

Beslutat av kommunstyrelsen 26 november
2025
KSN-2024-02339



Trafiknätsplan

Del av översiktsplanen



Tillsammans skapar vi framtidens Uppsala

Läs mer om Trafiknätsplanen på www.uppsala.se

E-post: stadsbyggnadsforvaltningen@upsala.se

Post: Uppsala kommun, kommunstyrelsen, 753 75 Uppsala

Telefon: 018-727 00 00

Sammanfattning

Trafiknätsplanen är en del av arbetet med att revidera kommunens översiktsplan och syftar till att ge fördjupad vägledning när det gäller stadens övergripande trafiknät. Planen kommer sedan i delar, eller i sin helhet, att arbetas in i kommande revidering av översiktsplanen. Figur 1 visar hur planen förhåller sig till översiktsplanearbetet. Planen redovisar fyra nya kartor som inte tidigare funnits:

En strukturbild över stadens transportinfrastruktur som tar sin utgångspunkt i strukturbild 2050+ som finns i översiktsplanen från 2016. Kartan visar hur trafiken principiellt ska hanteras för att underlätta för hållbara färdmedel.

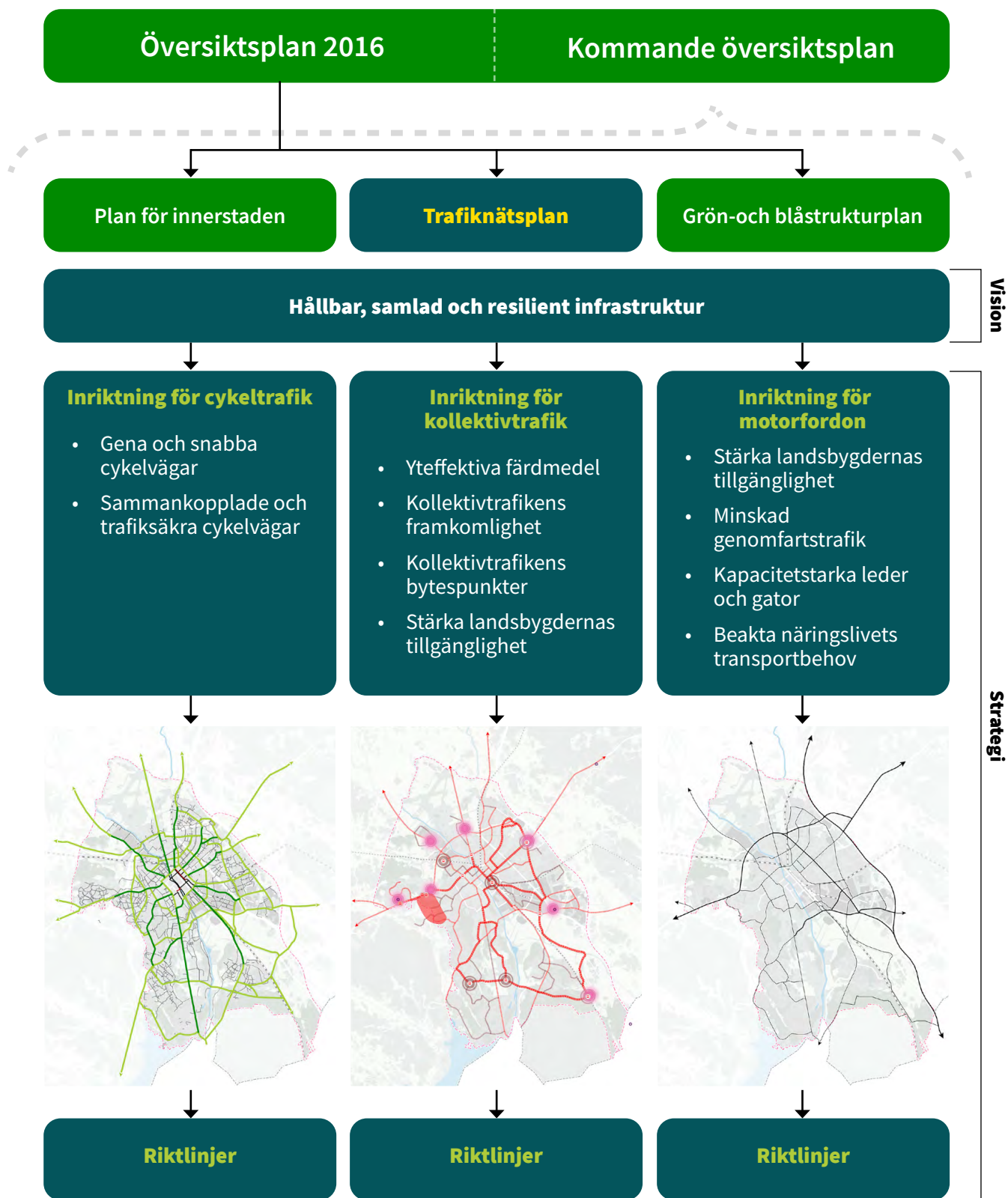
Tre kartor som visar hur olika färdmedel ska prioriteras på olika gator och platser samt hur målkonflikter mellan färdslag ska hanteras. Kartorna redovisar;

- Ett huvudnät för cykeltrafik
- Ett huvudnät för kollektivtrafik
- Ett huvudnät för motorfordonstrafik

Planen, och de uppdrag som följer av den, ska bidra till att utveckla en trevligare stad att röra sig och vistas i, bidra till en attraktivare innerstad med mer plats för människor, grönska och stadsliv, bidra till att kollektivtrafikens framkomlighet och därmed konkurrenskraft stärks. Den ska bidra till att nästa steg kan tas för att stärka cykeln som färdmedel. Den ska också bidra till att motorfordonstrafiken totalt sett minskar i staden. Genom att prioritera framkomligheten på vissa större gator och leder i staden kan motorfordonstrafiken minska på andra gator, till förmån för andra färdmedel men också en trevligare miljö.

Uppsala kommun har tydliga och ambitiösa mål kopplade till trafik. Andelen cyklister ska öka, tillgängligheten till en regional arbetsmarknad ska vara hög, och vår kommungeografi ska vara klimatneutral 2030 för att nämna några. Trafiknätsplanen är ett av flera styrdokument som tillsammans ska leda till dessa mål.

Trafiknätsplanen ska vägleda beslutsfattare, ge stöd till handläggare och insyn till medborgare om hur det övergripande trafiksystemet bör utvecklas över tid. Därför är det också viktigt att planen lägger en bra grund för nästa planeringsskede, något som är särskilt viktigt för cykeltrafiken som till skillnad från kollektivtrafik och motorfordonstrafik är svårare att vägleda på en översiktlig nivå.



Figur 1. Trafiknätplanens innehåll och relation till den översiktliga planeringen.

Innehåll

Sammanfattning	3
Läsanvisning	7

1. Inledning 10

Trafiknätsplanens syfte och roll	11
Trafiknätsplanen och relevanta styrdokument och mål	13

2. Vision 14

En sammanhållen och resilient transportinfrastruktur för ökad andel hållbara färdmedel	15
Flexibelt trafiksystem möjliggör innovationer för att möta framtidens behov och möjligheter	18
Transportinfrastrukturens bidrag till måluppfyllelse	20
Ny strukturbild över stadens transportinfrastruktur	22
Tre huvudnät för hållbar transportinfrastruktur och stadsutveckling	24

3. Strategi 26

Tre huvudnät: inriktningar och riktlinjer	27
Huvudnät för cykeltrafik	28
Cykelhuvudgator	29
Snabbcykelleder	29
Huvudnät för kollektivtrafik	30
Kollektivtrafikleder	31
Kollektivtrafikgator	32
Övriga kollektivtrafikgator	32
Bytespunkter och kollektivtrafiknoder	32
Pendlar- och infartsparkeringar	33
Huvudnät för motorfordonstrafik	34
Motorfordonstrafiksgata	35
Motorfordonstrafiksled	37

4. Vägledning och handlingsfrihet

38

Övergripande transportinfrastrukturnät	39
Hantering av målkonflikter	40
Handlingsfrihet.....	40
Fyrstegsprincipen	41
Fyra övergripande områden för det fortsatta arbetet	42
Cykeltrafikens utveckling	42
Kollektivtrafikens framkomlighet	43
Kollektivtrafikens bytespunkter samt för pendlar- och infartsparkeringar	45
Motorfordonstrafikens framkomlighet.....	47
Planens utveckling och kommande planeringsskeden	50
Relaterade dokument	51

Läsanvisning

Trafiknätsplanen spänner över en lång tidshorisont, från nu till 2050 och framåt, och består av fyra delar.

1. Inledning

Ett inledande kapitel som förklarar trafiknätsplanens syfte, roll och relation till andra styrdokument och hållbarhetsaspekter. Kapitlet beskriver hur planen fördjupar och utvecklar befintlig översiktsplan från 2016 och hur den bidrar till kommande översiktsplan som är under framtagande.

2. Vision

I visionen beskrivs kommunens samlade strategiska styrning av mobilitets och trafikfrågorna för en hållbar utveckling av Uppsala. Här presenteras trafiknätsplanens nya övergripande strukturbild samt inriktningar för en hållbar, sammanhållen och resilient utveckling av Uppsalas transportinfrastruktur.

3. Strategi

I strategidelen presenteras de tre huvudtrafiknätskartorna för cykel, kollektivtrafik och motorfordon. Den innehåller även riktlinjer för respektive trafikslag i kommande utveckling och planering av staden.

4. Vägledning och handlingsfrihet

I det avslutande kapitlet sammanförs de tre huvudtrafiknäten till en gemensam karta. Här beskrivs vägledning vid målkonflikter utifrån trafiknätsplanens inriktningar och behov av handlingsfrihet i senare planeringsskeden.

Relaterade dokument

Redovisar styrdokument, som tillsammans med trafiknätsplanen, ger den totala inriktningen för det strategiska arbetet med trafik, mobilitet och infrastruktur.

Viktiga begrepp

Trafiknätsplanen i sin helhet ger vägledning till efterföljande planering och beslut.

Inriktningarna ger vägledning för utvecklingen av stadens transportinfrastruktur.

Riktlinjerna visar prioriteringar för respektive trafiknät.

Handlingsfrihet handlar om att säkra marktillgång för framtida åtgärdsbehov i anslutning till trafiknäten eller möjligheten att bygga om inom det befintliga trafiknätet.

Tillämpa innebär att riktlinjen pekar på annat avsnitt eller del av planen och att det som står där ska användas som riktlinjer.

Säkerställa innebär att efterföljande planering och beslut ska se till att tillräckliga förutsättningar finns eller skapas för att något ska kunna ske eller hindras.

Eftersträva innebär att efterföljande planering och beslut ska sträva mot att åstadkomma det riktlinjen handlar om, men ställer inte krav på att det ska uppfylla.

Beakta innebär att något ska belysas och övervägas. Dessa överväganden ska ge besked om hur frågan bäst omhändertas i det enskilda fallet.

Samlad bedömning: En systematisk bedömning av konsekvenserna av en åtgärd. Den behöver belysa påverkan på relevanta allmänna intressen.

BRT: Bus Rapid Transit, BRT, är ett samlingsnamn för högkvalitativa, kapacitetsstarka bussystem där fordonen har en attraktiv design. Ett renodlat BRT-system har till stor del egna körfält, signalprioritering i korsningar och stationsliknande hållplatser.

Cykeltrafik: Cykeltrafik är trafik som sker med cykel. En cykel är ett fordon som drivs med tramp- eller vevanordning och som inte är ett lekfordon, exempelvis traditionell cykel. Till cykel räknas även ett eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning om elmotorn endast ger krafttillskott upp till max 25 km/h och motorn inte har en effekt som överstiger 250 watt, exempelvis vissa elcyklar. Även eldrivna enpersonsfordon räknas som cykel om de har en hastighet av max 20 km/h och en motor inte har en effekt som överstiger 250 watt, till exempel vissa eldrivna scootrar. Begreppet "mikromobilitet" kan ibland användas för att beskriva vissa fordon som enligt lag klassas som "cykel".

De inre ringgatorna är ett antal motorfordonstrafikgator som tillsammans bildar en ring runt innerstaden. De inre ringgatorna syftar till att öka tillgängligheten och göra det lättare för måltrafik att nå olika platser i innerstaden. Delar av de inre ringgatorna bidrar också till att leda den genomfartstrafik som tidigare gick genom innerstaden till leder för motorfordonstrafik.

Färdmedel: Trafikrörelsen kan ske med olika typer av färdmedel så som cykel, bil, lastbil, järnväg, fartyg och flygplan. Ett viktigt och miljövänligt färdmedel är gång, att kunna genomföra resan eller transporten till fots.

Förutsägbar restid: Restiden är ungefär densamma vid ett givet klockslag på en given sträcka. Under högtrafik är restiden längre på grund av trängsel och därmed långsammare hastigheter.

Genomfartstrafik: Motorfordonstrafik som trafikerar en sträcka men som inte har någon målpunkt på sträckan, det vill säga trafik endast passerar.

Infrastruktur: Vägar, spår, hamnar och kollektivtrafikhållplatser är exempel på infrastruktur.

Kollektivtrafik: Persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. UL, Mälardalstrafik och SJ är exempel på kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens ordinarie busslinjer: Stads- och regionbusslinjer som inte räknas som skolbusslinjer eller olika typer av kompletteringslinjer.

Kombinationsresa: Resa som sker med två eller fler färdmedel, till exempel cykel och buss eller bil, tåg och gång.

Motorfordonstrafik: Motorfordonstrafik är trafik som sker med ett motordrivet fordon för person- eller godstransporter för väg så som bil (personbilar, lastbilar, bussar), motorcyklar och mopeder.

Privat motorfordonstrafik: I kommunens färdmedelsmål används begreppet privat motorfordonstrafik som syftar till persontransporter med motorfordon. Majoriteten av dessa resor sker med bil, men omfattar även resor med bland annat motorcykel. Godstransporter och annan nyttotrafik ingår därmed inte i begreppet privat motorfordonstrafik.

Trafik: Trafik beskriver själva rörelsen av människor, gods och/eller tjänster i ett eller flera färdmedel.

Trafiknät: Trafiknät består av infrastruktur som tillsammans bildar en helhet.

Trafiksystem: Trafiksystemet består av färdmedel och infrastruktur.

1. Inledning



Ett inledande kapitel som förklarar trafiknätsplanens syfte, roll och relation till andra styrdokument och hållbarhetsaspekter. Kapitlet beskriver hur planen fördjupar och utvecklar befintlig översiktsplan från 2016 och hur den bidrar till kommande översiktsplan som är under framtagande.

Trafiknätsplanens syfte och roll

Uppsalas snabba utveckling förutsätter att transportinfrastrukturen används både klokt och effektivt. Fler människor ska kunna välja yteffektiva och miljövänliga färdmedel. Även godstransporter behöver effektiviseras, särskilt i innerstaden där konkurrensen om gaturummet är som störst. För att göra det lätt, snabbt och hållbart för människor att ta sig både till staden och inom staden innebär det att kollektivtrafiken behöver prioriteras tydligare än idag när det blir trångt i gaturummet.

