

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2021-06-16

Diarienummer:
GSN-2021-00190

Handläggare:
Tove Västibacken

Åtgärder på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan för att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** på Kungsgatan i både norr- och södergående färdriktning i korsningen med Vaksalagatan införa trafikreglering påbjuden körriktning öster ut till Vaksalagatan från 1 januari 2022,
2. **att** påbörja planering för utformningen av Dragarbrunnsgatan 2.0 tillsammans med Citysamverkan för att främja stadsliv, öka trivsel och stärka tryggheten med mål att Dragarbrunnsgatan, efter pågående och planerade grävningar och gatuarbeten, ska bli en attraktiv och tillgänglig gata där genomfartstrafik begränsas,
3. **att** vid korsningen Storgatan och S:t Persgatan säkerställa en säker trafikmiljö och trygga cykelvägar,
4. **att** anlägga trafiksäkerhetshöjande åtgärder och ha beredskap för åtgärder som motverkar en eventuell ökad trafikmängd på Väderkvarnsgatan,
5. **att** vägvisningen ses över så att trafikanter lätt ska kunna ta sig till sina målpunkter,
6. **att** en uppföljning ska göras och rapporteras till nämnden senast 1 juni 2022 med avseende på hur den förändrade trafikregleringen påverkat trafiksituationen på Kungsgatan och närliggande gator samt hur centrumhandeln har påverkats av åtgärderna som följer av detta ärende,

7. **att** sända uppföljningen till kommunstyrelsen utifrån kommunstyrelsens ansvar för näringslivet, samt
8. **att** stadsbyggnadsförvaltningen tar fram ett förslag på hur miljön vid Kungsgatan kan utformas för att bli en mer attraktiv plats att vistas vid för genomförande senast våren 2022.

Ärendet

För att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet beslutade gatu- och samhällsmiljönämnden 16 juni 2020 (§10) att ett beslutsunderlag ska tas fram för hur genomfartstrafiken kan begränsas på Kungsgatan och förbjudas på Dragarbrunnsgatan. Enligt beslutet skulle åtgärderna genomföras i början av 2021. Nämnden beslutade också att ta fram en konsekvensanalys som belyser barnperspektivet och hur trafiksituationen i det övriga vägnätet kan hanteras när genomfartstrafiken på Kungsgatan begränsas.

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att trafikregleringen påbjuden körriktning införs på Kungsgatan i höjd med Vaksalagatan. Utformningen av Dragarbrunnsgatan föreslås ses över så att den blir en attraktiv gata som främjar stadslivet och förhindrar genomfartstrafik när grävarbetena för fjärrvärmeledningar på Dragarbrunnsgatan är klara. Det föreslås också att åtgärder vidtas vid korsningen Storgatan och S:t Persgatan och hastighetsdämpande åtgärder på Väderkvarnsgatan för att säkerställa en säker trafikmiljö. Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att ny vägvisning tas fram inför att en ny trafikreglering börjar gälla så att trafikanter lätt ska kunna ta sig till sina målpunkter. Ett förslag ska också tas fram på hur miljön vid Kungsgatan kan utformas för att bli en mer attraktiv plats att vistas vid för genomförande senast våren 2022.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Kommunledningskontoret, näringsliv och etablering, har genomfört en konsekvensanalys för näringslivet som utgör en del av utredningsunderlaget i ärendet. Vid beredningen av ärendet har förvaltningen mött Citysamverkan vid två tillfällen för dialog kring föreslagna åtgärder. Synpunkter från utryckningsmyndigheterna och Region Uppsala har också inhämtats.

Näringslivs-, barn- och jämställdhetsperspektiven har beaktats som framgår av föredragningen i ärendet.

Föredragning

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår en trafikreglering med påbjuden körriktning, vänstersväng respektive högersväng, från Kungsgatan in på Vaksalagatan. Motorfordonstrafikanter måste därmed svänga vänster/österut om de kommer norrifrån på Kungsgatan och höger/österut om de kommer söderifrån, in på Vaksalagatan. Kollektivtrafik, taxi och utryckningsfordon ingår inte i regleringen. Se illustration över vägmärken vid Vaksalagatan i ärendets **bilaga 1**.

Reglering med påbjuden sväng bedöms vara det bästa sättet att genomföra nämndens intention med beslutet den 16 juni 2020 om att förhindra genomfartstrafik på Kungsgatan. Ett genomfartsförbud skulle kunna missuppfattas och tolkas som att all

motortrafik är förbjuden. Påbjuden körriktning ger en tydlighet för trafikanten om vad som gäller och, i jämförelse med ett genomfartsförbud, underlättas polismyndighetens övervakning.

För att trafikregleringen på Kungsgatan inte ska riskera att försämra trafiksäkerheten föreslås trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Väderkvarnsgatan, se **bilaga 7**. Förslaget innebär att övergångsställen på Väderkvarnsgatan förses med hastighetsdämpande åtgärder och att en säker trafikmiljö och trygga cykelvägar också ska säkerställas vid korsningen Storgatan och S:t Persgatan. Förstärkta åtgärder för trafiksäkerhet är särskilt viktiga sett i ett barnperspektiv. Underlättande av gång och cykel är också viktiga delar för ett jämställt transportsystem.

Vaksalaskolan har en skolgård som vetter mot Väderkvarnsgatan och är bullerutsatt. Den ska enligt handlingsplanen för omgivningsbuller åtgärdas under perioden 2021–2023. Fartdämpande åtgärder kan sänka snitthastigheten vilket har positiv påverkan på bullernivåerna, se **bilaga 2**.

Kommunledningskontoret, näringsliv och destination, har gjort en konsekvensanalys av effekterna för näringslivet, **bilaga 3**. I grunden är näringslivet positiva till att få bort onödig genomfarts trafik i city och parallellt med detta uppnå en bättre miljö. Mot bakgrund av pågående pandemi som medfört en av de svåraste ekonomiska kriser näringslivet upplevt bedömer kommunledningskontoret att kommunen bör avvakta minst 6–12 månader med beslut som riskerar försvåra för aktörer i centrala Uppsala.

