

Mobilitet i Uppsala

2025

Bokslut och utveckling

Sammanfattning

I detta mobilitetsbokslut kommer du som kommuninvånare, politiker, tjänsteman eller annan nyfiken, att få en inblick i hur Uppsala kommun arbetar för ett mer hållbart resande genom samhällsplanering. Du kommer att kunna läsa om vilka större åtgärder som vidtagits under året, hårda som mjuka, våra mål och hur arbetet ser ut framåt!

I rapporten kommer du även att kunna läsa om statistik i form av exempelvis olyckor & bilinnehav i Uppsala kommun. Data från året som gått kommer ibland att redovisas i kombination med tidigare år för att visa på årliga förändringar.

Underlaget bygger på inhämtade uppgifter från tjänstemän på Uppsala kommun som på olika sätt och i olika stor utsträckning arbetar med insatser för att förbättra förutsättningarna för såväl kommuninvånare som besökare inom respektive område. Alla uppgifter har sedan sammanställts av trafikplanerare Sandra Gustafsson.

Kontakt

Stadsbyggnadsförvaltningen

E-post: stadsbyggnadsforvaltningen@ uppsala.se

Telefon: 018-727 00 00

www.uppsala.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

MOBILITETSBOKSLUT

2025

5

INLEDNING & SYFTE

5

FÖRORD

7

NYCKELTAL

8

RESVANOR & RESVANEUNDERSÖKNINGAR

15

TRAFIKSÄKERHET & TILLGÄNGLIGHET

17

FRAMKOMLIGHET, TRAFIKUTVECKLING & miljö kvalitet

23

CYKEL

27

GÅNG & TILLGÄNGLIGHET

30

PARKERING

34

AVSLUTNING

Inledning & syfte

Mobilitet är ett brett samlingsbegrepp som innefattar hur människor rör sig och varför, i detta fall i Uppsala kommun. Med denna sammanställning om invånarnas resmönster under året i Uppsala vill vi visa på de framsteg som gjorts under året, vilka förbättringsåtgärder som vidtagits och hur det fortsatta arbetet för ett hållbart resande ska ske. Bokslutet återger ett axplock av åtgärder som vidtagits under året. Uppsala kommun har en vision om att ge plats för samtliga trafikanter och har ambitionen att göra staden än mer hållbar. En stor del av detta är att genom olika åtgärder få invånare att välja hållbara resval så som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är dock av vikt att även låta bilen ta plats, då Uppsala är en kommun med många kringliggande landsbygdsorter där bilen har en annan roll än för invånare i stadsnära områden.

Syftet med mobilitetsbokslutet är att kunna identifiera trender och förändringar i resmönster, redogöra för åtgärder som vidtagits under året och att framföra detta till allmänheten. Kommunen vill också vara transparenta med åtgärder som genomförts. Målet med rapporten är att främja hållbara och effektiva transportlösningar och skapa en helhetsbild över mobiliteten för framtida planering och utveckling. Tanken är att detta ska kunna vara ett underlag för kommande år där det enkelt ska gå att se hur hållbart resande utvecklar sig i Uppsala kommun.

Förord

Till grund för iden om att främja hållbart resande i Uppsala ligger kommunens ”Program för mobilitet och trafik” som en utgångspunkt för trafikplaneringen i kommunen. Målet är att Uppsala ska vara klimatpositivt, det vill säga att alla resor i Uppsala ska ske med hållbara färdmedel, år 2050. Kommunen vill även att vi ska vara en föregångare när det gäller mobilitet och trafik vid den tidpunkten. Detta för att uppnå jämlika levnadsvillkor och hög närhet till viktiga funktioner. Uppsala är en växande stad och människors rörelsemönster och behov av mobilitet förändras ständigt, både i och med ökad befolkning men också till följd av den snabba teknikutvecklingen. För att den önskade hållbara utvecklingen ska kunna realiseras blir behovet av effektiva och snabba mobilitetslösningar allt mer centralt. Rapporten tas fram som en uppföljning och redogörelse för hur handlingsplan för mobilitet och trafik följs och att olika åtaganden genomförs.

Utöver detta följer även Uppsala kommun FN:s globala utvecklingsmål, Agenda 2030. Uppsala kommun har i framtagande av mål och budget vävt in tanken om en mer hållbar kommun som ett led i att minska utsläpp och bidra till ett mer hållbart samhälle. År 2021 gjordes en så kallad VLR, voluntary local review, av Uppsala kommuns arbete med Agenda 2030. Uppföljningen gjordes för att granska det arbete som gjorts, se på framgångar och

utmaningar men också för att vara transparent mot allmänheten. I Uppsala kommuns arbete med transporter är målet att uppnå en hållbar utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov och att år 2030 vara klimatneutralt. I Uppsala kommun är arbetet med social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet en del av alla verksamheter.

