

§ 60

Dialogversion av Handlingsplan för mobilitet och trafik

KSN-2020-03759

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** genomföra medborgardialog kring förslaget till Handlingsplan för mobilitet och trafik från 8 mars till 18 april 2021. Under tiden för dialog ska den digitala versionen finnas tillgänglig för medborgare, näringsidkare och andra intressenter att inkomma med synpunkter.

Sammanfattning

En dialogversion av handlingsplan för mobilitet och trafik har tagits fram. Handlingsplanen är en digital produkt som kompletterats med ett fysiskt beslutsdokument. Det digitala förslaget föreslås gå ut på ett brett samråd för dialog med allmänhet, näringsidkare och övriga intressenter. Inkomna synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med att färdigställa handlingsplanen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 25 januari 2021
- Bilaga 1, Dialogversion av Handlingsplan för mobilitet och trafik
- Bilaga 2, Handlingsplanens bilaga 1 - Nulägesbeskrivningar
- Bilaga 3, Handlingsplanens bilaga 2 - Åtgärder
- Bilaga 4, Handlingsplanens bilaga 3 - Utredningsbehov
- Bilaga 5, Handlingsplanens bilaga 5 - Kartor
- Bilaga 6, Protokollsutdrag från gatu- och samhällsmiljönämnden

Yrkanden

Jonas Segersam (KD) yrkar, med instämmande från Jonas Petersson (C) och Therez Almerfors (M):

att i enlighet med yrkandet i GSN återremittera förslaget.

Rickard Malmström (MP) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2021-02-25

Beslutsgång

Ordförande ställer först återremissyrkande mot ärendets avgörande idag och finner att ärendet ska avgöras idag.

Ordförande ställer därefter föreliggande förslag mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Reservationer

Therez Almerfors (M), Jonas Petersson (C) och Jonas Segersam (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för Jonas Segersams (KD) yrkande.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2021-01-25

Diarienummer:
KSN-2020-03759

Handläggare:
Martina Hedström

Dialogversion av Handlingsplan för mobilitet och trafik

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** genomföra medborgardialog kring förslaget till Handlingsplan för mobilitet och trafik från 8 mars till 18 april 2021. Under tiden för dialog ska den digitala versionen finnas tillgänglig för medborgare, näringsidkare och andra intressenter att inkomma med synpunkter.

Ärendet

En dialogversion av handlingsplan för mobilitet och trafik har tagits fram. Handlingsplanen är en digital produkt som kompletterats med ett fysiskt beslutsdokument. Det digitala förslaget föreslås gå ut på ett brett samråd för dialog med allmänhet, näringsidkare och övriga intressenter. Inkomna synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med att färdigställa handlingsplanen.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Vid två tillfällen har innehållet stämts av med en referensgrupp bestående av representanter från kommunens övriga förvaltningar och bolag samt Region Uppsala, Polismyndigheten, Trafikverket samt andra relevanta myndigheter.

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutade den 17 december 2020 (§ 113) att överlämna förslag till dialogversion av handlingsplan för mobilitet och trafik till kommunstyrelsen för fortsatt beredning och medborgardialog.

Under beredningen av ärendet har en flerpartiöverenskommelse slutits kring väginvesteringar i de södra stadsdelarna och ett åtgärds paket för att stärka cykel och gång i samband med utbyggnaden av kapacitetsstark kollektivtrafik. Beslutet i

Kommunstyrelsen den 12 januari 2021 (§3) kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med handlingsplanen.

Barn-, jämställdhets- och näringslivsperspektiven har beaktats i arbetet med handlingsplanen.

Föredragning

I oktober 2019 gav kommunstyrelsen uppdrag till gatu- och samhällsmiljönämnden att ta fram en handlingsplan för mobilitet och trafik. Gatu- och samhällsmiljönämnden antog ett projektdirektiv den 12 februari 2020 och därefter har ett förslag arbetats fram.

Handlingsplanen för mobilitet och trafik är en digital produkt som kompletteras med ett dokument för politiskt ställningstagande och beslut. Den digitala dialogversionen föreslås gå ut på dialog med allmänhet, näringsliv och andra intressenter. Dialogen inleds den 8 mars och kommer att pågå i sex veckor. Syftet är att inhämta kunskap och synpunkter för att arbeta in dessa i det slutliga förslaget. Dialogen kommer att ske helt digitalt och det är den digitala versionen av handlingsplanen som kommer att vara tillgänglig vid dialogförfarandet. Sista dagen för att lämna in synpunkter kommer att vara den 18 april.

Barn- och jämställdhetsperspektiven genomsyrar dialogversionen av handlingsplanen och näringslivsperspektivet har beaktats i delar där näringsidkare berörs. Handlingsplanen ska i dialogen vara tillgänglig för alla som så önskar och beaktande av inkomna synpunkter kommer att bidra till att de olika perspektiven stärks ytterligare.

Ekonomiska konsekvenser

Föreliggande förslag till beslut medför inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 25 januari 2021
- Bilaga 1, Dialogversion av Handlingsplan för mobilitet och trafik
- Bilaga 2, Handlingsplanens bilaga 1 - Nulägesbeskrivningar
- Bilaga 3, Handlingsplanens bilaga 2 - Åtgärder
- Bilaga 4, Handlingsplanens bilaga 3 – Utredningsbehov
- Bilaga 5, Protokollsutdrag från gatu- och samhällsmiljönämnden

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Aktiverande styrdokumentDatum:
2021-02-19Diarienummer:
GSN-2019-03230Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer

Inledning

Programmet för mobilitet och trafik syftar till att visa vägen för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik med en planeringshorisont för år 2050 och framåt. Denna handlingsplan förtydligar programmets implementering, genomförande av målsättningar och åtgärder samt uppföljning av dessa. Nämnder och bolagsstyrelser kommer utifrån handlingsplanen ta fram konkreta åtgärdsplaner vid behov.

Syfte

Handlingsplan för mobilitet och trafik är en plan med ett 2030-årsperspektiv som syftar till att konkretisera de beslutade tillståndsmålen i Program för mobilitet och trafik genom att ta fram mål för 2030. Handlingsplanen för mobilitet och trafik ska också ge en tydlig riktning på hur målen ska uppnås samt föreslå åtgärder för det fortsatta arbetet. Handlingsplanen ger en samlad bild av vilka åtgärder som behövs för att programområdet ska utvecklas. Den förtydligar nämnders och bolagsstyrelserns ansvar och roller för genomförande av programmets måluppfyllelse i relation till deras reglemente och ägardirektiv.

Handlingsplanen har tagits fram i en gemensam tjänstepersonberedning. Den fokuserar på åtgärder som tydliggör ambitionsnivån och visar på nödvändiga förändringar. Åtgärderna underlättar för nämnder och bolagsstyrelser att identifiera sina delar av ett programområde och integrera det i sin verksamhets-/affärsplanering. På så sätt har handlingsplanen en tydlig styrande effekt och kan ge snabbare måluppfyllelse.

Handlingsplanen för mobilitet och trafik har fokus på stad, övriga tätorter samt lands- och glesbygd, jämställdhet, näringsliv, tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, barn och äldre.

Omfattning

Handlingsplanen beskriver de åtgärder som Uppsala kommun ska prioritera inom mobilitet och trafik. Uppsala kommun är inte ensamt ansvarig för utvecklingen utan många av åtgärderna kräver god samverkan med externa parter för att kunna uppnås. Handlingsplanen riktas till hela kommunkoncernen. Handlingsplanen gäller under perioden 2021–2030.

Ansvar, genomförande och spridning

Kommunstyrelsen fattar beslut om planen. Gatu- och samhällsmiljönämnden har efter beslut i kommunstyrelsen huvudansvar för planen.

Alla nämnder och bolag som anges i planen har ansvar för att genomföra planen. För varje åtgärd i planen finns en nämnd eller bolag som har ett särskilt ansvar att genomföra åtgärden eller för att samordna genomförandet. Nämnder och bolag kan även vara delansvariga för genomförandet av åtgärder.

Innehållet i planen kommuniceras efter politiskt beslut via kommunens webbsida, internt och externt. Åtgärderna implementeras i samband med beredningen av nämndernas verksamhetsplaner och bolagens affärsplaner.

Mål, utvecklingsområden med åtgärder och ansvariga

I Uppsala kommun är ambitionen för framtiden hög och det krävs högt satta mål för hållbart resande om det ska vara möjligt att nå de nationella klimatmålen.

I program för mobilitet och trafik definieras tillståndsmål för mobilitet och trafik för år 2050.

”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.”

En hög målsättning ställer högre krav på beslutsfattare och tjänstepersoner att arbeta med innovativa lösningar och ta djärva beslut. Arbetet med att öka det hållbara resandet får inte stanna av för att utvecklingen går åt rätt håll, tvärtom krävs mer arbete för att nå den sista biten.

Färdmedelsandelsmål för Uppsala

Hälften av alla resor i Uppsala kommun sker med cykel år 2030			
	2015	2025	2030
Gång	15%	15%	15%
Cykel	37%	44%	50%
Kollektivtrafik	16%	16%	16%
Privat motorfordon	36%	27%	19%

I Uppsala tätort sker 55% av alla resor med cykel år 2030			
	2015	2025	2030
Gång	16%	16%	16%
Cykel	40%	48%	55%
Kollektivtrafik	12%	12%	12%
Privat motorfordon	32%	24%	17%

Utanför Uppsala tätort är bilen fortsatt viktig för rörligheten			
	2015	2025	2030
Gång	9%	9%	9%
Cykel	5%	5%	5%
Kollektivtrafik	18%	18%	18%
Privat motorfordon	69%	69%	69%

Utvecklingsområden

Effektivt och hållbart transportsystem

I Uppsala kommun ska samhällsbyggnadsprocessens samtliga skeden inkludera möjliggörande av ett effektivt och miljömässigt hållbart transportsystem

Möjliggörande av effektiva resor och transporter är inget som en enskild funktion kan arbeta med, det måste finnas med i samhällsbyggnadsprocessen från början till slut om resultat ska uppnås. Det är också viktigt att de miljöer som förvaltas och skapas inte utgör en risk för människors hälsa och välmående. Hela tiden behöver avvägningar göras gällande hur kommunen på bästa sätt kan använda den yta och de ekonomiska resurser som finns. Det är i dessa prioriteringar som trafik och miljö riskerar att få ge vika om det inte uttryckligen ska få ta plats.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
2.1 Planera och genomföra mobilitetsåtgärder i samhällsbyggnadsprojekt.	GSN	KS, PBN, UKFAB, Skolfastigheter, Sport och rekreationsfastigheter, Uppsalahem och Uppsala vatten	2021-2030
4.3 Göra en översyn och inventering av vägmärken och förordningar som begränsar fordonstrafik.	GSN	-	2025-2027
7.3 Fortsätta bygga ut infrastruktur för el-laddning och andra hållbara drivmedel.	KS	GSN, UPAB, UKFAB, Skolfastigheter, Sport och rekreationsfastigheter, Uppsalahem och Fyrishov	2021-2030
11.1 Ta fram ett prioriterat nät för motorfordonstrafik.	GSN	KS	2021-2022
11.2 Utveckla de större befintliga trafiklederna i Uppsala för att styra de stora trafikflödena ut från innerstaden.	GSN	KS	2023-2025
13.1 Reglera gator i innerstaden för att minska genomfartstrafik med motorfordon.	GSN	-	2023-2025
13.2 Utreda effekterna av olika trafikreglerande styrmedel.	GSN	KS, UPAB	2021-2022
13.3 Genomföra omvärldsbevakning kring innovativa tekniska lösningar för trafikstyrning och förbereda för implementering när det är aktuellt.	GSN	KS	2021-2030

Få fler att välja hållbara resor och transporter

Uppsala kommun arbetar med att få fler att välja hållbara resor och transporter.

Arbetet med att informera, uppmuntra och inspirera människor i olika delar av Uppsalas civilsamhälle att välja hållbara resor och transporter kan vara avgörande för framtidens klimat. Oavsett vilka alternativ som finns så är det ofta normer och vanor som påverkar människors val. Kommunen och andra aktörer i samhället har en oerhört viktig roll i att gå före och göra det lätt för människor att göra smarta och hållbara val när det kommer till resor och transporter.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
2.5 Genomföra mobility management-kampanjer.	GSN	-	2021-2030
2.2 Fortsätta samverka med arbetsgivare inom näringslivet, föreningslivet, universiteten och offentlig verksamhet kring hållbara tjänste- och arbetsresor.	GSN	-	2021-2030
2.6 Genomföra fler vintercyklist-kampanjer.	GSN	-	2021-2025
2.7 Uppmuntra Uppsala kommuns anställda att cykla mer och på ett säkert sätt.	KS	Alla nämnder och bolag	2021-2030
2.8 Ta fram en åtgärdsplan för samåkning.	GSN	-	2025-2027
2.9 Utreda hur staden bäst kan främja bildelningstjänster.	GSN	KS	2025-2027
4.2 Möjliggöra resor till naturområden med hållbara färdmedel.	GSN	-	2021-2030
8.2 Samverka med relevanta aktörer för samordnad realtidsinformation och smarta reseplanerare.	GSN	KS	2023-2025
9.1 Samverka med kollektivtrafiksaktörer för möjligheten att ta med cykel på tåg/spårvagn/buss.	GSN	-	2021-2030
17.2 Införa signalprioritering för gående och cyklister samt kollektivtrafik på fler platser.	GSN	-	2021-2025

Trafiksäker, trygg och tillgänglig trafikmiljö

I Uppsala kommun utformas trafikmiljön för att säkerställa trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet till det offentliga rummet.

Människor måste kunna ta sig fram på ett bra sätt utan att känna oro över hur trafikmiljön är utformad. Barn ska tidigt kunna använda gång- och cykelvägar utan att utsättas för onödiga risker och äldre ska riskfritt kunna gå på promenad oavsett årstid. Kommunen har ett ansvar för att de vägar, gator och ytor som vi förvaltar är av hög kvalitet och ett strategiskt, förebyggande arbete ger bättre resultat än krishantering.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
1.2 Arbeta med trygghetskapande åtgärder för gående och cyklister.	GSN	Uppsala-hem, Skolfastigheter, Sport och rekreativfastigheter	2021-2030
1.4 Säkerställa separering mellan cyklister och motorfordon på gator med höga flöden och hastigheter.	GSN	PBN	2021-2030
1.5 Säkerställa en tydligare separering mellan gående och cyklister.	GSN	-	2021-2030
1.6 Säkerställa trafiksäkring av gång- och cykelpassager.	GSN	-	2021-2030
1.7 Genomföra skolvägsutredningar.	GSN	UBN	2023-2030
2.3 Främja trafiksäkert beteende.	GSN	KS	2021-2030
4.1 Upprätthålla en god vägvisning för gående och cyklister.	GSN	-	2021-2030
5.1 Säkerställa en god beläggningsstandard på GC-vägnätet.	GSN	-	2021-2030
5.3 Säkerställa att inkomna felanmälningar bidrar till ett kontinuerligt förbättringsarbete.	GSN	-	2022-2025
5.4 Säkerställa hög standard på vinterväghållning.	GSN	-	2021-2030
8.1 Utveckla trafikstörnings-information för oskyddade trafikanter.	GSN	-	2023-2024
10.2 Genomföra resvaneundersökningar (RVU) för ökad kunskap om barns resvanor.	GSN	UBN	2021-2030
14.1 Utveckla ett systematiskt arbetssätt för hur trafikslag ska prioriteras vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar.	GSN	-	2022-2023
17.1 Dimensionera trafiksignaler för ökad säkerhet för gående och cyklister samt framkomlighet och bekvämlighet.	GSN	-	2023-2024

Attraktiva gångstråk

Uppsala kommuns gångstråk ska vara attraktiva och av mycket god standard.

