

Cykelfrämjandet i Uppsalas yttrande gällande

Detaljplan för kvarteret Sigbjörn, Torbjörns torg, granskningsförslaget
Plan- och byggnadsnämnden, Uppsala kommun, 753 75 UPPSALA

Cykelfrämjandet i Uppsala, CFU, har tyvärr inte lämnat några synpunkter under samrådet utan har först nu kunnat samla sig till att ta ställning till granskningsförslaget. Vi beklagar det, men hoppas att planerna kan justeras i enlighet med våra förslag.

Med vänlig hälsning

Torbjörn Albért

Vice ordförande

Cykelfrämjandet i Uppsala

CFU ser positivt på att Torbjörnstorg ska sammanbindas i större grad och mer plats ska ges till människorna. Hela torget är ungefär 60 meter brett och motorfordon upptar idag 45 av dessa breddmeter med parkeringar och en extremt bred körbana, >13 m! Av de 15 meter som finns idag för gående är de 3+3 m som skiljer parkeringsplatserna från körbana tämligen oanvändbara. Det är bara längs husfasaderna det finns egentliga gångytor, cirka 9 meter sammanlagt, dvs 15 procent av torgbredd. Och på den södra sidan används de delvis för cykelparkering.

Det liggande granskningsförslaget innebär ett stort framsteg. Cykelfrämjandet föreslår ytterligare några steg för att främja människors vistelse i gaturummet före hög fart för motorfordon.

Vi har synpunkter på

- Tunagatan
- Tunagatan-Idrottsgatan som cykelstråk
- Busshållplatsernas placering
- GC-bana längs Svartbäcksgatan
- Vistelseytornas och bilparkeringens placeringar
- Torget som gångfartsområde

Tunagatan

Tunagatan är en bostadsgata – inte trafikled

På en bostadsgata gäller det att ha så smal körbana som möjligt för att hålla nere hastigheten. Det gäller särskilt gator som trafikeras av tunga motorfordon som bussar. Det är viktigt både när det gäller barriäreffekter för barns rörlighet och trygghet för cyklister i körbanan. För att säkra 30 som hastighet på Tunagatan bör en ombyggnad skapa en 6,0 meter bred körbana. Med tanke på volym och hastighet kan det då ske med blandad trafik. För att förstärka att människor prioriteras före maskiner (= motorfordon) kan den också utformas som cykelgata. Många cyklister har en benägenhet att hålla sig långt åt sidan och därmed fresta bilister att köra om trots möte på icke "betryggande avstånd". Med rätt utformning av gatan kan man undvika att cyklisterna känner detta tvång.

PedBikePlanner är en omfattande samling beprövade åtgärder för att öka gång och cykling, Medverkande är bland andra holländska trafiksäkerhetsverket SVOW och norska trafiksäkerhetsinstitutet TØI. Så här skriver man under *Measures – Traffic calming*:

Public transport services should be also run on the main road network and only exceptionally in lower level streets. Residential streets are located within the grid meshes of these main roads. These residential streets should be kept free from through traffic and if possible, also from public transport. Their main function is to provide access to properties and to allow for the various place functions related to local community life. They should be designed with high priority for walking and cycling. Low speed levels are important for achieving these objectives for residential streets.

<https://www.pedbikeplanner.eu/#technical-guide-cycling-measures>

1 Motsatt effekt – gynnar valet av bil

Vi anar att det tyngst vägande skälet att flytta busshållplatserna från Tunagatan till Torbjörns torg är att rensa Tunagatan från cyklister så att hastigheten kan höjas till 40 i akt och mening att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Det är fel politik, som har motsatt effekt. Även hastigheten för all biltrafik höjs.

I detta fall blir det dessutom attraktivare för biltrafik att välja Tunagatan till och från Bärby hage istället för Svartbäcksgatans trafikled. All biltrafik till och från Bärby hage bör riktas ut mot Garnisonsvägen och väg 600, inte genom Tuna Backar bostadsområde, så kallad *traffic calming*.