Nyckeltal 2025 - Uppsala

15%

Tar sig fram kollektivt i Uppsala kommun



38%

Tar sig fram med bil i Uppsala kommun



10

Pendlarparkeringar finns i Uppsala kommun



88

Cykelpassager i Uppsala tätort



27%

Tar sig fram på cykel i Uppsala tätort



2

Cykelgator har upprättats i Uppsala tätort



1

Ny mountainbikeled har upprättats i Uppsala tätort



19%

Tar sig fram till fots i Uppsala kommun



2

Skolzoner har införts



62%

Reser med hållbara färdmedel i Uppsala kommun



96

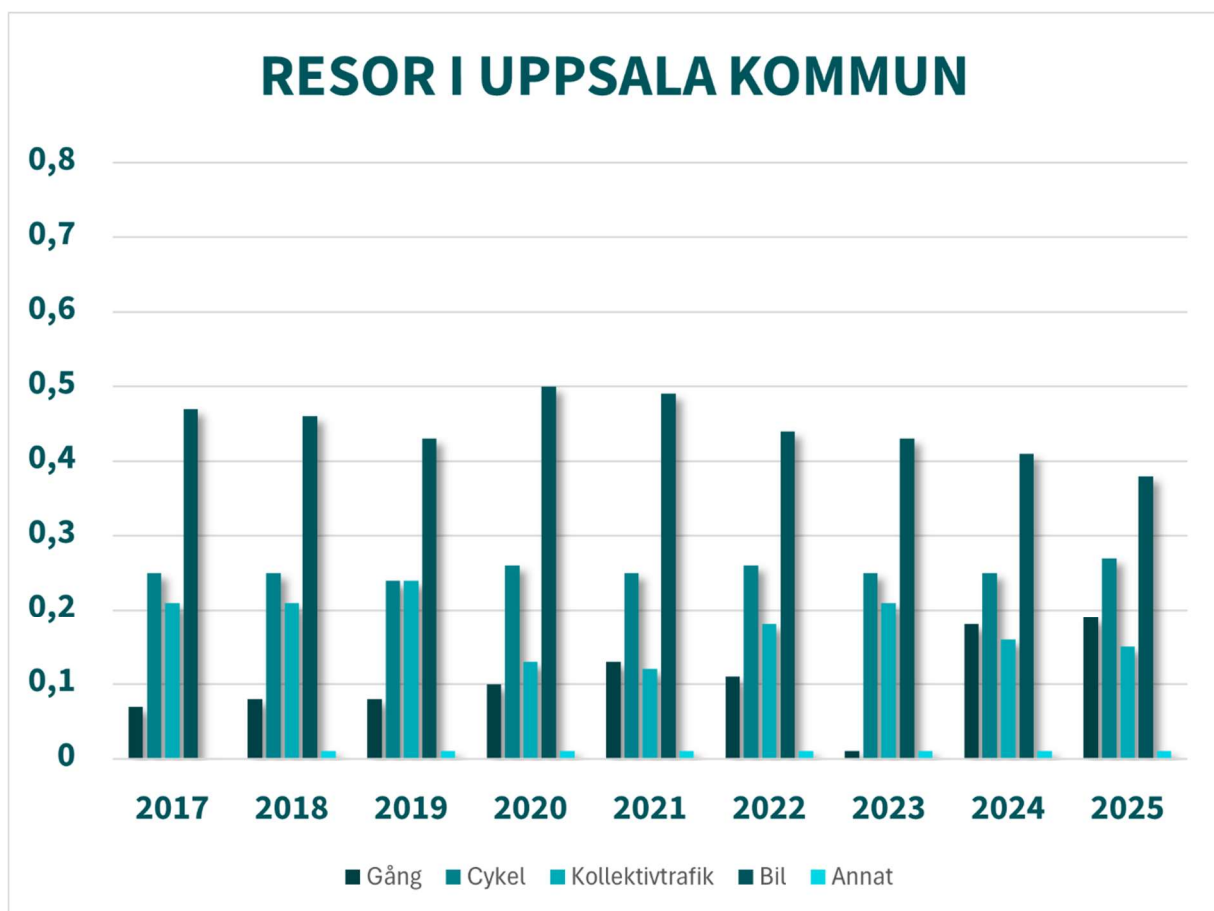
Personer skadades allvarligt i trafiken i Uppsala kommun (2024)



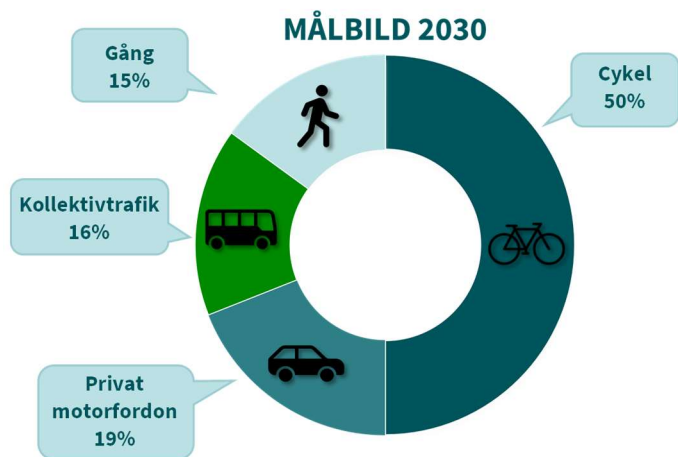
Resvanor & resvaneundersökning

Varje år genomförs en resvaneundersökning av Lysio på uppdrag av organisationen svensk kollektivtrafik. I Uppsala kommun kommer det in ca. 2000 svar per år från invånare i åldrarna 15–95. Informationen samlas in löpande under åren och sammanställs vid årsskiftet för föregående år.

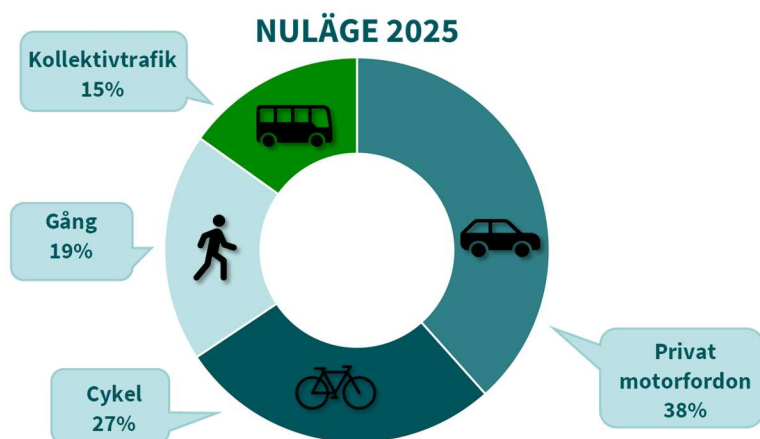
En stor ökning av gående från 2017-2025 kan ses. Detta beror på att förtydliganden gjordes i enkäten om vad som räknas som en resa, det ledde i sin tur till högre gångandel. Dock är ökningen så pass stor så trots förtydliganden i enkäten kan andel gångtrafikanter i Uppsala kommun anses ha ökat mellan 2017 och 2025. Den lägre andelen kollektivtrafikandel beror på ändrat inbjudningsbrev till enkäten fr o m 2024, där mindre fokus läggs på kollektivtrafik.



