

§ 308

Program för mobilitet och trafik KSN-2019-2011

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** uppdra åt stadsbyggnadsförvaltningen att inhämta synpunkter på programmet vid en remisskonferens under våren 2020,
2. **att** uppdra till gatu- och samhällsmiljönämnden att ta fram en handlingsplan för trafik och mobilitet i enlighet med föredragningen i ärendet samt **bilaga 1** och återkomma till kommunstyrelsen för antagande.

Yrkanden

Erik Pelling (S) yrkar att ärendets första att-sats ändras till:

att uppdra till stadsbyggnadsförvaltningen att inhämta synpunkter vid en remisskonferens under våren 2020.

Beslutsgång

Ordförande ställer först föreliggande förslag mot Erik Pellings (S) ändringsyrkande och finner att arbetsutskottet bifaller Erik Pellings (S) ändringsyrkande.

Ordförande ställer därefter det reviderad förslaget mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till Program för mobilitet och trafik, se **bilaga 1**. Se också **bilaga 2** för nulägesbeskrivning, målgenomgång samt utpekade behov av handlingsplaner och åtgärder. Syftet med programmet är att säkerställa ett systematiskt arbete med mobilitets- och trafikfrågor, med ett långsiktigt tillståndsmål, visa på arbetssätt för det långsiktiga arbetet samt ge inriktning och handlingsplaner för genomförandet av programmet.

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2019-10-15

Programmet ska nu remitteras till regionala och nationella myndigheter, kommuner och organisationer fram till den 20 december 2019 för att ge möjligheter till synpunkter och kommentarer på programmet inför kommande beslut och fastställande i kommunfullmäktige år 2020.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 9 september 2019

Bilaga 1 Förslag till Program för mobilitet och trafik

Bilaga 2 Nulägesbild, målsammanställning och identifierade åtgärdsbehov

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Handläggare:
Kahlström Ola
Adamsson Karolin

Program för mobilitet och trafik

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att uppdra åt stadsbyggnadsförvaltningen att inhämta synpunkter på programmet vid en remisskonferens under våren 2020,

att uppdra till gatu- och samhällsmiljönämnden att ta fram en handlingsplan för trafik och mobilitet i enlighet med föredragningen i ärendet samt **bilaga 1** och återkomma till kommunstyrelsen för antagande.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till Program för mobilitet och trafik, se **bilaga 1**. Se också **bilaga 2** för nulägesbeskrivning, målgenomgång samt utpekade behov av handlingsplaner och åtgärder. Syftet med programmet är att säkerställa ett systematiskt arbete med mobilitets- och trafikfrågor, med ett långsiktigt tillståndsmål, visa på arbetssätt för det långsiktiga arbetet samt ge inriktning och handlingsplaner för genomförandet av programmet.

Under våren 2020 anordnar stadsbyggnadsförvaltningen en konferens för att inhämta synpunkter på programmet.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Relevanta övriga förvaltningar, såsom kommunledningskontoret och miljöförvaltningen, och kommunala bolag, såsom Uppsala parkerings AB, har deltagit i arbetet. Näringslivs-, barn-, och jämställdhetsperspektiven har varit en integrerad del av arbetet och framgång av såväl mål som inriktningar i programmet.

Eftersom den trafikplan som antogs 2006, senare drogs tillbaka, finns det ett stort behov av att påbörja arbetet med handlingsplanen för trafik och mobilitet. Av det skälet föreslås att gatu- och samhällsmiljönämnden redan nu påbörjar arbetet med den. Stadsbyggnadsförvaltningens avdelning för strategisk planering har ansvaret att programmets intentioner fullföljs i handlingsplanen. Programmet antas av

kommunfullmäktige och bereds av kommunstyrelsen tillsammans med handlingsplan för trafik och mobilitet vid handlingsplanens antagande i kommunstyrelsen.

Föredragning

Programmet ger mål, fokusområden och inriktningar för:

- Det fysiska trafiksystemet. Det vill säga hur trafiksystemet utformas.
- Res- och transportsnålhet. Det vill säga hur resor och transporter kan bli kortare och/eller mer effektiva.
- Res- och transportfri tillgänglighet. Det vill säga hur vi kan få tillgång till olika resurser utan fysiska resor eller transporter. Det kan ske med hjälp av olika digitala verktyg.

Ett tillståndsmål visar vad som karaktäriserar trafiksystemet och mobiliteten i Uppsala kommun år 2050. Alla färdmedel förutsätts då vara hållbara, vilket är en skärpning av det färdmedelsmål som finns i översiktsplan 2016. Programmet definierar också vad som kännetecknar hållbara färdmedel.

I arbetet har en mängd åtgärder identifierats. Den viktigaste är en handlingsplan för trafik och mobilitet.

Trafik- och mobilitetsplanen har en planeringshorisont på cirka 10 år och ger underlag för gatu- och samhällsmiljönämndens investeringsplan. Den ska bryta ned tillståndsmålet till etappmål för till exempel färdmedelsandelar. Den ska också säkra ett genomförande bland annat för att stärka gång och cykel som trafikslag, stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bil, stärka innerstadens konkurrenskraft och attraktivitet särskilt med fokus på genomfartstrafiken samt effektivisera godstransporterna.

Programmet remitteras under perioden 20 oktober till 20 december 2019 till bland annat Region Uppsala, Trafikverket, organisationer samt länets kommuner.

Nästa steg efter remissperioden är att remissförslaget bearbetas och utvecklas innan den fortsatta beredningen där målet är att kommunfullmäktige godkänner programmet i mars 2020.

Ekonomiska konsekvenser

Gatu- och samhällsmiljönämnden behöver skapa utrymme i budget för 2020 för framtagandet av en trafik- och mobilitetsplan.

Trafik- och mobilitetsplanen ska leda till en bättre styrning av och större transparens i prioriteringen av objekt i gatu- och samhällsmiljönämndens tioåriga investeringsplan. Det ska i sin tur leda till en större effektivitet i nyttjandet av skattemedel och avgifter. Om det leder till en ökad eller minskad kostnadsram går inte att säga i nuläget utan avgörs i kommande års mål- och budgetprocess.

Andra utpekade åtgärdsbehov i arbetet med programmet handlar om att utveckla bättre verktyg för att utvärdera samhällsekonomiska nyttor och kostnader av investeringar i trafiksystemet. Det syftar också till att öka effektiviteten i nyttjandet av skattemedel och avgifter.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
stadsdirektör

Mats Norrbom
stadsbyggnadsdirektör

Aktiverande styrdokument

Beslutsfattare:
Kommunfullmäktige

Dokumentansvarig:
Avdelningschef strategisk planering

Datum:
2019-09-26

Diarienummer:
KSN-2019-2011

Program för mobilitet och trafik

Översiktsplan

Mål och budget

Program

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Handlingsplaner och övriga planer

Innehållsförteckning

Inledning	3
Syfte	3
Omfattning.....	3
Målgrupp.....	3
Ansvar, genomförande och spridning.....	4
Definition och begrepp.....	4
Mobilitet.....	4
Trafik	4
Hållbara färdmedel	4
Mål och arbetssätt	5
Mål för mobilitet och trafik i Uppsala kommun.....	5
Tillståndsmål.....	6
Arbetssätt – agera föregångare och vara resilient	7
Agera föregångare	7
Vara resilient	7
Fokusområden – för ökad närhet och hälsosam miljö.....	7
Ökad närhet	7
Ökad hälsosam miljö	8
Kommande arbete med handlingsplan för trafik och mobilitet	9
Uppföljning	10
Relaterade dokument.....	10

Inledning

För att åstadkomma en mer hållbar utveckling i Uppsala kommun är det nödvändigt att arbeta systematiskt med mobilitet och trafik. 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 i kommunen och regionen. De positiva effekterna av trafik och mobilitet behöver stärkas och de negativa motverkas för att främja människors livskvalitet och näringslivets utveckling i kommunen.

I arbetet är en mängd områden för prioriterade insatser identifierade. Det mest centrala är en handlingsplan för trafik och mobilitet. I övrig kan det handla om att ta fram handlingsplaner och andra styrdokument, att initiera utredningar av olika slag eller att ge vägledning för mobilitets- och trafikarbetet. Mål, fokusområden och handlingsplaner som presenteras i programmet omfattar följande delar:

- Det fysiska trafiksystemet - hur trafiksystemet utformas.
- Res- och transportsnålhet - hur resor och transporter kan bli kortare och/eller mer effektiva.
- Res- och transportfri tillgänglighet - hur vi kan få tillgång till olika resurser utan fysiska resor eller transporter, vilket kan ske med hjälp av olika digitala verktyg.