2 Innanför cykelstadens kärnområde

Människan färdas i genomsnitt en timme per dag. Det har varit så i århundraden, kanske årtusenden. Det innebär att gästadens kärna har en km radie (15 min enkel väg) och en yttre gräns på 2 km (en halvtimme enkel väg). Cykeln är ett tre gånger effektivare sätt att förflytta sig. Det betyder att cykelns kärnområde är 3 km (15 min i 15 km/h) och dess yttre gräns är 7,5 (en halvtimme i 15 km/h). Den yttre gränsen förskjuts ytterligare med el-assisterad cykel. Nästan hela Uppsala stad ryms inom 7,5 km radie. Inom denna radie bör cykeltrafiken prioriteras före tung motortrafik (=buss) i hög fart i bostadsområden.

Torbjörnstorg ligger två km från centrum och Resecentrum. Bärby hage ligger på 3 km avstånd. Det är inom cykelstadens kärnområde.

3 Försämrar gåendes framkomlighet och trygghet

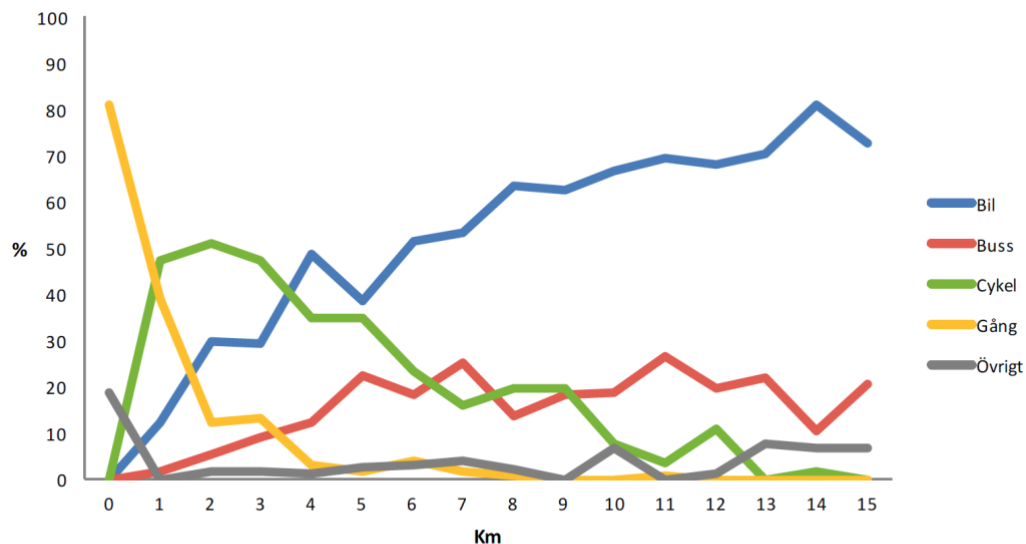
GC-banor snarare försämrar cykelns och gångens konkurrenskraft. Trottoarerna längs Tunagatan har idag en bredd på 2,8–3 m, vilket gör att två kan möta två utan krumbukter. Det bör vara ett minimikrav för gångytor i bostadsområden. En GC-bana skulle minska gångytans bredd, även ifall kantparkeringen försvinner. Två gående som möter två gående tvingas då antingen till krumbukter eller att stiga ut i cykelbanan där det kan komma en tyst cyklist.

4 Försämrar cyklisters framkomlighet och sociala interaktion

Cyklisterna cyklar bevisligen långsammare på en GC-bana än på en körbana. Cyklisterna skulle

dessutom få en krokig passage med väjningsplikt över Väpnargatan. Ett antal utfarter skulle också försämra cyklisters framkomlighet, möjligen även säkerheten, där bilister dels tittar efter gående på trottoaren och motorfordon på körbanan, dels ofta blockerar cykelbanan om gatan är trafikerad. En GC-bana ger också extra kanter när man vill komma från ena sidan till den andra när man ska iväg/hem. Det kan leda till två saker: En del kommer ändå att cykla på körbanan, andra kommer att cykla på cykelbanan i fel riktning. Det ökar risken för konflikter och irritation.