Figur 2: Resor i Uppsala kommun åren 2017-2025

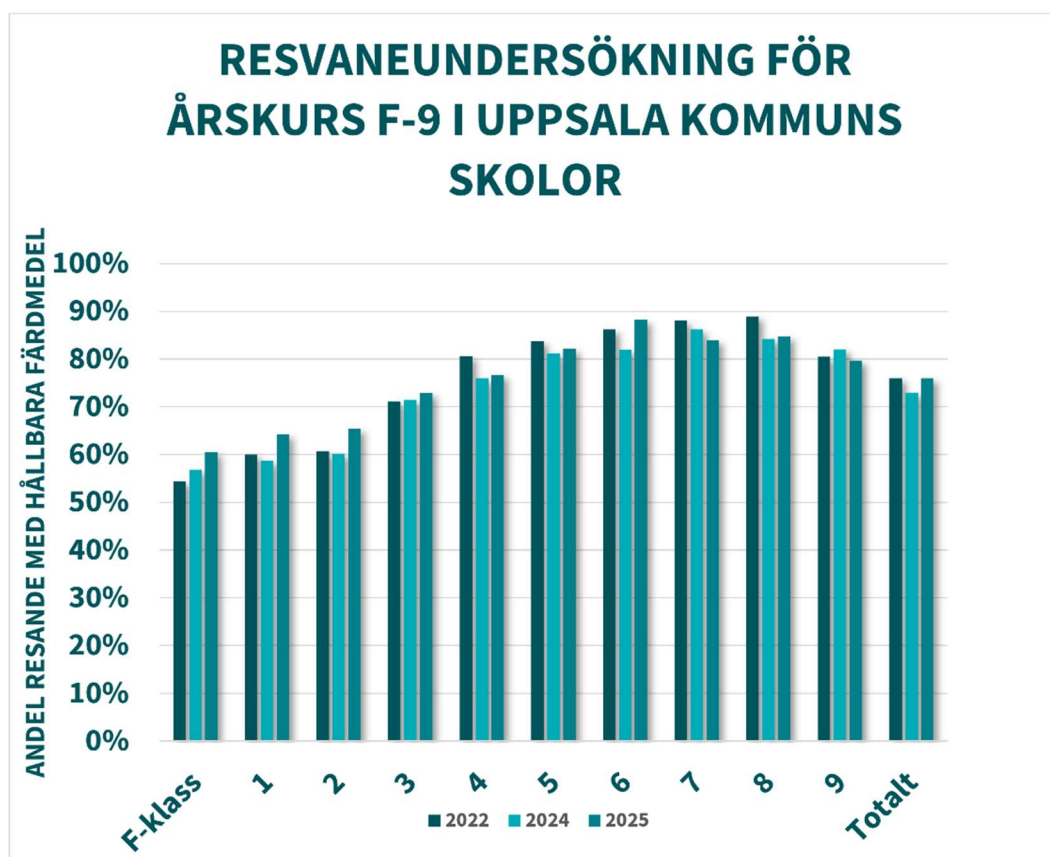


Figur 3: Målbild för val av färdmedel 2030 i Uppsala kommun



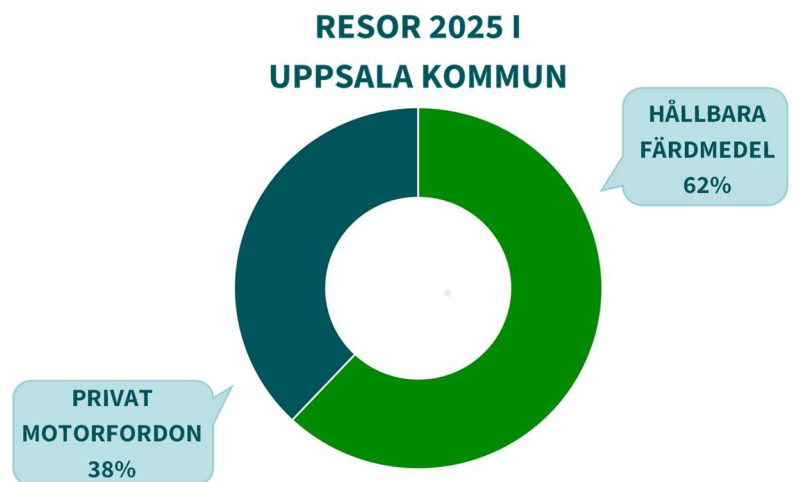
Figur 4: Nuläge av resvanor i Uppsala kommun 2025

För att även representera gruppen barn i de yngre åldrarna genomförs det årliga resvaneundersökningar sedan 2019 i Uppsala kommuns låg-, mellan- och högstadieskolor. Detta grundas i det politiska beslutet om att öka andelen barn och unga som går och cyklar till skolan och är ett led i att nå målet om en fossilfri kommun 2030. Med hjälp av denna undersökning kan man få en övergripande förståelse för barns resor i olika aspekter. De senaste åren har resultatet sett ut som följande:



Figur 5: Resultat över tid för andel som reser med hållbara färdmedel i årskurs F-9. Med hållbara färdmedel avses gång, cykel och kollektivtrafik.

Majoriteten av alla resor i Uppsala kommun sker med hållbara färdmedel som främsta sätt att resa. För att möta befolkningens behov och samtidigt uppnå de hållbarhetsmål Uppsala kommun eftersträvar med att få fler att resa hållbart görs insatser på olika sätt. När det gäller just resvanor är det till stor del mobility managementåtgärder som vidtas.



Figur 6: Andel resor med hållbara färdmedel respektive bilresor i Uppsala kommun 2025

Vad har gjorts?

Mobility management

Mobility management (MM) är en av de strategier som används i kommunen för att främja ett mer hållbart resande. MM åtgärder är mjuka åtgärder som syftar till att minska biltrafiken och att aktivt påverka och förändra människors resmönster. Detta görs ofta redan innan resan påbörjas genom god kommunikation och lättillgänglig information till invånare. Genom denna typ av beteendepåverkan görs invånare mer medvetna och en vilja att förändra sina resval kan uppstå. Flera av åtgärderna och aktiviteterna som genomförts ger också invånare ökad kunskap om trafiksäkerhet. Detta kan i sin tur leda till att en större del människor väljer hållbara resval så som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Genom dessa åtgärder kan man också utnyttja och använda det befintliga infrastruktursystemet på ett mer effektivt sätt.

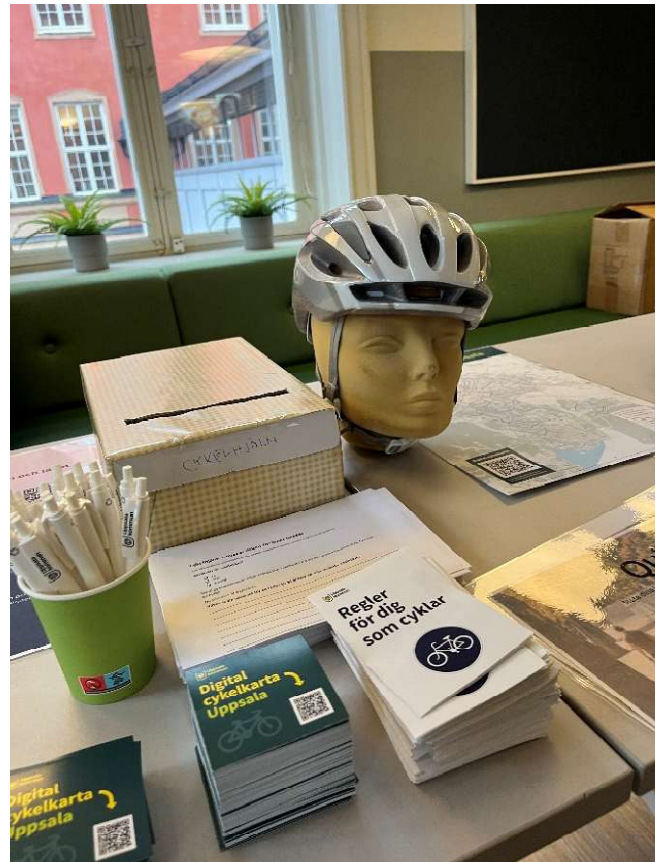
Visste du att...

