



Trafiktekniska Föreningen

LOKALAVD RIPAN UMEÅ

MÖTESANTECKNINGAR

Anteckningar från medlemsmöte med lunch Trafiktekniska föreningen lokalavd Ripan Umeå

Tid: Tisdag 14 november 2006

Plats: Hotell Winn Vasaplan Skolgatan 64 Umeå

Antalet närvarande medlemmar var 14 st. Ripan har nu ökat till 31 medlemmar. Till vårt möte hade vi också bjudit in Skvaderns medlemmar från Sundsvall / Härnösand. Med tanke på avståndet är det fullt förståeligt att ingen därifrån reste upp till vårt möte i Umeå.

Vi träffades på hotell Winn kl 11.50, där vi började med en välsmakande lunch. Därefter förflyttade vi oss till det närliggande konferensrummet Salen för att avverka dagens program.

Samhällsbyggnadskontoret Gator och Trafik:s studieresa till Holland oktober 2006
Huvudpunkten för redovisningen var cykeltrafik. Marie Alfredsson och Hanna Malm visade bilder och berättade från Groningen och Amsterdam.

Groningen

Groningen har ca 180 000 invånare och är liksom Umeå en stad med universitet och universitetssjukhus. Alltsedan 1970-talet satsas på staden som cykelstad. Nära 60 % av alla resor sker med cykel. Vid järnvägsstationen finns cykelparkering för 4500 cyklar. Stor del av centrum är prioriterad för cykel men åtkomlig med bil på smala gator där cykels villkor gäller. Kommunen har en tjänst för enbart trafikplanering för cykel. Cykelhjälm används inte. Ofta röd asfalt för cyklister och nedräkning av röd-tid i trafiksignaler. Väjningslinje för cyklister är vanlig. Alltid mittlinje vid dubbelriktad cykeltrafik. Enkelriktat för bilar gäller ofta inte cyklister och motorcyklister. I trafiksignaler har man infört grönt från alla håll för cyklister och två omlopp i signalen för cykel för varje omlopp för bilar. Vid gatuombyggnader ofta gemensamma projekt med fastighetsägare. Ex vis cykel har företräde vid uppfart till smal bro. Vid broöppning förekommer en högbro för cyklister som då tar sig fram via gångramper till högbron. Bilen har väjningsplikt mot cyklist i cirkulationsplats. På korsande gata har bil ofta väjningsplikt både före och efter cykelöverfart. I centrum är gator i huvudsak för cyklister, med korttidsparkering för bilar. Nästan alla cyklar är av mor-

morsmodell. Otroligt lugnt i centrum, nästan bilfritt. Samma biltäthet som i Umeå 0,4 bilar/person.

Politiska mål: Stadskärnan är vardagsrummet, småskalighet och förtätning gäller. Den kompakta staden ger närhet. Många arbetsplatser i centrum och längs kollektivtrafikstråk. Ringled för biltrafiken finns inom 1-3 km från stadskärnan. All shopping sker i centrum, externa köpcentra finns inte. Reseavstånden minimeras. Av kommunens 178 000 invånare bor 139 000 och arbetar 90 % inom tre km från stadskärnan. Sammanhängande cykelstråk finns i ett huvudnät. Vissa sträckor kan ha 10 000 cyklister/dag. Cykling är en kulturfråga, alla cyklar. Kommunens cykelbudget är 20 Mkr SEK / år. Ofta ingen snö, dvs driftsfrågorna enklare.

Amsterdam

Marie visade bilder och berättade från Java Island, hamnområdet som har konverterats till bostadsområde. Fin arkitektur, en fin bro är Ödlebron, många cykelbroar är arkitektritade. Visade också en tråkig skolgård ovanpå trafikplats. Lekytor är ofta stensatta. Ex: Rutnätsstad kvarterslängd 165 meter, exploatören måste bygga hela kvarteret. Ofta uppbyggt kring kollektivtrafikstråk. Ofta farthinder. Bild från parkeringshuset för cyklar vid Amsterdams järnvägsstation. Flera cykelparkeringshus finns. Tät spårvägstrafik.

Aktuellt i lokalföreningen Ripan

Vi ska fortsätta med två Ripan-träffar per år. Nästa möte april/maj 2007. Diskuterades att i samband med nästa möte kanske ordna något studiebesök på något/några trafikplaneringsobjekt. Möjliga objekt kan vara resecentra för Botniabanan i Nordmaling och Hörnefors. Frågan ska funderas på.

Benny påminde om Trafiktekniska föreningens trafikdagar, som anordnas på riksplanet i början av april varje år.

Vid pennan

Benny Sandberg

kontaktperson Trafiktekniska föreningen lokavd Ripan Umeå