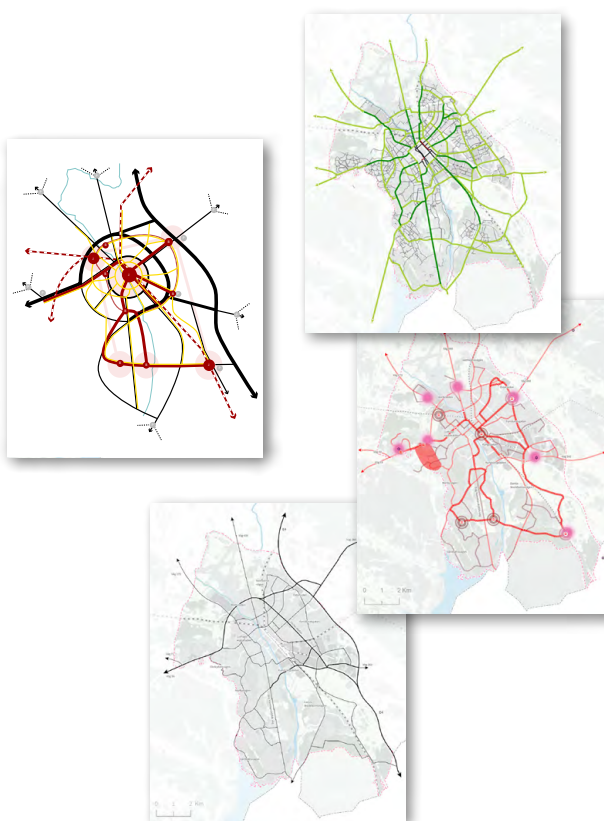
Kartor och riktlinjer för tre huvudtrafiknät

Trafiknätsplanen syftar till att beskriva var olika trafikslag ska prioriteras i stadens trafiknät och vilken typ av framkomlighet som ska säkerställas eller eftersträvas i olika delar av trafiknätet.

Planen innehåller en ny övergripande strukturbild för stadens transportinfrastruktur som är en fördjupning av översiktsplanens strukturbild 2050+. Utifrån den konkretiseras inriktningar och prioriteringar i kartor med huvudnät för cykel-, kollektiv- och motorfordonstrafik. Varje huvudnät kompletteras med riktlinjer som förtydligar hur dessa trafikslag bör prioriteras i dagens och morgondagens infrastruktur.

Både dagens och framtidens människors behov

Trafiknätsplanen innehåller också vägledning för hantering av målkonflikter och beskriver vilken handlingsfrihet som behöver säkerställas i senare planeringsskeden. Målhorisonten för planen är 2050 men den svarar sannolikt upp mot ytterligare något decenniums befolknings- och arbetsplatsutveckling. Det betyder att det behövs avvägningar mellan de kortsiktiga, platsspecifika behoven av anpassningar och ambitionen att säkerställa handlingsfrihet för att senare genomföra sådant som svarar upp mot de långsiktiga och övergripande behoven. Till exempel handlar det om att säkra att det finns mark för framtida behov.



Figur 2 visar de nya kartorna i miniformat. Större versioner återfinns i kapitel två och tre.

Hållbar utveckling när behovet av mobilitet förändras över tid

Människors och näringslivets behov av mobilitet förändras ständigt, något som också den snabba teknikutvecklingen bidrar till. Ett fungerande system för mobilitet och trafik påverkar såväl social, ekologisk som ekonomisk hållbarhet. De positiva effekterna av trafik och mobilitet behöver stärkas och de negativa motverkas för att främja människors livskvalitet och näringslivets utveckling i kommunen.

Program för mobilitet och trafik utgör styrning och en plattform för kommunens arbete med mobilitet och trafik, och har sin utgångspunkt i översiktsplan 2016.

Handlingsplanen för mobilitet och trafik syftar till att konkretisera programmets tillståndsmål genom etappmål och åtgärder, med ett 2030-årsperspektiv.

I arbetet med programmet och handlingsplanen identifierades behovet av att ta fram en trafiknätsplan som kan utveckla översiktsplan 2016 med kartor som visar utpekat huvudgatunät för cykel-, kollektiv- och motorfordonstrafik.

Översiktligt planeringsstöd

Trafiknätsplanen är en del av den översiktliga planeringen och bidrar med kartor och inriktningar för transportinfrastrukturen till kommunens strategiska arbete med mobilitet och trafik på helhet.

Trafiknätsplanen ska ses som ett komplement till program och handlingsplan för mobilitet och trafik som tillsammans med miljö- och klimatprogrammet ger planeringsstöd för utvecklingen av Uppsala.

Trafiknätsplanen omfattar det kommunala vägnätet i Uppsala stad. Statliga vägar som Trafikverket ansvarar för, som väg 55/Bärbyleden och E4, finns utpekade i trafiknätsplanen och behöver därför hanteras i dialog med Trafikverket, men trafiknätsplanen visar kommunens viljeriktning kring dessa gator.

Förutom vägnätet i Uppsala stad berörs också kollektivtrafiknoder, bytespunkter samt infart- och pendlarparkeringar i trafiknätsplanen.

Parallellt med trafiknätsplanen pågår arbete med att revidera planen för innerstaden och ta fram en grön- och blåstrukturplan, det vill säga en plan för grönområden och vatten.

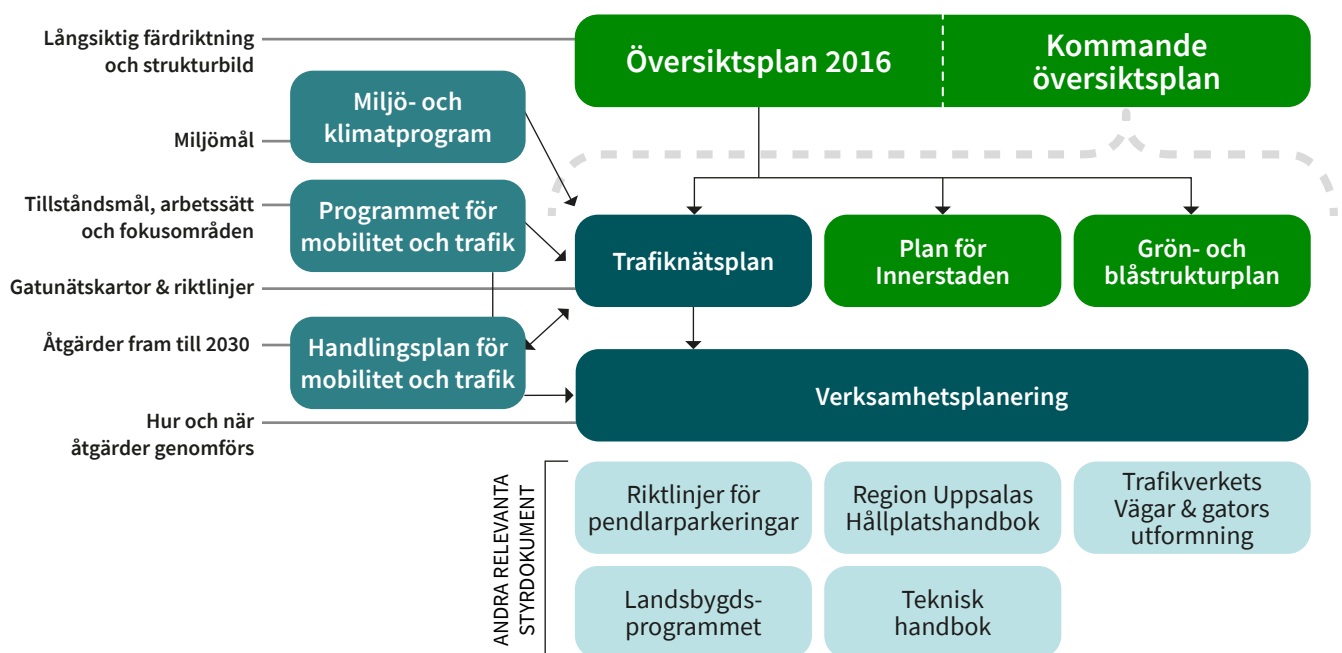
För innerstaden är inriktningen att främja stadslivet på gator och torg genom att minska genomfartstrafiken till förmån för målpunktstrafik. För att kunna göra det krävs en övergripande idé om hur trafiken ska ordnas, vilken beskrivs i denna plan. Grön- och blåstrukturplanen visar hur natur- och vattenmiljöer kan stödja samhället och gynna livskraftiga ekosystem. Transportinfrastrukturen kan fylla en roll för detta genom att till exempel hantera dagvatten när stora regnmängder faller, eller när översvämningar sker.



Figur 3. Visionsbild Sjukhusvägen.

Trafiknätsplanen och relevanta styrdokument och mål

Kommunen har ett antal styrdokument som har kopplingar till huvudtrafiknäten och som ska användas tillsammans med den här planen. I planen hänvisas till de här dokumenten när de berörs.



Figur 3. visar trafiknätsplanens roll och sammanhang i relation till andra relaterade styrdokument.

2. Vision



I visionen beskrivs kommunens samlade strategiska styrning av mobilitets och trafikfrågorna för en hållbar utveckling av Uppsala. Här presenteras trafiknätsplanens nya övergripande strukturbild samt inriktningar för en hållbar, sammanhållen och resilient utveckling av Uppsalas transportinfrastruktur.

En sammanhållen och resilient transportinfrastruktur för ökad andel hållbara färdmedel

Trafiken – människors resor och transporter av varor - är en förutsättning för att våra liv ska fungera. Ett effektivt och sammanhållet trafiksystem förbättrar tillgängligheten för kommunens invånare, näringsliv, organisationer och besökare. Det går snabbare att ta sig dit man ska och det blir enklare att välja hållbara färdmedel när trafiknätet är sammanhållet och olika trafikslag prioriteras i olika delar.

Hållbara färdmedel

Hållbara resor och transporter sker med färdmedel som är miljö- och klimatomänskligt, ekonomiskt och socialt hållbara. De tre hållbarhetsperspektiven behöver alltid harmoniseras för att avgöra vilka/vilket färdmedel som är hållbara/hållbar i varje unik situation och sammanhang.

Det innebär att för vissa personer, med exempelvis bristande balans och/eller rörlighetsbegränsningar, är bilen det hållbara färdmedlet för många resor. För samma resa kan gång, cykel eller kollektivtrafik vara det mest hållbara färdmedlet om man har andra fysiska, psykiska eller kognitiva förutsättningar.

En elbil är mer hållbar än en fossildriven bil, men för resor inom staden kan gång, cykel och kollektivtrafik vara det mest hållbara färdmedlet utifrån den trängsel som finns i delar av staden.

Kollektivtrafik är ett hållbart färdmedel därför att många reser tillsammans, vilket är möjligt inom staden och i starka stråk i kommunen/över länsgränsen. I mer glesbebyggda områden kan dock bilen vara det hållbara alternativet då det inte är ekonomiskt motiverat att trafikera med kollektivtrafik överallt.

Tre hållbarhetsperspektiv att beakta

De tre hållbarhetsperspektiven behöver alltså beaktas utifrån bland annat följande:

- vem/vilka som ska resa utifrån socioekonomi, kön, etnicitet, ålder, funktionsvariation och funktionsnedsättning
- vilka förutsättningar dessa personer har, både fysiskt, psykiskt, kognitivt och ekonomiskt
- när resan ska ske
- mellan vilka platser man ska resa
- vilka färdmedelsvalmöjligheter som finns

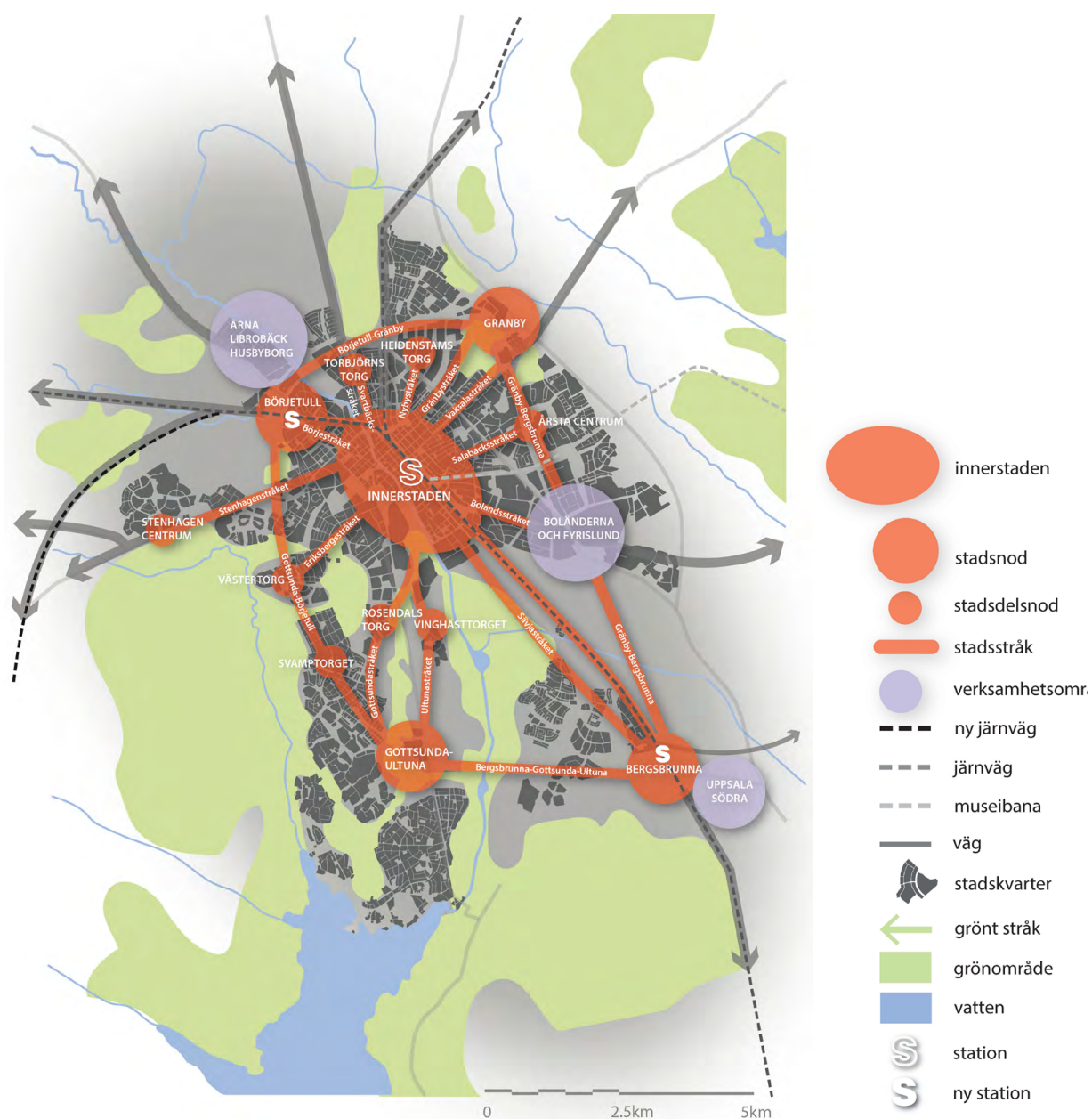
Mer av Uppsala – staden växer kring noder och stråk

Uppsala kommun har i modern tid alltid växt. De senaste trettio åren har antalet invånare i staden ökat med omkring sjuttio procent, näringslivet har också växt kraftigt. Det har lett till att antalet resor och transporter som görs har ökat. Samtidigt har stadens yta inte växt, och vi har i stora drag samma infrastruktur idag som för trettio år sedan.