- Det finns en trafiklekplats i Kastellparken
- Det cyklar 3390 st cyklar över Hamnspången varje dag
- Det stannar cirka 7400 st bussar på Vaksala torg varje vecka
- Av 1000 personer i Uppsala kommun är 298st bilägare (2024)
- Cykelparkeringshuset vid centralstationen nu är helt gratis?
- Det under hösten 2025 i snitt var 4000 påstigande bussresenärer per dag vid Vaksala torg
- Det finns 10 st kommunala pendlarparkeringar

Under året som gått har flera insatser inom mobility management genomförts, bland annat följande:

Campusevent – spårvägsprojektet

Under hösten och vintern har informationsevent på 4 olika gymnasieskolor och universitetscampus anordnats. Detta är ett kontinuerligt event som syftar till att sprida information kring hållbar mobilitet och trafiksäkerhet. Studenter är en grupp som statistiskt sett cyklar mycket i Uppsala och är därför en lämplig målgrupp att rikta sig till. Detta event är också ett tillfälle för oss att utbyta information med målgruppen och få in deras tankar och idéer vad gäller cyklandet. Under 2025 var det ett extra fokus på framkomlighet vad gäller spårväg och därför valdes campus och gymnasieskolor i det påverkade stråket. Under eventen hölls quiz om trafiksäkerhet, utdelning av reflexer och cykellysen samt en utlottning av vintercykeldäck för de studenter som deltog i quizet och anmälde sig till utlottningen!



Cykelvänligast

Cykelvänligast är ett nationellt projekt kopplat till arbetsplatser. Uppsala kommun har sedan 2014 hållit i informationsmöten för arbetsplatser som valt att ansluta sig till cykelvänligast och arbetet med att få fler arbetsplatser att ansluta sig fortgår. Syftet med projektet är att uppmuntra och underlätta hållbart resande och cykling på arbetsplatser.

Buslätt att cykla rätt

Under invigningen av Uppsalas nya mobilitetshus Brandmästaren hölls eventet ”Buslätt att cykla rätt” för besökande barn där Uppsala parkering och mobilitet AB hade lånat in kommunens cykelbana, cyklar och hjälmar i olika storlek för att låta barnen testa på att cykla. Syftet är att introducera till cykling i ung ålder och ett tillfälle för barnen att få lära sig om trafikregler och trafiksäkerhet. Under dessa event cyklar alla barn i mindre grupper i perioder om 10 minuter, under tiden får övriga barn fika, rita och lära sig mer om vägmärken. Aktiviteten avslutas med att barnen får med sig ett cykelkörkort hem!

Trafiksäkerhet på Jumkil skola

I början av året besökte medarbetare från Uppsala kommun Jumkils skola för att sprida kunskap om trafiksäkerhet. Med bakgrund i ett avtal med regionen och trafikverket gällande

väg 272 ska Uppsala kommun stötta Jumkils skola med utbildning inom trafikinformation kommande år. Denna gång genomfördes flera aktiviteter, bland annat en tipspromenad, i syfte att främja elevernas reflexanvändning och kunskaper om vägmärken och trafikregler. Jumkil är en landsbygdsort där många elever färdas med skolskjuts till skolan och som i framtiden kommer att åka buss till högstadieskolor på annan ort. Med bakgrund av detta fick eleverna i förskolan och grundskolan varsin reflexmössa och reflex att använda i vintermörkret.

Gå och cykla till skolan

Skolor i Uppsala kommun har under flera år deltagit i Trafikkalenderns "Gå & cykla till skolan" och 2025 var inget undantag. Tävligen är en kostnadsfri och nationell aktivitet och vänder sig till Sveriges alla elever och lärare i årskurs F-6. Under två valfria veckor i september och oktober samlar deltagande skolor, klasser och elever resepoäng genom att eleverna går, cyklar eller reser kollektivt till och från skolan. I prispotten finns pengar till klasskassan och fri entré till allaktivitetshuset Allis för hela klassen! Prisutdelning till klasserna i toppen sker sedan i början på nästkommande år.

Mobilitetsveckan

Den europeiska mobilitetsveckan infaller varje år under perioden 16-22 september och syftar till att uppmuntra och underlätta hållbara resor och transporter. I Sverige är det trafikverket som har samordningsansvar och kommer med underlag och information till de deltagande kommunerna. Uppsala kommun har under flera år deltagit i mobilitetsveckan där olika aktiviteter inom olika områden anordnas. Temat för mobilitetsveckan 2025 var Mobilitet för alla med syfte att främja tillgång till hållbara transportalternativ för alla, oavsett inkomst, plats, kön eller funktionsvariation. På så sätt kan både den sociala rättvisan, trafiksäkerheten och livskvaliteten förbättras samtidigt som buller och luftföroreningar kan minska. Aktiviteter som anordnades i Uppsala under veckan är bland annat gatufester vid Funbo och Rosendal skola, prova på tillfälle för låd- och elcyklar och inbjudan till skolklasser att komma till Kastellparkens trafiklekplats och provcykla samt få en genomgång av trafikregler.

Gatufester Funbo och Rosendal skola

Eleverna i respektive skola bjöds in för att inviga de nya skolzonerna. Målet med skolzoner är att begränsa motortrafik framför och kring skolor och platser där barnen rör sig till och från skolan. Detta görs för att ge eleverna en större trygghet när de tar sig till och från skolan men också för att minska buller och trafikolyckor kring dessa platser. Funbo och Rosendals skola har agerat pilotskolor och är därmed de två första skolorna i kommunen som får dessa zoner. I och med detta har också hämta- och lämnplats införts en bit bort från skolorna för att det ändå ska vara möjligt för vårdnadshavare att hämta sina barn med bil. I Funbo var också UL på plats och hade med sig en buss uppställd vid skolans busshållplats för barnen att kolla runt i. Under projektet har även hållplatsen prioriterats och gjorts mer hemtrevlig, målats i ljusare färger och fått lite möblemang.



Gatufesterna hölls på skolzonerna där det tidigare varit en del biltrafik. Under festerna bjöds det bland annat på popcorn, festisar och reflexer. En cykelbana var uppställd där barnen fick



prova på att cykla, de fick även måla träfigurer att sätta upp i skolzonens blomlådor för att skapa engagemang hos eleverna för insatsen. Utöver detta deltog också kommunens nya maskot som barnen fick rösta fram ett namn till. Resultatet blev Hjälmis!

