

CYKELFRÄMJANDET I UPPSALA 15 DEC 2021

Synpunkter på Länsplan 2022–2033

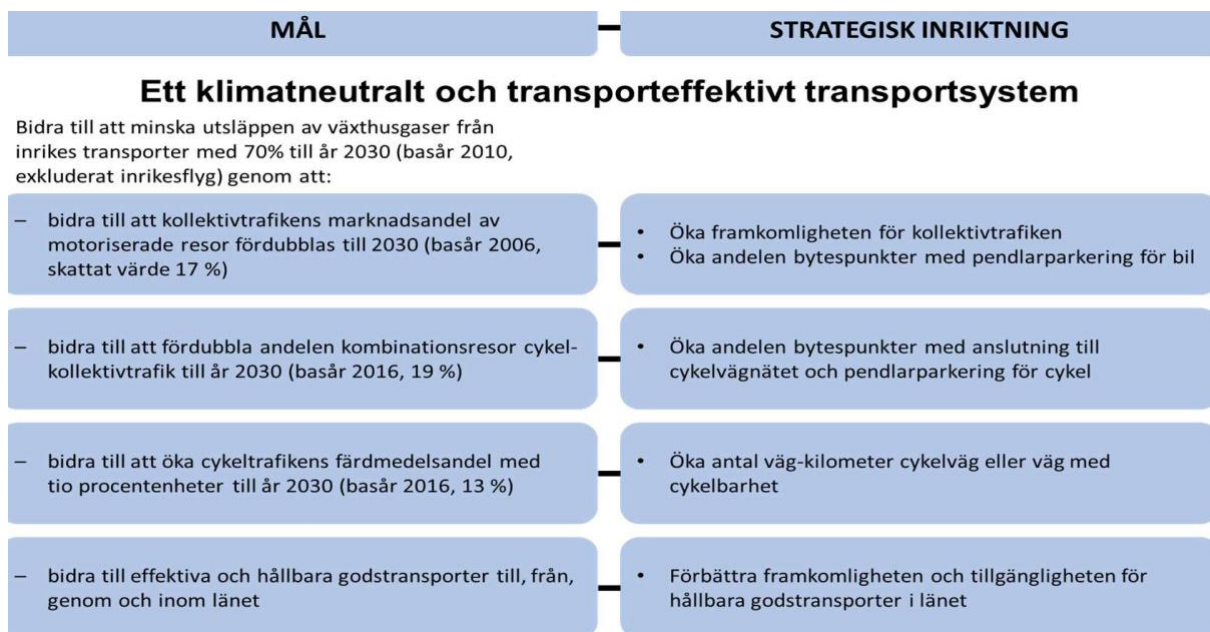
Sammanfattning

- A. Klimatet är överordnat. Därför är inga hastighetsökningar möjliga under planperioden. Eldrift får genomslag först efter planperioden.
- B. Resiliens bör ingå i Hållbarhet.
- C. "Lagt kort ligger" är ett oseriöst argument. Länstrafikplanerna revideras vart fjärde år. Meningen är att göra det möjligt att ändra riktning under planens löptid. Tidigare planer kan ändras eller rent av skrotas.
- D. Bilvägnätet är utbyggt. Cykelvägnätet är bara lösa bitar. Man kan inte **bygga om** befintligt och fungerande bilvägnät innan man har ett sammanhängande cykelvägnät.
- E. Länstrafikplanen struntar i fyrstegsprincipen.
- F. Vanligtvis är bilvägen den rakaste och genaste vägen. Men det är viktigt att bygga cykelvägar på andra raka sträckor, företrädesvis längs järnvägar, utan bilväg. Dessa bör finnas i planen även om de i dagsläget inte finns laglig vägrätt, kommuner kan dock göra detaljplan.
- G. Alla tre alternativen, plus nollalternativet, ökar utsläppen av växthusgaser. Inget av alternativen bygger samman cykelvägnätet, ens där det nyligen har byggts mittseparerade vägar utan vägrenar. Av de tre dåliga förslagen verkar alternativ B vara det minst dåliga.
- H. Det finns redan eldrivna fordon med (mycket) hög fart och hög kapacitet: Tåg. Medlen till en breddning och fartökning av väg 55 kan fonderas till en järnväg mellan Uppsala-Örsundsbro-Enköping, som dessutom kopplar till övriga järnvägsnätet i Mälardalens storregion.
- I. För uppgradering och ökad konkurrenskraft för befintligt hållbart resande: Bristen på tillräcklig v/a förhindrar bostadsbyggande längs järnvägarna öster och norr om Uppsala stad. Samhället, det allmänna intresset, bör överväga v/a-utbyggnad längs Dalabanan mot Järlåsa, Vittinge och Morgongåva, samt Norrlandsbanan mot Storvreta, Vattholma och Skyttorp som infrastruktursatsningar för hållbara transporter – och kombinationsresor.