Att cykla bredvid en smal gångbana försämrar också framkomligheten. Det är lättare att cykla i bredd på en gata, t ex en förälder bredvid sitt barn (hellre än framför eller bakom), än på en GC-bana. Det är också lättare att komma överens med korsande fotgängare, utan att någon behöver stanna.



Färdssättsfördelning per reslängd.

Fig 1

Gång och cykel har tillsammans tio gånger större reseandel än buss för 2 km långa resor och fem gånger större vid 3 km-resor. De två färdssätten är betydligt mer hållbara än buss, kräver mindre utrymme och ger ett mänskligare gatuliv.

5 Minskar barns fria rörlighet

Barns rörlighet har minskat kraftigt genom decennierna. Motortrafik är den främsta anledningen. Således bör hastigheten ur ett **barnperspektiv** vara så låg som möjligt på bostadsgator.

6 Försämrar möjligheterna att minska biltrafikarbetet

Ska biltrafiken minska behöver cykeln återerövra gatan, inte rensas bort. Det gäller i innerstaden och det gäller i bostadsområden. Busstrafikens behov av hög fart bör bara

tillfredsställas på trafiklederna, annars fungerar bussbolagets krav som en trojansk häst för biltrafiken inne i bostadsområdena.

Cykelfrämjandet föreslår:

**Busshållplatserna behålls på Tunagatan och flyttas inte till Torbjörnstorg
Tunagatan fortsätter att ha 30 km/h som hastighetsgräns.**

Cyklisters framkomlighet

Cykelbana på torget

Planen föreslår en särskild cykelbana över torget, vilket ger mindre utrymme för gång och vistelse på torget och dessutom försämrar både cyklisternas och fotgängarnas framkomlighet. Det skapar också en konfliktzon mellan cyklist, gående och avstigande från bussen.

Uppsala kommun strävar efter att minska bilåkandet. Det sker enklast där alternativen är många – i staden. Resvaneundersökningen visar att boende i de centrala stadsdelarna väljer cykeln 4–5 gånger oftare än bussen.

Alla är överens om att det är motorfordonens fart och tyngd som utgör ett hot mot cyklisters säkerhet och skapar otrygghet. För att höja cyklisternas säkerhet och trygghet flyttar kommunen cyklisterna från körbanan upp bland fotgängarna. Det innebär bättre framkomlighet för motorfordon och försämrad framkomlighet för cyklisterna:

- långa vänstersvägar i korsningar,
- väjningsplikt gentemot motortrafik från bägge håll vid passagerna Tunagatan och Torbjörnsgratan.
- hög sannolikhet för gående/barn/hundar på cykelbanan.

Det är alltså kontraproduktivt för en trafikpolitik som ska främja hållbarhet och resiliens. Det innebär också en överflyttning av otryggheten till fotgängarna. Cyklisternas säkerhet i blandtrafik på Torbjörnsgratans körbana garanteras av gångfart. Istället bör motorfordonens hastighet (inklusive bussars) och antal minimeras på bostadsgator. Separering mellan cyklist och motorfordon behövs längs trafikleder med hög fart och stor volym, men inte i centrum, handelsgator eller på bostadsgator.

I en framtid med en cykelbro till Librobäck/Seminariegatan kan Styrbjörnsgratan -Torbjörnsgratan bli ett cykelstråk. För dem skulle en cykelbana över Torbjörnstorg kraftigt försämra framkomligheten.