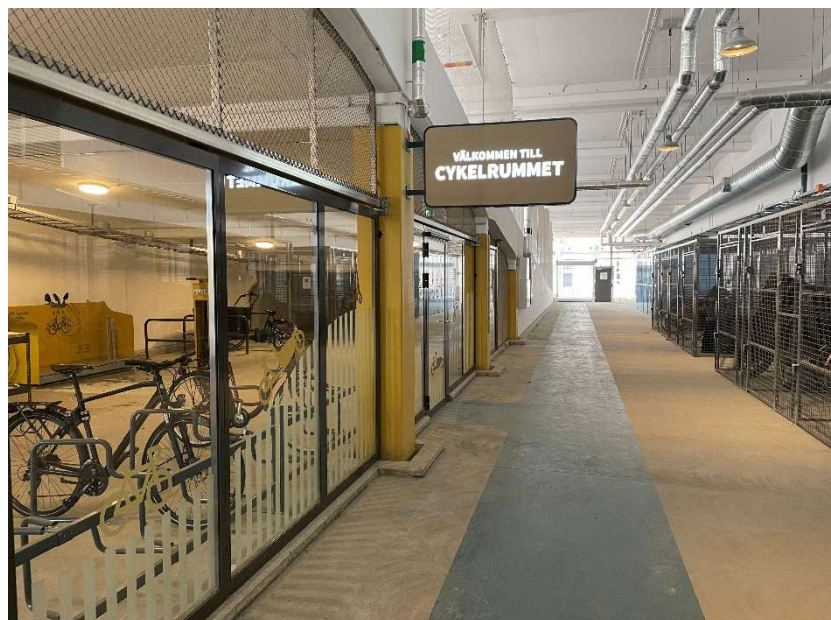
I Funbo närvarade också svenska kyrkan och under båda tillfällena var politiker på plats för att kunna besvara frågor. Under dessa tillfällen fick både barn, föräldrar och lärare chans att ställa frågor till Uppsala kommunen och ge feedback. En viktig del av ett slutfört arbete och en chans att se hur utfallet blev samtidigt som det skapar en positiv känsla hos de deltagande till att resa mer hållbart.

För att ytterligare förbättra inställningen till kollektivtrafiken har åtgärder på skolbusshållplatserna till Funbo skola införts. Här finns nu symboler på djur vid hållplatsen för att yngre barn enklare ska kunna känna igen sin hållplats innan de lärt sig läsa, samtidigt som det blir roligare att referera till sin hållplats som "räven" eller "älgen" snarare än ett namn. Detta var en del i projektet med skolzonerna och i samband med detta erbjöds även föräldrar till barnen i skolan en 30-dagarsbiljett från UL för att kunna åka med sina barn och på så sätt se hur det funkar med skolskjutsen i praktiken. Förhoppningen är att detta kan öppna upp för kollektivtrafik som ett alternativ till att ta bilen till skolan. Skolpersonal i kommunen har också erbjudits en 30-dagarsbiljett från UL, även det för att öka användandet av kollektivtrafiken och arbetet för ett mer hållbart resande. Totalt ansökte 233 stycken anställda inom skolan om att delta i provperioden och som därmed fick tillgång till en 30-dagarsbiljett hos UL.

Öppet hus Brandmästaren – prova på låd- och elcyklar

Mobilitetshuset

Brandmästaren i Rosendal är den största mobilitetsanläggningen i Uppsala där en stor del av bottenvåningen prioriterats för cyklar. I cykelrummet kan du parkera din cykel som vanligt eller i en cykelbox, kommer du med annan motordriven tvåhjulning finns även mc-burar. Utöver detta finns det även enklare



utrusning för att kunna meka med din cykel samt möjlighet till cykeltvätt i cykelrummet. Under mobilitetsveckan var det öppet hus i anläggningen där invånarna dels kunde få en insyn i hur mobilitetshuset ser ut men också få prova på låd- och elcyklar, drop-in för att få enklare service av sin cykel utförd utan kostnad och kunna föra vidare åsikter och förbättringsförslag kring anläggningen. Tanken med mobilitetshuset är att det ska vara en anläggning för alla trafikslag, både för individuellt och kollektivt resande. Idag finns busshållplatser intill huset och i framtiden kommer även spårvagnarna att ha hållplatser i anslutning till anläggningen.

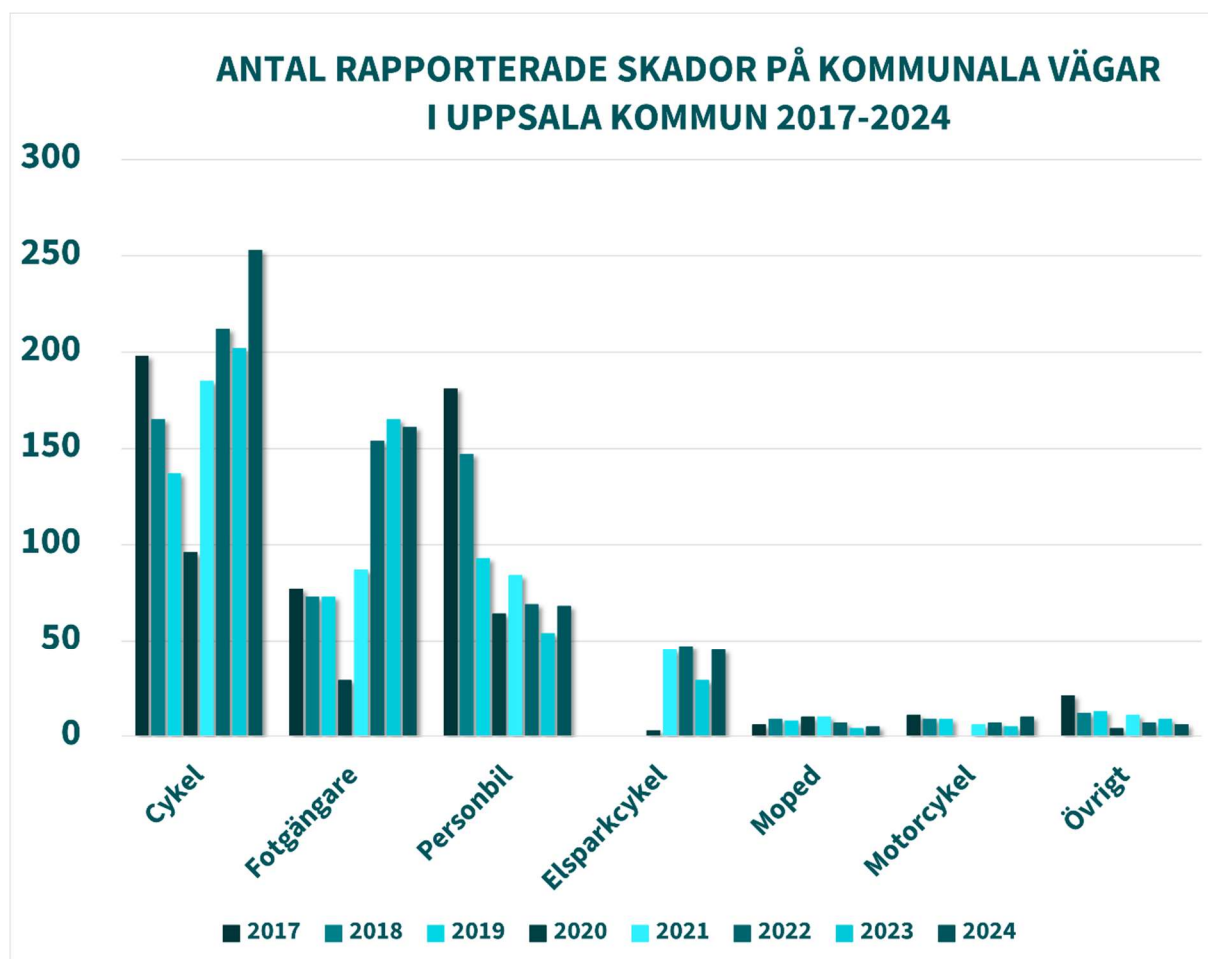
Vad kommer att hända?