Genom att ta reda på hur människor rör sig i Uppsala samt vilka som väljer att gå, och varför, kan rätt insatser göras. Arbetet med att få fler att gå längre och oftare inkluderar att göra gångstråk mer attraktiva ur flera olika hänseenden. Attraktiva gångstråk präglas av tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och av god fysisk standard till följd av högkvalitativt drift- och underhåll. Kopplingen mellan målpunkter som är viktiga i vår vardag och målpunkter för rekreation, vistelse och upplevelser är också viktig för att människor ska välja att gå.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
1.1 Skapa fler fredade och vistelsevänliga ytor för fotgängare.	GSN	KS, PBN, UKFAB, Skolfastigheter, Sport och rekreativfastigheter, Uppsalahem	2023-2030
3.1 Inventera förbindelser mellan tätorter och närliggande naturområden.	GSN	-	2022-2023
5.2 Ta fram en drift- och underhållsstandard för renodlade gångbanor.	GSN	-	2021-2022
5.5 Skapa rutiner för uppföljning av fastighetsägareansvar.	GSN	-	2021-2022
10.1 Anpassa resvaneundersökningar för ökad kunskap om gång.	GSN	-	2022-2023
10.3 Genomföra gångflödesmätning inom Uppsala tätort.	KS	GSN	2021-2022
11.3 Kartlägga och definiera målpunkter och barriärer för gångtrafikanter.	GSN	-	2021-2022
11.4 Ta fram ett huvudnät för gång.	GSN	-	2022-2023

Cykelstad av rang

Uppsala fortsätter att vara en cykelstad av rang.

Uppsala kommun har länge varit föregångare när det kommer till cykelfrågor. För framtiden är det viktigt att inte arbetet stannar av utan fortsätter att driva andelen resor med cykel uppåt. Cykeln ska vara det främsta transportmedlet och det ska vara enkelt och riskfritt att cykla i Uppsala kommun. För att få ännu fler att byta bilen mot cykeln krävs det att det blir riktigt attraktivt att cykla. Innovativa lösningar och en kombination av hårda och mjuka åtgärder har potential att göra det möjligt.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
2.4 Arbeta med schyst parkering för cykel och mikromobilitet.	GSN	-	2021-2030
3.2 Utveckla samarbete för ökad prioritet av cykeltrafik utanför kommunens väghållningsområde.	GSN	KS	2021-2030
6.1 Anpassa GC-banor och parkeringar till olika typer av cyklar.	GSN	PBN, Sport och rekreationsfastigheter	2021-2030
6.2 Successivt förbättra metoder för omhändertagande av långtidsparkerade och övergivna cyklar.	GSN	-	2021-2030
6.3 Upprätthålla en god tillgång till cykelservicepunkter.	GSN	KS, PBN, UKFAB, Skolfastigheter, Sport och rekreationsfastigheter, Uppsalahem	2021-2030
9.3 Utreda behov av och former för ett kommunalt låncykelsystem.	GSN	KS	2023-2025
11.5 Utveckla och bibehålla ett prioriterat och trafiksäkert cykelvägnät.	GSN	-	2021-2030

Högkvalitativ kollektivtrafik

I Uppsala finns utrymme för en högkvalitativ kollektivtrafik.

Resande med kollektivtrafik ska vara smidigt, snabbt och tillgängligt för alla. Kollektivtrafiken måste få ta plats i gaturummet och för den som reser kollektivt behöver det vara lätt att hitta information, planera sin resa och genomföra den. Uppsala kommun måste samverka med olika kollektivtrafikaktörer för att säkerställa att deras behov tillgodoses och att kommunens medborgare kan få den kollektivtrafik som de efterfrågar.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
16.1 Ta fram en samlad lösning för ökad framkomlighet längs de gator som är viktiga för kollektivtrafiken.	GSN	-	2022-2025
16.2 Samverka med Region Uppsala för att skapa ett enklare biljettsystem.	GSN	-	2021-2030

Hållbara och effektiva transporter

Uppsala kommun arbetar med att möjliggöra hållbara och effektiva godstransporter.

I ett fungerande samhälle är godstransporter en av de viktigaste funktionerna. Utan leveranser fungerar varken offentlig verksamhet, handel eller nöjesliv. Omställningen från fossila drivmedel till mer hållbara lösningar är en enorm utmaning för transportsektorn samtidigt som näthandeln och hemleveranserna ökar. Uppsala kommun behöver hjälpa aktörer att hitta lösningar, samarbeta och ställa om samt möjliggöra de innovationer som kan minska antalet transporter.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
4.4 Komplettera vägvisningen i Uppsala för att det ska bli lätt att hitta till områden med godsintensiva verksamheter,	GSN	-	2023-2025
15.1 Möjliggöra bostadsnära varuutlämning.	GSN	KS, PBN, Uppsalahem	2021-2030
15.2 Samverka med fastighetsägare, näringsidkare och leverantörer för att utveckla nya lösningar som förenklar varuleverans och mottagning.	GSN	KS	2022-2025
15.3 Arbeta med att öka andelen byggprojekt som nyttjar Uppsala bygglogistikcenters(BLC) funktioner.	KS	-	2021-2025
15.4 Arbeta med att få fler leverantörer att använda kommunens varuservice.	KS	Alla nämnder och bolag	2021-2030
15.5 Mäta mängden varuleveranser i innerstaden.	GSN	KS	2024

Miljömässigt hållbara privata motorfordon

Alla delar av Uppsala kommun är fortsatt tillgängliga med privat motorfordon, men även dessa behöver bli mer miljömässigt hållbara på sikt.

Utbyggnad av laddinfrastrukturen och tillgängliggörande av andra hållbara drivmedel är en fråga som marknaden inte kan lösa själv. För en levande landsbygd och en fri mobilitet behöver privata motorfordon fortsätta ta plats i transportsystemet men allt eftersom behöver utsläppen de orsakar minskas på ett eller annat sätt. Ett mer hållbart resande behöver inte innebära en bilfri kommun men det offentliga rummet behöver vara en plats för vistelse och aktivitet istället för parkerade fordon.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
7.1 Införa parkeringsreglering som styr mot parkering i mobilitetsanläggning.	GSN	UPAB	2021-2030
7.2 Implementera handlingsplanen för parkering.	GSN	UPAB, PBN	2021-2030
9.2 Implementera åtgärdsplan för pendlarparkeringar.	GSN	UPAB, PBN	2021-2030

Uppföljning

Utvecklingen av hållbara resor och transporter i Uppsala och dess effekter ska årligen följas upp genom att följa ett antal indikatorer för de tre hållbarhetsperspektiven; Miljö- och klimatmässiga, Sociala och Ekonomiska. Indikatorerna kommer att sammanställas i ett årligt framtaget trafikboks slut tillsammans med övrig utveckling av resandet och transporter i kommunen.

Gatu- och samhällsmiljönämnden är ansvarig för handlingsplanen och har därmed det övergripande ansvaret för uppföljning och utvärdering av handlingsplanen.

Relaterade dokument

Uppsala kommun:

- Program för mobilitet och trafik
- Översiktsplan
- Klimatfärdplan
- Innerstadsstrategi
- Landsbygdsprogram för Uppsala kommun
- Åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet
- Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller
- Uppsala kommuns parkeringspolicy
- Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun
- Handlingsplan för parkering
- Handlingsplan för pendlarparkeringar
- Parkeringsstal för Uppsala

Trafikverket:

- Nollvisionen

Region Uppsala:

- Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Bilagor

Bilaga 1. Nulägesbeskrivningar

Bilaga 2. Åtgärder

Bilaga 3. Utredningsbehov

Aktiverande styrdokumentDatum:
2020-10-08Diarienummer:
GSN-2019-03230Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Bilaga 1 - Nulägesbeskrivningar

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer

Innehåll

Gång.....	3
Olycksstatistik från Strada.....	3
Infrastruktur	3
Styrande förutsättningar, lagar och regler	4
Kontinuerligt arbete	4
Brister och kunskapsluckor	5
Cykel	5
Infrastruktur	5
Styrande förutsättningar, lagar och regler	7
Kontinuerligt arbete	8
Brister och kunskapsluckor	8
Kollektivtrafik	9
Infrastruktur	9
Styrande förutsättningar, lagar och regler	10
Kontinuerligt arbete	10
Brister och kunskapsluckor	11
Godstransporter.....	11
Infrastruktur	12
Styrande förutsättningar, lagar och regler	12
Kontinuerligt arbete	13
Brister och kunskapsluckor	14
Personbilstrafik	15
Infrastruktur och trafikflöden.....	15
Styrande förutsättningar, lagar och regler	16
Kontinuerligt arbete	16
Brister och kunskapsluckor	17
Miljö och klimat	18
Trafikbuller	18
Luftkvalitet.....	19

Gång

Resvaneundersökningar genomförs var femte år och den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2015. Vid en jämförelse mellan resvaneundersökningarna från 2010 och 2015 framgår att gångtrafiken har minskat med fyra procentenheter, från 18% 2010 till 14% 2015. Allra mest har andelen resor till fots minskat i de mindre tätorterna Gunsta, Marielund, Länna och Almunge. I samma områden har bilresorna ökat något vilket går tvärtemot trenden i övriga delar av Uppsala kommun. Resultatet från den senaste resvaneundersökningen visar att de som går mest frekvent är kvinnor i åldern 15 - 39 år och de mest vanliga gångresorna är korta och inom Uppsala tätort.

Olycksstatistik från Strada

Eftersom sjukhusen i Uppsala började registrera olyckor i Strada först 2016 är tidigare års statistik opålitlig och det blir svårt att visa på någon typ av utveckling ännu på några år. Den statistik som finns är inrapporterad av sjukhus och av polismyndigheten. Endast 5% av fotgängarolyckorna som rapporterats är svåra olyckor eller dödsolyckor. 76% av de inrapporterade fotgängarolyckorna är singelolyckor och ett ganska stort mörkertal kan antas eftersom många av de lindrigt skadade troligtvis aldrig uppsöker sjukhus och därmed inte finns med i statistiken. Flest skadade är i åldern 50 - 65 år. Fler kvinnor än män skadas förutom när det gäller tonåringar.

Infrastruktur

Stigar, leder och rekreationsområden

I Uppsala kommun finns 25 motionsspår och 15 utegym och många alternativ för den som vill komma ut i naturen. Linnéstigarna, Upplandsleden och Hammarsskogs naturreservat är några exempel på utpekade stråk/områden för rekreation och naturupplevelser.

Drift & underhåll

Oskyddade trafikanter är högt prioriterade i intervaghållningen och prioriteras högre än motorfordon. Gångbanor plogas före gator och sopas samtidigt som gatorna sopas för att det är enklast att göra på det sättet. Prioriterade stråk sopsaltas, det gäller de stråk där gående och cyklister samsas. De satsningar som görs på cykel spiller på det viset över på gång. Entreprenörerna som utför intervaghållningen åt kommunen utbildas i tillgänglighetsperspektiv. De får prova hur det är att ta sig fram med nedsatt syn eller rörelseförmåga när det är dåligt plogat, för att de ska vara medvetna om hur viktigt det är att ha en högkvalitativ snöröjning. Utbildningen genomförs i samarbete med Funktionsrätt Sverige.

I beläggningsprogrammet ligger mest cykelvägar och gång-och cykelbanor och inte så många gångbanor. Det är svårt att veta vilka gångbanor som behöver ny beläggning eftersom de inte felanmäls så ofta. Status på gator, gångbanor och cykelbanor ska kontrolleras under rondering, men rondering prioriteras ofta ned till förmån för annat arbete. De flesta renodlade gångbanor som finns är inte kommunens ansvar utan

driftas av privata fastighetsägare. Det fungerar inte alltid så bra trots att det är lag på att de ska hållas framkomliga.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

Uppsala innerstad är utpekad som område där gående prioriteras. I en stor del av stadskärnan är trafik med fordon därför helt förbjuden eller begränsad på olika sätt. Tanken är att stadskärnan ska vara ett område med hög trivsel och trygghet för de som väljer att röra sig där och besöka de verksamheter som finns i området. Då det saknas fysiska hinder för fordon är det lätt att bryta mot förbuden, efterlevnaden är hyfsad men inte optimal.

Kontinuerligt arbete

Gångtrafik i planprocessen

I detaljplaneskedet bevakas fotgängarperspektivet genom att en rad aspekter identifieras och checkas av. Prioriteringsordningen vid planering av nya områden är gång, cykel, buss, kollektivtrafik. Genheten ska vara högre för gående än för andra trafikslag och orienterbarheten och logiken i hur gångvägar hänger ihop prioriteras, både när det gäller helt nya områden men också att ansluta befintliga kopplingar av gång- och cykelnät. Det ska finnas goda möjligheter att ta sig mellan viktiga målpunkter som exempelvis skola, arbetsplatser, parker, grönområden, verksamheter och bostadsområden. Entréerna ska dessutom ansluta smidigt till gångnätet. Planen jämförs så att den stämmer överens med riktlinjer i kommunens översiktsplan. I stora projekt görs ibland analyser av gångflöden som används för att optimera gångnätet och addera saknade länkar. Då jämförs även tidsaspekten för gångflöden med tidsaspekten för motorfordonsflöden. I samband med framtagandet av en detaljplan ska gärna restiden för gång och cykel förbättras jämfört med bil.

När det gäller detaljutformning av gångnätet används teknisk handbok. Vid nya busshållplatser placeras gångvägen framför hållplatsen medan cykelvägen går bakom. Man ska kunna gå eller cykla till busshållplatser och konfliktpunkter mellan bil och gående/cyklister ska minimeras i den mån som är möjlig. Vägar till skolor och förskolor ses också över i förhållande till busshållplatser, avstånd och närbarhet. Det ska finnas hastighetssäkrade passager och idag ska inga passager byggas som inte är hastighetssäkrade. Fordonsangöring ska inte behöva ske på gångväg. Gångvägar ska heller inte blockeras vid hämtning av avfall.