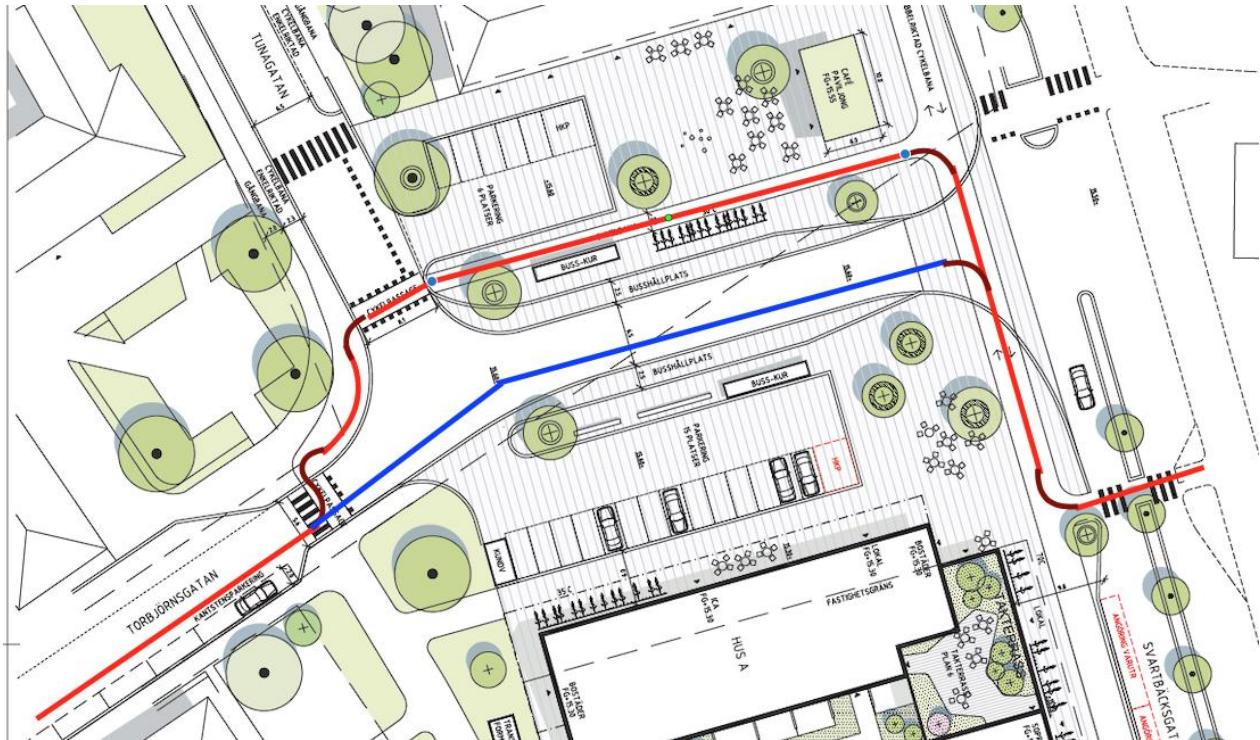


Bild 1 Det föreliggande förslaget (röd bana) minskar cyklisternas framkomlighet och hastighet och öka fotgängarnas otrygghet, men ökar motorfordonens framkomlighet. Cykelfrämjandet föreslår att cyklisterna använder blå bana.

Gångcykelbana längs Svartbäcksgatan

Svartbäcksgatan är en huvudled. Cykelstråket är ett huvudcykelstråk. Det bör alltså vara en cykelöverfart över Torbjörnsgratan. CFU välkomnar strukturplanen från Structor som visar en rak cykelbana och troligen också upphöjd. Upphöjningen bör kombineras med en upphöjning av hela torget. Motortrafiken på väg in i torget saktas in både för passering över cykel- och gångbanan och över torget.

Vi vill påpeka en eventuell idé om att dra in gång- och cykelbanan en bit för att få plats med en utkörande bil mellan cykelbana och körbanan på Svartbäcksgatan inte fungerar, eftersom torget trafikeras av bussar som ideligen skulle blockera cykelbanan.

Gångcykelbanan till Idrottsgatan

Om man vill främja cyklisters framkomlighet i staden är attraktivitet en viktig del. Det finns de som vill undvika trafikledens buller på Svartbäcksgatan och stopp vid trafikljus. Idrottsgatan erbjuder ett attraktivt vägval fritt från buller, men också fritt från fotgängare, eftersom man kan cykla på körbanan. Körbanan har också en bredd som gör det tryggare att cykla och lättare att cykla i bredd.