Arbetet med mobility management är en viktig del för att på ett informativt sätt få invånarna införstådda i det arbete som görs och varför. Denna typ av åtgärder kommer att fortlöpa och vidareutvecklas under kommande år.

Trafiksäkerhet och tillgänglighet

God trafiksäkerhet och tillgänglighet är centrala förutsättningar för ett hållbart resande. Även om trafikolyckor aldrig helt kan undvikas på grund av den mänskliga faktorn, är målet att minimera riskerna och förebygga situationer som kan leda till olyckor. Uppsala kommun arbetar utifrån nollvisionen – att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nedan presenteras ett urval av de åtgärder och insatser som genomförts under 2025.

Hur ser det ut?



Figur 7: Olycksstatistik i trafiken över tid i Uppsala kommun

Den presenterade olycksstatistiken i denna rapport stäcker sig från 2017-2024. Rapportering av skador görs av polis och sjukvård, anledningen till att de senaste uppgifterna som anges avser år 2024 beror på eftersläpningen av registrering av olyckor. För att få en så korrekt bild som möjligt redovisas därför statistik för det föregående året. Under pandemin minskade rapportering på grund av andra prioriteringar, vilket förklarar nedgången 2020.

Den kraftiga uppgången i fotgängar- och cykelolyckor efter 2021 beror på att det 2021 blev obligatoriskt för sjukvården att rapportera.

Vad har gjorts?

Bygdeväg i Gamla Uppsala

Efter ett politiskt uppdrag om att göra Gamla Uppsala till ett större besöksmål än idag har en bygdeväg införts på Ärnäsvägen i Gamla Uppsala. Gamla Uppsala erbjuder flertalet stora besöksmål och många, både gående och cyklister, rör sig längs den tidigare landsvägen. Syftet med utvecklingen av området är att öka attraktionskraften och besökskapaciteten till platsen, för att lyckas med det ansågs det nödvändigt att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området.

Vad är en bygdeväg? En bygdeväg är en trafiklösning som kan användas där det inte finns plats för separata gång- och cykelbanor. Den görs genom att en redan existerande väg anpassas genom att vägrenen målas bredare. Vägen skyltas på ett sätt som gör det tydligare för alla trafikanter att de behöver visa hänsyn och dela på utrymmet. Denna typ av väg har en dubbelriktad körbana i mitten där två bilar normalt inte kan mötas utan att köra ut i vägrenen. På båda sidor finns en extra bred vägren. Vid möte mellan motorfordon får vägrenen användas tillfälligt. Den bredare vägrenen ger fotgängare, cyklister, mopedförare och ryttare en mer synlig och trygg plats att färdas på. I Gamla Uppsala ansågs denna lösning vara ett bra alternativ utifrån vägens trafikflöde och känslig kringliggande mark. I samband med detta har det även införskaffats 20 stycken cykelställ på Groaplan i området.

Satsning på gång- och cykelbana i Björklinge

Trafikverket har under 2025 inlett ett arbete med att anlägga en gång- och cykelbana mellan Uppsala och Björklinge på väg 600. Detta görs för att öka tillgängligheten och underlätta hållbart resande för invånarna i Uppsala kommuns kringliggande orter. Uppsala kommuns roll i detta arbete kommer framåt att vara att binda samman trafikverkets gång- och cykelbana med en ny inne i Björklinge som kommer att ansluta till dagens gång- och cykelvägnät på platsen. Framåt kommer även Uppsala kommun att ha ett visst ansvar över vägen som trafikverket bygger, bland annat kommer cykelvägvisning att sättas upp och



ansvara för driften av en kommande cykeltrafiksräknare. Genom denna satsning ökar även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som färdas längs sträckan och förhoppningsvis ökar attraktiviteten för cykling i stråket.

Suicidprevention

Som ett led i ökad trafiksäkerhet arbetar Uppsala kommun med suicidprevention. Tre broar har identifierats där suicidskydd bör införskaffas och målet är att säkra en bro per år. Under 2025 säkrades en gång- och cykelbro längs Bärbyleden och arbetet med resterande broar fortgår framåt.

Intagande av felparkerade elsparkcyklar

För att få bukt med problemet gällande felparkerade elsparkcyklar har Uppsala kommun beslutat att veckovis ta in elsparkcyklar som står parkerade på så sätt att de utgör en trafikfara. Genom denna åtgärd ökar framkomligheten och trafiksäkerheten på framförallt gång- och cykelbanor. Förhoppningen med denna åtgärd är också att användarna i framtiden parkerar på ett mer trafiksäkert sätt.

Gång- och cykelväg till Ulva

Efter ett politiskt beslut om att öka tillgängligheten till Ulva har det under 2025 påbörjats ett arbete med att utveckla en gång- och cykelväg till besöksmålet. Syftet med planläggningen är att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Ulva och Librobäck, med en bro över Jumkilsån. Målet är att gång- och cykelvägen ska fungera som ett pendlingsstråk. Gång- och cykelvägen anläggs på åkermark och planens sträckning går längs med väg 272 och väg 630.

Vad kommer att hända?

Uppsala kommun kommer framåt att fortsätta arbeta med ökad trafiksäkerhet genom både hårda och mjuka åtgärder för att uppnå målen i nollvisionen och förbättra tillgängligheten för invånarna. Framåt kommer även en handlingsplan för tillgänglighetsåtgärder arbetas fram för ytterligare satsningar på ökad tillgänglighet och framkomlighet.

Framkomlighet, trafikutveckling & miljö kvalitet

Uppsala kommun arbetar aktivt för ett mer hållbart resande utifrån program och handlingsplan för mobilitet och trafik som mynnar ut i trafiknätsplanen. Planen konkretiserar det långsiktiga och strategiska arbetet med trafikfrågor i Uppsala kommun och de långsiktiga målsättningarna till 2050.

Utöver goda och jämlika levnadsvillkor arbetar Uppsala kommun med hållbart resande för att sänka utsläpps- och bullernivåer i staden. Arbetet är omfattande och görs utifrån många olika riktlinjer och planer, bland annat med hjälp av Uppsala kommuns handlingsplan för luftkvalitet och handlingsplan för trafikbuller. Dessa handlingsplaner har tagits fram i enlighet med miljöbalken för att klara miljökvalitetsnormer för utomhusluft och minska invånarnas exponering för trafikbuller.

Arbetet i Uppsala kommun utgår även från det nationella miljökvalitetsmålet ”Frisk luft” med definitionen ”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.” samt det nationella miljökvalitetsmålet ”God bebyggd miljö” där en av preciseringarna för målet är ”Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, kemiska ämnen, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.