Nedan följer våra kommentarer till de frågeställningar som Region Uppsala föreslagit som utgångspunkter för yttranden.

Sammanfattning.....	1
1 Är mål och inriktning relevanta?.....	2
2 Är beskrivning av brister och behov relevant?	8
6 Ytterligare inspel om utveckling av infrastrukturen i länet	10

1 Är mål och inriktning relevanta?



- 1) Planen **saboterar målet att minska utsläppen av växthusgaser** eftersom man bygger om befintligt vägnät för att höja farten.
- 2) **Planen struntar i Steg 1 och 2-åtgärder.** De får bara 2 promille av pengarna.
- 3) Att bygga om ett befintligt vägnät till mittseparerade vägar med högre fart **försämrar kollektivtrafikens konkurrensförmåga**
 - a) 811:an (Östhammar) har samma snittfart (68 km/h) på mötesfri väg med 100 km/h, som 844:an (Harbo) på vanlig 70/80-väg (en tredjedel 70, två tredjedelar 80 km/h).

- 4) Höjd fart för personbilstrafik (gods får inte köra fortare än 80 på mittseparerade vägar) **minskar konkurrensmöjligheten för även (framtida) tågförbindelser**, i första hand till Enköping för vidare färd inom Mälardalen. Kanske bör de pengar som sparas under perioden på att inte bygga ut för hög fart sparas för spårbygge mellan Uppsala och Enköping. Utvecklingen i närtid visar att tåg är har stor konkurrenskraft gentemot bilresor på regionala avstånd. Ökad biltrafik regionalt ger också ökad biltrafik i städerna.



År	Stadsbussar	Regionbussar	Tåg	Totalt
2006	17,0	12,1	1,4	30,5
2007	16,3	12,2	3,5	32,0
2008	16,5	12,4	4,1	33,0
2009	17,5	12,1	4,2	33,8
2010	19,0	12,1	4,5	35,6
2011	20,0	11,6	5,1	36,7
2012	20,4	11,8	5,9	38,0
2013	20,9	11,3	8,1	40,3
2014	21,6	11,3	8,6	41,5
2015	21,8	11,1	9,7	42,6
2016	23,4	11,5	10,2	45,1
2017	24,3	11,2	11,0	46,5
2018	26,2	12,2	11,9	50,3
2019	27,3	12,2	13,0	52,5