Trafikreglering och upplåtelser

I arbetet med trafikanordningsplaner och markupplåtelser prioriteras de gående alltid först gällande framkomlighet följt av cykel, kollektivtrafik och övriga motorfordon. När en plats behöver stängas av är oskyddade trafikanter prioriterade med särskilt fokus på särskilt utsatta fotgängare som är i störst behov av god framkomlighet utan hinder och konflikt med motorfordon. Även om fotgängare ska prioriteras blir inte alltid resultatet bra. Det kan bero på att entreprenören saknar egenkontroll, instruktionerna har misstolkats eller att utrustningen har flyttats runt.

Trygghetsvandringar

Trygghetsvandringar genomförs kontinuerligt i samverkan med civilsamhället. Genom att arrangera trygghetsvandringar skapas förutsättningar för trygghet, lustfyllda möten och trivsamma miljöer. Hösten/vintern 2019 genomfördes för första gången trygghetsvandringar med barn och unga, riktade till skolvägar och utemiljöer där barn och unga vistas.

Brister och kunskapsluckor

I Uppsala kommun saknas

- **Övergripande flödesmätningar för gångtrafik i Uppsala.** Nedslag finns men inga övergripande eller sammanlänkande kartläggningar som kan användas som underlag vid gångplanering.
- **Statistik över gångvägar.** Det finns inga siffror på hur många meter gångväg som finns och inte heller dokumenterat i GIS var de finns.
- **Strategi för gångtrafik.** Det saknas strategiska mål och planer för hur Uppsala kommun ska arbeta med gångtrafikplanering.
- **Kunskap om gångtrafikanter i Uppsala.** Andelen gående minskar och det är inte utrett vad det beror på eller hur trenden kan vändas.

Cykel

Uppsala är en kommun med en hög andel cykling och med en lång tradition av cykling. Sedan snart tio år tillbaka har det gjorts stora satsningar, i både infrastruktur och beteendepåverkansprojekt, för att förbättra för cyklister och få fler att cykla. 2015–2018 pågick projektet ”Sveriges bästa cykelstad” där syftet med projektet var att höja cykelfrågornas status samt lyfta fram dem tydligare på agendan. Utifrån den målsättningen arbetade kommunen för att öka andelen cyklister i Uppsala samtidigt som insatser gjordes för att öka säkerheten.

En stor del av alla resor som görs i Uppsala tätort är kortare än fem kilometer och där finns många målpunkter samlade inom ett förhållandevis litet område. Möjligheterna att ytterligare öka andelen cykelresor i såväl kommunen som i Uppsala tätort är goda.

Infrastruktur

I Uppsala kommun finns det i dagsläget 547 km cykelvägar. Av dessa återfinns 452 km i Uppsala tätort och 19 km i Storvreta tätort. I de övriga tätorterna finns det totalt 37 km cykelvägar medan längden på de cykelvägar som finns mellan kommunens samtliga tätorter i nuläget uppgår till 49 km. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om cykelvägarna samt att investera i nya. I såväl Uppsala som Storvreta tätorter samt Lindbacken, Skölsta och Fullerö är det framförallt Uppsala kommun som har detta ansvar. I de övriga delarna av kommunen är det Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som ansvarar för drift, underhåll och byggnation av nya cykelvägar.

De cykelvägar som Uppsala kommun ansvarar för är uppdelade i fyra kategorier:

- Snabbcykelleder
- Cykelvägar i huvudcykelnätet
- Cykelvägar i det lokala cykelnätet
- Rekreationscykelvägar

Det som framförallt skiljer dessa kategorier åt grundar sig på den prioritering de har kopplat till kommunens underhållsplaner när det bland annat handlar om vinterväghållning och beläggningsupprustning. För att sätta detta i ett sammanhang utförs det idag så kallad sopsaltning utmed både snabbcykellederna och en del av cykelvägarna i huvudcykelnätet medan rekreationscykelvägarna i regel inte underhålls vintertid. En annan aspekt är exempelvis att snabbcykellederna ska hålla en hög standard på den asfalt som finns medan rekreationscykelvägarna i regel anläggs i grus och inte underhålls i lika stor utsträckning. Generellt ingår också de mer prioriterade cykelvägarna i mer sammanhängande stråk där cykelvägarna är bredare och där fotgängare och cyklister i större utsträckning är åtskilda från varandra på ett tydligare sätt. Av den anledningen är rekreationscykelvägarna och en del av cykelvägarna i det lokala cykelnätet smalare där en åtskillnad mellan trafikantgrupperna inte förekommer i lika stor utsträckning.

Cykelparkeringar

Idag finns cirka 13 800 kommunala cykelparkeringar inventerade i centrala Uppsala. Utöver det finns många fler cykelparkeringar som ännu inte är inventerade. De flesta cykelparkeringar som kommunen äger ligger i centrala Uppsala men det finns även flertalet cykelparkeringar vid större kollektivtrafikstopp och i friluftsområden. Vid resecentrum finns även ett cykelparkeringshus med plats för ca 1200 cyklar.

Cykelboxar

Sedan 2015 arbetar Uppsala kommun med så kallade cykelboxar som ger cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar där cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar gör cyklisterna mer synliga för övrig trafik och förbättrar således trafiksäkerheten, särskilt i korsningar med många svängande fordon.

Cykeldetektering vid signalreglerade korsningar

Utmed cykelnätet har ett antal platser försetts med så kallad cykeldetektering. Detta är en åtgärd som innebär att cyklister som kommer fram till en signalreglerad korsning detekteras i förväg, likt bilar, för att optimera trafikflöden. Genom att antalet stopp generellt minskar och att väntetiden förkortas för cyklister anses detta vara en viktig åtgärd för att öka såväl framkomligheten som bekvämligheten. Idag känner nedgrävda slingor i marken av stålet i de cyklar som passerar.

Vinterväghållning

Uppsala kommun ansvarar för snöröjning och halkbekämpning av gång- och cykelvägar, gator, torg och parkeringsplatser i en bestämd ordning. De högst prioriterade gång- och cykelvägarna åtgärdas först. När kommunens snöberedskap fattar beslut om att aktivera snöröjningen har personalen en timme på sig att påbörja

plogningen. Kommunen sopar och saltar även utvalda gång- och cykelvägar i Uppsala. I vinterväghållningen ingår även upptag av vintersand.

Underhåll och drift

Cirka hälften av alla upprustningar sker som egna projekt. Resten åtgärdas genom "belägningsprogrammet" där gator med sliten beläggning rustas upp. Arbetet utgår från regelbundna, omfattande belägningsinventeringar. Både bilvägar och gång- och cykelvägar åtgärdas i belägningsprogrammet och vid behov breddas gång- och cykelvägar. Lagning av beläggning arbetas kontinuerligt med. Medborgare kan felanmäla skador som åtgärdas så snart som möjligt.

Sedan en tid tillbaka har fokus inom belysningsarbetet legat på gång- och cykelvägar och idag hålls en god standard på majoriteten av våra gång- och cykelvägar. Kontinuerlig rondering av den offentliga belysningen utförs av entreprenörer. Entreprenörernas inspel såväl som medborgares inspel via felanmälan blir underlag i belysningsarbetet. Det sker också ett kontinuerligt arbete med att effektivisera utrustningen och växla om till energisnålare armaturer och lampor.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

Cykelpassager

Utmed de gator i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för finns det idag över 500 cykelpassager. Målsättningen är att så många som möjligt av dessa med tiden ska anses vara säkrade till 30 km/h genom att trafikmiljön för passerande fordon är utformad för låga hastigheter genom exempelvis införandet av olika typer av farthinder.

Cykelöverfarter

Den 1 september 2014 infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Det innebär att "cykelöverfarter är den del av väg där cyklar och förare av moped klass II har företräde framför annan trafik". Detta kan jämföras med definitionen av begreppet cykelpassage där detta företräde ej finns inskrivet. Utifrån detta har Uppsala kommun som ambition att successivt införa fler cykelöverfarter och med jämna mellanrum också utvärdera denna process. Syftet är att öka framkomligheten för cyklister genom att minska antalet stopp men att det utifrån lagstiftningen också ställs krav på utformningen för att trafiksäkerheten tydligt ska beaktas.

Tidsbegränsad cykelparkering i centrala Uppsala

Sedan 2018 är det tillåtet att parkera max fem veckor i centrala Uppsala och max två veckor inom resecentrumområdet. I det nya cykelparkeringshuset är det tillåtet att parkera max nio dagar. Regleringen är till för att cyklar inte ska bli stående allt för länge i cykelställen eftersom det är ett högt tryck på dem, speciellt runt resecentrum. Arbetet med reglerna för cykelparkering är pågående då det behöver utvecklas och anpassas till den ständigt förändrade parkeringssituationen.

Kontinuerligt arbete

Beteendepåverkan

Uppsala kommun jobbar aktivt med olika typer av beteendepåverkansprojekt riktade mot cyklister. Projekten kan till exempel syfta till att få fler att cykla året runt, att få grupper där cykelandelen är låg att cykla mer eller att öka medvetenheten kring trafiksäkerhet.

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med att öka andelen aktiva resor för barn och unga, både till och från skolan men också när det gäller fritidsresor. Kommunen arbetar därför med cykel och barnperspektivet i en rad olika projekt. Buslätt att cykla rätt är ett exempel, en cykelaktivitet där förskolebarn på ett lekfullt sätt får lära sig mer om hur de ska bete sig i trafiken. Arrangemanget ordnas vid olika tillfällen och på olika platser i Uppsala.

Granskning tidiga skeden

En grupp av tjänstepersoner granskar ritningar för nyproduktion ur ett driftperspektiv vilket syftar till att nybyggda gatumiljöer ska vara lätta att sköta.

Flödesmätningar

Varje år utför Uppsala kommun insatser genom både så kallade fasta mätningar och punkträkningar utmed kommunens cykelvägar. De mäter hur många cyklister som passerar samt när på dygnet det sker. Idag finns det totalt fem fasta cykelmätare som mäter trafiken dygnet runt, året om. De är placerade utmed Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds väg samt vid Hamnspången, Islandsbron och Resecentrum.

Brister och kunskapsluckor

- **Landsbygdsperspektivet**, vi har inte rådighet över statliga vägar men behöver bli bättre på arbetet med cykel på landsbygden.
- **Hela resan perspektivet** behöver utvecklas, cykelparkeringar vid busshållplatser, cykel på bussen etc.
- **Systematiskt uppföljningsarbete kopplat till Strada och rapporterade olyckor**. Vi behöver en tydligare koppling mellan olyckor och åtgärder.
- **Cykelanpassade gator**, gatuutformning som är mer utformade efter cykel.
- **Hycykelsystem/cykelpool** för allmänheten.

Kollektivtrafik

I den senaste kommunövergripande resvaneundersökningen var kollektivtrafikens andel av resorna 13 % i såväl Uppsala kommun som i tätorten. Trenden för kollektivtrafikresandet är positiv. Under perioden 2005 - 2015 ökade resandet med stads- och regionbuss och med pendeltåg i både kommunen och i länet. Störst ökning har skett med stadsbussar inom Uppsala tätort, från cirka 12 miljoner påstigande år 2005 till cirka 20 miljoner påstigande år 2016.

Infrastruktur

I Uppsala kommuns översiktsplan pekas fem viktiga stadsnoder ut, se figur 1. Dessa är Resecentrum, Gränby centrum, Gottsunda centrum, Bergsbrunna och Börjetull. Strategiskt utgör dessa noder för framtiden platser med fler arbetsplatser, handel och bostäder. Noderna är såväl viktiga start- och målpunkter som bytespunkter och mellan noderna behövs högkvalitativa kollektivtrafikstråk, eftersom kapaciteten inte kommer att räcka till för att alla bussar ska trafikera gatorna i centrala Uppsala. Andra viktiga utvecklingsområden för kollektivtrafiken i Uppsala tätort är verksamhetsområdena Boländerna-Fyrislund, Husbyborg-Libroback.

Figur 1. Stadsnoder i Uppsala. Källa: Översiktsplan 2016



Vid sidan av de i översiktsplanen utpekade stråken har UL en lista med gator som är högprioriterade för kollektivtrafiken.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

Kommunens ansvar inom området

Uppsala kommun och Region Uppsala har sedan 2012 tecknat ett samarbetsavtal som reglerar ett gemensamt ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur. Längs med det kommunala vägnätet ansvarar kommunen för infrastrukturen i marknivå vid hållplatser, vilket innebär investeringar i perronger, anslutande gång- och cykelvägar och övergångsställen. Regionen ansvarar för trafikantinformationen samt investeringar i gatmöbler såsom väderskydd, bänkar och skyltar med linjenummer. Kontinuerlig samverkan mellan parterna är därför en förutsättning för att påskynda och kvalitetssäkra en hög standard för hållplatser och knutpunkter. En viktig del av samarbetet är också att samordna och utforma strategidokument för infrastrukturen såsom Regionens hållplatshandbok, kommunens tekniska handbok och avtal för reklamfinansierade gatmöbler.

Framkomlighetspaket

Uppsala kommun beslutade 2015 att genomföra strategiska framkomlighetsåtgärder genom flera åtgärds paket. Åtgärderna riktar sig till att öka bussarnas medelhastighet, genom att minska antalet stopp och genom att reservera fler ytor för kollektivtrafiken. Framkomlighetsåtgärderna består bland annat av utbyggnad av signalprioritering, kollektivtrafikkörfält, minskning av kantstensparkering på bussgator, ombyggnad/anpassning av farthinder samt borttagning av övergångsställen.

Framkomlighetspaketet har inte fullföljts på alla gatorna i centrum, som exempelvis Kungsgatan. Det pågår flera större byggprojekt i centrum, vilket har gjort det svårt att genomföra åtgärder där. Uppsala kommun har idag installerat signalprioritering i 11 trafiksignaler. Det finns i nuläget 52 signaler längs med kollektivtrafiklinjer som inte har signalprioritering. Det finns en stor potential att förbättra framkomligheten genom utbyggnad av signalprioritering på flera platser.

Kontinuerligt arbete

Planerade infrastrukturprojekt

Högkvalitativa kollektivtrafikstråk

Kollektivtrafiken behöver förstärkas i fråga om kapacitet i flera stråk. I områden som förtätas kommer dagens linjetrafik inte att klara av ett utökat transportbehov av fler resenärer. För att tillgodose efterfrågan av kollektivtrafik behöver antingen linjetrafiken tätare avgångar eller större fordon. I södra staden planeras en stor utbyggnad av bostäder fram till 2030 och därför behövs omfattande infrastruktursatsningar göras i denna del av staden.