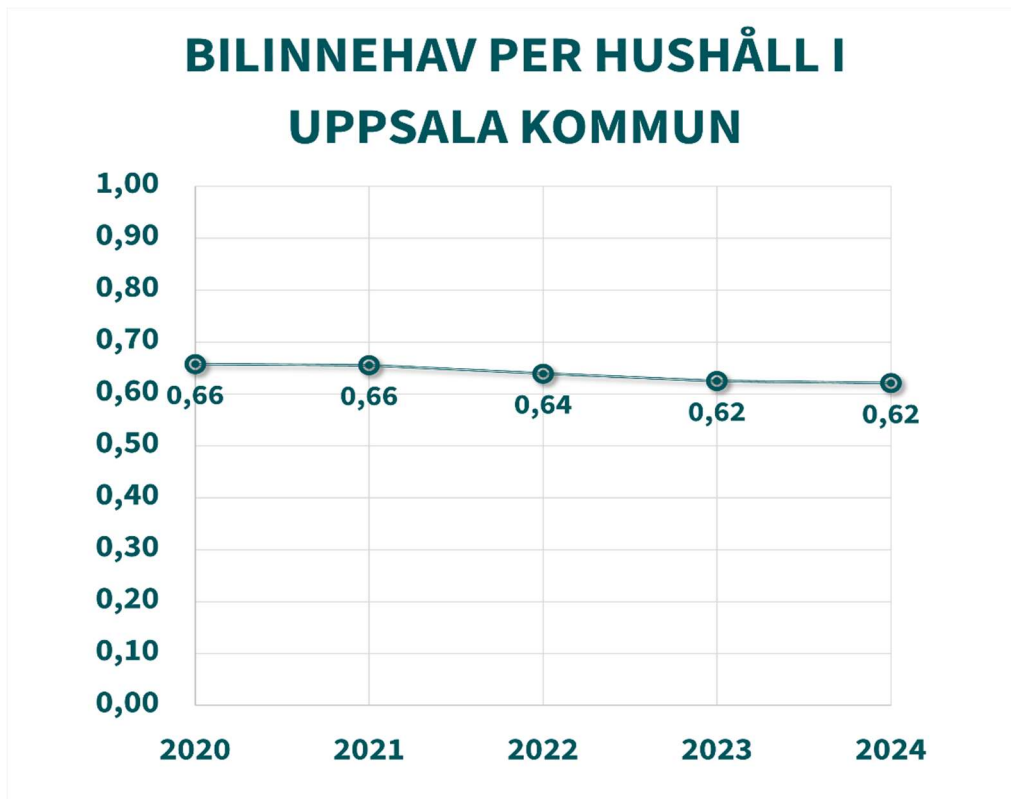
Målet i programmet för mobilitet och trafik beskriver ett tillstånd att sträva mot

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.

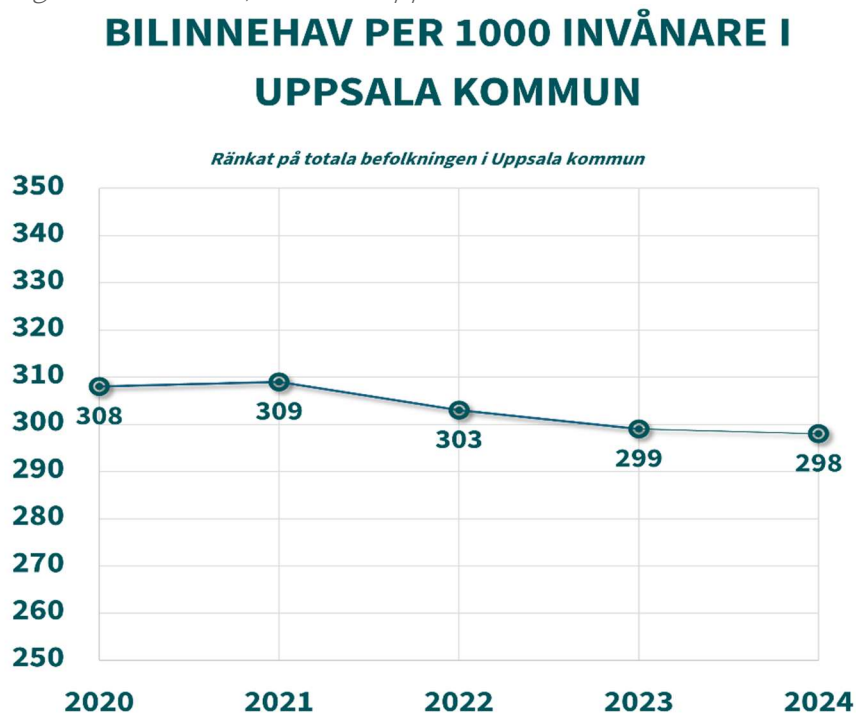
År 2050 sker alla resor och transporter i Uppsala kommun med hållbara färdmedel.

Hur ser det ut?

Presenterad statistik nedan avser år 2020-2024. På grund av eftersläpning i statistikföring avser de senaste uppgifterna föregående år.



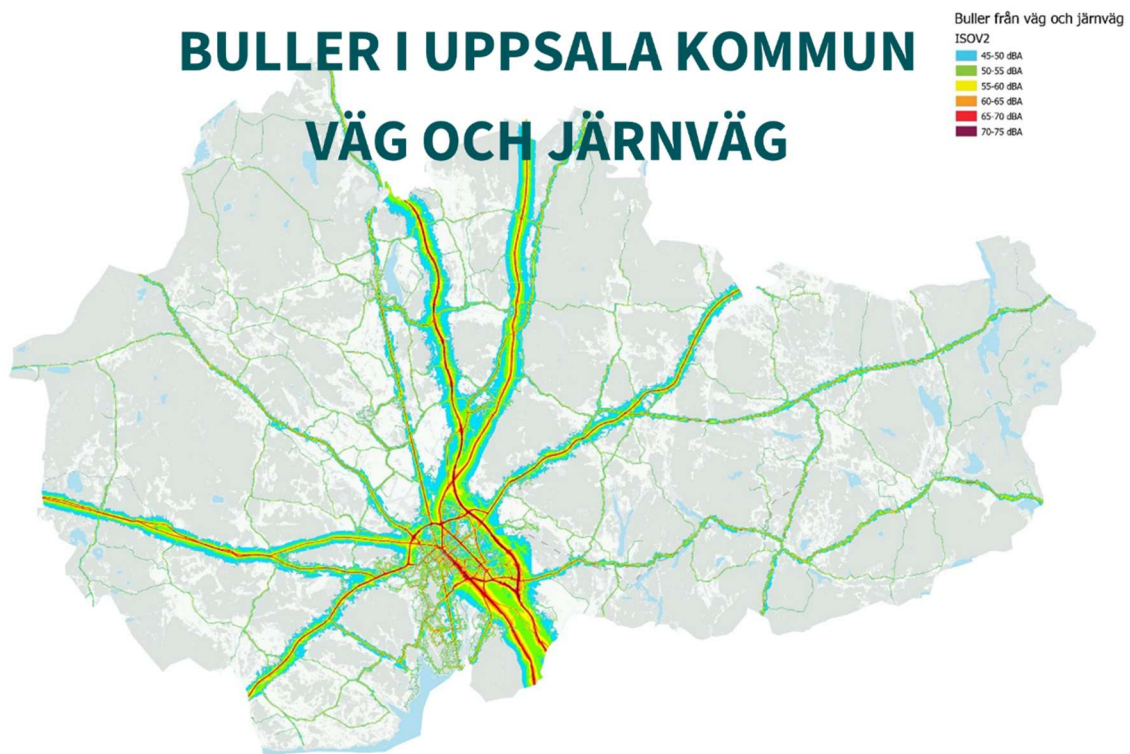
Figur 8: Bilnehav/hushåll i Uppsala kommun under åren 2020-2024.