Översiktsplan 2016 beskriver målbilder för hur Uppsala ska se ut år 2050 och anger hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas och utvecklas.

Inriktningen är ett Uppsala som är sammanhållet och nära. Staden ska utvecklas till en femkärning stad, noder, som binds samman med hjälp av stråk och med kopplingar utåt. Vilket illustreras i den övergripande strukturbild 2050+, se figur 4.

Översiktsplanen har fyra prioriterade områden, se figur 4. I figuren redovisas även översiktsplanens trafikrelaterade inriktningar för Uppsala.



Figur 4. Övergripande strukturbild 2050+ av noder och stråk i staden, med kopplingar utåt. Översiktsplan 2016 för Uppsala.

Hur ser Uppsala ut år 2050 enligt ÖP 16?

År 2050 är Uppsala uppbyggt kring noder och stråk. Många människor har nära till mycket och till varandra – i vardagen och till en stor arbetsmarknad. Både landsbygden, tätorterna och staden kopplas samman med stråk för snabb kollektivtrafik. Det är lätt att byta mellan färdmedel och att gå och cykla. De allra flesta som bor i staden behöver inte egen bil för att klara vardagen. När vi koncentrerar bostäder, arbetsplatser och service i stråk och noder kan vi lämna andra platser rofyllda och obebyggda, så som stora grönområden och parker.

För det behöver kommunen ha goda kommunikationer såväl lokalt och regionalt som nationellt och internationellt.

Inte minst är tågtrafiken viktig i relation till Stockholmsregionen.

Eftersom gator och cykelvägar är offentliga platser ska dessa vara inkluderande i sin utformning.

Transportstrukturen ska vara inbjudande, trygg och bidra till rörelse utan barriärer



Det ska vara 10 min med gång, cykel och kollektivtrafik till vardagslivets skilda målpunkter.

Samtidigt ska en storregional arbetsmarknad vara tillgänglig inom 60 minuter med kollektivtrafik

Vi ska bli bättre på att nyttja den befintliga transportinfrastrukturen.

Utformning och lokalisering ska bidra till att minimera resursbehoven.

Samtidigt ska inte ytan per capita ska öka.

Figur 5. Fyra prioriteringar och trafikrelaterade inriktningar från översiktsplan 2016 för Uppsala.

Kommunens klimatmål i miljö- och klimatprogrammet

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.

Klimatmål från miljö- och klimatprogrammet (KF 2025)

- Klimatneutralt Uppsala 2030
- för ett klimatpositivt Uppsala senast 2050
- Klimatanpassat Uppsala senast 2040.

Flexibelt trafiksystem möjliggör innovationer för att möta framtidens behov och möjligheter

Enligt programmet för mobilitet och trafik ska Uppsala vara en föregångare i arbetet med mobilitet och trafik. Det innebär att transportinfrastrukturen behöver säkra handlingsfrihet inför framtidens möjligheter och samtidigt behöver den kunna möta dagens behov. Ett flexibelt trafiksystem innebär också att öka möjligheten för människor att välja, aktiva resor och hållbara färdmedel. Programmet anger ett mål som beskriver en framtida verklighet, ett tillståndsmål, att sträva mot. Vidare finns det inriktningar att arbeta med för att uppnå tillståndsmålet.

Tillståndsmål i program för mobilitet och trafik (KF 2022)

”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.”

Inriktningar för programmets fokusområden, ökad närhet och ökad hälsosam miljö (KF 2022)

- Stärka mobiliteten genom att öka möjligheten att välja mellan att resa och inte resa, mellan olika färdmedel och mellan olika resvägar.
- Stärka trafiksystemets utformning genom att göra det mer sammanlänkat och öka framkomligheten för hållbara färdmedel.
- Effektivisera trafiksystemet genom att säkra dess flexibilitet för att möjliggöra innovationer, att dess utformning säkrar en god hushållning med resurser och att säkra god lokalisering av bytes-, om- och samlastningspunkter.
- Öka res- och transportsnålheten i kommunen genom god lokalisering av viktiga målpunkter
- Främja aktiva resor, ökad trygghet och stärka folkhälsan genom god lokalisering av målpunkter och god utformning av trafiksystemet.
- Främja jämlikhet, integration och livskvalitet genom att stärka sambanden mellan kommunens olika geografiska områden.
- Ökad trygghet och säkerhet genom god utformning och organisering av trafiksystemet.
- En god miljö för både människor, djur och natur främjas genom minimal negativ påverkan av buller, vibrationer och barriäreffekter samt bristande luftkvalitet
- Klimatpåverkan minimeras genom fossilfrihet, transportsnålhet och energieffektivitet.

Färdmedelsmål i handlingsplan för mobilitet och trafik

I handlingsplanen för mobilitet och trafik (KS 2021) konkretiseras programmets tillståndsmål i ett färdmedelsmål för 2025 och 2030. Målet är 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.

Färdmedelsmål i handlingsplan för mobilitet och trafik (KS 2021)

Hälften av alla resor i Uppsala kommun sker med cykel år 2030			
År	Nuläge 2015*	Mål 2025	Mål 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	Nuläge 2015*	Mål 2025	Mål 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	Nuläge 2015*	Mål 2025	Mål 2030
Gång	9%	9%	9%
Cykel	5%	5%	5%
Kollektivtrafik	18%	18%	18%
Privat motorfordon	69%	69%	69%

Figur 6. Färdmedelsmål från handlingsplanen för mobilitet och trafik. *Data från kommunens resvaneundersökning (RVU) 2015.

Transportinfrastrukturens bidrag till måluppfyllelse

Trafiknätsplanen anger, tillsammans med översiktsplan 2016, programmet för mobilitet och trafik, handlingsplan för mobilitet och trafik samt miljö- och klimatprogrammet, den totala inriktningen för kommunens arbete med mobilitet och trafik. För en hållbar utveckling av Uppsala behöver vi uppnå kommunens klimatmål och utgå från översiktsplanens prioriteringar. Det kräver att vi arbetar systematiskt och likriktat inom hela det kommunala uppdraget där olika delar bidrar med sin del till måluppfyllelse.

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 systematiskt och handlingsplanen pekar ut mer konkreta åtgärder.

Trafiknätsplanen pekar ut var olika trafikslag ska prioriteras i stadens trafiknät och vilken typ av framkomlighet som ska ges i olika delar av trafiknätet. Transportinfrastrukturen behöver bli hållbar, sammanhållen och resiliënt för att Uppsala ska vara attraktiv stad för människorna som bor och verkar här samt besöker oss

Transportinfrastrukturen bidrar till ökad andel hållbara färdmedel genom att skapa en god tillgänglighet, vilket sker med goda kommunikationer.

Goda kommunikationer handlar om färdmedel, kollektivtrafikens utformning och trafikering med mera. Huvudtrafiknätets struktur är viktiga för att förbättra tillgängligheten och därmed skapa förutsättningar för goda kommunikationer både lokalt och regionalt.

Framkomlighet i huvudtrafiknäten är viktigt för att den regionala arbetsmarknaden ska vara tillgänglig inom 60 minuter med kollektivtrafik.



Målet om att vardagslivet ska finnas inom 10 minuter med gång, cykel eller kollektivtrafik berör främst det mer finmaskiga gång- och cykelnätet, snarare än huvudtrafiknäten som trafiknätsplanen omfattar.

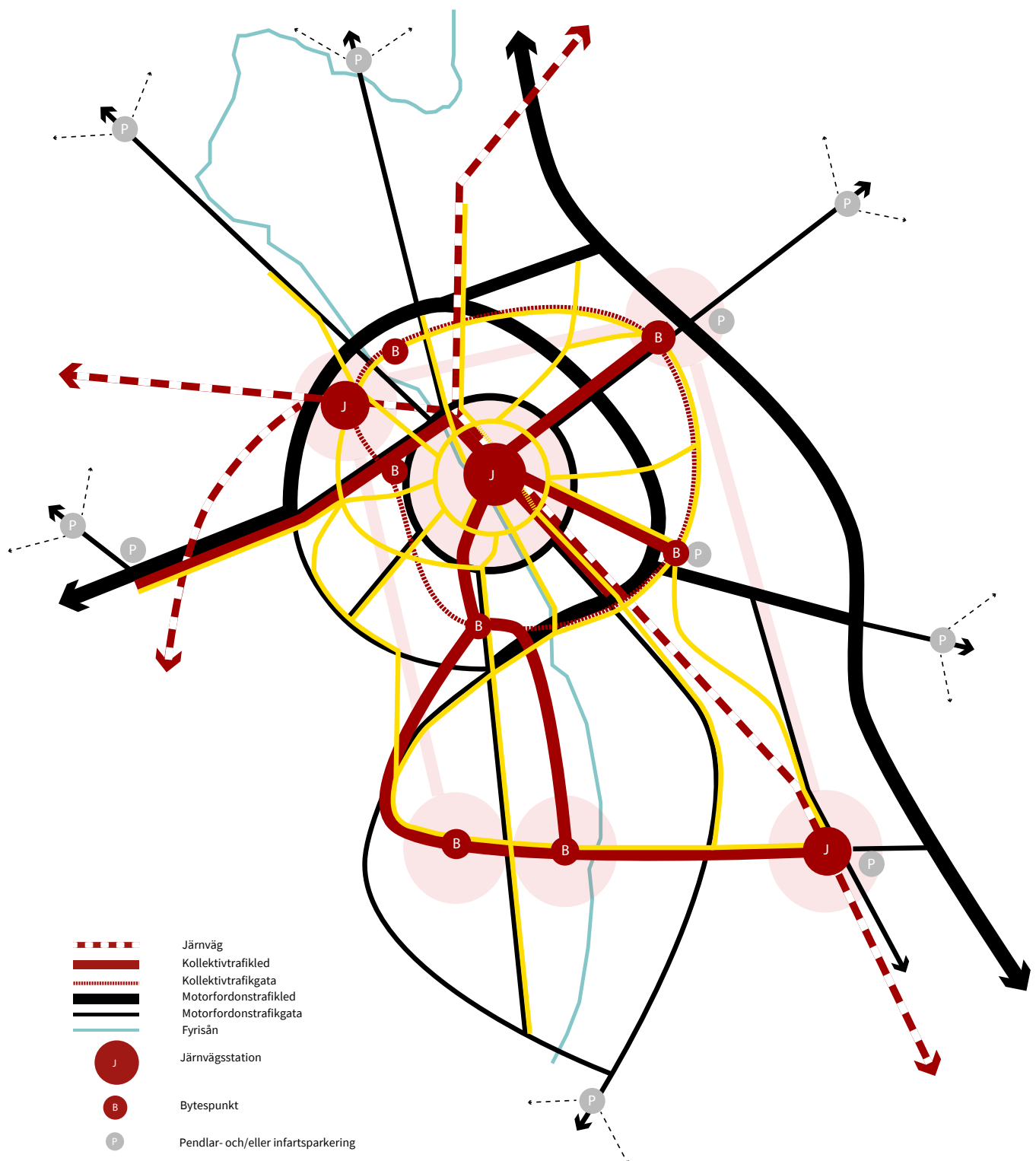
Trafiksäkra, gena och framkomliga cykelvägar bidrar till att tryggt kunna välja hållbara färdmedel och rörelse utan barriärer. Pendlar- och infartsparkeringar som lokaliseras vid hållplatser som trafikeras av kollektivtrafik ger förutsättningar för fler att välja kombinationsresor med bil och hållbara färdmedel. En ökad prioritering av kollektivtrafiken från både Uppsala kommun och Region Uppsala stödjer ett ökat kollektivtrafikresande.

Det mesta av transportinfrastrukturen som behöver finnas 2050 finns redan idag vilket innebär att planen fokuserar på att nyttja den befintliga transportinfrastrukturen mer effektivt samt vid ombyggnationer.

Motorfordonstrafik kommer vara fortsatt viktigt i staden. Genom att systematiskt arbeta med trafiknätet för motorfordon säkerställs tillgänglighet för människor där bilen är det mest hållbara färdmedlet, vilket även är betydelsefullt för ett väl fungerande näringsliv.



Ny strukturbild över stadens transportinfrastruktur



Figur 7. Trafiknätsplanens strukturbild över stadens transportinfrastruktur.

Den övergripande strukturbilden 2050+ som finns i översiktsplanen, se figur 4, s. 16, visar hur staden kan växa under lång tid i en större kostym kopplat till en ny järnvägsstation i Uppsala södra samt en ny bro över Fyrisån. Samtidigt betyder strukturbilden en återhållsam geografisk tillväxt.

Ur ett trafikperspektiv betyder det att fler resor kan hållas relativt korta, vilket ökar konkurrenskraften för gång och cykel. Dessutom betyder det en tätare stad vilket gör att fler resor behöver ske med yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik för att öka tillgängligheten för så många som möjligt.

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft krävs en hög framkomlighet och kapacitet i de starkaste stråken.

Inom ramen för trafiknätsplanen har en vidareutveckling av översiktsplanens övergripande strukturbild gjorts liksom de inriktningar som finns program och handlingsplan för mobilitet och trafik, och en strukturbild över stadens transportinfrastruktur har tagits fram, se figur 7.

Uppsala har många viktiga målpunkter för många såväl inom kommunen som i kringliggande kommuner och regioner. Såväl staden som regionen runt växer, vilket på sikt kommer att göra det svårt att endast ha en stor bytespunkt vid Uppsala central. Den blir för stor och behöver kompletteras med fler platser där man kan byta buss och/eller spårvagn.

En utveckling mot en mer flerkärnig stadsstruktur gör också att behoven och efterfrågan på resvägar som inte passerar Uppsala central kommer att öka. Det betyder att kollektivtrafikens infrastruktur behöver utökas med kollektivtrafiknoder och bytespunkter som trafikeras av ett linjenät som skapar flera resvägar.

Dagens ringlinje behöver också utvecklas och bidra till att avlasta Uppsala central ytterligare.

I kapitel tre presenteras huvudnäten för cykeltrafik, kollektivtrafik och motorfordonstrafik. De tre huvudnäten utgår från strukturbilden över stadens transportinfrastruktur och beskriver var olika trafikslag ska prioriteras i stadens övergripande trafiknät och vilken typ av framkomlighet som ska säkerställas eller eftersträvas trafiken genom sina inriktningar.



Tre huvudnät för hållbar transportinfrastruktur och stadsutveckling

Utifrån strukturbilden över stadens transportinfrastruktur har huvudnät för cykeltrafik, kollektivtrafik och motorfordonstrafik tagits fram. Utgångspunkten för framtagandet av de tre huvudnäten har varit åtta inriktningar, se ruta nedan. De åtta inriktningarna syftar till att skapa en hållbar transportinfrastruktur och stadsutveckling för Uppsala och är en utveckling av vägledningarna som finns i översiktsplanen 2016 och inriktningarna som finns i de övriga relevanta styrdokumenterna inom trafik och mobilitet.

Trafiken i sig har inget egenvärde utan ska tillgängliggöra staden för dess invånare, besökare och verksamheter.

Genom en transportinfrastruktur som är utformad på ett sätt som möjliggör att många, på ett hållbart sätt, kan ta sig till arbete, studier och service bidrar det till en stadsutveckling som är attraktiv och hållbar för Uppsala.

Inriktningar för strukturbild över stadens transportinfrastruktur

Yteffektiva färdmedel. Människors och företags tillgänglighet till sina mål säkerställs genom att öka konkurrenskraften för yteffektiva färdmedel.

Kollektivtrafikens framkomlighet. Kollektivtrafiken ska ha hög framkomlighet längs de viktigaste gatorna för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens bytespunkter. Fler bytespunkter avlastar och kompletterar Uppsala central och ger fler resmöjligheter med kollektivtrafiken.

Gena och snabba cykelvägar. Gena och snabba cykelvägar av hög kvalitet ökar cykelns konkurrenskraft.

Sammankopplade och trafiksäkra cykelvägar. Ett finmaskigt och sammankopplat cykelnät ger cyklister många färdvägar att välja på.

Minskad genomfartstrafik. Genom att styra bort genomfartstrafiken från de inre delarna av staden med fler gator känsliga för stora trafikflöden, till trafikleder ökar tillgängligheten till viktiga målpunkter.

Beakta näringslivets transportbehov. Näringslivets behov av effektiva transporter ska tillgodoses.

Kapacitetsstarka leder och gator. Genom att styra motorfordonstrafik till vissa gator och leder kan stadsmiljön förbättras och kollektivtrafikens framkomlighet öka.

Stärka landsbygdernas tillgänglighet. Med olika parkeringskoncept i och runt staden ökar möjligheten att nyttja kollektivtrafik också på landsbygden och tillgängligheten till staden ökar.

Inriktningar för strukturbild över stadens transportinfrastruktur

Ett huvudnät för cykeltrafik av cykelhuvudgator och snabbcykelleder skapar gena cykelstråk med hög standard och framkomlighet, där man lätt orienterar sig, och där de stora cykelflödena går. Tillsammans med det finmaskiga cykelvägnätet ger detta en mångfald av resvägar och gena kopplingar som ökar cykelns konkurrenskraft gentemot bilen.

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 kollektivtrafikanpassad 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.

Ett huvudnät för motorfordonstrafik som gör det möjligt att ta sig mellan olika delar av staden, ut från, in till och förbi staden. Nätet består av gator där motorfordonstrafik i stor utsträckning samsas med kollektivtrafik, och leder där motorfordonstrafikens framkomlighet prioriteras.

Genom att minska genomfartstrafiken av motorfordonstrafik i de inre delarna av staden frigörs plats för en mer attraktiv innerstad och kollektivtrafikens framkomlighet. Med hjälp av motorfordonstrafiknätet når man innerstadens parkeringsanläggningar för de besökare, boende och arbetande i innerstaden som behöver ta sig dit med bil.

Genom att styra genomfartstrafiken till vissa gator och leder ökar också framkomligheten för de som har innerstaden som mål, vilket inte minst gynnar näringslivets behov av leveranser och ger mer yta för människor och stadsliv. Genom att styra stora flöden av motorfordonstrafik till leder och vissa gator och säkra framkomligheten där, kan andra gator lättare anpassas till exempel för att prioritera kollektivtrafik.

Ett utvecklat system av pendlarparkeringar ökar möjligheten att välja kollektivtrafik för alla som bor på landsbygderna och i tätorterna. Pendlarparkeringar är främst lokaliserade längs med de stora radiella statliga vägarna mot Uppsala och vid stadsranden, och i anslutning till ett bra kollektivtrafikutbud.



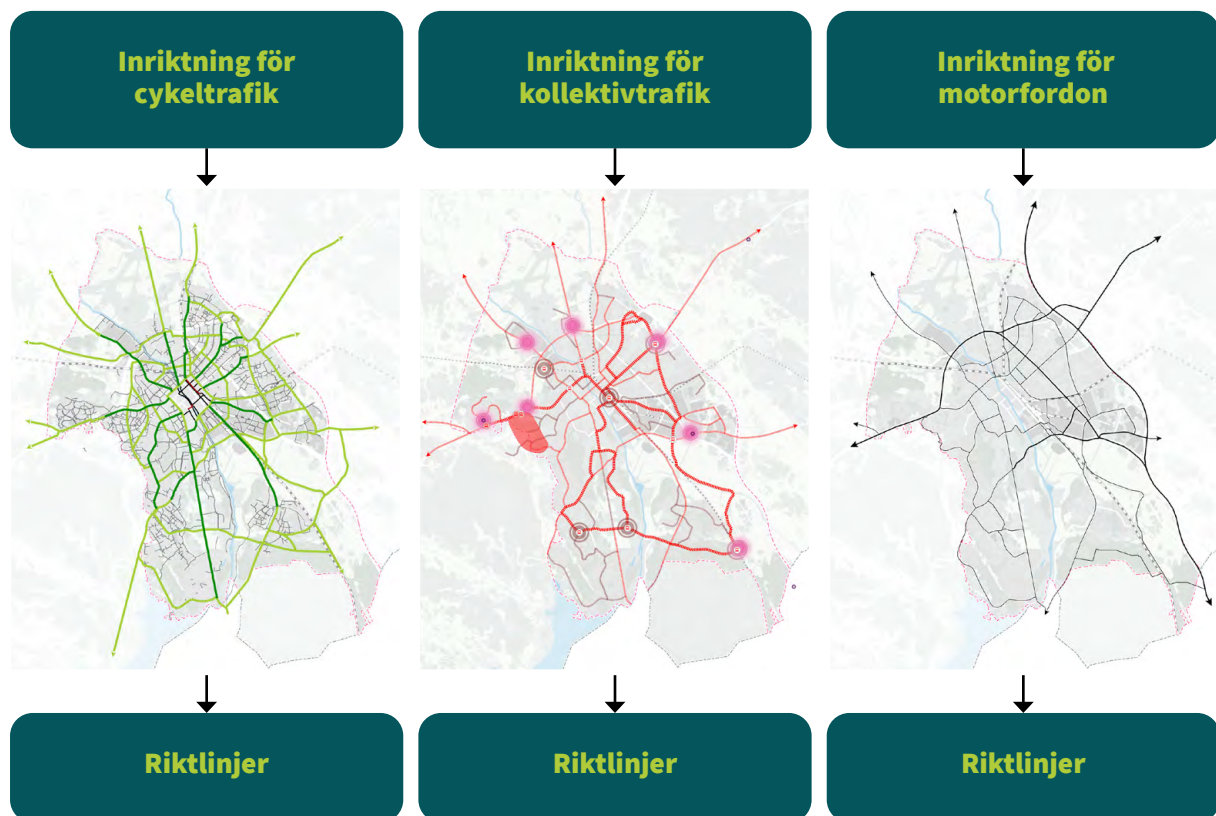
3. Strategi



I strategidelen presenteras de tre huvudtrafiknätskartorna för cykel, kollektivtrafik och motorfordon. Den innehåller även riktlinjer för respektive trafikslag i kommande utveckling och planering av staden.

Tre huvudnät: inriktningar och riktlinjer

Strategin är indelad i tre trafikslag, cykel- kollektiv- respektive motorfordonstrafik. För varje trafikslag finns inriktningar som ger vägledning för utvecklingen av stadens transportinfrastruktur i senare planeringsskeden, exempelvis planprogram, detaljplaner och projekt. Inriktningarna konkretiseras i kartor över respektive huvudtrafiknät. Till varje karta finns riktlinjer som visar prioriteringarna för respektive trafiknät.



Figur 8. Strategikapitlets tre inriktningar för de olika trafikslagen - cykeltrafik, kollektivtrafik och motorfordonstrafik. Till varje inriktning hör en karta över huvudnätet och riktlinjer som mer detaljerat anger hur inriktningen ska nås.

Huvudnät för cykeltrafik



Huvudcykelnät

- Snabbcykelled
- Cykelhuvudgata
- Finmaskigt cykelvägnät

Viktiga cykelstråk i innerstaden

- Möjliga tillkommande cykelstråk
- Viktiga cykelstråk
- Uppsala stad
- Uppsala kommun

Figur 9. Huvudnät för cykeltrafik.

Inriktning cykeltrafik

Gena och snabba cykelvägar. Gena och snabba cykelvägar av hög kvalitet ökar cykelns konkurrenskraft.

Sammankopplade och trafiksäkra cykelvägar. Ett finmaskigt och sammankopplat cykelnät ger cyklister många färdvägar att välja på.

En attraktiv cykeltrafik är beroende av förutsättningar för god framkomlighet längs de gator som är utpekade för huvudnät för cykeltrafik, se figur 9. Utpekade cykelhuvudgator och snabbcykelleder behöver lokaliseras och utformas på ett sätt som bidrar till att det är enkelt och gent att cykla. Med en hög genhet får cykeltrafiken konkurrenskraftiga restider gentemot motortrafiken. Vidare innebär ett begränsat antal stopp för cyklisten och hög kapacitet på cykelvägar/banor viktiga aspekter för ett attraktivt cykelnät.

I figur 9 redovisas huvudnätet för cykel och där framgår även ett mer detaljerat cykelnät för innerstaden, vilket fördjupas i Plan för innerstaden. Stadens lokala cykelnät är ett viktigt komplement till huvudcykelnätet och medför att cykelvägnätet sammantaget uppnår den finmaskighet som är en förutsättning för cykelns konkurrenskraft och attraktivitet.

Cykelhuvudgator

Cykelhuvudgator är trafiksäkra, gena och framkomliga cykelstråk som syftar till att koppla samman stadsdelar inom staden samt koppla ihop de omkringliggande landsbygderna med staden via de regionala cykelstråken.

Riktlinjer Cykelhuvudgator

- Lokalisering av cykelhuvudgator ska eftersträva att cykelstråket blir gent gentemot bil- och kollektivtrafik.
- Utformning av cykelhuvudgator ska eftersträva en god framkomlighet för cykeltrafik.

Snabbcykelleder

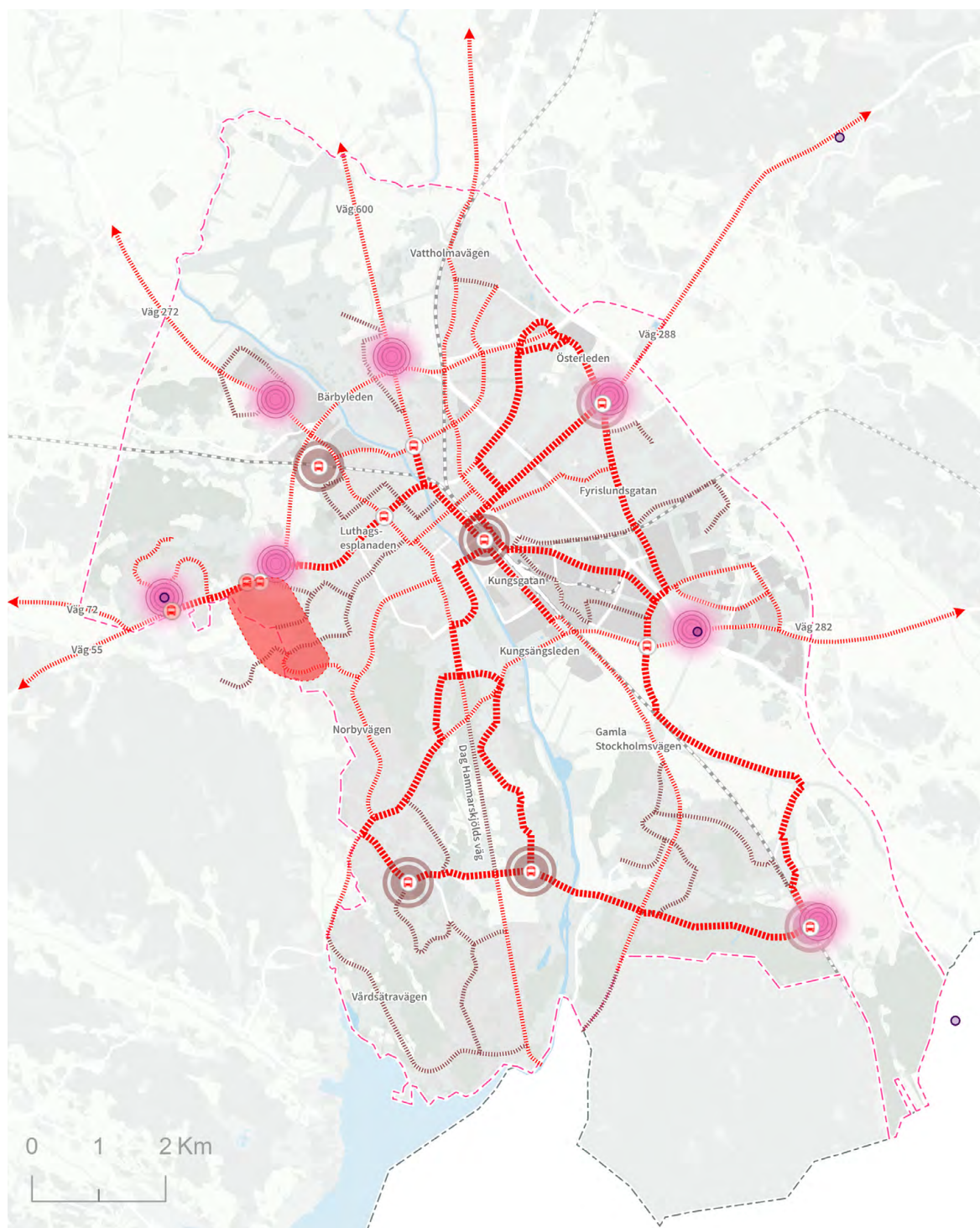
Snabbcykelleder har en högre framkomlighet och bekvämlighet för cyklister jämfört med andra cykelvägar. Snabbcykelleder är, precis som cykelhuvudgatorna, trafiksäkra, gena och framkomliga cykelstråk som syftar till att koppla

samman stadsdelar inom staden samt koppla ihop de omkringliggande landsbygderna med staden via de regionala cykelstråken.

Riktlinjer Snabbcykelleder

- Lokalisering av snabbcykelleder ska säkerställa att cykelstråket blir gent gentemot bil- och kollektivtrafik.
- Utformning av snabbcykelleder ska säkerställa en god framkomlighet och hög bekvämlighet för cykeltrafik.
- Utformning av snabbcykelleder ska eftersträva separering från gångtrafikanter.

Huvudnät för kollektivtrafik



Huvudnät för kollektivtrafik

- | | | |
|----------------------------|----------------------------------|----------------|
| Bytespunkter | Kollektivtrafikleder | Uppsala stad |
| Alternativ lokalisering | Kollektivtrafikgator | Uppsala kommun |
| Kollektivtrafiknod | Övriga kollektivtrafikgator | |
| Pendlarparkeringar | Utredningsområde kollektivtrafik | |
| Möjliga infartsparkeringar | | |

Figur 10. Huvudnät för kollektivtrafik.

Inriktning Kollektivtrafik

Yteffektiva färdmedel. Människors och företags tillgänglighet till sina mål säkerställs genom att öka konkurrenskraften för yteffektiva färdmedel.

Kollektivtrafikens framkomlighet. Kollektivtrafiken ska ha hög framkomlighet längs de viktigaste gatorna för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens bytespunkter. Fler bytespunkter avlastar och kompletterar Uppsala central och ger fler resmöjligheter med kollektivtrafiken.

Stärka landsbygdernas tillgänglighet. Med olika parkeringskoncept i och runt staden ökar möjligheten att nyttja kollektivtrafik också på landsbygden och tillgängligheten till staden ökar.

En effektivt och attraktiv kollektivtrafik är beroende av goda förutsättningar för framkomlighet längs de gator som trafikeras, men även lokalisering och utformning av hållplatser och bytespunkter. Kollektivtrafikresor sker ofta i kombination med andra färdmedel.

Olika parkeringslösningar för cykel och bil i nära anslutning till hållplatser är viktigt för att hela-resan ska fungera väl. Inte minst på landsbygderna där avstånden till hållplats är större jämfört med i Uppsala stad.

Figur 10. Huvudnät för kollektivtrafik visar vilka gator som ingår i huvudnätet för kollektivtrafik och hur de delas in i tre kategorier (kollektivtrafikleder, kollektivtrafikgator och övriga kollektivtrafikgator) utifrån resenärsflöden och behov av framkomlighet för kollektivtrafik.

I figuren redovisas även kollektivtrafiknoder, bytespunkter samt pendlarparkeringar och infartsparkeringar som är viktiga platser för att möjliggöra byten inom kollektivtrafiksystemet och mellan färdmedel.

Kollektivtrafikleder

Kollektivtrafiklederna är de starkaste stråken med de högsta flödena kollektivtrafikresenärer. De trafikeras av flera busslinjer som sammantaget ger en hög kapacitet av stora kollektivtrafikresenärsflöden. På sikt får kollektivtrafiklederna kapacitetsstark kollektivtrafik i form av spårväg eller BRT-linjer.

Kollektivtrafiklederna utformas på ett sätt som säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet, bland annat genom att minimera antalet korsande passager och att eftersträva endast stopp vid hållplats. Lederna utformas så att de uppnår standard för kapacitetsstark kollektivtrafik.

Uppsala växer och går från att vara en monocentrisk stad till en flerkärnig stad.

Kollektivtrafiklederna syftar till att koppla samman stadsnoderna med varandra eller med innerstaden. Vidare har kollektivtrafiklederna en viktig funktion att koppla samman staden med övriga kommunen, länet och angränsande län.

Genom att utveckla kollektivtrafikleder med god framkomlighet stärks stadens flerkärnighet ytterligare och Uppsala C kan avlastas när resenärsflödena blir allt större.

Riktlinjer Kollektivtrafikleder

- Gatans utformning ska säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.
- Gatans utformning ska eftersträva mittförlagda kollektivtrafikkörfält.
- Säkerställ prioritering av kollektivtrafik vid alla trafiksignaler.

Kollektivtrafikgator

Kollektivtrafikgator är stråk med ett starkt kollektivt resande, ofta där flera busslinjer är samlokaliserade. Kollektivtrafikgator ska utformas på ett sätt som säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet. Uppsala växer och går från att vara en monocentrisk stad till en flerkärnig stad. Kollektivtrafikgatorna syftar till att binda samman stadsnoderna med övriga staden samt att koppla samman staden med övriga kommunen, länet och angränsande län. Genom att utveckla kollektivtrafikgator med god framkomlighet stärks stadens flerkärnighet ytterligare och Uppsala C kan avlastas när resenärslödena blir allt större.



Figur 11. Bilden visar en kollektivtrafikled för spårväg vid Dag Hammarskölds väg.

Riktlinjer Kollektivtrafikgator

- Gatans utformning ska säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.
- Egna körfält för kollektivtrafik ska beaktas.
- Prioritering av kollektivtrafik vid trafiksignaler ska säkerställas.

Övriga kollektivtrafikgator

Utöver kollektivtrafikleder och kollektivtrafikgator kommer även andra gator att trafikeras med buss. Gator som inte klassas som kollektivtrafikleder eller kollektivtrafikgator och som trafikeras av kollektivtrafikens ordinarie busslinjer räknas som övriga kollektivtrafikgator.

Riktlinjer Övriga kollektivtrafikgator

- Gatans utformning ska eftersträva en god framkomlighet för kollektivtrafik.

Bytespunkter och kollektivtrafiknoder

Utvecklingen av bytespunkter och kollektivtrafiknoder som kopplas samman av kollektivtrafikleder och kollektivtrafikgator stärker stadens flerkärnighet och kan avlasta Uppsala C. Utformning av bytespunkter och kollektivtrafiknoder ska bidra till smidiga byten.

Bytespunkter och kollektivtrafiknoderna ska bidra till snabba resvägar för kollektivtrafikresenärerna. Lokalisering av dem bidrar till kortare resor när fler kan resa på tvären än radiellt via Uppsala C.

Bytespunkter är platser där det finns förutsättningar för byten inom kollektivtrafiksystemet, till exempel mellan olika busslinjer eller mellan buss och spårväg.

Vid bytespunkter kan det vara möjligt att också möjligt att byta mellan färdmedel så som cykel och tåg.

Kollektivtrafiknoder är ett exempel på en bytespunkt. Kollektivtrafiknoderna är lokaliserade på strategiska platser i staden, ofta med service och/eller tät bebyggelse, och är väl integrerade i stadsmiljön. Vid dessa platser finns, förutom goda möjligheter för byten inom kollektivtrafiksystemet och mellan färdmedel, också möjlighet att lokalisera slutstation/vändhållplats för kollektivtrafiken.

Riktlinjer Bytespunkter

- Säkerställ smidiga, tillgängliga och säkra byten inom kollektivtrafiksystemet och mellan färdmedel.
- Tillämpa riktlinjer för pendlar- och infartsparkeringar.

Riktlinjer Kollektivtrafiknoder

- Säkerställ smidiga, tillgängliga och säkra byten inom kollektivtrafiksystemet och mellan färdmedel.
- Säkerställ möjligheten att tidsreglera och/eller vända kollektivtrafiken vid, eller i anslutning till kollektivtrafiknoden.
- Kollektivtrafiknodens utformning ska säkerställa att den integreras med omgivande stadsmiljö.
- Tillämpa riktlinjer för pendlar- och infartsparkeringar.

Pendlar- och infartsparkeringar

Kollektivtrafikresor sker ofta i kombination med andra färdmedel. Olika parkeringslösningar för cykel och bil i nära anslutning till hållplatser är viktigt för att hela-resan ska fungera väl.

För att stärka tillgänglighet från såväl Uppsala kommuns landsbygder, som intilliggande kommuners landsbygder, till staden och innerstaden behöver ett system av pendlar- och infartsparkeringar säkerställas och lokaliseras vid hållplatser som trafikeras av kollektivtrafik för att möjliggöra attraktiva kombinationsresor mellan cykel/bil och kollektivtrafik.

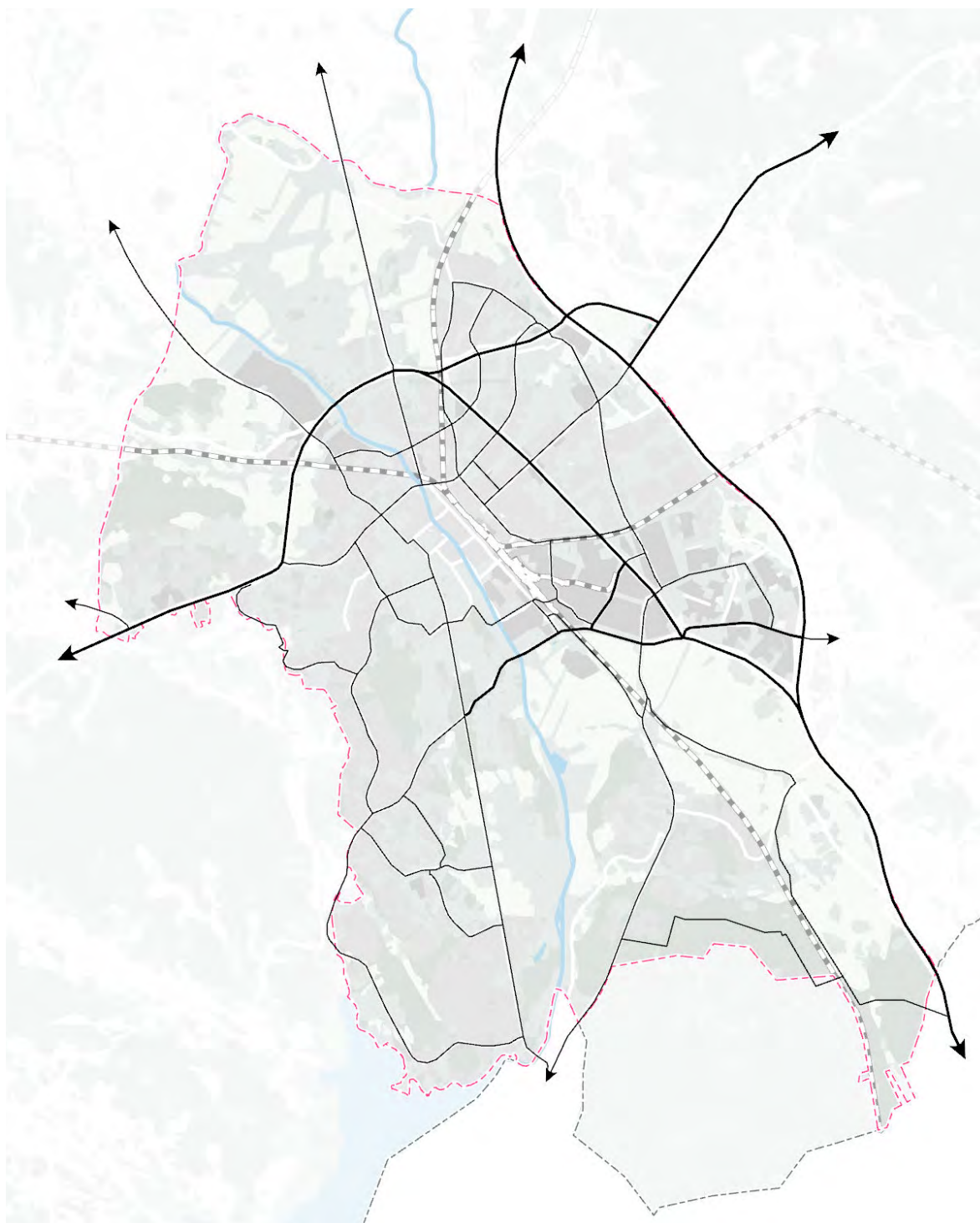
Pendlarparkeringar är en plats för byte av färdmedel, främst mellan bil, cykel och kollektivtrafik, samt för samåkning. Vid pendlarparkering finns parkeringsmöjligheter för cykel och/eller bil.

Infartsparkeringar är en typ av pendlarparkering, men som är lokaliserad vid stadsranden eller i staden.

Riktlinjer Pendlar- och infartsparkeringar

- Lokalisera pendlar- och infartsparkeringar vid hållplatser som trafikeras av kollektivtrafik som möjliggör attraktiva kombinationsresor som gör att staden och innerstadens attraktionskraft och tillgänglighet bibehålls eller ökar.
- Tillämpa riktlinjer för bytespunkter och kollektivtrafiknoder.

Huvudnät för motorfordonstrafik



Huvudnät för motortrafik

- Motorfordonstrafikgata
- Motorfordonstrafikled
- - - Uppsala stad
- - - Uppsala kommun

Figur 12. Karta över de inre ringgatorna som också illustrerar hur måltrafik tar sig till innerstaden.

Inriktning Motorfordonstrafik

Minskad genomfartstrafik. Genom att styra bort genomfartstrafiken från de inre delarna av staden, med flera gator känsliga för stora trafikflöden, till trafikleder ökar tillgängligheten viktiga målpunkter.

Kapacitetsstarka leder och gator. Genom att styra motorfordonstrafik till vissa gator och leder kan stadsmiljön förbättras och kollektivtrafikens framkomlighet öka.

Stärka landsbygdernas tillgänglighet. Med olika parkeringskoncept i och runt staden ökar möjligheten att nyttja kollektivtrafik också på landsbygden och tillgängligheten till staden.

Beakta näringslivets transportbehov. Näringslivets behov av effektiva transporter ska tillgodoses.

Stadens huvudnät för motorfordonstrafik består av gator och leder. Gator leder trafiken mellan olika delar av staden och viktiga resmål, som bostadsområden, arbetsplatsområden och innerstaden.

Leder 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.

Nätet 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 12. visar vilka gator som ingår i huvudnätet för motorfordonstrafik och hur dessa delas in i de olika kategorierna. I praktiken är gator i stor utsträckning samförlagda med kollektivtrafikgator.

Nätet fyller också en viktig funktion för utryckningsfordon där framkomligheten är särskilt viktig.

Motorfordonstrafiksgata

Motorfordonstrafiksgator ska bidra till att minska trafiken på det övriga gatunätet. Det ska bland annat möjliggöra en minskning av genomfartstrafik i innerstaden genom överflyttning av trafik via vissa motorfordonstrafiksgator till främst leder för motorfordonstrafik. Gator för motorfordonstrafik är också viktiga för framkomligheten för utryckningsfordon.

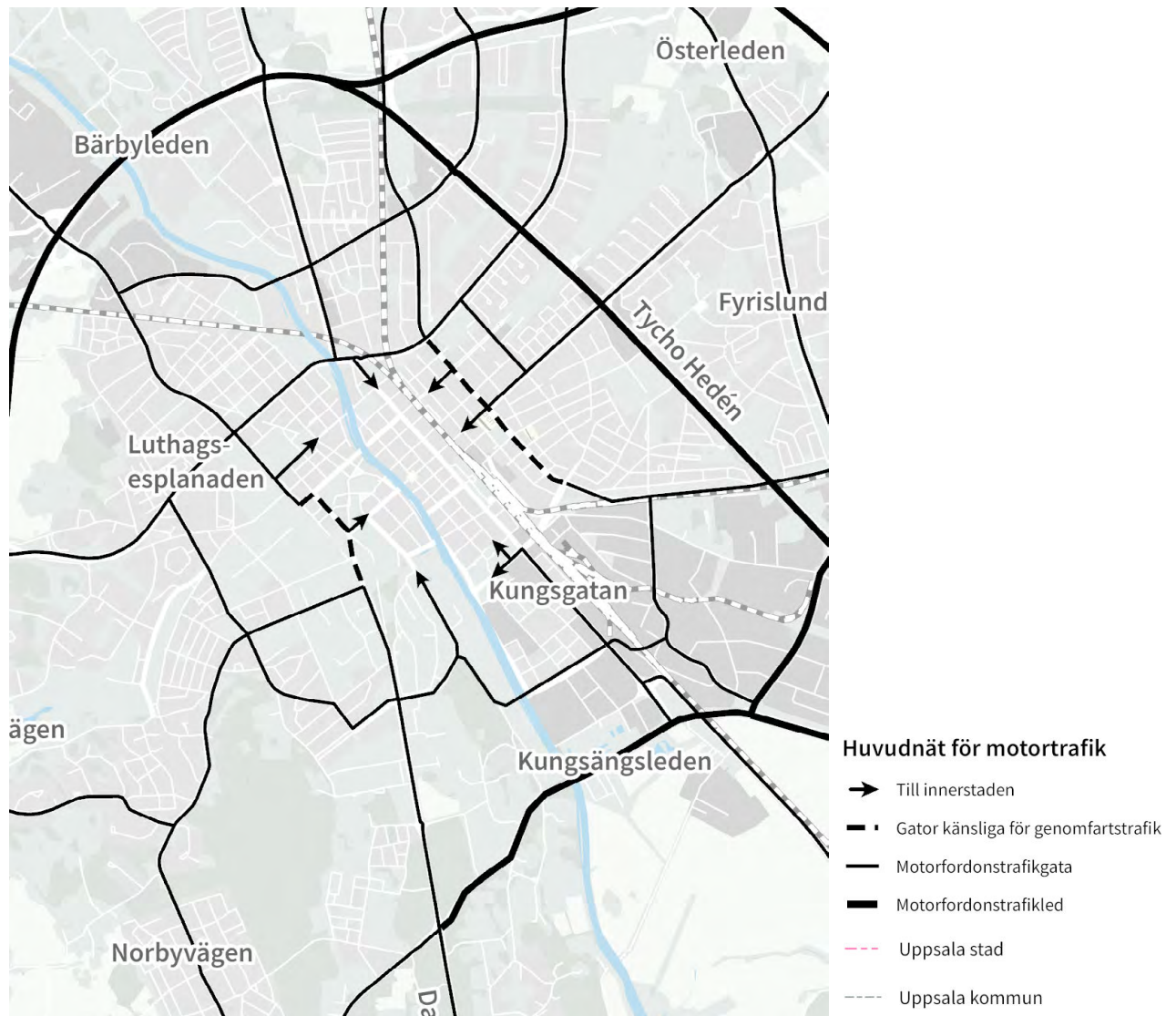
En stor del av stadens gator är också viktiga för kollektivtrafiken, vars framkomlighet behöver säkras. Därför behöver flera av dessa gator avlastas för motorfordonstrafik.

För det krävs en god framkomlighet i stadens leder för motorfordonstrafik.

Riktlinjer Motorfordonstrafiksgata

- Gatans utformning ska eftersträva att ge en förutsägbar restid för motorfordonstrafiken.
- Gatans utformning ska säkerställa räddningstjänstens framkomlighet.

I kartan passerar inga huvudgator innerstaden. Runt innerstaden formar ett antal gator tillsammans inre ringgator. De ska göra det lättare för måltrafik att nå olika platser i innerstaden. Delar av de inre ringgatorna bidrar också till att leda den genomfartstrafik som tidigare gick genom innerstaden till leder för motorfordonstrafik.



Figur 13. Karta över de inre ringgatorna som också illustrerar hur måltrafik tar sig till innerstaden.

Motorfordonstrafiksled

Motorfordonstrafikleder är gator som är lokaliserade längre ut i staden och som har mer eller mindre hög kapacitet. Dessa leder 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 statliga väg 55/ Bärbyleden.

Trafikanalyser visar att leder för motorfordonstrafik spelar en stor roll när man minskar genomfartstrafiken i innerstaden och därmed också bidrar till att hålla nere trafikflödena på gator närmast innerstaden.

De kan också bidra till att hålla nere trafiken på leder och gator som är viktiga att prioritera för kollektivtrafiken. Vidare är motorfordonstrafikslederna viktiga gator för utryckningsfordon.

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

Riktlinjer Motorfordonstrafiksled

- En trafikleds utformning ska säkerställa motorfordonstrafikens framkomlighet.
- Gatans utformning ska säkerställa räddningstjänstens framkomlighet.

4. Vägledning och handlingsfrihet



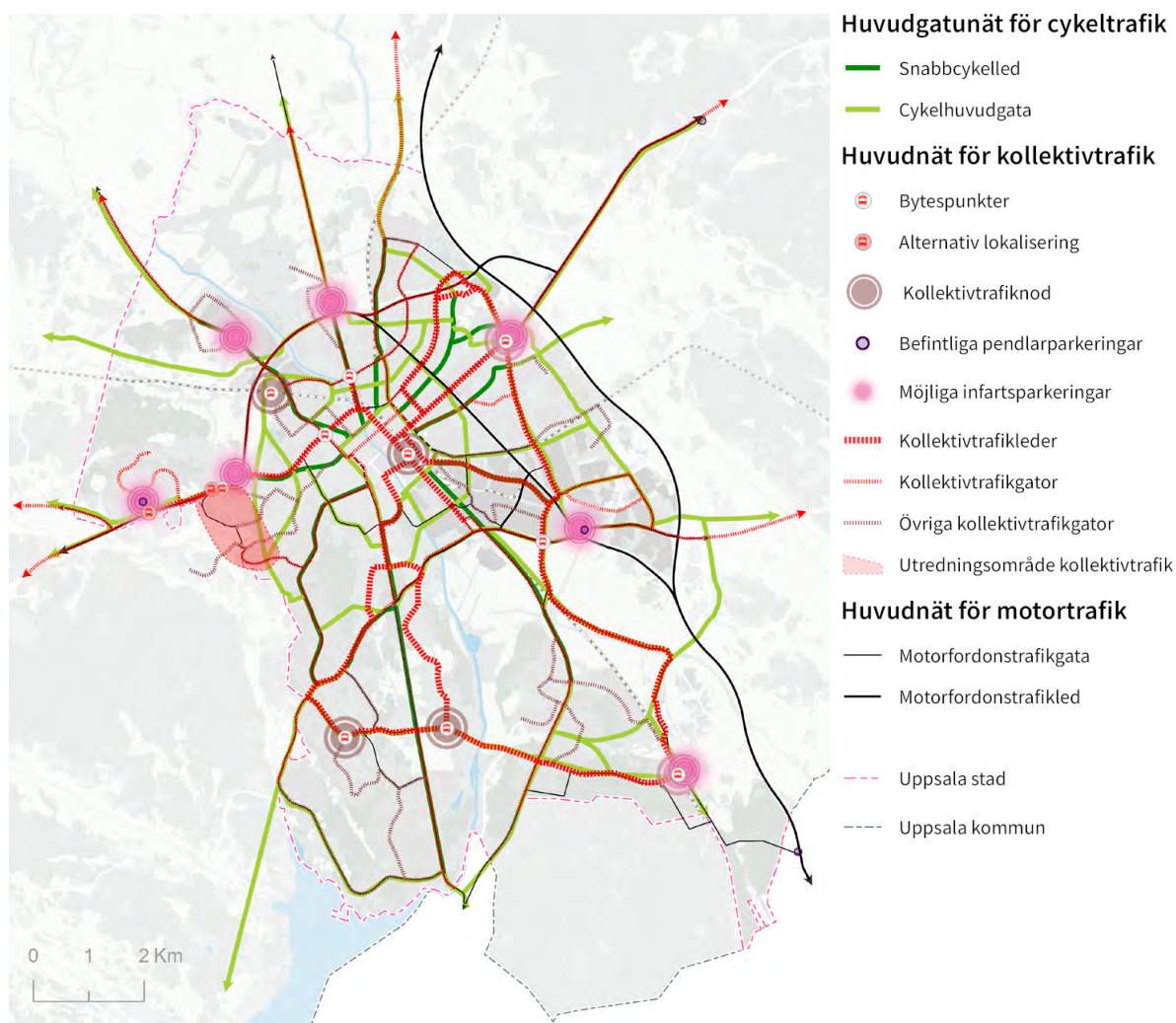
Övergripande transportinfrastrukturnät

I det avslutande kapitlet sammanförs de tre huvudtrafiknäten till en gemensam karta. Här beskrivs vägledning vid målkonflikter utifrån trafiknätsplanens inriktningar och behov av handlingsfrihet i senare planeringsskeden.

I figur 14 nedan ses alla tre trafiknät i en och samma karta och bildar det övergripande transportinfrastrukturnätet i Uppsala stad. När de tre huvudnäten läggs samman så framkommer vissa målkonflikter mellan dessa huvudnät, till exempel i korsningspunkter där olika typer av prioriterade gator för olika trafikslag korsas. Det här kapitlet syftar till att belysa och ge vägledning för hantering inom fyra områden där målkonflikter finns och handlingsfrihet behöver säkerställas för att uppnå trafiknätsplanens intentioner i efterföljande planering.

Områden för målkonflikter och behov av handlingsfrihet

- Cykeltrafikens utveckling
- Kollektivtrafikens framkomlighet
- Kollektivtrafikens bytespunkter samt pendlar- och infartsparkeringar
- Motorfordonstrafikens framkomlighet



Figur 14. Övergripande transportinfrastrukturnätet för Uppsala stad.

Hantering av målkonflikter

Gator och vägar är inte enbart ett rum för trafik utan också viktiga platser för stadens stadsliv och är möjliga ytor för exempelvis klimatanpassning. Därför behöver den efterföljande planeringen även hantera målkonflikter mellan trafik och andra sektorer utifrån kommunens mål i stort.

Ur detta perspektiv behöver kommunen eftersträva att gator utvecklas till multifunktionella gator. Under relaterade dokument listas relevanta styrdokument som ska användas tillsammans med trafiknätsplanen eller vara till hjälp i projektering och planering. Det finns också flera interna vägledningar och handläggarstöd samt styrdokument från bland annat Region Uppsala som kan vara till hjälp i projektering och planering, se bland annat figur 3, s. 13.

Generella riktlinjer

- Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjernas intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår.
- Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjernas 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.

Handlingsfrihet

Utöver att hantera olika typer av målkonflikter inom trafik- och infrastruktursektorn samt mellan olika sektorer behöver den efterföljande planeringen även säkerställa framtida handlingsfrihet. Med handlingsfrihet menas att förutsättningar behöver bevaras och/eller säkerställas för framtida behov.

För transportinfrastrukturen innebär det bland annat att ytor behöver bevaras och/eller säkerställas.

Detta gäller särskilt sträckor och korsningar där flera huvudnät för olika trafikslag löper parallellt eller korsas för att uppnå den funktion de olika gatunäten behöver.

Det innebär inte att nya markanspråk ska tas per med automatik utan snarare tvärtom.

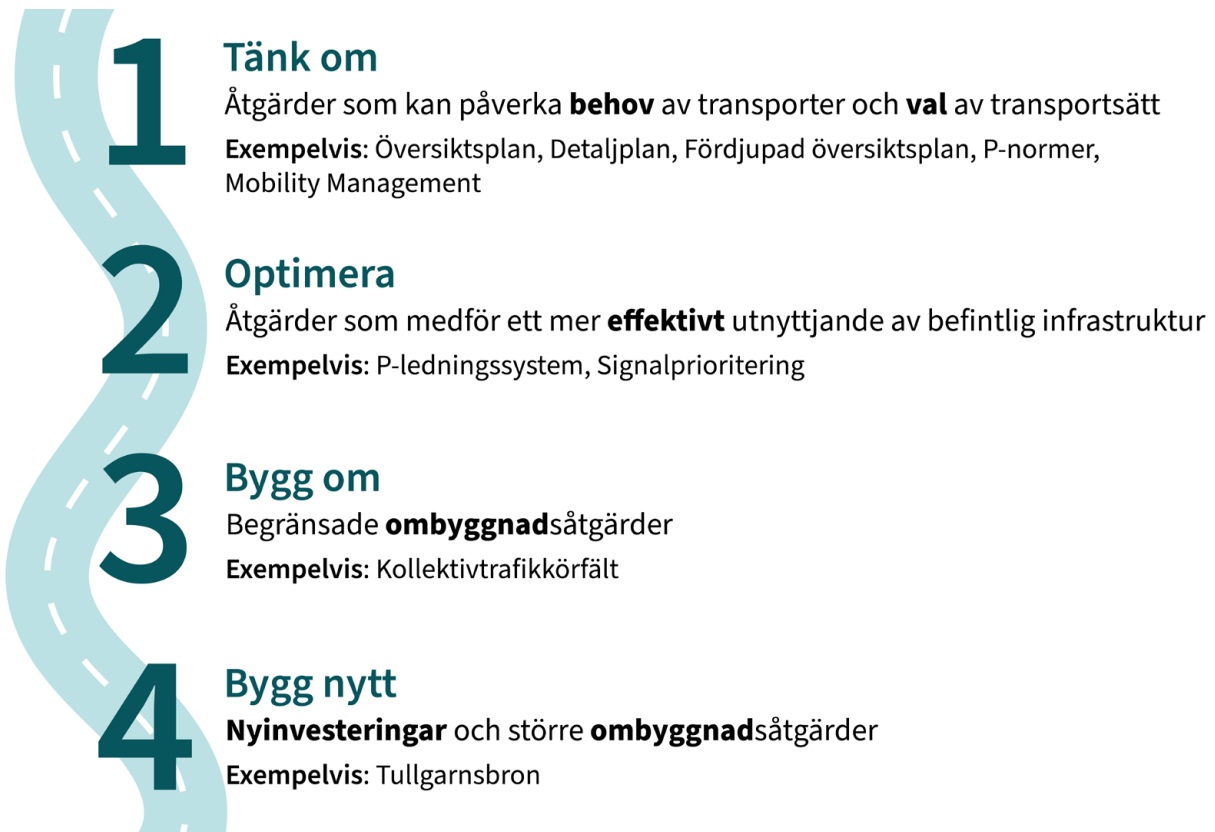
Fyrstegsprincipen

En viktig utgångspunkt i den efterföljande planeringen för trafikinfrastrukturen är den så kallade fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är en metod som utvecklades av Trafikverket i syfte att lösa trafik- och infrastrukturutmaningar på ett så enkelt och resurseffektivt sätt som möjligt.

Den innebär att försöka påverka behovet av resor och transporter snarare än att bygga ny infrastruktur. Ett vanligt exempel är digitala möten istället för fysiska.

Det mesta av den övergripande transportinfrastrukturen finns redan idag vilket innebär att det inte är mycket nytt som kommer att tillkomma till 2050.

För att uppnå en sammanhållen och resiliant transportinfrastruktur där ökad framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik är prioriterad med målet om ökade andelar hållbara resor behöver fyrstegsprincipen användas, där fokus i första hand ska ligga på steg 1 och 2, och i andra hand på steg 3 och 4.



Figur 15. Fyrstegsprincipen för utveckling av transportinfrastrukturen. Anpassad utifrån Trafikverkets modell

Fyra övergripande områden för det fortsatta arbetet

Nedan beskrivs fyra huvudsakliga områden där behov av handlingsfrihet och hantering av målkonflikter behöver utredas närmare. Kommande utredningar syftar till att föreslå konkreta åtgärder där konsekvenser också är avvägda såväl mellan trafikslag som med andra allmänna intressen.

Cykeltrafikens utveckling

Uppsala är en cykelstad i världsklass med en väl utvecklad cykelinfrastruktur. För att kunna ta Uppsala till nästa nivå som cykelstad kommer åtgärder att behöva omfatta också annat än infrastrukturåtgärder.

I huvudnätet för cykel pekas huvudgator och snabbcykelleder ut där cykeltrafiken ska ha trafiksäkra, gena och framkomliga cykelstråk. En del av cykelhuvudgatorna och snabbcykellederna går längs samma gator som är utpekade som huvudnät för kollektivtrafik respektive motorfordonstrafik. Det betyder att det finns målkonflikter mellan cykeltrafik och övriga trafikslag.

Nyttja parallellgator

Längs sträckor där huvudnätet för cykel löper parallellt med motorfordonstrafik och/eller kollektivtrafik samt där utrymmet är begränsat för att bredda gaturummet, bör möjligheten till att skapa trafiksäkra, gena och framkomliga cykelstråk på parallellgator undersökas.

Korsningspunkter

Ut trafiksäkerhetssynpunkt är korsningar utmanande. Cyklister är oskyddade trafikanter och vid kollision med motorfordon riskerar de allvarigare skador än de som färdas i motorfordonet. Korsningspunkter där huvudnät för cykeltrafik möter huvudnät för motorfordonstrafik och/eller kollektivtrafik är därför särskilt viktiga att utforma på ett sätt som möjliggör den framkomlighet respektive trafikslag ska ha samtidigt som en hög trafiksäkerhet ska säkerställas enligt kommunens tekniska handbok.



Cyklistens valmöjligheter

En viktig konkurrensfördel för cykel är det finmaskiga nät med cykelvägar som finns och cyklistens möjlighet att kunna välja många alternativa vägar för att ta sig dit man vill. Att peka ut och investera i ett högkvalitativt och gent huvudnät för cykeltrafik kräver därför en god kunskap om hur cyklisten väljer sin resväg för att investeringen ska bidra till att öka cyklandet och samtidigt behålla cyklistens fördel att kunna välja väg.

Kollektivtrafikens framkomlighet

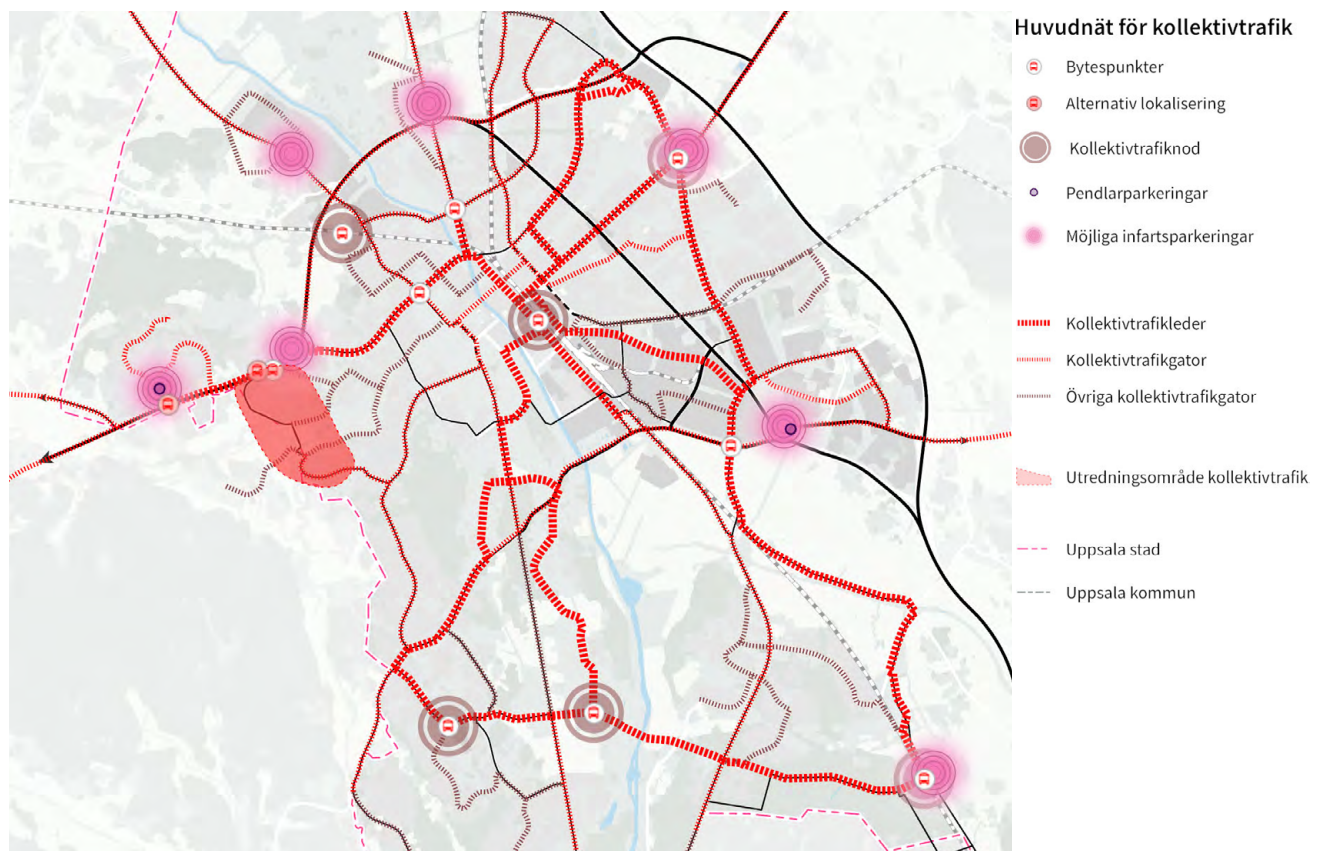
I huvudnätet för kollektivtrafik pekas leder och gator ut där kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras. Högst prioritering finns för kollektivtrafikleder där egna mittförlagda körfält ska eftersträvas. Det gäller Vaksalagatan, Kungsgatan söder om Strandbodgatan, Luthagsesplanaden, Enköpingsvägen/väg 55, Råbyvägen, Bolandsgatan samt Svartbäcksgatan söder om Gamla Uppsalagatan.

På sikt pekas också bland annat Fyrislundsgatan i stråket mellan Gränby centrum och den nya stationen i Bergsbrunna ut. Samtliga gator är utpekade i huvudnätet för motorfordonstrafik förutom Bolandsgatan. Det betyder att det kan finnas målkonflikter mellan kollektivtrafik och motorfordonstrafik, såväl längs gatorna som i korsningar med andra gator och leder i de båda huvudnäten.

Utrymme för fler funktioner och framtida behov

Luthagsesplanaden och del av Enköpingsvägen/väg 55 är utpekad som kollektivtrafikled där bland annat framkomligheten för kollektivtrafiken ska säkerställas. På Enköpingsvägen/väg 55 ska även motorfordonstrafikens framkomlighet säkras då den är utpekad som en motorfordonstrafikled. Gaturummet är idag väl tilltaget.

För att skapa handlingsfrihet för framtida behov behöver utrymmet fortsatt vara väl tilltaget för att ge goda möjligheter att säkerställa båda funktionerna.



Figur 16. Kartan visar de sträckor som är viktigast för kollektivtrafikens framkomlighet och där det samtidigt finns en målkonflikt med motorfordonstrafiken. Observera att det stråk som går från kommande station i Uppsala södra till Gränby centrum är aktuellt tidigast på 2040-talet.

Tillsammans med Trafikverket

Vidare är Enköpingsvägen/väg 55 en statlig väg och eventuella särskilda kollektivtrafikkörfält, mittförlagda eller sidoförlagda, behöver utredas tillsammans med Trafikverket i egenskap av väghållare och Region Uppsala i egenskap av länsplaneupprättare.

Kollektivtrafikkörfält för förutsägbara restider på Luthagesplanaden ska kollektivtrafikens framkomlighet säkras och restiderna för motorfordonstrafiken ska eftersträvas ge förutsägbarhet.

Detta innebär att efterföljande planering och beslut ska sträva mot att skapa mittförlagda kollektivtrafikkörfält på sträckan, i andra hand sidoförlagda kollektivtrafikkörfält. På en stor del av sträckan finns trädalléer, vilket kan vara utmanande för att möjliggöra detta.

På sträckan ska motorfordonstrafikens restider eftersträva mot att vara förutsägbara. Det innebär att en viss trängsel för motorfordonstrafik är acceptabel så länge restiderna, ett givet klockslag, är förutsägbar.

Ytor vid korsningspunkter

Tycho Hedéns väg är utpekad som en motorfordonstrafikled men korsas av kollektivtrafikleder vid Råbyvägen och Vaksalagatan samt av kollektivtrafikgator vid Gamla Uppsalagatan och Hjalmar Brantingsgatan.

För att skapa handlingsfrihet behöver ytor säkerställas längs Tycho Hedéns väg, särskilt vid nämnda korsningspunkter, så att de kan utformas för tillräcklig framkomlighet och kapacitet för såväl kollektivtrafiken som motorfordonstrafik.

När utrymme saknas

Kollektivtrafikens framkomlighet ska säkerställas på kollektivtrafikleder och -gator. På kollektivtrafikleder ska mittförlagda kollektivtrafikkörfält eftersträvas som en del i att säkerställa framkomligheten. I andra hand är sidoförlagda kollektivtrafikkörfält aktuella om mittförlagda körfält ej kan ordnas. Om utrymme saknas för kollektivtrafikkörfält ska det beaktas om endast kollektivtrafik kan tillåtas på sträckan.

Tillsammans med Region Uppsala

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Uppsala är ett gemensamt arbete mellan Region Uppsala som kollektivtrafikhuvudman/regional kollektivtrafikmyndighet och Uppsala kommun som infrastrukturägare. Pågående samverkan mellan parterna ska fortsätta med målsättningen att ta fram en gemensam målbild för kollektivtrafiken med utblick mot 2050+/2070.



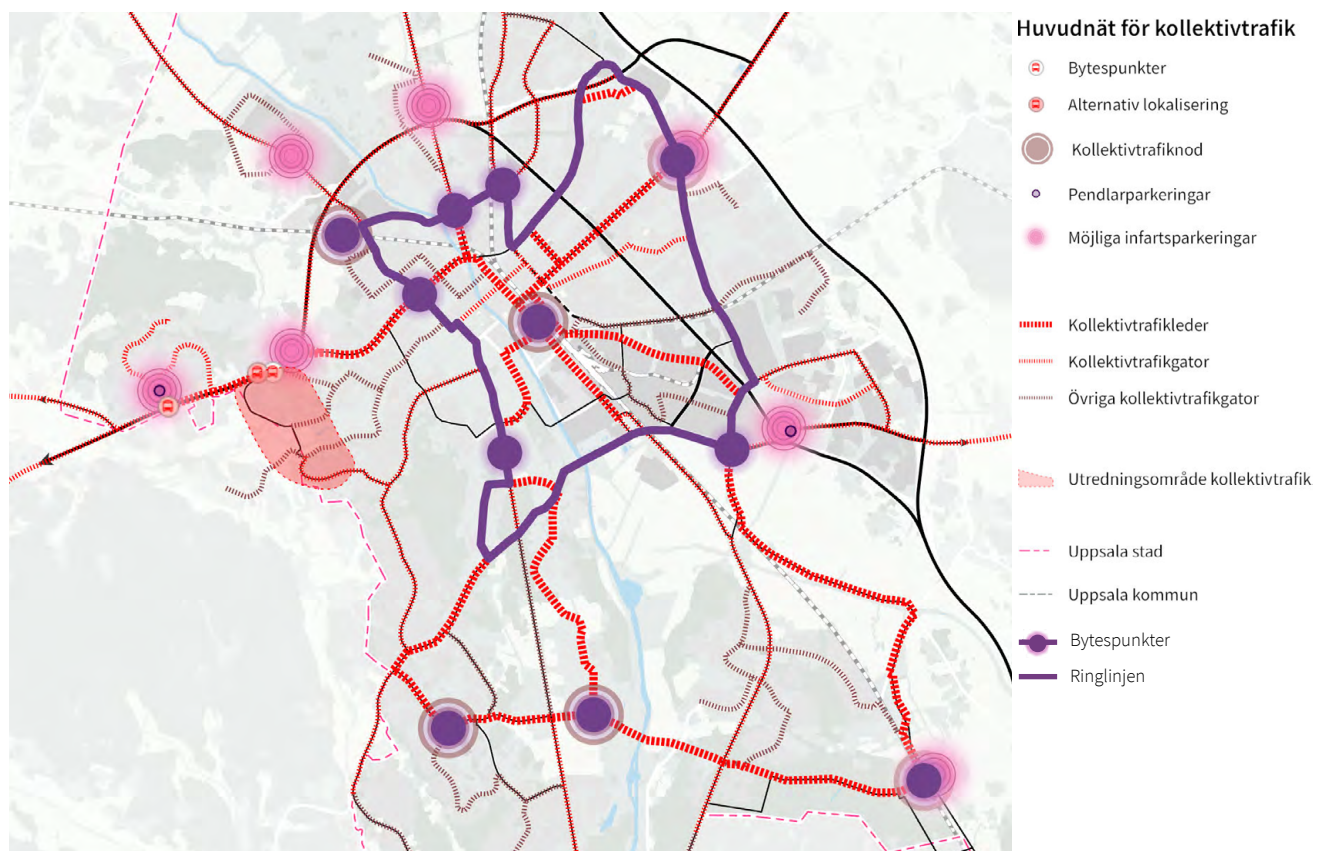
Kollektivtrafikens bytespunkter samt för pendlar- och infartsparkeringar

Inriktningen i trafiknätplanen är att etablera fler bytespunkter för kollektivtrafiken för att göra resan från start till mål enklare och för att avlasta Uppsala C. Inriktningen är en konsekvens av översiktsplanens inriktning för stadens utveckling med kompletterande stadsnoder till innerstaden. Uppsala C är länets största hållplats där många avslutar eller påbörjar sin resa samt gör byten inom kollektivtrafiksystemet.

Kollektivtrafiksbyten

Det största problemet att hantera om nya bytespunkter etableras är risken att fler resenärer kan behöva byta kollektivtrafik för att nå sitt mål, vilket är en olägenhet som riskerar att förlänga restiden och därmed minska kollektivtrafikens konkurrenskraft. Å andra sidan kan nya bytespunkter och linjesträckningar ge nya och smidigare resvägar för andra resenärer.

Ett sätt att hantera längre restider är genom att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet enligt vad som beskrivs i avsnittet ovan. Det handlar också om att bytet sker från till exempel en regionbuss till en kvalitativt bättre typ av kollektivtrafik med hög framkomlighet, såsom BRT eller spårväg.