Kommunen planerar en utbyggnad av två kapacitetsstarka kollektivtrafiklinjer, som kommer att få spårväg, alternativt utformas som så kallad BRT (Bus Rapid Transit) mellan Uppsala Resecentrum och Gottsunda centrum. Linjerna ska trafikförsörja Akademiska sjukhuset, Biomedicinskt centrum, Pollacks backen, Ulleråker, Ultuna/Sveriges Lantbruksuniversitetet (SLU) och Rosendal. Beslut väntas till fjärde kvartalet 2021.

Från Gottsunda centrum planeras ett motsvarande högkvalitativt kollektivtrafikstråk till den nya stadsnoden i Bergsbrunna med koppling till en framtida pendeltågsstation.

Järnvägsplan för 4 spår

Trafikverket har påbörjat arbetet med en järnvägsplan för fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm, en utbyggd järnvägsstation i Uppsala central samt en ny station, Uppsala södra, i Bergsbrunna. Järnvägsplanen beräknas ta 4 - 6 år att genomföra.

Uppsala central

Uppsala kommun arbetar parallellt med en utvecklingsplan som ska visa hur anslutande område runt själva järnvägsanläggningen etappvis ska kunna byggas ut. Utvecklingsplanen planeras antas av kommunstyrelsen under fjärde kvartalet 2021.

Inom ramen för spårvägsprojektet tar Uppsala kommun fram en detaljplan för spårvägen. En samrådshandling beräknas vara klar hösten 2020. Den ska visa hur en spårväg ska ansluta till Uppsala central.

Uppsala södra

Ett stationsläge i Bergsbrunna utreds också inom ramen för järnvägsplanen som nämns ovan. Stationen planeras att tas i drift 2029. Ett planeringsarbete kommer att göras av Uppsala kommun för utformningen av området runt stationsanläggningen.

Brister och kunskapsluckor

I Uppsala kommun saknas

- **Samlad realtidsinformation och reseplanerare.** Idag finns information på flera olika ställen och hos olika aktörer. UL erbjuder realtidsinformation på stads- och regionbussar, medan Trafikverket ansvarar för informationen på det nationella järnvägsnätet.

Godstransporter

De siffror som finns över den tunga trafikens flöden är schablonsiffror som inte kan användas som ett statistiskt underlag. Kort sagt finns inte mycket information definierad kring hur godstrafiken rör sig i Uppsala annat än analyser av specifika punkter där godstrafiken är ett av flera trafikslag. 2015 genomfördes en kartläggning av godstrafiken i Uppsala innerstad som ger en fingervisning om hur mycket godsleveranser som förekommer.

Kartläggning av godstrafik i Uppsala innerstad – 2015 ögonblicksbild

Enkätundersökningen visar att godsleveranserna idag i huvudsak fungerar bra utifrån ett mottagarperspektiv, men skapar betydande miljöbelastning och störningar i innerstaden. Antalet varuleveranstillfällen i innerstaden uppskattas ligga i spannet 280

- 480 per arbetsdag inom inventeringsområdet, motsvarande i genomsnitt 1 - 1,5 leveranser per verksamhet och arbetsdag. Spannet mellan verksamheterna är dock stor, vissa verksamheter tar emot upp till tio leveranser per dag. Trafikräkningen visar att lastfordon utgör cirka 30 % av all fordonstrafik i centrala staden, fördelat på 25 % lätta lastfordon (under 3,5 ton) och 5 % distributionslastbilar (över 3,5 ton). Lastfordonstrafiken äger i huvudsak rum på förmiddagen och på tidiga eftermiddagen, efter kl. 15 avtar omfattningen avsevärt. Inte alla lastfordon används för att leverera gods. Bland de tunga lastfordon dominerar verksamheter som är inriktade på varutransporter, men bland de lätta lastfordonen används endast cirka hälften primärt för varuleveranser, medan andra halvan fördelas på bl.a. bygg- och tjänsteverksamheter. Bland de registrerade fordonen var lastfordon från Posten/Postnord vanligast, följd av lastfordon från Uppsala kommun. Lastfordon står för en betydande del av utsläppen av luftföroreningar i centrum. För kväveoxider är andelen från lätta och tunga lastfordon av samtliga fordonsrelaterade utsläpp cirka 60 %, för partiklar cirka 75 %, vilket tyder på lastfordonstrafikens stora påverkan på luftkvaliteten i centrum. Även en uppskattning av de externa kostnaderna av bullret från trafiken visar att lastfordon – särskilt lätta lastbilar – har en dominerande roll.

Infrastruktur

Värmeverket i Uppsala använder järnvägen för att transportera gods men i övrigt sker godstransporterna i kommunen i huvudsak med lastbil. Det finns inget utpekade vägnät för godstrafik i Uppsala kommun i dagsläget och det kommunala vägnätet saknar helt BK4-vägar (februari 2020). BK4 står för bärighetsklass 4 vilket är den klassificering som tillåter de tyngsta lastbilarna utan att en dispens krävs. BK4 möjliggör samlastning av gods då det förenklat innebär att transporterna kan frakta tyngre last. Statliga E4an är inte BK4 och det saknas andra anslutande BK4-vägar söderifrån vilket till viss del motverkar syftet med att införa bärighetsklassen på kommunal väg då långväga transporter söderifrån ändå inte kan passera Uppsala annat än via långa omvägar.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

I delar av Uppsala stad är det förbud att köra med fordon som är längre än 12 meter. Förbudet innebär att vissa lastbilar behöver lämna sitt släp utanför stadskärnan för att kunna trafikera delar av sin rutt.

Dagens miljözon, miljözon 1, har varit gällande sedan 2013 och syftar att förbättra luftkvaliteten i Uppsala centrum genom att utesluta alla tunga fordon som inte uppfyller kraven. I praktiken innebär detta att från och med 1 januari 2021 får endast tunga fordon som är klassade som euro 6 köra i zonen.

Under 2020 har ett förbud införts mot tung lastbil alla dagar 11 – 06 i Uppsala innerstad. Åtgärden är ett steg i implementeringen av innerstadsstrategin med syftet att skapa en högre trivsel i stadskärnan under de tider på dygnet som det sociala livet i staden är i full gång.

Kontinuerligt arbete

Kommunala transporter

Kommunens transporter samordnas så att det blir färre transporter. Genom att ta kontroll över de sista milen och samtransportera via distributionscentral kan antalet leveranser och antalet körda kilometer minskas, och därmed även utsläppen. Det körs totalt färre mil på den mest frekventa körslingsplanen vilket ger positiva ekonomiska, ekologiska och sociala effekter. I dagsläget samordnas endast transporten av förbrukningsvaror men det finns potential att utveckla till andra typer av varor. Samordningen gäller transporter i hela Uppsala kommun, det vill säga alla kommunala verksamheter inklusive leveranser till brukare och andra privatpersoner, om det är kommunen som står för varorna och är beställare. Förra året kördes cirka 2800 mil på två stycken 12 tons lastbilar och en del gods kördes med mindre personbil. Det görs cirka 25 stopp per dag per lastbil.

Uppsala bygglogistikcenter, BLC

1 mars 2018 invigdes Uppsala bygglogistikcenter som ska bidra till att minska transporter till och från byggprojekten i Rosendal, Ulleråker och Östra Sala backe. Genom att samordna transportflödet kan antalet byggtransporter i staden minskas och staden växa mer hållbart.

Uppsala bygglogistikcenter består av två delar;

- Leveransplaneringstjänst för godset och för lossningsplatser. Site Traffic Control, STC är en tjänst för att styra leveranser och övriga transporter till och inne på byggområdena på lossningsplatserna. Den används både för bokning av godset till samlastningscentralen (BLC), bokning av direktleveranser (fulla leveranser med minst 80% lastfyllnad) till byggherrarnas/entreprenörernas lossningsplatser.
- Samlastning: central med tjänst för att ta emot, samlasta och köra ut gods till byggarbetsplatserna. Det avser gods med mindre än 80% lastfyllnad som ska samlastas och körs ut till etappen i en slingbil. En leverans till flera entreprenörer inom samma etapp.

Fokusgrupp hållbara godstransporter

Uppsala klimatprotokoll är ett nätverk som Uppsala kommun startade 2010 för att tillsammans med lokala aktörer (företag, offentliga verksamheter, universitet och föreningar) arbeta för minskad klimatpåverkan. Nätverket är ett viktigt verktyg för att kommunen ska nå sina långsiktiga klimatmål om ett fossilfritt Uppsala 2030 och ett klimatpositivt Uppsala 2050.

För att bli medlem i Uppsala klimatprotokoll förbinder sig varje medlem till vissa krav. För gällande programperiod mellan 2018–2021 är ett krav bland annat att anta olika klimatutmaningar. Klimatutmaningarna syftar till att öka takten i klimatomställningen.

Protokollets praktiska arbete sker i ett antal fokusgrupper, varav "Hållbara godstransporter" är en sådan grupp. Engagemanget i gruppen har varierat under åren, men sedan 2018 har intresset ökat för gruppen och under 2019 har 20–30 personer deltagit på de gemensamma träffarna från cirka 20 aktörer. Det är olika aktörer som

deltar i Hållbara godstransporter såsom lokala åkerier, företag som genererar många transporter samt offentliga aktörer såsom universiteten och Region Uppsala. De aktörer som deltar på träffarna är medlemmar i Uppsala klimatprotokoll, men fokusgrupperna är även öppna för övriga. Uppsala Klimatfärdplan är en handlingsplan för att uppnå målet om ett fossilfritt välfärdssamhälle 2030 och ett klimatpositivt Uppsala 2050. Arbetet pågår under 2020–2021 inom ramen för Uppsala klimatprotokoll. I framtagandet av klimatfärdplanen kommer klimatprotokollets olika fokusgrupper att nyttjas. I arbetet med klimatfärdplanen vill man bland annat lista de åtgärder som pågår just nu för att minska klimatpåverkan och därför försöker man inom fokusgruppen för Hållbara godstransporter skapa gemensamma projekt och uppmuntra deltagarna till handling redan nu.

Övriga forum för samarbete:

- En bättre sits – Transportpolitiskt samarbete i Mälardalen som tar fram systemanalyser som skickas som inspel till regeringens arbete med nationella infrastrukturplaner.
- Kommunalt godsforum – Kommunala tjänstepersoner med ansvar för godstransportfrågor utbyter erfarenheter och information.
- Uppsalagruppen – Transportsektorns grupp i Uppsala som initierats av Sveriges åkeriföretag.

Brister och kunskapsluckor

Detta saknas i Uppsala kommun

- **Tillförlitliga data om tung trafik i kommunen.** Fordonsflöden saknas helt.
- **Utpekade färdvägar för tung trafik.** Där gata/väg har hög bärighet och är utformad för att ge långa fordon gott om utrymme i korsningar och dylikt.
- **Smart varudistribution sista biten.** Miljömässigt och ekonomiskt hållbara lösningar för varudistribution i Uppsala innerstad
- **Helhetsgrepp om interna leveranser.** Samlastning och distribution av livsmedel/färsvaror för kommunens egna verksamheter saknas fortfarande.
- **Tillräcklig vägvisning för tunga fordon.** Det saknas tydlig information om var godstransporterna får/ska köra i Uppsala tätort.
- **Intern godsgrupp.** För de som arbetar med godstrafikfrågor inom kommunens förvaltningar och bolag
- **Nyttjande av BLC.** Kapaciteten i bygglogistikcenter är betydligt större än vad som nyttjas samtidigt som branschen efterfrågar tjänster som skulle kunna inrymmas i samma verksamhet.

Personbilstrafik

Texten tar sin utgångspunkt i personbilstrafiken som utgör den största andelen av den privata motorfordonstrafiken, men även andra privatägda motorfordon såsom exempelvis motorcyklar, lastbilar och husvagnar tillhör denna grupp.

Enligt den senaste resvaneundersökningen som genomfördes under hösten 2015 är bil det vanligaste färdmedlet i Uppsala kommun och används i 37 % av resorna. Enligt resvaneundersökningen används bilen ofta för arbetspendling, tjänsteärenden, fritidsresor, skjutsning av barn och inköpsresor.

Fördelningen mellan färdmedlet skiljer sig mellan boende i Uppsala tätort och utanför tätorten. Andelen resor med bil är lägst i Uppsala tätort, 34 %, och högst i glesbygdsområdena, upp till 80 %. Trafikarbetet (antal resta kilometer per person och dag) skiljer sig också åt mellan boende i Uppsala tätort och utanför tätorten. De som bor centralt gör kortare resor med bil än de som bor mindre centralt (4,6 km/person respektive 20,3 km/person). Sammanfattningsvis så kan dessa skillnader till stor del förklaras med att boende utanför Uppsala tätort ofta har längre till målpunkter såsom arbetsplats och skola, samt att de ofta har sämre tillgång till kollektivtrafik.

Avgörande för färdmedelsvalet är körkortsinnehav och biltillgång. Inom Uppsala tätort har 86 % körkort och 73 % tillgång till bil och utanför tätorten är dessa andelar 90 % respektive 96 %. Män har i något högre utsträckning körkort och tillgång till bil än kvinnor. Män använder också bil för sina resor i högre utsträckning än kvinnor, 43 % av resorna jämfört med 32 %. Både innehav av körkort och biltillgången ökar med åldern. Andelen bilresor ökar också med stigande ålder och är högst i ålderskategorin 65 – 74 år, där 49 % av resorna görs med bil.

Det pågår i dagsläget ett arbete där biltrafiken inte prioriteras lika högt som tidigare i samhällsbyggnadsprocessen till förmån för ökad prioritet för yt- och resurseffektiva färdmedel. Målet är inte att omöjliggöra för personbilstrafik, utan snarare att balansera så att hållbara färdmedel får lika bra eller bättre möjligheter som bilen har haft under många år. Denna omprioritering gynnar miljö (minskade utsläpp av växthusgaser), folkhälsa (rörelse via gång och cykel), jämställdhet (kvinnor går och cyklar i större utsträckning) och jämlikhet (socioekonomiskt utsatta grupper kör bil i mindre utsträckning).

Infrastruktur och trafikflöden

Biltrafikflödena i Uppsala har sedan 1970-talet mätts i tre olika ”snitt”, innerstadssnittet, brosnittet och infartssnittet. Det finns således en bild över hur trafiken utvecklats i innerstaden och över stadens broar över Fyrisån.

Mätningarna visar att trafiken i innerstaden har minskat sedan 70-talet. Det beror på att nya vägar tillkommit, såsom Kungsängsleden och Bärbyleden, men också på att nya målpunkter tillkommit utanför innerstaden, såsom externhandel och stora arbetsplatser, vilket förändrat Uppsalabornas resmönster. Dessutom har gator och torg i innerstaden succesivt byggts om till förmån för gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik, vilket gjort att fler väljer bort bilen i innerstaden.