Tabell 1: Resandeutvecklingen 2006-2019, miljoner resor. Källa: Dilax

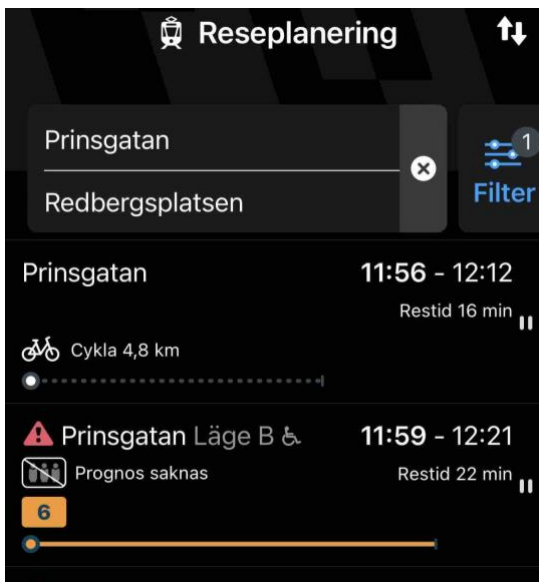
- 5) **Separering på allmän väg av cykel och gång från motortrafik är INTE en cykel/gångåtgärd.** Det är en motortrafikåtgärd, som syftar till att utnyttja motorfordons fartresurser utan att öka antalet påkörda oskyddade trafikanter. Det bör alltså bokföras under motortrafikinsatser.
- 6) **Vi ser inga strategiska åtgärder om transporteffektivisering för att minska resandet**, t ex genom arbete digitalt.
- 7) **Inget planalternativ innehåller gång- och cykelbanor efter de nyligen byggda mittseparerade vägarna.**
- 8) **Överlägset största potentialen för kombinationsresor cykel/kollektivtrafik är Uppsala Resecentrum.** På den västra sidan tar busscentralen upp lika stor plats som cykelparkering. Busscentralen har nått sitt kapacitetstak, medan cykelparkeringen enkelt har fördubblat sin kapacitet med våningsställ – och fyrdubblat det med cykelgaraget i två våningar. Idag är Resecentrum utformat för bilburna, närmast spåren ligger i tur och ordning:
 1 Bilgaraget,
 2 Hämta/lämnplats för bilburna,
 3 Taxi.
 4 Först därefter kommer cykel och buss.
 Biltrafiken minskar framkomligheten för buss. Och kräver extra yta. Busstrafiken kräver stor yta och bussterminalen har nått sitt kapacitetstak. Cykelparkering kan ordnas i direkt anslutning till perrongerna, antingen över, under eller bredvid under mark med direkt gångtunnel till alla perronger. Det skulle förkorta restiden med 2–3 minuter – om man cyklar in i parkeringen (såsom man gör med bil).
 Exempel:

- Houten cykelparkering i marknivå under perronger. Ingång för alla resenärer
<https://youtu.be/Wr-etDkc7os>
- Delft har en busscentral i marknivå, ett cykelgarage inunder, och under det finns perrongerna.
https://youtu.be/ObiFSxJYD_k

Även om ombyggnationen av Resecentrum inte ingår i ser vi inget av dessa överväganden i länsplanen!

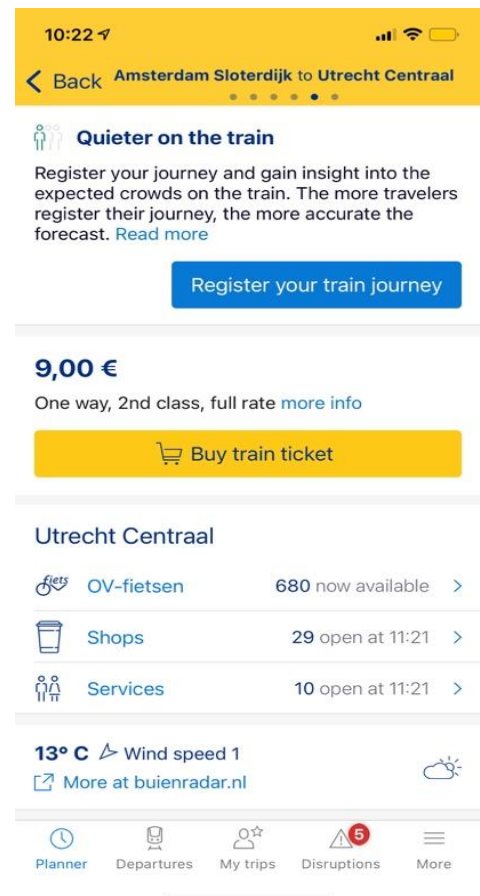
Förslaget till lösning idag är ju att bygga än en ännu storskaligare kollektivtrafik, spårväg, för minst 6,5 miljarder kronor, som dessutom kräver egna banor i stadens gaturum. Det är inte en Steg 1-lösning.

- 9) **Det är de korta resorna som ger trängseln. Vi ser inga åtgärder för att flytta över korta resor till cykel.** Trots att cykeln står för tre gånger fler resor än kollektivtrafik i Uppsala stad har den inga som helst köproblem (bara där motortrafiken hindrar den). Spårvägskapacitet behövs bara mellan Rosendal och Resecentrum enligt *Systemval Kapacitetsstark kollektivtrafik 2016*, och bara åt ena hållet. Resten av sträckan behöver alltså inte spårväg och erbjuds en omåttlig mobilitet. Sträckan Rosendal-Resecentrum är bara 3 km; Det är omåttlig mobilitet att erbjuda dem spårväg.
- 10) **Västtrafik vill att folk väljer cykel för resor kortare än 15 km. Och visar i appen möjligheten att cykla (om man själv aktivt justerat inställningarna).**



I västtrafik app kan man se cykeltid också.

