

Trafiknätsplan

Förslag till remiss

Innehåll

1. Bakgrund och mål	3
Trafiknätsplanen kopplar till översiktsplanen.....	4
Trafiknätsplanens roll och sammanhang	5
Relevanta styrdokument och mål	7
Trafiknätsplanens möjlighet att bidra till måluppfyllelse	9
2. Remissförslaget	10
Principbild över stadens transportinfrastruktur.....	11
Den övergripande transportinfrastrukturen.....	13
Huvudtrafiknätet för motorfordon.....	14
Kollektivtrafikens infrastruktur	25
Huvudcykelnät.....	37
Fyrstegsprincipen och kommunal samhällsplanering	39
3. Genomförande	41
Efter remissen	42
Koppling trafiknätsplan-handlingsplan-investeringsplanering	43
Bilagor	44
Bilaga 1: Övergripande trafikplanering under 2000-talet.....	45
Bilaga 2: Nulägesbeskrivning och analys.....	49
Dagens transportinfrastruktur	50
Dagens trafik och framtida utveckling.....	57
Trafikens negativa konsekvenser	72
Utmaningar för att nå våra mål.....	76

1 Bakgrund och mål



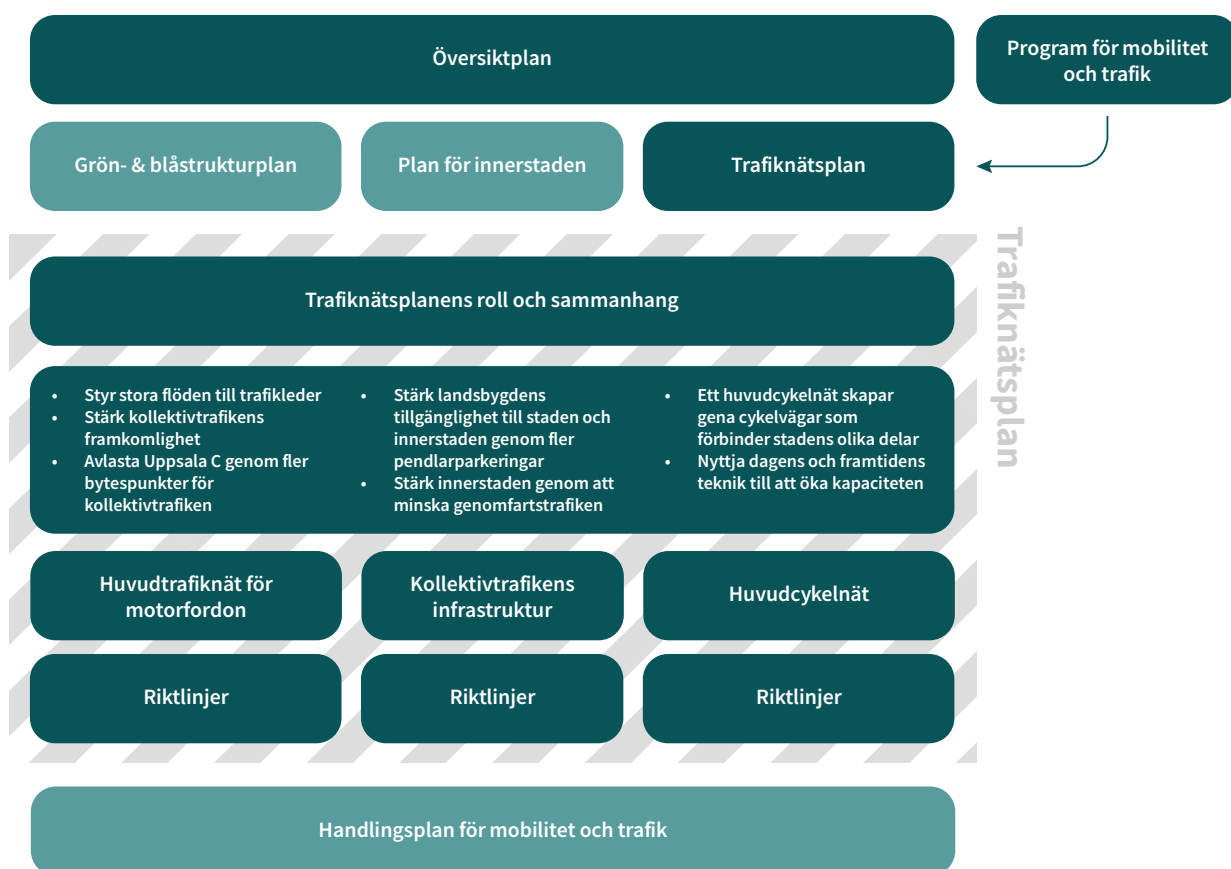
Trafiknätsplanen kopplar till översiktsplanen

Trafiknätsplanen har tagits fram inom ramen för den översiktliga planeringen. Översiktsplanen är vägledande för kommunens långsiktiga utveckling och användning av mark och bebyggelse. Den beskriver Uppsala kommuns långsiktiga vision för hur vi ska använda, utveckla och bevara mark- och vattenområden. I översiktsplanen finns den övergripande inriktningen för transportinfrastrukturen beskriven, och en plankarta redovisar grunddragen i användningen av mark och vatten.

Trafiknätsplanen är ett underlag till kommunens arbete med att ta fram en ny översiktsplan. Den fördjupar vägledningen för den övergripande infrastrukturen och gör den mer konkret. Den ger vägledning i avvägningar mellan olika allmänna intressen men också mellan olika trafikslag. I arbetet med den nya översiktsplanen tas flera geografiska styrdokument fram. Förutom trafiknätsplanen tas också en grön- och blåstrukturplan och en revidering av planen för innerstaden fram. En ny översiktsplan för

Uppsala kommun ska enligt plan vara klar och beslutad 2028. I samband med det inarbetas trafiknätsplanen i översiktsplanen i sin helhet eller i relevanta delar.

Figuren nedan visar hur trafiknätsplanen förhåller sig till bland annat översiktsplanen samt en översiktlig bild över vad trafiknätsplanen omfattar. Planen innehåller ett förslag till övergripande transportinfrastruktur som visar hur privat motorfordonstrafik och kollektivtrafik bör prioriteras längs olika gator. Den pekar ut förslag till bytespunkter för kollektivtrafiken och riktlinjer för hur dessa bör utformas. Planen visar också en lokalisering av pendlarparkeringar. I planen finns vidare ett resonemang om infartsparkeringar vid stadens rand. Dessutom innehåller den ett förslag till hur ett huvudcykelnät kan utformas och vad som bör styra en närmare lokalisering av sådana cykelvägar.



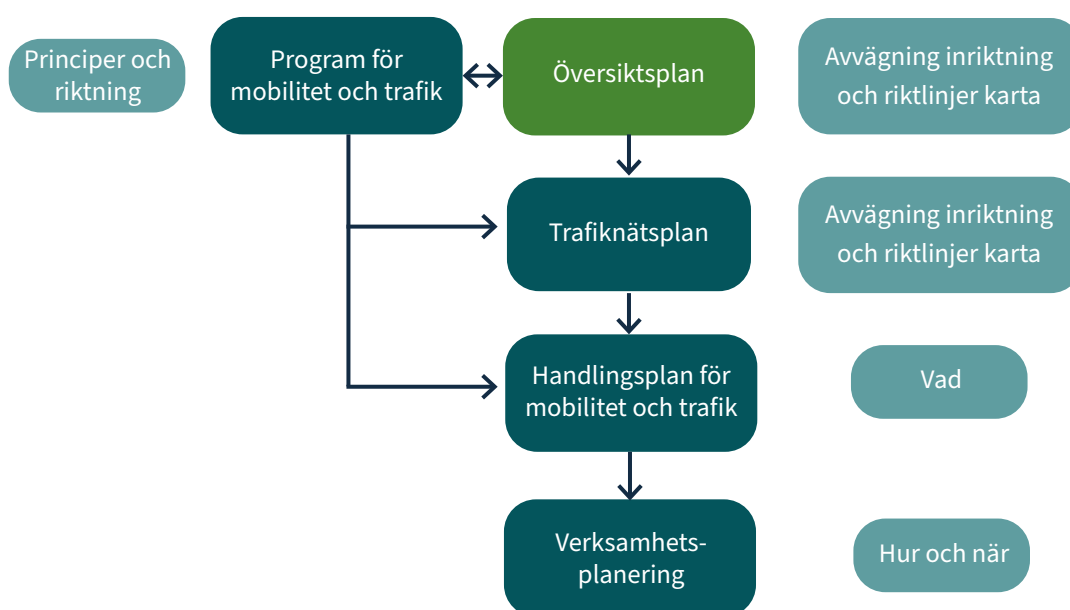
Figur 1 Bilden visar trafiknätsplanens koppling till arbetet med revidering av översiktsplanen.

Trafiknätsplanens roll och sammanhang

Kommunfullmäktige fattade beslut om ett program för mobilitet och trafik den 31 januari 2022, efter behandling i kommunstyrelsen 15 december 2021. Vid det sammanträdet fattade kommunstyrelsen beslut om tillhörande handlingsplan. Programmet är en plattform för det långsiktiga och strategiska arbetet med trafikfrågor i Uppsala kommun och visar på den övergripande riktningen för arbetet till 2050. Handlingsplanen pekar ut en mängd åtgärder

att arbeta med till 2030 och som sedan utgör grund för kommunens verksamhetsplanering.

Trafiknätsplanen ska ses som en koppling mellan programmet och handlingsplanen. Den ska ge övergripande avvägning mellan olika trafikslag på olika gator och hur dessa bör prioriteras. Den ska också ge en vägledning för hur man bör gå till väga när målkonflikter uppstår.

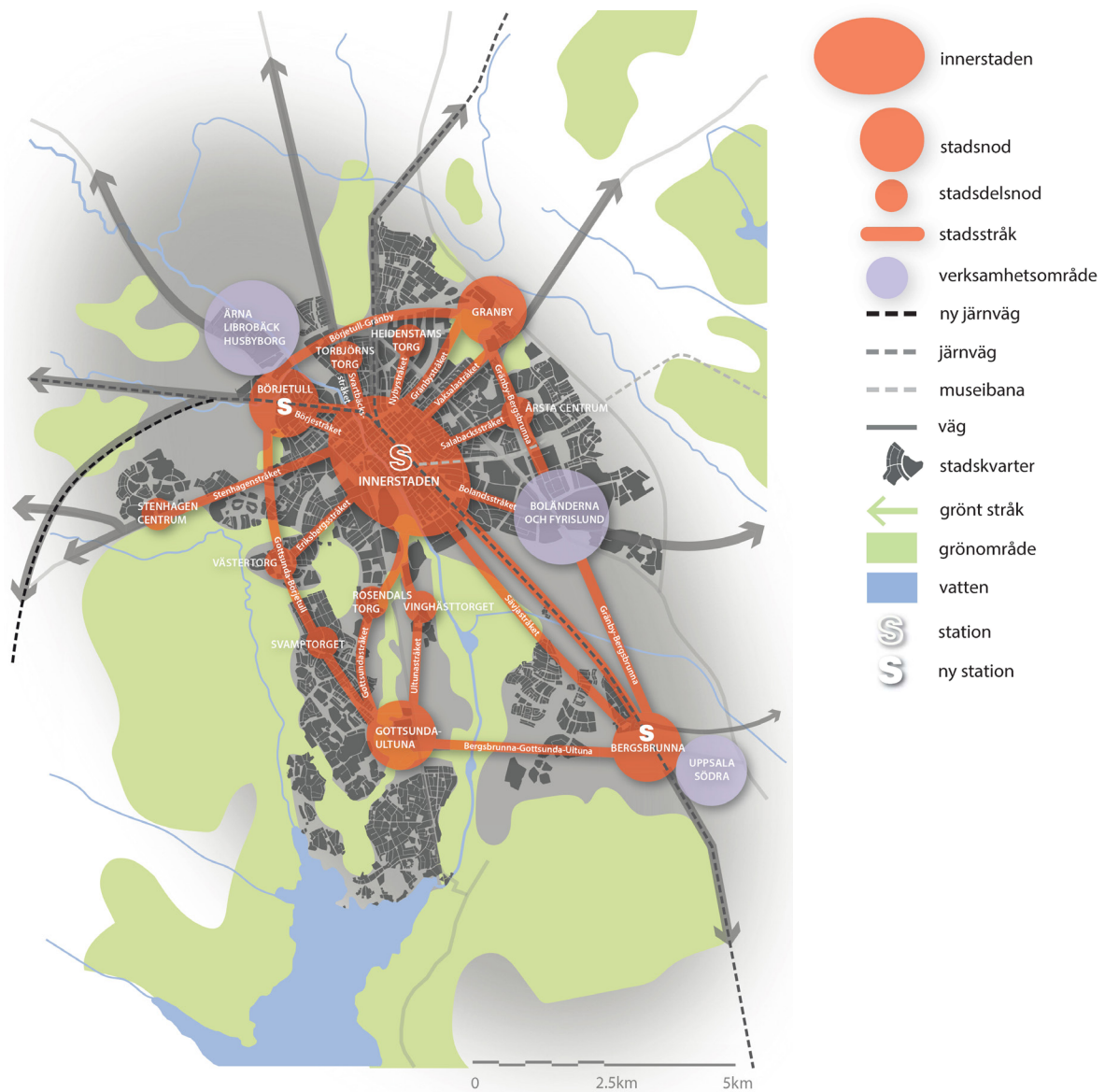


Figur 2 Bilden illustrerar trafiknätsplanens roll kopplat till övriga övergripande styrdokument för trafik och mobilitet.

Eftersom trafiknätsplanen ska arbetas in i översiktsplanen har den ett långsiktigt planeringsperspektiv. Målhorisonten är 2050, men strukturmässigt svarar planen sannolikt upp mot ytterligare minst något decenniums befolknings- och arbetsplatsutveckling. Samtidigt ska den konkretisera översiktsplanens strukturbild, se figur 3, i stadens faktiska gatunät idag och imorgon. Det betyder att det behövs avvägningar mellan de kortsiktiga och platsspecifika behoven av anpassningar och ambitionen om att säkerställa handlingsfrihet för att senare genomföra sådant som svarar upp mot de långsiktiga och övergripande behoven. Det kräver viss detaljkunskap om olika platser i staden. I remissförslaget betyder det att det till exempel handlar om att säkra att det finns mark

för framtida behov.

Parallellt med trafiknätsplanen pågår ett arbete att revidera planen för innerstaden och ett arbete att ta fram en grön- och blåstrukturplan, det vill säga en plan för grönområden och vatten. För innerstaden är inriktningen att minska genomfartstrafiken till förmån för målpunktstrafik och stadsliv på gator och torg. För att kunna göra det krävs en övergripande idé om hur trafiken ska ordnas, vilken beskrivs i denna plan. Transportinfrastrukturen har också en roll för att hantera dagvatten när stora regnmängder faller, eller när översvämningar sker. Därför finns också en koppling till grön- och blåstrukturplanen.



Figur 3 Kartan visar översiktsplanens femkärniga strukturbild. Källa: Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun

Relevanta styrdokument och mål

I remissförslaget finns inga ytterligare mål som rör trafik och mobilitet, utan förslaget förhåller sig till befintliga mål i

- översiktsplanen
- program och handlingsplan för mobilitet och trafik
- samt till kommunens klimatmål.

I översiktsplanen 2016 sammanfattas målet i fyra övergripande prioriteringar. I Figur 4 har prioriteringar som relaterar till resor, transporter och tillgänglighet plockats ut. Uppsala kommun ska vara en drivande kraft i världen och för det behöver kommunen ha goda kommunikationer såväl lokalt och regionalt som nationellt och internationellt. Inte minst är tågtrafiken viktig i relation till Stockholmsregionen.

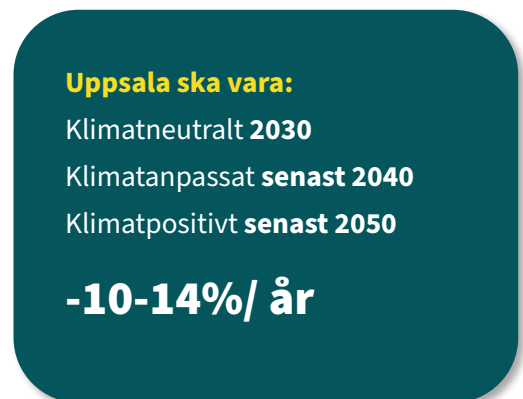
Uppsala ska vara en kommun för alla och eftersom gator och cykelvägar är offentliga platser ska dessa vara inkluderande i sin utformning. Det ska vara nära med gång, cykel och kollektivtrafik till vardagslivets skilda målpunkter. Samtidigt ska en storregional arbetsmarknad vara tillgänglig inom 60 minuter med kollektivtrafik.

Uppsala ska vara en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling, vilket betyder att vi ska bli bättre på att nyttja den befintliga transportinfrastrukturen.

Målet i programmet för mobilitet och trafik beskriver en framtida verklighet, eller tillståndsmål, att sträva mot. I programmet skärps översiktsplanens mål till att alla resor och transporter ska ske hållbart år 2050.



Figur 4 Trafikrelaterade prioriteringar i översiktsplanen 2016.



Figur 5 Uppsalas klimatmål. Utsläppen behöver minska med 10-14 % per år.

Målet i programmet för mobilitet och trafik beskriver ett tillstånd att sträva mot

År 2050 är Uppsala kommun en föregångare i arbetet med mobilitet och trafik. Mobiliteten och trafiksystemet i Uppsala kommun är resilient och resurseffektivt, vilket bidrar till goda och jämlika levnadsvillkor. Mobiliteten och trafiksystemet är utformat och organiserat på ett sätt som ger en hög närhet och hälsosamma livsmiljöer för boende, besökare och verksamma.

År 2050 sker alla resor och transporter i Uppsala kommun med hållbara färdmedel.

Figur 6 Mål från program för mobilitet och trafik.

Vad som är ett hållbart färdmedel varierar både i tid och rum, beroende på till exempel krav på yteffektiva färdmedel i mer tätbebyggda delar av kommunen, men också beroende på teknologisk utveckling över tid. Det centrala är att de ekonomiska, klimat- och miljömässiga och sociala hållbarhetsperspektiven alltid behöver avvägas för att avgöra vilka färdmedel som är hållbara i varje unik situation och sammanhang. I handlingsplanen för mobilitet och trafik konkretiseras tillståndsmålet i ett färdmedelsmål för 2030. Målet är mycket ambitiöst vad gäller stadens färdmedelsfördelning där andelen bilresor närmast ska halveras till 2030 och andelen cykelresor ska öka kraftigt. Bakgrunden till att kollektivtrafikmålet inte är

mer ambitiöst är för det första en prioritering på att flytta över bilresor till cykelresor fram till 2030, samt för det andra att en högre ambition för kollektivtrafiken kommer i samband med att spårvägen invigs 2029, vilket således inte hinner ge några avtryck till 2030.

De utsläpp som dagens resor och transporter skapar utgör en stor del av kommunens klimatpåverkande utsläpp. Därför är det relevant att också redogöra för kommunens klimatmål som innebär att Uppsala ska vara klimatneutralt till 2030 för att bli klimatpositivt till 2050. Det betyder att utsläppen ska minska med för närvarande cirka 20 procent per år.

Hälften av alla resor i Uppsala kommun sker med cykel år 2030

År	2015	2025	2030
Gång	15 %	15 %	15 %
Cykel	37 %	44 %	50 %
Kollektivtrafik	16 %	16 %	16 %
Privat motorfordon	36 %	27 %	19 %

I Uppsala tätort sker 55 % av alla resor med cykel år 2030

År	2015	2025	2030
Gång	16 %	16 %	16 %
Cykel	40 %	48 %	55 %
Kollektivtrafik	12 %	12 %	12 %
Privat motorfordon	32 %	24 %	17 %

Utanför Uppsala tätort är bilen fortsatt viktig för rörligheten

År	2015	2025	2030
Gång	9 %	9 %	9 %
Cykel	5 %	5 %	5 %
Kollektivtrafik	18 %	18 %	18 %

Figur 7 Färdmedelsmål från handlingsplanen för mobilitet och trafik.

Trafiknätsplanens möjlighet att bidra till måluppfyllelse

För att kunna arbeta effektivt med skattemedel i riktning mot kommunala mål kan det vara relevant att bedöma olika styrdokuments roll för att nå olika mål. Kommunens arbete med trafik och mobilitet sker utifrån flera styrdokument. Trafiknätsplanen berör transportinfrastrukturen, och främst den kommunala. Det framgår av remissförslaget att det mesta av den infrastruktur som bedöms finnas 2050, finns redan idag. Figur 8 sammanfattar grovt vilken roll trafiknätsplanen spelar för kommunala mål som är relevanta ur ett res- och transportperspektiv.

Av figuren framgår det tydligt att kommunen måste säkerställa en samverkan mellan flera olika styrdokument för att nå kommunala mål. Översiktsplanen bidrar med en övergripande styrning mot en markanvändning som gör gång, cykel och kollektivtrafik till de mest konkurrenskraftiga färdmedlen i staden. Programmet för mobilitet och trafik pekar ut riktningen för hur kommunen behöver agera i andra styrdokument för att nå målen, såsom handlingsplanen för mobilitet och trafik, men även andra riktlinjer, policier med mera. Handlingsplanen pekar ut en stort antal mer konkreta åtgärder. I arbetet med en klimatbudget sammanställs viktiga åtgärder från bland annat handlingsplanen och dessa ska sedan prioriteras för att säkerställa bästa måluppfyllelse.

Översiktsplanens 10- och 60-minutersmål fångar principen att det som är viktigt i vardagslivet ska finnas inom 10 minuter med gång, cykel och kollektivtrafik, samtidigt ska en regional arbetsmarknad finnas inom 60 minuter med kollektivtrafik. Särskilt 10-minutersmålet rör främst markanvändning och hur olika funktioner som förskolor, träningslokaler eller kvartersbutiker är lokaliserade. Det berör därför främst det mer finmaskiga gång-, cykel-, och gatunätet, snarare än

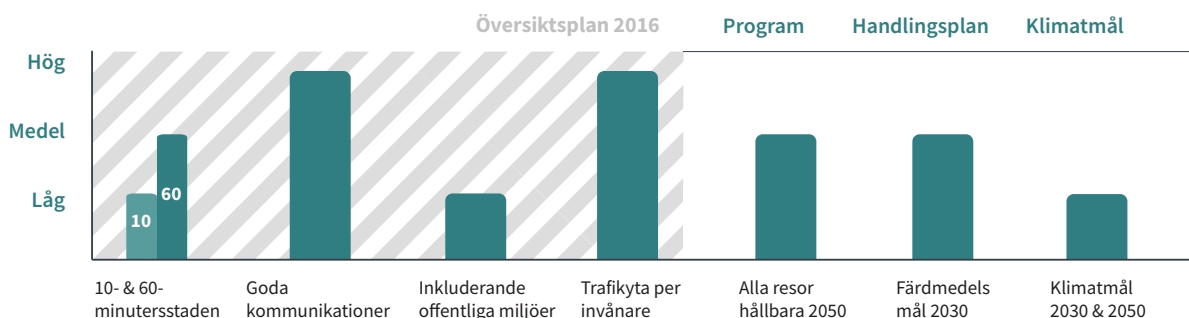
huvudgatunätet som denna plan berör. Däremot spelar kollektivtrafikens framkomlighet i de viktiga stråken en större roll för att nå den regionala arbetsmarknaden, det vill säga 60-minutersmålet.

Transportinfrastrukturens övergripande mål är att skapa en god tillgänglighet, vilket sker med goda kommunikationer. Goda hållbara kommunikationer handlar om färdmedel, kollektivtrafikens utformning och trafikering med mera. Huvudgatunät, och kollektivtrafikens infrastruktur är viktiga för att förbättra tillgängligheten och därmed skapa förutsättningar för goda kommunikationer både lokalt och regionalt.

Den kommunala transportinfrastrukturen är en stor del av stadens offentliga miljöer. Målet om inkluderande offentliga miljöer handlar om allmän platsmark såsom gator, torg och parker. Denna plan berör i liten utsträckning hur dessa miljöer utformas på ett så inkluderande sätt som möjligt, varför dess påverkan bedöms vara liten för målet.

Programmet för mobilitet och trafik säger att alla resor ska vara hållbara 2050, och handlingsplanen har ett färdmedelsmål för 2030. Hur den övergripande transportinfrastrukturen är uppbyggd är en del av vad som påverkar dessa mål. Till exempel är det rimligt att anta att en ökad prioritering av kollektivtrafiken från både Uppsala kommun och Region Uppsala leder till ett ökat kollektivtrafikresande.

Det har konstaterats att det mesta av transportinfrastrukturen finns redan idag, varför det kommunala klimatmålet i liten utsträckning kommer att påverkas av åtgärder som följer av trafiknätsplanen, särskilt till 2030. Givetvis kan även ombyggnad av befintlig infrastruktur påverka till exempel färdmedelsandelar, men det har en förhållandevis liten påverkan på utsläpp.



Figur 8 Diagrammet illustrerar vilken vikt olika åtgärder i trafiknätsplanen har för att nå olika kommunala mål.

2 Remissförslaget



I detta kapitel presenteras förslaget. Det beskriver de olika delarna av den övergripande transportinfrastrukturen och redovisar riktlinjer och vägledning för avvägning. Den beskriver

också konsekvenser för olika gator av förslaget och där det finns behov att behålla handlingsfrihet för senare åtgärder.

Principbild över stadens transportinfrastruktur

Principbilden i Figur 9 sammanfattar syftet med trafiknätsplanen. En övergripande transportinfrastruktur som leder till ökade andelar gång, cykel och kollektivtrafik genom att:

- Styra stora flöden till trafikleder
- Stärka kollektivtrafikens framkomlighet
- Avlasta Uppsala C genom fler bytespunkter för kollektivtrafiken
- Stärka landsbygdens tillgänglighet till staden och innerstaden genom fler pendlarparkeringar
- Stärka innersta den genom att minska genomfartstrafiken
- Skapa ett huvudcykelnät som ger gena cykelvägar som förbinder stadens olika delar
- Nyttja dagens och framtidens teknik till att öka kapaciteten

Genom att styra stora flöden av motorfordonstrafik till trafikleder och säkra framkomligheten där, kan andra gator lättare anpassas till exempel för att prioritera kollektivtrafik. Spårväg i de södra stadsdelarna ökar kollektivtrafikens kapacitet och konkurrenskraft gentemot bilen i de delar av staden där genomsnittsresan är längre och bilen vanligare. Spårburen kollektivtrafik konkurrerar bättre med bil, främst eftersom den är bekvämare, är mer punktlig och upplevs av resenärer som mer tydlig. En kollektivtrafikpassad infrastruktur längs de gator med flest kollektivtrafikresenärer i den övriga staden ger kollektivtrafiken den framkomlighet, kapacitet och kvalitet som gör den till ett attraktivt val för fler.

En växande stad kommer på sikt att göra det svårt att endast ha en stor bytespunkt vid Uppsala central. Det finns helt enkelt inte plats för det. Samtidigt innebär en utveckling mot en mer flerkärnig stadsstruktur att behoven och efterfrågan på resvägar som inte passerar Uppsala central kommer att öka. Det betyder att kollektivtrafikens infrastruktur behöver utökas med bytespunkter som trafikeras av ett linjenät som skapar fler gena resvägar. Dagens

ringlinje utvecklas och bidrar till att avlasta Uppsala central ytterligare.










Ett utvecklat system av pendlarparkeringar ökar möjligheten att välja kollektivtrafik för alla som bor på landsbygderna och i tätorterna. Pendlarparkeringar är lokaliserade så att bil- eller cykelresan till bussen eller tåget blir så kort som möjligt.

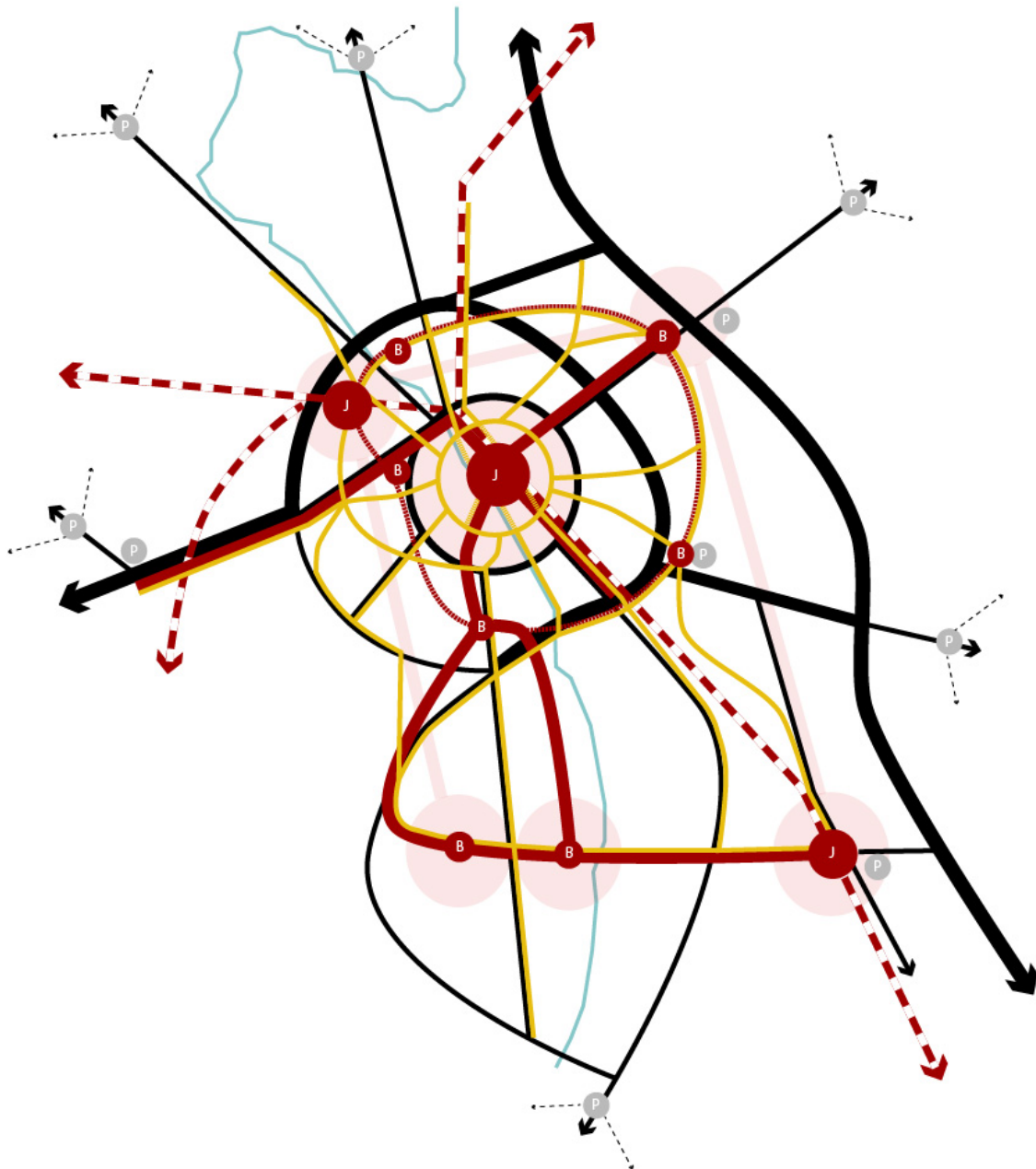
Ett huvudcykelnät som inkluderar snabbcykelleder skapar gena cykelstråk med hög standard och framkomlighet, där man lätt orienterar sig, och där de stora cykelflödena går.

Huvudtrafiknätet för privat motorfordonstrafik gör det möjligt att ta sig mellan olika delar av staden, ut från, in till och förbi staden. Nätet består av huvudgator där motorfordonstrafik i stor utsträckning samsas med kollektivtrafik, samt trafikleder där motorfordonstrafikens framkomlighet prioriteras.