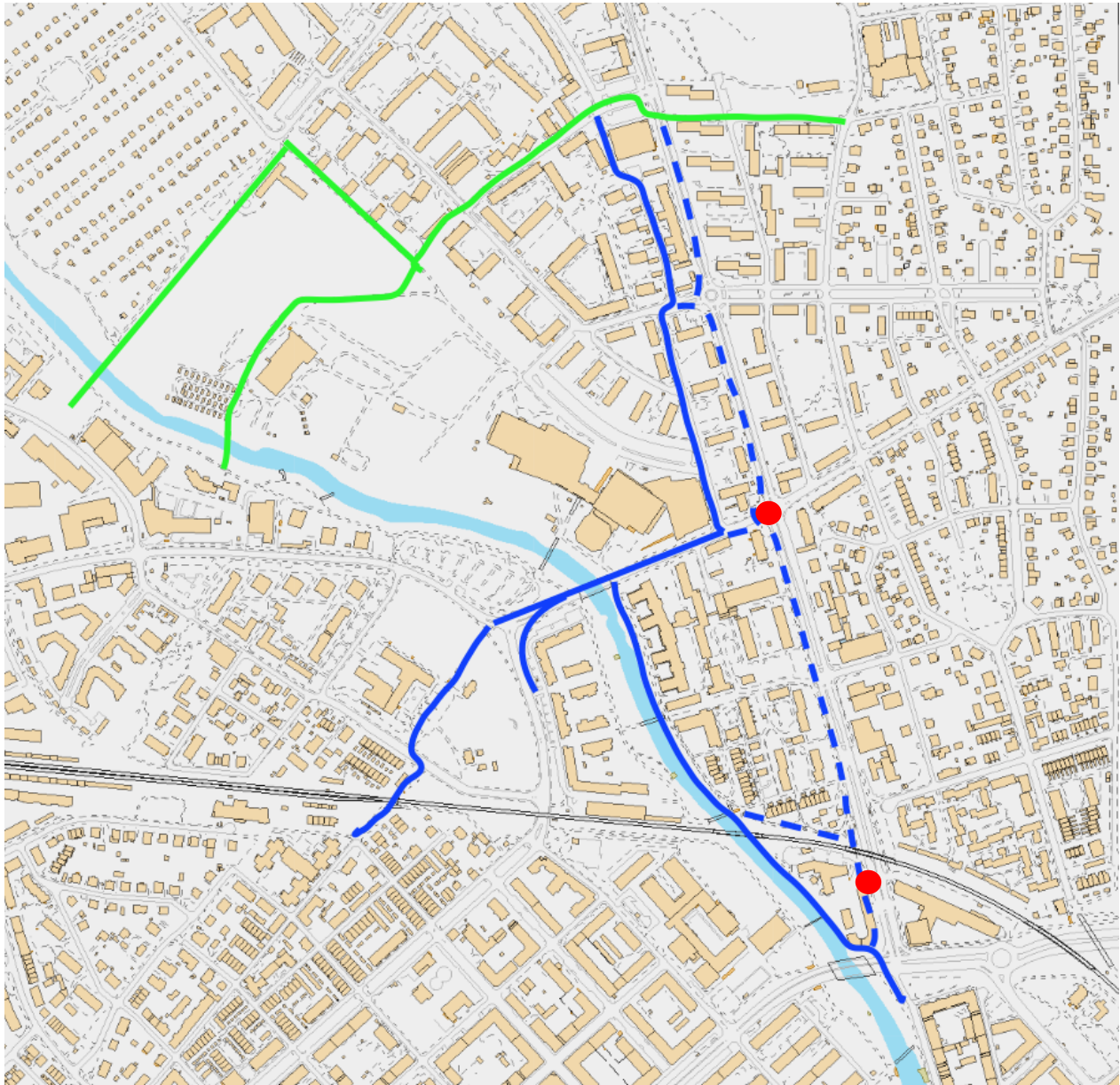


Bild 2 Idrottsgatan som cykelstråk (blått), samt Styrbjörnsgränd-Torbjörnsgränd som kommande cykelstråk (grönt). Röd punkt betyder trafikljus.

Idrottsgatan leder ner till Gamla Uppsalagatan vid Fyrishov. Här kan cyklisterna välja att fortsätta Svartbäcksgatan (om man velat undvika trafikljuset), längs Fyrisån (om man vill undvika trafikbuller och trafikljusen) eller mot Seminariet för mål åt det hållet. Cyklisterna tar gärna snabbaste vägen på väg till sitt mål, men trevligaste vägen hem. CFU framhåller att en färd från tunneln vid polishuset längs Fyrisån och vidare längs Idrottsgatan måste stödjas – även i trafiklösningen för Torbjörnstorg.