- 11) Holländska järnvägsbolaget har hyrcyklar. Från att ha varit ett obekvämt kundkrav har bolag, stat, stad och region insett att det ger stora nyttor och dessutom har en marknadspotential.



I järnvägsbolagets app kan resenären se hur många lediga cyklar (OV-fietsen) det finns vid slutstationen.

- 12) **Målet att fördubbla kollektivtrafikens andel av motoriserade transport bör delas upp i regiontrafik och stadstrafik.** Skilj på kollektivtrafik på landsbygd och i stad. Över långa avstånd >7 km och längs landsväg är kollektivtrafiken den enda verkliga konkurrenten med hyfsad hållbarhet till personresor per bil.
Men i staden, med avstånd <7 km, är kollektivtrafik inte hållbart i förhållande till gång och cykel. Där bör alltså cykel vara mest prioriterad. Cykeln håller något lägre snittfart, men åker direkt till målet. Den har också mängder av andra fördelar. Att ersätta personbilstrafik med längre och avsevärt tyngre motorfordon (en ledbuss väger 24 ton), tyder på att motorsamhällets lösning är **större** motorfordon.
Bussbolagets målsättningar och intressen är inte alltid desamma som Region Uppsalas eller Uppsala kommuns eller ens Region Uppsalas medicinska sida. Region Uppsala bör särskilja regionresor och stadsresor när det gäller marknadsandelar.
- 13) **Samåkning med bil minskar också trafikarbetet.** Om två samåker halveras trafikarbetet, om tre ensamma samåker minskar trafikarbetet med två tredjedelar. Region Uppsala bör ta fram en app som underlättar och uppmuntrar samåkning.
- 14) **Målet att öka cykelns reseandel med 10 procentenheter måste specificeras.** Totalsiffran är starkt beroende av utvecklingen i Uppsala kommun. T ex hur många tågresenärer cyklar vidare från Resecentrum. I övrigt ses cykel mest som matartrafik till kollektivtrafiken. Det som är bra för bussbolaget är inte alltid bästa lösningen för regionen.
- 15) **Resiliens verkar inte ingå i begreppet hållbara transporter.** Varken i trafikförsörjningsprogrammet eller i länsplanen. Pandemin har visat att kollektivtrafik kan vara sårbart. Tågtrafiken störs av människor, växelfel, ledningsbrott etc, busstrafiken av översvämning, snöstorm, halka, trafikolyckor, stenkastning, personalbrist etc etc. Spårvagn ger dessutom ytterligare sårbarheter i form av hinder på spåret eller urspårning. Medan inget kan vara så resiliert som cykel och gång.
Det gäller inte bara själva resandet, utan alla andra aspekter också.
Antalet fordonsleverantörer minskar stadigt och är snarast ett oligopol.
Detsamma gäller operatörerna som numera är internationella och har större kunskap om kollektivtrafik än vad huvudmännen har.
Ett storskaligt system är ett känsligt system, och störningar kan lätt bli storskaliga i sig själva.
<https://www.extrakt.se/forskare-ser-sakerhetsrisker-nar-transporter-styrs-digitalt/>

Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem



16) Vi instämmer i mål och strategi för **ett transportsystem som fungerar för alla**.

17) Gång- och cykelväg krävs längs befintliga mittseparerade vägar för att eliminera barriäreffekten i längsled som dessa väglösningar utgör idag. De må vara säkra, men är inte attraktiva och attraktivitet är en mycket viktig del av cykling. Särskilt för att locka nya grupper att cykla. Gör den nedlagda banvallen mellan Uppsala-Örsundsbro-Enköping till belagd cykelbana. Då kan den även utnyttjas av rullskridskoåkare (perfekt utan branta backar och tvära svängar) och kanske även rullskidåkare. Ytterligare ett mervärde är cykelturism.



Vad kan få en bilburen att byta sin väderskyddade fåtölj i ett självkontrollerat klimat mot att cykla längs väg 55? Svar: Banvallen?



eller här på Dag Hammarskjölds väg, Uppsala? Svar: Cykelväg längs Fyrisån utan trafikbuller och backar?