Genom att minska genomfartstrafiken i innerstaden frigörs plats för en mer attraktiv innerstad. Med hjälp av ett huvudtrafiknät och de inre ringgatorna runt innerstaden når man innerstadens parkeringsanläggningar för de besökare, boende och arbetande i innerstaden som behöver ta sig dit med bil.

Fler människor och mer gods kommer att behöva samsas i morgondagens transportinfrastruktur. För att hålla trängsel på en acceptabel nivå behöver dagens och morgondagens teknik att behöva nyttjas mer systematiskt. Ny teknik möjliggör för såväl prioritering av till exempel kollektivtrafik men kan också bidra till ökad kapacitet i signalreglerade korsningar.

-  Järnväg
-  Huvudgatunät kollektivtrafik
-  Ringlinje
-  Trafikled
-  Huvudgata
-  Huvudcykelnät
-  Järnvägsstation
-  Bytespunkt
-  Pendlarparkering



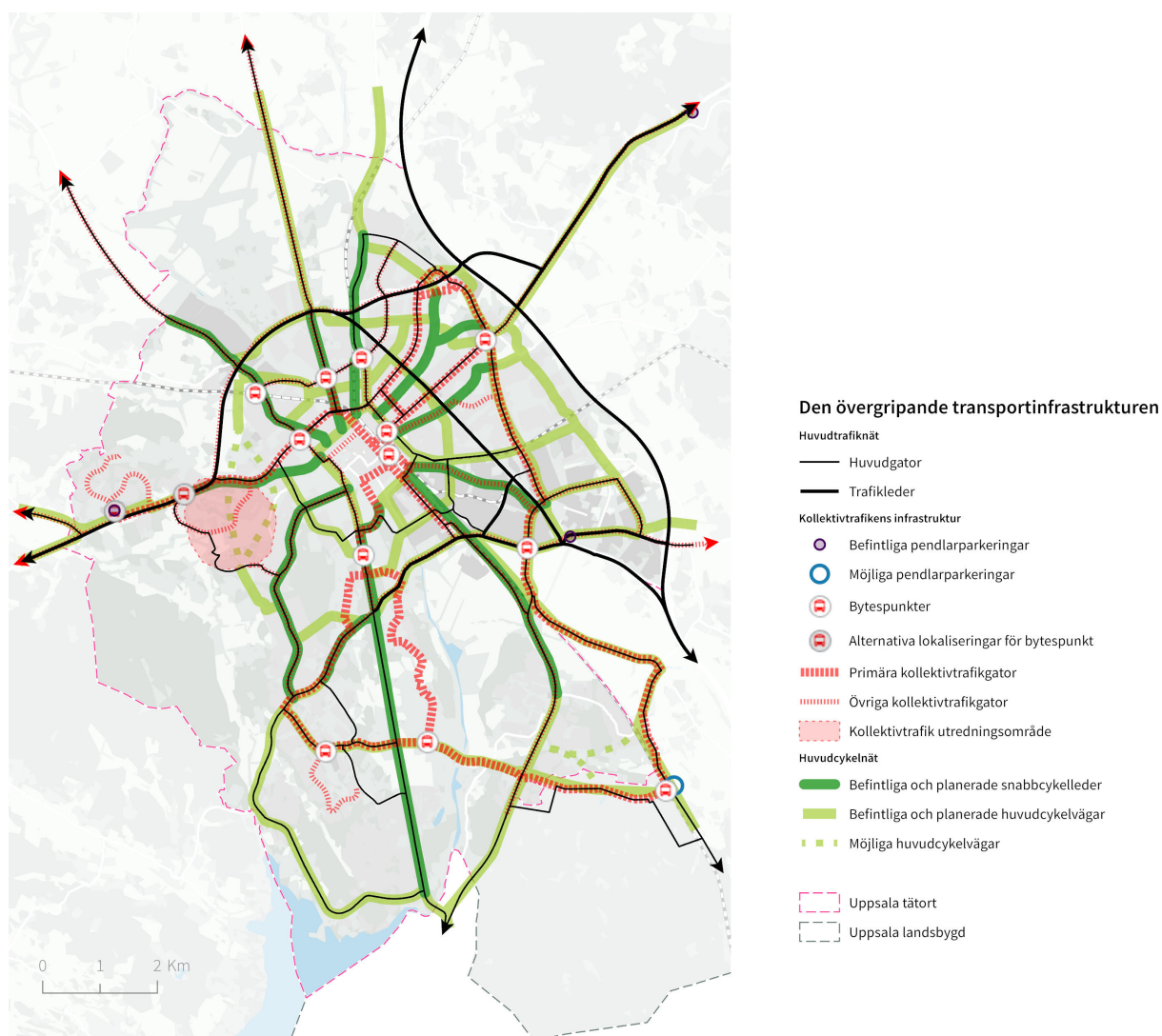
Figur 9 Principbild över den övergripande transportinfrastrukturen. I bakgrunden på bilden ligger översiktsplanens strukturbild med stadsnoder, innerstad och sammanbindande kollektivtrafiklänkar i svagt rosa. Vissa länkar i översiktsplanens strukturbild bedöms komma efter 2050.

Den övergripande transportinfrastrukturen

Förslaget delas in i tre delar:

- Huvudtrafiknätet med huvudgator och trafikleder för privat motorfordonstrafik
- Kollektivtrafikens infrastruktur med primära och övriga kollektivtrafikgator, bytespunkter och pendlarparkeringar
- Huvudcykelnät med snabbcykelleder och övriga huvudcykelvägar.

Pendlarparkeringar finns i hela kommunen men i övrigt berör förslaget det kommunala vägnätet i staden. Det finns några statliga vägar som är av stor vikt för stadens transportnät såsom Enköpingsvägen-Bärbyleden (väg 55), som också behandlas. Eftersom planen berör den övergripande transportinfrastrukturen, behandlas inte lokalgator, det finmaskiga cykelvägnätet eller gångvägnätet.

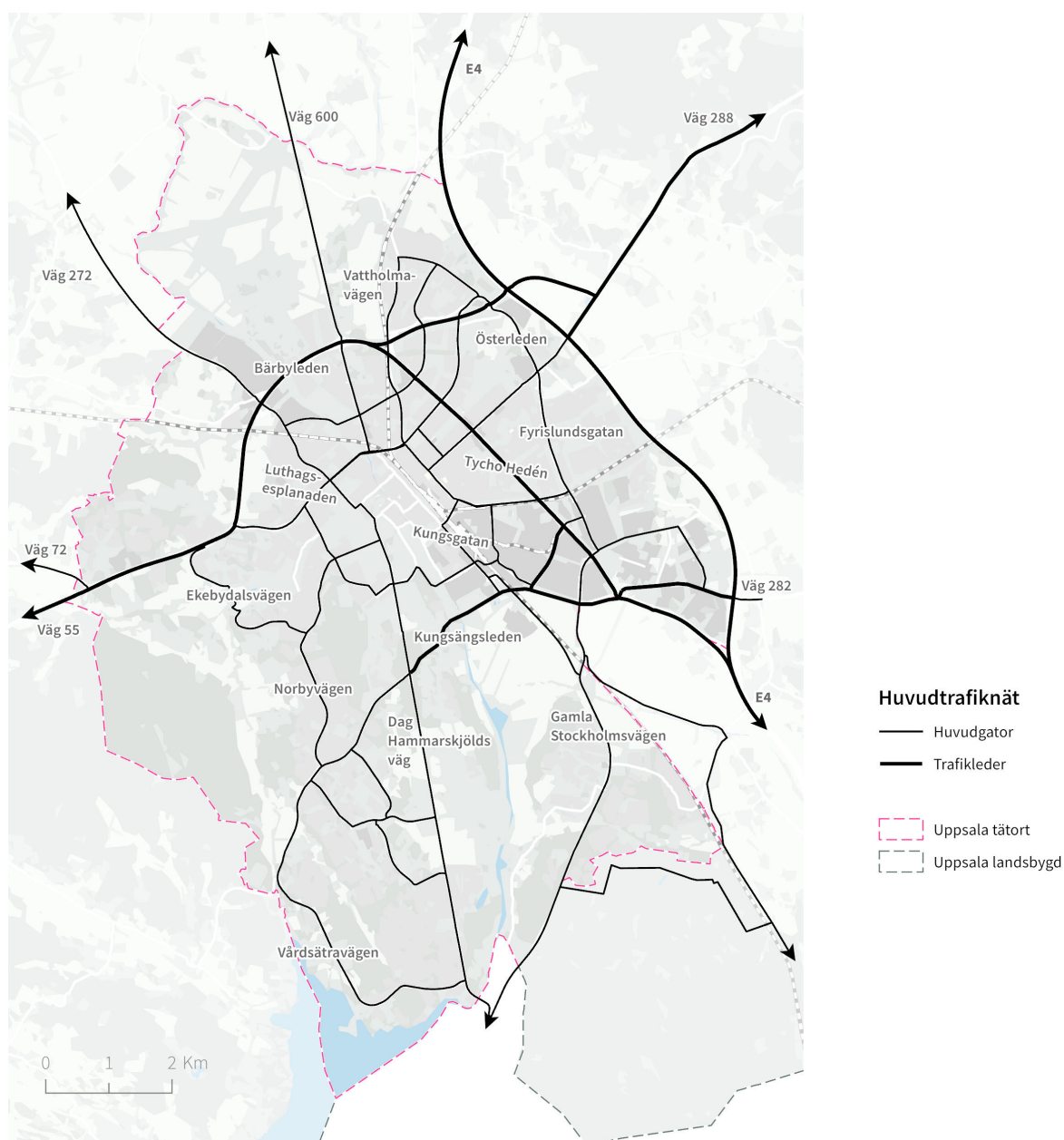


Figur 10 Förslag till den övergripande transportinfrastrukturen.

Huvudtrafiknätet för motorfordon

Stadens huvudtrafiknät består av huvudgator och trafikleder. Huvudgator leder trafiken mellan olika delar av staden och viktiga resmål, som bostadsområden, arbetsplatsområden och innerstaden. Trafikleder utgörs av de gator som har störst kapacitet och dessa fyller en viktig funktion för att leda trafik bort från det övriga gatunätet bland annat genom att ha en hög framkomlighet för motorfordon. Huvudtrafiknätet gör det möjligt att tidseffektivt och enkelt röra sig i staden mellan olika stadsdelar, att röra sig in till eller ut från staden samt förbi staden.

Figur 11 visar förslaget på gator som ingår i huvudtrafiknätet och hur dessa delas in i de olika kategorierna. I praktiken är huvudgator i stor utsträckning samförlagd med kollektivtrafikgator. Huvudtrafiknätet fyller också en viktig funktion för utryckningsfordon där framkomligheten är särskilt viktig.



Figur 11 Kartan visar huvudgator och trafikleder

Huvudgator

Huvudgator ska bidra till att minska trafiken på det övriga gatanätet. Det ska bland annat möjliggöra en minskning av genomfartstrafik i innerstaden genom överflyttning av trafik till huvudgator samt till utpekade trafikleder. Huvudgator är också viktiga för framkomligheten för uttryckningsfordon.

En stor del av stadens huvudgator är också viktiga för kollektivtrafiken, vars framkomlighet behöver säkras. Därför behöver flera av dessa gator avlastas för motorfordonstrafik. För det krävs en god framkomlighet i stadens trafikleder.

I textrutan på nästa sida sammanfattas effekter och behov för huvudgator. Det gäller att kommunen bör säkerställa handlingsfrihet för åtgärder som kan krävas längs olika gator för att kunna uppnå inriktningen i trafiknätsplanen. Där redovisas också konsekvenser och åtgärdsbehov som uppstår.

Efter textrutan på nästa sidan följer en mer omfattande beskrivning av det som sammanfattas i textrutan. Läs också vidare under primära kollektivtrafikgator om Luthagsesplanaden.

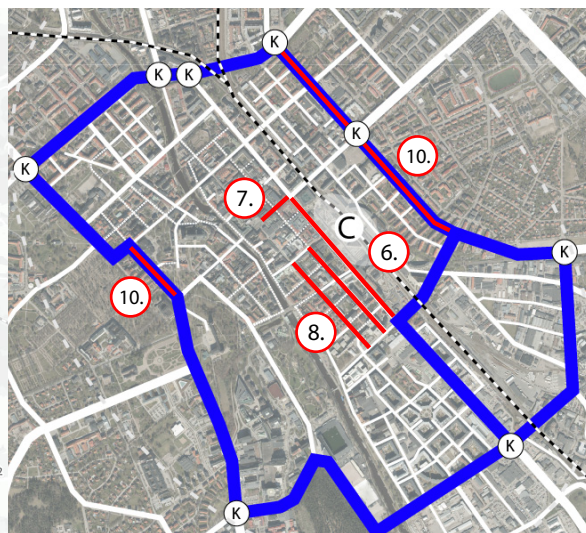
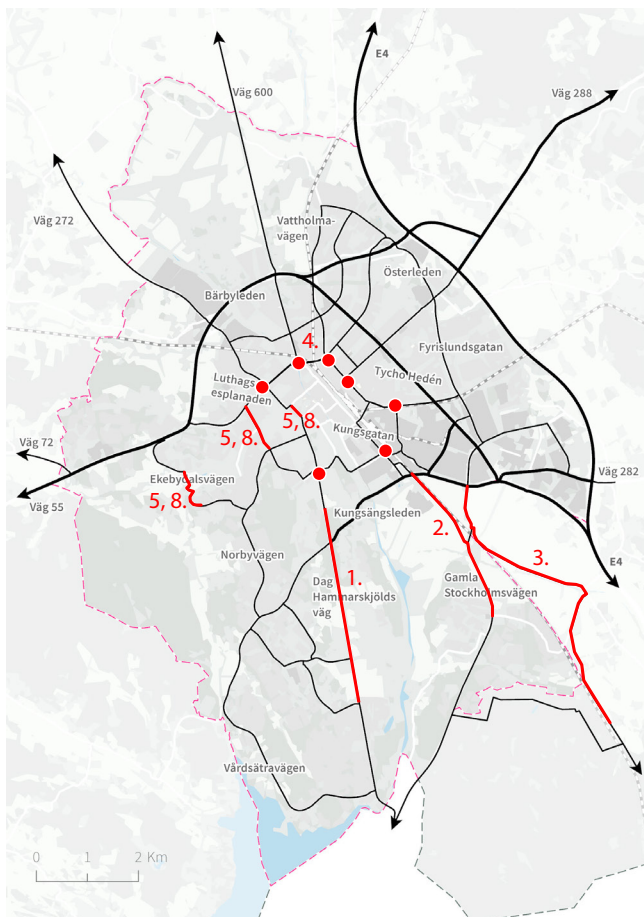
Riktlinje huvudgator

- Huvudgatans dimensionering ska bidra till en förutsägbar restid och att köbildning till efterföljande korsning i huvudtrafiknätet inte uppstår.

Vägledning: Där kollektivtrafikgata är samförlagd med en huvudgata ska framkomligheten för kollektivtrafik hanteras i enlighet med den vägledning som finns under rubrik primära eller sekundära kollektivtrafikgator. Gatans utformning ska prägla dess funktion på ett resiliant sätt. Det betyder att den enkelt ska kunna anpassas

efter exempelvis nya tekniker eller nya funktioner.

Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjens intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår. Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjens intentioner krävs en samlad bedömning av effekterna som ett underlag för beslut. Den samlade bedömningen ska redovisas till berörd nämnd och kommunstyrelsen som har det samlade strategiska ansvaret för trafiknätets utformning.



Figur 12 Kartorna visar de effekter och behov för huvudgator som redovisas i textrutan på nästa sida.

Effekter och behov för huvudgator

Handlingsfrihet

1. Säkerställ att Dag Hammarskjölds väg framtida funktion och behov omhändertas i pågående planering.
2. Säkerställ att när Gamla Stockholmsvägen (väg 255) byggs om i samband med utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna att ombyggnationen möjliggör för framtida separata kollektivtrafikkörfält mellan Kungsgatan och Skogsvägen.
3. Säkerställ möjligheten att anlägga mittförlagda kollektivtrafikkörfält i framtiden på stråket Uppsala södra-Boländerna/Fyrislund.
4. Säkerställ möjligheten att utforma utpekade korsningar längs de inre ringgatorna för minskad genomfartstrafik i innerstaden och för att aktivt styra trafik mot trafikleder.
5. Säkerställ framkomligheten för fordonstrafik på huvudgator väster om innerstaden.

Konsekvenser/åtgärdsbehov

6. Kungsgatan stängs av för privat motorfordonstrafik vid Uppsala central.
7. Dragarbrunnsgatan bör stängas av för genomfartstrafik mellan Bangårdsgatan och St Olofsgatan som en konsekvens av Kungsgatans avstängning.
8. Kungsängsgatan och/eller Dragarbrunnsgatan behöver anpassas för ökad måltrafik till innerstaden.
9. En silningsprincip bör användas för huvudgator väster om innerstaden. Det vill säga trafiken fördelas mellan Ekebydalsvägen, Krongatan och Övre Slottsgatan samt gator i anslutning till dessa.
10. Som en del av de inre ringgatorna kommer Övre Slottsgatan och Väderkvarnsgatan att ha fortsatt relativt höga trafikflöden.
11. Kommunen behöver arbeta systematiskt med åtgärder som kan bidra till större förutsägbarhet i restider och framkomlighet, såsom till exempel olika tekniker för att prioritera i signalreglerade korsningar.

De inre ringgatorna

Innerstaden är kommunens mest tillgängliga område. Till ingen annan del av kommunen kan fler människor nå lika enkelt. Innerstaden utgör också ett vardagsrum för Uppsalabor och besökare. I planen för innerstaden utvecklas principer och inriktningar som ska stärka innerstaden. En god tillgänglighet är en viktig del för att innerstaden ska fungera bra. Uppsala har en innerstad med smala gator där plats för möten och aktiviteter ska finnas samtidigt med olika trafikslag. Det har därför länge varit ett uttalat mål att minska genomfartstrafiken av bilar till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel. Dels för att dessa trafikslag är mindre ytkrävande men gående och cyklister är också mer aktiva deltagare för möten och aktiviteter.

Inriktningen är att trafiken på de inre ringgatorna inte ska öka i nämnvärd utsträckning. För att lyckas med det behöver trafiken utan målpunk-

ter i innerstaden i större utsträckning styras mot bland annat Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden. I figur 13 pekas korsningspunkterna särskilt ut. De är dimensionerande för trafiken och med trafiksignaler och korsningarnas utformning kan man ytterligare styra trafiken så att den genomfartstrafik som hamnar på de inre ringgatorna när gator i innerstaden stängs av i högre utsträckning väljer trafikleder. I nästa planeringsskede behöver de mer konkreta åtgärderna studeras närmare.

I innerstaden samsas olika trafikslag om samma gaturum i högre utsträckning än i övriga staden. Det ställer särskilda krav på att trafiksäkerheten hanteras på ett aktivt sätt.

De gator som tillsammans bildar en inre ringgata, se Figur 13, ska göra det möjligt att minska genomfartstrafiken av bilar i innerstaden. I ett första skede handlar det om att stänga av Kungsgatan för genomfartstrafik när Uppsala

central byggs ut för mer kapacitet för järnvägen och plats för spårvägen. Även Dragarbrunnsgatan bör då stängas av för genomfartstrafik mellan Bangårdsgatan och St Olofsgatan.

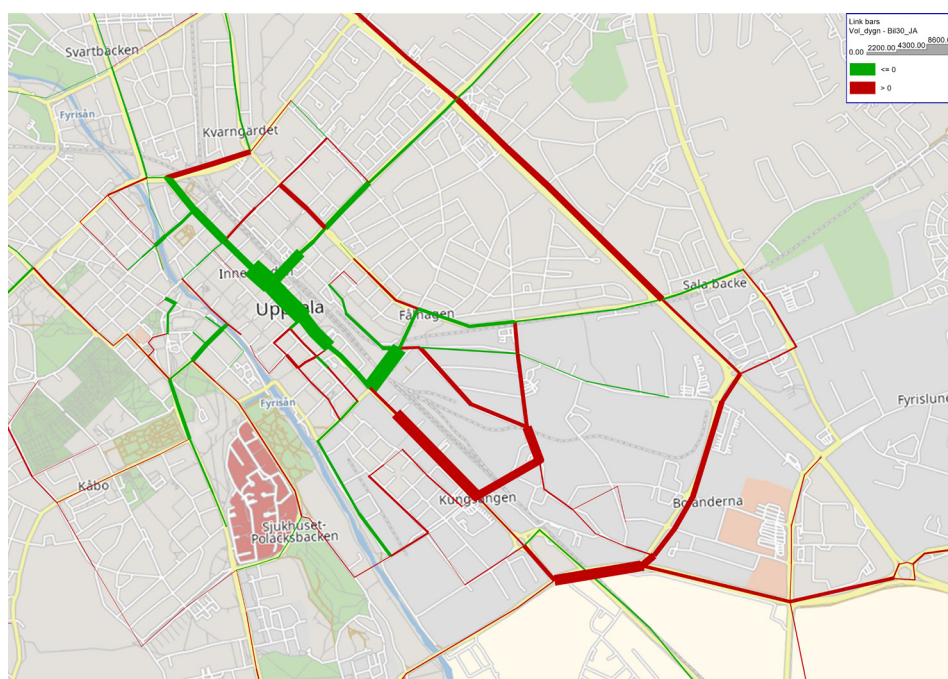
Uppsala har, likhet med många städer i Europa, genom decennierna minskat trafiken i innerstaden på fler sätt. I Uppsala har nya broar och kringfartsleder byggts, så som Kungsängsleden och Luthagsbron. Gångator och gåfartsgator har tillkommit och andra gator och torg har på andra sätt byggts om för att ge mer plats åt gående, cyklisterna och för vistelse på platser, och mindre plats för bilar. Med de inre ringgatorna på plats finns möjlighet att stegvis fortsätta det arbetet. Fler gator kan på sikt vara aktuella för mer plats för fotgängare och cyklisterna. Man kan också som i staden Ghent i Belgien införa ett zonsystem där man behöver ta sig ut till de inre ringgatorna om man vill röra sig med bil mellan olika gator innanför de inre ringgatorna. Detta förslag är ett första steg där det finns en nordlig och en sydlig zon väster om järnvägen i och med att Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan stängs av för genomfartstrafik. En fortsättning med fler zoner behöver dock studeras närmare. Det är viktigt att poängtera att varje stad är unik och att förutsättningar och möjligheter att införa ett zonsystem skiljer sig åt på grund av detta.

Flera av gatorna är känsliga för ökad trafik på grund av luftkvalitet, buller och kapacitet. Det betyder att även trafiklederna längre ut från stadskärnan behöver kunna ta över en



Figur 13 Kartan visar de inre ringgatorna. Viktiga dimensionerande korsningar pekats också ut, markerade med K

del trafik. Figur 14 visar hur trafikflödena kan förändras vid en avstängning av genomfartstrafik i innerstaden. Kartan ska läsas översiktligt, och visar att trafiken i stor utsträckning flyttar till trafikleder, vilket är en önskad effekt. En avstängning av Kungsgatan för genomfartstrafik kommer också att betyda en ökad belastning på Dragarbrunnsgatan och Kungsängsgatan söder om Bangårdsgatan för både privatfordon och nyttotrafik som har innerstaden som mål. Det behöver hanteras i det fortsatta planeringsarbetet.

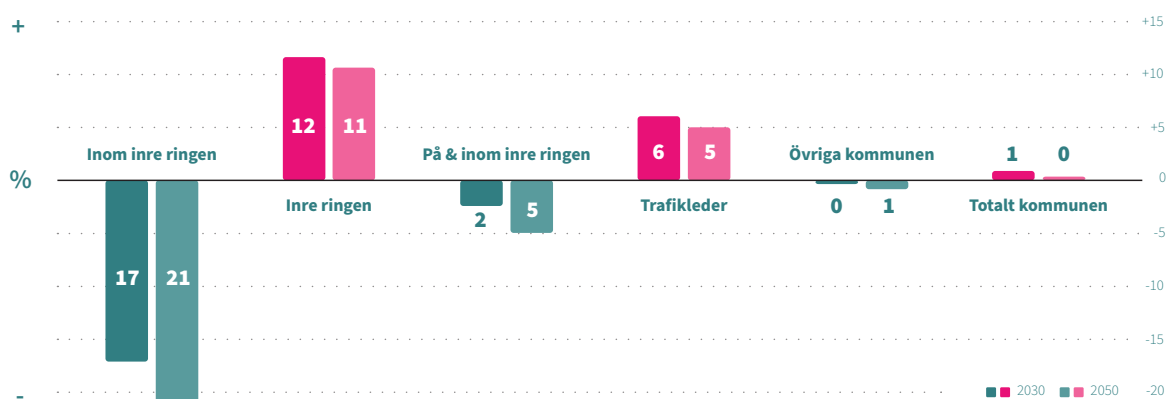


Figur 14 Kartan sammanfattar hur trafikflödena förändras om innerstaden stängs för genomfartstrafik. Rött visar ökad trafik, grönt visar minskad trafik.

När Ostkustbanan är utbyggd kommer en ny gata att dras tvärs järnvägen i höjd med Kungsängsesplanaden. Den är en ersättning för Vimpelgatans plankorsning med Ostkustbanan. När den tas i bruk ersätter den Kungsgatan och Strandbodgatan som del i de inre ringgatorna.

Den bidrar till att minska trafiken på Strandbodgatan och den får en viktig roll att leda mer trafik runt innerstaden. Den bidrar också till att möjliggöra en minskning av trafiken på Väderkvarnsgatan.

Figur 15 visar att trafikarbetet på de inre ringgatorna kommer att öka. Den största delen av ökningen beror på den nya kopplingen tvärs Ostkustbanan. Observera dock att Figur 15 visar den relativa förändringen av antalet körda kilometer på olika delar av gatunätet. Eftersom trafikarbetet är väsentligt mycket högre på trafikleder så blir den relativa förändringen där mindre, även om den största totala ökningen sker på trafikleder. Däremot förändras inte det totala trafikarbetet, det vill säga summan av alla körda kilometer med motorfordon, av att minska genomfartstrafiken i innerstaden.



Figur 15 Förändring i trafikarbete till följd av begränsning av biltrafiken i innerstaden 2030 och 2050.

Huvudgator väster om innerstaden

Majoriteten av stadens stora målpunkter finns i innerstaden samt söder och sydost om denna. För boende i västra delen av staden eller i övriga kommunen väster om staden är gator väster om innerstaden relevanta för att nå många av dessa målpunkter. Huvudgator som Ekebydalsvägen mellan Flogsta och Eriksberg, Krongatan, Käbovägen, Övre Slottsgatan med flera. Ingen enskild gata är dock utformad för att hantera stora trafikmängder, och det är svårt att bygga ut de för att kunna göra det. Översiktsplanen är därför också återhållsam med exploatering i de västra delarna av kommunen och staden som skulle leda till ökade trafikmängder på dessa gator. En utveckling för ökad framkomlighet längs bland annat Bärbyleden och Tycho Hedéns väg är viktig för att göra dessa gator till goda alternativ. I övrigt bör en silningsprincip tillämpas som sprider ut trafiken på de olika alternativ som finns.

Övre Slottsgatan

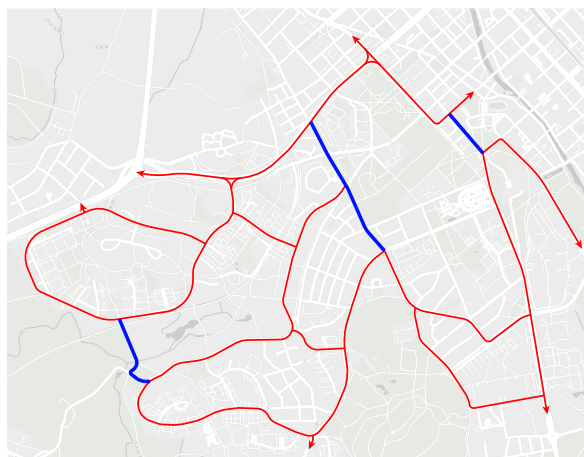
Gatan har hög belastning och dess funktion har diskuterats länge. Gatan är såväl en del av de inre ringgatorna men också viktig för att hantera trafiken väster om innerstaden som beskrivs ovan. De trafikanalyser som kommunen utfört tyder dock på en ganska liten ökning av trafiken på grund av den minskade genomfartstrafiken som föreslås i innerstaden, se Figur 14. Det står dock klart att gatan även fortsättningsvis kommer att få stora trafikflöden.

I förslaget för kollektivtrafikens infrastruktur föreslås också att busslinjer som passerar Stora torget och Drottninggatan på sikt flyttas. Hur det påverkar linjenätet bör utredas, men Övre Slottsgatan är en gata som kan få ökad kollektivtrafik i så fall.

Väderkvarnsgatan

Även Väderkvarnsgatan är utsatt vad gäller luftföroreningar och trafiken behöver hållas nere. Trafikanalyser tyder på att trafiken ökar när Kungsgatan stängs av. Tullgarnsbron kommer tillsammans med en ny förbindelse tvärs järnvägen, vid Vimpelgatan, dock öka möjligheterna att styra en del av trafiken mot Kungsängsleden, Stålgatan och Tycho Hedéns väg i stället för längs Väderkvarnsgatan.

Väderkvarnsgatan planeras att byggas om på sträckan Vaksalagatan till Råbyvägen. Cykelbanor planeras på denna sträcka, vilket innebär att kantstensparkeringar plockas bort. Det bidrar till ökad trafiksäkerhet på sträckan.



Figur 16 Kartan pekar ut de huvudgator där trafiken väster om innerstaden kanaliseras. De blåmarkerade är de viktigaste gatorna i detta system.



Figur 17 Övre Slottsgatan söder ut mot Carolina Rediviva och Uppsala slott.



Figur 18 Väderkvarnsgatan söder ut, i höjd med korsningen mot Hjalmar Brantingsgatan.

Dag Hammarskjölds väg

I den fördjupade översiktsplanen för Södra staden koncentreras bebyggelsen längs de två stråk som nu planeras för spårväg på ömse sidor om vägen. Dag Hammarskjölds väg pekats ut som huvudgata. En ökad bebyggelse längs vägen kommer att ge fler och mer komplicerade rörelsemönster i befintliga och tillkommande korsningar, vilket påverkar vägens kapacitet. Redan idag finns ett färdigt förslag för att öka kapaciteten i korsningen med Kungsängsleden/Vårdsätravägen. Även för att behålla nuvarande kapacitet kan det bli nödvändigt att bredda vägen, störst behov finns från och med Regementesvägen i norr till Ulleråker i söder.

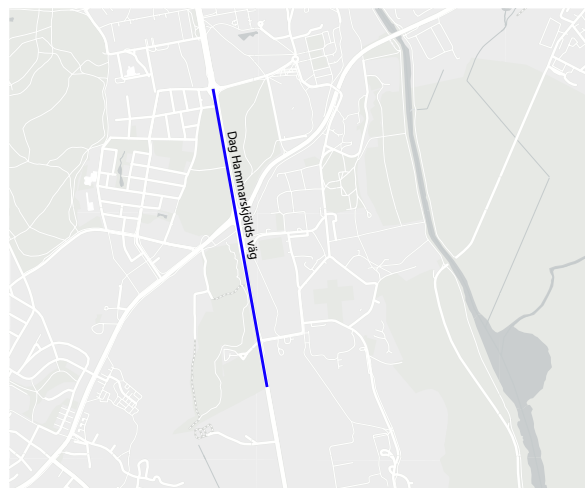
Längs sträckan pågår redan planering för det, bland annat i anslutning till exploateringen i Ulleråker. I övrigt studeras förutsättningarna för en breddning i pågående planeringsarbete för Ultuna och detaljplanearbete för Norra Sunnersta.

Gamla Stockholmsvägen (tidigare väg 255)

Kommunen har nyligen tagit över vägen från Trafikverket från kommungränsen till Knivsta och Kungsängsleden. Skälet är att kommunen själv ska kunna besluta om dess utformning när utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna påbörjas. Utbyggnaden kommer att leda till större flöden för både motorfordonstrafik och cykeltrafik. Busstrafik längs vägen kommer att vara fortsatt viktigt, även med den nya spårvägen. Region Uppsalas resenärsprognoser visar att de stora kollektivtrafikflödena kommer att gå med spårvägen men också lokalt resande med tåg mellan den nya stationen i Uppsala södra och Uppsala central. Det bör dock finnas möjlighet att bygga ut Gamla Stockholmsvägen med kollektivtrafikkörfält i framtiden.

