



## Interpellation om trafik i Uppsala

I Uppsala framställs det som att man i första hand planerar vägar och gator för gångtrafik, i andra hand för cykeltrafik, i tredje hand för kollektivtrafik och i fjärde hand för bil- / buss- / lastbilstrafik.

På senare år har det inte tagits fram några politiska planer och översikter hur det ser ut med framkomligheten för fordonstrafiken i Uppsala. Tyvärr ser vi hur staden på många sätt "kloggar igen", och hur nya investeringar och planer bidrar till att accentuera denna utveckling.

Delvis är det naturligtvis trafikverkets planer, kanaliserade genom länstrafikplanerna som har betydelse för Uppsala kommuns utbyggnad av infrastruktur (när det gäller statliga vägar och järnvägar). Men även här är det viktigt hur kommunen framför prioriteringar och önskemål gentemot regionen.

Låt mig ge några exempel på brister i trafikplaneringen i Uppsala.

På E4 har man tvingats sätta upp köskyltar (15 år efter motorvägen byggdes). Orsaken är att det ofta bildas köer på avfarten vid Gränby / Vaksala söderifrån. Och en viktig anledning till detta är att rondellen Österleden / Bärbyleden har för liten kapacitet – det skulle där egentligen behövas en bro över rondellen så att trafiken på Bärbyleden inte stoppas upp av en rondell. Nu måste problemet lösas tillfälligt genom trafiklysen längs Österleden.

Det finns återkommande köer längs Kungsängsleden / Dag Hammarskjölds väg. Ett problem är just korsningen mellan dessa två gator, och genom planerade åtgärder där kan man förbättra flödet något. Men på sikt måste man se över om det behövs en höjning av kapaciteten längs Kungsängsleden (till exempel en breddning både av leden och av bron), inte minst i takt med att man bygger ut Rosendal / Ulleråker / Södra staden

En annan flaskhals i Uppsala är Kyrkogårdsgatan. Det saknas mycket tydligt en sydvästlänk i trafikplaneringen (när det gäller trafik från väg 55 till södra delarna av kommunen och in till exempelvis Akademiska och Ulleråker). Och från E4 och in mot södra Uppsala är kapaciteten begränsad, vilket endast delvis kan komma att avlastas genom en ny E4-avfart vid Mora Stenar. På norra och östra sidan finns Bärby-leden, Tycho Hedéns väg och E4, men söder om centrum blir vägar som Kyrkogårdsgatan, Övre Slottsgatan /Dag Hammarskjöld och Norbyvägen hårt belastade.

Vid planering av befintliga gator och nya gator (t ex Väderkvarnsgatan, Fyrislund, Råbyvägen) strävar man ofta efter att minska två filer till en fil genom att spärra den ena filen för gångtrafik, cykeltrafik och parkeringar, genom att göra kollektivtrafikhållplatser utan förbifart. Detta har i vissa fall visat sig inte fungera, och på Råbyvägen fick man nyligen göra en kostsam ombyggnation av en busshållplats som stoppade upp trafiken.

Det är också vanligt med farthinder i planeringen, vilket har visat sig bli ett stort problem inte minst för kollektivtrafiken. För många trafikanter är farthindren obegripliga. Några skyddsombud för bussförarna i Uppsala påpekade nyligen i UNT (25/8) problemen på detta område och gav exempel på att för linje 3 har antalet farthinder ökat från 4 till 27 på fem år. Även här har man fått "hyvla av" eller ta bort farthinder som stoppat upp mer än nödvändigt, vilket leder till onödiga kostnader.

När det gäller parkeringar har också Uppsala till stora delar "kloggat igen". Stora delar av staden har avgiftsbelagts, i vissa fall i villaområden där det aldrig har varit något problem med brist på parkeringar. När det gäller tillgängligheten till innerstaden har den drastiskt minskat för bilister, i strid med beslut fattade i kommunfullmäktige. För 10 år sedan fick Uppsala Parkering AB ett uppdrag av KF att öka antalet p-platser i city med 600. Sedan dess har antalet **minskat** med 600! Detta ser ut att kunna komma att accentueras ytterligare då 200 platser på Österplan ser ut att försvinna i samband med att Trafikverket bygger ett ytterligare järnvägsspår. Samtidigt läggs planering för nytt parkeringsgarage under Vaksala Torg på is.

Till allt detta ser vi nu framför oss decennier av ombyggnationer och arbeten för att bygga spårväg i Uppsala. Hur kommer framkomligheten att säkerställas under dessa perioder.

**Med anledning av ovanstående vill jag ställa följande frågor till Gatu och Samhällsmiljönämndens ordförande, Rafael Waters (S):**

- Varför presenteras inte kartläggningar av framkomligheten för fordonstrafiken för kommunfullmäktige med förslag på förbättringar?
- Varför har inte antalet parkeringar i centrala Uppsala ökats enligt KF:s beslut utan i stället minskats?
- Hur arbetar kommunen för att öka kapaciteten på kringleder som E4, Kungsängsleden, Sydvästlänken, Kyrkogårdsgatan med mera enligt ovanstående?
- Hur säkerställer GSN i sin planering att det finns möjlighet att ta sig fram i staden även under ombyggnationer och under den kommande spårvägsutbyggnaden?
- Hur säkerställer GSN att inte hinder i form av kollektivtrafikhållplatser, farthinder och borttagna sidofiler stoppar upp trafiken för mycket och leder till onödiga kostnader för återställande och justering?
- Hur säkerställer GSN framkomligheten för kollektivtrafiken och bussförarens arbetsmiljö?

- Hur arbetar GSN för att ge en ökad tillgänglighet för Uppsala innerstad för invånare för andra delar av staden och kommunen?

**Jonas Segersam (KD), kommunalråd**