- 18) Det bör finnas en redovisning minut för minut hur många som når arbete/skola/service till fots, per cykel, per kollektivtrafik och per bil. Inklusive KRESU-tid för alla färdsätt.
- 19) Inom förtätade områden är inte kollektivtrafik hållbart i förhållande till cykel och gång, men kan komplettera. Vår erfarenhet från Uppsala är att kollektivtrafiken tränger ut och ihop de som cyklar och går och samtidigt ökar farten för busstrafik genom bostadsområden, vilket i förlängningen gynnar biltrafiken mer än busstrafiken. (Sala backe, Fålhagen, Kungsängen)

Ett hälsofrämjande och trafiksäkert transportsystem

Bidra till främjande av aktiv transport såsom gång och cykel

- Öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång-och cykeltrafik

Bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken

- Ökat antal trafiksäkerhetsåtgärder för samtliga trafikslag med fokus på oskyddade trafikanter.

- 20) I bebyggda områden, särskilt städer, är kollektivtrafik främst en konkurrent till cykel. I valet av dessa bör cykeln prioriteras. Den medicinska delen av Region Uppsala kan skriva ut fysisk aktivitet på recept. Där inkluderas inte kollektivresor, även om stadsbor då får gå en bit. Cykling innebär fysisk aktivitet samtidigt som man reser. Den tiden behöver man alltså inte ha en särskild aktivitet för, man sparar alltså tid, genom att cykla.
- 21) Kommunal uppgift: Kollektivtrafiken ska färdas på huvudleder i bebyggda områden. Om linjer dras genom bostadsområden ska det vara på boendes villkor. Dvs låg fart och helst cykelfartsgata. Busslinjer genom bostadsområden ska inte vara dörröppnare för biltrafik. Se även punkt 13.
- 22) De mesta pengarna läggs på mittseparerade vägar. Det är inte att fokus på oskyddade trafikanter säkerhet.
- 23) Så gott som alla påpekade brister och behov gäller att skydda människor från motortrafik eller öka deras framkomlighet där biltrafiken hindrar dem.

2 Är beskrivning av brister och behov relevant?

24) Länets kommuner, Trafikverket, Upplandsstiftelsen och ambulansverksamheten har fått påtala brister och behov på det statliga väg- och järnvägsnätet. INGEN av dem har tagit upp höjd fart för vägtrafiken, endast för tåg! Ett sätt att minska restiden är att eliminera hinder och korta bytestider för kombinationsresor. Generella brister är just tillgänglighet till bytespunkter (gångväg, cykelväg, pendlarparkering) och framkomlighet för busstrafik (accelerationsfält).

25) Högre fart ska ge kortare restider. Men meningen med regionförstoring är snarare att fler ska kunna resa långt. De nya resenärerna får dock en kraftigt ökad restid. En farthöjning från 80 till 100 ger maximalt 90 sekunder/mil, eller 20 %, i tidsvinst på milsträckan, om ingen tung trafik hindrar. Den får ju bara köra i max 80. Men den totala restidsvinsten blir betydligt mindre, eftersom en stor del av restiden sker på andra väg- och gatusträckor. En resa mellan centrala Uppsala och centrala Enköping tar 43 min. 16 minuter sker på väg som kan uppgraderas från 80 till 100. De sträckorna tar då 20 procent snabbare, dvs 3 minuter, säg 2,5 min efter att bitvis ha hamnat bakom tunga fordon. Totalt ca 40–41 min. Det är ca 6 procent snabbare för alla på den sträckan. Men varje ny resa skiftar från lokal till regional gör den restidsvinsten allt mindre och vid en viss volym har man skapat en sammanlagd restidsförlust. Stora regioner har mer restid än medelstora städer. Men människors totala restid är mer eller mindre konstant, enligt Marchettis konstant. Medan lokalt resande kan vara aktivt och därmed hälsofrämjande är regionalt resande är stillasittande.