Brosnittet har också en minskande trend. Det gäller dock särskilt innerstadsbroar medan trafiken över Kungsängsleden och Bärbyleden ökat kraftigt. Infartssnittet mäter trafikutvecklingen på vägar som leder in trafik till staden från omlandet, såsom

Almungevägen öster om Tycho Hedéns väg, E4 söder om Gnistarondellen och Enköpingsvägen väster om Stenhagens Centrum med flera. För infartssnittet finns en långsiktig ökning av trafiken.

Uppsala kommun genomför inte någon systematisk trafikräkning längs vägar där Trafikverket är väghållare. Vid de mätpunkter som Trafikverket har vid infartsvägarna strax utanför Uppsala stad har trafiken ökat med cirka 50 % under 2000-talet. Längs samma vägar men vid kommungränsen har trafiken ökat med cirka 40 % under 2000-talet.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

Utvecklingen av och arbetet med den privata motorfordonstrafiken i Uppsala påverkas av nationella såväl som regionala och lokala mål, regleringar och styrdokument. Det handlar dels om ett arbete för att minska de negativa effekter som den privata motorfordonstrafiken har, dels om planer, program och mål som reglerar och stakar ut den önskvärda utvecklingen. De nationella miljö kvalitetsmålen och nollvisionen är nationella exempel, medan exempelvis kommunens klimatfärdplan och olika åtgärdsprogram för bland annat luftkvalitet och buller är vägledande på lokal nivå.

Kontinuerligt arbete

Trots att det de senaste decennierna pågått ett kontinuerligt arbete med att balansera biltrafiken till fördel för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter så finns ännu mycket kvar att göra. En avgörande anledning till detta är att de flesta områden och gator i Uppsala byggdes i en annan tid då prioriteringen mellan trafikslagen såg annorlunda ut. Det pågår ett kontinuerligt arbete med att minska de negativa konsekvenserna som den privata motorfordonstrafiken medför. Förutom klimatpåverkan så orsakar den privata motorfordonstrafiken luftföroreningar, buller, vibrationer, barriärer, trängsel och trafikolyckor.

Kommunen jobbar aktivt med standard för miljö kvaliteten som påverkas av bilresandet. Kommunen har tagit fram ett Åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet (2014). Åtgärdsprogrammet syftar till att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) i kommunen samt att såväl kort- som långsiktigt arbeta för en god luftkvalitet. Införandet av förbud mot dubbdäck på delar av Kungsgatan och Vaksalagatan och en 30-zon i centrum är exempel på åtgärder som genomförts. Uppsala kommun har också antagit ett Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller (2013). Programmet har ett antal mål och åtgärds punkter för att på sikt nå visionen om att inga människor i kommunen ska exponeras för nivåer av omgivningsbuller som riskerar att leda till negativa hälsoeffekter eller som väsentligt begränsar möjligheten till utomhusvistelse i offentliga miljöer.

I och med kommunens samlade ansvar för översikts- och detaljplanering finns möjligheten att styra användningen av mark- och vattenområden. I översiktsplanen anger kommunen inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. En inriktning med en flerkärnig struktur bidrar till att skapa en stad som gör det enklare och mer attraktivt att välja hållbara färdmedel, det vill säga att i fler fall än idag välja bort bilen. I detaljplanen regleras bland annat gränserna mellan allmän plats och kvartersmark. Utgångspunkten är att kommunen är huvudman för allmän plats. Vid utbyggnad eller förändring av gaturummet har kommunen därmed möjlighet att

påverka utrymmet som ges till den privata motorfordonstrafiken samt hur denna ska regleras.

Genom att arbeta med parkering som ett strategiskt planeringsverktyg kan flera stadsbyggnadskvaliteter uppnås. Dessutom kan parkering vara ett styrmedel som påverkar hur de som bor och arbetar i Uppsala väljer att resa. Rätt utformad kan parkeringsstyrning ge lika stor effekt på antalet bilresor som att införa trängselskatt. Ett systematiskt arbete med parkering kan således ge både en socialt och ekologisk mer hållbar miljö, vilket avspeglas i de övergripande målen för parkeringspolicyn. Uppsala kommuns parkeringspolicy (2014) utgår från fem mål, vilka i sin tur är förankrade i Översiktsplanen. I dokumentet ”Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun” (2014) förtydligas innebörden av målen. Dessa är formulerade så att flertalet av dem är möjliga att följa upp och utvärdera genom exempelvis upprättande av resvaneundersökningar, beläggningsstudier och slangmätningar. För att uppfylla målen ska kommunen arbeta med ett antal olika parkeringsverktyg. Verktygen är mer ingående förklarade i Handlingsplan för parkering (2016).

Stadsbyggnadsförvaltningen och Uppsala Parkerings AB, har parallellt med handlingsplanen för mobilitet och trafik, även tagit fram ett vägledande dokument, Parkeringsplan (2020). Huvudsyftet med planen är att ge vägledning till genomförandet av Innerstadsstrategin, vad gäller parkering. Den ska också ge en samlad bild över ansvarsområden inom parkering, för Stadsbyggnadsförvaltningen respektive Uppsala Parkeringsbolag. Dokumentet innehåller också en sammanfattning av de dokument som finns framtagna för att ge vägledning i planeringen för parkering.

Brister och kunskapsluckor

- **Hur staden bäst kan främja bildelningstjänster.** Bättre kunskap behövs om hur Uppsala kan främja bilpooler i staden, både ”peer-to-peer”, öppna och slutna system. Vilken typ av privatresor kan en bilpool ersätta?
- **Utpekade vägar för personbilstrafik och tung trafik.** Trängseln i Uppsala är relativt stor. Bättre kunskap behövs om hur personbilstrafiken kan styras mot utpekade vägar för att optimera flöden.
- **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 överbygga dessa i syfte att öka närheten i kommunen.
- **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.

- **Framtagande av principer hur man ska tolerera köer så att man minimerar inducerad trafik.**

Miljö och klimat

Trafikbuller

En kommunövergripande bullerkartläggning för Uppsala kommun har genomförts avseende trafiksituationen för väg- och tågtrafik år 2016. Cirka 21 % av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 dB(A) räknat på var de bor, en yta på ca 10 % av kommunen.

Exponeringen kan se annorlunda ut beroende på var invånarna vistas under dagen. Buller nattetid är dock särskilt viktigt att beakta eftersom en av de största riskerna med buller är sömnstörning. Knappt 7 % av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 dB(A) vid fasad nattetid och knappt 3 % utsätts för järnvägstrafikbuller över 55 dB(A) nattetid.

Bullerexponeringen är störst i Uppsala tätort. Utifrån bullerkartläggningen har en analys gjorts över vilka områden inom kommunen där befolkningsdensiteten är hög samtidigt som ljudnivån från vägtrafiken är hög. Det kan konstateras att det finns en koncentration av boende utmed Väderkvarnsgatan, Kungsgatan, Luthagsesplanaden och Tycho Hedéns väg som utsätts för de allra högsta ljudnivåerna.

Riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad är ett långsiktigt riktvärde från Infrastrukturpropositionen (1996/97:53). Propositionen anger att i befintlig miljö ska bostäder som exponeras för ekvivalenta ljudnivåer över 65 dBA åtgärdas i en första etapp. Någon skärpning av gränsen har dock inte skett och ljudnivån 65 dBA har blivit praxis i rättsväsendet avseende när väghållaren kan föreläggas från tillsynsmyndighet att genomföra åtgärder.

Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormer för luft är juridiskt bindande föreskrifter som har utarbetats nationellt i anslutning till miljöbalken. De baseras på EU:s regelverk om gränsvärden och vägledande värden. Det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft är definierat av Sveriges riksdag. Halterna av luftföroreningar ska senast till år 2020 inte överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Miljökvalitetsnormerna fungerar som rättsliga styrmedel för att uppnå de strängare miljökvalitetsmålen. Miljökvalitetsmålen med preciseringar anger en långsiktig målbild för miljöarbetet och ska vara vägledande för myndigheter, kommuner och andra aktörer.

Kartläggning av luftföroreningshalter (partiklar PM10 och kvävedioxid NO2) i Uppsala län har gjorts 2015 (en uppdaterad karta tas fram under 2020), med syfte att avgöra om det finns risk att miljökvalitetsnormer överskrids i kommunen.

Luftföroreningshalterna anges i olika intervall med notering om halten ligger inom nedre eller övre utvärderingströskeln samt värde för miljökvalitetsnorm som inte ska överskridas.

Områden med halter i intervallet "övre utvärderingströskeln" och "över miljökvalitetsnorm" bör betraktas som områden där risk för överskridande av norm finns.

Inom dessa områden kan mätningar och/eller mer detaljerade beräkningar behöva utföras. Mätningar på Kungsgatan i Uppsala har visat på överskridanden av MKN för NO2 senast under 2017-2019. Senast år för överskridande av MKN för PM10 på Kungsgatan var 2017.

Gator där det finns risk för överskridande av miljökvalitetsnorm enligt kartläggningen 2015:

- Luthagsesplanaden
- Råbyvägen
- Syslomanngatan
- Kungsgatan
- Väderkvarnsgatan
- Sankt Olofsgatan
- Drottninggatan
- Västra Ågatan
- Munkgatan
- Bangårdsgatan
- Dragarbrunnsgatan
- Bäverns gränd
- Hamnplan
- Vaksalagatan
- Övre Slottsgatan
- Kyrkogårdsgatan

<http://slb.nu/slbanalys/luftfororeningskartor/>

Aktiverande styrdokumentDatum:
2020-01-20Diarienummer:
KSN-2020-03759Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Bilaga 2 - Åtgärder

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer


Innehåll

Åtgärder.....	3
Trafiksäkerhet och trygghet	3
Mobility management	4
Gång och cykel utanför staden.....	5
Vägvisning.....	6
Drift och underhåll.....	6
Parkering och service för cykel.....	7
Parkering och service för motorfordon	7
Realtidsinformation och datahantering	8
Intermodala resor	8
Datainsamling för gångtrafik.....	9
Peka ut huvudnät för samtliga trafikslag.....	9
Samhällsplanering.....	10
Styrning av fordonstrafik	10
Trafik vid nyexploateringar och vägarbeten.....	11
Godstransporter.....	11
Kollektivtrafik.....	12
Trafiksignaler.....	12




FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG





Åtgärder

I framtagandet av handlingsplan för mobilitet och trafik har åtgärdsbehov identifierats. Varje åtgärd är analyserad med avseende på hur mycket den bidrar till ökat hållbart resande samt till vilka målbilder den bidrar till att uppnå. Vissa åtgärder bidrar inte direkt till ett ökat hållbart resande men anses ändå vara relevanta då de bidrar till andra typer av målpuppfyllelse som också gynnar mobiliteten och trafiken i staden och kommunen. Vissa åtgärder är i form av punktinsatser medan andra är en del i ett löpande långsiktigt och systematiskt arbete. Båda typer behövs för att uppnå önskad effekt på lång och kort sikt. Det är önskvärt att åtgärderna, när de ska genomföras, är mätbara och tidsatta i så stor utsträckning som möjligt. Metoder och underlag för genomförande ska vara grundade på goda erfarenheter, forskningsresultat och högkvalitativt data.





Teckenförklaring	
Gång	
Cykel	
Bil	
Kollektivtrafik	
Gods	
Trafikslagsövergripande	

Trafiksäkerhet och trygghet

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
1.1	Skapa fler fredade och vistelsevänliga ytor för fotgängare. Ta fram tydligare riktlinjer för lokalisering och utformning av gångfartsområden och gågator. Det är viktigt att inte bara begränsa motorfordonstrafik utan också att titta på behov av att separera gående och cyklister för ökad trygghet och säkerhet.	Låg/medel	
1.2	Arbeta med trygghetsskapande åtgärder för gående och cyklister. Bibehålla hög standard på exempelvis belysning och siktförhållanden på gång- och cykelbanor. En aktivitet som bidrar till detta är genomförande av trygghetsvandringar med exempelvis boende, föreningar eller elever i grundskolan.	Låg/medel	
1.3	Inventera och åtgärda renodlade gångtunnlar och broar. Gång- och cykeltunnlar är redan inventerade, men det återstår att ser över renodlade gångtunnlar. Syftet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet genom att åtgärda gångtunnlar som i dagsläget undviks av vissa då de kan upplevas som otrygga och otrevliga.	Låg/medel	

1.4	Säkerställa separering mellan cyklister och motorfordon på gator med höga flöden och hastigheter. För prioritering av vilka gator som ska separeras: utgå från kraven i Uppsala kommuns tekniska handbok. Typ av separering bestäms utefter trafikflöden och hastigheter.	Låg/medel	
1.5	Säkerställa en tydligare separering mellan gående och cyklister. Omfattar flera olika typer av åtgärder, beroende på behov och flöden, däribland en kontinuerlig lagning av vägmärken för separering, målning och beläggning mm.	Låg/medel	
1.6	Säkerställa trafiksäkring av gång- och cykelpassager. Säkerställ god trafiksäkerhet i passager. Utformningen behöver anpassas till det utpekade huvudnätet för olika trafikslag. Vid konfliktpunkter ska alltid de oskyddade trafikanternas säkerhet komma först. Kan innebära olika tillvägagångssätt beroende på vad som är fysiskt möjligt och bör också anpassas till hastighet.	Medel	
1.7	Genomföra skolvägsutredningar. Gör en separat utredning och åtgärdsplan för respektive skola som en del av att ha en bättre kunskap om barns skolresor och behov av trafiksäkerhetsåtgärder till förmån för de barn som går, cyklar eller åker kollektivt till skolan. Syftet är att öka trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet längs med skolvägar. Arbetet gäller i första hand utredning av trafikförhållanden vid grundskolor.	Hög	

Mobility management





Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
2.1	Planera och genomföra mobilitetsåtgärder i samhällsbyggnadsprojekt. Ta fram processverktyg för att möjliggöra hållbara resor och transporter i samhällsbyggnadsprojekt. Antalet cykelparkeringar som krävs vid nybyggnation regleras i PBL men inte vilken utformning och funktion de bör ha. Arbeta med att kontrollera och följa upp att de krav och riktlinjer som finns tillämpas i stadsutvecklingsprojekt.	Hög	
2.2	Fortsätta samverka med arbetsgivare inom näringslivet, föreningslivet, universiteten och offentlig verksamhet kring hållbara tjänste- och arbetsresor. Ett pågående arbete med syftet att öka den resfria tillgängligheten och det aktiva resandet. Vintercyklisten och cykelvänlig arbetsplats är exempel på aktiviteter som hittills varit framgångsrikt.	Hög	
2.3	Främja trafiksäkert beteende. Utåtriktade insatser för ökad användning av bilbälte, barnstol mm kopplat till bilåkning, samt säkrare cykling. Bl.a. genom PUTS och användning av Trafi-Q	Låg	
2.4	Arbeta med schyst parkering för cykel och mikromobilitet. Arbeta aktivt med hantering av felparkerade cyklar och beteendepåverkan kring parkering. Ett redan pågående arbete som tidigare omfattat cykling, men som bör breddas till att även omfatta elsparkcyklar och annan mikromobilitet.	Låg	