Förvaltningen har mött Citysamverkan i december 2020 och februari 2021 för dialog kring förslaget. Vid dessa möten har aktörerna i city framfört att det är oerhört angeläget att tillgängligheten till city inte försämras. Vikten av att fortsätta utveckla centrala Uppsala för ökat stadsliv har också lyfts också fram. Vid beredningen av ärendet har framkomligheten och tillgängligheten till centrala Uppsala särskilt beaktats. Föreslagen trafikreglering med påbjuden körriktning istället för att förbjuda genomfarts trafik innebär att trafikanter inte riskerar avledas från Kungsgatan, framkomligheten bedöms öka för alla trafikslag och tillgängligheten till parkeringsanläggningarna i centrala Uppsala kvarstår. Förvaltningen avser påbörja planering för utformningen av Dragarbrunnsgatan tillsammans med Citysamverkan för främja stadsliv, att öka trivsel och stärka tryggheten med mål att Dragarbrunnsgatan, efter pågående och planerade grävningar och gatuarbeten, ska bli en attraktiv gata där genomfarts trafik begränsas.

En ny vägvisning behöver tas fram för att trafikanter lätt ska kunna ta sig till sina målpunkter. Det är ett omfattande arbete som kräver ett helhetsgrepp runt stadskärnan för att säkerställa var nya vägmärken ska sättas upp. Vägvisningen ska underlätta för trafikanter att hitta till sina målpunkter i stadskärnan och den ska förbättra tillgängligheten generellt sett. Den vägvisning som finns längs de större vägarna och in mot centrum kontrolleras och justeras så att lämpligaste vägsträckning kan följas, **bilaga 6**. I centrum tas de vägmärken bort som nu leder motortrafiken till det större vägnätet genom Kungsgatan och nya vägmärken sätts upp så att trafikanter lätt kan följa den nya regleringen. Även vägvisningen till parkering i centrum ses över, justeras, och förtydligas där behov finns.

Förslaget till ny trafikreglering har stämts av med uttryckningsmyndigheterna ambulans, polis och räddningstjänst som inte har några synpunkter på den tänkta

regleringen men vill inte att förändringen sker när det pågår arbeten och omfattande avstängningar på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan.

Region Uppsala bedömer att en minskning av genomfartstrafiken på Kungsgatan kommer att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och har inga synpunkter på förslaget till reglering, **bilaga 4**.

Regleringens konsekvenser på det omkringliggande trafiksystemet bedöms vara av den art att det går att hantera med de åtgärder som föreslås i ärendet. Med den generella utveckling som Uppsala står inför så kommer trafiken att öka i ett 2030-perspektiv. De flöden som finns idag kommer med tiden förändras men exakt hur kan inte förutsägas. Forskning inom transportområdet visar att när förändringar av detta slag sker fördelas trafiken på omkringliggande gator samtidigt som en del av den upphör.

Analys har genomförts med hjälp av kommunens trafikmodell avseende trendscenariot för prognosåret 2030. I analysen har Islandsbron antagits vara stängd för biltrafik, Tullgarnsbron vara på plats och öppen för biltrafik samt järnvägsöverfarten på Vimpelgatan haft dagens utformning med plankorsning. I det scenario där Kungsgatan, delar av Dragarbrunnsgatan, Vaksalagatan samt Östra Ågatan är stängd för motorfordonstrafik blir konsekvenserna ökade flöden längs Strandbodgatan, Dragarbrunnsgatans södra del samt Kungsängsgatan. Trafik omfördelas till Väderkvarnsgatan och Råbyleden närmast Kungsgatan samt Kungsängsplanaden samtidigt som det medför minskade flöden längs Östra Ågatan. Denna analys visar små eller inga effekter väster om Fyrisån.

Signalsystemet i korsningen Vaksalagatan-Kungsgatan kan behöva åtgärdas om kapacitetsproblem uppstår. Det är svårt att göra andra fysiska åtgärder i punkten då kollektivtrafiken är prioriterad och har stora anspråk på korsningens utformning. Det är viktigt att följa upp effekterna av införandet och det behövs uppföljande trafikmätningar och analyser av hur signalsystemet fungerar med den nya regleringen. Även trafikflödena på Väderkvarnsgatan och kringliggande gator kommer att följas upp för att se att inga allvarliga negativa effekter uppkommer.

Ett förslag på ny lokal trafikföreskrift kommer vid beslut om en ändrad trafikreglering att tas fram och skickas på remiss till utryckningsmyndigheterna. Vid antagande av en ny trafikföreskrift behöver trafikregleringen kommuniceras i god tid, förslagsvis tillsammans med Citysamverkan.

I ärendets **bilaga 5** finns en sammanställning av pågående och planerade arbeten i centrala Uppsala. I norra delen av Dragarbrunnsgatan vid S:t Olofsgatan kommer kvarteret Plantan att byggas om och bland annat inrymma en ny filmstad. I samband med det föreslås att Dragarbrunnsgatan även här byggs om utifrån att det ska kunna regleras som gångfartsområde.

Mätstationen för luftföroreningar på Kungsgatan har under 2017–2019 visat överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft. Det är framförallt dygnsmedelvärdet för kvävedioxid som överskridits, se vidare **bilaga 2**. För att kunna följa hur luftkvaliteten utvecklas vid en förändrad trafikreglering föreslår förvaltningen att en ny luftmätare installeras på Väderkvarnsgatan. Risken med försämrad luftkvaliteten bedöms störst på Väderkvarnsgatan i jämförelse med andra närliggande gators situation och utformning utifrån det relativt smala gaturum som finns mellan husen

samt dagens trafikmängd.

Ekonomiska konsekvenser

Den sammanlagda investeringskostnaden för ny trafikreglering av Kungsgatan samt åtgärder på Väderkvarnsgatan bedöms uppgå till tre till fem miljoner kronor och ryms inom gatu- och samhällsmiljönämndens investeringsbudget. Utöver detta tillkommer driftkostnader för uppföljning och analys om cirka hundra tusen kronor.

Investeringskostnaden för åtgärder på Dragarbrunnsgatan kan inte uppskattats förrän en mer detaljerad utformning tagits fram.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 1 juni 2021
- Bilaga 1, Illustration över vägmärken vid Vaksalagatan
- Bilaga 2, Luft, buller och trafikflöden
- Bilaga 3, Konsekvensanalys för näringslivet
- Bilaga 4, Yttrande från Region Uppsala
- Bilaga 5, Planerade och pågående arbeten i centrum
- Bilaga 6, Karta över vägvisning mot centrum
- Bilaga 7, Illustration över hastighetsdämpande åtgärder Väderkvarnsgatan

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Bilaga 1: Illustration över vägmärken vid Kungsgatan- Vaksalagatan, påbjuden sväng, GSN-2021-00190

Med syfte att minska genomfartstrafiken och därmed bättre luftkvalitet föreslår förvaltningen ett införande av trafikregleringen **påbjuden körriktning**, vänstersväng respektive högersväng från Kungsgatan till Vaksalagatan. Ny vägvisning är viktig för att nå framgång. Arbetet med detta pågår. Inkluderar tydlig vägvisning till viktiga målpunkter och p-anläggningar.



Bilden illustrerar trafik norrifrån på Kungsgatan.



Bilden illustrerar trafik söderifrån på Kungsgatan.



Bilaga 2: Luft, buller och trafikflöden, GSN-2021-00190

Luftföroreningar på Kungsgatan

Mätstationen för luftföroreningar på Kungsgatan 67 har under 2017-2019 visat överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft. Dygnsnormen för kvävedioxid (NO₂) anger att dygnsmedelvärdet 60 mikrogram per kubikmeter inte får överskridas mer än 7 gånger per kalenderår. 2019 hade Kungsgatan 24 dygn över 60 mikrogram per kubikmeter, 2017 och 2018 var motsvarande resultat 22 respektive 31 dygn. Under 2020 var det två dygn över normvärdet och miljökvalitetsnormen klarades således. Under 2021 har det till och med den 16 mars varit ett dygn över normvärdet.

Timnormen för kvävedioxid anger att timmedelvärdet 90 mikrogram per kvadratmeter inte får överskridas mer än 175 gånger per kalenderår. 2019 hade Kungsgatan 200 dygn över 90 mikrogram per kvadratmeter, 2017 och 2018 var motsvarande resultat 249 respektive 254 timmar. 2020 var det 26 timmar över normvärdet och miljökvalitetsnormen klarades således. Under 2021 har det till och med den 16 mars varit 7 dygn över normvärdet.

Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀) överskreds senast 2017 för dygnsnormen som anger att dygnsmedelvärdet på 50 mikrogram per kvadratmeter inte får överskridas mer än 35 gånger per kalenderår. 2017 överskreds 50 mikrogram per kvadratmeter 37 gånger, det vill säga under 37 dygn. Under 2018, 2019 och 2020 har motsvarande resultat varit 11, 19 respektive 6 dygn. Under 2021 har det till och med den 16 mars varit 3 dygn över normvärdet.

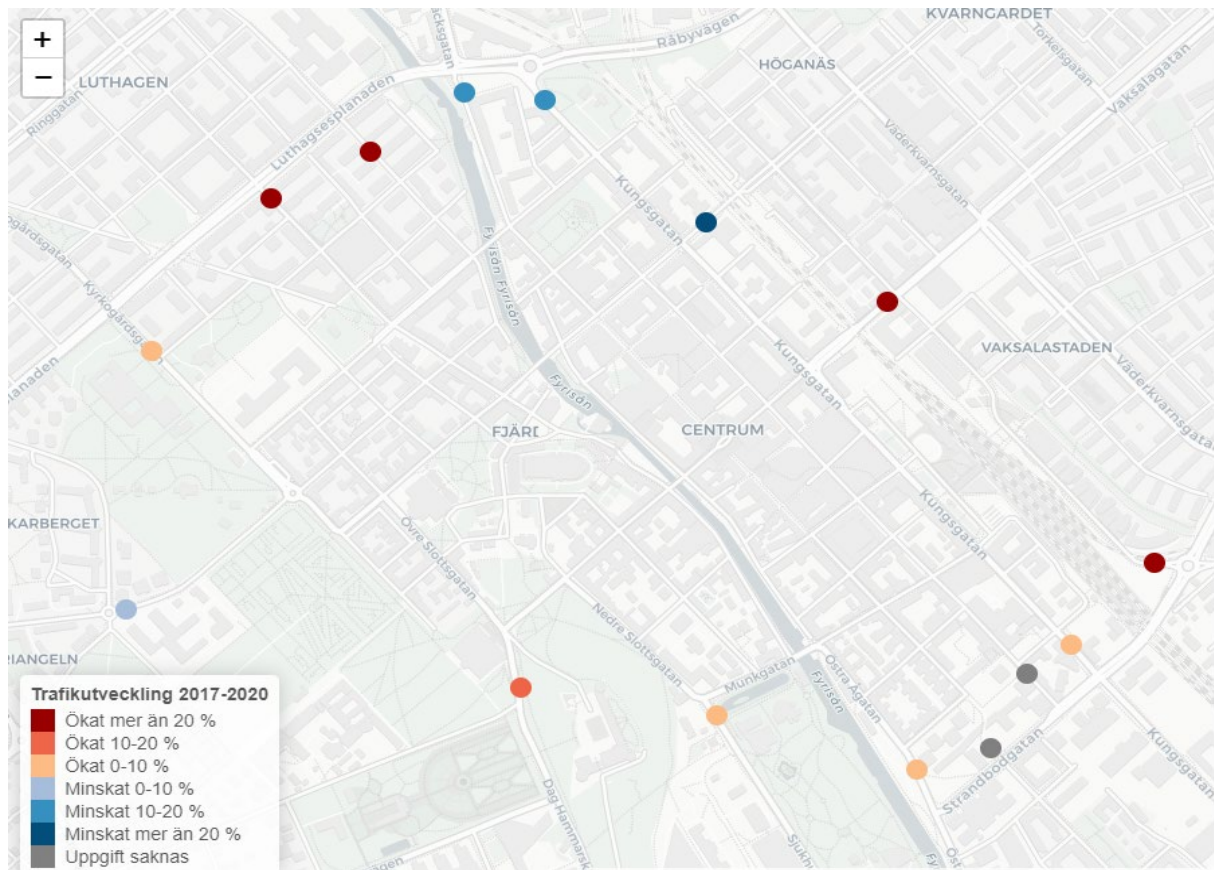
Stadsbyggnadsförvaltningen har en beredskapsjour som styr förvaltningens städning av gator i innerstaden utifrån rådande väderförhållanden och utsläppsdata, vilket bedöms begränsa antal dygn där PM₁₀ överskrider normvärdet och resulterar i att miljökonsekvensnormen för partiklar klaras.

Bullerskyddsåtgärder Vaksalaskolan

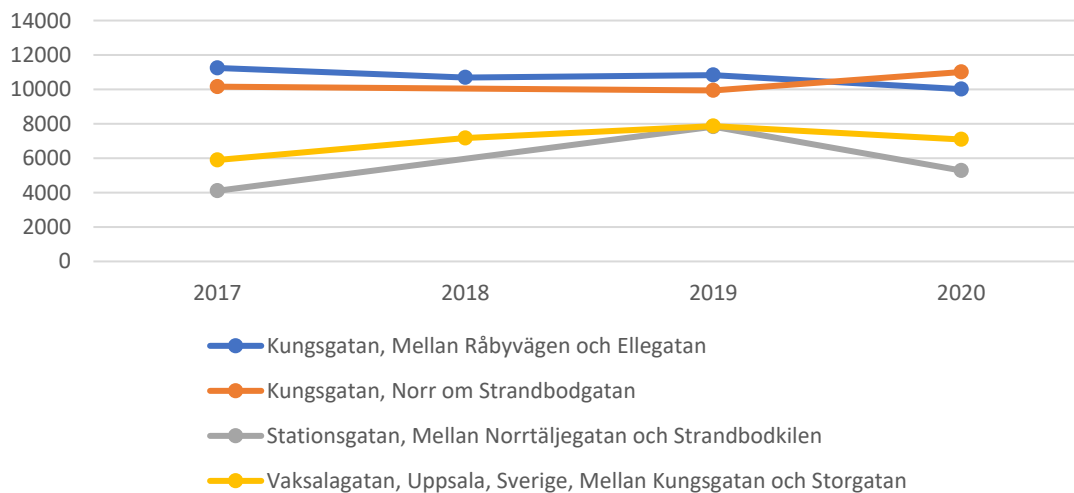
I Handlingsplan för trafikbuller som fastställdes av kommunen i februari 2021 (§ 24) ingår bullerskyddsåtgärder för skolgårdar. Gatu- och samhällsmiljönämnden är ansvarig nämnd för genomförande av åtgärden. I handlingsplanens beslutsunderlag redovisas de mest bullerutsatta förskolor, skolor och fritidshem i kommunen som kan komma bli aktuella för åtgärd under programperioden 2021-2023, där bland Vaksalaskolan som har skolgård som vetter mot Väderkvarnsgatan. Vad gäller Väderkvarnsgatan är bullernivåer beräknade utifrån hastighet 40 km/h, idag är dock hastighetsgränsen förbi Vaksalaskolan och Vaksala torg sänkt till 30 km/h dygnet om. Det påverkar den beräknade bullernivån något, men efterlevnad av hastighetsgränsen bedöms inte räcka till för att klara bullerriktvärden på skolgård. Den bullerutredning som har genomförts hösten 2020 för Vaksalaskolan föreslås en ca 50 meter lång bullerskärm mot Väderkvarnsgatan för att klara Naturvårdsverkets riktvärden för buller på skolgård. Beroende på skärmens höjd (1, 5 eller 2, 5 meter hög) så kan skärmen potentiellt minska bullernivån med 10-15 dBA för den av gården som ligger närmast Väderkvarnsgatan. Frågan om bygglov för detta är inte prövat.

Trafikmätningar

[Årliga mätningar - innerstad](#) (inzoomingsbar karta för punkterna nedan)



Mätplats	2017	2018	2019	2020	Utv 2017-2020
Dag Hammarskjölds Väg, Mellan Drottninggatan och Thunbergsvägen	8544	8843	9190	9512	11%
Dragarbrunnsgatan, Norr om Strandbodgatan			1291	1588	
Götgatan, Mellan Luthagsesplanaden och Odengatan	745	1070	759	1024	37%
Kungsgatan, Mellan Råbyvägen och Ellegatan	11243	10691	10828	10013	-11%
Kungsgatan, Norr om Strandbodgatan	10155		9937	11008	8%
Kungängsgatan, Norr om Strandbodgatan			1282	969	
Kyrkogårdsgatan, Mellan Luthagsesplanaden och Vasagatan	9609	9478	9474	10092	5%
S:t Johannesgatan, Mellan Rackarbergsgatan och Kyrkogårdsgatan	3554	3344	3308	3443	-3%
S:t Olofsgatan, Mellan Kungsgatan och Österplan	3609	2902	2859	2726	-24%
Sjukhusvägen, Söder om Munkgatan	8580	8479	9723	8757	2%
Stationsgatan, Mellan Norrtäljegatan och Strandbodkilen	4105		7831	5280	29%
Svartbäcksgatan, Mellan Luthagsesplanaden och Skolgatan	808	678	767	675	-16%
Sysslomansgatan, Mellan Luthagsesplanaden och Odengatan	3699		4322	4608	25%
Vaksalagatan, Uppsala, Sverige, Mellan Kungsgatan och Storgatan	5895	7167	7862	7088	20%
Östra Ågatan, Norr om Strandbodgatan	9044	8866	9298	9665	7%



Handläggare
Mats Eriksson
Eva Sterte
Charlotte Skott

Datum
2021-04-21

Diarienummer

Rapport angående konsekvenser för näringslivet vid införande av trafikbegränsningar i centrala Uppsala.

Bakgrund

GSN beslutade den 16 juni 2020

- att ett beslutsunderlag ska tas fram för hur genomfartstrafiken kan begränsas på Kungsgatan i syfte att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet för att möjliggöra ett genomförande i början av 2021,
- att ett förslag ska tas fram på hur genomfartstrafiken på Dragarbrunnsgatan kan förbjudas om genomfartstrafik på Kungsgatan begränsas,
- att konsekvensanalys tas fram som belyser barnperspektivet och hur trafiksituationen i det övriga vägnätet kan hanteras när genomfartstrafiken på Kungsgatan regleras.

I mars 2021 gavs kontoret i uppdrag att låta utreda några frågeställningar innan beslut tas om genomförande. Utgångspunkterna var att centrala Uppsala ska vara tillgänglig med motorfordon samtidigt som trafikflödet och genomslagstrafiken minskar, samt att skapa logik i gatusystemet, trafikanter ska lätt förstå och uppleva det enkelt att göra rätt.

Det ska också vara enkelt för polisen att kontrollera efterlevnaden av trafikregleringen. Det är viktigt att fortsätta utreda och utforma vägnätet på ett sätt där den generella trafiken minskar i centrala Uppsala med hänsyn till miljö och framkomligheten för kollektivtrafik.

De konkreta åtgärder som man nu vill genomföra gäller

- Införande av trafikreglering av påbjuden körriktning, vänstersväng respektive högersväng från Kungsgatan till Vaksalagatan. Om kapacitetsproblem uppstår vid högersvängfältet justeras trafiksignalen. Det görs inte initialt.
- Hastighetssäkra övergångs-ställen för att göra trafikmiljön bra ur ett barn- och trafiksäkerhetsperspektiv. Dialog har inte förts med blåljus. Ny luftmätare för att följa upp att riktvärden följs.
- Dragarbrunnsgatan, Klostergatan - S:t Olofsgatan byggs om och regleras som gångfartsområde. Förbud mot motorfordon på Dragarbrunnsgatan mellan Bredgränd och Smedsgränd samt mellan Dragarbrunnsgatan 21 och S:t Persgatan. Framkomlighet för

blåljus. Utformning av Dragarbrunnsgatan ses över.

Kommunledningskontoret, enheten Näringsliv, etablering har fått i uppdrag att analysera konsekvenserna. Uppdraget är att ” göra en konsekvensanalys om hur det aktuella förslaget kan slå mot näringslivet i centrala Uppsala.

Metod

Berörda företrädare för fastighetsägare och Citysamverkan har bjudits in för enskilda 45 minuters intervjuer. Frågor har ställts om hur butiker, kontor och fastighetsägare kan påverkas av ett genomförande av föreslaget beslut, ur ekonomiskt, operativt och kommunikativt perspektiv. Man har givits möjlighet att tala om generella för och nackdelar men även diskuterat möjligheter och alternativa lösningar.

Till intervjuerna valdes Vasakronan, Castellum, Akademiförvaltningen, Skandiafastigheter, Masmästaren och Uppsala Citysamverkan.

Sammanfattning av synpunkter och förslag

Samtliga förstår och tycker att det är bra att kommunen vill förbättra luftkvaliteten. Man är också i grunden positiv till att få bort onödig genomfartstrafik i city, bättre miljö är bra för attraktiviteten, och kvalitet och trivsel kan bli bättre i gatumiljön.

Likaså är samtliga positiva till att öppna upp för gåfart även på norra delen på Dragarbrunnsgatan.

Ekonomiska konsekvenser

Fastighetsägare kan välja att investera i andra städer istället.

- Man har hittills haft bra flöde på ingående investeringar. Imagen av city måste vi vara väldigt rädda om. Enstaka åtgärder som inte synkas, försämrade tillgänglighet och där man inte ser vad som kommer närmast är den största risken. Konkurrens med Stockholm, Göteborg och Malmö i första hand.

Svårare att attrahera hyresgäster till både handel, restaurang och kontor.

- Beräkningar säger att ca 30 000 personer jobbar i city, och omsättningen ligger på 40-50 mrd. Oro gäller inte i första hand handeln som för fastighetsägarna består av ca 20 % utan kontoren som är ca 80% av lokalytan och de arbetsgivare som ska dra talanger till sina arbetsplatser. Hyresgäster kräver också ofta speciallösningar för sina fordonsparkeringar och transporter som fastighetsägaren försöker tillgodose.
- Argumentet vid uthyrning är närheten till kollektivtrafik, centralen och tillgänglighet med bil och parkeringar. Viktigt att alla argument finns kvar. Konsekvenserna av föreslagna åtgärder blir att city blir mindre attraktivt, svårare att hyra ut både till kontor, restaurang och handel. Det har redan varit minskat tryck sedan 2018 och ökade vakanser. Kontorslokalerna i city möter samtidigt konkurrens från nybyggda moderna kontor i mindre centrala lägen

Kontor flyttar ut till externlägen eller andra städer

- Konsekvensen är en stor risk att kontor flyttar ut. De senaste åren har hyresgäster påpekat att det är krångligt i city och speciellt för gäster. Alla har inte upplevt att pandemin medfört minskat intresse/behov av kontorsytor. Men avstängningar och störningar tär på tålamod och attraktivitet. Man får höra – ” Ska de stänga av nu igen” Sedan 2 år har man börjat säga ”Vi ska kanske se oss om för en annan lokalisering”

Handeln flyttar från city till externhandelsområden.

- Man är på ett sluttande plan för butikerna, de mår inte bra och kommer reagera skarpt på ett beslut. Kunder kommer i större utsträckning välja Gränby, Stenhagen och Boländerna
- Kontoren och deras personal är också viktiga för handeln, drar kunder.

Operativa konsekvenser

Svårare att nå parkeringsplatserna

- Samtliga fastighetsägare har parkeringsgarage för extern uthyrning liksom parkering för egna hyresgäster utmed de aktuella gatorna. Vid förbud i vissa passager på Dragarbrunnsgatan, blir det irritation. Bilister som kommer söderifrån och ska antingen till kontor eller handel, eller bilister som måste förflytta sig från norr till söder på gatan för att hitta plats, måste välja en betydligt längre väg. Det blir en yttre ringväg som uppstår- hur mycket mera utsläpp kommer det förorsaka?

-Nu förbereds ombyggnation Filmstaden i norra delen som också kommer förorsaka tyngre trafik och avspärrningar

- Några fastighetsägare föreslog att man kan få passera ev. förbudsskyltar på de korta sträckorna på Dragarbrunnsgatan för de som har p-tillstånd i privat garage för att nå p-garage, utan att behöva köra runt centrala Uppsala.

- Under lång tid ytterligare kommer besökare uppmanas att undvika kollektivtrafik, vilket gör tillgänglighet för biltrafiken än väsentligare.

Timing

Samtliga tog upp timingen för genomförande av de föreslagna åtgärderna som mycket olycklig.

Risken för att signalvärdet för de som är verksamma i Uppsala city kommer att bli mycket negativ är stor på grund av:

- Verksamheterna i city lider extra mycket av effekterna av pandemin med minskad närvaro i city.

- Många pågående arbeten i år som redan stör tillgänglighet, södra gågatan, grävarbeten fjärrvärme, Stora torget, flytt och iordningställande av busshållplats på Vaksalagatan, rivning av Plantan för uppbyggnad av Filmstaden.
- Man pekar på ett antal exempel som de senaste åren påverkat tillgängligheten negativt. Till exempel gatuarbeten, dubbdäcksförbud, tidsstyrning för varutransporter mm.
- En tillräckligt bra kollektivtrafiklösning finns inte på plats inom den närmsta tiden för flertalet grupper.
- Biltrafiken i city har under pandemin minskat markant trots att det rekommenderats att man skall undvika att åka kollektivt.
- Butikerna i city går på knäna, stora hyresreduktioner har lämnats under 2020.

Alternativa lösningar

- Observera att vänstersväng från Vaksalagatan till Väderkvarnsgatan är svår och riskabel redan nu. Mer trafik kräver en annan lösning
- Beslut om **förbud** på Dragarbrunnsgatan kommer göra att det blir kraftiga reaktioner! Vi behöver jobba med signalvärderna! Signalvärdet är oerhört negativt.
- Flera aktörer föreslår att vi avvaktar och ser vad som händer när man stänger av Kungsgatan. Man ställer sig kraftigt emot avstängning nu på Dragarbrunnsgatan, Förbudsavsnitt i kombination med allt annat lägger en död hand på gatan. Alla kommer inse att det ändå inte går att köra smidigt på Dragarbrunnsgatan genom de många arbeten som pågår där.
- Ingen vill egentligen ändå ha genomfartstrafik där, och i nu nuläget är det inte många bilar som passerar, utom för att söka parkering. Ta besluten i etapper, avvakta och se

Kommunikation och skyltning

Om något av förslagen ska genomföras, så är en mycket genomtänkt skyltning och en pedagogisk information otroligt viktig, för att de som har målpunkt i city i god tid skall kunna planera sin bilresa.

Fastighetsägarna vill också få tillräcklig tid på sig att informera sina hyresgäster. Helt uteslutet att genomföra avstängningar innan sommaren.

Skyltning

- Gör en grundlig analys av var genomfartstrafiken kommer ta vägen.
- Viktigt att göra klart hur transporter påverkas
- Skyltningen är oerhört viktig. Avgörande är att skyltningen kommer upp i så god tid att alla hinner ta in. Både fysiska skyltar, GPS och Google maps
- Skyltning bör också sättas upp långt ut ifrån centrum så trafiken inte behöver vända.

Kommunikation

- Tonaliteten i kommunikationen kring eventuella åtgärder kan göra avgörande skillnad. En kommunikationsplan där argumenten är genomtänkta, där man tar in helheten, vad händer nu- vad händer sedan. Kring centralstationen etc.
- Man har tyvärr sett liknande beslutsgångar/genomförande under många år, som inte varit tillräckligt genomtänkta innan genomförande
- Kan man "sälja in projektet" på ett mer positivt sätt, dvs att vi samtidigt som vi förbättrar luftkvaliteten även förbättrar attraktiviteten till city genom olika åtgärder. Ge exempel på trivselhöjande åtgärder som kan möjliggöras av trafikomläggningen, breddade trottoarer på Kungsgatan, trädplantering mm.
- Sommaröppet på Östra Ågatan upplevs också som positivt.
- Åtgärda cykelparkeringar på Dragarbrunnsgatan i samband med beslut. Den var inte tänkt att bli ett cykelhav.

Frågeställning som ofta kom upp

Varför väntar man inte ut bytet av bussflottan 2022?

"En stadskärna lever inte på egna meriter, se på Gävle city som tappat stort på grund av minskad tillgänglighet, det är ett skräckexempel" (Skandia).

Kort sammanställning av rapporten och konsekvensanalys från Näringsliv och Destination, näringsliv, etablering.

Efter samtal med näringslivet kan konstateras, att alla har en gemensam bild av att det är bra att kommunen vill förbättra luftkvaliteten i City, och att vi tillsammans är beroende av olika insatser för att uppnå våra miljömål.

I grunden är näringslivet positiva till att få bort **onödig genomfartstrafik** i city och parallellt med detta uppnå en bättre miljö.

I rapporten ovan beskrivs farhågor från näringslivet, men också utvecklingsmöjligheter såsom trivselhöjande aktiviteter som kan bidra.

Med hänsyn till pandemin och det svåra läge som stora delar av vår Cityaktörer befinner sig i ser vi att förslaget i sin helhet bör fortsätta utredas, och att ett genomförande för åtgärden bör planeras efter att pandemin klingat av.

Ett förslag är som vi ser det att skissa en bild av tänkta åtgärder över innerstaden, som på ett strukturerat sätt samverkas via Styrgrupp Citysamverkan och Uppsala kommun, och för Styrelsen i Citysamverkan, detta för gemensam bild och förståelse för helhet. Farhågor som ännu inte är besvarade såsom vart styrs genomfartstrafiken om, tex Väderkvarnsgatan eller Tycho Hedéns väg är inte tillräckligt belysta som vi kan se.

Vi ska ha i beaktning att under pandemin har redan åtgärder införts, som i form av tidsstyrda varuleveranser som ännu inte går att utvärdera på ett rättvist sätt, då volymen av alla trafikslag inklusive varutransporter varit mycket under normalnivå i City senaste året pga av pandemin.

Att i ekonomiska termer analysera åtgärden i form av tapp eller fördelar för arbetsplatser- och cityhandel har inte gjorts på ett strukturerat sätt, av Uppsala kommun eller Cityaktörer, om det ska göras för statistiska underlag bör det ske gemensamt. De veckovisa siffror i form av flöde av antal rörelser i City visar under pandemin ett tapp mellan ca 30 – 75%. Stora tal att ha med i beaktning, och tal som varierar stort mellan olika aktörer.

Med risk för felaktiga beslut och ett försvårande mitt i en av de svåraste ekonomiska kriser våra Cityaktörer upplevt i modern tid pga av pandemin, ser vi att beslutet "Kungsgatan" bör skjutas minst 6- 12 månader framåt i tiden, parallellt med att dialog fortsätter.

Yttrande kopplat till förslag på åtgärder i syfte att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet

Uppsala kommun har tagit fram förslag på åtgärder på Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan i syfte att förbättra luftkvalitet och tillgänglighet i innerstaden (GSN-2021-00190). Region Uppsala har blivit ombedd att inkomma med ett yttrande utifrån hur åtgärderna påverkar kollektivtrafiken.

Region Uppsala ställer sig positiva till de åtgärder som föreslås på villkor att de inte begränsar utryckningsfordons framkomlighet. Konsekvenser av åtgärderna väntas förbättra framkomligheten och trafikmiljön för kollektivtrafik, gång och cykel. För att säkerställa effekten av åtgärderna önskas uppföljning av hur trafiksituationen ändras, så att inte framkomligheten vid andra kollektivtrafikstråk i staden påverkas negativt av konsekvenserna.

Vidare ser Region Uppsala fram emot fortsatt samarbete med Uppsala kommun i frågor om framkomlighet.



Stefan Adolfsson
Tf. Trafikdirektör
Trafik och Samhälle, Region Uppsala

Bilaga 5. Gatuarbeten som påverkar Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan

Ombyggnation av fjärrvärme längs Dragarbrunnsgatan sker i tre etapper:

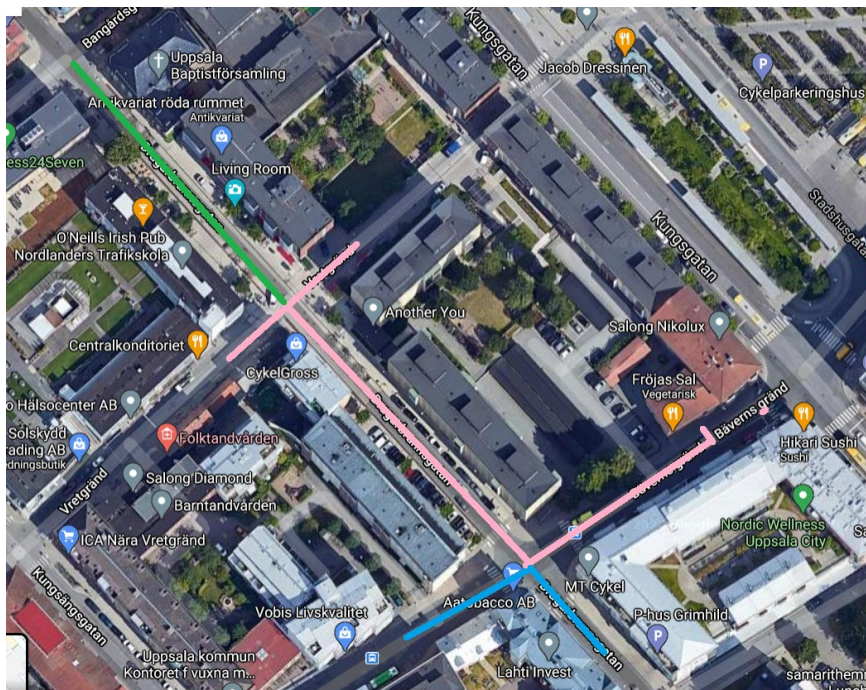
Etapp 1 – finåterställning våren 2021.

Etapp 2 - grävarbeten 2021 och återställning 2022.

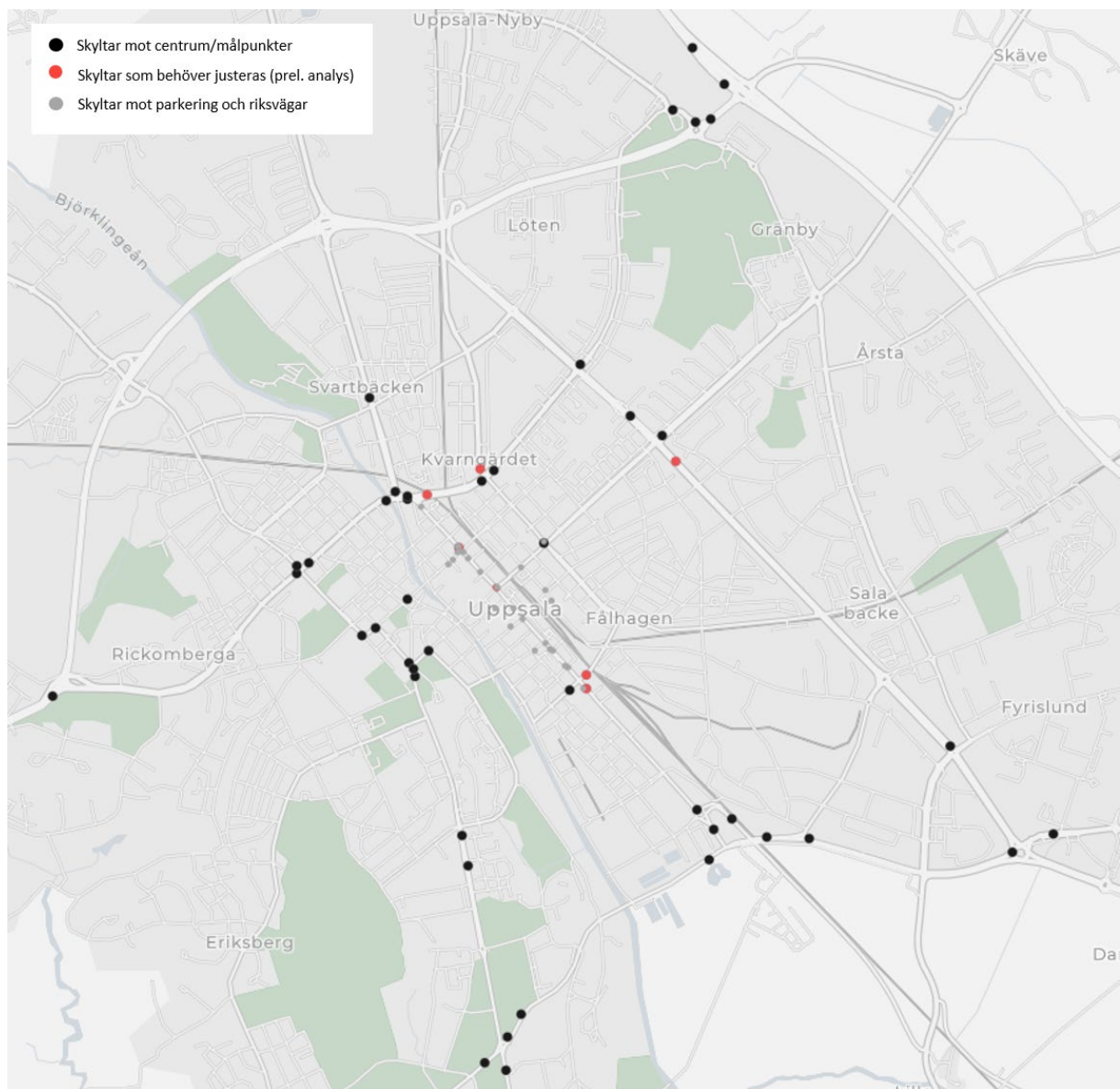
Etapp 3 – grävarbeten 2022 och återställning 2023.

I norra delen av Dragarbrunnsgatan vid S:t Olofsgatan kommer kv. Plantan att byggas om för nya filmstaden, tidpunkt ännu oklar. Paradgatans etapp tre i korsningen Kungsgatan/Vaksalagatan pågår från mitten av juni till mitten av augusti 2021. Stadshusets ombyggnation som påverkar Kungsgatan har ett giltigt grävstillstånd tom 31 december 2021.

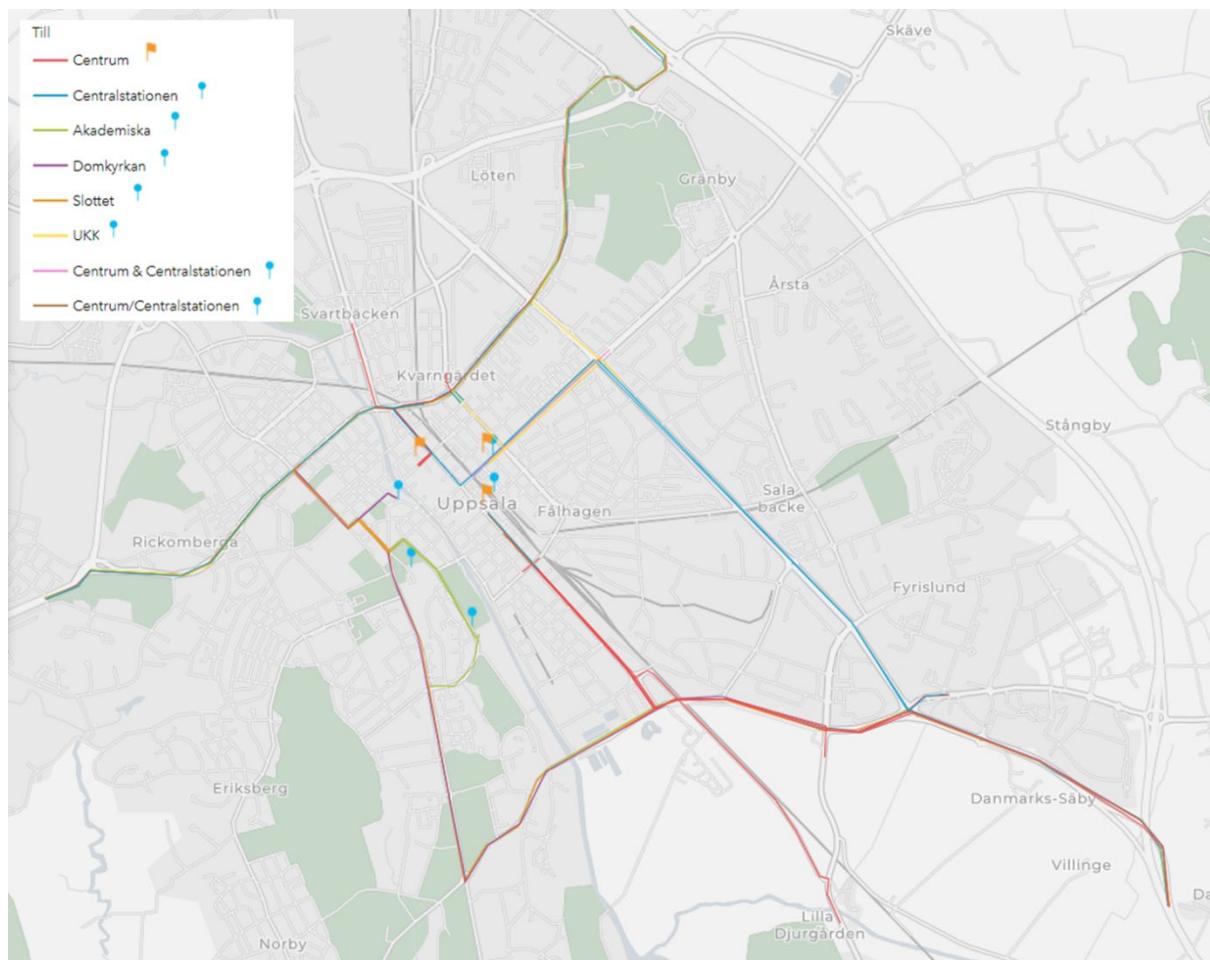
Elledning till stadshuset ska anläggas 2021 i Dragarbrunnsgatan från Strandbodgatan och norrut.



Behov av ny vägvisning och vägmärken(skyltar)



Vägvisning målpunkter i centrum



Bilaga 7: Åtgärder på Väderkvarnsgatan

Ett övergångsställe tas bort och tre övergångsställen förses med hastighetsdämpande åtgärder i form av så kallade snällgupp.