En översyn av Sköldungagatans passering behövs. Idag fungerar bostadsgatan som en smitväg för motortrafik till målpunkten Fyrishov. Den motortrafiken bör hålla sig på trafiklederna, inte

ledas genom bostadsområden. Idrottsgatans anslutning till Gamla Uppsalagatan är extremt ovänlig mot gång- och cykeltrafik, medan bilburna får två svängfiler.

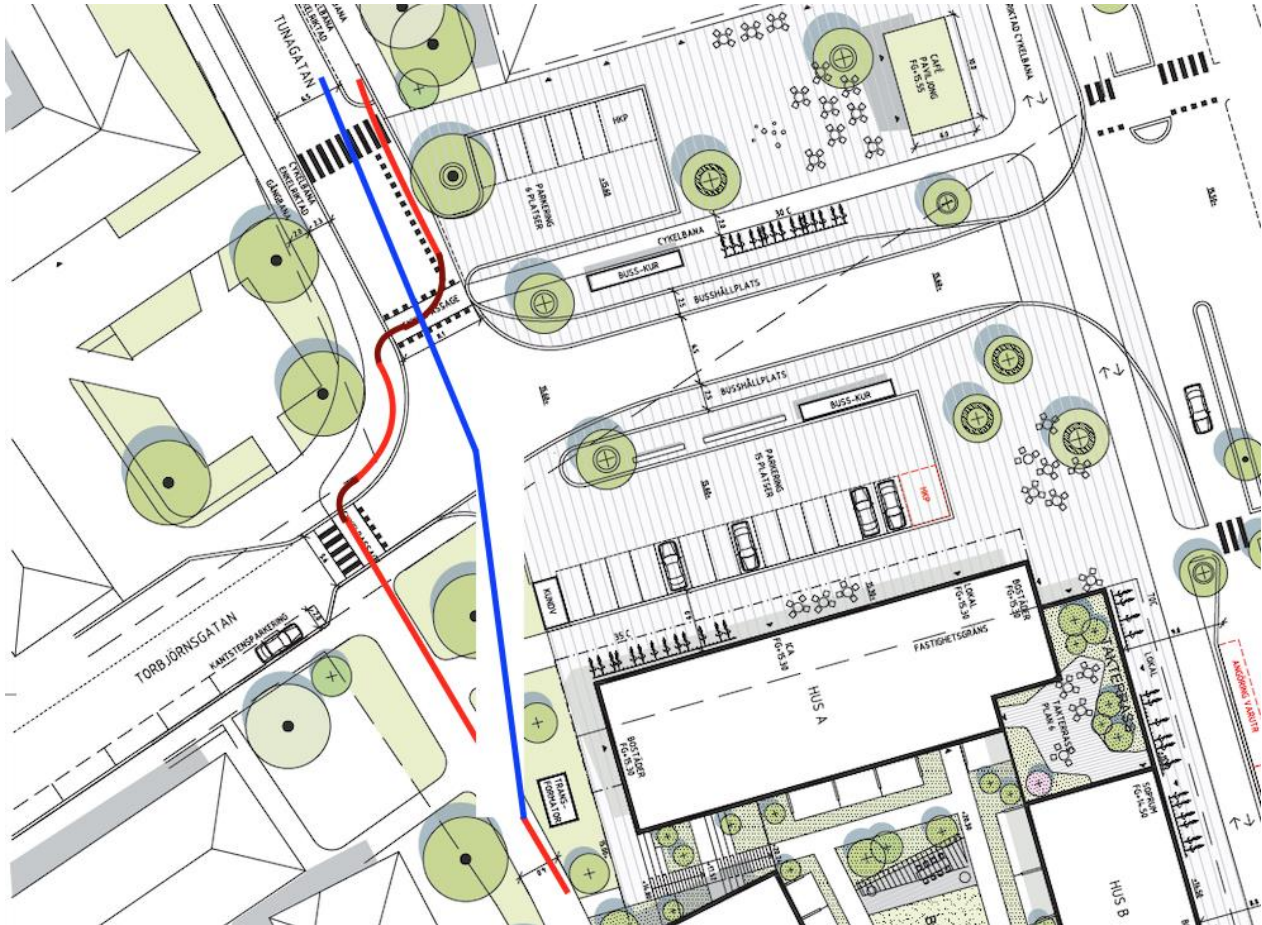


Bild 3 Rak förbindelse mellan Tunagatan och Idrottsgatans cykelstråk. Inte som liggande förslag, vilket ger det röda stråket. (Folk kommer dessutom enbart cykla "rött" i undantagsfall)

Cykelbanan till Idrottsgatan bör ansluta till Torbjörnsgatan mittemot Tunagatan för en bättre körlinje. Det bör också markeras i god tid att den kommer in i ett gångfartsområde. Eftersom den mynnar i ett gångfartsområde blir det heller inte en utfart.

Cykelfrämjandet föreslår

1. **Ingen cykelbana på torget. Det stjälar vistelseyta, skapar en konfliktyta mellan cyklister, gående och avstigande från buss.**
2. **Förstärk Idrottsgatan som cykelstråk genom en rak anslutning till Tunagatan.**

Torget

Från biltorg till busstorg

Det finns bara två torg i Uppsala som klyvs av en gata. Det är Stora torget och Torbjörnstorg. Möjligen också det blivande Årsta torg, där dock den fyrfiliga Fyrislundsgatan torde eliminera känslan av ett enda torg.

Medan kommunen länge har kämpat och fortsätter att kämpa för att befria Stora torget från busstrafik/hållplatser för att främja vistelse, så är planen för Torbjörnstorg den motsatta – att flytta de intilliggande hållplatserna från Tunagatan till torget. Gång och vistelse vinner alltså ingen ny yta från den extremt breda körbanan (13 m). Dessutom kommer sikten över torget begränsas av stannade bussar. De stannar också vid utfarten till Svartbäcksgatan mellan de planerade vistelseytorna.