Boländerna/Fyrislund-Gränby centrum

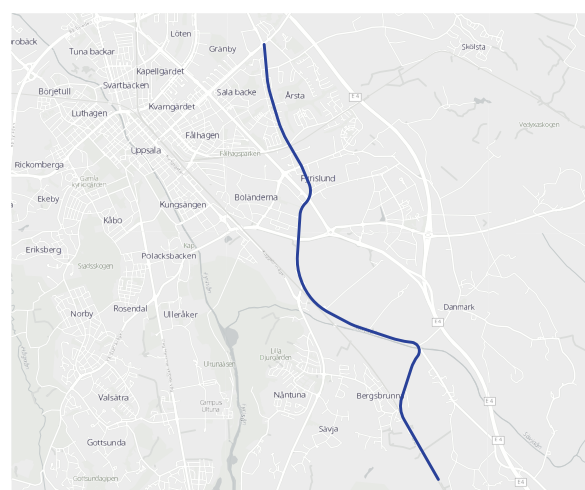
Utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna och stadsnoden vid det nya stationsläget kommer att öka trafikflöden med bil, cykel och kollektivtrafik mot nordost till och från de stora arbets- och handelsområdena i Boländerna och Fyrislund och vidare norrut mot stadsnoden i Gränby Centrum. Kopplingen planeras att använda befintliga vägar, bland annat gamla Norrtäljevägen, väg 1060. Varefter stadsdelarna växer kommer resenärsflödena med kollektivtrafik att öka. Bedömningen är att under 2040-talet kommer det att finnas behov av separata kollektivtrafikkörfält längs dessa gator men även separata gång- och cykelvägar. Sträckan pekats ut som en primär kollektivtrafikgata, se vidare nedan.



Figur 19 Kartan visar var störst behov finns för att bredda Dag Hammarskjölds väg



Figur 20 Den del av Gamla Stockholmsvägen där möjlighet för framtida kollektivtrafikkörfält bör prövas.



Figur 21 Säkerställ möjligheten att i senare skede anlägga mittförlagda kollektivtrafikkörfält längs sträckan.

Trafikleder

Längre ut i staden finns idag ett antal gator med mer eller mindre hög kapacitet som är viktiga för att hantera stora flöden av motorfordonstrafik till, från och inom staden. Ibland kallas dessa gator för hästskon på grund av dess form och utgörs av Kungsängsleden, Stålgatan, Tycho Hedéns väg och Bärbyleden. Trafikanalyser visar att dessa gator spelar en stor roll när man minskar genomfartstrafiken i innerstaden och därmed också bidrar till att hålla nere trafikflödena på de inre ringgatorna. De kan också bidra till att hålla nere trafiken på gator som är viktiga att prioritera för kollektivtrafiken. Vidare är trafikleder viktiga gator för uttryckningsfordon.

Förutom hästskon fyller även E4 och dess anslutningsvägar en funktion som trafikled för staden.

I textrutan på nästa sida sammanfattas effekter och behov för trafikleder. Det gäller att kommunen bör säkerställa handlingsfrihet för åtgärder som kan krävas längs olika gator för att kunna uppnå inriktningen i trafiknätsplanen. Där redovisas också konsekvenser och åtgärdsbehov som uppstår.

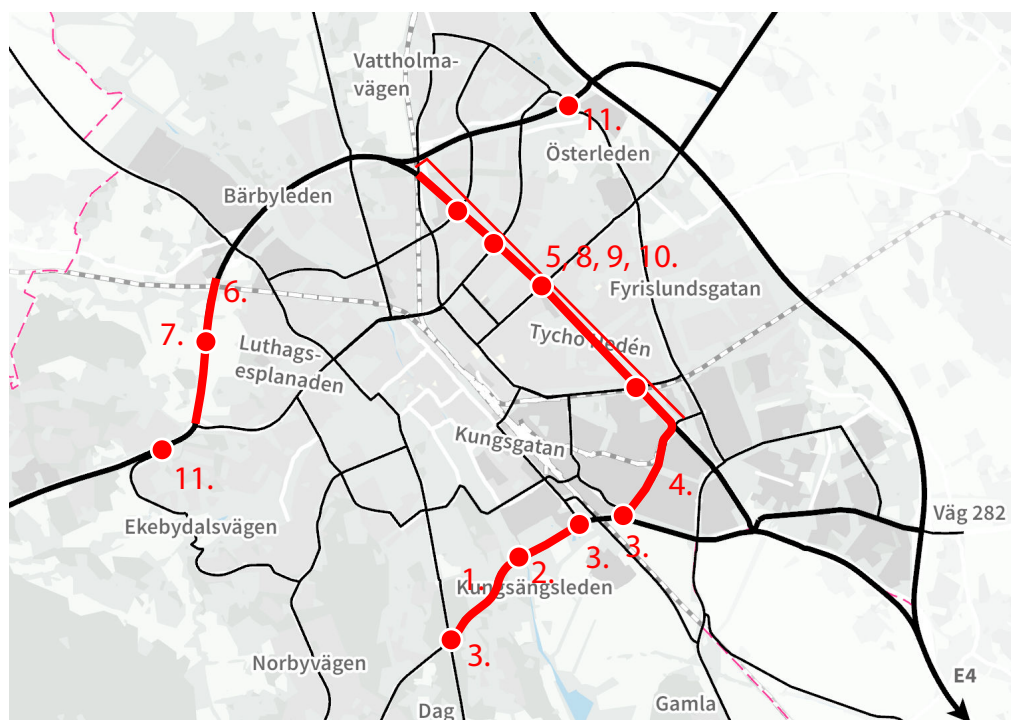
Efter textrutan på nästa sidan följer en mer omfattande beskrivning av det som sammanfattas i textrutan.

Riktlinje trafikleder

- En trafikleds utformning ska säkerställa motorfordonstrafikens framkomlighet.

Vägledning: Där kollektivtrafikgator korsar, eller är samförlagd med, en trafikled ska dess utformning säkerställa en framkomlighet som inte påtagligt försämras för vare sig motorfordonstrafik eller kollektivtrafik.

Trafikledens utformning ska prägla dess funktion på ett resilient sätt. Det betyder att den enkelt ska kunna anpassas efter till exempel nya tekniker eller nya funktioner. Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjens intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår. Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjens intentioner krävs en samlad bedömning av effekterna som ett underlag för beslut. Den samlade bedömningen ska redovisas till berörd nämnd och kommunstyrelsen som har det samlade strategiska ansvaret för trafiknätets utformning.



Figur 22 Kartan visar effekter och behov för trafikleder som redovisas i textrutan på nästa sida.

Effekter och behov för trafikleder

Handlingsfrihet

1. Säkerställ möjligheten att utforma Kungsängsleden mellan Kungsgatan och Dag Hammarskjölds väg för att kunna hantera sin funktion.
2. Säkerställ tillräcklig kapacitet i anslutande korsningar till Kungsängsleden
3. Säkerställ Stålgatans funktionsom en del av stadens trafikleder..
4. Säkerställ att ytor finns längs Tycho Hedéns väg, särskilt vid korsningarna, så att dessa kan utformas för tillräcklig framkomlighet och kapacitet för såväl motorfordonstrafik som för korsande kollektivtrafik.
5. samverka med Trafikverket och Region Uppsala för att säkerställa att vägens funktion upprätthålls.
6. Säkerställ möjligheten att anlägga en trafikplats vid Stabbygården om en framtida stadsutbyggnad sker i dessa delar av staden.

Konsekvenser/åtgärdsbehov

7. Tycho Hedéns väg bör inte byggas om till en stadsgata.
8. Ökade flöden på Tycho Hedéns väg ger målkonflikter med korsande gator där särskilt kollektivtrafik ska prioriteras.
9. Tycho Hedéns väg och dess omgivningar bör studeras i en bredare stadsbyggnadsanalys.
10. Kommunen bör arbeta för en snar ombyggnad av korsningarna vid Flogsta centrum och Österleden längs med väg 55.
11. Kommunen behöver arbeta systematiskt med åtgärder som kan bidra till större förutsägbarhet i restider och framkomlighet, såsom till exempel olika tekniker för att prioritera i signalreglerade korsningar

Kungsängsleden

Leden är central för att hantera trafik till och från de sydvästra delarna av staden och utgör i praktiken det enda alternativet mellan denna del av staden och en stor del av den övriga staden. Särskilt korsningarna med Dag Hammarskjölds väg och Kungsgatan är viktiga för att upprätthålla tillräcklig kapacitet. Möjligheten att bygga ut Kungsängsleden för att säkerställa vägens funktion. Även möjlighet att bygga ut korsningarna behöver säkras.

Stålgatan

När Vimpelgatans ersättning tvärs järnvägen är färdig kommer Stålgatan tillsammans med den nya Tullgarnsbron att få en ökad betydelse för att leda bort trafik från gator närmare innerstaden, såsom Strandbodgatan och Väderkvarngatan. Stålgatan har idag ett körfält i vardera riktningen och det är tätt mellan korsningarna, vilket hämmar kapaciteten. Kommunen behöver ha handlingsfrihet för att i framtiden kunna bygga om vägen för att hantera sin funktion.



Figur 23 Korsningen Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan.

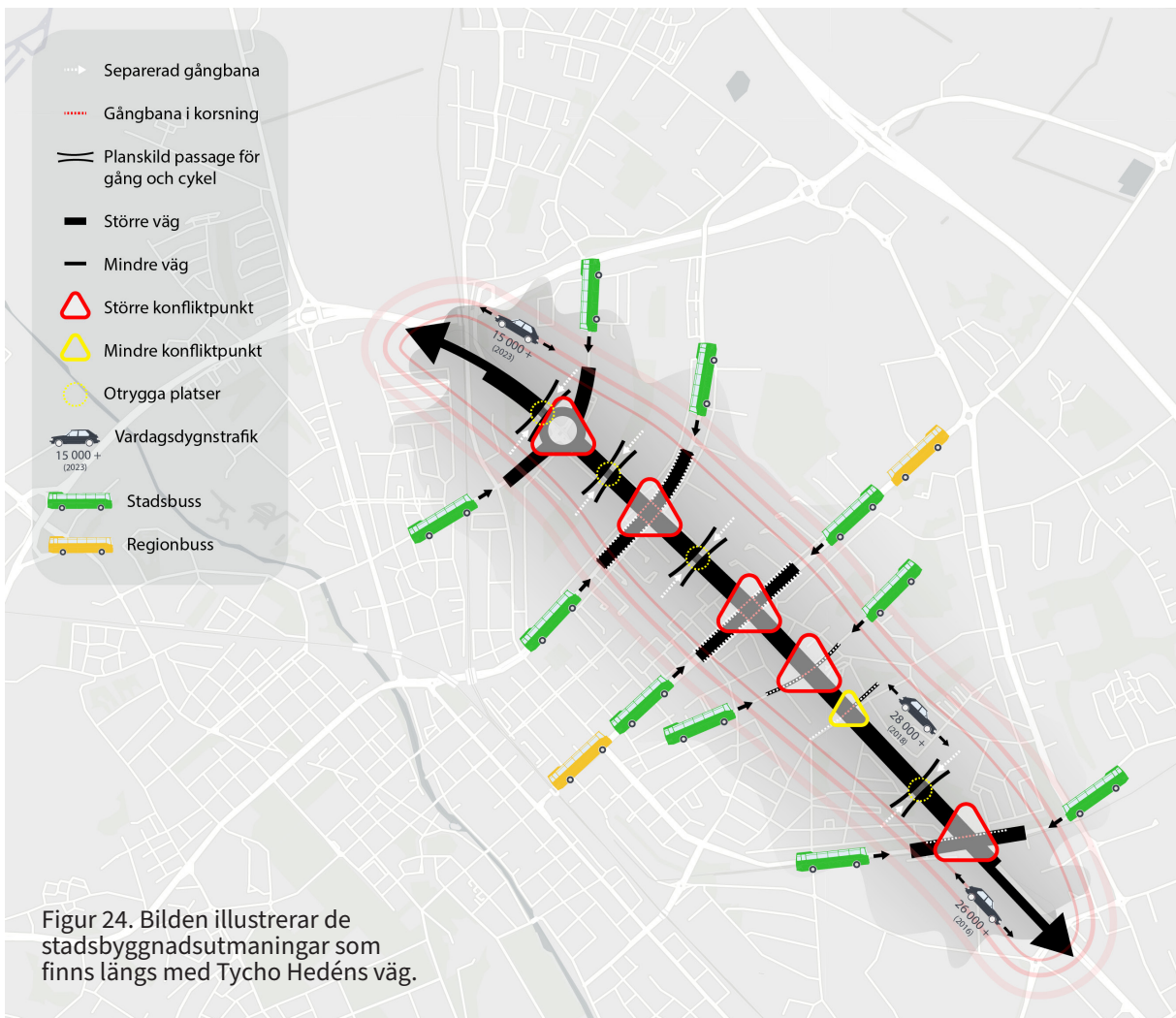
Tycho Hedéns väg

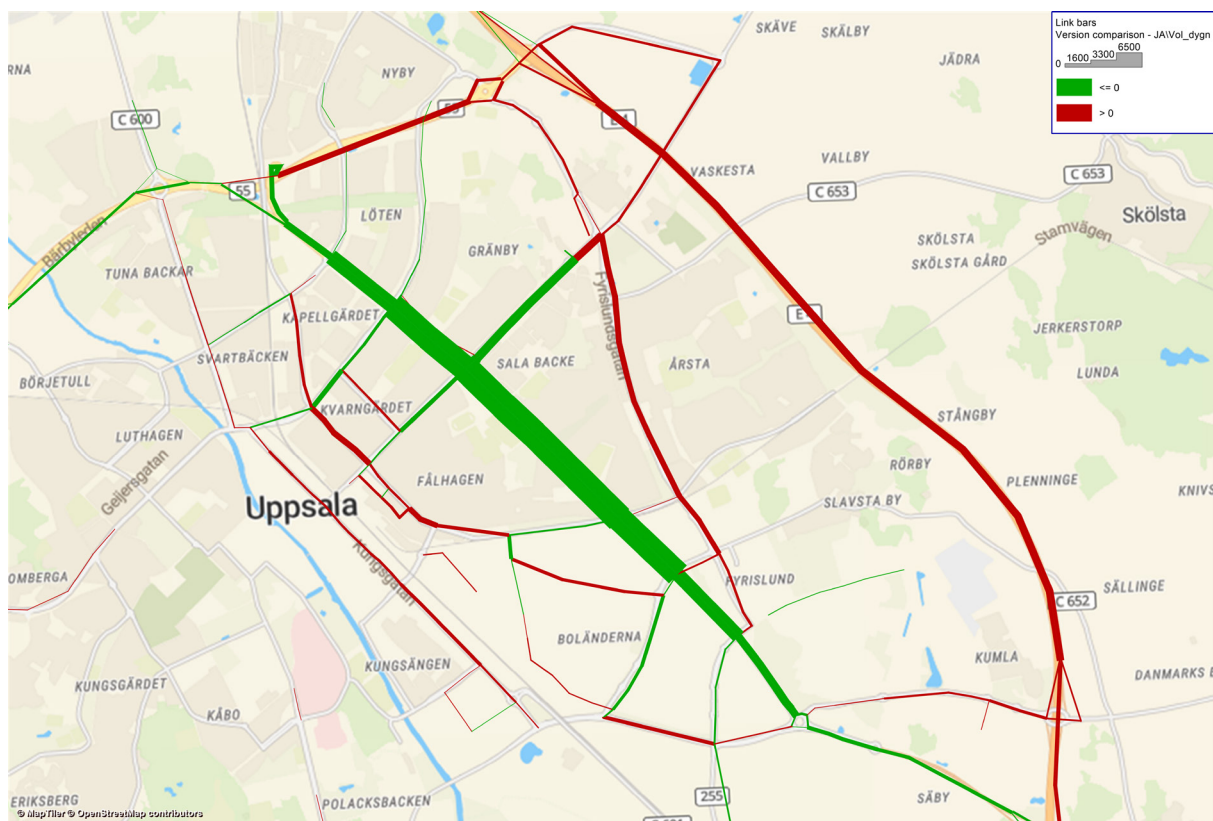
Vägen är den största och mest komplexa trafikleden i staden. Den hanterar stora trafikmängder, har många komplicerade korsningar och den utgör också en barriär i denna del av staden då den bland annat är svår att passera och orsakar buller. Flera viktiga kollektivtrafikgator korsar dessutom vägen, vilket innebär en målkonflikt eftersom riktlinjerna i denna plan säger att både kollektivtrafikens och motorfordonstrafikens framkomlighet ska prioriteras.

I samband med att ny E4 invigdes fanns planer på att bygga om vägen till en stadsgata för att knyta ihop staden. Figur 25 visar hur trafikflödena kan förändras om vägen byggs om till en stadsgata med fler korsningar och lägre hastighet. Väderkvarnsgatan, Kungsgatan och Fyrislundsgatan är exempel på gator som får ökade flöden. Även E4 får ökade flöden, vilket kan ses

som positivt. Sammantaget bedöms dock en hög framkomlighet behövas för att det övergripande transportsystemet ska fungera. Det betyder att vägen inte bör byggas om till stadsgata.

En om- och utbyggnad av vägen och dess korsningar kan kräva ytterligare markanspråk som behöver säkras. Vägen inklusive dess omgivning bör studeras ur ett brett stadsbyggnadsperspektiv för att utreda om och hur dess barriäreffekter och målkonflikter kan överbryggas. I en sådan utredning ingår att säkerställa kollektivtrafikens och cykeltrafikens framkomlighet tvärs vägen. Även trafiksäkerheten behöver närmare studeras särskilt vid korsningarna. Något som med fördel görs inom ramen för revideringen av översiktsplanen.





Figur 25 Kartan visar hur trafikflödena kan förändras om Tycho Hedéns väg byggs om till en stadsgata. Rött visar ökad trafik, grönt visar minskad trafik.

Enköpingsvägen-Bärbyleden (väg 55)

Vägen har en god standard förutom vid några korsningar. Vägen är statlig, vilket betyder att kommunen inte bestämmer över dess utformning. En åtgärdsvalsstudie pekar ut ett antal åtgärder som behöver göras, främst vid cirkulationsplatsen vid Österleden och korsningen vid Flogsta centrum. Uppsala kommun behöver i samarbete med Trafikverket och Region Uppsala arbeta för att åtgärderna genomförs så snabbt som möjligt.



Figur 26. Bärbyleden västerut sett från gång- och cykelbro i Tunabackar.

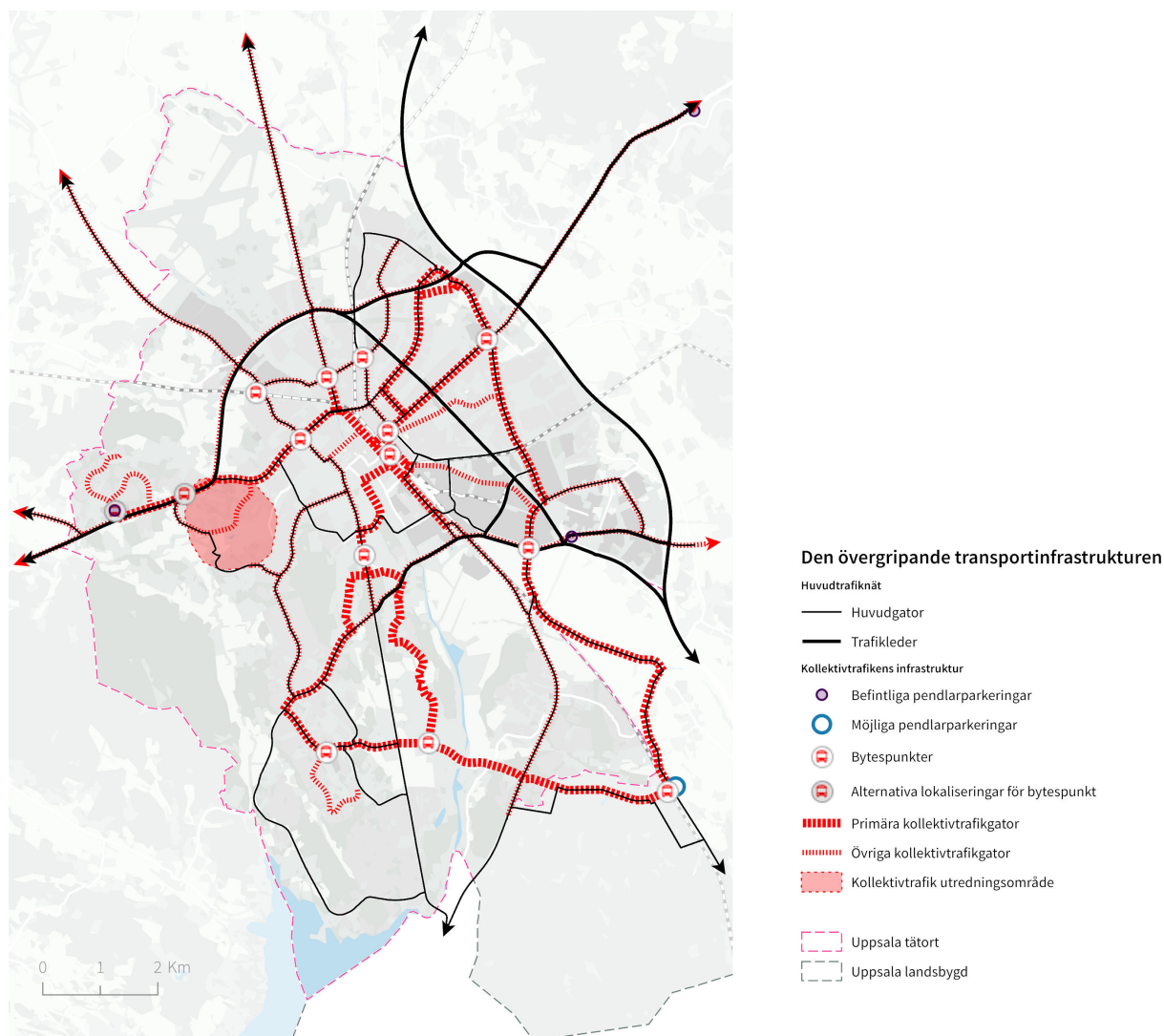
Kollektivtrafikens infrastruktur

En effektiv och attraktiv kollektivtrafik beror av goda förutsättningar längs de gator som trafikeras, men också hållplatser och bytespunkters utformning och lokalisering. Även möjligheterna att parkera sin cykel eller bil vid hållplatser är viktiga förutsättningar, framför allt på landsbygderna där avstånd till kollektivtrafik kan vara stora. Majoriteten av huvudgatorna har en mer eller mindre omfattande kollektivtrafik. I remissförslaget pekas de gator ut som hyser de största flödena av bussar och resenärer ut som primära kollektivtrafikgator. En bedömning är att längs Luthagesplanaden reser till exempel nästan tio procent av länets samtliga bussre-

senärer, för Vaksalagatan är det något lägre, cirka sju procent. Närmast Kungsgatan dock väsentligt högre. Även spårvägssträckningarna utgör primära kollektivtrafikgator.

Övriga kollektivtrafikgator har en stor variation i antalet bussturer och resenärer. Framkomligheten för busstrafiken är fortsatt viktig, samtidigt som biltrafik i varierande utsträckning också ska samsas här.

På lågtrafikerade gator i stadens ytterkanter finns också busstrafik, liksom på några gator som trafikeras av så kallade servicelinjer. Dessa omfattas inte av remissförslaget



Figur 27 Kartan visar kollektivtrafikens infrastruktur

Primära kollektivtrafikgator

Primära kollektivtrafikgator utgörs av de gator som har störst flöden av såväl kollektivtrafik som resenärer idag och i framtiden. De utgörs av spårvägen i de södra delarna av staden. I de övriga delarna av staden går en kapacitetsstark kollektivtrafik eller fler busslinjer som sammantaget ger en hög kapacitet med stora resenärslöden. En kapacitetsstark kollektivtrafik för bussinfrastruktur eftersträvas. Det betyder bland annat mittförlagda kollektivtrafik-körfält och hållplatslägen samt en hög standard på hållplatser. Några av dessa sträckor, skulle på sikt, kunna prövas för spårvägsutbyggnad.

För de södra stadsdelarna utreddes alternativen bus rapid transit, BRT (kapacitetsstark busstrafik på egna körfält) och spårväg. Av kapacitetsskäl valdes spårväg. Bedömningen är att någon enskild BRT- busslinje inte behövs i övriga staden under de kommande decennierna. Skälen är att den geografiska utbredningen enligt gällande översiktsplan inte kommer att utökas nämnvärt i öst, norr och väst, vilket betyder fortsatt relativt korta avstånd för många. Gång och inte minst cykel är det vanligaste färdmedlet. Eftersom såväl staden som regionen växer kan dock behovet förändras. Allt större resenärslöden och allt fler bussar betyder att Uppsala central behöver avlastas. Det kan betyda att busslinjer behöver vända vid bytespunkter i till exempel Gränby centrum. Det öppnar i sin tur upp för ett framtida behov av en enskild BRT-linje eller spårväg till exempel för sträckan Gränby C-Uppsala C., eller västerut mot Enköpingsvägen.

Längs de gator som har störst antal bussresenärer föreslås en utbyggnad med en mittförlagd kollektivtrafik för att få en prioritering i gaturummet som säkerställer framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken. Det kan också innebära att man säkrar utrymme för en framtida utbyggnad till spårväg eller BRT, vilket är en fördel i en växande stad.

Översiktsplanen pekar ut stråken mellan stadsnoderna respektive mellan stadsnoderna och innerstaden som viktiga för en kapacitetsstark kollektivtrafik. Planeringen har kommit längst avseende spårvägen mellan stadsnoderna i Uppsala södra och Gottsunda/Ultuna och vidare till innerstaden. Bedömningen är att behoven därefter kommer att öka också mellan Uppsala södra och Gränby centrum, medan stråken kopplade till stadsnoden Börjetull är aktuella efter 2050.

I textrutan på sida 28 och i figur 29 sammanfattas effekter och behov för primära kollektivtrafikgator. Det gäller att kommunen bör säkerställa handlingsfrihet för åtgärder som kan krävas längs olika gator för att kunna uppnå inriktningen i trafiknätetsplanen. Där redovisas också konsekvenser och åtgärdsbehov som uppstår.

Efter textrutan på nästa sidan följer en mer omfattande beskrivning av det som sammanfattas i textrutan.



Figur 28. Illustrationsbilden visar spårvägen på Dag Hammarskjölds väg vid Uppsala science park.

Riktlinje primära kollektivtrafikgator

- Gatans utformning ska säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.
- Utformningen av kollektivtrafikens infrastruktur ska eftersträva en kapacitetsstark kollektivtrafikstandard.

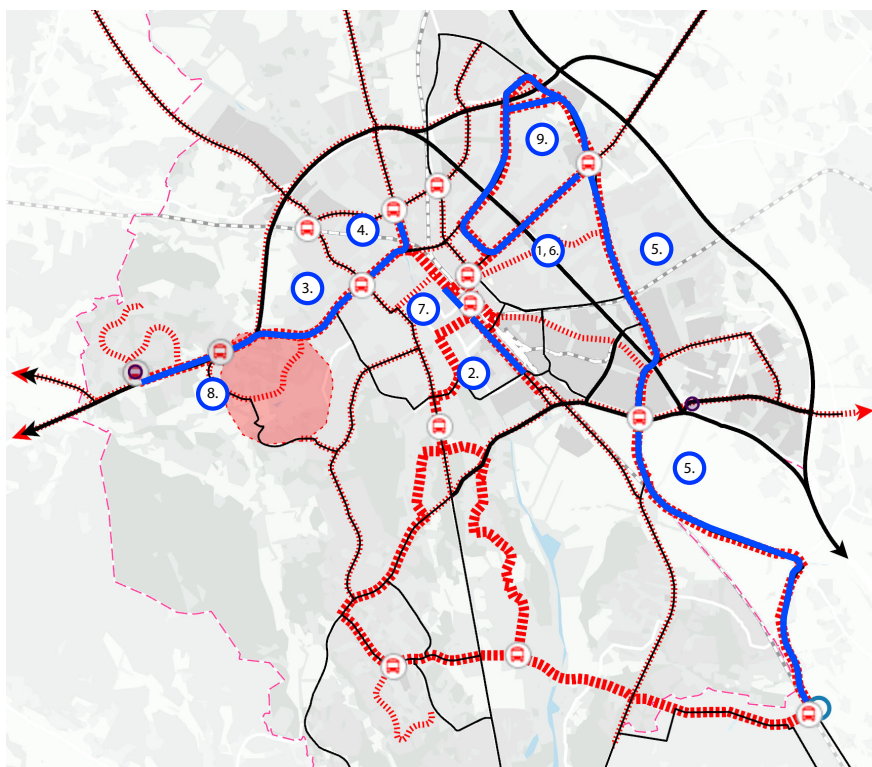
Vägledning: Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjernas intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår. Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjens intentioner krävs en samlad bedömning av effekterna som ett underlag för beslut. Den samlade bedömningen ska redovisas till berörd nämnd och kommunstyrelsen som har det samlade strategiska ansvaret för trafiknätets utformning.

Gatans utformning ska prägla dess funktion på ett resilient sätt. Det betyder att den enkelt ska kunna anpassas efter till exempel nya tekniker eller nya funktioner

Kapacitetsstark kollektivtrafikstandard:

Energimyndigheten, föreningen Sveriges bussföretag och Trafikverket har inom ramen för projektet X2AB tagit fram riktlinjer för två olika kvalitetsnivåer vad gäller så kallad BRT (Bus rapid transit). Från denna hämtas följande krav för vad definitionen av kapacitetsstark kollektivtrafikstandard är med avseende på transportinfrastrukturen för en primär kollektivtrafikgata för busstrafik:

- Mittförlagda kollektivtrafikkörfält ska säkerställas där det är möjligt. I andra hand sidoförlagda kollektivtrafikkörfält om mittförlagda körfält ej kan ordnas. Om utrymme saknas för kollektivtrafikkörfält ska det prövas om endast kollektivtrafik kan tillåtas.
- Utpekade hållplatser med 500-800 meters avstånd
- Prioritering av kollektivtrafik vid alla ljussignaler så att stopp endast förekommer vid hållplats.
- En jämn köryta ska säkerställas.



Figur 29 Kartan visar effekter och behov som redovisas i textrutan på nästa sida.

Effekter och behov för primära kollektivtrafikgator

Handlingsfrihet

1. Säkerställ möjligheten att bygga om Vaksalagatan för mittförlagd kollektivtrafik med BRT-standard. Säkerställ framkomligheten särskilt vid korsningen med Tycho Hedéns väg.
2. Säkerställ möjligheten att bygga om Kungsgatan söder om Strandbodgatan för mittförlagd kollektivtrafik med BRT-standard.
3. Säkerställ möjligheten att bygga om Luthagsesplanaden för mittförlagd kollektivtrafik med BRT-standard
4. Säkerställ möjligheten att bygga om Svartbäcksgatan mellan Luthagsesplanaden och Gamla Uppsalagatan för mittförlagd kollektivtrafik med BRT-standard
5. Säkerställ möjligheten att anlägga mittförlagda kollektivtrafikkörfält i framtiden på sträckan Uppsala södra-Gränby centrum.

Konsekvenser/åtgärdsbehov

6. Framkomligheten för kollektivtrafiken vid korsningen Vaksalagatan/Tycho Hedéns väg behöver studeras i en bred stadsbyggnadsanalys för hela Tycho Hedéns väg och dess närmaste omgivningar.
7. De ombyggnader som krävs för Kungsgatan i anslutning till bytespunkten Uppsala central hanteras i pågående detaljplanering.
8. Kommunen bör tillsammans med Trafikverket och Region Uppsala pröva möjligheten till BRT-standard eller motsvarande längs den statliga vägen Enköpingsvägen/väg 55.
9. Utred förutsättningarna för och lokaliseringen av kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket Gränby centrum-Gränby sportfält/Nyb-Råbyvägen-innerstaden.

Vaksalagatan

Längs Vaksalagatan går såväl stads- som regionbusslinjer och gatan förbinder innerstaden med den utpekade stadsnoden i Gränby. Det är en relativt bred gata och det finns utrymme för mittförlagd kollektivtrafik, även om en lösning behöver studeras mer i detalj. En tydlig målkonflikt finns i korsningen med Tycho Hedéns väg där planen pekar på prioriterad framkomlighet för såväl kollektivtrafik som motorfordonstrafik. Längs gatan finns också flera planer på utbyggnad av främst bostadsbebyggelse. Se under kollektivtrafikens bytespunkter om Gränby centrum.

Kungsgatan

Gatan är den i särklass viktigaste gatan för en fungerande kollektivtrafik. En mycket stor del av alla kollektivtrafikresenärer passerar här. När Uppsala central och spårvägen byggs ut behöver gatan stängas för genomfartstrafik här förutom för kollektivtrafiken. Det studeras i detaljplanarbetet för Uppsala central. Söder om Bangårdsgatan finns utrymme för mittförlagd kollektivtrafik, som behöver studeras mer i detalj.

Luthagsesplanaden

Stora kollektivtrafikflöden samsas här med biltrafik längs en gata som är viktig för båda färdmedlen. En mittförlagd kollektivtrafik är möjlig, men måste studeras mer i detalj för att belysa konsekvenser av olika slag. Till exempel finns en lindallé och konsekvenser för motorfordonstrafikens framkomlighet behöver också utredas. Gatan utgör också en del i de inre ringgatorna som ska bidra till att minska genomfartstrafiken i innerstaden.

Svartbäcksgatan

Längs delen mellan Luthagsesplanaden och Gamla Uppsalagatan samsas många busslinjer. Fler utvecklingsprojekt pågår längs ömse sidor om gatan, som planeras att byggas om. En BRT-standard för kollektivtrafiken bör ordnas för att ge en god framkomlighet och prioritet i gaturummet.

Råbyvägen

I dagsläget har delar av Råbyvägen en mittförlagd kollektivtrafik. Med en stark utveckling av Gränby sportfält växer behovet att koppla ihop Gränby centrum med Gränby sportfält för att ta sig tillbaka till staden via Råbyvägen med en kapacitetsstark kollektivtrafik, såsom BRT eller spårväg. I tidigare utredningar för spårväg i denna del av staden föreslogs en sträckning som angjorde Nyby. I detta förslag finns den lokaliseringen kvar, men också en som går via Edith Södergrans väg för att möjliggöra en hållplats centralt vid Gränby sportfält. Närmare innerstaden drogs kollektivtrafiken via Torkelsgatan, Sankt Olofsgatan och Väderkvarnsgatan till Vaksalagatan.

Stråket Uppsala södra-Gränby Centrum

Med en etablering av en ny järnvägsstation söder om Bergsbrunna kommer behovet av kollektivtrafik mellan denna och Gränby centrum att öka. Resenärsprognoiser visar att det på sikt kan behövas en kapacitetsstark kollektivtrafik, någon gång efter 2040. I trafiknätsplanen pekas därför relevanta gator ut som primära kollektivtrafikgator, vilket betyder en infrastruktur med en BRT-standard. Det berör de statliga vägarna 649 och 1060, samt Rapskatan och Fyrislundsgatan

Övriga kollektivtrafikgator

Övriga kollektivtrafikgator utgörs av viktiga kollektivtrafikgator där stads- och eller regiontrafikens ordinarie linjer trafikerar. Bland de

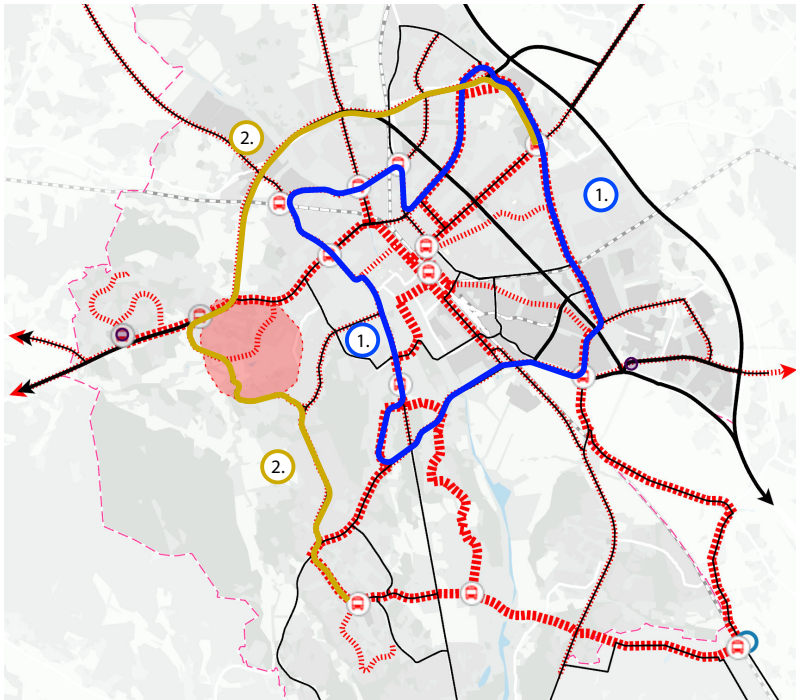
viktigare är Råbyvägen, Vattholmavägen, Gamla Uppsalagatan och Norbyvägen där såväl motorfordonstrafik som kollektivtrafik ska samsas.

Riktlinje övriga kollektivtrafikgator

- Gatans utformning ska säkerställa och prioritera kollektivtrafikens framkomlighet.
- Egna körfält för kollektivtrafik ska eftersträvas där det är ändamålsenligt.
- En jämn köryta ska eftersträvas.

Vägledning: Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjernas intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår. Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjens intentioner krävs en samlad bedömning av effekterna som ett underlag för beslut. Den samlade bedömningen ska redovisas till berörd nämnd och kommunstyrelsen som har det samlade strategiska ansvaret för trafiknäts utformning.

Gatans utformning ska präglade dess funktion på ett resilient sätt. Det betyder att den enkelt ska kunna anpassas efter till exempel nya tekniker eller nya funktioner.



Figur 30 Kartan visar konsekvenser och åtgärdsbehov kopplade till en ringlinjefunktion och kollektivtrafikstråk kopplade till en järnvägsstation i Börjetull.

Effekter och behov för övriga kollektivtrafikgator

Konsekvenser/åtgärdsbehov

Ringlinjefunktion

1. Linjens funktion och sträckning behöver utredas tillsammans med Region Uppsala. Det kan få konsekvenser för de gator som linjen trafikerar.

Gator kopplade till Börjetull

2. Om strukturanalys eller liknande görs för nordvästra staden ska behoven för kollektivtrafikinfrastruktur utredas

Ringlinjefunktion

Sedan några år tillbaka finns en ringlinje som snabbt har blivit den tredje mest använda busslinjen i staden. Den har inneburit nya möjligheter att snabbare ta sig mellan start och mål utan att passera Uppsala central. Dess sträckning är i stor del utpekad som övrig kollektivtrafikgata, utom där den är samförlagd med spårväg och stråket Uppsala södra-Gränby centrum.

Det finns skäl att närmare utreda linjens funktion och olika kvalitetskrav på den. Bland annat för att klargöra dess potential att avlasta Uppsala central och skapa genare resvägar för resenärer. Även sträckningen bör i så fall studeras. Det kan påverka lokalisering av bytespunkter där ringlinjen korsar busslinjer mot innerstaden. En sådan utredning behöver göras tillsammans med Region Uppsala.

Kollektivtrafikgator kopplade till stadsnoden Börjetull

Mellan Gränby centrum och en kommande stadsnod i Börjetull samt mellan Börjetull och Gottsunda/Ultuna är bedömningen att behoven i stor utsträckning är kopplade till en järnvägsstation i Börjetull. Stationen är i sin tur kopplad till en utbyggnad av järnväg mellan Uppsala och Enköping, vilket bedöms komma efter 2050. En enklare resenärsprognos har gjorts för sträckan Gottsunda centrum-Börjetull-Gränby centrum för år 2050. Den visade på för få resenärer för att motivera mer omfattande investeringar i kollektivtrafikinfrastruktur. Om mer omfattande strukturanalys görs för de nordvästra delarna av staden bör också nämnda stråk studeras.

Kollektivtrafikens bytespunkter

Bytespunkter för kollektivtrafiken i staden är strategiska platser för byten i kollektivtrafiksystemet, men också för möjligheten att byta mellan färdmedel. Bytespunkten är en delfunktion i platsen och är väl integrerad i stadsmiljön.

Bytespunkterna ska bland annat avlasta Uppsala central och säkerställa effektiva byten mellan kollektivtrafik för att skapa ett mer robust kollektivtrafiksystem med hög kapacitet och fler snabba resvägar. Bytespunkterna kan också

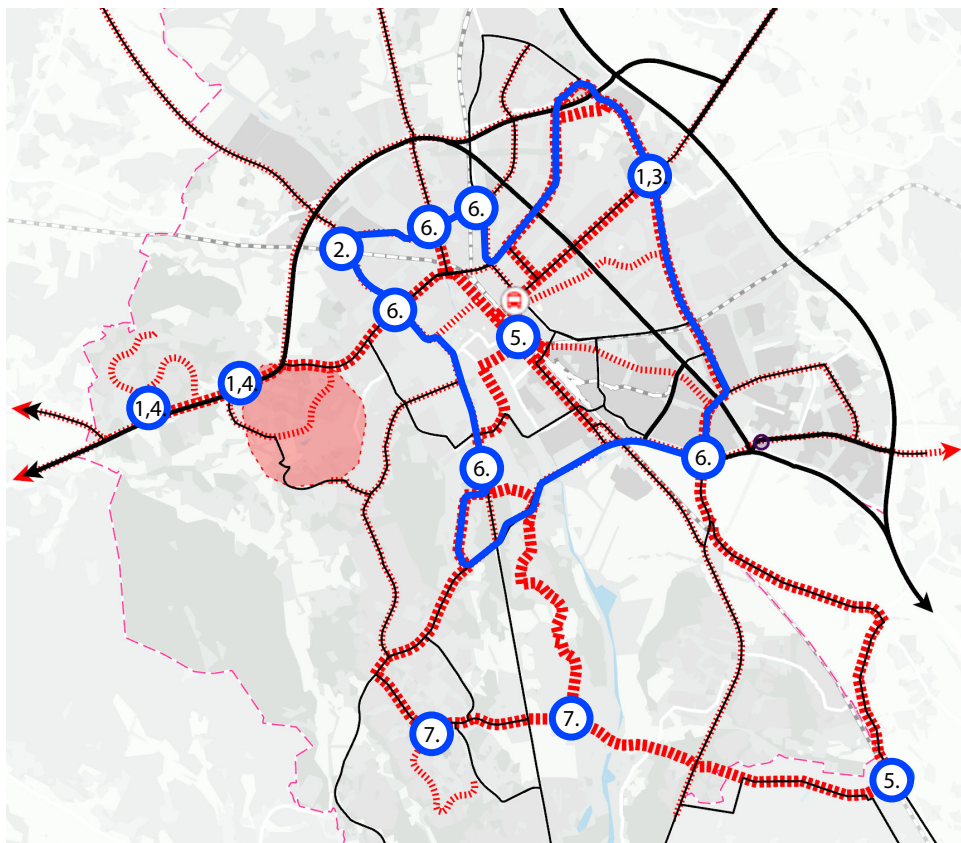
bidra till att stärka förutsättningarna för olika typer av servicefunktioner. Bytespunkter som är lokaliserade i innerstaden eller i stadsnoderna bör medge möjligheter som slutstation/vändhållplats för kollektivtrafiken.

Förutom bytespunkter som är lokaliserade i innerstaden eller i stadsnoderna finns också bytespunkter lokaliserade till korsningspunkten mellan busslinjer till och från innerstaden och ringlinjen.

Riktlinje bytespunkter

- Bytespunkter är välintegrerade med sin omgivning
- Smidiga, tillgängliga och säkra byten säkerställs
- Mobilitetshus eller mobilitetshubbar lokaliserar i nära anslutning till bytespunkter
- Möjligheten att tidreglera för kollektivtrafiken vid, eller i anslutning till, bytespunkterna i stadsnoderna och i innerstaden säkerställs

Vägledning: Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjernas intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår. Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjens intentioner krävs en samlad bedömning av effekterna som ett underlag för beslut. Den samlade bedömningen ska redovisas till berörd nämnd och kommunstyrelsen som har det samlade strategiska ansvaret för trafiknätets utformning.



Figur 31 Kartan visar effekter och behov som redovisas i textrutan nedan.

I textrutan nedanför sammanfattas effekter och behov för bytespunkter. Det gäller att kommunen bör säkerställa handlingsfrihet för åtgärder som kan krävas bytespunkterna för att kunna uppnå inriktningen i trafiknätsplanen. Där redovisas också konsekvenser och åtgärdsbehov som uppstår.

Efter följer en mer omfattande beskrivning av det som sammanfattats i textrutan ovan.

Effekter och behov för bytespunkter

Handlingsfrihet

1. Säkerställ möjligheten att anlägga eller bygga om bytespunkterna.
2. Säkerställ möjligheten att anlägga en bytespunkt vid en framtida järnvägsstation i Börjetull.

Konsekvenser/åtgärdsbehov

3. Utred funktionskrav och behov för bytespunkten i Gränby centrum tillsammans med Region Uppsala.
4. Utred funktionskrav, behov och lokalisering av en möjlig bytespunkt i västra Uppsala tillsammans med Region Uppsala.
5. Funktionskrav, behov och lösningar för om- och utbyggnad av Uppsala central och Uppsala södra utreds i pågående detaljplanearbeten, vilket sker i dialog med Region Uppsala.
6. Utred funktionskrav, behov och eventuell omlokalisering av bytespunkter kopplade till ringlinjen tillsammans med Region Uppsala.
7. Funktionskrav och behov för bytespunkter i Gottsunda och Ultuna hanteras i pågående detaljplanearbete för Gottsunda centrum och spårvägen.

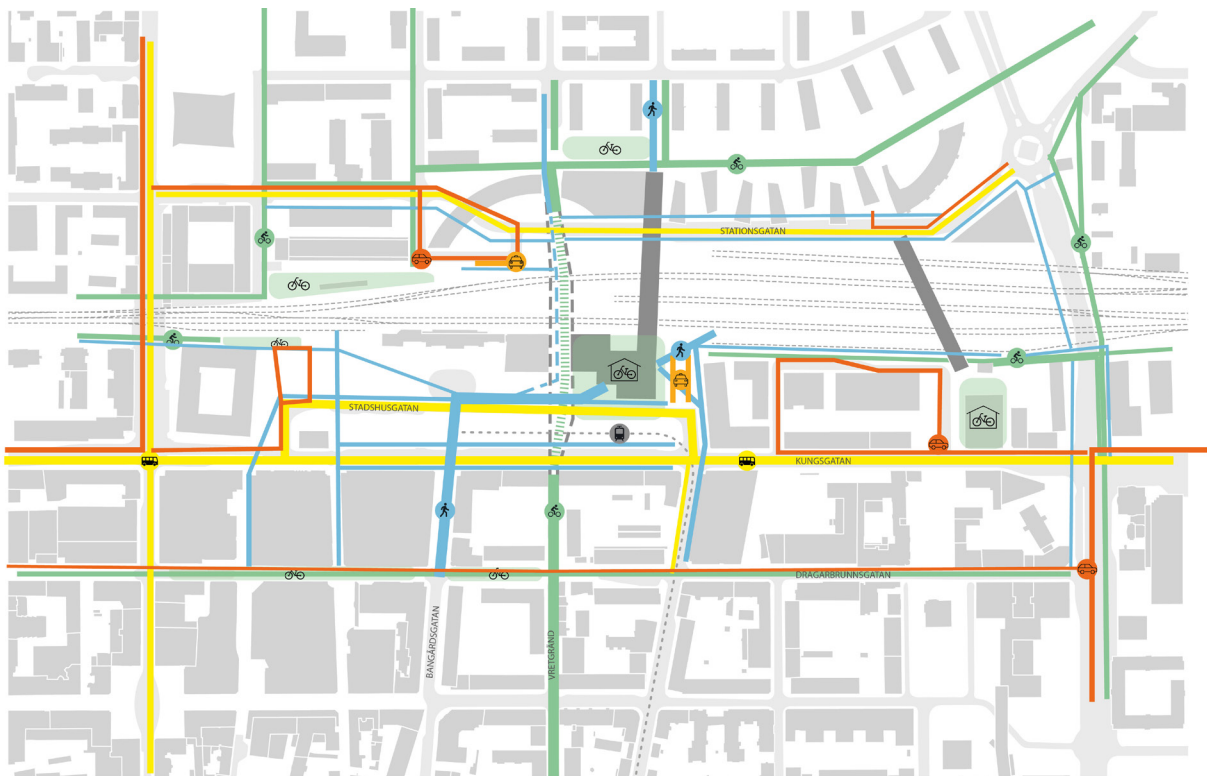
Uppsala central

Ett planeringsarbete som består av flera detaljplaner pågår för att synkronisera kommunens planering med Trafikverkets järnvägsplanearbete för utbyggnad av järnvägsstationen samt ytterligare två spår mot Stockholm. Det handlar om att planera för övriga exploateringar som gäller både husbyggnader, ombyggnad av allmän platsmark och om- och utbyggnad av kollektivtrafikens infrastruktur med mera. När byggandet av spårvägen påbörjas bedöms Kungsgatan inte kunna hantera de trafikflöden som finns idag, utan behöver stängas för genomfartstrafik.

Uppsala central är en av landets största bussterminaler med cirka 3 000 avgångar varje dag. En del av dessa bussavgångar kommer att ersättas med spårväg, samtidigt tillkommer behov av utökning av andra busslinjer, totalt bedöms antalet avgångar öka över tid. Antalet tågresenärer kommer att fördubblas till omkring 100 000

per dygn de närmaste decennierna. Det betyder att det kommer att bli alltmer viktigt att styra gång- och cykelflöden hårdare. Figur 32 och 33 visar den lösning kommunen för närvarande arbetar efter i pågående detaljplanearbete.

Uppsalas ganska trånga innerstad ska hantera allt fler besökare ju mer kommunen växer. Det ställer högre krav även på att kollektivtrafiken ska bli mer yteffektiv. Det vill säga att de bussar som trafikerar Uppsala central har en högre belägningsgrad än idag. I praktiken betyder det att fler busslinjer behöver vara genomgående i stället för att vända här, vilket minskar kapacitetsbehovet på Uppsala central. Det betyder också att vissa busslinjer inte trafikerar Uppsala central i framtiden. Det bör prövas om vissa busslinjer kan vända vid till exempel Gränby centrum eller vid en ny bytespunkt väster om innerstaden. Ett arbete som behöver ske i samarbete med Region Uppsala.



Figur 32 Bilden visar hur framtidens flöden planeras i pågående för Uppsala central. Tjockleken på linjerna indikerar hur stora flödena är.



Figur 33 Illustrationsbilden visar en framtidsvision av Uppsala C

Gränby centrum

Här finns redan idag en relativt stor bytespunkt, både mellan ringlinjen och mellan övriga stads- och regionbusslinjer. Gränby centrum är även i sig en stor målpunkt och utpekad som stadsnod i översiktsplanen. Bytespunkten bör på sikt få en funktion som större omstigningsplats för resor även till innerstaden. Det betyder i så fall att några bussresenärer kommer att behöva göra ett byte på sin resa från start till mål. Det kommer att ställa krav på hög kvalitet på den kollektivtrafik man byter till och det är ett av skälen till att peka ut en BRT-infrastruktur längs de aktuella gatorna mellan Gränby centrum och innerstaden/Uppsala central. Med fler busslinjer som vänder här kan det bli aktuellt med en BRT-linje eller spårväg på sikt. Det betyder också ett behov att utreda och säkerställa de markbehov en framtida bytespunkt har.

Uppsala södra

Runt den nya järnvägsstationen söder om Bergsbrunna kommer en tät bebyggelse att växa fram. Ett planeringsarbete pågår inom ramen för fyrspårsprojektet, utbyggnaden av Ostkustbanan till fyra spår, för att säkerställa rätt funktioner för en bytespunkt för kollektivtrafiken. Resenärsprognoser visar att stationen i framtiden kommer att hantera stora flöden där många byter mellan spårväg och tåg men också mellan tåg och en ny busslinje nordost mot Fyrislund-Boländerna och Gränby centrum. Området kommer i sig också att vara en stor målpunkt.

Börjetull

Med en utbyggnad av ny järnväg mot Enköping blir en ny station i Börjetull intressant. Området runt stationen är också utpekad som en stadsnod i översiktsplanen med en tät bebyggelse. Den regionala tillgängligheten mot Enköping, Västerås och vidare västerut blir väsentligt bättre. Inte minst bidrar det till bättre förbindelser till och från Arlanda från stora delar av Mälardalen. En ny station bedöms dock inte komma till stånd förrän efter 2050. Se också om Börjetull ovan under primära kollektivtrafikgator.

Gottsunda-Ultuna

Längs spårvägen i södra staden skapas två bytespunkter, dels vid Gottsunda torg, dels vid den plats i Ultuna där de båda spårvägslinjerna går isär/möts igen. Ett planeringsarbete pågår för att säkra tillräcklig mark för en utbyggnad av bytespunkterna.

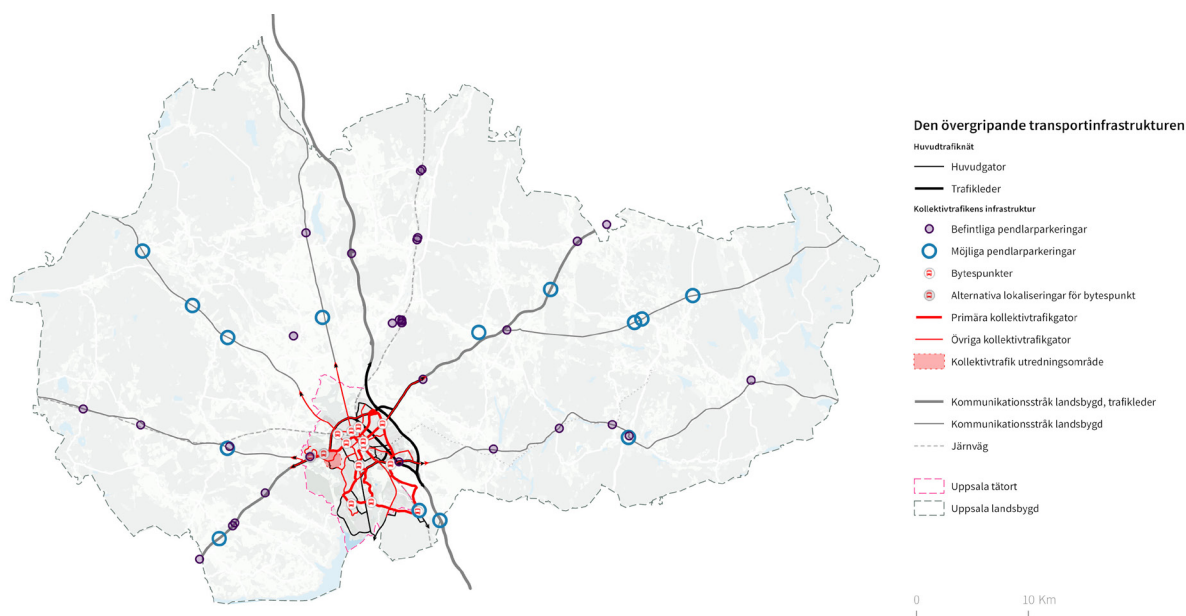
Bytespunkt i västra Uppsala

En stadsnod i Börjetull bedöms, som tidigare nämnts, vara aktuell först efter 2050. Såväl med som utan den noden kommer Enköpingsvägen att vara viktig för kollektivtrafiken västerifrån. Idag finns en bytespunkt vid Ekonomikum, där ringlinjen korsar. På sikt bör den kompletteras med en bytespunkt längre västerut för att avlasta innerstaden/Uppsala central. Flogsta centrum och Stenhagens centrum är två möjliga alternativ. Dess funktion är motsvarande den som Gränby centrum har öster om staden. I samarbete med Region Uppsala bör lokalisering och yt- och funktionskrav utredas.

Bytespunkt i västra Uppsala

Det finns ett antal hållplatser som också är viktiga bytespunkter mellan olika busslinjer. Dessa finns främst där ringlinjen korsar viktiga kollektivtrafikstråk till och från Uppsala central. Ringlinjens funktion och potential bör utredas tillsammans med Region Uppsala, vilket kan påverka lokaliseringen av vissa bytespunkter.

Pendlarparkeringar



Figur 34 Kartan visar befintliga och möjliga pendlarparkeringar i Uppsala kommun.

En riktlinje för pendlarparkering antogs av Uppsala kommun 2019. Enligt den bör pendlarparkeringar lokaliseras ”långt ut i systemet”, det vill säga på visst avstånd från Uppsala stad. Det betyder primärt en lokalisering längs med de radiella statliga vägarna som leder till och från Uppsala stad. I principbilden som redovisats i början av remissförslaget föreslås att pendlarparkeringar lokaliseras så att bil- eller cykelresan blir så kort som möjligt. Det öppnar upp för parkeringar även vid stadsranden eller i staden. Här finns redan ett antal spontana och utpekade parkeringar som primärt används för samåkning eller för kollektivtrafikresor ut från staden. Denna typ av parkeringar skulle också kunna tjäna som så kallade infartsparkeringar för resor främst till innerstaden. Det förutsätter att de är lokaliserade där det finns en bra kollektivtrafik. I gällande översiktsplan är bedömningen att detta behov inte är tillräckligt stort. I riktlinje för pendlarparkeringar görs samma bedömning.

Staden har växt snabbt och idag är den väsentligt tätare än för några decennier sedan. I principbilden tydliggörs också ett behov av att nyttja stadens gator mer effektivt. Det betyder att det finns ett behov att utreda infartsparkeringar och undersöka om infartsparkeringar exempelvis kan minska mängden trafik i Uppsalas mest centrala

delar utifrån en tidshorizont på 5-10 år. Nationellt finns olika “Park and ride”-koncept där infartsparkeringarna är sammanlänkade med kapacitetsstark kollektivtrafik och andra mobilitetsåtgärder.

Genomförandemässigt kan också infartsparkeringar i Uppsala tätort vara fördelaktigt då kommunen äger mycket mark i intressanta lägen. Samtidigt är denna mark ofta ganska värdefull och intressant för bebyggelse av olika slag. De stråk som är intressanta att utreda för infartsparkeringar är primärt infarterna till Uppsala tätort från de större statliga vägarna.

Infartsparkeringar kan också fungera som “utfartsparkeringar”, parkering för samåkning och även inkludera mobilitetslösningar såsom cykelparkeringar för egen cykel, zoner för mikromobilitet (till exempel elsparkcyklar), särskilda biljettlösningar för parkering och kollektivtrafik med mera.

I sammanhanget är det även intressant att utreda om och hur infartsparkeringar kan ersätta behovet av större mobilitetsanläggningar i centrala Uppsala. Rent samhällsekonomiskt är en parkeringsyta en billigare investering än till exempel ett centralt placerat mobilitetshus. Infartsparkeringar kan även teoretiskt upplåtas för aktörer som vill etablera snabbbladdare för elbilar (laddinfrastruktur).

Riktlinje pendlarparkeringar

- Följ kommunens antagna riktlinje för pendlarparkeringar

Effekter och behov för pendlarparkeringar

Konsekvenser/åtgärdsbehov

1. Överväg att utreda infartsparkering, ett så kallat park- and ridesystem

Huvudcykelnätet

Huvudcykelnätet syftar till att binda ihop staden så att man enkelt kan cykla mellan stadsdelar. Det syftar också till att man enkelt kan cykla in till, och ut från staden via cykelstråken på landsbygderna.

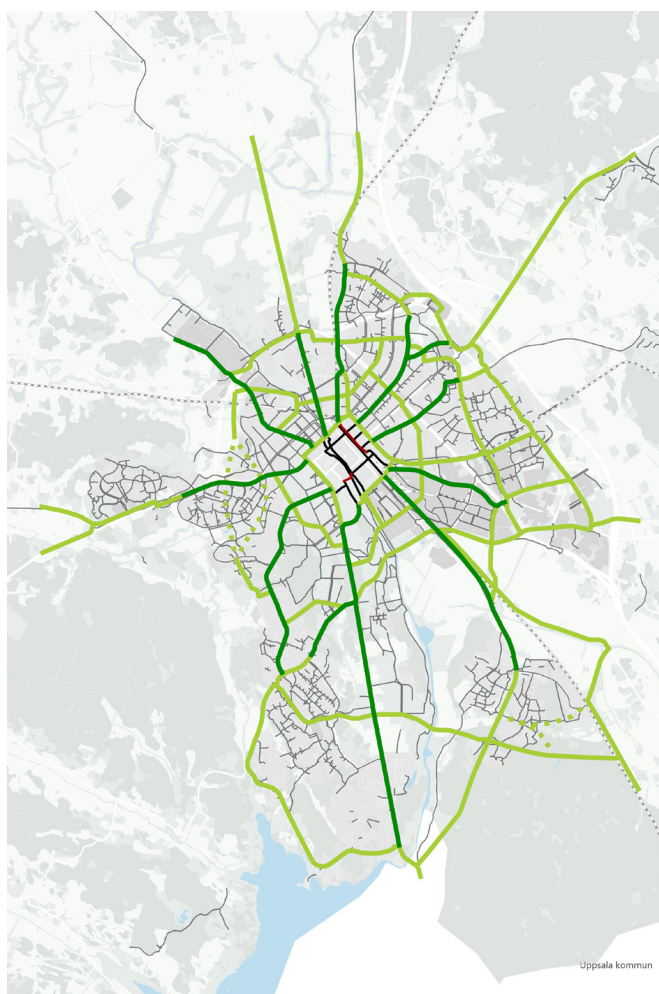
Huvudcykelnätet består av snabbcykelleder och huvudcykelvägar. Tillsammans ska de säkerställa viktiga kopplingar med samma restider som bil eller kollektivtrafik. Lokalcykelnätet kompletterar huvudcykelnätet och medför att cykelvägnätet sammantaget uppnår den finmaskighet som är en förutsättning för cykelns konkurrenskraft och attraktivitet.

En stor del av de länkar som pekas ut som huvudcykelnät finns redan idag. För dessa länkar handlar det om att, där det behövs, bygga om länkarna för att uppnå det syfte som huvudcykelnätet har. Med dessa ombyggnader och nybyggnad av icke befintliga länkar kommer utbyggnaden av huvudcykelnätet succesivt koppla ihop de flesta av Uppsalas stadsdelar, samt med det omkringliggande regionala cykelvägnätet som i huvudsak går längs det statliga vägnätet.

I figur 35 redovisas huvudcykelnätet med nuvarande cykelnät. I figuren framgår även tänkt cykelnät för innerstaden, vilket fördjupas i Plan för innerstaden. En viktig del i cykelns konkurrenskraft jämfört med såväl bil som kollektivtrafik, är att den är flexibel, och att man enkelt kan välja mellan en mångfald av rutter på sin resa. Genheten spelar också en större roll för cyklisten än för bilisten eller bussresenären. Som cyklist vill man oftast ta den närmaste vägen och cyklister är svårare att styra än bilister. Finmaskigheten i cykelnätet är därför viktigt, eftersom det gör att det finns fler resvägar att välja. Finmaskigheten framgår också tydligt av figur 35. Det gör att angreppssättet för

att peka ut ett huvudcykelnät är annorlunda än för motorfordon. Ett huvudcykelnät bör ha en standard och en status som kräver vissa investeringar. Då är det viktigt att dessa investeringar också sker där människor i praktiken väljer att cykla. Studerar man kartan i figur 35 är den ganska detaljerad och precis i hur cykelvägarna går. Kartan ska dock tolkas som ett sätt att illustrera funktionen i ett huvudcykelnät snarare än den exakta lokaliseringen. Av ovan nämnda skäl behöver den mer detaljerade lokaliseringen av enskilda huvudcykelvägar studeras närmare, bland annat i de stadsdelsfördjupningar som är en del av kommande översiktsplanarbete samt handlingsplanen för mobilitet och trafik. den exakta lokaliseringen. Av ovan nämnda skäl behöver den mer detaljerade lokaliseringen av enskilda huvudcykelvägar studeras närmare, bland annat i de stadsdelsfördjupningar som är en del av kommande översiktsplanarbete samt handlingsplanen för mobilitet och trafik.

- Huvudcykelnät**
- Befintliga och planerade snabbcykelleder
 - Befintliga och planerade huvudcykelvägar
 - Möjliga huvudcykelvägar
- Viktiga cykelstråk i innerstaden**
- Möjliga tillkommande cykelstråk
 - Viktiga cykelstråk
- Nuvarande cykelkarta**
- Befintligt cykelvägnät



Figur 35 Kartan visar befintligt cykelnät samt befintliga och planerade snabbcykelleder och huvudcykelvägar

Riktlinje huvudcykelnät

Prioriterat huvudcykelnät:

- Det prioriterade huvudcykelnätet lokaliseras och utformas i syfte att begränsa behovet av stopp för cyklisten samt med tillräcklig kapacitet.
- Vid korsningspunkter med övrigt gatunät/färdmedel ska cykelns framkomlighet/företräde säkerställas.
- Det prioriterade huvudcykelnätet utformas så att en hög trafiksäkerhet säkerställs.

Vägledning: Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjernas intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår. Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjens intentioner krävs en samlad bedömning av effekterna som ett underlag för beslut. Den samlade bedömningen ska redovisas till berörd nämnd och kommunstyrelsen som har det samlade strategiska ansvaret för trafiknätets utformning.

Huvudcykelnätets utformning ska präglade dess funktion på ett resiliënt sätt. Det betyder att den enkelt ska kunna anpassas efter till exempel nya tekniker eller nya funktioner. Kommunens tekniska handbok är vägledande i det arbetet.

Effekter och behov för huvudcykelnät

Handlingsfrihet

1. Säkerställ att en utveckling av ett huvudcykelnät i linje med Figur 35 är möjlig.

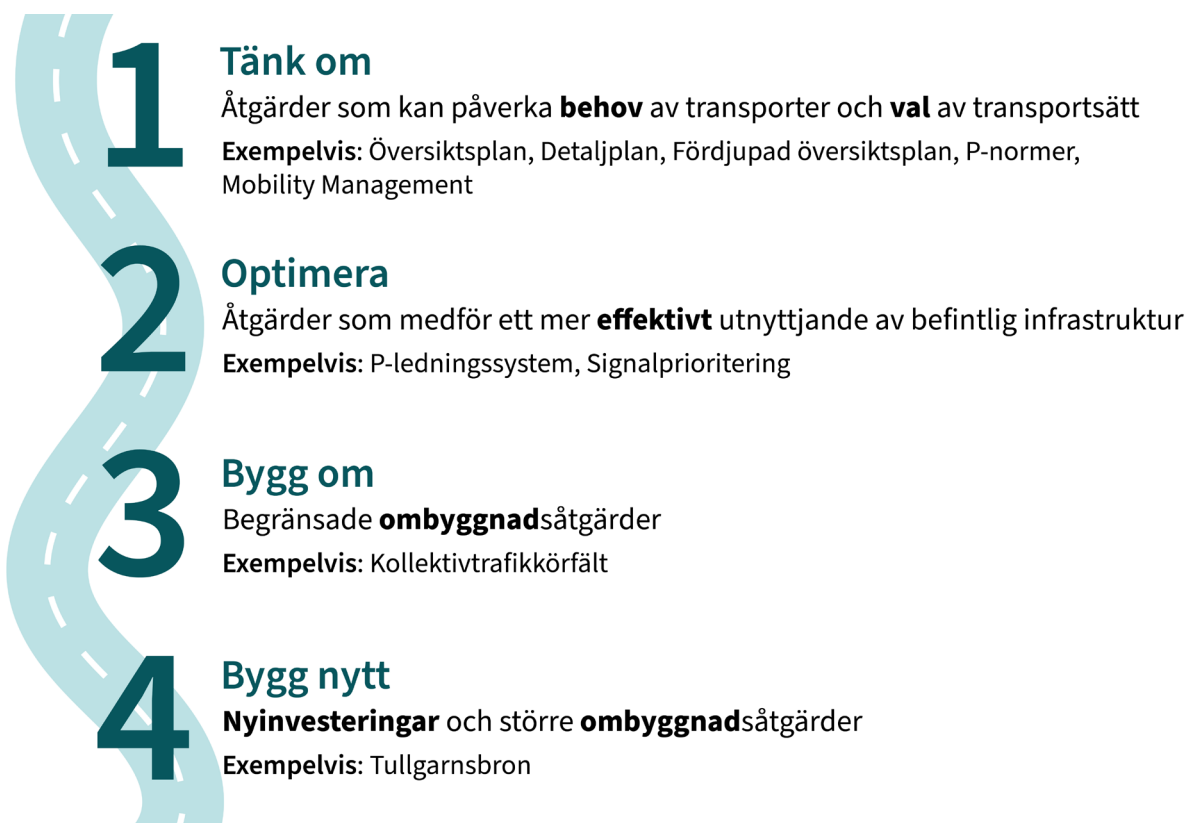
Konsekvenser/åtgärdsbehov

2. Den närmare lokaliseringen av länkar i huvudcykelnätet behöver studeras närmare, till exempel inom ramen för revideringen av översiktsplanen.

Fyrstegsprincipen och kommunal samhällsbyggnadsplanering

Som framgår av remissförslaget kommer inte mycket ny övergripande transportinfrastruktur att tillkomma till 2050, det mesta finns redan idag. Däremot kommer många gator och vägar att behöva byggas om intentionerna med förslaget ska uppnås. Därför innehåller också en redogörelse för fyrstegsprincipen och att kommunen mer systematiskt bör arbeta efter den. Detta avsnitt förtydligar också att kommunen har många verktyg att arbeta med för att uppnå olika res- och transportrelaterade mål utan att behöva arbeta med transportinfrastrukturen.

När brister inom transportinfrastrukturen ska lösas används den så kallade fyrstegsprincipen. Metoden är utvecklad av Trafikverket och innebär kortfattat att man ska försöka lösa brister så enkelt och resurseffektivt som möjligt. Kan man till exempel försöka påverka behovet av resor, snarare än att åtgärda infrastrukturen? Ett vanligt exempel är digitala möten i stället för fysiska. Principen har tagits fram inom Trafikverket, men en kommun har egentligen fler verktyg för att använda sig av principen än vad Trafikverket har.



Figur 36 Bilden illustrerar hur fyrstegsprincipen kan appliceras på åtgärder i den kommunala samhällsbyggnadsprocessen.

Steg 1: Tänk om

Åtgärder som kan ändra resebehov eller färdmedel

Kommunens översiktsplan är ett verktyg som kan påverka det totala trafikarbetet och val av färdmedel ganska mycket. De senaste decennierna har till exempel stadens yta inte växt nämnvärt, men både befolkning och arbetsplatser har växt avsevärt. Det har sannolikt gjort att andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik är högre än den varit om staden växt också geografiskt. Andra typer av åtgärder är

- mobility management, det vill säga att ändra människors beteendemönster
- olika typer av ekonomiska styrmedel där rådgivningen fördelar sig på alla politiska styrnivåer, från p-avgifter på kommunal nivå till handel med utsläppsrätter på EU-nivå.

Steg 2: Optimera

Åtgärder som gör att befintlig infrastruktur kan nyttjas mer effektivt

Alltmer avancerad teknik för trafiksignaler och hastighetsreglering ger både möjligheter att prioritera till exempel kollektivtrafik och öka kapaciteten i befintliga korsningar. Ett annat vanligt medel historiskt har varit att ändra skolstarter vilket gör att rusningstrafikens toppar kan kapas.

Steg 3: Bygg om

Begränsade ombyggnader av befintlig infrastruktur

Det kan handla om att bygga kollektivtrafikkörväg eller att lägga till ytterligare ett vänstersvängfält i en trafikreglerad korsning. Det kan också handla om att öka framkomligheten för biltrafik längs vissa gator för att kunna minska den på andra gator. På så sätt kan man till exempel höja kollektivtrafikens framkomlighet eller på annat sätt göra gaturum mer attraktiva för människor.

Steg 4: Bygg nytt

Nyinvesteringar och/eller större ombyggnader

När inget av de tidigare stegen räcker behöver man investera i ny infrastruktur för att kunna råda bot på en brist. Det kan bero på trängsel, att man vill minska trafik någon annanstans eller öka kapaciteten för kollektivtrafik eller något annat.

Riktlinje fyrstegsprincipen

- Kommunen bör tydligare använda sig av fyrstegsprincipen i sitt arbete med transportinfrastruktur

Vägledning: Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjens intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår. Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjens intentioner krävs en samlad bedömning av effekterna som ett underlag för beslut. Den samlade bedömningen ska redovisas till berörd nämnd och kommunstyrelsen som har det samlade strategiska ansvaret för trafiknätets utformning.

3 Genomförande



Efter remissen

Tidplanen innebär att kommunfullmäktige antar trafiknätsplanen i slutet av 2025. Därefter kommer den att inarbetas i kommande översiktsplan som planeras att antas 2028. I skrivande stund är det oklart om planen i sin helhet arbetas in i översiktsplanen, eller om delar av den gör det.

Som framgår i inledningstexterna så är remissen viktigt för att tydliggöra hur olika parter ser på den övergripande transportinfrastrukturen. Det betyder också att en del utredningsarbete återstår att göra innan ett antagandeförslag kan inleda politisk behandling. Det rör bland annat följande:

- Fortsatt dialog med Region Uppsala om kollektivtrafikens infrastruktur inom ramen för det forum som kommunen och Region Uppsala gemensamt driver, plattform för framtidens kollektivtrafik.
- Mer detaljerade kapacitetsanalyser av systemkritiska delar av den övergripande transportinfrastrukturen. Vilka krav ställs på kapaciteten i olika korsningar eller längs vissa sträckor för att nå en acceptabel måluppfyllelse?

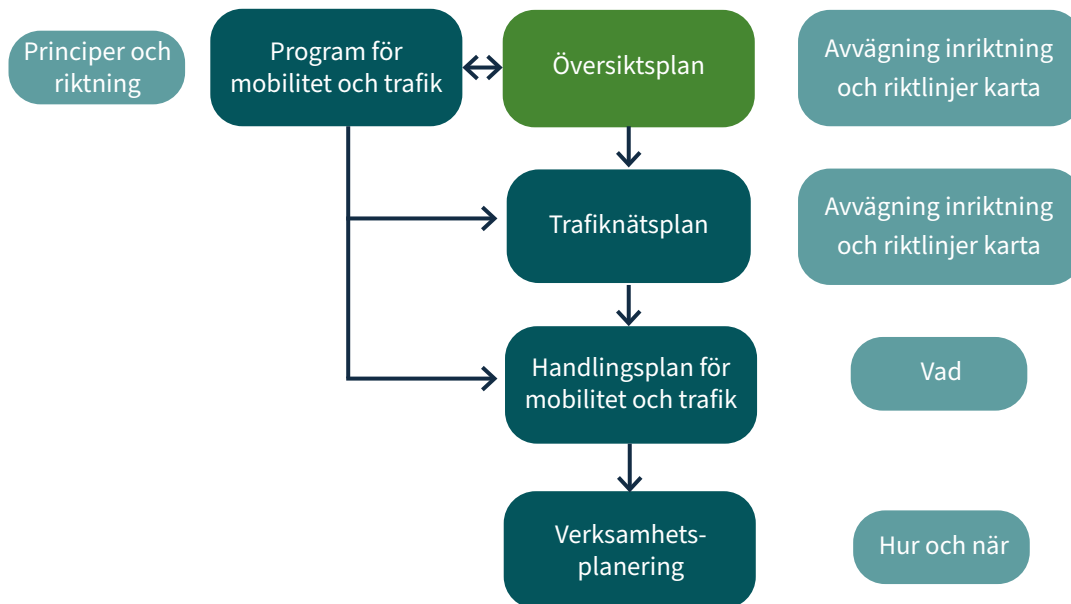
Trafiknätsplanen behöver bygga på ett tillräckligt underlag för att kunna säkra ett genomförande på en övergripande nivå. Mycket kan, och kommer, att hända i senare planeringsskeden när kunskapsnivån ökar i enskilda projekt. Saker som påverkar genomförbarheten av ekonomiska eller andra skäl. Med en utpekad övergripande transportinfrastruktur är det lättare att studera konsekvenser av sådana händelser och hur man kan hantera det.

Koppling trafiknätsplan-handlingsplan-investeringsplanering

Trafiknätsplanen är en konkretisering av de bärande idéerna i översiktsplanen för hur främst stadens infrastruktur behöver utformas. Det betyder att den i sin tur ger upphov till en mängd åtgärder som behöver genomföras.

Gatu- och samhällsmiljönämnden arbetar bland annat efter handlingsplanen för mobilitet och trafik. Inom ramen för handlingsplanen och nämndens verksamhetsplanering utreds de behov som pekas ut i trafiknätsplanen mer i detalj. Därefter behöver en koppling ske till kommunens investeringsplan, vilket är ett kommuninternt arbete.

Några av de vägar som pekas ut som en del i den övergripande transportinfrastrukturen är statliga där Trafikverket är väghållare, och Region Uppsala är länsplaneupprättare. För en utveckling av dessa vägar krävs en dialog med dessa parter. Vidare är Region Uppsala också kollektivtrafikmyndighet, med rådighet över kollektivtrafikens uppbyggnad.



Figur 37 Bilden förklarar trafiknätsplanens roll i samhällsbyggnadsprocessen.

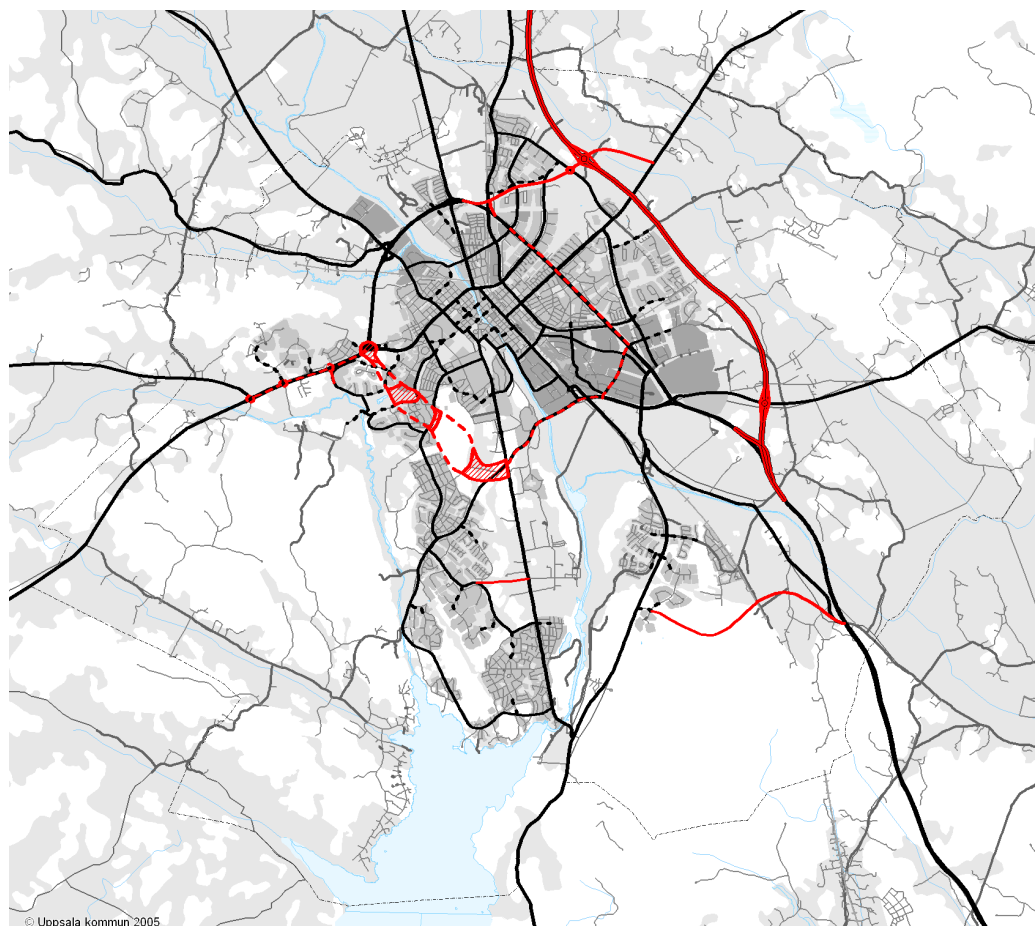
Bilagor



Bilaga 1: Övergripande trafikplanering under 2000-talet

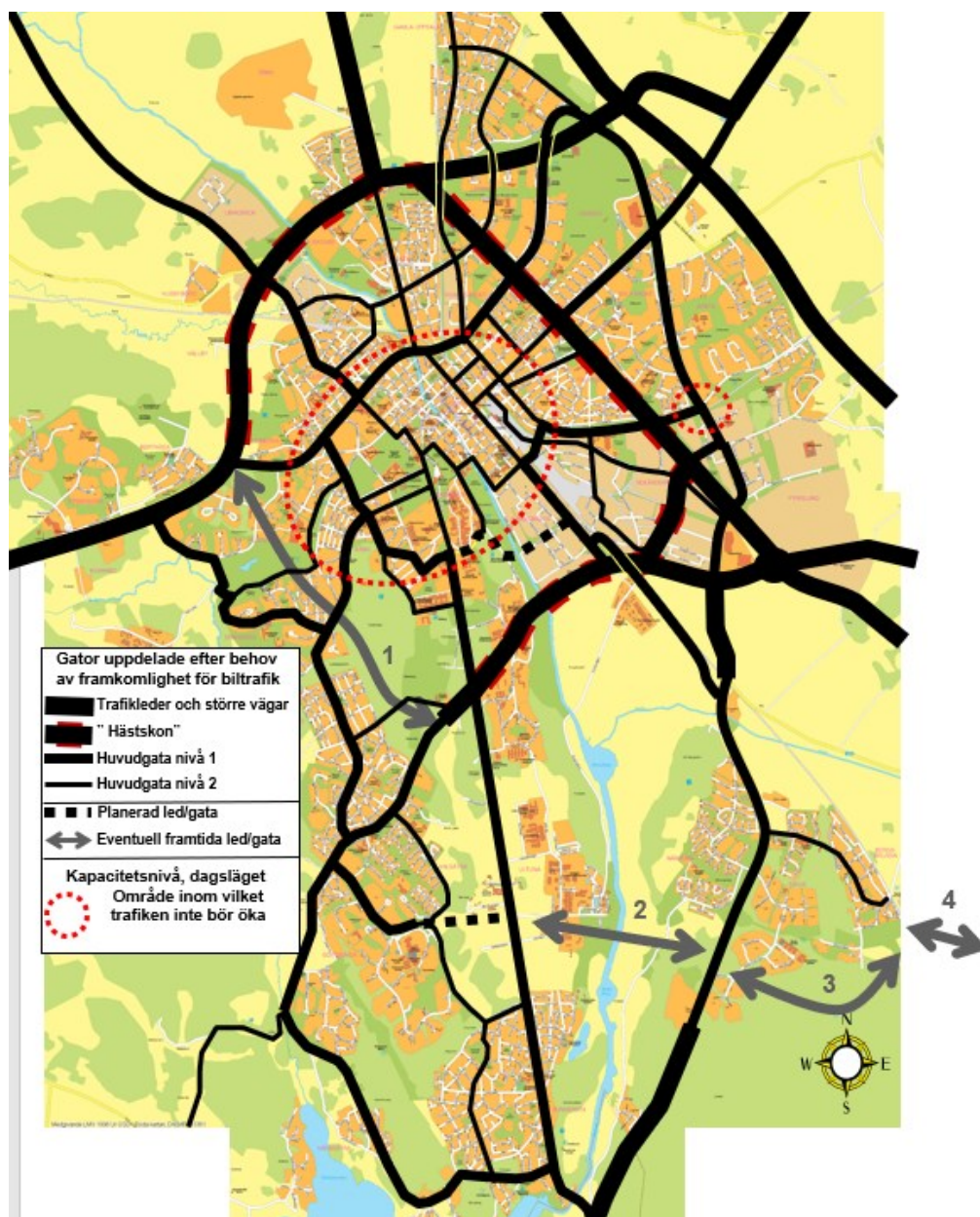
Översiktsplanerna under 2000-talet innebar ett skifte från tidigare översiktlig planering så till vida att stadens geografiska expansion bröts till förmån för att bygga staden inåt, bland annat genom att omvandla verksamhetsområden och vidlyftiga trafikytor till bostadsområden och blandstad. För transportinfrastrukturen var det också ett skifte jämfört med tidigare planering genom att kommunen började se den som en integrerad del av staden och stadsutvecklingen. Fokus sattes också på mer yteffektiva färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik i en allt tätare stad. Det fanns också en fortsatt ambition om att flytta ut biltrafik till kringfartsleder, något som påbörjades redan under 1960-talet.

Översiktsplanen för staden från 2002 pekade ut ett antal nya vägar och ombyggnad av flera befintliga. Som syns i figur X har flera tillkommit, såsom Gottsunda allé och ny sträckning av E4.



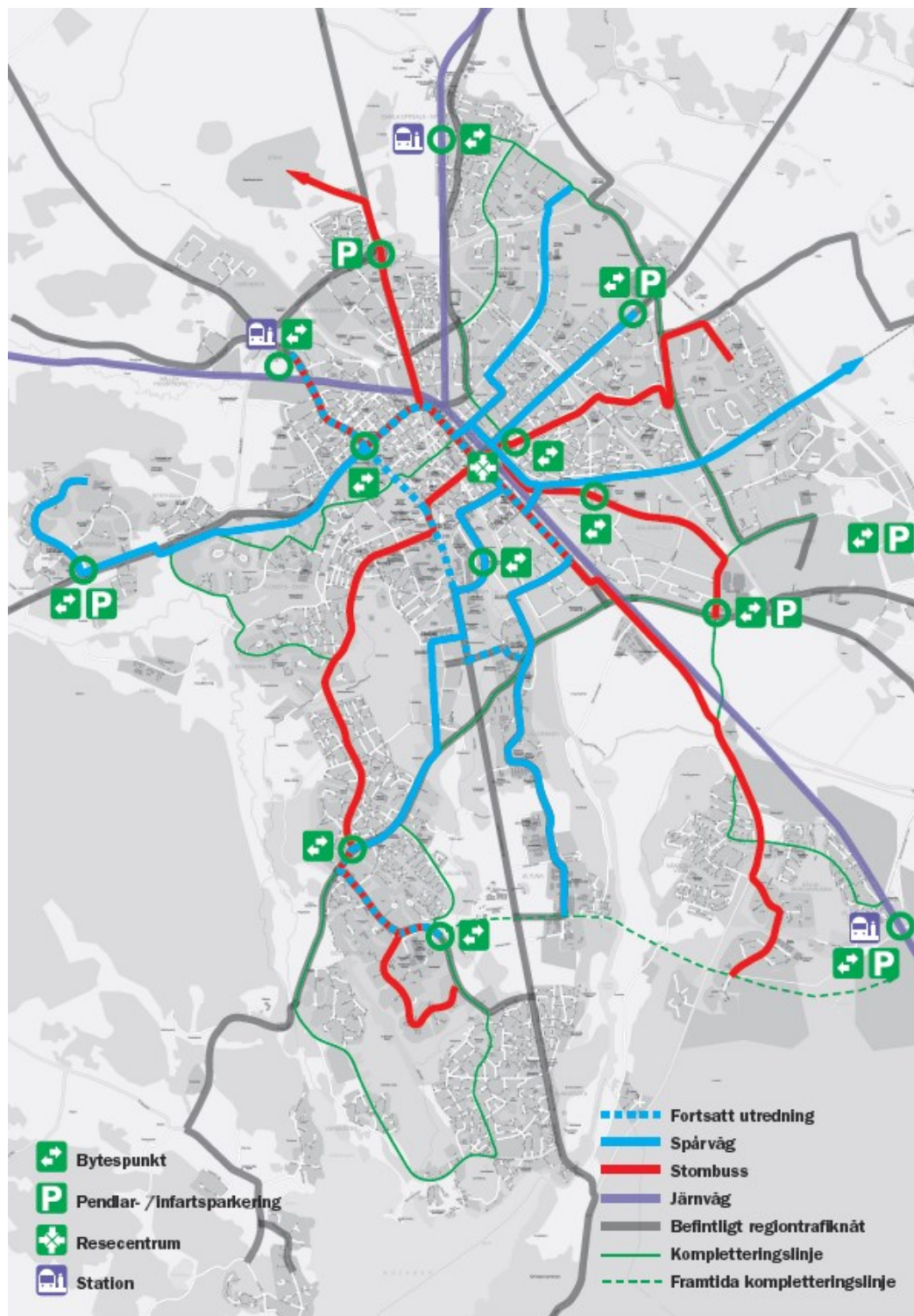
Figur 38. Nya och ombyggda trafikleder enligt översiktsplan för staden 2002.

En trafikplan antogs av fullmäktige i augusti 2006, men revs upp efter valet samma år. Arbetet med den övergripande transportinfrastrukturen har därefter skett inom ramen för översiktsplaneringen. I översiktsplanen från 2010 pekades ett huvudgatunät ut också utifrån en kapacitetsbedömning. Det finns stora likheter med i föreliggande remissförslag, men det finns också några noterbara skillnader. Länken mellan Bärbyleden (väg 55) och Kungsängsleden är ett exempel (nu borttagen).



Figur 39. Förslag på huvudgatunät utifrån olika kapacitetsnivåer i översiktsplan 2010.

I samma översiktsplan pekas också ett system för stombusslinjer, spårväg, bytespunkter och pendlarparkeringar ut. Idén i 2010 års översiktsplan var att ett antal parkeringar skulle finnas vid stadsranden och kopplat till kollektivtrafik till innerstaden. Det presenterades också ett förslag med såväl spårvägar som stombusslinjer.



Figur 40. Förslag på kollektivtrafikens infrastruktur från översiktsplanen 2010.

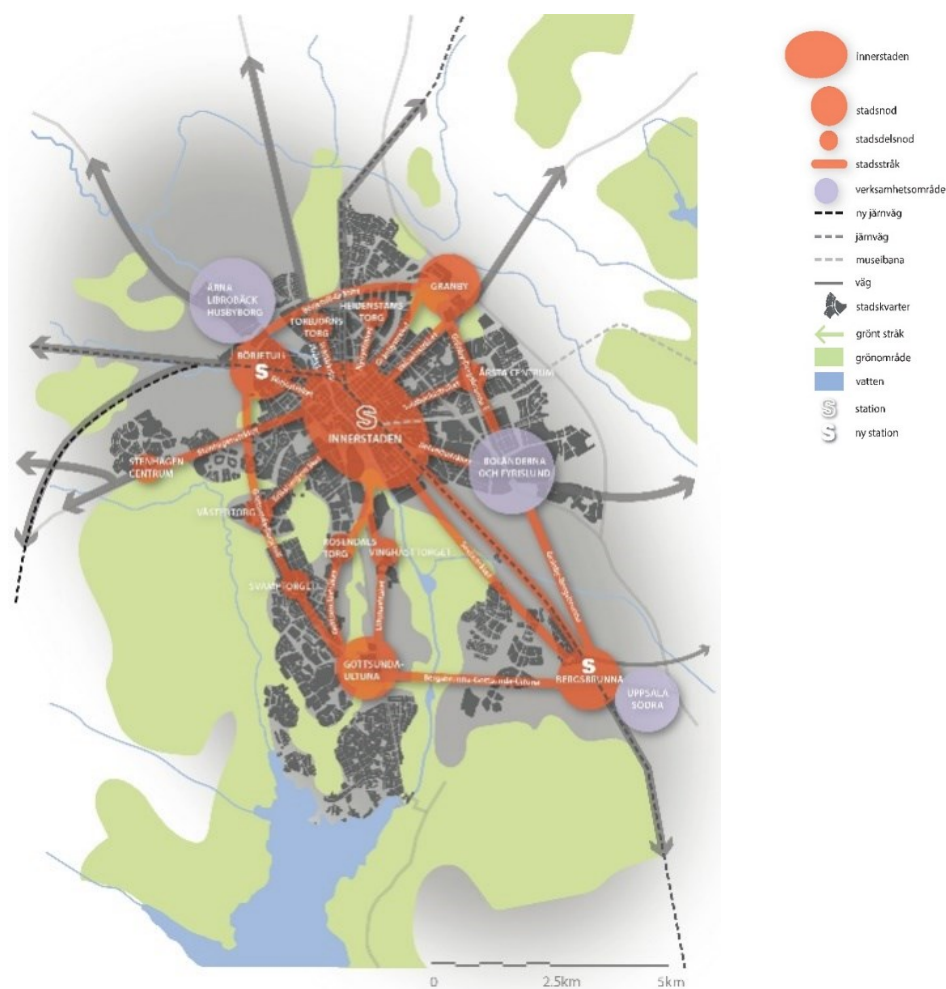
Tankarna om ett huvudgatunät med gator också prioriterade för kollektivtrafik togs vidare i översiktsplanen från 2016. Ett följduppdrag till översiktsplanen var att ta fram en trafikstrategi. Arbetet med det påbörjades under 2017 men färdigställdes först i och med antagandet av ett program och en handlingsplan för mobilitet och trafik 2020 och 2021 i enlighet med vad som redogjorts för ovan.



Figur 41. Illustrationskarta över ett huvudgatunät i översiktsplanen från 2016.

Översiktsplan 2016

Några av de viktigare slutsatserna från översiktsplanen 2016 var att Uppsala stad behöver en större kostym att växa i, men samtidigt med en återhållsam geografisk tillväxt. Strukturbilden visar de övergripande dragen för hur bebyggelse, grön- och vattenområden samt transportinfrastruktur ska utvecklas. Stadsnoder, till exempel runt den nya järnvägsstationen i Uppsala södra och Gränby centrum, utvecklas med en tät bebyggelse för såväl bostäder som arbetsplatser. Dessa binds ihop både med varandra och med innerstaden av kapacitetsstark kollektivtrafik längs vilken bebyggelse lokaliseras. Stadsnoderna kompletterar innerstaden, som har en särställning med en mångfald av kvaliteter. Stadsnoderna kan över tid utvecklas utifrån sina egna förutsättningar. Transportmässigt ger det på sikt en mer jämn fördelning av olika typer av trafikflöden i båda riktningar på gator, cykelvägar och i kollektivtrafiken. På så sätt kan transportinfrastrukturen användas mer effektivt. Det betyder i sin tur att till 2050 tillkommer inte så många gator i ett huvudgatunät, förutom kopplat till de sydöstra stadsdelarna.



Figur 42. Strukturbild från översiktsplan 2016.

Bilaga 2: Nulägesbeskrivning och analys

Uppsala kommun är Sveriges fjärde största kommun och är en av landets mest expansiva kommuner. Under den senaste tioårsperioden har invånarantalet vuxit med 18 procent, vilket motsvarar cirka 38 000 invånare. Idag bor det drygt 245 000 personer i kommunen.¹ Majoriteten av invånarna bor i Uppsala stad. Uppsala kommun är också en av Sveriges största landsbygdskommuner med 56 000 personer i kommunens landsbygder.²

Uppsala län och Stockholm-Mälardalsregionen är också expansiva områden. Uppsala är centralorten för Uppsala län och viktig målpunkt för många gällande till exempel arbete och studier. Uppsala kommun är en del av Stockholm-Mälardalsregionen där det finns starka resandestråk mellan till exempel Uppsala och Stockholm.

Det är människor och verksamheter som skapar behov av resor och transporter. Många vardagliga resor görs ofta under en dag, till exempel att ta sig till jobbet, till fritidsaktiviteter och till affären. Vilket typ av färdmedel som väljs för dessa vardagsresor beror på ekonomisk kostnad och tid men också av andra mer kvalitativa skäl som bekvämlighet, hälsa, livsstil och värderingar. Även verksamheters val av färdmedel för sina transporter beror på bland annat kostnad och tid.

Den nulägesbeskrivning som följer behandlar dagens infrastruktur och trafik men också prognoser framåt och trafikens negativa konsekvenser. Det betyder att den både behandlar problem och utmaningar som kan hanteras i trafiknätsplanen men också sådant som behöver hanteras i andra styrdokument och åtgärder.

Dagens transportinfrastruktur

För att kunna genomföra en resa eller transport behövs infrastruktur och färdmedel. Färdmedel är till exempel cykel, bil, lastbil, järnväg, fartyg och flygplan. Även gång räknas in som ett färdmedel för att kunna genomföra resor och transporter till fots. Vägar, järnvägsspår, hamnar och busshållplatser är exempel på infrastruktur. Hur infrastrukturen utformas och regleras påverkar hur den används av trafiken.

Den privata motorfordonstrafikens infrastruktur

I kommunen finns ett antal större statliga vägar som fyller en viktig funktion för Uppsala kommun och är även viktiga ur ett regionalt och nationellt perspektiv. E4, väg 55 och väg 72 är exempel på detta. Det är Trafikverket som ansvarar för de statliga vägarna. Uppsala kommun har en löpande dialog med Trafikverket och Region Uppsala, i form av länsplaneupprättare, för att utveckla den statliga väginfrastrukturen i samklang med kommunens utveckling.

De statliga vägarna är ligger utanför Uppsala stad, med undantag för Enköpingsvägen-Bärbyleden (väg 55). I kommunens landsbygder är också det enskilda vägnätet avgörande för den lokala trafiken inom kommunen. Det enskilda vägnätet förvaltas av bland annat samfällighetsföreningar. Utifrån vissa uppställda krav stöttar Uppsala kommun och Trafikverket enskilda väghållare ekonomiskt med olika typer av bidrag.

I Uppsala stad är kommunen huvudman för de flesta gatorna och ansvarar därmed för drift, underhåll och utveckling av gatorna. För den privata motorfordonstrafiken är

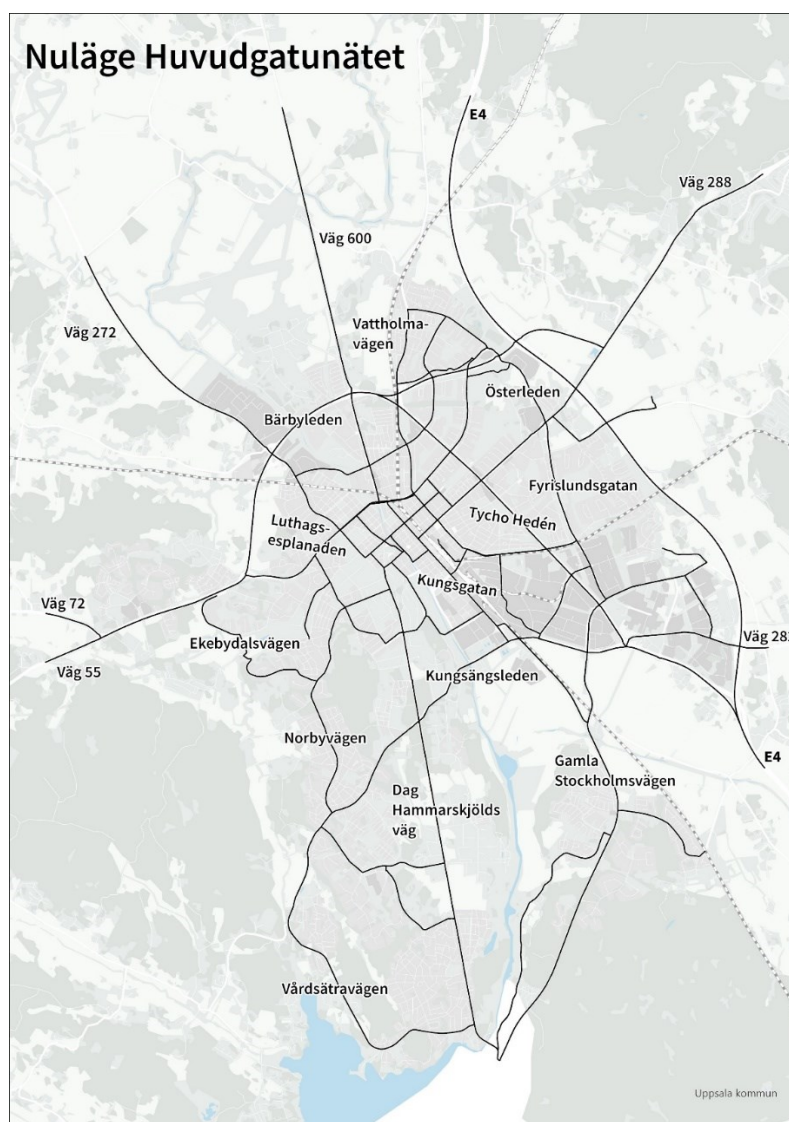
¹ [Befolkningsstatistik - Uppsala kommun](#)

² [Remiss av Uppsala kommuns landsbygdsprogram 2024-2030 - Uppsala kommun](#) Landsbygder = Kommunen minus Uppsala stad.

vissa gator mer betydelsefulla än andra då de förbinder olika stadsdelar varandra. Gatorna är även viktiga som förbindelser till det statliga radiella vägnätet mellan staden och omkringliggande landsbygder, kommunens övriga tätorter och storregionala målpunkter. Enköpingsvägen-Bärbyleden-Tycho Hedéns väg-Kungsängsleden, som utgör den så kallade hästskon, är exempel på detta. I den sydvästradelen av staden silas den privata motorfordonstrafiken igenom på ett antal mindre gator, där Övre Slottsgatan, Kåbovägen och Ekebydalsvägen är bland de mest betydelsefulla.

Dag Hammarskjölds väg, Vårdsätravägen, Kuggebrovägen och Gamla Stockholmsvägen (tidigare väg 255) är viktiga vägar för de södra delarna av Uppsala. För stadens västra del är Luthagsesplanaden och Norbyvägen viktiga gator. Österleden och Fyrislundsgatan är betydelsefulla för stadens östra delar, medan Råbyvägen, Vattholmavägen och Börjegatan är viktiga för stadens nordliga delar.

I de centrala delarna av Uppsala är Strandbodgatan, Vaksalagatan, S:t Olofsgatan, Väderkvarnsgatan, Kungsgatan, Dragarbrunnsgatan och Över Slottsgatan de mest trafikerade gatorna av bilar. Uppsala kommun har under de senaste åren arbetat med att begränsa genomfartstrafiken i innerstaden med bland annat reglering av Kungsgatan och Islandsbron.



Figur 43. Gator utpekade som funktionell vägklass 1–5 av Trafikverket. Detta kan sägas är dagens huvudgatunät.

Kollektivtrafikens infrastruktur

Det är ett delat ansvar kring kollektivtrafikens infrastruktur mellan Region Uppsala (i form av kollektivtrafikmyndighet) och väg- respektive banhållare. Uppsala kommun ansvarar för åtgärder i mark längs de kommunala gatorna och Region Uppsala ansvarar för hållplatsutrustning så som väderskydd.

Dalabanan och Ostkustbanan är viktiga järnvägsförbindelser lokalt, regionalt och nationellt. I dagsläget finns tågstationer i Uppsala, Storvreta, Vattholma och Skyttrop. Uppsala centralstation trafikeras av pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg medan övriga stationer i kommunen trafikeras av pendeltåg.

Busstrafiken och den privata motorfordonstrafiken delar till stor del på samma gator och vägar. Regionbusstrafiken ansluter Uppsala i alla väderriktningar och de större regionala statliga vägarna är därför viktiga. Inne i Uppsala stad är Kungsängsleden, Vaksalagatan, Svartbäcksgatan, Luthagesplanaden och Kungsgatan centrala för regionbusstrafiken. Dessa gator är även centrala för stadsbusstrafiken tillsammans med Råbyvägen, Vattholmavägen, Norbyvägen, Dag Hammarsköljds väg och Vårdsätravägen. I Uppsala stad finns drygt 5 kilometer busskörfält, bland annat på Kungsgatan och Vaksalagatan.

Uppsala centralstation är den enskilt största bytespunkten för kollektivtrafiken i hela Uppsala län. Utöver åtta plattformar där tågen stannar finns även sammanlagt 17 hållplatslägen på Stadshusgatan, Kungsgatan och Stationsgatan. Vid Uppsala centralstation finns även 14 taxiplatser.

Majoriteten av alla hållplatserna i Uppsala stad är så kallade kantstenshållplatser. Vid hållplatser som trafikeras av en linje med hög turtäthet och/eller flera busslinjer utformas hållplatsen så att flera bussar kan trafikera samtidigt. Hållplatser som trafikeras av flera linjer fungerar som bytespunkter, till exempel Ekonomikum och Gränby centrum.

För att busstrafiken ska fungera effektivt behöver bussarna kunna reglera, det vill säga vänta in tid så att bussen trafikeras enligt tidtabell. Viss reglering sker under resans gång vid förbestämda hållplatser, till exempel vid Uppsala centralstation. Annan reglering sker på särskilda platser, som vid Fjalars gränd nära Uppsala centralstation och bussdepån i Fyrislund.

Passager under järnvägen på Svartbäcksgatan, Gamla Uppsalagatan, Vaksalagatan och Strandbodgatan har begränsad höjd vilket innebär att vissa busstyper, så som dubbeldäckare, måste anpassa sin körväg.

Cykeltrafikens infrastruktur

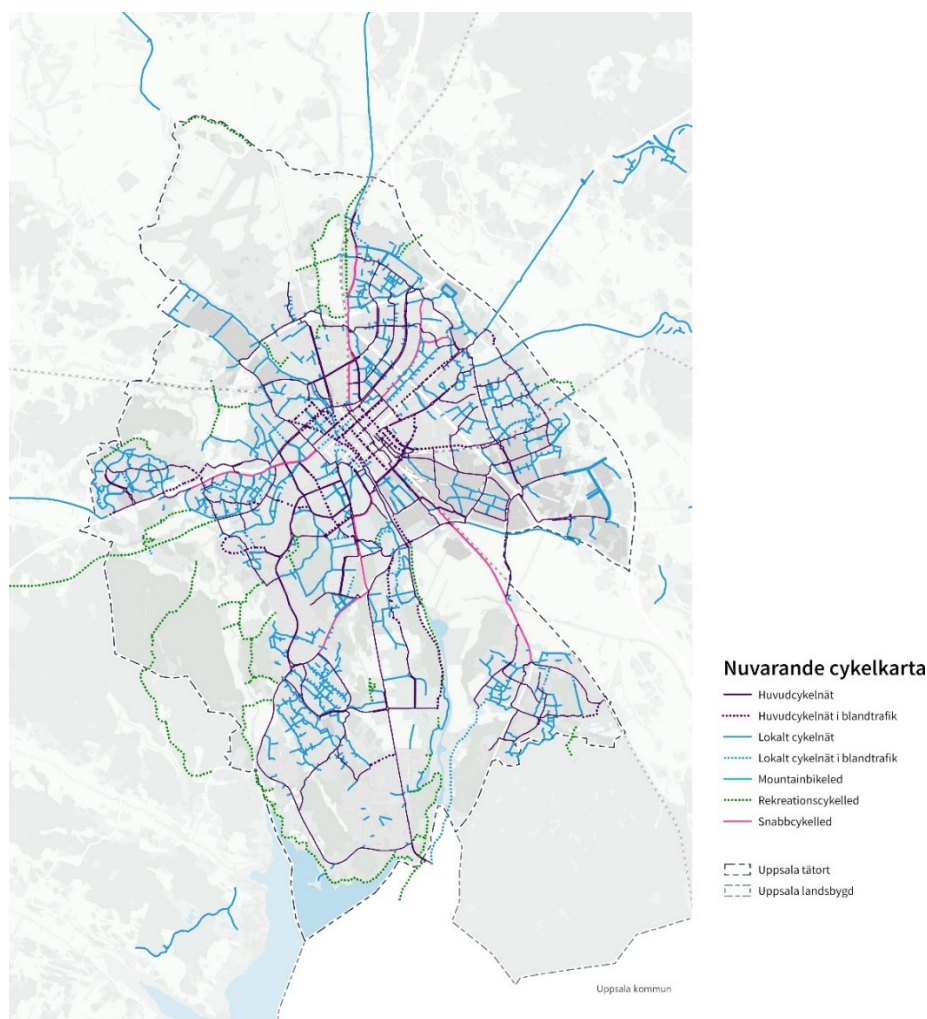
Det finns ett väl utbyggt cykelvägnät i Uppsala stad. Cykelvägnätet är uppbyggt kring ett utpekat huvudcykelvägnät. Under de senaste åren har fem sträckor byggts om till så kallade snabbcykelleder. Ett antal är planerade under kommande år. Längs snabbcykellederna har cykeltrafiken prioritet genom bland annat cykelöverfarter. Snabbcykelleder är radiella stråk från Gamla Uppsala, Gränby, Sävja, Valsätra och Flogsta till innerstaden.

Utöver detta finns ett lokalt cykelvägnät som syftar till att skapa ett finmaskigt nät. Vid vissa sträckor, både i huvudcykelnätet och det lokala cykelnätet, är cyklister hänvisade till cykling i blandtrafik. Utöver dessa finns även rekreationscykelleder som framför allt ligger i naturområden i eller i direkt anslutning till staden som Gamla Uppsala och

Hågadalen-Nåsten. Det är framför allt Uppsala kommun som ansvarar för drift, underhåll och utveckling av cykelvägnätet i Uppsala stad.

På kommunens landsbygder finns lokala cykelvägnät i flera tätorter som förvaltas av samfälligheter. Längs större statliga vägar som väg 72, väg 282 och väg 288 finns även regionala cykelvägar som ansluter till Uppsala stad. Dessa ansvarar Trafikverket för.

Cykelinfrastrukturen är inte lika välutbyggd på kommunens landsbygder som i Uppsala stad. Cyklister på landsbygderna är i större utsträckning hänvisade att cykla i blandtrafik. Det är inte samhällsekonomiskt lönsamt att bygga gång- och cykelvägar längs alla statliga vägar i kommunen. Uppsala kommun och Region Uppsala arbetar därför med att ta fram en definition och nulägesbeskrivning över cykelbarheten i länet.



Figur 44. Nuvarande cykelnät i Uppsala

Godstrafikens infrastruktur

Godstrafiken delar gator och vägar med den privata motorfordonstrafiken. Viss typ av godstrafik kräver dock särskild infrastruktur, eller att godstrafikens fordon anpassas efter vissa platsers fysiska förutsättningar.

För att möjliggöra för tyngre fordon har Trafikverket pekat ut vägar i det statliga vägnätet som klarar fordon upp till 74 ton. Vägarna klassas som BK4. I Uppsala kommun klassas E4, väg 72 och väg 55 som BK4. Även andra statliga vägar klassas som BK4 men med särskilda villkor. En brist i BK4-nätet är Enköpingsvägen, där befintlig bro över Dalabanan inte bedöms uppfylla kraven. Inga kommunala gator har klassats som BK4.

Trafikverket har även bedömt att fordonståg upp till 34,5 meter kan trafikera längs E4. Uppsala kommun tillåter långa fordonståg på gator i Librobäck, Kungsängen, Fyrislund och Boländerna. I de centrala delarna av staden är utrymmet begränsat, därför har kommunen infört begränsad fordonslängd till max 12 meter. Förbudet gäller ej linjetrafik. I de mest centrala delarna av innerstaden har kommunen även beslutat förbud för tunga lastbilar mellan 11.00-06.00.

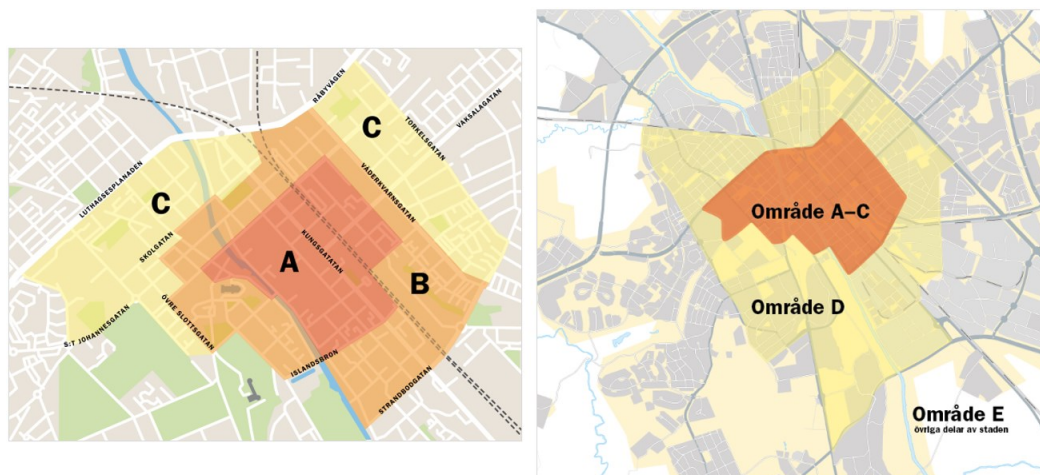
Passager under järnvägen på Svartbäcksgatan, Gamla Uppsalagatan, Vaksalagatan och Strandbodgatan har begränsad höjd, vilket påverkar ruttvalet för höga lastbilar.

Det finns inga formella uppställnings-, rast- och viloplatser i Uppsala stad. Lastning och lossning ska i så stor utsträckning som möjligt ske på kvartersmark. På vissa platser i Uppsala stad finns lastplatser på allmän plats. De spelar en särskilt viktig roll för näringslivet i innerstaden.

Parkering för cykel och bil

Fordon behöver parkeringsytor för de tillfällen som de inte används. Studier visar att privatägda personbilar står parkerade ungefär 95 procent av sin tid. För både cykel och privata motorfordon är parkering på kvarters- och tomtmark viktigt. Parkering på allmän plats eller publika parkeringsanläggningar är dock också viktiga då personer vill parkera sitt fordon nära sina målpunkter.

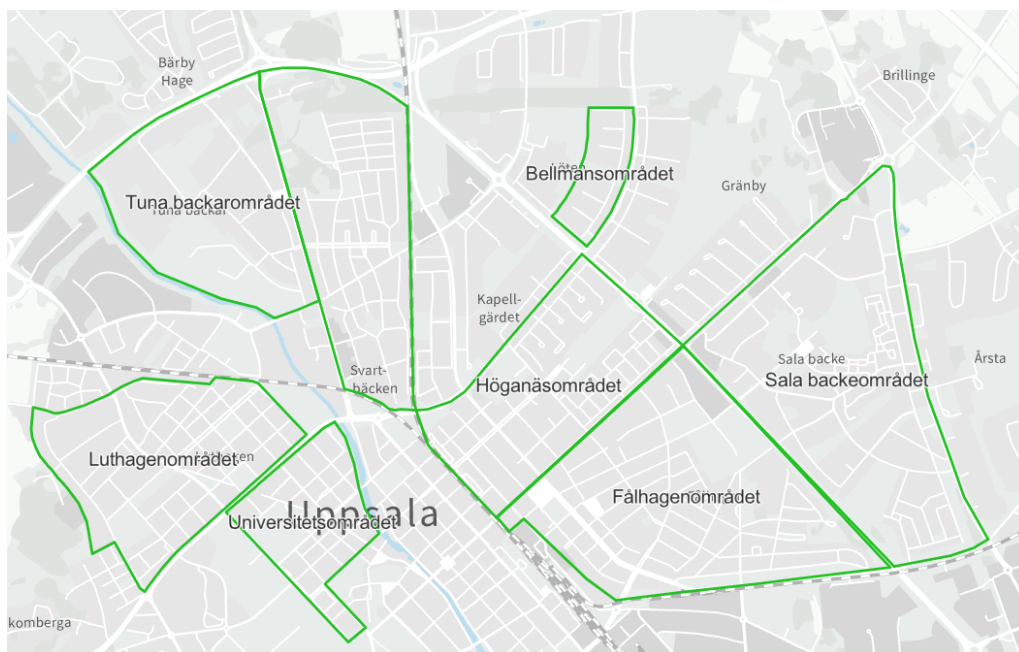
Uppsala kommun möjliggör bil- och cykelparkering längs gator och på allmän plats. Inriktningen de senaste åren har varit att begränsa bilparkeringar längs gator och allmän plats för att ge mer plats till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Parkering ska i stället ske i traditionella parkeringshus eller så kallade mobilitetshus samt på kvarters- och tomtmark. För att hantera trafiksituationen på ett bra sätt har Uppsala kommun delat in staden i fem områden, A-E, för parkeringsreglering. Område A-C täcker innerstaden och har högst parkeringsavgift.



Figur 45. Parkeringszoner i Uppsala.

I vissa stadsdelar har kommunen infört så kallade boendeparkeringar. Det innebär att personer som är folkbokförda på vissa adresser har möjlighet att ansöka om boendeparkering för att få möjlighet att, till en lägre kostnad och under en längre tid, parkera sin bil på vissa gatuparkeringar i närområdet. Kriterier som kan motivera boendeparkering:

- området är en äldre stadsdel med liten eller ingen privatparkering
- det finns utrymme längs gatorna
- parkering längs gatan är avgiftsbelagd.



Figur 46. Områden med boendeparkering.

I innerstaden finns två kommunala parkeringshus och sex privata, publika parkeringshus. Sammanlagt finns det drygt 3 700 bilparkeringsplatser på marknivå eller i anläggningar.

Utgångspunkten för kommunens större stadsutvecklingsprojekt är en hållbar mobilitet, vilket innebär att biltrafiken ska minska för att ge mer plats till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Mobilitetshus ska anläggas vid strategiska platser i stadsdelarna. Mobilitetshus innefattar dels parkeringsplatser för privatägda bilar, dels laddplatser och bilpoolsfordon. Även andra tjänster kan inkluderas i mobilitetshusen. Cykelparkering och cykelpoolsfordon placeras nära bostadshusen. I Rosendal har det första mobilitetshuset varit i bruk sedan 2020 och det andra förväntas öppna årsskiftet 2024/2025. Uppsala kommun planerar för ytterligare mobilitetshus i Ulleråker och de sydöstra stadsdelarna.

I innerstaden finns ett kommunalt cykelparkeringshus med plats för nästan 1 300 cyklar³ som ligger i anslutning till Uppsala resecentrum. I Uppsala stad finns även elsparkcyklar för uthyrning. Dessa ska parkeras i cykelställ. I innerstaden finns även särskilda parkeringsplatser för dessa, bland annat på Dragarbrunnsgatan.

För att öka möjligheten för landsbygdsbor att resa hållbart och därmed minska biltrafiken i Uppsala stad har kommunen anlagt elva pendlarparkeringar på landsbygderna. Dessa är lokaliserade i stationsorterna längs ostkustbanan och vid

³ [Cykelparkeringshuset - Uppsala kommun](#)

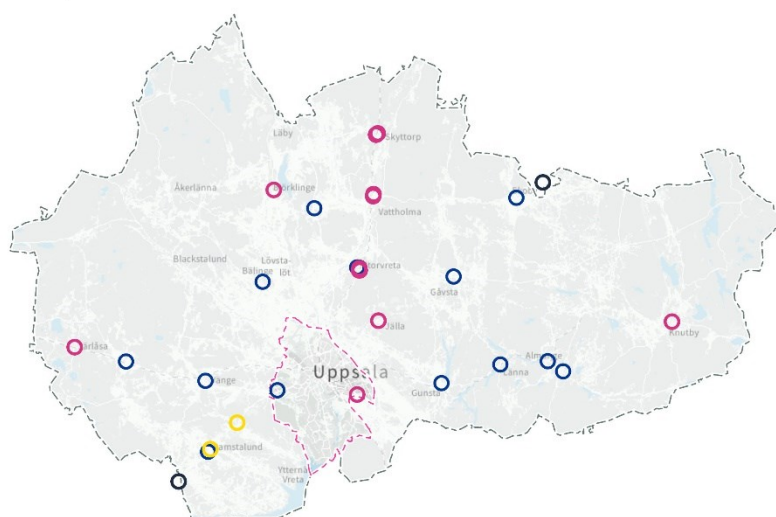
andra större hållplatser. Utöver dessa har informella pendlarparkeringar skapats vid exempelvis kyrkor och bygdegårdar som ligger nära en hållplats. Dessa parkeringar ansvarar berörd fastighetsägare för. I samband med att Trafikverket har tillgänglighetsanpassat hållplatser på landsbygderna har kommunen satt upp cykelställ vid vissa av dessa.

Det finns även en kommunal pendlarparkering i Uppsala stad vid Gnistarondellen. Parkeringen används av personer som pendlar med buss till Arlanda och som en samåkningsparkering. Det finns inga officiella infartsparkeringar i Uppsala. Uppsala kommun har de senaste åren gjort en parkeringsöversyn som inneburit ett stegvist införande av parkeringsreglering med avgifter i staden. Tidigare användes gatuparkering i till exempel Fålhagen som infartsparkering av boende utanför Uppsala stad, men sedan införandet av avgifter har parkeringsbehovet i de avgiftsbelagda områdena minskat. I stället används gatorna i andra områden utan eller med en lägre parkeringsavgift i större utsträckning som infartsparkering.

Pendlarparkeringar; Nuläge

- Kommunal pendlarparkering
- Pendlarparkering, ej kommunal förvaltning
- Officiell pendlarparkering utanför kommungränsen
- Planerade nya kommunala pendlarparkeringar

- Uppsala tätort
- Uppsala landsbygd



Figur 47. Karta över befintliga pendlarparkeringar.

Övrig infrastruktur

Utöver ovan beskrivna infrastruktur behövs även infrastruktur för drivmedel. Utöver traditionella bensinstationer med försäljning av bensin, diesel och etanol finns även en publik gasstation i Uppsala, vid Kuggebrovägen. Den första vätgasstationen i Uppsala är under byggnation och kommer att ligga vid cirkulationsplatsen Österleden/Bärbyleden.

Efterfrågan på laddinfrastruktur ökar snabbt. I första hand sker laddning inom fastigheter vid bostad eller arbetsplats. Det kommunala parkeringsbolaget har installerat cirka 170 laddplatser i Uppsala kommun⁴. Utöver dessa finns publika laddplatser som privata aktörer ansvarar för, framför allt i Uppsala stad. Trafikverket har ett ansvar för eventuellt behov av laddinfrastruktur längs det statliga vägnätet.

⁴ [Här finns våra laddstationer \(uppsalaparkering.se\)](https://www.uppsalaparkering.se)

Utöver det pågår ett utredningsarbete kring hur kommunal parkeringar på fastighetsmark kan nyttjas för laddinfrastruktur, till exempel för de hushåll som inte kan lösa sina parkering inom den egna fastigheten.

Vid stads- och regionbussdepån finns infrastruktur för gas, diesel och el för den allmänna kollektivtrafiken i länet.

Dagens trafik och framtida trafikutveckling

Trafik är själva rörelsen av människor, gods och/eller tjänster i ett eller fler typer av färdmedel. Generellt reser människor i snitt ungefär en timme per dag. Det har varit konstant under lång tid, däremot har reslängden ökat kraftigt genom decennierna⁵. De senaste decennierna består ökningen dock främst av utrikes flygresor medan inrikes reslängd har varit relativt konstant. Uppsalaborna reser i snitt ungefär 40 kilometer per dag.

Vilka val individen gör ger inte bara effekter för personen själv eller sin verksamhet utan för samhället och naturen på olika sätt.

Trafikarbete och volymer

I tabellerna nedan redovisas färdmedelsfördelningen för 2015, 2017 och 2023 samt målsättning för 2030. För åren 2017 och 2023 används data från Kollektivtrafikbarometern för att få fram färdmedelsfördelningen. För 2015 användes data från en resevaneundersökning som kommunen beställt. Se Figur 48 nedan över skillnaderna mellan de två datakällorna.

Resvaneundersökning	Kollektivtrafikbarometern:
<ul style="list-style-type: none"> • Var femte år • 4000 tillfrågade, 2000 svarade • Frågeformulär där respondenten fyller i hur man har rest under en vecka • Uppsala kommun är avsändare 	<ul style="list-style-type: none"> • Varje månad • Ökade från 200 till 400 svarande per månad • Frågeformulär där respondenten fyller i hur man har rest igår • Kollektivtrafikbarometern är avsändare

Figur 48. Skillnader mellan Uppsala kommuns resevaneundersökning från 2015 och Kollektivtrafikbarometern som används från och med 2017.

⁵ Trafikverket: Transporterna i Sverige – nuläge och prognoser. 2014

Färdmedelsandelar i Uppsala kommun				
Färdmedelsandelar	Utfall 2015	Utfall 2017	Utfall 2023	Mål 2030
Gång	15 %	7 %	10 %	15 %
Cykel	37 %	25 %	25 %	50 %
Kollektivtrafik	16 %	21 %	21 %	16 %
Privat motorfordon	36 %	47 %	43 %	19 %

Färdmedelsandelar Uppsala tätort				
Färdmedelsandelar	Utfall 2015	Utfall 2017	Utfall 2023	Mål 2030
Gång	16 %	10 %	13 %	16 %
Cykel	40 %	34 %	33 %	55 %
Kollektivtrafik	12 %	20 %	20 %	12 %
Privat motorfordon	32 %	35 %	33 %	17 %

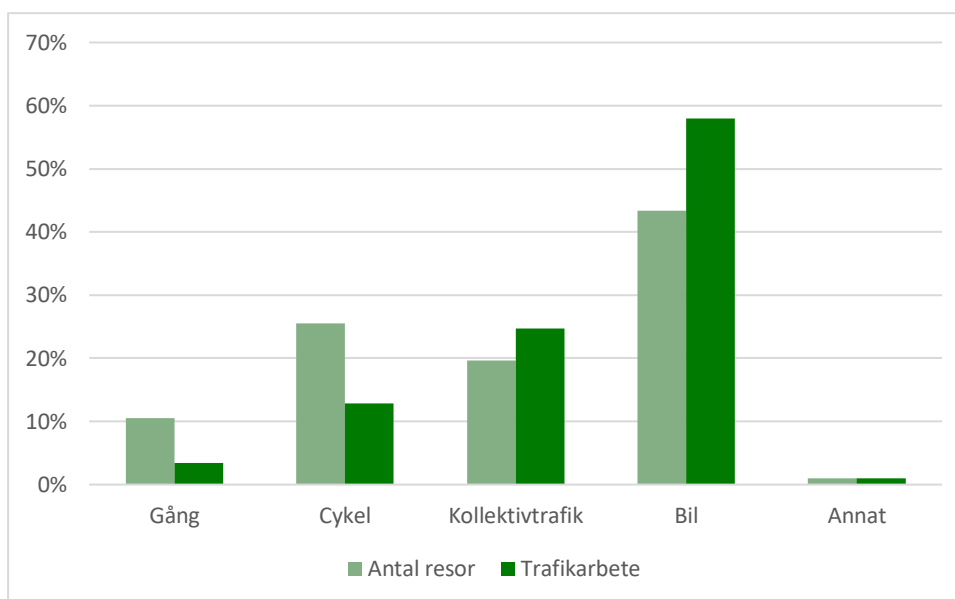
Färdmedelsandelar i Uppsalas geografi utöver Uppsala tätort				
Färdmedelsandelar	Utfall 2015	Utfall 2017	Utfall 2023	Mål 2030
Gång	9 %	-	3 %	9 %
Cykel	5 %	-	5 %	5 %
Kollektivtrafik	18 %	-	24 %	18 %
Privat motorfordon	69 %	-	68 %	69 %

Figur 49. Färdmedelsandelar i Uppsala kommun, figur 50. Färdmedelsandelar Uppsala tätort & figur 51. Färdmedelsandelar i Uppsalas geografi utöver Uppsala tätort. Ingen sammanställning finns för 2017.

Majoriteten av alla resorna som görs i kommunen görs med privata motorfordon. Bilen har en stark ställning för människors resor både i staden men framför allt på landsbygderna. Cykel har en viktig roll, särskilt i staden där cykelandelen är lika stor som bilandelen för 2023. För landsbygderna sker nästan var fjärde resa med kollektivtrafik, vilket är något fler än för staden.

Data från Kollektivtrafikbarometern kan analyseras på en mängd olika sätt. Bland annat kan det konstateras att kvinnor reser i större utsträckning än män med gång, cykel och kollektivtrafik. Det vill säga att män i större utsträckning reser med bil än kvinnor. Det går också att utläsa vissa skillnader i färdmedelsval beroende på ålder, där personer i yngre åldersgrupper samt i den äldsta åldersgruppen i större utsträckning reser med gång, cykel och kollektivtrafik. Personer i åldern 40–75 år reser i större utsträckning med bil.

Data från kollektivtrafikbarometern kan också visa trafikarbete. En jämförelse av färdmedelsandelar och trafikarbete visar att gång- och cykelresor är förhållandevis korta. En fjärdedel av alla resor som görs inom kommun görs med cykel, men cykelresorna står för endast drygt tio procent av allt trafikarbete.



Figur 52. Resor inom kommunen 2022 och 2023, antal resor och trafikarbete. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

WSP har, på uppdrag av Uppsala kommun, tagit fram prognoser över resandet och trafikarbete. Det finns tre olika alternativ som har studerats vid framtagandet av prognoserna, vilka sammanfattas i bilden nedan. 2019 representerar nuläget och är ett modellbaserat nuläge, det betyder att det är baserat på kommunala trafikräkningar men resultaten kommer från trafikmodellen.

	2019		JA 2050	
<i>Transportinfrastruktur</i>	Nuläge	Nuläge 2019 plus beslutade utbyggnader	Nuläge 2019 plus beslutade utbyggnader	Nuläge 2019 plus beslutade utbyggnader
<i>Markanvändning</i>	Nuläge	Markanvändning 2050	Markanvändning 2050	Markanvändning 2050
<i>Styrmedelspaketet</i>	-	Trend	S1	S2

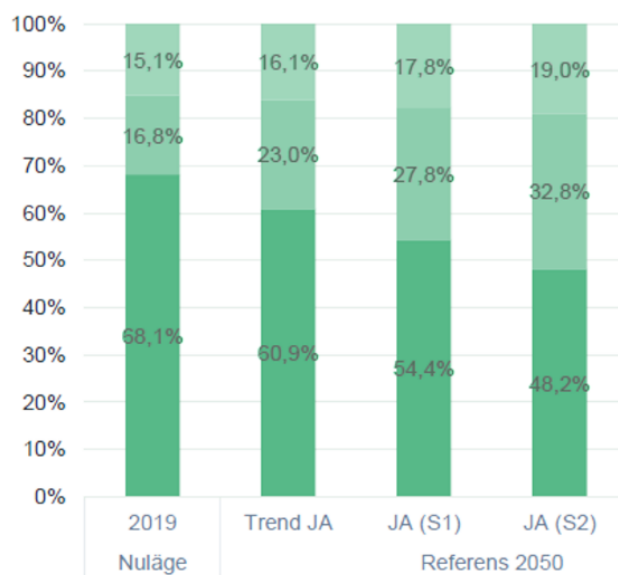
Figur 53. Studerade alternativ i WSP:s prognosarbete.

I figur 50 och 51 nedan redovisas färdmedelsandelar. Nuläget skiljer sig något åt jämfört med tabellerna som redovisas ovan. Det beror på att resultatet från kollektivtrafikbarometern som redovisas i 49 är en stickprovsundersökning som räknas om till att gälla hela befolkningen i trafikmodellen. Trafikmodellen använder också flera källor för sina beräkningar än kollektivtrafikbarometern.

För resor som startar i Uppsala stad är skillnaderna små mellan nuläget och trend. Färdmedelsandelen för bil kommer att minska till förmån för kollektivtrafik i de alternativ som också har styrmedelspaket för att främja kollektivtrafik. Liknande mönster ses även för resor med start i övriga kommunen, även om bilen har en ännu tydligare dominans här.



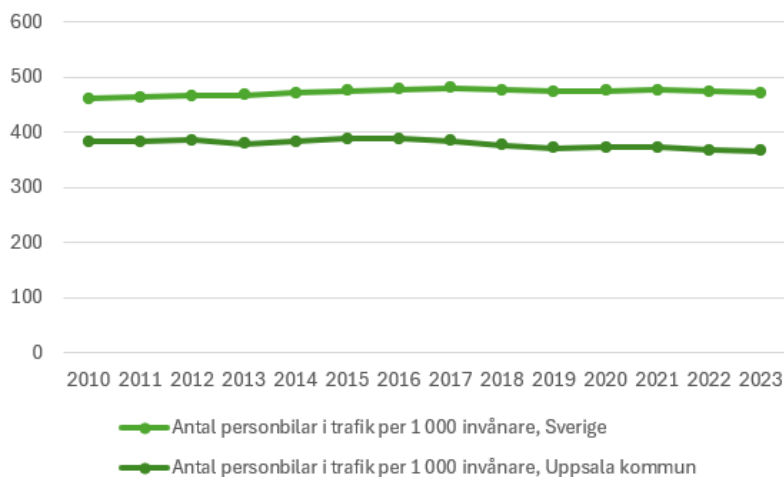
Figur 54. Färdmedelsandel. Resor med start i Uppsala stad. Källa: WSP



Figur 55. Färdmedelsandel. Resor med start i övriga kommunen. Källa: WSP

Privat motorfordonstrafik

Antalet personbilar i Uppsala kommun har ökat sedan 2010 från nästan 76 000 fordon till nästan 90 000 fordon 2023. Trots den faktiska ökningen av antalet fordon så har bilinnehavet i kommunen under samma period gått ner. 2010 fanns det 383 fordon per 1 000 invånare, i slutet av 2023 var motsvarande siffra 366. Bilinnehavet hos kommunens invånare är lägre än i riket i stort.

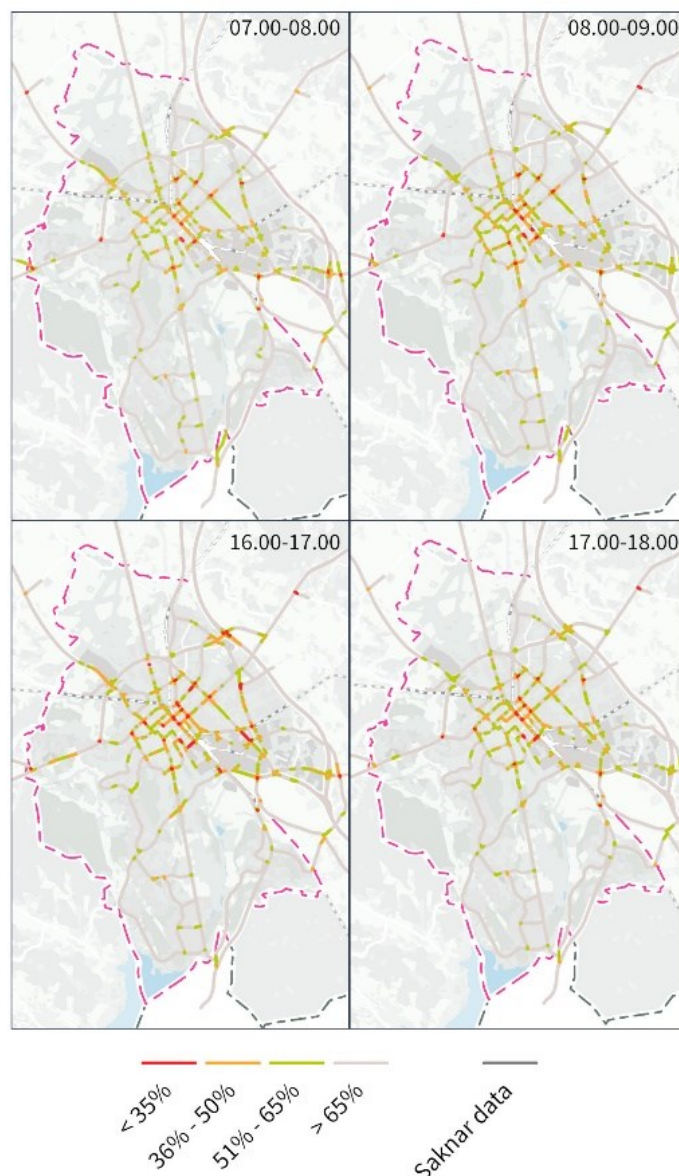


Figur 56. Antal personbilar i trafik per 1 000 invånare i Uppsala kommun respektive för hela riket. Källa: Trafikanalys

Ett sätt att minska bilinnehavet kan vara en ökad användning av bilpooler. I dag finns runt en handfull företag som erbjuder bilpooler. Några av dem är stängda och är till exempel tillgängliga för de boende i den bostadsrättsförening som handlat tjänsten, andra företag har öppna bilpooler allmänheten kan teckna medlemskap och nyttja tjänsten.

Trots minskat bilinnehav och ökad användning av bilpooler finns trängsproblem för motorfordonstrafik i Uppsala. Antalet bilar har ökat det senaste decenniet till följd av att befolkningen har vuxit. Med hjälp av GPS-data har biltrafikens hastigheter analyserats och jämförts med den skyltade hastigheten. I figuren nedan redovisas den genomsnittliga hastigheten av den skyltade hastighetsgränsen i procent. En låg siffra indikerar på trängselproblematik. Analysen visar att trängseln varierar över dagen och verkar vara som störst mellan klockan 16–17. Trängseln är som störst i innerstaden, till exempel på Kungsgatan, Väderkvarnsgatan och Strandbodgatan. Även andra platser i staden har problem med trängsel, till exempel Fyrislundsgatan, väg 55 vid Flogsta och Stenhagen, väg 272 vid Librobäck, väg 282 vid Fyrislund samt korsningarna Österleden-väg 55 och väg 55-E4.

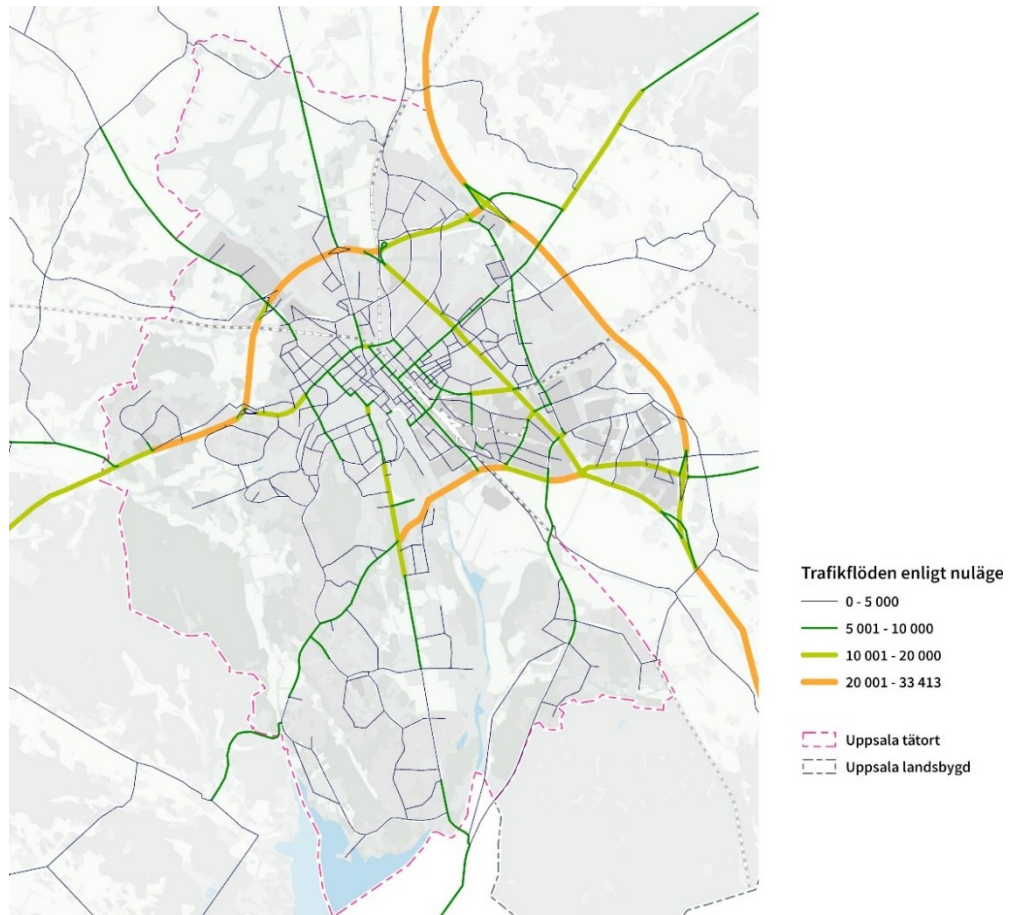
Genomsnittlig hastighet som procent (%) av hastighetsgräns



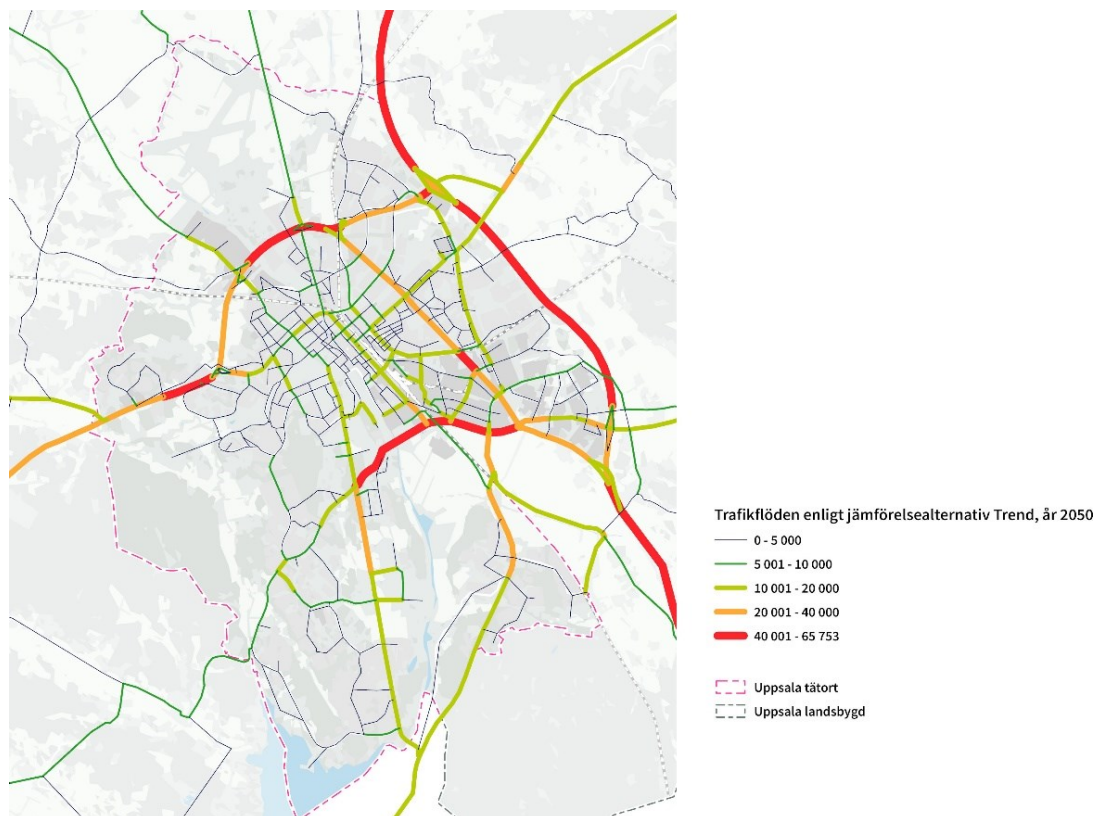
Figur 57. Genomsnittlig hastighet som procent av hastighetsgräns. Källa: TomTom

Prognosen för alternativ trend visar att biltrafiken kommer att öka i Uppsala jämfört med nuläget. Den största ökningen kommer att ske på Enköpingsvägen-Bärbyleden, Tycho Hedéns väg, E4 och Kungsängsleden. Även ökningarna på Gamla Stockholmsvägen och väg 1060 väntas i och med utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna.

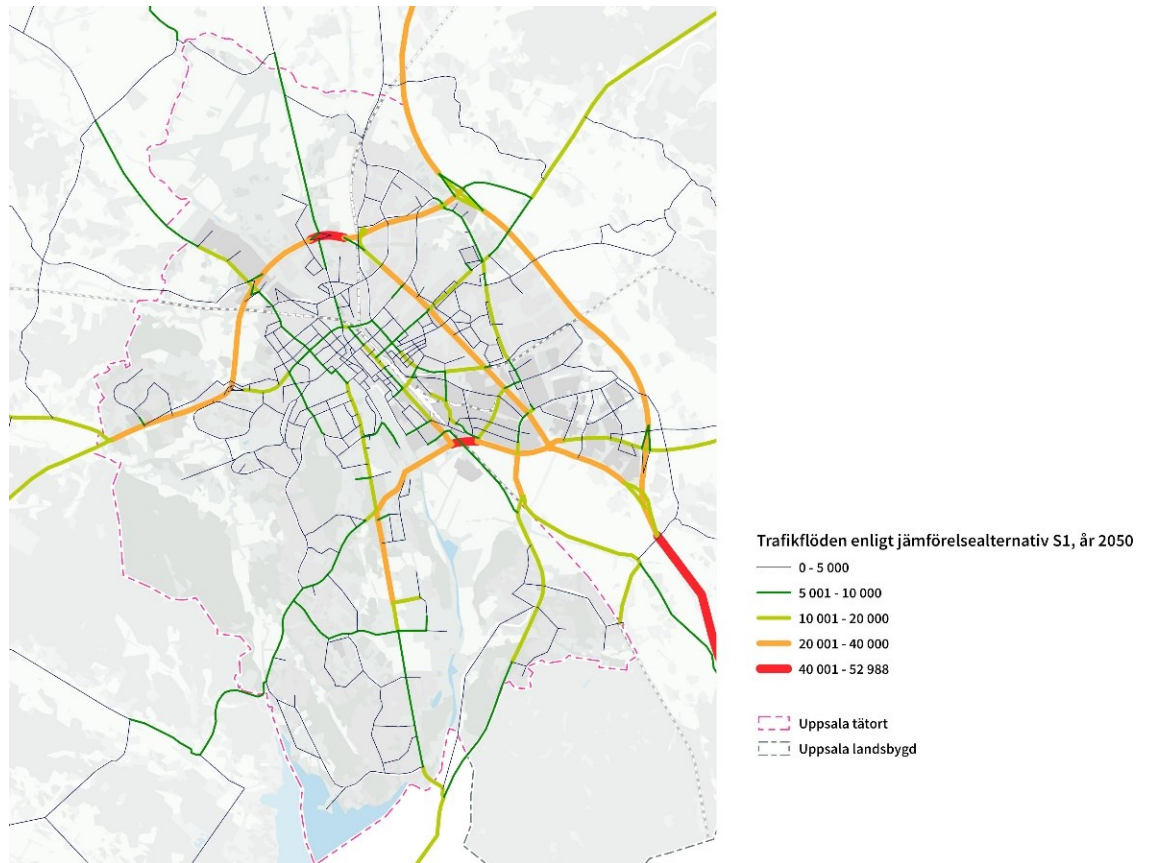
Prognoserna visar att biltrafikflödena minskar vid införande av styrmedel som främjar kollektivtrafik, se Figur 58, Figur 59, Figur 60 och Figur 61. Det finns två styrmedelspaket. Styrmedlen är sådana som kommunen och regionen har rådighet, eller delvis rådighet, över. Parkeringsavgifter, att underlätta för bilpooler, kollektivtrafiktaxa samt att främja cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur är de styrmedel som paketeras i två olika paket, 1 och 2. I paket 1 höjs till exempel parkeringstaxan med 18 kronor per timme och i paket 2 med 30 kronor per timme. Eftersom trafikflödena är mindre i de två alternativen med styrmedel som främjar kollektivtrafik, kommer även trafikarbetet vara lägre i dessa alternativ jämfört med trendalternativet.



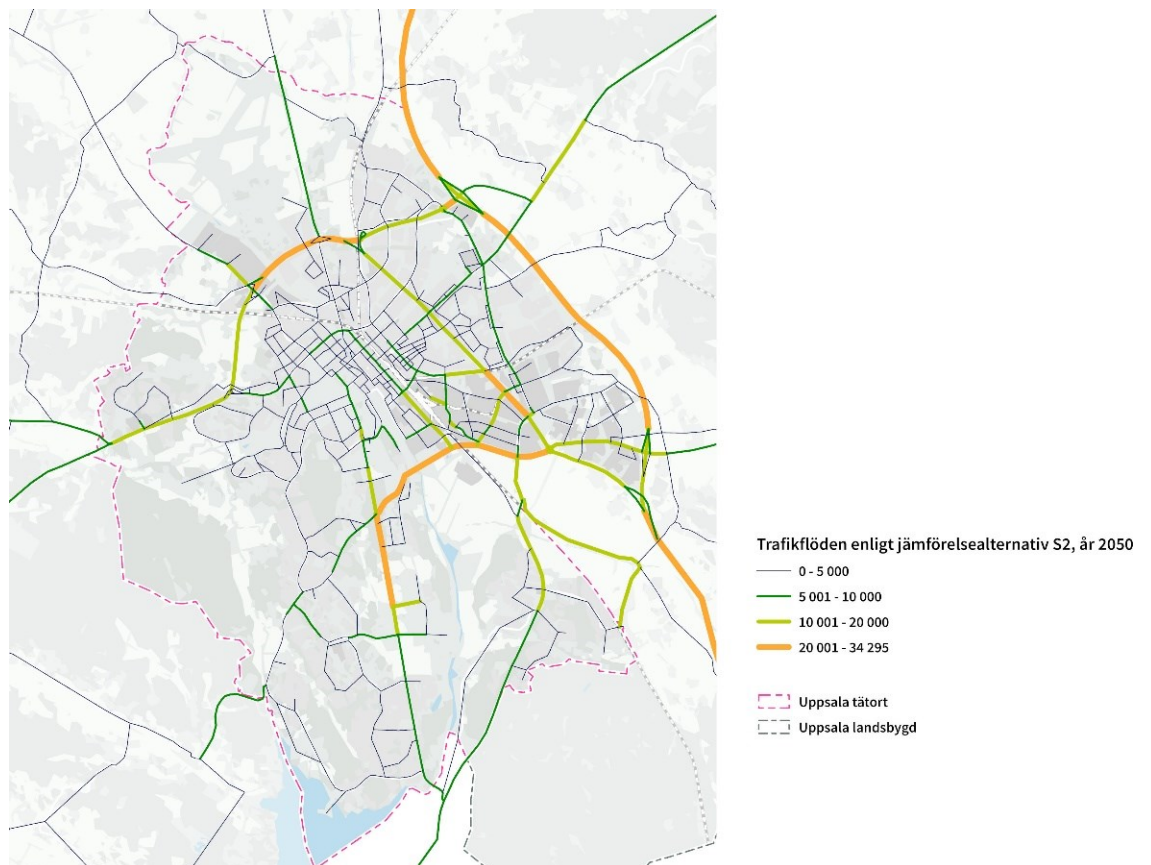
Figur 58. Biltrafikflöden nuläge. Källa: WSP



Figur 59. Biltrafikflöden 2050, JA Trend. Källa: WSP

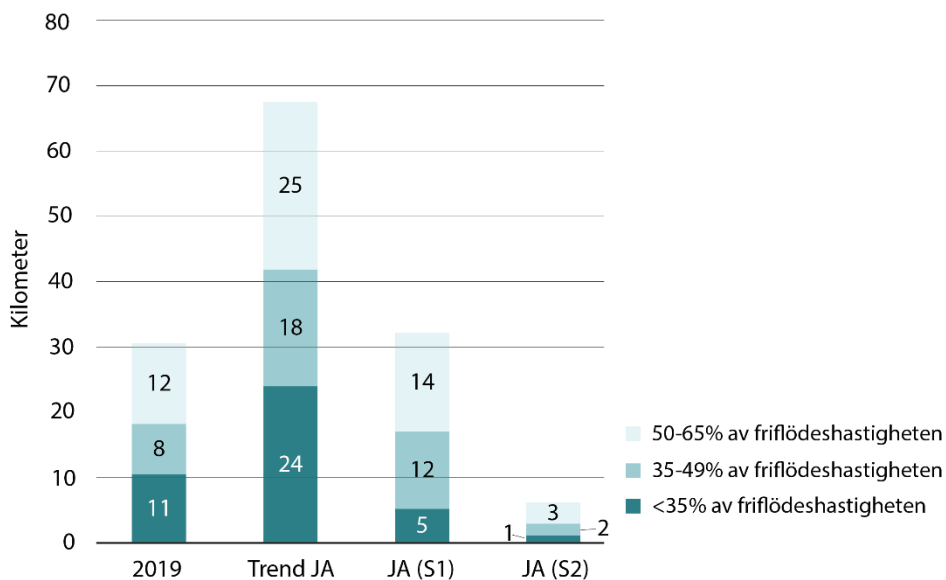


Figur 60. Biltrafikflöden 2050, JA S1. Källa: WSP

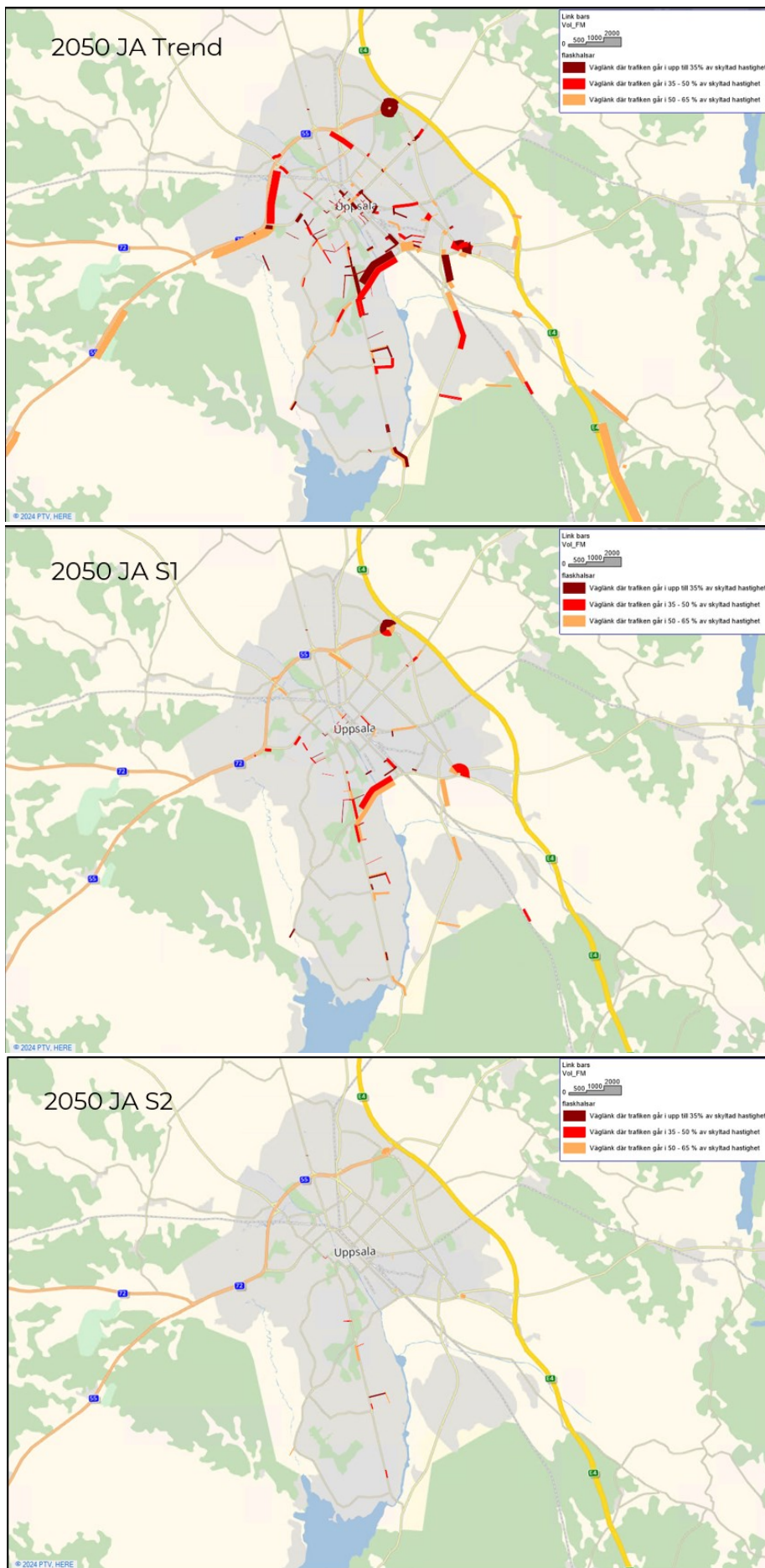


Figur 61. Biltrafikflöden 2050, JA S2. Källa: WSP

WSP har även uppskattat framtida trängsel utifrån de studerade alternativen. Resultatet visar att trängsel kommer att öka i JA trend. I alternativen med styrmedel som främjar kollektivtrafik flyttas resenärer över från bil till kollektivtrafik och på så vis minskas trängseln i vägnätet i dessa alternativ.

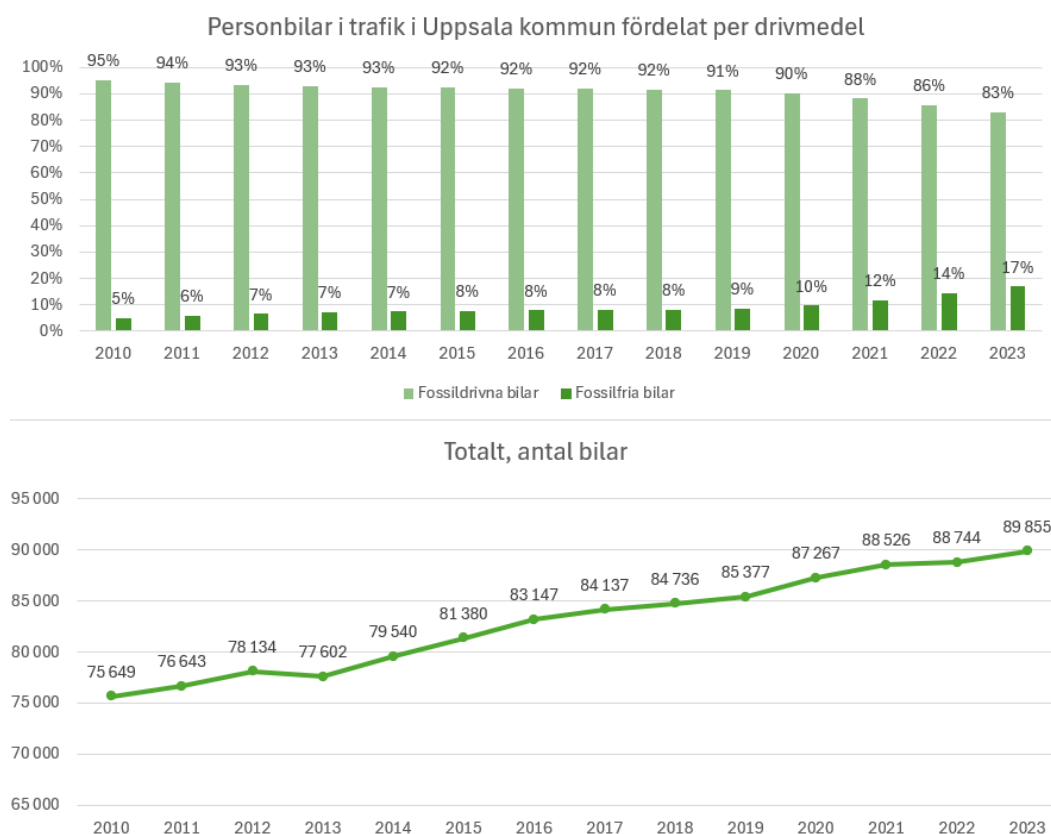


Figur 62. Trängselkilometer, Uppsala kommun. Källa WSP



Figur 63. Trängsel i vägnätet 2050 vid olika alternativ. Källa: WSP

Antalet privata bilar har som sagt ökat från 2010 till 2023 i kommunen, men sammansättningen av fordonsslottan har förändrats något. Under 2010 var 95 procent av alla personbilar i kommunen bensin- eller dieslbilar. Motsvarande siffra under 2022 var 81 procent. Under perioden har andelen etanolbilar varit relativt konstant mellan 4 och 6 procent. Det är framför allt el-, elhybrid- och laddhybridbilar som har ökat under perioden och hade under 2022 en marknadsandel på sammanlagt 13 procent. Etanol-, el-, samt laddhybrider räknas som fossilfria fordon och andelen för dessa var år 2022 13%. De senaste siffrorna för 2023 visar på 16 %.



Figur 64. Personbilar i trafik i Uppsala kommun fördelat per drivmedel. Källa: Trafikanalys

Kollektivtrafik

I Uppsala stad trafikerar tolv stombusslinjer och två servicelinjer. Utöver detta trafikerar drygt 30 regionbusslinjer staden. Uppsala centralstation är länets största hållplats med cirka 3 000 bussavgångar per vardag. Andra stora hållplatser i Uppsala stad sett till antal avgångar är Skolgatan, Uppsala science park, Vaksala torg, Regementsvägen och Klostergatan.

Stadstrafiken har sammanlagt nästan 2 300 turer per vardag. Stomlinjerna 1–12 har cirka 110–240 turer per vardag, där linje 3 har flest turer per dag. Servicelinjerna har knappt 50 turer per vardag.

Bland stadstrafiken är linje 3 störst till resandet, med cirka 12 000 påstigande per vardag. Totalt sker drygt 83 000 resor i stadstrafiken per vardag. Uppsala centralstation, Vaksala torg, Gränbystaden och Gottsunda torg är de hållplatser med flest påstigande för stadstrafiken.

Linje 1, ringlinjen, har sedan den infördes 2017, inneburit nya resmönster hos kollektivtrafikresenärerna i och med att byten mellan linjer kan ske på fler platser än i innerstaden. Under 2023 hade linje 1 cirka 9 500 påstigande per vardag.

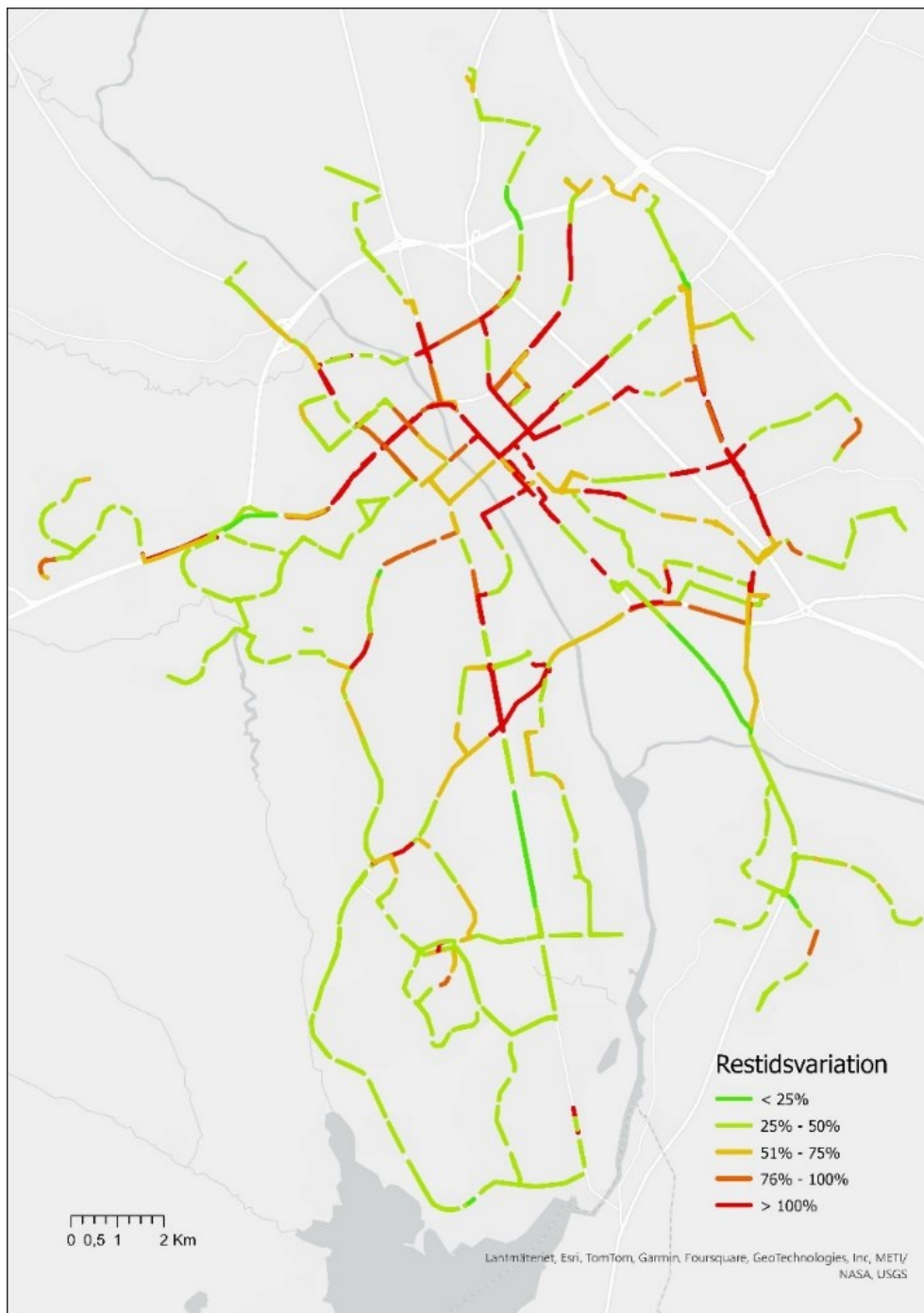


Figur 65. Linjenätskarta över stadsbussarna i Uppsala. Källa: UL

Uppsala kommun och Region Uppsala har tillsammans analyserat stadstrafikens restidsvariation för att bedöma stadsbussarnas framkomlighet. Restidsvariationen visar hur mycket längre tid det tar för de 10 procent snabbaste turerna jämfört med de 10 procent snabbaste turerna. Ett högt värde indikerar på att det går mycket snabbare att köra under lågtrafik än högtrafik, vilket innebär att busslinjen påverkas av trängsel på gatorna. I Figur 66 nedan redovisas stombusslinjernas restidsvariation. Kartan visar att det finns framkomlighetsproblematik för stadstrafiken i innerstaden men även på andra platser i staden, till exempel korsningen Dag Hammarskjölds väg-Kungsängsleden/Vårdsättravägen och Råbyvägen-Tycho Hedensväg. Den största

potentialen för förbättrad framkomlighet finns vid signalreglerade korsningar där så kallad signalprioritering skulle kunna vara en effektiv åtgärd.

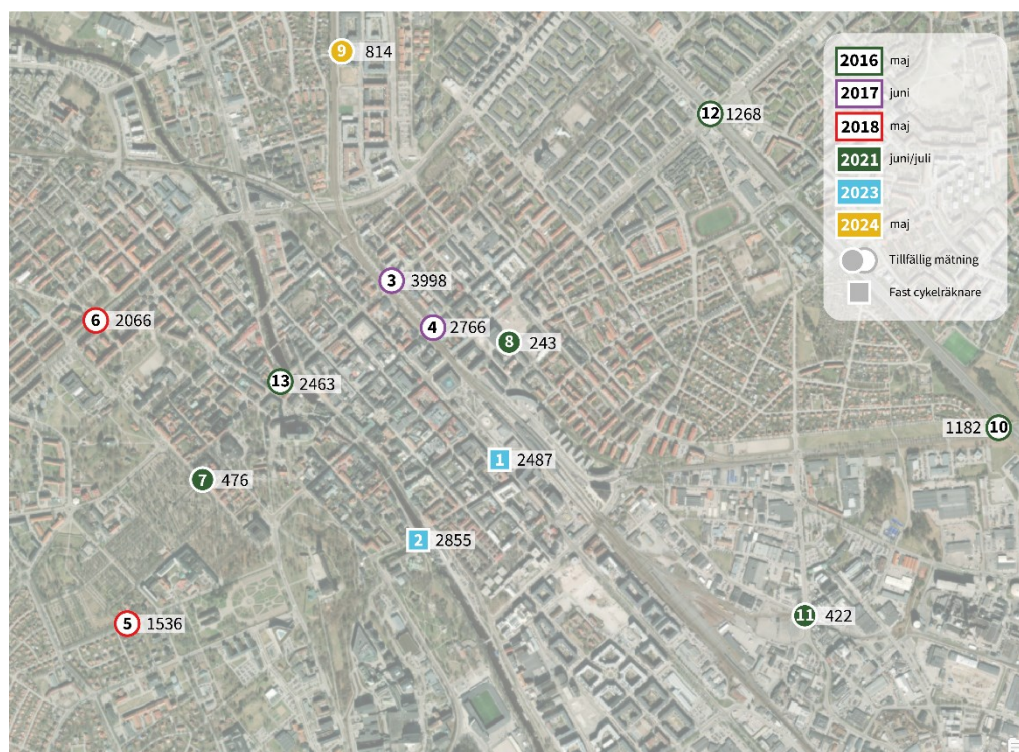
I Figur 57 ovan redovisades motorfordonstrafikens trängselproblematik. Kommunen kan konstatera att biltrafikens framkomlighetsproblem till viss del sammanfaller med kollektivtrafikens framkomlighetsproblem.



Figur 66. Karta över restidsvariation för stadsbusslinje 1-12. Data från sep-dec 2023. Källa: Årsrapport för kollektivtrafikens framkomlighet i Uppsala stad 2023 (Region Uppsala och Uppsala kommun)

Cykeltrafik

Uppsala är känd som cykelstad och det finns många cyklister. Kommunen genomför både tillfälliga mätningar på olika platser varje år samt har några fasta cykelräknare. I kartan nedan redovisas ett urval över dessa cykelmätningar för att ge en bild över cykelflödena i centrala Uppsala.



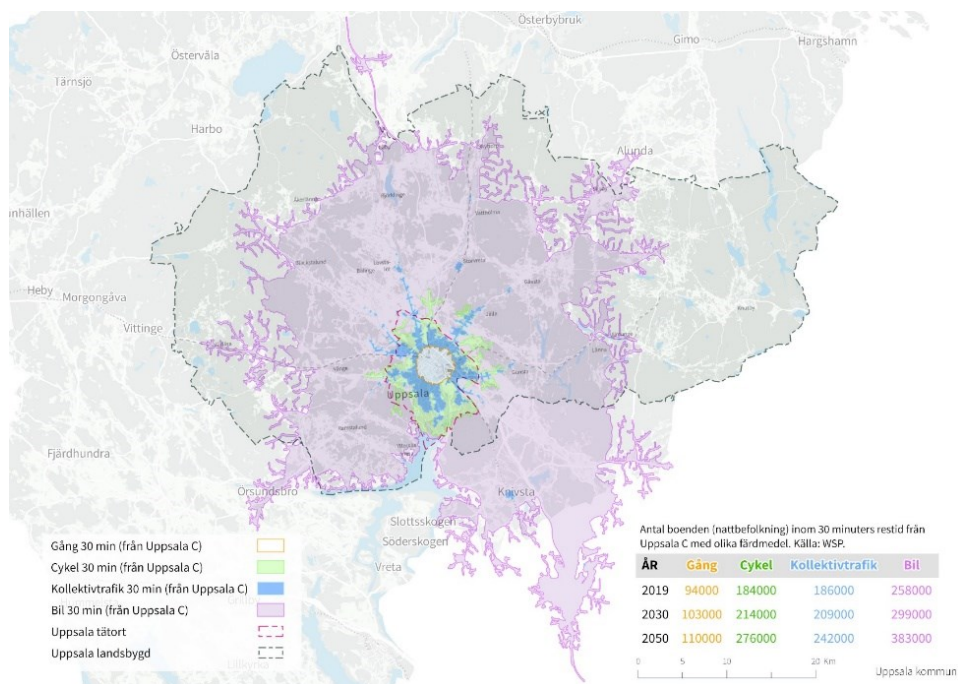
Figur 67. Cykelflöden, dygnstrafik, i centrala Uppsala. Punkt 1 och 2 mäts via en fast cykelräknare, övriga punkter har mätts med en tillfällig mätning. Här redovisas i vilken månad och år mätningen genomfördes.

Det finns olika typer av cyklar. Allt fler cyklar med elcykel och/eller lådcykel. Vissa typer av elsparkcyklar klassas som cykel och har vuxit i popularitet de senaste åren. I Uppsala stad finns sedan några år tillbaka möjlighet till korttidshyra elsparkcyklar. Det finns runt en handfull elsparkcykelföretag med sammanlagt 3 000 fordon tillgängligt i Uppsala. Uppsala kommun har en dialog med elsparkcykelföretagen om bland annat parkering för hyrda elsparkcyklar. Med hjälp av geofencing är det till exempel inte möjligt att parkera hyrda elsparkcyklar på vissa platser i staden, så som Stora torget och Kungsgatan.

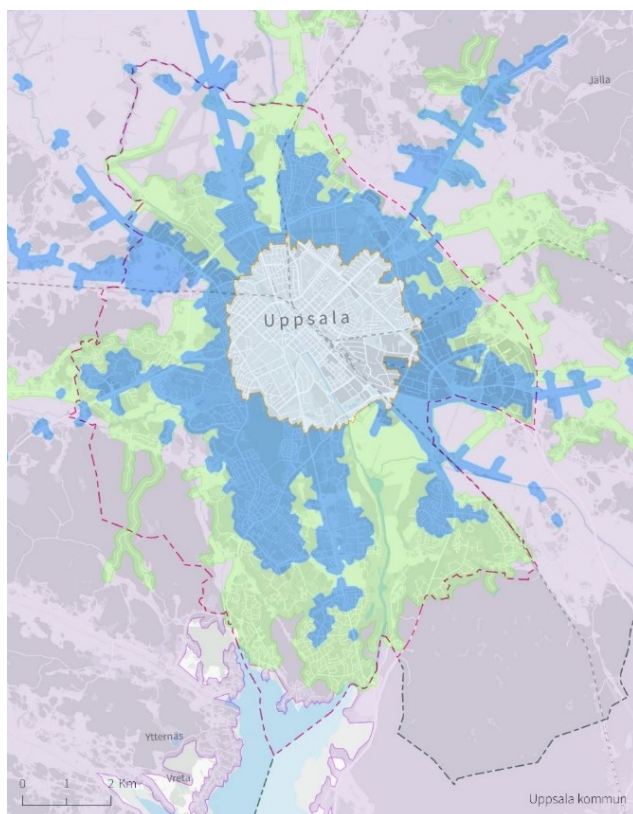
Tillgänglighet till innerstaden

Innerstaden är kommunens mest tillgängliga del. En analys har gjorts för att se hur många personer som kan nå Uppsala centralstation inom 30 minuter med olika typer av färdmedel, se Figur 68 och Figur 69. Från Uppsala centralstation nås centrala delar av Uppsala inom 30 minuter med gång. Tillgängligheten ökar med cykel och kollektivtrafik och hela staden nås i princip inom 30 minuter från Uppsala C. Även vissa stråk längs de större statliga vägarna och järnvägen nås med cykel och kollektivtrafik inom 30 minuter. Från Uppsala centralstation nås större delen av kommunen samt delar av angränsande kommuner med bil inom 30 minuter.

Bilen är det färdmedel som flest personer kan resa med för att ta sig till Uppsala centralstation inom 30 minuter, både idag och i framtiden. Sett till antal ökar denna grupp mest över de studerade åren. Med cykel eller kollektivtrafik når ungefär lika många personer Uppsala centralstation idag, dock kommer antalet personer med cykelavstånd öka mer jämfört med kollektivtrafik till 2050. Antalet personer som bor inom 30 minuters gångavstånd från Uppsala centralstation är alltså minst, men kommer att öka något till 2030 och 2050.



Figur 68. Kartan visar vilka områden man kan resa till från Uppsala central inom 30 minuter med olika färdmedel, 2019, samt en tabell över hur många boenden som nås inom 30 minuters restid från Uppsala central 2019, 2030 och 2050.



Figur 69. Kartan visar vilka områden man kan resa till från Uppsala central inom 30 minuter med olika färdmedel, 2019.

Trafikens negativa konsekvenser

Trafik kan ge upphov till negativa effekter för så väl människor som för miljö och klimat.

Uppsala kommuns arbete om trafiksäkerhet bygger på Nollvisionen som säger att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Fordon, individens beteende och vägars utformning bildar en helhet över hur allvarlig en olycka kan bli om den händer. Uppsala kommun, är som vägghållare, ansvarig för utformning av kommunala gator. I Figur 70 redovisas antalet skadade efter skadegrad och år på Uppsala kommuns vägnät.



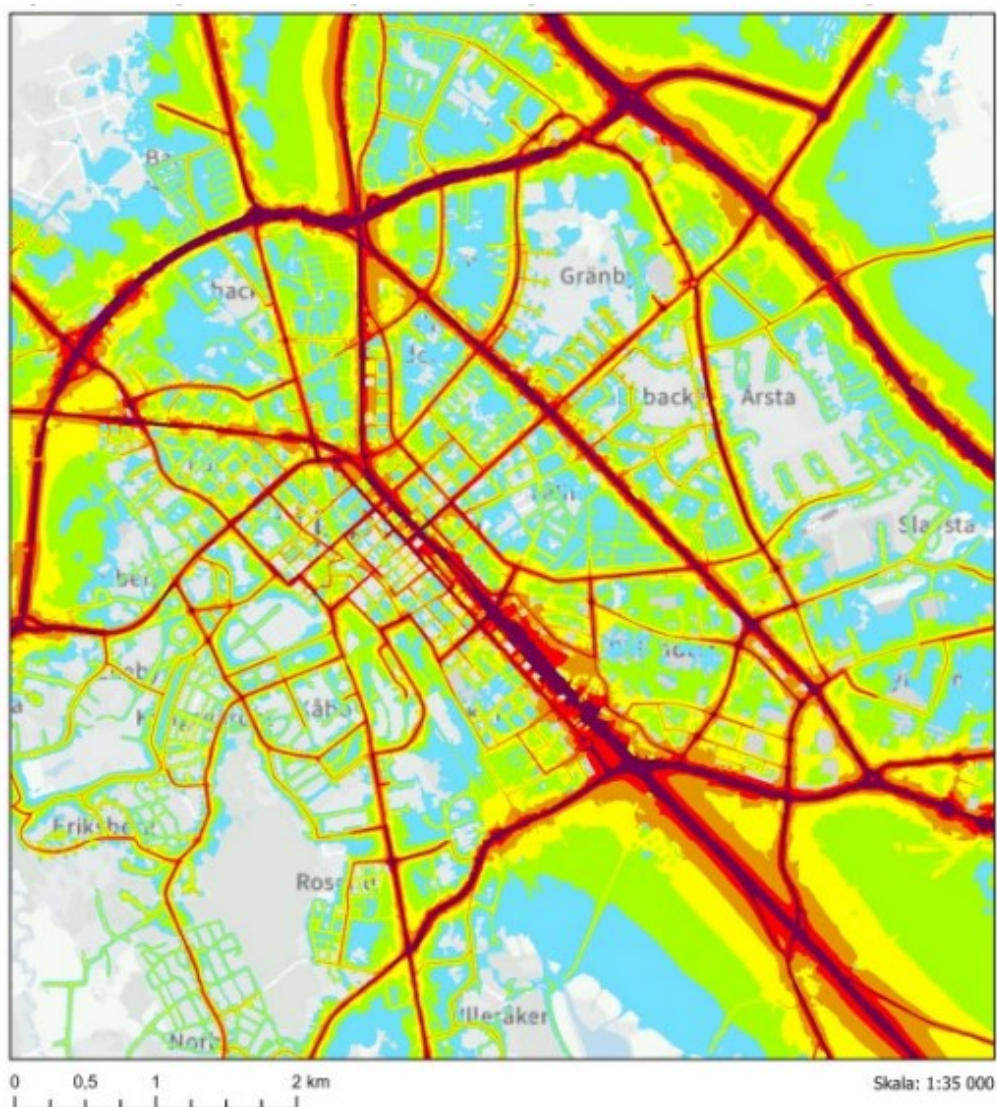
Figur 70. Antal skadade i trafiken uppdelat på skadegrad och år på Uppsala kommuns vägnät. Källa: STRADA

Under 2023 var majoriteten av de skadade är måttligt till lindrigt skadade. De flesta som skadades var cyklist eller fotgängare. Många cykel- och fotgängsolyckor sker som singelolyckor där ishalka beskrivs som en orsak. Under 2023 var följande vägsträckor de mest olyckdrabbade:

Vägsträcka	Antal
Drottninggatan och Vaksalagatan	24
Dag Hammarsköljds väg	20
Fyrisvallsgatan och Gamla Uppsalagatan	17
Sjukhusvägen	15
Dragarbrunnsgatan	11
Kungsgatan	12
Bäverns gränd	5
Kamomillgatan	4

Figur 71. De mest olyckdrabbade vägsträckorna inom Uppsala kommuns vägnät under 2023. Källa: STRADA.

Trafik kan ge upphov till buller och utsläppt som orsakar luftföroreningar. I Figur 72 redovisas den ekvivalenta ljudnivån från väg och järnväg. Ekvivalent ljudnivå är en genomsnittlig ljudnivå som uppstår från trafiken. Kartan visar att ljudnivåerna är som störst vid dom vägar med störst trafikflöden. Även järnvägen, framför allt söder ifrån, är en stor källa för buller. I Handlingsplan för trafikbuller 2024–2028 redovisas de åtgärder som kommunen avser att genomföra i syfte att minska kommuninvånarnas exponering för buller.



Teckenförklaring

Buller - Väg och järnväg - ekvivalent ljudnivå ISOV2	■ 50-55 dBA
	■ 55-60 dBA
	■ 60-65 dBA
	■ 65-70 dBA
	■ >70 dBA
■ 45-50 dBA	

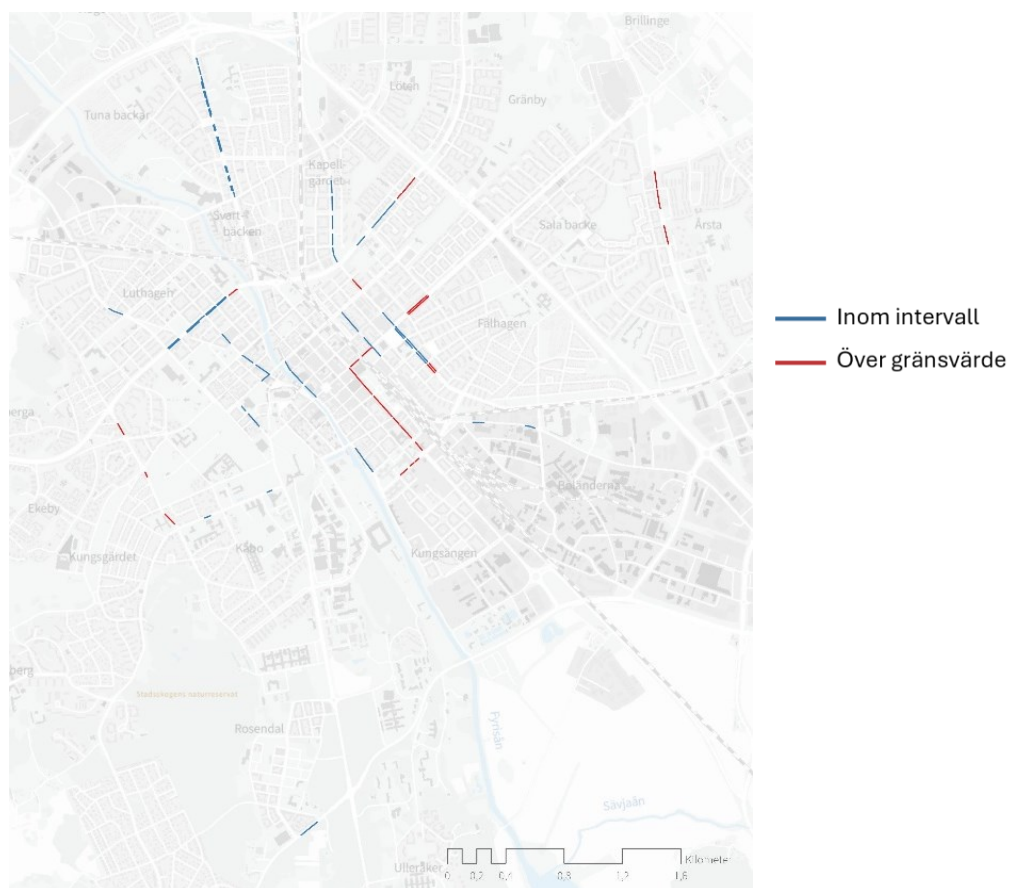


Figur 72. Utbredningskarta för ekvivalent ljudnivå för väg och spårtrafik sammanslaget.
Källa: Handlingsplan för trafikbuller 2024–2028

Det finns olika typer av luftföroreningar på grund av motorfordonstrafik. Grova partiklar, PM₁₀, bildas vid slitage av däck, vägar och bromsar. Kväveoxider, NO_x, bildas vid förbränning i höga temperaturer i till exempel diesel- och bensenmotorer. Nedan redovisas de gator som riskerar att överskrida gränsvärdena för PM₁₀ respektive kväveoxid (NO₂) år 2050 enligt de trafikprognoser som tagits fram utifrån att trafikarbetet följer trenden, samt med antaganden om fordonsflottan och en ökande andel fossilfria fordon. Det kan konstateras att det är ungefär samma sträckor som förväntas få problem med både partiklar och kväveoxider år 2050. Kungsgatan, Vaksalagatan och Fyrislundsgatan är exempel på gator som riskerar att få problem med luftföroreningar.

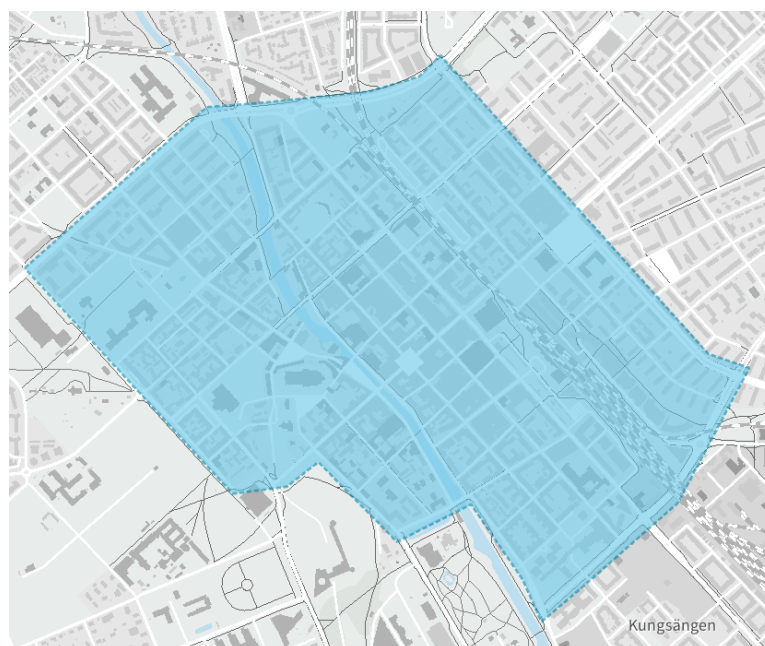


Figur 73. Rödmarkerade sträckor riskerar att överskrida gränsvärdena för PM10 år 2050. Blåmarkerade sträckor är under gränsvärdet. Trafikprognos trend för 2050.



Figur 74. Rödmarkerade sträckor riskerar att överskrida gränsvärdena för kväveoxid år 2050. Blåmarkerade sträckor är under gränsvärdet. Trafikprognos trend för 2050.

För att minska luftföroreningarna i Uppsala har kommunen infört en miljözon i innerstaden. Miljözonen innebär att tunga lastbilar och tunga bussar måste uppfylla vissa krav för att få köra i zonen. Uppsala kommun har även infört dubbdäcksförbud på delar av Kungsgatan och Vaksalagatan i syfte för att förbättra luftkvaliteten.



Figur 75. Miljözon för tunga fordon i Uppsala.

Utmaningar för att nå våra mål

Det finns utmaningar inom flera områden som rör trafik- och infrastruktursystemet för att kunna nå våra mål om till exempel hållbara resor och klimat. Målen beskrivs närmare i avsnitt 1.2 i huvuddokumentet. Nulägesbeskrivningen tar en större ansats än vad trafiknätsplanen omfattar för att ge en bred bild över trafik- och infrastruktursystemet.

Det finns idag en infrastruktur som samnyttjas till stor del av både kollektivtrafik och motorfordon. Vissa sträckor har, särskilt under vissa tider, stora problem med trängsel. Detta förväntas förvärras med ökade trafikflöden i framtiden. I många delar av Uppsala är staden är några större om- eller utbyggnader av gatunätet inte möjliga, vilket innebär att vi måste använda våra befintliga gator på ett effektivt sätt.

Ökade trafikflöden för biltrafiken innebär mer trängsel och risk för längre restider. Det finns behov att dels öka fyllnadsgraden, det vill säga att låta fler personer åka i respektive bil, dels att få bilister att välja andra färdmedel. Eftersom fler personer förväntas bo och verka i Uppsala i framtiden men använda, i stort sett, de gator som vi har idag behöver vi använda mer yteffektiva färdmedel så som gång, cykel och kollektivtrafik i staden. Många bilar står parkerade majoriteten av dygnets timmar. Genom att fler väljer andra färdmedel kan bilinnehavet minska och parkeringsyta frigöras till annat.

Trängsel för biltrafiken kan även minska genom att öka framkomligheten på olika sätt. Längre restider kan accepteras till viss del om restidsvariationen minskar. Vet bilister om att det alltid tar en viss tid att resa mellan två punkter kan man planera sin resa efter det. Åtgärder behövs för att skapa en framkomlighet som ger låg restidsvariation.

Även kollektivtrafiken har problem med framkomligheten idag och kommer påverkas negativt vid ökade biltrafikflöden. Idag ger trängsel i gatunätet busstrafiken en låg pålitlighet. Busstrafiken har en stor restidsspridning som gör det svårt för resenärer att planera sin resa och kunna lita på att man kommer fram enligt tidtabellen. Detta riskerar att minska attraktiviteten för kollektivtrafiken. Det finns behov av att öka kollektivtrafikens framkomlighet och pålitligheten hos resenärerna för kollektivtrafiken genom en minskad restidsvariation.

Majoriteten av allt trafikarbete som görs sker med bil och så länge fossila drivmedel används ökar växthusgasutsläppen när trafikarbetet ökar. Det finns behov av att gå från fossila till förnyelsebara drivmedel.

Prognoserna visar att färdmedelsandelarna kommer se ungefär lika i framtiden jämfört med idag om inte styrmedel används. Det finns behov av styrmedel som främjar kollektivtrafik och minskar bilens attraktivitet.

Flera av de utmaningar som beskrivs här kan tas hand om, helt eller delvis, i trafiknätsplanen. Andra utmaningar, så som trafiksäkerhet, höga bullernivåer och luftföroreningar hanteras i andra styrdokument.