2.5	Genomföra Mobility management-kampanjer. Fortsätta att genomföra kampanjer inom Mobility management mot olika grupper i samhället bland annat nyflyttade, barn och ungdomar, vårdnadshavare och studenter. Aktiviteter som främjar hållbara val av transportmedel och trafiksäkert beteende i trafiken.	Hög	
2.6	Genomföra fler vintercyklist-kampanjer. Handlar om att uppmuntra till att fler cyklar på vintern och att de använder vinteranpassad utrustning för att öka säkerheten.	Hög	
2.7	Uppmuntra Uppsala kommuns anställda att cykla mer och på ett säkert sätt. Kommunens anställda bör föregå med gott exempel. Gäller för både arbetspendling och tjänsteresor, allra hellst för de som reser i tjänst varje dag på grund av arbetets natur. Aktiviteterna "Cykelvänlig arbetsplats" och "Resvana" är användbara i detta syfte.	Medel	
2.8	Ta fram en åtgärdsplan för samåkning. Ta fram ett kampanj-koncept av samma slag som cykelvänlig arbetsplats men med fokus på samåkning. Riktat till arbetsplatser, föreningar (exempelvis byaföreningar eller idrottsföreningar) där det finns potential att minska mängden trafikrörelser med privat motorfordon.	Medel	
2.9	Tillsätt en utredning om hur kommunen bäst kan främja bildelningstjänster. Handlar om hur kommunen kan utveckla initiativ som ger alternativ till privat bilägarskap. Trafikslagsövergripande åtgärd som kopplar till andra mobilitetstjänster. Förutom bil bör även cykelsläp, lådcyklar mm kunna erbjudas i denna tjänst.	Medel	

Gång och cykel utanför staden

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
3.1	Inventera förbindelser mellan tätorterna och närliggande naturområden. Inventera förbindelser mellan gång-och cykelstråk och närliggande rekreationsområden för att identifiera barriärer och andra brister som senare kan åtgärdas.	Låg	
3.2	Utveckla samarbete för ökad prioritet av cykeltrafik utanför kommunens väghållningsområde. Det finns många GC-stråk inom Uppsala kommun som kommunen inte har rådighet över. Omfattar dialog med Trafikverket och markägare/vägföreningar samt många olika typer av åtgärder, exempelvis GC-vägar på landsbygden, cykelparkeringar vid hållplats etcetera.	Låg	


Vägvisning

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
4.1	Upprätthålla en god vägvisning för gående och cyklister. Upprätthålla en god cykelvägvisning utmed cykelvägar där kommunen är ansvarig väghållare samt komplettera med vägvisning för gångtrafikanter där det finns behov.	Låg/medel	
4.2	Möjliggöra resor till naturområden med hållbara färdmedel. Uppmuntra till alternativ till bilen för att ta sig ut i naturen. Omfattar bland annat skyltning av gång- och cykelbanor, marknadsföring av befintliga kartor samt samverka med Region Uppsala kring frågor om hållplatslägen och reseplanering.	Låg/medel	
4.3	Göra en översyn och inventering av vägmärken och förordningar som begränsar fordonstrafik. Säkerställ att vägmärken och LTF är samstämmiga. Där det är möjligt att förenkla genom att ta bort reglering ska det göras.	Ingen	
4.4	Komplettera vägvisning i Uppsala för att det ska bli lätt att hitta till områden med godsintensiva verksamheter. Det går inte att vägvisa på alla gator utan denna vägvisning bör koncentreras till strategiska infartsvägar. Det ska vara tydligt var man ska köra med tunga transporter så att man inte hamnar i stadskärnan, trånga gator etc.	Ingen	




Drift och underhåll

Omfattar både gång, cykel och mikromobilitet

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
5.1	Säkerställa en god beläggingsstandard på GC-vägnätet. Utgå från kraven i Uppsala kommuns tekniska handbok. Planera för upprustning av längre sträckor, samt åtgärda skyndsamt större gropar och sprickor, kantstenar mm.	Medel	
5.2	Ta fram en drift- och underhållsstandard för renodlade gångbanor. För gångbanor finns inte en underhållsstandard definierad på samma sätt som för cykel. Syftet är att öka trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet på gångbanor som inte underhålls enligt den standard som finns för cykelvägnätet.	Medel	
5.3	Säkerställa att inkomna felanmälningar bidrar till ett kontinuerligt förbättringsarbete. Utveckla process för det löpande trafiksäkerhetsarbetet. Exempelvis sammanställa synpunkter och synka med uppgifter från STRADA.	Medel	
5.4	Säkerställa hög standard på vinterväghållning. Omfattar att succesivt utveckla nya metoder för sopsaltning och övrig renhållning, utbildning av entreprenörer etcetera.	Medel	

5.5	Skapa rutiner för uppföljning av fastighetsägarens ansvar. Förbättra kommunens kontakt med fastighetsägare som ansvarar för drift och underhåll av trottoarer och gångbanor i anslutning till sina fastigheter. Syftet är att förbättra standarden på de ytor för gående som kommunen inte ansvarar för.	Medel	
-----	---	-------	---





Parkering och service för cykel

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
6.1	Anpassa GC-banor och parkeringar till olika typer av cyklar. Ta fram riktlinjer för fysisk utformning av både gång- och cykelbanor och parkering för olika typer av cyklar. Implementera dessa i verksamheten.	Låg/medel	
6.2	Successivt förbättra metoder för omhändertagande av långtidsparkerade och övergivna cyklar. Utveckla den rutin som finns idag.	Låg/medel	
6.3	Upprätthålla en god tillgång till cykelservicepunkter. Lättillgängliga och kvalitativa serviceplatser i form av bland annat cykelpumpar, cykelserviceplatser och cykelvårdsstationer ska finnas tillgängligt i tätorternas offentliga miljö och vid bostäder.	Låg/medel	

Parkering och service för motorfordon




Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
7.1	Införa parkeringsreglering som styr mot parkering i mobilitetsanläggning. Åtgärden har som syfte att minska gatuparkering, vilket också har en positiv påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet om detta görs utmed stomlinjenätet.	Låg	
7.2	Implementera handlingsplanen för parkering. En handlingsplan finns framtagen men behöver implementeras bättre.	Hög	
7.3	Fortsätta bygga ut infrastruktur för elladdning och andra hållbara drivmedel. Kommunen har ett uppdrag att bygga ut laddinfrastruktur på kommunal mark. Kan också omfatta vätgas.	-	

Realtidsinformation och datahantering




Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
8.1	Trafikstörningsinformation för oskyddade trafikanter. Efterfrågas som ett verktyg som underlättar ruttplanering för de som har någon funktionsvariation. Tillfälliga omdirigeringar av trafik kan orsaka stora brister i trafiksäkerhet och trygghet för denna grupp. Först och främst bör trafikstörningsinformation till synskadade möjliggöras varefter andra grupper med behov kan få samma typ av service.	Medel	
8.2	Samverka med relevanta aktörer för samordnad realtidsinformation och smarta reseplanerare. Samverkan ska ske med Region Uppsala och andra aktörer som har eller använder trafikrelaterad realtidsinformation. Den realtidsinformation som finns bör samordnas så långt som möjligt för en förbättrad användarupplevelse. I en framtida smart reseplattform kan trafikledningen gå ut med realtidsinfo vid framkomlighetsproblem i ett stråk.	Medel	
8.3	Säkerställa att kommunens system för datahantering är öppna (för att främja framtida utveckling). Kommunen kan exempelvis frigöra data om pendlarparkering och cykelvägar som underlag för smartare reseplanerare.	Medel	
8.4	Delta i nationella samarbeten för nya digitala system. Delta i nationella samarbeten för att erbjuda öppna data, exempelvis ta fram en nationell reseplanerare.	Medel	

Intermodala resor

En resa – flera transportslag






Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
9.1	Samverka med kollektivtrafiksaktörer för möjligheten att ta med cykel på tåg/spårvagn/buss. Driva frågan mot kravställare och relevanta aktörer.	Medel	
9.2	Implementera åtgärdsplan för pendlarparkeringar.	Medel	
9.3	Utred behov av och former för ett kommunalt lånecykelsystem. Utlåning/uthyrning av olika typer av cyklar till de som vill prova eller använda cykel någon enstaka gång.	Medel	


Datainsamling för gångtrafik

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
10.1	Anpassa resvaneundersökningar för ökad kunskap om gång. Det saknas kunskap om gångtrafikanters vanor och beteende i Uppsala kommun. Kunskap som är värdefull för att öka andelen gångtrafikanter.	-	
10.2	Genomföra en separat resvaneundersökning (RVU) för ökad kunskap om barns resvanor. Krävs separat RVU, eftersom barn inte ingår i vanlig RVU.	-	
10.3	Genomföra gångflödesmätning inom Uppsala tätort. Öka kunskapen om var det finns större gångtrafikflöden. Detta är viktigt som underlag för utpekat huvudnät för gång.	-	


Peka ut huvudnät för samtliga trafikslag

Ett utpekat huvudnät bör tas fram för samtliga trafikslag. För varje trafikslag gäller att det ska finnas gaturum som är specifikt utpekade för framkomlighet och trafiksäkerhet. Genom att sammanfoga de olika trafikslagen i olika lager kan konfliktpunkter och korsningspunkter pekas ut.

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
11.1	Ta fram ett prioriterat nät för motorfordonstrafik. Peka ut ett nät som det är önskvärt att koncentrera de tunga flödena av motorfordonstrafik till. Ett antal utpekade gator där kapaciteten är hög och antalet konflikter med oskyddade trafikanter få.	-	
11.2	Utveckla de större befintliga trafiklederna i Uppsala för att styra de stora trafikflödena ut från innerstaden. Öka framkomlighet och förbättra trafikflödet på Bärbyleden, Tycho Hedéns väg, Stålgatan, Kungsängsleden för att minska trafikmängden i innerstaden.	-	
11.3	Kartlägga och definiera målpunkter och barriärer för gångtrafikanter. För att det ska vara attraktivt att transportera sig till fots måste framkomligheten för gångtrafikanter vara hög och vägen till målpunkter vara gen. För att öka kunskapen kring hur dessa förutsättningar ser ut i Uppsala krävs en inventering av dagens gångbanor och vilka barriärer som finns. Viktiga målpunkter för gång behöver också kartläggas.	-	
11.4	Ta fram ett huvudnät för gång. Ta fram en standard för vad som är ett högkvalitativt och attraktivt huvudnät för gångtrafik. Definiera exempelvis krav på bredd, lutning, beläggning, belysning, möblering och bullernivå. För hög attraktivitet behöver ett gångnät dessutom ha direkta kopplingar till funktionella målpunkter, stadsliv, natur och kultur.	-	
11.5	Utveckla och bibehålla ett prioriterat och trafiksäkert cykelvägnät. Ett huvudnät för cykel finns redan utpekat men behöver uppdateras i	-	

	samband med att nät för samtliga trafikslag pekas ut. Arbetet omfattar olika kategorier av cykelvägar: - Snabbcykestråk ska fortsätta byggas ut - Gent, trafiksäkert och framkomligt huvudnät - Anlägga fler cykelvägar och reglera för fler gator med dubbelriktad cykeltrafik utmed enkelriktade gator för motorfordonstrafik utifrån målsättningen att skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande cykelnät.		
11.6	Peka ut ett huvudnät för kollektivtrafiken. Det finns ett utpekat nät inom översiktsplanen. Även UL har pekat ut ett prioriterat gatunät inom Uppsala tätort. Samstämmigheten mellan dessa båda nät behöver diskuteras vidare.	-	

Samhällsplanering

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
12.1	Utveckla ett systematiskt arbete för att främja hållbara resor och transporter i samhällsbyggnadsprojekt. Prioritera möjliggörande av hållbara resor och transporter i samhällsbyggnadsprojekt. Ta med rätt kompetens i rätt planeringsskede. Strategisk planering, översiktsplanering, detaljplanering, avtal osv.	Hög	

Styrning av fordonstrafik





Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
13.1	Reglera gator i innerstan för att minska genomfartstrafik med motorfordon. Gäller framförallt Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan, med syfte att minska buller och avgaser och öka framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik. Ska ej gälla boende, nyttotrafik eller uttryckningsfordon.	Låg	
13.2	Utreda effekterna av olika trafikreglerande styrmedel. För att minska mängden motorfordon och förbättra luftkvaliteten i Uppsala tätort kommer någon eller några typer av styrmedel att behöva införas. Åtgärdens syfte är att utreda vilka effekter som uppstår vid införandet av olika styrmedel, exempelvis trängselskatt och miljözon 2 & 3. Det är relevant att undersöka påverkan på trafikflöde, miljö, näringsliv samt sociala aspekter.	Låg	
13.3	Genomföra omvärldsbevakning kring innovativa tekniska lösningar för trafikstyrning och förbered för implementering när det är aktuellt. Kunsapsinsamling kring digital trafikstyrning som kan implementeras i Uppsala på sikt. Geofencing kan exempelvis användas för att definiera zoner med reglering som blir tvingande för smarta fordon. Utred möjligheterna med geofencing för trafikstyrning av	-	

	fordon, såväl godstransporter som kollektivtrafik och mikromobilitet (ex elsparkcyklar). Tekniken finns, men den behöver implementeras i fordon innan dessa kan styras. Genomför bevakning av utvecklingen inom fordonssektorn samt om hur tekniken används i andra städer och pilotprojekt.		
--	--	--	--

Trafik vid nyexploatering och vägarbeten

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
14.1	Utveckla ett systematiskt arbetssätt för hur trafikslag ska prioriteras vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar. Det systematiska arbetet bör innefatta framtagande av tydliga riktlinjer samt underlag för uppföljning av efterlevnad av TA-planer. Riktlinjerna ska vara till förmån för gång och cykel, kollektivtrafik, och uttryckningstrafik exempelvis kollektivtrafikkörfält som även gång och cykel kan färdas på. Särskild hänsyn ska tas till personer med funktionsnedsättning samt till uttryckningsfordon längs primära uttryckningsvägar.	Medel	