Vistelseytor

CFU föreslår att parkeringsplatserna och vistelseytorna byter plats. Det ger tre förbättringar:

- Mer soltimmar
- Mindre buller från Svartbäcksgatan
- Bättre koppling till Uppsalahems hörn av torget.

I och med att det inte finns någon cykelbana eller hållplatser på torget blir vistelseytorna avsevärt större. Det kan betyda att livsmedelsbutiken bör ligga i östra delen av huset för att någon servering eller annan verksamhet i marknivå kan koppla till vistelseområdet.

Gångfartsområde

Det är svårare att hitta ett bättre område att göra om till gångfartsområde. Motortrafik som passerar en kort sträcka över ett torg för att sedan fortsätta in i ett bostadsområde utan genomfartstrafik, endast för boende och besökande. Körbanan över torget bör förstärka gångfarten genom att vara så smal som möjligt, kanske t.o.m. med en portal eller dylikt. Med torgets körbana som gångfartsområde bör det markeras tydligt på marken att fotgängare kan diagonala över korsningen Torbjörnsgatan/Tunagatan. Kanske hela körbanan, rent av.

Avsmalning och upphöjning

Avsmalning av Torbjörnsgatan i anslutningen till korsningen är bra. CFU föreslår en liknande avsmalning även från Tunagatan. Det går att behålla liggande förslags kurvradie för långa fordon.

Bilparkering

Med CFU:s förslag kan antalet bilplatser öka till drygt 30 platser. En del av det utrymmet kan göras om till mobilitetshubb för delning av olika fordon. Bilarna som parkerar trafikerar inte korsningen Tunagatan-Torbjörnsgatan, om de inte ska vidare in i området (i så fall blir det bra en gång)

Cykelparkering

Torgbredden är den begränsande faktorn. För att cykelparkering ska ta minsta möjliga bredd i anspråk kan den vara snedställd i 45°. Parkering kan läggas intill fasaden eller intill bilparkeringen. Gärna med väderskydd och belysning.

Cykelfrämjandet förordar en absolut prioritering av vistelse, gång och cykling i och runt Torbjörnstorg. Det kan göras på följande sätt:

- 1. Inga busshållplatser på torget. Torbjörnstorg och Stora torget är de enda Uppsalatorgen som delas av motortrafik. Medan kommunen länge har arbetat för på olika sätt att lyfta bort busshållplatserna från Stora torget är planen att flytta hållplatser till Torbjörnstorg. Bussarna blockerar sikten över torget och tillträde över körbana – tillsammans medcykelställ och busskurer.**
- 2. Ingen cykelbana på torget. Det stjälar vistelseyta, skapar en konfliktyta mellan cyklister, gående och avstigande från buss.**
- 3. Flytta vistelseytorna till västra sidorna. Det gör dem mindre utsatta för buller från Svartbäcksgatan, ger dem mer soltimmar och kopplar bättre ihop hela torget, dvs även Uppsalahems hörn. De spärras heller inte av bussar som väntar på att kunna köra ut på Svartbäcksgatan.**
- 4. Höj upp hela torget för att minska motorfordons fart och gör det till gångfartsområde och möblera så att körbanebredderna blir maximalt minimerade (låg fart och inga stoppmöjligheter). Det ger också en bättre koppling till Uppsalahems hörn. Det gör det också lättare för dem som parkerar på norra sidan att köra kundvagnar från butiken.**
- 5. Gångfart är tvärtom väldigt lämpligt på en kort sträcka, eftersom det är psykologiskt lättare att köra långsamt ett kort kvarter än många. I samrådssvaret argumenterar kommunen emot Vårda Uppsalas förslag på gångfart med att det "har inte bedömts lämpligt på en så kort sträcka". Vi menar tvärtom, det är snarare olämpligt att ha det på långa sträckor. Men designen är viktigast. Det är också ganska enkelt att ha låg fart, eftersom svänger in 90° från Svartbäcksgatan eller har väjningsplikt om man ska köra ut.**
- 6. Minsta möjliga gatubredd på Torbjörnsgatan över torget bör eftersträvas. VR 30/40 utrymmesklass B: 0,1+2,55+0,5+2,55+0,1 ger 5,8 m. Tunagatan har en bra kurvradie mot Torbjörnsgatan som underlättar sväng för långa fordon.**
- 7. Infarterna till parkeringar måste alltså vara mitt på torget (istället för busshållplatserna).**
- 8. Bilparkering. Cykelfrämjandet föreslår fler platser. En del kan utvecklas till mobilitetshubb.**
- 9. Cykelparkering. Torgbredden är den främsta begränsningen. Cykelparkeringen kan vara snedställd 45° (åt rätt håll) för att ta mindre av torgbredden. Den kan flyttas ut i torget.**
- 10. Markera tydligt att torgets körbanor är ett gångfartsområde och att gående kan gå över hela området.**



1. Bilparkeringarna läggs närmast Svartbäcksgatan. De som parkerar trafikerar inte korningen Tunagatan-Torbjörnsgatan. Dubbla rader utnyttjar tillträdesleden bättre.
2. Ingen cykelbana över torget. Slipper konflikter med gående och bussavstigande. Mer utrymme för vistelse.
3. Inga hållplatser. Ger mer utrymme för vistelse och dubbla rader av bilparkeringar. Stående bussar skymmer inte sikten och blockerar inte rörelse mellan norra och södra torgdelen.
4. Smal körbana med blandad trafik garanterar låg fart och säkerhet för cyklister, samtidigt som framkomligheten för cyklister blir god.
5. a och b. Gångfartsområde gör att inga övergångsställen behövs. Det är tydligt att man kan passera körbanan respektive cykelbanan (b) var som helst, men inte vistas där. Detta stärker kopplingen mellan norra torgdelen och Uppsalahems torgdel i väster.
6. Hela torget och gångfartsområdet är upphöjt från alla gator. Torbjörnsgatans och Tunagatans entréer är avsmalnade.
7. Vistelseytorna flyttas till västra sidan, det ger fler soltimmar, mindre buller och bättre koppling till Uppsalahems del av torget.