Ringlinjen avlastar Uppsala central

En viktig funktion för nya bytespunkter är den ringlinje som infördes för några år sedan. Många har hittat nya resvägar tack vare linjen och den är välutnyttjad. Erfarenheter visar att en väl fungerande ringlinje bidrar till att avlasta centralt belägna bytespunkter som Uppsala central, men man behöver hantera åtminstone två typer av målkonflikter.

Den ena är en avvägning mellan att å ena sidan nå så många viktiga målpunkter som möjligt och å andra sidan ha en så gen dragning som möjligt för att inte restiden ska bli för lång. Den andra typen rör den mer generella målkonflikten att kollektivtrafiken ofta ska samsas med motorfordonstrafik, och därmed i vilken utsträckning kollektivtrafiken hamnar i biltrafikens trängsel.

Lokalisering av nya pendlar- och infartsparkeringar

Parkering för såväl bil, cykel som andra mikromobilitetstjänster är en viktig del för en väl fungerande kollektivtrafik. Särskilt för alla som bor i landsbygderna och tätorterna i kommunen. Pendlarparkeringar finns redan på många platser längs det statliga vägnätet runt i kommunen. I stadsranden finns också några pendlarparkeringar som framför allt hanterar pendling ut från staden samt samåkning.

Trafiknätsplanen pekar ut ett antal potentiella pendlarparkeringar längs det statliga vägnätet och i stadsranden. Pendlarparkeringar längs stadsranden kallas ofta infartsparkeringar och syftar till att minska biltrafiken framför allt till innerstaden.

För att ett system med infartsparkeringar ska fungera är lokalisering och koppling till kollektivtrafiken en förutsättning. Kunskap från andra städer kan också ge viktig kunskap om vad som krävs för att denna typ av parkeringar faktiskt leder till mindre biltrafik i staden. Om infartsparkeringar är en bra metod behöver kommunen skaffa sig handlingsfrihet för det på platser där bytet till kollektivtrafik är enkelt och bekvämt.



Motorfordonstrafikens framkomlighet

Nätet för motorfordonstrafik visar hur detta motorfordon ska prioriteras. Motorfordonstrafik och kollektivtrafik samsas längs många gator. Det betyder att det kan finnas målkonflikter mellan de båda trafikslagen. Det kan gälla såväl i korsningar som längs gatorna. Det kan betyda att vissa gator och korsningar kan behöva byggas om för att kunna uppnå de riktlinjer som finns i trafiknätsplanen, vilket det är viktigt att behålla en handlingsfrihet för.

Ökning av yteffektiva färdmedel

Även om gator och leder kan behöva byggas om för att hantera större flöden eftersom staden och kommunen växer, behöver andelen resor som sker med mer yteffektiva färdmedel öka. Det gör bland annat att en del av motorfordonstrafiken behöver styras till vissa gator och leder för att möjliggöra bättre framkomlighet för kollektivtrafik och cykel på andra gator och leder.

Innerstaden är kommunens mest tillgängliga plats, och sjuttiofem procent av alla besökare kommer hit med gång, cykel eller kollektivtrafik. Uppsalas innerstad är trång med smala gator och gränder, något som å ena sidan skapar ett intensivt stadsliv, men å andra sidan gör att kraven på att människor färdas med yteffektiva färdmedel är stora.

Genomfartstrafiken i innerstaden

Genomfartstrafiken i innerstaden har successivt styrts bort de senaste femtio åren med tillkomsten av vägar som Kungsängsleden och Bärbyleden. Idag är Kungsgatan innerstadens mest trafikerade gata och en viktig gata för att nå innerstaden. Cirka en tredjedel av trafiken har dock varken start eller mål i innerstaden. I takt med att antalet besökare ökar och Uppsala C byggs ut för att hantera dessa besökare behöver nästa steg tas för att minska trafiken i innerstaden genom att stänga av del av Kungsgatan för genomfartstrafik för främst privata motorfordon.

Trafiken styrs om till främst leder som Tycho Hedéns väg, Kungsängsleden och Bärbyleden.

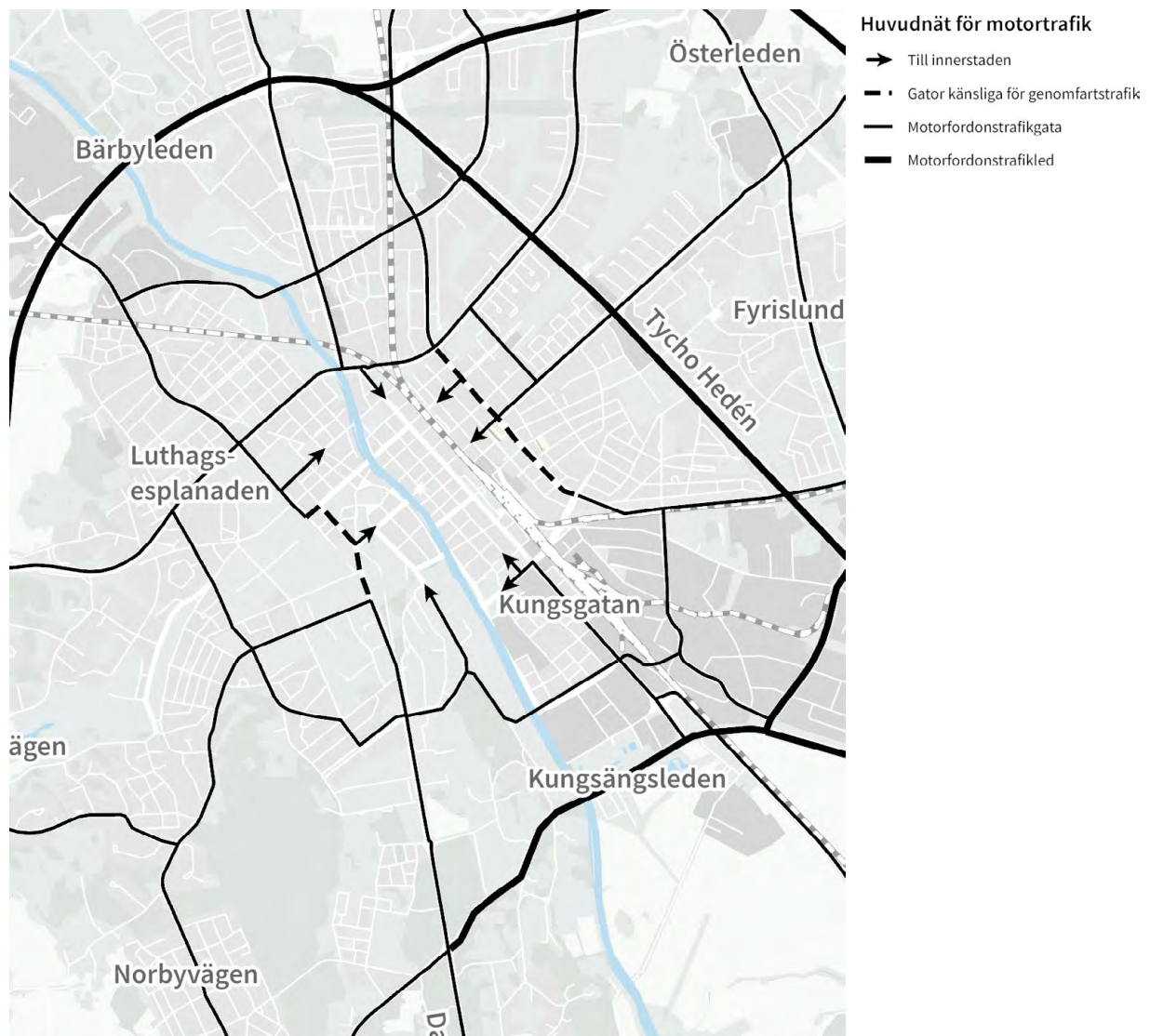
I takt med att vi blir fler ökar kraven att fler nyttjar gång, cykel och kollektivtrafik för att ta sig till och inom innerstaden. Allra helst som det är ett mål att fler ska kunna röra sig men även vistas på innerstadens gator och torg. Ytterligare steg för att minska motorfordonstrafiken i innerstaden kan därför behöva göras.



De inre ringgatorna

Figur 18 nedan visar hur ett antal gator runt innerstaden bildar inre ringgator. Dessa gators funktion är främst att leda måltrafik till innerstaden. Några av dessa gator, såsom den nya förbindelsen tvärs Ostkustbanan i

Kungsängsesplanadens förlängning, är också viktiga för att styra trafiken mot de leder som nämns ovan. Samtidigt är andra gator känsliga för mycket trafik. Övre Slottsgatan och Väderkvarnsgatan är streckade i figuren och här bör trafiken snarare minska.



Figur 18. Kartan visar hur man med hjälp av de inre ringgatorna når innerstadens olika målpunkter.

Alternativa gator för genomfartstrafik

Gatunätet i västra Uppsala skiljer sig från övriga staden på så sätt att det inte finns någon eller några enskilda gator som är utformade eller lämpade för stora trafikmängder. Samtidigt finns de flesta stora målpunkter i form av bland annat arbetsplatser i innerstaden eller söder och sydost om innerstaden.

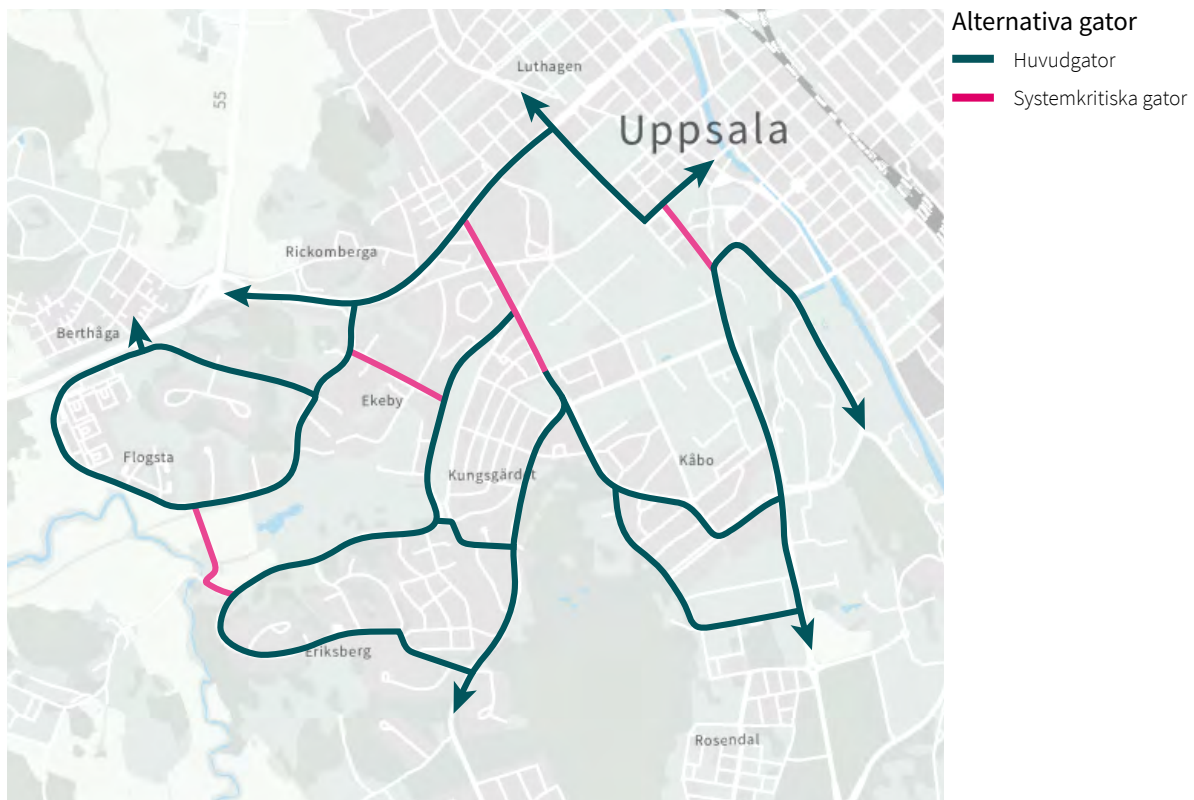
För människor som bor i västra staden eller kommunen blir därför gator som Övre Slottsgatan, Krongatan, Nordengatan och Ekebydalsvägen viktiga gator. Samtidigt finns ett starkt önskemål att minska trafiken på Övre Slottsgatan.

Här finns därför en målkonflikt mellan att å ena sidan minska genomfartstrafiken i innerstaden och å andra sidan försöka minska genomfartstrafiken på gator i västra Uppsala.

Bärbyleden och Tycho Hedéns väg är exempel på leder som kan utgöra alternativa resvägar och kommunen behöver säkra en handlingsfrihet att kunna genomföra olika åtgärder längs dessa leder.

För att kunna förbättra framkomligheten för kollektivtrafik och minska genomfartstrafiken i de inre delarna av staden behöver motorfordonstrafik ledas till vissa gator och leder.

Vägar som Kungsängsleden, Tycho Hedéns väg och Bärbyleden är centrala för det. Samtidigt är flera av lederna stora barriärer i staden och orsakar såväl buller som dålig luftkvalitet. De är också barriärer för människors möjligheter att ta sig mellan olika stadsdelar. Särskilt vid korsningar finns målkonflikter mellan bilens behov av framkomlighet längs med lederna och kollektivtrafikens behov av framkomlighet längs kollektivtrafikleder-, och gator som går tvärs lederna.



Figur 19. Kartan pekar ut de huvudgator där trafiken väster om innerstaden kanaliseras. De rosamarkerade är de viktigaste gatorna i detta system.

Planens utveckling och kommande planeringsskeden

Detta kapitel har sammanfattat de största målkonflikterna som finns mellan huvudnätens olika trafikslag. Här har också behov av handlingsfrihet pekats ut längs dessa nät. I kommande planeringsskeden behöver dessa målkonflikter och behov utredas utifrån kommunens mål och trafiknätsplanens inriktning och riktlinjer.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Uppsala är ett gemensamt arbete mellan Region Uppsala som kollektivtrafikhuvudman/regional kollektivtrafikmyndighet och Uppsala kommun som infrastrukturägare. Pågående samverkan mellan parterna ska fortsätta med målsättningen att ta fram en gemensam målbild för kollektivtrafiken med utblick mot 2050+/2070.

Sammantaget kan kommande planeringsskeden innebära att de tre huvudnätens kartor kan behöva revideras i delar vartefter kunskaperna fördjupas. Trafiknätsplanens inriktningar, strukturbild, riktlinjer och det avslutande kapitlets vägledning ger förutsättningar för att åtgärder i senare planeringsskeden leder till de kommunala mål som är planens utgångspunkt.

Relaterade dokument

Redovisar styrdokument, som tillsammans med trafiknätsplanen, ger den totala inriktningen för det strategiska arbetet med trafik, mobilitet och infrastruktur.

Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun (Kommunfullmäktige 2016)

Program för mobilitet och trafik (Kommunfullmäktige 2022)

Handlingsplan för mobilitet och trafik (Kommunstyrelsen 2021)

Miljö- och klimatprogrammet (Kommunfullmäktige 2025)