Godstransporter

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
15.1	Möjliggöra bostadsnära varuutlämning. För att hantera mängden leveranser till följd av ökad näthandel behöver varuutlämning kunna ske i anslutning till bostäder. Lastplatser i anslutning till målpunkter för gods/varor minskar felaktig uppställning. I nybyggnadsprojekt bör möjligheten till exempelvis varuboxar i anslutning till mobilitetsanläggningar och bostadsfastigheter alltid övervägas. I befintlig bebyggelse bör kommunen samverka med fastighetsägare för att skapa liknande lösningar.	Hög	
15.2	Samverka med fastighetsägare, näringsidkare och leverantörer för att utveckla nya lösningar som förenklar varuleverans och mottagning. Åtgärdsbehovet har uppkommit som en följd av planerna på att begränsa tung trafik på vissa gator. Om lastbil i innerstaden inte är tillåtet behöver det finnas sätt för ex näringsidkare att ta emot varor på ett effektivt sätt.	-	
15.3	Arbeta med att öka andelen byggprojekt som nyttjar Uppsala bygglogistikcenters(BLC) funktioner. Arbetet bör inledas med en undersökning av vilka som nyttjar BLC, både bland interna och externa beställare, samt varför/varför inte. Säkerställ att alla kommunala byggprojekt ska gå via BLC när det är möjligt.	-	
15.4	Arbeta med att få fler leverantörer att använda kommunens varuservice. Kommunens varuservice tar emot transporter från olika	-	

	håll, lastar om varorna och skickar ut optimerade leveranser till kommunala verksamheter. Det finns möjlighet att utöka funktionen och samordna ytterligare förutsatt att leverantörer som idag levererar direkt till kommunala verksamheter väljer att istället leverera via varuservice.		
15.5	Mäta mängden varuleveranser i innerstaden. Fortsätta mäta mängden varuleveranser i innerstaden för att kunna följa utvecklingen och påverkan från kommunala styrmedel. Det finns en kartläggning gjord 2014, men det behövs en kontinuerlig mätning, eftersom den inte går att följa upp med traditionella trafikmätningar.	-	

Kollektivtrafik

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
16.1	Ta fram en samlad lösning för kollektivtrafiken på de största gatorna. För de viktiga gatorna behöver trafiksituationen ses över samlat. Kollektivtrafikkörfält ska framförallt anläggas där bussarna fastnar i köer och där det uppstår kapacitetsbrist och gäller flera tunga stråk som inte berörs av planer för spårväg. De gator som är viktiga att studera närmare är de som knyter ihop de olika stadsnoderna. Arbetet sker i samråd med Region Uppsala.	Låg	
16.2	Samarbeta med UL för att skapa ett enklare biljettsystem. Samarbete med UL kring olika frågor, - Förenkla biljettsystemet - Göra det enklare att resa över kommun- och länsgräns - Biljettbonus vid pendlarparkering	Medel	

Trafiksignaler

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
17.1	Dimensionera trafiksignaler för ökad säkerhet för gående och cyklister samt framkomlighet och bekvämlighet. Förbättra exempelvis detektering av gående och cyklister och förläng gröntid för gående vid huvudgångsstråk. Här ingår också att undersöka tekniska system för längre gröntid för gående, ex för synskadade, förskoleklasser mm.	Låg/medel	
17.2	Införa signalprioritering för gående och cyklister samt kollektivtrafik på fler platser. Bör på sikt införas i samtliga signaler. Det har införts signalprioritering på många platser, men ny teknik behöver implementeras i 40-50 korsningar.	Låg/medel	

Aktiverande styrdokumentDatum:
2020-10-08Diarienummer:
GSN-2019-03230Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Bilaga 3 – Utredningsbehov

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer

Detta är ett dokument i vilken de behov av utredning som programmet efterfrågar och som inte är inom ramen för dokumentet Handlingsplan för trafik och mobilitet pekas ut. Vissa behov är rena tjänstemannaprodukter som endast är till för intern användning, andra kräver omfattande utredning och samverkan och några är beroende av att andra behov eller åtgärder från handlingsplanen genomförs först. Behoven beskrivs kortfattat i nedanstående tabell.

Identifierat behov	Typ av produkt	Förutsättningar
Utveckling av principiell metod för utvärdering av åtgärder inom mobilitet och trafik.	Utvärderingsmetod	
Utveckling av metod för bedömning av samhällsekonomiska nyttor med aktiv mobilitet.	Utvärderingsmetod	
Prioriteringsprinciper för investeringsplanering. Arbete med framtagande pågår parallellt med framtagandet av Handlingsplan för mobilitet och trafik.	Principdokument	
Principer för lokalisering av viktiga transportgenererande målpunkter med avseende på mobilitet och trafik.	Principdokument	
Plan för utbyggnad av bytespunkter för personresor.	Övrig plan	
Plan för tillgänglighet.	Övrig plan	
Plan för utbyggnad av om- och samlastningspunkter för godstrafiken.	Övrig plan	Samverkan med relevanta aktörer, exempelvis via Uppsala klimatprotokoll.
Identifiera mentala barriärer inom mobiliteten och transportsystemet för godstransporter med syftet att möjliggöra mer hållbara transportkedjor.	Utredning	Samverkan med relevanta aktörer, exempelvis via Uppsala klimatprotokoll.
Komplettera och uppdatera översiktsplanens kartor.	Kartor	Ett utpekat huvudgatanät för alla transportslag.
Identifiering av konfliktpunkter mellan trafikslag där prioriterade stråk möts eller korsar varandra med syftet att öka framkomlighet och trafiksäkerhet.		Ett utpekat huvudgatanät för alla transportslag.
Utredning och upphandling av trafikstyrningssystem för att optimera trafikflöden och minimera negativ miljöpåverkan i Uppsala tätort.	IT-systemtjänst	Ett utpekat huvudgatanät för alla transportslag.
Identifiering av konkreta investeringsbehov för gång, kollektivtrafik, gods och privat motorfordonstrafik.	Investeringslista	Genomförande av flera av handlingsplanens åtgärder.

Aktiverande styrdokumentDatum:
2021-02-22Diarienummer:
GSN-2019-03230Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Bilaga 4 - Kartor

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer

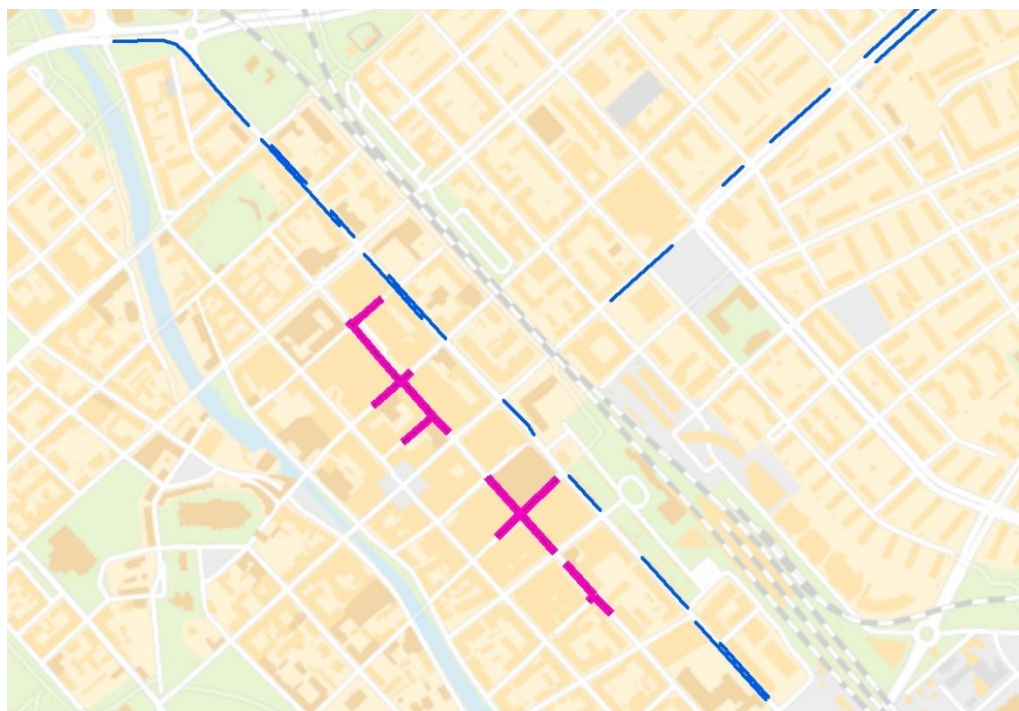
Kartor över Uppsalas befintliga gatunät

Från Översiktsplan 2016

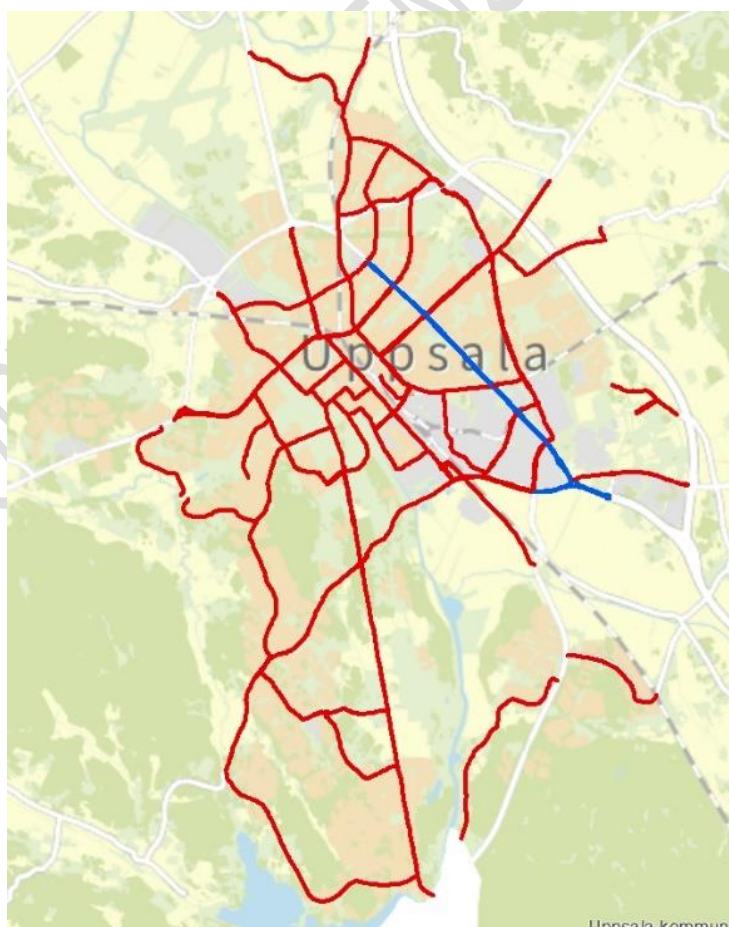


Figur 1 Karta från Översiktsplan 2016 som visar huvudgatunätet som det såg ut 2016.

Kartbilder från Uppsala kommuns webbkarta



Figur 2 Karta över Uppsala innerstad där gångfartsområden syns i lila och busskörfält i blått



Figur 3 Karta över Uppsala tätort där huvudgator syns i rött och övergripande länk i blått



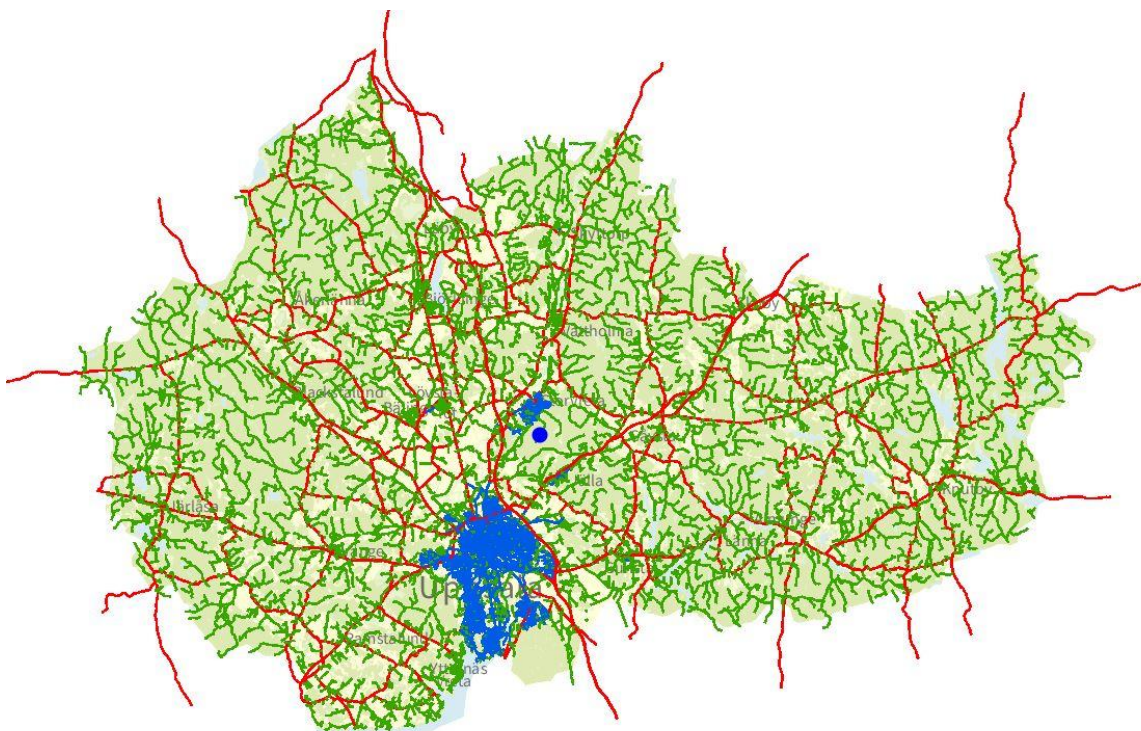
Figur 4 Karta över Uppsala tätort där huvudcykelnätet visas i blått

FÖRVAL



Figur 5 Karta över Uppsala tätort där nätet för stadsbuss visas i orange

FÖRVALT



Figur 6 Karta över Uppsala kommun där kommunala vägar syns i blått, statlig väg i rött och enskilda vägar i grönt

Länk till interaktiv webbkarta över Uppsala:

Då det är svårt att visa och jämföra vägnät i en traditionell kartbild har vi samlat några relevanta GIS-lager i en interaktiv webbkarta.

<https://kartor.upsala.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=5b694df3ebe14aa58bffe51b09cde282>

Länk till interaktiv luftföroreningskarta från Stockholms Luft- och Bulleranalys(SLB):

<http://slb.nu/slbanalys/luftforeningskartor/>

Kartor från innerstadsstrategin

Nedan finns kartor från innerstadsstrategin som utgör underlag för den utveckling som handlingsplanens åtgärder ska bidra till att uppnå för Uppsala innerstad.