Syfte

Syftet med programmet är att visa vägen för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik med en planeringshorisont för år 2050 och framåt. Programmet utgör en plattform för kommunens arbete med mobilitet och trafik. Det säkerställer att kommunen jobbar systematiskt och uthålligt med mobilitets- och trafikfrågor på såväl kort som lång sikt.

Programmet tar sin utgångspunkt i Översiktsplan 2016 och andra relevanta program, såsom Energiprogram 2050. Det samlar kommunens mål och inriktningar som rör mobilitet och trafik i ett dokument. En samlad målstruktur tydliggör hur programmet styr mot målen.

Omfattning

Målgrupp

Programmet styr kommunens arbete med mobilitet och trafik. Därför gäller det alla kommunala nämnder och bolag. Utöver kommunens egen organisation är även Region Uppsala och Trafikverket viktiga målgrupper.

I framtagandet av programmet har representanter för bland annat stadsbyggnadsförvaltningen, kommunledningskontoret, miljöförvaltningen och Uppsala parkerings AB deltagit. Även Region Uppsala har deltagit i framtagandet.

Ansvar, genomförande och spridning

Kommunstyrelsen ansvarar för spridning och genomförande av programmet. Arbetet koordineras med den löpande översiktsplaneringen.

Uppsala kommun har många styrdokument som påverkar programmet för mobilitet och trafik. Bland de finns Översiktsplan 2016, Energiprogram 2050, Uppsalas innerstadsstrategi, Miljö- och klimatprogram 2014–2023, Landsbygdsprogram för Uppsala kommun 2017–2023 och Policy för hållbar utveckling 2017.

Definition och begrepp

Mobilitet

Mobilitet innebär att tillgängliggöra olika typer av resurser. Det kan till exempel vara arbete, studier och inköp med mera. Ju enklare det är att nå en resurs desto bättre är mobiliteten. Mobilitet används brett och innebär möjligheten att få tillgång till en resurs genom

- att fysiskt resa och transportera, samt
- res- och transportfri tillgänglighet.

Res- och transportfri tillgänglighet handlar om hur vi kan få tillgång till olika resurser utan fysiska resor eller transporter och detta kan ske med hjälp av olika digitala verktyg. Genom god samhällsplanering, effektivisering av trafiksystemet samt nya digitala verktyg och IT-lösningar kan både behovet och längden av resor och transporter minska utan att tillgången till resurser minskar, det vill säga res- och transportsnålhet.

Trafik

Trafik beskriver själva rörelsen av människor, gods och/eller tjänster i ett eller flera fordon. Rörelsen 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. Det finns många typer av färdmedel och i framtiden kommer de befintliga färdmedlen utvecklas ytterligare. Även nya sätt att resa och transportera på kommer att utvecklas. Trafiksystemet består av fordon och infrastruktur. Vägar, spår, hamnar och kollektivtrafikhållplatser är exempel på infrastruktur.

Hållbara färdmedel

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

Hållbara färdmedel har följande egenskaper:

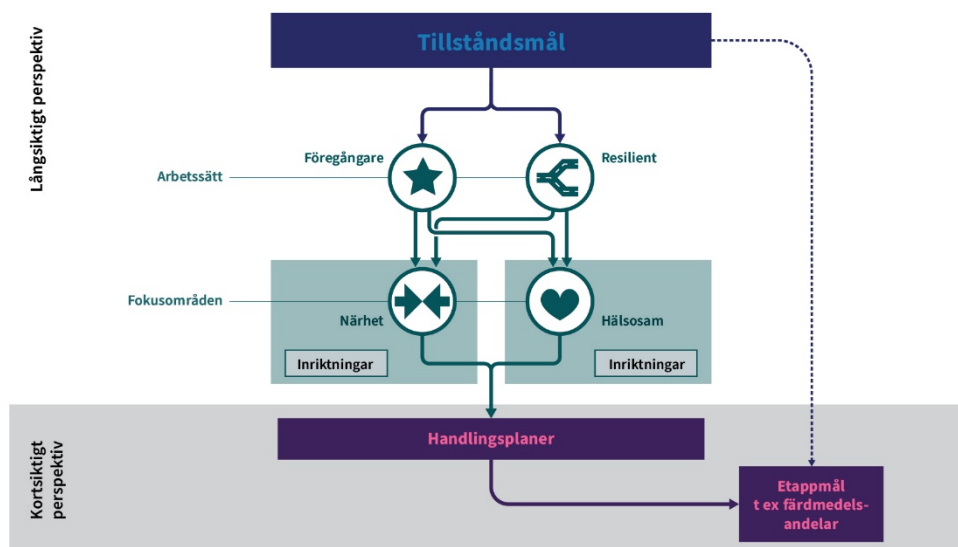
- *Miljö- och klimatmässiga*
 - Klimatneutrala (bidrar inte till växthuseffekten)
 - Resurseffektiva (nyttjar ändliga resurser så effektivt som möjligt)
 - Yteffektiva (bidrar till minskad trängsel, främjar en transporteffektiv markanvändning)
 - Har en minimal negativ miljöpåverkan (bidrar inte till buller, behåller god kvalitet på luft, vatten och bibehåller biologisk mångfald)
- *Sociala*
 - Tillgängliga för alla samhällsgrupper (god och likvärdig mobilitet för alla samhällsgrupper)
 - Skapar sociala mervärden (stärker attraktiviteten i den fysiska miljön och bidrar till möten mellan människor)
 - Stärkande för folkhälsan (främjar aktivt resande)
 - Tidseffektiva (ger mer tid över för annat)
- *Ekonomiska*
 - Samhällsekonomiska (nyttan är större än kostnaden)
 - Resurseffektiva (bidrar till ökad effektivitet och produktivitet)

Mål och arbetssätt

Här redovisas övergripande mål och arbetssätt för kommunens arbete med mobilitet och trafik och inriktningar för kommunens fokusområden., Här redogörs också för kommande arbete med den mest centrala handlingsplanen – för trafik och mobilitet.

Mål för mobilitet och trafik i Uppsala kommun

I figuren nedan sammanfattas programmets målstruktur. Ett tillståndsmål beskriver vad som karaktäriserar mobiliteten och trafiksystemet i Uppsala kommun år 2050. Arbetssätten föregångare och resilient säkerställer det långsiktiga arbetet mot tillståndsmålet. Genom fokusområdena närhet och hälsosam tydliggörs inriktningarna för kommunens arbete, medan handlingsplaner fångar det som behöver göras på kort sikt.



Figur 1. Målstruktur för Program för mobilitet och trafik

Tillståndsmål

Tillståndsmålet beskriver vad som karaktäriserar mobiliteten och trafiksystemet år 2050. I översiktsplanen finns ett färdmedelsmål som innebär att andelen gång, cykel och kollektivtrafik ska vara minst 75 procent i Uppsala stad år 2050. Sedan översiktsplanen antogs 2016 visar utvecklingen att målet kommer att kunna uppnås betydligt tidigare. Programmet skärper därför översiktsplanens mål genom att fastställa att alla resor och transporter som sker år 2050 i kommunen ska ske med hållbara färdmedel.

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.

Vad som är ett hållbart färdmedel varierar både i tid och rum, vilket framgår i definitionen av hållbara färdmedel ovan. Det centrala är att de tre hållbarhetsperspektiven alltid behöver harmoniseras för att avgöra vilka färdmedel som är hållbara i varje unik situation och sammanhang. Förenklat kan det innebära att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras i staden medan bil har en annan prioritet på landsbygden.

Arbetssätt – agera föregångare och vara resilient

Uppsala kommun ska agera som en föregångare och vara resilient i sitt arbetssätt i utvecklingen av mobiliteten och trafiksystemet. Det ställer krav på kommunen som organisation och en fortlöpande utveckling och resultatuppföljning. För att säkerställa ett systematiskt arbete med både dessa arbetssätt behöver kommunen därför vara både lärande och uthållig. Kommunen behöver också samverka och bygga nätverk med relevanta aktörer.

Agera föregångare

Att agera som föregångare är ett sätt att ta ansvar i hållbarhetsarbetet med mobilitet och trafiksystem. Uppsala kommun ska utveckla sina styrkor och ta avvägda och kalkylerade risker för att vara en föregångare i omställningen till ett hållbart samhälle, både i Sverige och globalt.

Uppsala kommun ska bidra till att skapa ny kunskap och nya produkter och tjänster genom öppna testbäddar för teknik och samverkan kring pilotprojekt. Genom medvetna inköp, riktlinjer, investeringar och satsningar ska Uppsala kommun tydliggöra vägval/målbild och skapa efterfrågan på framtidens lösningar för mobilitet och trafik.

Uppsala kommun ska skapa rätt förutsättningar genom att i riktlinjer, krav och policyer utmana och ifrågasätta konventionella lösningar samt skapa beredskap och anpassningsförmåga för att hantera en föränderlig framtid. Uppsala kommun ska tillsammans med marknad, akademi, lagstiftare och andra relevanta aktörer verka för att minska skillnaden mellan vad som är tekniskt möjligt och vad regelverket är förberett för.

Vara resilient

Att vara resilient kräver att Uppsala kommun har en anpassningsförmåga och en beredskap att möta de utmaningar och använda de möjligheter som skapas när samhället förändras och utvecklas. Samhällsförändringar ska ses som möjligheter till förnyelse, innovation och utveckling.

Uppsala kommun ska agera för att anpassa mobiliteten och trafiksystemet allt eftersom nya teknologier samt beteenden och rörelsemönster hos individer och organisationer utvecklas. Ökade krav på effektivitet och alltmer komplexa tekniska system innebär en ökad sårbarhet om störningar uppstår. Ett förändrat klimat kommer sannolikt att innebära till exempel ett mer extremt väder. Uppsala kommun ska utveckla en beredskap att möta dessa typer av utmaningar.

Fokusområden – för ökad närhet och hälsosam miljö

Programmet ska bidra till ökad närhet och hälsosam miljö. Fokusområdena och dess inriktningar säkerställer rätt fokus i det långsiktiga arbetet.

Ökad närhet

Närhet handlar om hur lokaliseringen av målpunkter och trafiksystemets uppbyggnad och utformning påverkar mobiliteten. Med en god lokalisering av målpunkter minskar antalet och/eller längden på resor och transporter och det främjar hållbara färdmedel.

Trafiksystemets uppbyggnad, utformning och organisering påverkar hur enkelt det är att resa och transportera samt människors val av färdmedel. En ökad känsla av närhet kan också skapas genom en effektiv res- och transportfri tillgänglighet.

Inriktningar för ökad närhet

Stärka mobiliteten genom att öka möjligheten att välja mellan

- att resa och inte resa
- olika färdmedel
- olika resvägar.

Stärka trafiksystemets utformning genom att

- göra det mer sammanlänkat
- öka framkomligheten för hållbara färdmedel.

Effektivisera trafiksystemet genom att

- säkra synergier med andra tekniska försörjningssystem
- säkra dess flexibilitet för att möjliggöra innovationer
- dess utformning säkrar en god hushållning med resurser
- säkra god lokalisering av bytes-, om- och samlastningspunkter.

Öka res- och transportsnålheten i kommunen genom

- god lokalisering av viktiga målpunkter.

Ökad hälsosam miljö

Hälsosam handlar om positiva och negativa effekter till följd av mobiliteten och trafiksystemet för såväl människor, som för miljö och klimat. Arbetet innebär att både främja och förstärka positiva effekter samtidigt som de negativa effekterna minimeras.

Inriktningar för ökad hälsosam miljö

Främja aktiva resor och stärka folkhälsan genom

- god lokalisering av målpunkter
- god utformning av trafiksystemet
- beteendepåverkande åtgärder.

Främja jämlikhet, integration och livskvalitet genom

- att i arbetet beakta människors olika förutsättningar oavsett kön, ålder, socioekonomiska förutsättningar samt funktionsnedsättningar
- stärka sambanden mellan kommunens olika geografiska områden
- god utformning och organisering av trafiksystemet.

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

- att säkerställa god kvalitet på dag- och grundvatten
- att säkerställa god biologisk mångfald och en positiv utveckling av ekosystemstjänster.

Klimatpåverkan minimeras genom

- fossilfrihet, transportsnålhet och energieffektivitet.

Kommande arbete med handlingsplan för trafik och mobilitet

Trafik- och mobilitetsplanen behandlar fysiska resor och transporter, tillhörande infrastruktur och val av färdmedel. Den ska vara transportslagsövergripande och innefatta hela trafiksystemet, inklusive resor och transporter för såväl människor som gods.

Trafik- och mobilitetsplanen är en handlingsplan till Program för mobilitet och trafik och har en planeringshorisont på cirka 10 år. I planen ingår att utveckla etappmål för färdmedelsandelar för att säkerställa att programmets tillståndsmål uppnås. Planen tas fram av Gatu- och samhällsmiljönämnden. Det är sedan kommunstyrelsen som antar handlingsplanen. I arbetet med trafikplanen ska ett tvärsektoriellt perspektiv eftersträvas, som säkerställer avvägningar mellan olika intressen i stadsbyggnadsprocessen.

Planen ger underlag för

- en kommuntäckande åtgärdslista för åtgärder som kan påverka behovet av resor och transporter, val av färdmedel och effektivisering av trafiksystemet
- en ca 10-årig investeringsplan för ombyggnationer och nyinvesteringar på det kommunala vägnätet. Investeringsplanen ska omfatta utpekade objekt för de närmaste ca 5 åren samt ytterligare brister och möjliga åtgärder på ca 6–10 års sikt.

Planen ska bland annat säkerställa ett genomförande för att

- stärka gång som trafikslag med särskilt fokus på
 - o sammanlänkande infrastruktur för gångtrafik
 - o attraktiva, säkra och trygga gåmiljöer.
- stärka cykeltrafikens konkurrenskraft gentemot bil och kollektivtrafik med särskilt fokus på
 - o högkvalitativ infrastruktur för gena och trafiksäkra cykelstråk.
- stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bil med särskilt fokus på
 - o att busstrafikens framkomlighet prioriteras i utpekade stråk med separata busskörfält och/eller prioritering i alla trafiksignaler eller prioritering på annat sätt
 - o attraktiva bytespunkter längs de starka stråken utanför Uppsala stad.
- öka trafiksäkerheten med särskilt fokus på

- samverkan kring trafiksäkerhetsarbetet med relevanta aktörer utifrån ett transportslagsövergripande perspektiv.
- stärka innerstadens attraktivitet och konkurrenskraft med särskilt fokus på
 - att minska genomfartstrafiken i innerstaden
 - bilparkeringsanläggningar i anslutning till innerstaden.
- effektivisera godstransporter med särskilt fokus på
 - samordnade varuleveranser i innerstaden
 - samordnade byggtransporter för stadsbyggnadsprojekt.

säkerställa ett väl fungerande trafiksystem vid utbyggnad av större stadsbyggnadsprojekt. Arbetet med trafik- och mobilitetsplanen innebär framtagande av underlag, fördjupningar med mera. Se bilaga 3 för en redogörelse för några av dessa.

Uppföljning

Kommunstyrelsen är ansvarig för programmet och har därmed det övergripande ansvaret för uppföljning och utvärdering av programmet. Det sker i ordinarie programuppföljning. Programmet kan revideras vid behov vilket sker genom gemensam beredning.

Relaterade dokument

- Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun
- Uppsalas innerstadsstrateg
- Energiprogram 2050
- Miljö- och klimatprogram
- Landsbygdsprogram för Uppsala kommun.

