- Planen bör ta större hänsyn till bredare (lastcyklar), längre (tandem, cykel + kärra) och snabbare cyklar (racer, liggcyklar, velomobiler).
- Planen får gärna ta höjd för att breda cyklar kan lagligen få använda parallell vägbana.

Regional cykling

- Resonemang om cykling utanför tätort saknas i mycket. Kan det vara lämpligt att byta ut "kommun" mot "tätort" och ta resten i separat handlingsplan, ev i samarbete med regionen?
- Diskussion om hur vi ska välkomna cykelturister saknas i viss mån (ex om cykelturistlederna och skyltning på landsbygden). Förslaget om cykelutlåning / uthyrning är dock bra. Sådan bör förslagsvis placeras vid resecentrum, till exempel vid cykelgaraget som borde varit klart vid denna tidpunkt.

Mjuka åtgärder

- Ett mobilitetskontor för systematiskt arbete med cykel + kollektivtrafik vore önskvärt.

Klassificering av vägtyper

- Resonemang om dimensionerande hastighet saknas. Planen bör konkret definiera att huvudnätet dimensioneras för - förslagsvis - 30 km/h, och "supercykelvägar" i 40 km/h.
- Resonemang om väjningsplikt saknas. Huvudnätet för cykel bör – i konsekvensens namn av att cykel och bil är jämställda – ha företräde mot i alla fall bilvägar som inte utgör huvudnätet för bil. "Supercykelvägar" (vilket eg. mer är en utförandestandard än funktion i nätet) ska ha prioritet eller planskildhet även mot huvudnätet för bil (jämför motorväg).
- De flesta kriterier för "supercykelvägar" (utom kravet på planskildhet ovan) i klassificeringen kan lyftas in på "prioriterade stråk". Att planen slår fast att Uppsala ska ha ett nät av cykelhuvudleder av supercykelväg-karaktär mellan stadsdelar.
- Klassificeringen bör ha med lämpligt genhetsindex och krav på framkomlighet i mikroskala (och om möjligt i relevanta fall makroskala) för huvudnätet.

Åtgärder

- Möjligheten att göra fler vägar bilfria (för annan trafik än färdtjänst, leveranser etc) bör tas tillvara, särskilt i trånga miljöer. Goda exempel är innerstäder i Tyskland och Nederländerna.
- Planen får gärna ta höjd för möjligheten att inrätta "cykelfartsvägar". Det kan vara en lösning i centrum om man inte vill göra vägar uttryckligen bilfria (från allmän biltrafik).
- Förslaget om cykelboxar är bra.
- Diskussion om skyltning saknas. Att skyltning är på gång redan nu är dock utmärkt. En möjlig komplettering är att skylta just huvudnätet / prioriterade stråk på ett sätt så att själva stråket framgår tydligare (precis som skyltade vägar). En möjlighet är också att som i Nederländerna skylta "snabba" respektive "rekreativa" vägval.
- Alla korsningar där cykling *kan* förekomma ska känna av cyklar.
- Möjligheten att införa "grön våg" är utmärkt, och bör användas lika ofta som "grön våg" på bilnätet (dvs inte bara på "supercykelvägar"). Möjligheten att öka framkomligheten vid vänstersväng i korsning får gärna studeras mer (ex svängfiler, samtidigt grönt i flera ljus).
- En systematisk genomgång av korsningar vore välkommet, där det säkerställs att det finns en tydlig och enkel väg att cykla i alla kombinationer av riktning in och riktning ut (typexempel på plats som kräver åtgärd : Munkgatan / Västra ågatan).
- Försöket att sätta upp enkelriktat-skyltar på enkelriktade cykelvägar vid väg är värt beröm.
- Cykelfiler / blandtrafik direkt vid gatuparkering ska ha skyddszon mot öppnande bildörrar.
- "Säkra skolvägar" bör drivas centralt, systematiskt och med egen budget och mål; inte bara på enskild rektors initiativ. Möjligheter till bilfria zoner runt skolor bör tas tillvara.
- Säker (låsbar) cykelparkering under tak och att ersätta parkeringsnorm för bil med cykelparkeringsnorm förutsätter vi kommer i parkeringspolicyn.
- Åtgärder per stråk : Vi återkommer gärna med synpunkter för varje stråk.