Illustration av plan för samtliga trafikslag

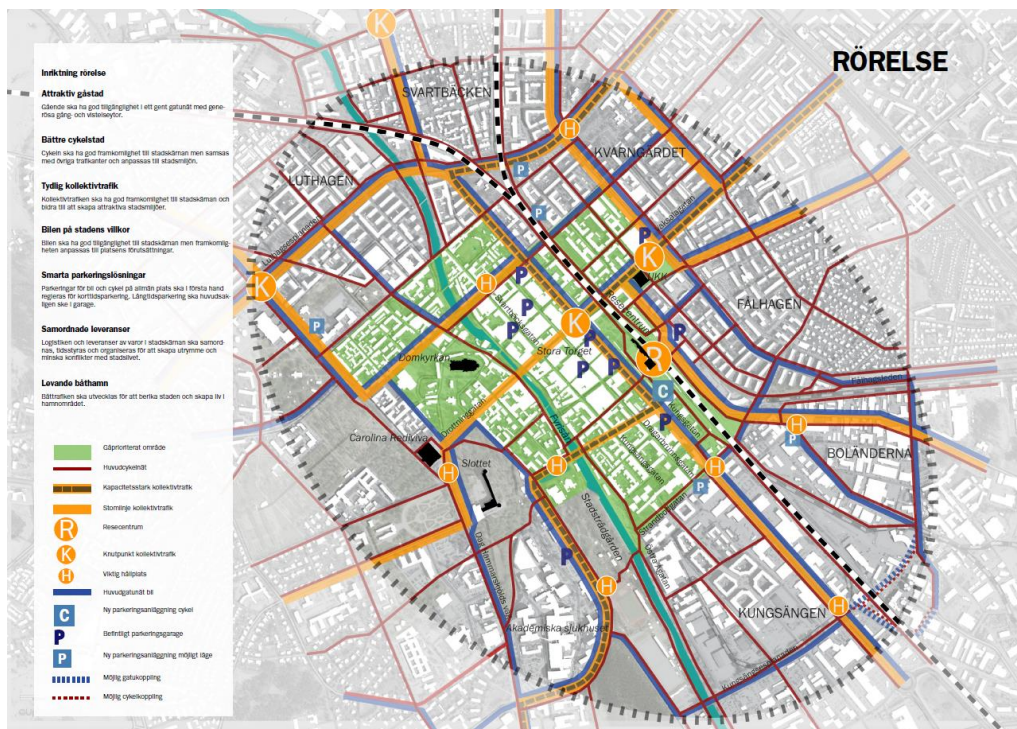


Illustration av plan för gångtrafik

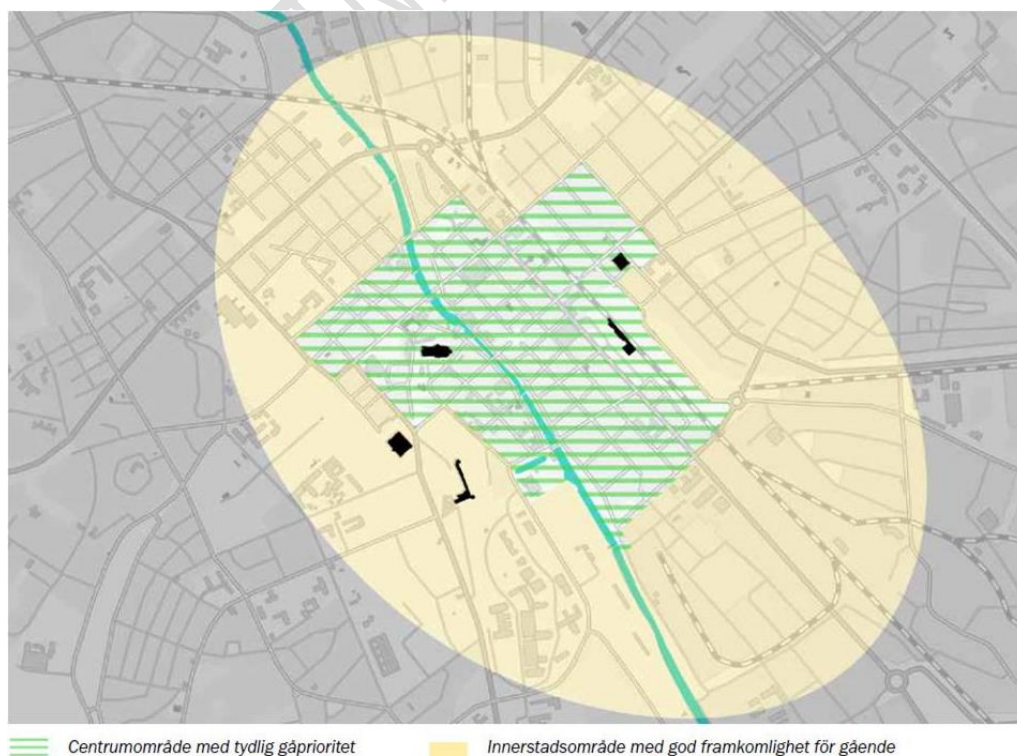


Illustration av plan för cykeltrafik



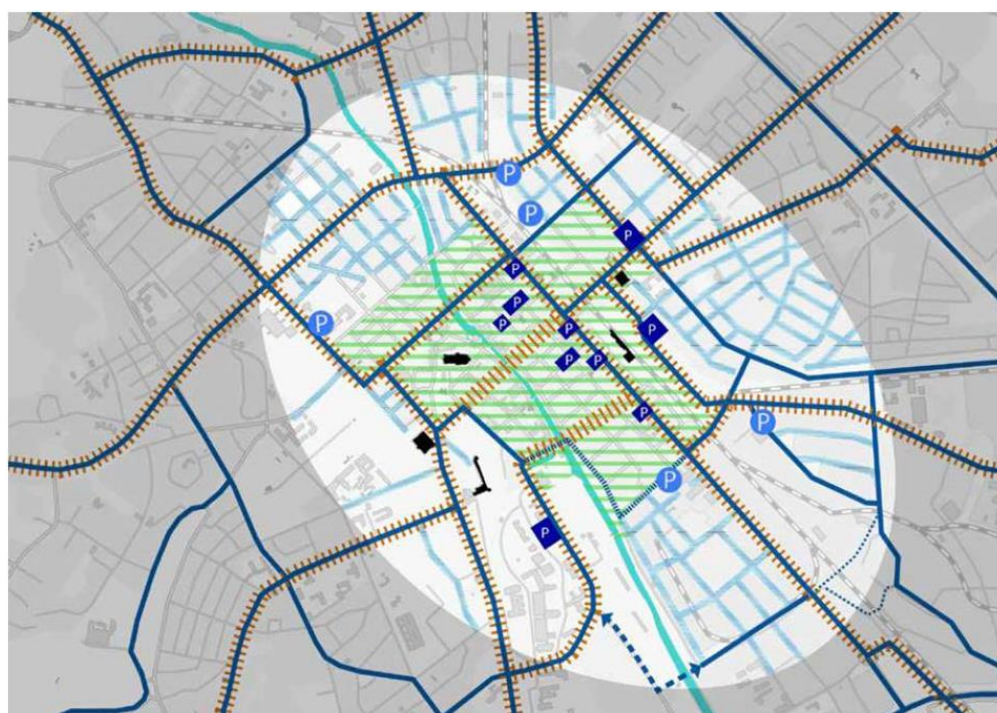
- ▬▬▬ Cykel på gåendes villkor
 C Cykelparkeringsgarage
 ▬▬▬ Snabbcykelled
 - - - - - Ny snabbcykelled
▬▬▬ Huvudcykelnät
 - - - - - Nya kopplingar i huvudcykelnät
▬▬▬ Övrigt cykelnät

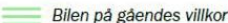

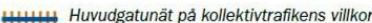

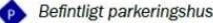
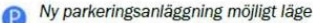
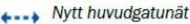


Illustration av plan för kollektivtrafik



- ▬▬▬ Gåprioritet
R Resecentrum
K Knutpunkt
H Viktig hållplats
▬▬▬ Kapacitetsstark kollektivtrafik
▬▬▬ Stomlinje
- - - - - Kompletteringslinje

Illustration av plan för trafik med övriga motorfordon



 Bilen på gåendes villkor	 Huvudgatanät	 Huvudgatanät på kollektivtrafikens villkor
 Övrigt gatanät	 Befintligt parkeringshus	 Ny parkeringsanläggning möjligt läge
 Nytt huvudgatanät	 Tillfälligt huvudgatanät	 Möjlig koppling

FÖRVALTNINGEN

§ 113

Remissversion av handlingsplan för mobilitet och trafik

GSN-2019-03230

Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** överlämna förslag till remissversion av handlingsplan för mobilitet och trafik till Kommunstyrelsen för fortsatt beredning och medborgardialog.

Deltar ej

Jonas Petersson (C), Hannes Beckman (M), Fredrik Björkman (M), Martin Wisell (KD) och Thomas Sundström (SD) deltar inte i beslutet.

Särskilt yttrande

Jonas Petersson (C), Hannes Beckman (M), Fredrik Björkman (M) och Martin Wisell (KD) anmäler särskilt yttrande:

Utifrån att ha jämfört projektdirektivet GSN-2019-03230 med den föreslagna handlingsplanen kan vi inte komma till någon annan slutsats att ”handlingsplan för mobilitet och trafik” inte motsvarar det förväntade. Handlingsplanen ger inte den helhetsbild över trafikflödet som behövs för att tillgänglighet mellan de olika trafiksystemen. Målen är inte kvantifierade/mätbara och delmål saknas vilket gör det oklart om handlingsplanens åtgärder leder till det övergripande programmets tillståndsmål.

De underlag som finns för cykel och kollektivtrafikens vad gäller trafikslagets ”huvudnät” redovisas inte. Det saknas underlag för gång och biltrafik men planen skulle kunna utgå från cykel och kollektivtrafikens huvudnät för att skapa en utgångspunkt för den gemensamma trafikprioritering och problematisera målkonflikter för att nå målpunkter.

Direktivet säger att handlingsplanen ska avgränsas till följande dela:

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Protokollsutdrag

Datum:
2020-12-17

- Transportslagsövergripande målbilder för både person och gods
- Utvecklade etappmål för färdmedelsandelar
- Behov av åtgärder för att påverka behovet av resor och transporter
- Behov av ombyggnationer och nyinvesteringar
- Planeringsprinciper för gatusektioner
- Planeringsprinciper för investeringsplan

Transportslagsövergripande målbilder för både person och gods - finns delvis beskrivet men har inte kvantifierade / mätbara mål.

Utvecklade etappmål för färdmedelsandelar – finns inte beskrivet.

Behov av åtgärder för att påverka behovet av resor och transporter – finns beskrivet med vissa konkreta åtgärder.

Behov av ombyggnationer och nyinvesteringar – eftersom det saknas en helhetsbild över trafiksituationen är det förståeligt att det saknas definierade ombyggnads och nyinvesteringsobjekt

Planeringsprinciper för gatusektioner – saknas

Planeringsprinciper för investeringsplan – saknas

Vidare pekar projektdirektivet på att handlingsplanen ska ha ett tydligt perspektiv på:

- Stad, övriga tätorter samt lands- och glesbygd
- Jämställdhet
- Näringsliv
- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar
- Barn
- Äldre

När det gäller perspektivet i kommunen ligger det nästan uteslutande på staden.

Jämställdhetsperspektivet saknas helt.

Näringslivets frågor problematiseras delvis, specifikt för näringslivet i city och inom godshantering inom byggsektorn men saknas för övrigt.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar är pinsamt osynligt.

Barns och äldres perspektiv saknas, mycket på grund av att helhetsbilden för

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Protokollsutdrag

Datum:
2020-12-17

den samlade trafiks samverkan inte presenteras så målkonflikterna kunnat problematiserats.

Sammantaget saknas nuvärdesbeskrivningar för samtliga perspektiv.

Förutom ovanstående skall trafikplanen även utgöra underlag för kommunövergripande åtgärdslista och en långsiktig investeringsplan. Då förslaget har de tydliga brister som påpekats enligt ovan, så finns inte de nödvändiga förutsättningar direktivet efterfrågar för att planen skall kunna utgöra ett användbart underlag för åtgärder och långsiktig planering. Det kommer i sin tur att leda till följdfejl i det kommande planeringsarbetet med åtgärder och investeringar pga bristande underlag, vilket i slutändan riskerar att leda till slöseri med skattemedel.

Även projektdirektiven har flera brister, vilket vi påtalat när de antogs av Gatu- och samhällsmiljönämnden. Vi föreslog då tillägg som hade förtydligat direktiven genom att tydligare betona vikten av att:

- Säkerställa ett väl fungerande trafiksystem med god framkomlighet för alla transportslag i såväl befintlig miljö som vid större stadsbyggnadsprojekt.

Samt att:

- I arbetet ska särskilt behov och åtgärder för att skapa ett väl fungerande trafiksystem med god framkomlighet för alla transportslag prioriteras. I takt med att kommunen växer ökar behoven av effektivt utnyttjande av trafikinfrastrukturen. Samtidigt måste investeringar genomföras som säkerställer att infrastrukturen klarar det ökade tryck som en växande stad och kommun föranleder. Trafikplaneringen behöver i större grad än idag bygga på helhetsbilder av hur den samlade infrastrukturen fungerar och påverkas av projekt och åtgärder.

Dessa yrkanden avslogs av styret. Det är dock uppenbart att dessa tillägg hade varit av stor betydelse i det fortsatta arbetet med handlingsplanen.

Mot bakgrund av ovanstående brister i yrkade vi återremiss av ärendet och avstår från att delta i beslutet.

Yrkanden

Jonas Petersson (C), Hannes Beckman (M), Fredrik Björkman (M) och Martin Wisell (KD) yrkar på återremiss.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Protokollsutdrag

Datum:
2020-12-17

Rickard Malmström (MP) yrkar bifall till det liggande förslaget.

Hilde Klasson (S) yrkar bifall till det liggande förslaget.

Beslutsgång

Ordföranden ställer ärendets avgörande idag mot återremiss och finner att ärendet ska avgöras idag.

Votering begärs och genomförs.

Bifall till ärendets avgörande idag röstar JA, bifall till återremiss röstar NEJ.

Med 8 JA-röster och 5 NEJ-röster finner ordföranden att ärendet ska avgöras idag.

Följande röster ja: Rickard Malmström (MP), Hilde Klasson (S), Andreas Hallin (S), Birgitta Holmlund (S), Jens Nilsson (S), Susanna Åhlander (L), Bodil Brutemark (V) och Erik Wiklund (V).

Följande röstar nej: Jonas Petersson (C), Hannes Beckman (M), Fredrik Björkman (M), Martin Wisell (KD) och Thomas Sundström (SD).

Ordförande ställer därefter det liggande förslaget mot avslag och finner att gatu- och samhällsmiljönämnden bifaller detsamma.

Sammanfattning

En remissversion av handlingsplan för mobilitet och trafik har tagits fram. Handlingsplanen är en digitalprodukt som kompletterats med ett fysiskt beslutsdokument. Remissversionen är tänkt att gå ut på samråd till allmänheten och andra intressenter för inhämtande av synpunkter innan färdigställande och politiskt ställningstagande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-12-02
- Bilaga 1: Handlingsplan för mobilitet och trafik – förslag
 - Bilaga 1 Nulägesbeskrivning
 - Bilaga 2 Åtgärder
 - Bilaga 3 Utredningsbehov

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande