

Stadsutvecklingsprogrammet Innanför ringleden, v. 1

Synpunkter från Owen Laws, ansvarig för Naturskyddsföreningen i Umeås cykelgrupp Cykelstaden Umeå

1. Behov av fullstora, separerade cykelvägar

Stadsutvecklingsprogrammet andas höga ambitioner när det gäller att ”främja kollektivtrafik, gång och cykel” (s. 5) och ”prioriteringen av gång-, cykel- och kollektivtrafik” (s. 49). Det är också bra att dokumentet tydligt konstaterar att minskad biltrafik krävs för att få en acceptabel luftkvalitet i centrum (s. 5).

Däremot noteras med stor förvåning oro att cykeltrafik nämns aldrig för sig utan så gott som alltid tillsammans med ”gång”. *Planering för separerade cykelvägar - dvs cykelvägar tydligt separerade från andra trafikslag - nämns inte med ett enda ord.* (De 3 gånger separering nämns gällande cykelvägar (s. 32, 34 och 38) handlar det om att ”gång- och cykel” är tillsammans separerade från annat.

Illustrationerna visar inte heller separerade cykelvägar utan tvärtom visas uteslutande alldeles för trånga dubbelriktade cykelvägar.

De flesta cykelrelaterade problem beror på undermålig infrastruktur. Umeås största cykelutmaning är att få till flera separerade cykelvägar. Dagens gång- och cykelvägar är trånga och farliga och cyklister tvingas kryssa mellan gående till allas tilltagande irritation. Situation är så pass kritiskt att snart kommer cyklister att bege sig ut på gatan för att kunna komma fram med acceptabel hastighet utan att riskera att köra på gående och andra cyklister.

Nu när möjligheten finns att planera och bygga nytt i så stora områden Innanför ringleden, vore det obegripligt dålig planering att inte bygga en cykelinfrastruktur som klarar framtidens utmaningar. En separerad, dubbelriktad cykelväg ska vara 4 meter bred. En enkelriktad, separerad cykelväg (något som forskning alltmer förordar) ska vara 2 meter.

- Planera för och börja bygga fullstora, separerade cykelvägar där dessa kommer att behövas. Utan separering, ingen cykelstad.

2. Planera för väderskyddad, bevakad cykelparkering

- I detaljplanering ska krav ställas på att husen byggs med en modern cykelparkeringsinfrastruktur, vilket innebär flera cyklar per person samt (i framtiden) också en lådcykel.
- Cyklister handlar för mer pengar än bilister. De handlar mindre mängder, men oftare. Se till att planera för en cykelparkering som motsvarar handelns behov.

3. Planera för låd- och lastcyklar samt el-cyklar

Dessa nämns inte heller i dokumentet. Men antalet lådcyklar och lastcyklar ökar stadigt, är stora och kräver större utrymme i trafiken och inte minst när de parkeras. Försäljning av el-cyklar exploderar redan idag och innebär många flera snabba cyklar i trafiken. Erforderliga krav ska ställas i detaljplaner.

- Planering för lådcyklar, lastcyklar och el-cyklar måste börja ske redan nu.

4. Planera för lastcykeltransporter i en sista-milen strategi för varuleveranser

Menar kommunen allvar med att minska antalet bilar och buller och öka luftkvaliteten måste man planera för hur varutransporter i centrum kan ske med lastcykel. Då måste man även planera för t ex placering av omlastningsterminaler utanför centrum. Detta är också en utvecklingsfråga för centrumhandeln då det kommer att bli allt svårare för bilar och lastbilar att ta sig fram i centrum oavsett utvecklingen i övrigt. Det finns många europeiska förebilder.

- Planera redan nu för att varutransporter med bil och lastbil kan ersättas av sista milen-varuleveranser med lastcykel i ett storcentrumområde.

5. **Behov av flera och sammanhängande cykelvägar mellan öst och väst genom centrum**

Idag finns inte en enda sammanhängande cykelväg som förbinder västra och östra sidorna av staden. I varje stråk finns en eller flera felande länkar. Dessutom är stråken underdimensionerade och för få.

- Dessa brister och behov måste åtgärdas och planeras för, inte minst när det gäller utformningen av Västra Esplanaden.

Kommunens nuvarande strategi är att försöka få bort cyklister från Storgatan, men detta kommer inte att lyckas, inte minst då det är förbjudet att cykla på Kungsgatan genom centrum dagtid måndag-lördag.

Storgatan bör bli enkelriktad mellan Kvarnvägen/Ångsvägen och Västra Esplanaden för att ge plats åt en separerad cykelväg, som därifrån antingen fortsätter på Storgatan över Västra Esplanaden med prioriterade trafikljus, eller svänger ned och fortsätter på Västra Strandgatan för att ansluta så smånogom till Svingen. Planeringen av korsningen Västra Esplanaden-Storgatan behöver ta hänsyn till detta.

- Det räcker inte med Nygatans supercykelväg som enda genomfartsled för cykling genom centrum, utan en ny supercykelväg måste planeras närmare älven, vilket påverkar planeringen av korsningen Västra Esplanaden - Storgatan.

6. **Undermåliga cykelvägar över älven**

Både Gamla bron och Kyrkbron är underdimensionerade redan idag.

- Vid en förtätning behövs ytterligare - separerade - cykelvägar över älven mellan Teg och centrum. Antingen genom att ta delar av Tegsbron i anspråk eller genom att bygga en ny bro med separerad cykelbana.
- Kyrkbron behöver byggas om för att skapa en separerad cykelbana.

7. **Sluta planer för flera bilar i centrum!**

Menar kommunen allvar med att minska antalet bilar i centrum, måste man också minska antalet parkeringsplatser vid ny- och ombyggnationer. Idag förtätas inte bara antalet människor utan också antalet bilar. Varje gång det byggs nya bostäder, tillkommer ett antal p-platser för bilar. Och nya parkeringshus i centrum växer upp som svampar i skogen. Hur ska då antalet bilar i centrum minskas?

Förebild finns i Cykelhuset Oboya i Malmö, där kommunen medgett att huset byggs utan bil p-platser. Motsvarande pengar har satsats på att cykelanpassa huset och lägenheterna. Detta skulle sätta Umeå på världskartan och skapa enormt attraktiva centrumboenden. Vill man ha egen bil, kan man bo utanför centrum.

- Inom ett storcentrumområde bör bygglov för bostäder beviljas enbart för ”cykelhus”, med endast handikapp p-platser för bilar. Samtidigt ska krav ställas på att bilpoolplatser finns som motsvarar det förväntade behovet. Framtida planprogram, översiktsplaner och detaljplaner bör anpassas.

8. **Förtydliga visionerna – Umeå ska bli Sveriges främsta cykelstad till 2050!**

Visionen att Umeå ska ha 200 000 innevånare till 2050 är egentligen ett mål, som håller på att genomföras. *Men hur vill vi att Umeå ska se ut med 200 000 innevånare?!?* Hur ska det vara att leva i Umeå? Vad är den visionen?

- Anta visionen att Umeå ska bli Sveriges främsta cykelstad till år 2050 (eller tidigare).

Det är en vision som innebär bra levnadsmiljö och som främjar folkhälsan. Med den visionen blir det också omöjligt att missa väsentligheter i planering såsom att cykelvägar ska vara breda och separerade.

9. **Bristande mångfald i dokumentets illustrationer**

Det är faktiskt så att det inte finns en enda mörkhyad person i dokumentets illustrationer. Det är naturligtvis allvarligt och oacceptabelt. Det kan tyckas petigt, men det är tvärtom grundläggande. Alla ska kunna känna igen sig, redan från början av planeringen. Annars kommer planeringen att misslyckas.

//