Nulägesbild, målsammanställning och identifierade åtgärdsbehov

Översiktsplan

Mål och budget

Program

Verksamhetsplaner och affärsplaner

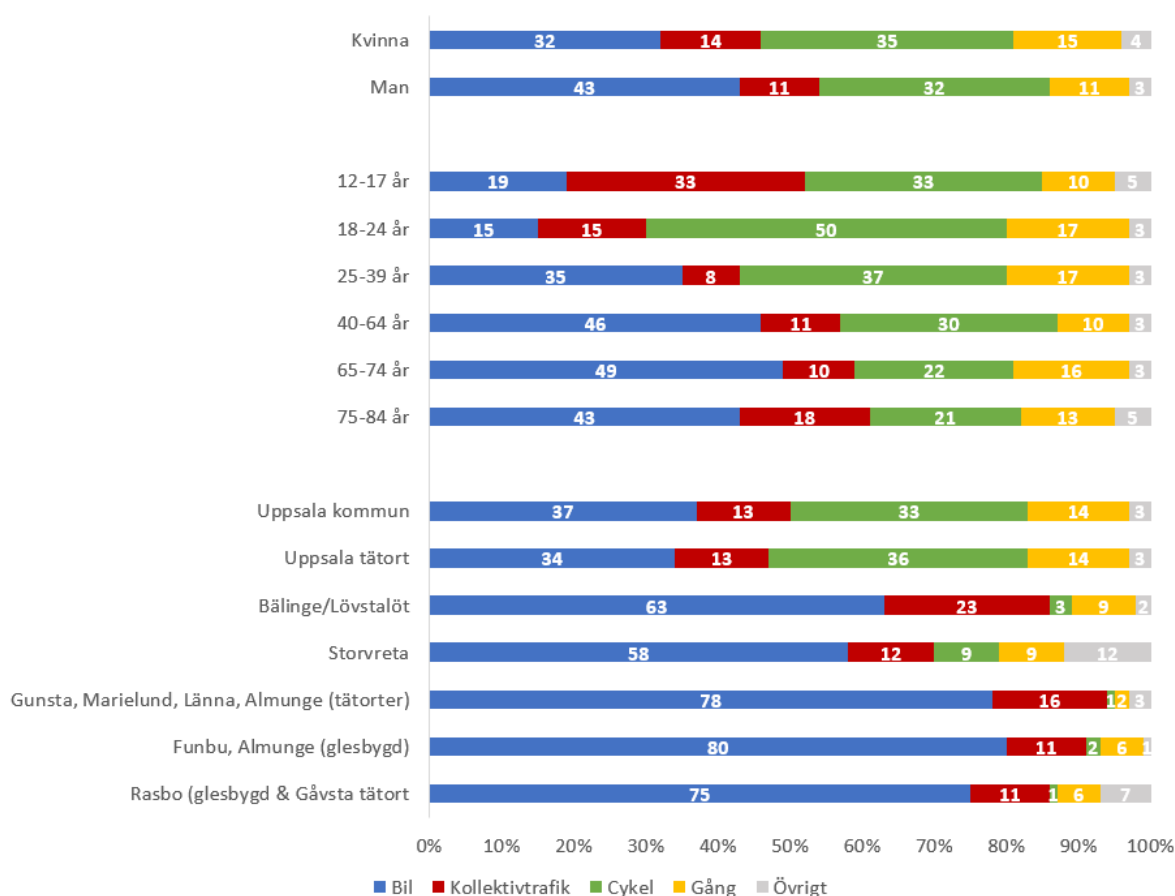
Handlingsplaner och övriga planer

Nuläge och trender

Dagens resor och transporter samt framtida behov

Uppsala kommun är en expansiv kommun och har sedan år 2003 vuxit med över 44 000 invånare. Idag bor drygt 225 000 personer i Sveriges fjärde största kommun. Befolkningstillväxten tros vara fortsatt stark. Enligt kommunens egna prognos förväntas 260 000 personer bo i kommunen år 2030. År 2050 förväntas kommunen ha fler än 300 000 invånare.

Historiskt sett ökar behovet av både personresor och godstransporter när befolkningen ökar. Detta innebär att transportarbetet troligen kommer öka inom och till/från Uppsala kommun fram till 2050. Uppsala kommun genomför trafikprognoser för personresor löpande och resultaten tyder på att den kraftiga befolknings- och sysselsättningstillväxten i kommunen tillsammans med förväntad ekonomisk utveckling leder till en betydande trafiktillväxt i staden. Kommunen har ingen prognos över hur godstransporterna förväntas utvecklas då det är svårt att ta fram tillförlitliga prognoser för godstransporter på lokal och regional nivå. Dock visar resultatet från Trafikverkets basprognos att godstransporterna till år 2040 i Sverige kommer att öka. Eftersom Uppsala förväntas ha en kraftig tillväxt och att kommunen ligger i det expansiva Stockholm-Mälardalenregionen är bedömningen att godstransporterna till/från, inom och igenom kommunen kommer att öka i framtiden.

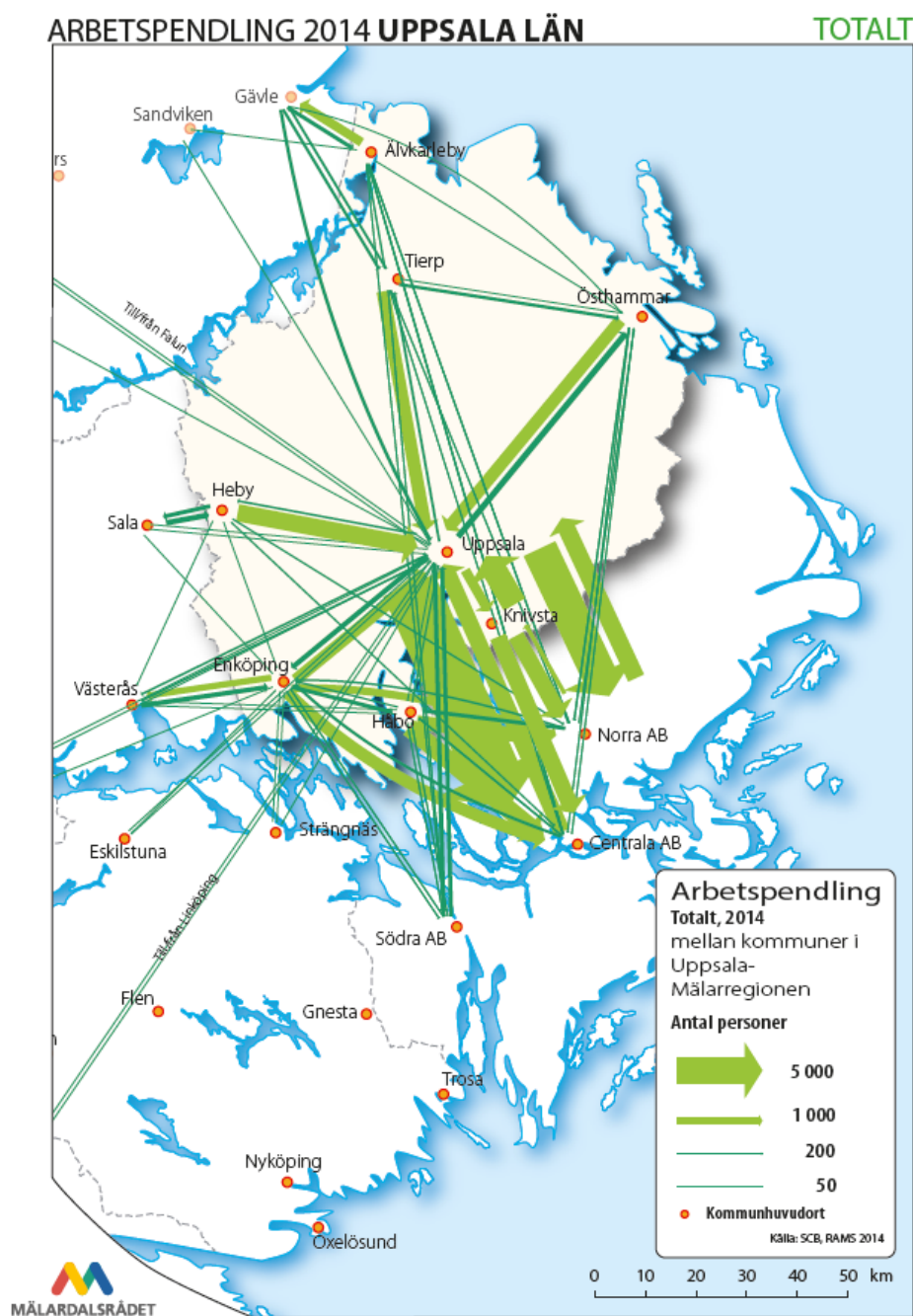


Figur 1. Färdmedelsfördelning uppdelat per kön, ålder och områden inom Uppsala kommun. Källa: Resvaneundersökning hösten 2015

Befolkningen i kommunen är ung i jämförelse med Sveriges befolkning i genomsnitt. Andelen 20–30 åringar är stor tack vare stadens position som en av Sveriges största

studentstäder. Drygt 75 procent av kommunens invånare bor i Uppsala stad. 12 procent av invånarna bor i kommunens övriga tätorter medan resterande bor på landsbygd utanför tätorterna. Figuren ovan visar att kön, ålder och vart man bor påverkar människors färdmedelsval och därmed också mobilitet och trafikalstring.

Uppsala kommun är en del av den expansiva Stockholm-Mälardalenregionen och har starka funktionella samband med omkringliggande kommuner. Många människor pendlar dagligen till Uppsala kommun. Många av kommunens invånare pendlar i sin tur till de norra och centrala delarna av Stockholms län.



17

Figur 2. In- och utpendling år 2014, Uppsala kommun. Källa: Mälardalsrådet 2016.

Kunskapen om godstransporter är inte lika omfattande som för personresor, särskilt på regional och lokal nivå. Data och underlag kring godstransporter är generellt begränsade och det som finns är ofta svårt att bryta ner på lokal nivå. Inom det

storregionala samarbetet inom Mälardalsrådet har underlag tagits fram om tunga transporter på länsnivå.

Uppsala län är inte en del av det nationella transitnätet för godstransporter. För Uppsala län är godstransporterna främst till för konsumtion inom länet samt till export till/från vårt län, samt i vis mån Stockholms län. Godsflödena på järnvägarna i Uppsala län är förhållandevis små. Större godsflöden finns på E4 och E18, men även väg 55 är viktig. Flygfrakten har små volymer men fraktar gods med högt värde, exempelvis gods till/från företag inom Life science-sektorn. Arlanda är därför en viktig nod för kommunens näringsliv. Uppsala kommun har tidigare genomfört ett par utredningar kring godstransporter i Uppsalas innerstad. Det kan konstateras att näringslivets transporter står för en betydande del av innerstadstrafiken under dagen, där en stor andel är lätta lastbilar. Lastbilstrafiken levererar varor och transporterar gods, men en del av lastbilstrafiken genereras också av tjänster så som byggverksamhet.

Framtidstrender som påverkar mobilitet och trafik

Trafikverket gör löpande omvärldsbevakning kopplat till mobiliteten och trafiksystemet, den senaste sammanställda rapporten är från 2018. Uppsala kommun genomför årligen en trend- och omvärldsanalys för att kartlägga händelser och trender som påverkar de kommunala verksamheterna. Dessa två analyser ligger till grund för detta avsnitt. Nedan presenteras centrala framtidstrender som bedöms påverka mobiliteten och trafiksystemet i Uppsala kommun.

Ökad medvetenhet kring klimat- och miljöförändringar

Medvetenheten kring klimat- och miljöförändringar har ökat och målsättningarna på området har skärpts de senaste åren på både lokal, regional och global nivå. För att nå dessa ambitiösa mål krävs ett systematiskt och målinriktat arbete. Transporter står för en betydande del av växthusutsläppen. Kopplat till en ökad medvetenhet för klimat- och miljöförändringarna pågår en teknikutveckling för att främja fossilfri såväl mobilitet som trafiksystem. Detta omfattar bland annat forskning och utveckling rörande tekniker för att elektrifiera trafiksystemet samt en drivmedelsutveckling för fossilfrihet.

Fortsatt stark och snabb teknikutveckling

Teknikutvecklingen medför bland annat förändrad arbetsmarknad med förändrade kompetens- och utbildningsbehov. Arbetsgivare har svårt att hitta personal med rätt kompetens, men genom en effektiv mobilitet och ett effektivt trafiksystem kan detta mildras och matchningen mellan arbetstagare och arbetsgivare öka.

Ny teknik innebär utöver nya sätt att arbeta även nya sätt att leva. Tekniken har medfört förändrade köpbeteenden och näthandeln växer kraftigt. Detta påverkar stadens som roll som marknadsplats men också våra resor och transporter. Människor och verksamheter blir alltmer platsberoende då den nya tekniken möjliggör res- och transportfri tillgänglighet.

Inom mobiliteten och trafiksystemet sker även en teknisk utveckling kopplat till automatisering och självkörande fordon. För att detta ska realiseras krävs ytterligare forskning kopplat till bland annat trafiksäkerhet samt förändringar inom nuvarande regelverk. Självkörande fordon kommer att påverka yrkestrafikkårens arbetsuppgifter och arbetsmarknad eftersom varje enskilt fordon inte längre behöver ha en förare bakom ratten.

Den tekniska utvecklingen har lett till en allt större grad av digitalisering. Nya digitala tjänster medför nya resebeteenden där delningstjänster är på frammarsch. Förhoppningen med delningstjänster är att de kan leda till ett mer resurseffektivt nyttjande av fordon och infrastruktur samtidigt som graden av mobilitet bibehålls eller ökar. Mobilitet som en tjänst (även kallad för MaaS – Mobility as a Service) kan utvecklas ytterligare av en ökad grad av digitalisering.

Ny teknik innebär också utveckling av nya och befintliga fordon. Elektrifieringen av cykeln och andra små fordon har redan påverkat mobiliteten, och kan tillsammans med delningstjänster inverka ytterligare på mobiliteten och trafiksystemet. Till följd av en ökad grad av digitalisering ökar risken för sårbarhet för dataintrång och andra virtuella övergrepp.

Fortsatt globalisering

Internationella utbyten är viktiga för kommunens kunskapsintensiva branscher och har inneburit nya export- och affärsmöjligheter. Uppsala kommuns närhet till Stockholm och Arlanda har gjort det lättare att dra nytta av internationaliseringens fördelar. Samtidigt innebär internationaliseringen också en ökad sårbarhet för kommunens ekonomi. Geopolitisk och finansiell turbulens påverkar världsekonomin och kan leda till konjunkturedgång med följder på sysselsättningen och kommunens ekonomi. Att vara en attraktiv region ställer krav på lokal, regional och internationell infrastruktur. Kommunikationerna behöver vara tillgängliga, snabba och pålitliga. Res- och transportmöjligheterna mellan kommunen och Arlanda är viktigt för att säkerställa den internationella tillgängligheten.

Växande kommun

Uppsala kommun är en del av en växande storstadsregion. En växande kommun innebär ökade res- och transportbehov till följd av fler invånare och verksamheter. En ökad befolkning och ekonomisk utveckling ökar trycket på mobiliteten och trafiksystemet för både personresor och godstransporter. Ett ökat transportarbete riskerar att ge upphov till trängsel och öka den negativa påverkan på klimat och miljö. För att kunna fortsätta växa i den takt som kommunen vill krävs omfattande infrastrukturinvesteringar i bland annat vägar. Med ett mer omfattande transportsystem väntas också drift- och underhållskostnaderna öka. Detta är utmanande då befolkningens sammansättning ändras och andelen äldre blir större. En större andel äldre innebär en stigande försörjningskvot.

Ökad segregering och otrygghet

I Uppsala kommun ökar polariseringen till följd av växande inkomstskillnader och den ekonomiska segregationen ökar mellan kommunens olika delar. Socioekonomiska förutsättningar påverkar människors tillgång till och preferenser för olika färdmedel och därmed rörelsemönster. Mobiliteten och trafiksystemet kan bidra till att knyta samman kommunens olika delar och motverka segregering.

Det finns en ökad känsla av otrygghet som riskerar att påverka människors mobilitet. Rädslan för att exempelvis bli utsatt för ett brott påverkar hur och om människor väljer att resa. Otrygghet i trafiksystemet finns även inom yrkestrafiken i samband med rast och vila. Där finns en rädsla att bli utsatt för brott vid rast- eller uppställningsplatser.

Övriga mål och styrdokument kopplade till mobilitet och trafik

Globala, nationella och regionala mål

Globala och EU-gemensamma mål

2015 antog FN:s generalförsamling de globala målen för hållbar utveckling. De 17 målen, som är en del av Agenda 2030, syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna, uppnå jämställdhet samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Målen kan direkt eller indirekt kopplas till mobilitet och trafik. Mål nummer 11 *Hållbara städer och samhällen* har bland annat som målsättning att till senast år 2030 tillhandahålla säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.



Figur 3. Bild från <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/ikoner/>

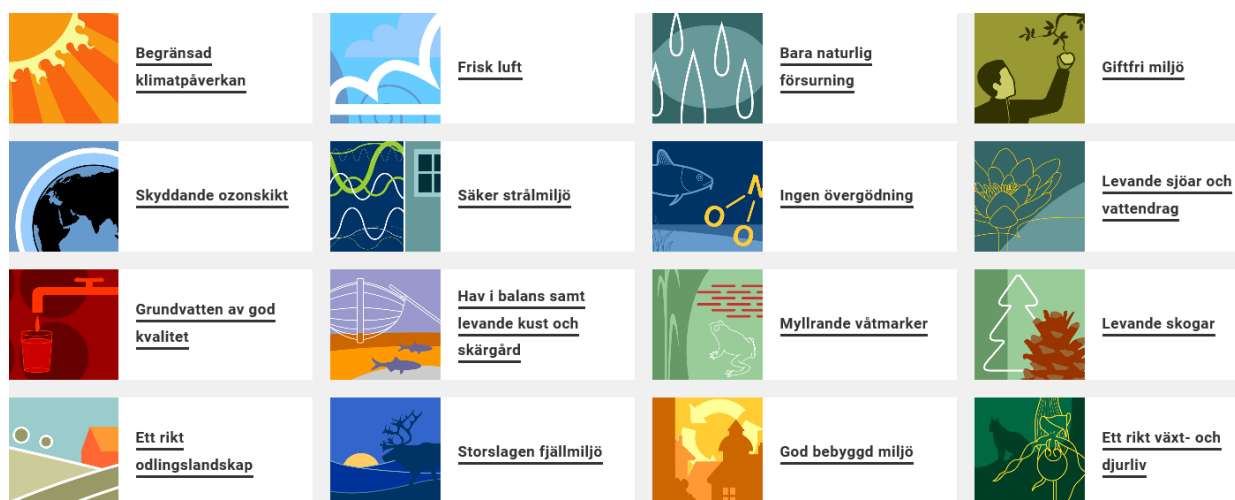
EU:s transportpolitik syftar till att säkra en smidig, effektiv, säker och fri rörlighet för personer och varor. Politiken utgår ifrån *Vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* som syftar till att minska EU:s beroende av importerad olja, uppnå i princip en koldioxidfri logistik i stadskärnorna fram till år 2030 och minska koldioxidutsläppen med 60 procent fram till år 2050 jämfört med nivåerna för år 1990.

Nationella mål

Det nationella övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målsättningen är indelade i två delmål. Det första delmålet, funktionsmålet, syftar till att främja god tillgänglighet för samhällets medborgare och näringsliv. Transportsystemet ska vara jämnt, ha god kvalitet och användbarhet samt bidra till utveckling i hela landet. Det andra delmålet, hänsynsmålet, syftar till att minska antalet skadade och dödade, bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen samt till ökad hälsa.

Det övergripande målet för det nationella miljömålssystemet är det så kallade generationsmålet som innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Miljömålssystemet består av 16 miljö kvalitetsmål som beskriver det

tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till, så som att vi ska ha en god bebyggd miljö, frisk luft och en begränsad klimatpåverkan.



Figur 4. Urklipp från: <http://www.sverigemiljomal.se/miljomalen/>

Det nationella klimatmålet innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären överhuvudtaget. Inom klimatmålet finns det ett specifikt mål för inrikestransporter som säger att utsläpp från vägtransporter, järnväg och sjöfart ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Utsläpp från inrikesflyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter och ingår därför inte i den nationella målsättningen.

Storregionala och regionala mål

I det storregionala arbetet som finns i Stockholm-Mälardalenregionen finns en gemensam målsättning om att skapa ett transportsystem där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen; där utvecklingen är långsiktigt hållbar; där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet samt där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

Inom det så kallade ABC-samarbetet verkar kommuner och regioner i Stockholm-Arlanda-Uppsala-stråket för en ökad tillgänglighet inom de gemensamma arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna samt för att stärka Arlandas roll som internationell och regional knutpunkt.

Region Uppsala har i *Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län* och *Regionalt trafikförsörjningsprogram* antagit mål som rör mobilitet och trafik. Regionens målsättning är utsläppen för inrikestransporter ska minska med 70 procent fram till år 2030 jämfört med 2010 års nivå. Vidare ska antalet resor i kollektivtrafiken fördubblas till år 2020 jämfört med 2006 och kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska fördubblas till år 2030 med år 2006 som basår. Kollektivtrafiksystemet har även målsättning om att vara effektivt, jämlikt och attraktivt.

Centrala kommunala styrdokument kopplat till mobilitet och trafik

Fem styrdokument har identifierats som direkt påverkar Program för mobilitet och trafik, målen och inriktningarna från dessa kommer att presenteras kort nedan. Det finns även andra styrdokument som har koppling till mobilitet och trafik, dessa finns listade i nästa avsnitt.

Översiktsplan 2016

Översiktsplanen antogs 2016 av kommunfullmäktige. En aktualitetsförklaring beslutas av kommunstyrelsen under hösten 2019. En sammanfattning av översiktsplanen finns nedan.

Prioriterade områden

Uppsala kommun ska vara

- en drivande kraft i världen – vi drar nytta av våra förutsättningar och bidrar till utvecklingen.
- en kommun för alla – som är öppen samt fysiskt och socialt sammanhållen.
- en plats för de goda livet – vi har nära till det vi behöver i vardagen.
- föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling – vi testar nya lösningar och förbättrar miljön och människors hälsa.

Nedan följer en sammanfattning av hur kommunen ska arbeta med de prioriterade områdena när det gäller mobilitet och trafik:

- Uppsala präglas av närhet och tillgänglighet – lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.
- Kommunen erbjuder goda kommunikationer både fysiskt och digitalt; med det vardagsviktiga (t ex barnomsorg, butik) inom 10 minuter och en stor arbetsmarknad inom 60 minuter.
- Kommunen skapar hög tillgänglighet med smarta transporter.
- År 2050 är 75 procent av transporterna hållbara i Uppsala stad. Med hållbara transporter menas gång, cykel och kollektivtrafik.
- Den samlade ytan för transportsystemet per capita ökar inte.
- Offentliga miljöer är inkluderande och tillgängliga.
- De tekniska försörjnings- och transportsystemen är robusta, flexibla och samordnade.

Strukturbild 2050

Den övergripande inriktningen för hur mark och vatten ska användas sammanfattas i en strukturbild med följande inriktningar när det gäller mobilitet och trafik.

- Bebyggelse-, transport- och grönstruktur är inbjudande och trygga. De bidrar till möten mellan människor och till vistelse och rörelse utan barriärer.
- Stadsstråken ska utvecklas till attraktiva rörelsestråk med koncentrationer av bebyggelse, platsbildningar och andra funktioner som bidrar till livfulla gaturum som länkar samman stadens olika delar. Det ska vara lätt och attraktivt att röra sig i stadsstråken och de ska bidra till att öka tillgängligheten och minskade restider med kollektivtrafik inom staden och kommunen.
- Det är lätt att tillgodogöra sig och bidra till samhällets kvaliteter – både i vardagen, i arbetslivet och för Uppsalas näringsliv. Det offentliga rummet och boendemiljöer ger möjlighet till möten, rekreation och inspirerande upplevelser för boende och besökare. Bebyggelse, rörelsestråk och lokalisering av mål- och mötespunkter främjar trygghet, närhet och ett enklare vardagsliv för människor i olika åldrar och med olika livsstilar.
- Uppsala är fysiskt och socialt sammanhållet, jämlikt, jämställt och öppet. Fysiska strukturer främjar kulturskapande och demokratiskt engagemang. Inkludering, medskapande och delaktighet är självklara inslag i samhällsutvecklingen. Det stärker områdets lokala identiteter liksom människors ansvar och tilltro till varandra och till samhället. Bebyggelse-,

transport-och grönstruktur är inbjudande och trygga. De bidrar till möten mellan människor och till vistelse och rörelse utan barriärer.

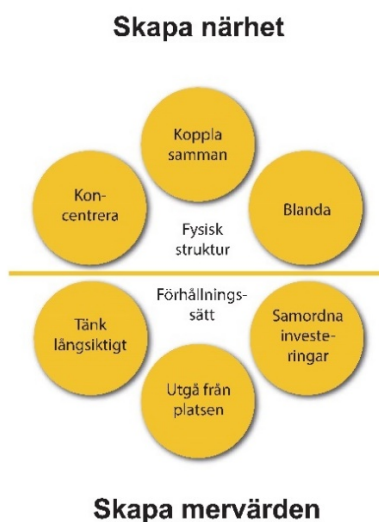
- Orientering av bebyggelse och entréer ska bidra till stadslivskvaliteter och levande trygga rörelsestråk.
- Uppsala har goda ljudmiljöer med ansvarsfull bullerhantering för livskvalitet och stadsutveckling. Tysta platser och områden i stad- och tätorter identifieras, utvecklas och värnas.
- De tekniska försörjnings- och transportsystemen är robusta, flexibla och samordnade. Detta innebär bland annat att Uppsala har långsiktigt tryggad dricksvattenförsörjning. Dagvatten tas hand om genom lokal fördröjning och rening, klimatanpassning samt riskklassning av känsliga infiltreringsområden. Miljökvalitetsnormerna uppnås i grundvattnet.

Uppsalapinciperna

Uppsalapinciperna, att skapa närhet och att skapa mervärde ger en samlad inriktning för den fysiska utvecklingen på principiell nivå. Arbetet med mobilitet och trafik är en viktig pusselbit för en fortsatt expansiv utveckling. De två principerna beskrivs nedan.

Skapa närhet genom att koncentrera, blanda och koppla samman. Med närhet menar vi närhet mellan människor och till det man behöver i sin vardag. Förändringar i den fysiska miljön ska bidra till fler möten mellan människor och göra det lättare att nå viktiga målpunkter.

Skapa mervärden är själva kärnan i en hållbar utveckling. Det innebär att en förändring löser flera problem på samma gång och skapar många olika värden samtidigt. Därför ska vi tänka långsiktigt, utgå från platsen och samordna investeringar.



Sammanfattning av inriktningar för trafiksystemet

Nedan följer en sammanfattning av inriktningar för markanvändning specifikt för trafiksystemet.

Översiktsplanen tar ställning till utveckling och behov i transportsystemet i ett 2050-årsperspektiv. Behov av knutpunkter, pendlarparkeringar, gång- och cykelvägar listas, liksom behov av nya och utvecklade länkar för såväl vägfordonstrafik som spårtrafik. Generella inriktningar för transportsystemet redovisas nedan som en sammanfattning.

Översiktsplanens inriktningar för transportsystemet:

- Investeringar i transportsystemet görs främst för att öka tillgängligheten/ökad närhet.
- Investeringar i yt- och resurseffektiva färdmedel kan också göras för att öka kapacitet och framkomlighet.
- **Huvudcykelnät i stad och tätorter:**
- Huvudcykelnätet binder ihop stadens och tätortens olika delar och möjliggör för effektiv och gena cykelresor.
- Huvudcykelstråk och snabbcykelvägar har tillsammans med kollektivtrafiken en strukturerande roll vid mark- och bebyggelseutveckling i staden och de prioriterade tätorterna.
- "Handlingsplan för arbete med cykeltrafik" utgör grunder för utveckling av cykelvägnätet och tillhörande funktioner.
- **Stadens huvudgatunät**
- Huvudgatunätet gör det möjligt att röra sig i staden mellan olika stadsdelar, att röra sig in till eller ut från staden samt förbi staden.
- Nätet består av trafikleder och huvudgator med eller utan kollektivtrafik. Framkomligheten prioriteras för kollektivtrafik där sådan finns.
- **Cykelstråk på landsbygden**
- Länkar samman tätorter med busshållplatser och målpunkter längs med cykelstråken
- Gång- och cykelvägar ska vara separerade längs med de radiella statliga vägarna
- Gång- och cykelvägarna ska ansluta till stadens och tätorternas huvudcykelstråk.
- Möjliggör arbets- och skolpendling
- Separerade gång- och cykelvägar vid mötesfria landsvägar
- **Kollektivtrafikstråk (väg och järnväg)**
- En tät ska en tät kollektivtrafik upprätthållas.
- Längs statlig väg ska bussens framkomlighet prioriteras så att en konkurrenskraftig restid gentemot bil uppnås till viktiga målpunkter.

Energiprogram 2050

Åtgärdsområden inom energiprogrammet:

- Mobilitets- och trafiksystemet är sammankopplat med andra system där det leder till positiva synergier eller andra fördelar.
- Resurseffektiv energiförsörjning.
- Elektrifiering av mobilitets- och trafiksystemet.
- Utveckling av kommunala trafikstyrmedel, särskilt miljözoner.
- Utveckling av och samspel mellan biobränslen, vätgas och el.

Insatser kopplade till elektrifiering av transportsystemet:

- Kommunen ska driva en aktiv planering för transportsektorns elektrifiering med inriktning på gemensamma lösningar för flera transportslag, framförallt den tunga trafiken. På kommunal och regional nivå samt i dialog med den nationella nivån. Det avser både direkt matning, laddning samt bränsleceller med vätgas.
- Kommunen ska tillsammans med regionens kollektivtrafikmyndighet samplanera lämplig infrastruktur för hur delar av kollektivtrafiken kan

elektrifieras så att den stödjer elektrifieringen för övriga transportslag, särskilt lastbilstrafiken. System för elektrifiering ska väljas för lägsta eleffektbehov och materialåtgång.

- Kommunen ska vid utredning av spårvägssystem även se över möjligheten för ett öppet system för att i framtiden ha en infrastruktur som kan användas av både kollektivtrafik och godstrafik.
- Kommunen ska verka för att utveckling och finansiering av transportsystemets elektrifiering och egengenererad energi och energilagring ingår i planeringen på länsnivå och i de länsvisa trafikinfrastrukturplanerna samt den nationella infrastrukturplaneringen och på andra sätt.

Insatser inom utveckling av och samspel mellan biobränslen, vätgas och el.

- Kommunen ska med intresserade aktörer ta fram en samlad plan för bästa användningen av förnybara drivmedel och el samt kombinationer av dessa under olika skeden, innan, under och efter, av en fullskalig elektrifiering.
- Kommunen ska med regionen och andra intresserade aktörer vidmakthålla och utveckla samhällets investering i biogas och etanol som distribuerat bränsle.
- Uppsala samverkar för utbyggnad av ett vätgassystem, inklusive lokal produktion, energilager och fordon.
- Kommunen ska för egen del och med kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket och andra intresserade aktörer planera för att bygga in energiproduktion och energilagring i transportsystemets infrastruktur.

Insatser inom utveckling av kommunala trafikstyrmedel, särskilt miljözoner.

- Kommunen ska verka för att kommuner får egen rådighet över fler styrmedel för transporter.
- Kommunen ska så snart som möjligt tillämpa de nya bestämmelserna för miljözoner till stöd för kommunens energi-, klimat- och miljömål samt för en hälsosammare och attraktivare kommun.
- Kommunen ska söka vägar för att inkludera biogas som tillåtet bränsle i den bästa miljözonen (zon 3).

Landsbygdsprogram för Uppsala kommun 2017–2023

Landsbygdsprogrammet framhåller att kommunen ska

- öka möjligheten till ett hållbart och kollektivt resande genom att ha ett dörr-till-dörrperspektiv
- God tillgång till regional cykelinfrastruktur.

Miljö- och klimatprogram 2014–2023

Programmet är reviderat enligt beslut i kommunfullmäktige 7 december 2015 gällande skärpta långsiktiga klimatmål. Utökat enligt beslut i kommunfullmäktige 28 maj 2018 – tillagt klimatanpassning och två nya etappmål nummer nio och tio. Mål nio och tio berör inte mobilitet och trafik.

Utsläppen från växthusgaser från energianvändning, transporter och arbetsmaskiner inom Uppsalakommungeografi ska senast år 2030 vara nära noll samt baseras på förnybara energikällor.

De samlade utsläppen av växthusgaser ska

- senast år 2020 minskat med cirka 30 procent

- senast år 2040 vara nära noll, det vill säga minskat med ca 90 procent
- senast år 2050 ha minskat med motsvarande mer än 100 procent
- senast år 2070 ha minskat med motsvarande cirka 110 procent.

Insatser kopplade till mobilitet och trafiksystem

- Kommunens egna fordon är fossilbränslefria år 2020, maskinparken och upphandlade transporter är fossilbränslefria eller klimatneutrala år 2023.

Uppsalas innerstadsstrategi. Stadsliv i mänsklig skala. 2016

Insatser kopplade till utvecklingen av innerstaden

- Prioritera centrala staden för gående och vistelse
- Sammankoppla stadens centrala delar i ett mer finmaskigt nät.
- Förstärk kollektivtrafikens attraktivitet med tydliga stråk och strategiskt lokaliserade knutpunkter
- God framkomlighet för cykel.
- Bilen ska ha god tillgänglighet till stadskärnan men framkomligheten anpassas till platsens förutsättningar.
- Samordnade leveranser
- Levande båthamn.

Policy för hållbar utveckling 2017.

Målen innebär att:

- Uppsala kommun ska vara en vägledande kraft för hållbar utveckling globalt, nationellt, regionalt och lokalt.
- Uppsala kommun ska associeras med hållbar utveckling.

Kommunen stöder FN:s globala mål för en hållbar utveckling och Agenda 2030.

Andra relevanta kommunala styrdokument som kopplar till mobilitet och trafik

Nedan listas inriktningarna från kommunens relevanta styrdokument som är de mest centrala utifrån ett mobilitets- och trafiksystemsperspektiv. Programmet stödjer dessa inriktningar och dessa ska vara en utgångspunkt i kommunens systematiska och koordinerade arbete för mobilitet och trafik.

Arkitektur Uppsala. Arkitekturpolicy (2017)

- Byggnader, gator, parker och torg ses i sitt sammanhang och utformas med ett tydligt förhållningssätt till den mänskliga skalan.

Näringslivsprogram 2017

- Uppsala kommun ska bidra till att öka tillgången till kompetens på arbetsmarknaden. Bland annat bör satsningar för ökad arbetspendling prioriteras.

Program Senior i Uppsala – nu och fram till 2030 (2009)

Ett revideringsarbete pågår.

- Tillsammans med seniorkollektivet och andra samhällsaktörer ska kommunen verka för attraktiva närområden, bättre tillgänglighet och en anpassad kollektivtrafik.

Trafiksäkerhet i Uppsala kommun – Fakta, kunskap och analys (2015)

- Uppsala kommun står bakom Nollvisionen. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Uppsala. Det är en grundförutsättning när vi planerar, bygger och driftar vår kommun.

Vattenprogram för Uppsala kommun (2015)

- Exploatering av mark för bebyggelse, infrastruktur med mera kan komma i konflikt med vattenvärden av olika slag. Hänsyn måste tas till befintliga vattentäkter eller områden med vattenresurser som i framtiden kan behövas för vattenförsörjning.

Åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet 2014–2021

- Uppsala kommun avser att inte bara klara normen för luftkvalitet utan också att både kort- och långsiktigt arbeta för en god luftkvalitet med så små negativa effekter på våra medborgares hälsa som möjligt.

Åtgärdsprogrammet mot omgivningsbuller 2013–2018

Arbete med nytt åtgärdsprogram 2019–2023 pågår. Dialog med allmänheten avslutas 20 september 2019. I gällande åtgärdsprogram finns följande inriktningar.

- Inga människor som bor eller vistas längre tid i Uppsala kommun ska exponeras för nivåer av omgivningsbuller som riskerar att leda till negativa hälsoeffekter eller väsentligt begränsar möjligheten till utomhusvistelser i offentliga miljöer som natur- och parkområden.
- Prioriterade åtgärder under programperioden är åtgärder för att minska bullernivåer utom- och inomhus i de högst exponerade bostadsområdena, minska bullernivåer utomhus vid de mest exponerade för- och grundskolorna samt minska bullernivåer utomhus inom parker och rekreationsområden.
- Minska buller vid källan. Detta kan uppnås med åtgärder så som kampanjer för minskat bilåkande, trafikreglering, hastighetsdämpande åtgärder, kollektivtrafikiprioriteringar, satsning på cykelåtgärder och trygghetsåtgärder.

Identifierade åtgärdsbehov

Här redogörs för åtgärder som har identifierats under framtagandet av programmet. En del av åtgärderna behöver hanteras i arbetet med trafikplanen. Andra åtgärder gäller olika typer av beslutsunderlag och metoder. Listan är inte fullständig och fungerar som inspel till kommunens mål- och budgetarbete.

Fysisk utformning

- Framtagande av gatutypologier. I gatutypologier fastställs utformningsprinciper för olika typer av gator som stöder dess funktion i trafiksystemet. Den ska underlätta kommande planeringsarbete för utformning av gator och stråk. Gatutypologierna är en del i pågående arbete med teknisk handbok.
- Framtagande av handlingsplaner för gång, kollektivtrafikens framkomlighet och godstransporter. Planerna ska föreslå åtgärder som stärker respektive område på ett samlat och effektivt sätt. De är underlag för prioritering av åtgärder i trafikplanen och ska tas fram i nära samarbete med relevanta externa aktörer.
- Framtagande av handlingsplan för utbyggnad av bytespunkter för personresor. Planen ska bidra till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft med avseende på till exempel restider och bekvämlighet. Den ska ta hänsyn till den handlingsplan för pendlarparkeringar som Uppsala kommun arbetar med. Planen är ett underlag för prioritering av åtgärder i trafikplanen.
- Framtagande av en handlingsplan för utbyggnad av om- och samlastningspunkter för godstransporter. Den ska bidra till att öka effektiviteten i godstransportsystemet samt att främja hållbara färdmedel. Planen ska ta hänsyn till det storregionala arbetet som pågår i Stockholm-Mälarenregionen. Den är ett underlag för prioritering av åtgärder i trafikplanen. Den är också en integrerad del i handlingsplan för godstransporter.
- Framtagande av principer för lokalisering av viktiga transportgenererande målpunkter med avseende på mobilitet och trafik. Principerna ska vara ett verktyg för att utveckla ett mer transportsnålt samhälle.
- Identifiera existerande och framtida konfliktpunkter mellan olika trafikslag i staden. När Uppsala växer riskerar trafikflödena att växa och för att minimera risken för bland annat trängsel behöver dessa konfliktpunkter hanteras. Underlaget kommer vara ett stöd i arbetet med en trafikplan.
- Identifiera fysiska barriärer såsom vattendrag och andra naturliga hinder, större vägar eller järnvägar, eller brist på infrastruktur. Arbetet ska leda till metoder för att överbrygga dessa i syfte att öka närheten i kommunen. Underlaget är ett stöd i arbetet med trafikplanen.
- En policy för allmän platsmark bör tas fram för att tydliggöra vilka kvaliteter som bör finnas för att främja en attraktiv bebyggd miljö, inklusive trafiksystemet. Policyn stödjer pågående arbete med teknisk handbok.

- Säkerställa och upprätthålla befintliga och nya vitala spridningskorridorer vid utveckling av trafiksystemet för att minimera barriäreffekter för djur och natur. Det är också ett sätt att främja och utveckla biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Beteende och behov

- Framtagande av handlingsplan för Mobility Management. Handlingsplanen syftar till att öka det hållbara resandet och är ett underlag för prioritering av åtgärder i trafikplanen.
- Identifiera mentala barriärer inom mobiliteten och trafiksystemet för personresor, såsom otrygghet. Genom att identifiera och minska de mentala barriärerna ökar närheten/tillgängligheten till olika funktioner i samhället och olika platser inom kommunen samt bidrar till ökad jämlikhet. Underlaget kommer vara ett stöd i arbetet med en trafikplan.
- Identifiera mentala barriärer inom mobiliteten och trafiksystemet för godstransporter, såsom bristande kontroll för varuägare vid intermodala transporter. Genom att identifiera och minska de mentala barriärerna ökar tillgängligheten och optimering av färdmedel. Underlaget kommer vara ett stöd i arbetet med en trafikplan.
- Olika grupper mobilitet och tillgång till trafiksystemet ska studeras. Exempel på grupper som ska ingå i studien kan utgå från kön, ålder, socioekonomiska förutsättningar eller funktionsnedsättningar. Arbetet ska bidra till en mer jämlik kommun genom att ge underlag för prioritering av åtgärder i trafikplanen för att säkerställa att mobiliteten och trafiksystemet är inkluderande.

Utvärdering och styrning

- Utveckling av metoder och principer för utvärdering av åtgärder inom mobilitet och trafik, till exempel samhällsekonomiska kalkyler. Detta för att säkerställa rätt prioriteringar.
- Utveckling av metoder för att bättre bedöma hälsoeffekter av aktiva resor. Metodutvecklingen kan ingå i kommunens arbete med att utveckla metoder för utvärdering för att fånga in de kostnader och nyttor aktiva resor ger.
- Utveckling av metoder för incitamentsstyrning och andra typer av styrmedel. Arbetet ska säkerställa nyttjandet av nya teknologier, nya metoder för styrning via regler och förordningar samt efterlevnad av regler och förordningar. Arbetet är delvis ett underlag till ett nytt trafikstyrningssystem (se nedan).
- Framtagande av ett nytt trafikstyrningssystem. Systemet ska effektivisera nyttjandet av trafiksystemet såsom trängsel i gatunätet, samt att hantera olika typer av externa effekter av trafik, såsom utsläpp av partiklar och buller. Samverkan ska ske med relevanta parter, till exempel kommunens parkeringsbolag.

Ny teknik och innovationer

- Utredning av förutsättningarna för digitalisering och automatisering. Arbetet resulterar i förslag på hur kommunen bör agera för att dra nytta av den teknologiska utvecklingen. Arbetet ska också belysa följande aspekter:
 - Folkhälso- och trafiksäkerhet vid en allt högre grad av automatisering.
 - Mikromobilitet¹.
 - Delningsekonomi och mobilitet som en tjänst (MaaS).
 - Datasäkerhet vid en allt högre grad av digitalisering.

¹ Med mikromobilitet avses cyklar, scootrar och andra små fordon, som kan drivas med muskelkraft och/eller el och andra drivmedel.