Tabell 11
Restid (minuter) per person och dag med 95%-konfidensintervall (±) efter kommungrupp⁵ och huvudsakligt ärende år 2015–2016

Total time traveled (in minutes) per person and day with 95% confidence interval (±) by classification of municipality⁵ and main purpose year 2015–2016

Kommungrupp ⁵ Classification of municipalities ⁵	Huvudsakligt ärende Main purpose					Samtliga All
	Arbets-, tjänste- och skolresor Business, work and study-related	Service och inköp Service and shopping	Fritid Leisure	Annat ärende Other purpose	Uppgift saknas Information not available	
Storstäder Metropolitan municipalities	27 ± 3	6 ± 1	27 ± 4	1 ± 0	0 ± 0	61 ± 4
Förortskommuner till storstäderna Suburban municipalities	26 ± 3	7 ± 2	26 ± 3	1 ± 1	0 ± 0	61 ± 4
Större städer Large cities	18 ± 2	7 ± 1	28 ± 3	2 ± 1	0 ± 0	55 ± 3
Förortskommuner till större städer Suburban municipalities to large cities	22 ± 7	4 ± 2	26 ± 8	1 ± 1	0 ± 0	53 ± 10
Pendlingskommuner Commuter municipalities	17 ± 4	8 ± 2	27 ± 5	1 ± 1	0 ± 0	54 ± 6
Turism- och besöksnäringkommuner Tourism and travel industry municipalities	21 ± 8	7 ± 3	30 ± 8	1 ± 1	0 ± 0	59 ± 11
Varuproducerande kommuner Manufacturing municipalities	17 ± 4	8 ± 2	27 ± 5	1 ± 1	0 ± 0	54 ± 6
Glesbygdskommuner Sparsely populated municipalities	26 ± 16	7 ± 3	32 ± 12	3 ± 3	0 ± 1	68 ± 19
Kommuner i tätbefolkad region Municipalities in densely populated regions	20 ± 3	7 ± 2	25 ± 4	1 ± 1	0 ± 0	53 ± 5
Kommuner i glesbefolkad region Municipalities in sparsely populated regions	23 ± 8	5 ± 2	25 ± 6	1 ± 2	0 ± 1	55 ± 10
Samtliga All	22 ± 1	7 ± 1	27 ± 1	1 ± 0	0 ± 0	57 ± 2

 Sveriges officiella statistik

26) Vi saknar en framtidsspaning om osäkerheterna. Extremt mycket har hänt de två senaste åren:

- Pandemin visar att kollektivtrafiken är sårbar, dvs inte särskilt resilient även när det gäller smittsjukdomar. Hur ser en SWOT ut då?

- b) Distansarbetet tog jättekoliv. Störst tidsvinst för den som jobbar hemma är för dem som reser långt, från landsbygd till stad, mellan städer och mellan regioner. Vad innebär det för trafikprognoser under planperioden och därefter Mittseparerade vägar har väl längre avskrivningstid än 5 år? Trafikanalys undersökte distansarbete under pandemin. 13 procent av arbetskraften kan jobba hemma på heltid och 25 procent delvis.
- c) Många på landet har dålig uppkoppling. Vad är möjligheterna för att skapa distansarbeteshubbar i småorterna, dit man kan åka (cykla?) istället för att åka hela vägen till arbetsplatsen? Vilka ytterligare arbetstillfällen skulle det ge? Vad skulle den gemensamma arbetsplatsen initiera för bygdens utveckling och arbetstillfällen? Uppsalas externcentra har ju kraftigt påverkat dagligvaruhandelns omsättning i småorterna och därmed reducerat arbetstillfällena.
- d) Små eldrivna fordon har bara börjat komma. Bör elsparkcykel ingå i tågbiljetten eller ska tågtrafiken satsa på hyrcykel (i stället för elsparkcyklar av hälsoskäl). Med ändrad lagstiftning har A-traktorerna blivit populära. Men i framtiden blir troligen små 2-, 3- och 4-hjuliga elfordon vanliga. Posten har flera. Gör de 45 km/h krymper landsbygdens pendlingsavstånd kraftigt för små fordon. Hur påverkar det kollektivtrafik – och snittfarten på mittseparerade vägar?
- e) Säkerheten för bilburna har ökat drastiskt under senare år -och i viss minskat deras farlighet för omgivningen. Man överlever idag en frontalkrock i 70 i modern bil. Med ISA, automatisk fartkontroll skulle nästan hälften av alla dödsolyckor försvinna och den eliminerar dessutom de flesta omkörningar, styrhjälp som varnar eller hindrar bilen från att överskrida sidlinjer, autostopp etc minskar olyckorna snabbare än en ombyggnad och dessutom på alla vägar. Och till noll kostnad för skattebetalarna.
- 27) Samåkning i bil minskar trafikarbetet. Borde inte landets samlade huvudmän för kollektivtrafik ta fram en app?
- 28) Hyrcykel i kombination med tågresa. I Holland har det blivit en jättesuccé. Det startade 2007. 2017 ändrades debitering från årskort till enskild resa. Det ökade populariteten kraftigt. Numera har järnvägsbolaget/staten/banverket gått ifrån att se hyrcykel som nå't besvärligt till att se det som en affärsidé:
- 2017: 3,2 miljoner resor, 2018: 4,2 miljoner resor och 2019: 5,2 miljoner resor. Numera kan man låsa upp en hyrcykel med sitt "UL-kort".
- 29) Kapacitetsbrist är ett återkommande ord för järnvägen. Statistik visar att det är järnvägen är effektiv på långa avstånd (se bild vid punkt 4). Nya bostäder utanför städerna hänvisas till orter längs buslinjer. Detta sker åtminstone i Uppsala kommun, eftersom befintliga om v/a-anläggningar för orter längs dagens järnvägar inte klarar fler hushåll. Istället för att lägga pengar på ökad fart på redan befintliga vägar kan pengarna läggas på annan infrastruktur, dvs v/a, för att styra nytt bostadsbyggande till orter längs järnvägarna.
- 30) Kapacitetsbrist för biltrafik är inget problem. Tvärtom är det ett styrmedel. Det styr över valet från bil till det näst bästa alternativet: På landsbygd är det buss, mellan städer är det tåg och i städer (med en radie <7 km) är det cykel. Det finns ingen anledning att bygga bort bilköer av två skäl:
- det inducerar mer biltrafik på flera olika sätt, vilket ofta leder till nya flaskhalsar, men för fler.
- det försämrar hållbara färdmedels konkurrenskraft.

31) Höjd fart för cyklister kan ordnas på flera sätt:

- a) Asfalt istället för grusbana ger 10–100 procent högre fart med samma ansträngning.
- b) Nedförsbackar kompenserar inte fullt ut för uppförsbackar. Planhet är viktig, helst planare än vägen bredvid, enligt GCM-handboken. Därför är järnvägen viktig för cyklingen. Särskilt övergivna banvallar.
- c) En inledande nedförsbacke ger 10–30 procent högre marschfart på efterföljande sträcka. Gör den lång.
- d) Idealt byggd cykelväg vore att alla korsningar ligger högt, vilket innebär en automatiskt insaktning till korsningen och automatisk acceleration efter den.

6 Ytterligare inspel om utveckling av infrastrukturen i länet

32) Det finns redan eldriven trafik i (mycket) hög fart: järnvägen! Utvecklingen det senaste dryga decenniet har visat att det är där reseökningen sker. Motorfordonskapacitet hänger på hur långa fordonen är. Dubbla längden och kapaciteten har fördubblats.

- a) Det är rimligt att istället för en miljard till mittseparerade väg 55, använda pengarna till en framtida järnväg. Den järnvägen kopplar dessutom till södra och västra Mälardalen. Ju längre distanser desto större konkurrenskraft får kollektivtrafiken (i form av järnväg) gentemot bil.
- b) Bostadsbyggande längs befintligt järnvägsnät hämmas av bristande v/a-kapacitet. Åtminstone i Uppsala kommun. Istället sker bostadsbyggandet i småorter. Befintligt v/a-kapacitet bör inte vara styrande för en hållbar framtid för resandet. Därför kan v/a-investeringar längs järnvägarna vara ett sätt att skapa hållbart resande, dessutom med kortare restider och högre konkurrensförmåga gentemot personbilsresande. Hur stor blir skillnaden i andelen hållbara resor om 100 personer bosätter sig i Skyttorp eller i Alunda?
- c) Cykelbanor längs järnväg blir raka, plana och dessutom slipper man ofta extra svängar och omvägar eftersom biltrafiken redan har vikt sig med planskilda korsningar gentemot järnvägen. Dessutom blir cykelbanan också attraktivare eftersom den slipper biltrafikbruset.