Figur 9: Bilnehav per 1000 invånare i Uppsala kommun under åren 2020-2024.

BULLER I UPPSALA KOMMUN

VÄG OCH JÄRNVÄG



Figur 10: Uppsala kommuns bullerkartläggning för kommunala och statliga väg- och järnvägar år 2022. Kartläggning av buller görs löpande vart 5e år.

Vad har gjorts?

Upprustning av busshållplatser

Längs väg 600 och 272 har det under året skett upprustningar av busshållplatser för att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken på landsbygden. Detta har gjorts av trafikverket och Uppsala kommuns roll i projektet har varit att bidra till hela-resan-perspektivet genom att införa cykelställ vid ett antal hållplatser.

Ny teknik inom trafiksignaler

På uppdrag från politiken är ambitionen att effektivisera kollektivtrafiken i Uppsala kommun. Det ska vara snabbt och smidigt för invånare och besökare att resa hållbart och som ett led i detta har Region Uppsala och Uppsala kommun identifierat signalprioritering som ett kostnadseffektivt sätt att minska restiden. Det går ut på att bussarna vid denna typ av signaler ska prioriteras vad gäller grön signal. Under 2021–2024 deltog Uppsala kommun i ett EU-projekt där 5 signaler på Kungsängsleden och Almungevägen testades med olika signalprioriteringssystem. Därefter har Uppsala kommun som arbetat fram ny teknik inom signalprioritering som ska göra systemet så effektivt som möjligt. Framåt väntas upphandling av ett eget system som följer EU-standarder. Ambitionen är att systemet år 2027 är

implementerat på 50 signaler i Uppsala. I arbetet ingår även att integrera så att tekniken kommer funka med kommande spårväg och i framtiden skulle tekniken potentiellt kunna utvecklas för andra typer av prioriterade fordon.

Regelbundna mätningar längs Kungsgatan och luftkvalitet i Uppsala

Stadsbyggnadsförvaltningen bevakar luftkvaliteten i kommunen, genomför åtgärder utifrån handlingsplan för luftkvalitet och förebygger att luftföroreningsnivåer ska öka i samband med fysisk planering. Uppföljning av luftkvaliteten är, utöver miljöbalken, även lagstadgat i luftkvalitetsförordningen. Bevakning sker bland annat genom kontinuerliga mätningar av luftföroreningar från mätstationen på Kungsgatan 67 och luftföroreningskartor som tas fram vart femte år. Bland de luftföroreningar som följs upp är det normerna för partiklar PM10 och kvävedioxid NO2 som är svårast att klara i gatumiljö. Förutom nuvarande miljökvalitetsnormer behöver kommunen även utvärdera resultatet från mätningar och kartläggning till kommande miljökvalitetsnormer som genomförs i svensk lag i slutet av 2026 och gäller skarpt från 1 jan 2030. Behovet att uppdatera normerna kommer från beslut i EU att skärpa gränsvärdena i direktivet för luftkvalitet, som i sin tur grundar sig på nya riktvärden från WHO gällande luftkvalitet.

Under 2025 så klarades de nuvarande och kommande dygnsnormerna för kvävedioxid, och även WHO:s riktvärde och miljökvalitetsmålet Frisk luft.

För partiklar PM10 så klarades normer och mål även där. Under 2025 förekom 9 dygn med medelvärde över 45 mikrogram per kubikmeter, vilket klarar kommande norm som tillåter 18 dygn. WHO riktvärde tillåter enbart 3 dygn med dessa halter och klarades därför inte. För partiklar PM 2,5 överskreds WHO:s riktvärde under 4 dygn.

Tabell Gräns- och riktvärden i förhållande till resultat från mätningar 2025 på Kungsgatan 67

| Förorening | Nuvarande MKN | EU gränsvärde 2030 | Målet Frisk luft | WHO riktvärde | Resultat 2025 |
|-------------|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| NO2 dygn | 60 µg/m ³ (≤7 dygn) | 50 µg/m ³ (≤18 dygn) | - | 25 µg/m ³ (≤3 dygn) | 0 dygn över 60 µg/m ³ 1 dygn över 50 µg/m ³ 83 dygn över 25 µg/m ³ |
| NO2 timme | 90 µg/m ³ (≤175 timmar) | 200 µg/m ³ (≤3 timmar) | 60 µg/m ³ (≤175 timmar) | -200 µg/m ³ (≤1 timmar) | 2 timmar över 90 µg/m ³ 0 timmar över 200 µg/m ³ 62 timmar över 60 µg/m ³ 0 timmar över 200 µg/m ³ |
| NO2 år | 40 µg/m ³ | 20 µg/m ³ | 20 µg/m ³ | 10 µg/m ³ | ? 19,5 µg/m ³ |
| PM10 dygn | 50 µg/m ³ (≤35 dygn) | 45 µg/m ³ (≤18 dygn) | 30 µg/m ³ (≤35 dygn) | 45 µg/m ³ (≤3 dygn) | 7 dygn över 50 µg/m ³ 23 dygn över 30 µg/m ³ 9 dygn över 45 µg/m ³ |
| PM10 år | 40 µg/m ³ | 20 µg/m ³ | 15 µg/m ³ | 15 µg/m ³ | ? 13,9 µg/m ³ |
| PM 2,5 år | 25 µg/m ³ | 10 µg/m ³ | 10 µg/m ³ | 5 µg/m ³ | 4,9 µg/m ³ |
| PM 2,5 dygn | - | 25 µg/m ³ (≤18 dygn) | 25 µg/m ³ (≤3 dygn) | 15 µg/m ³ (≤3 dygn) | 0 dygn över 25 µg/m ³ 4 dygn över 15 µg/m ³ |

Under året har stadsbyggnadsförvaltningen bland annat genomfört följande åtgärder, antingen utifrån den ordinarie verksamheten eller åtgärder i handlingsplanen, för att förebygga luftföroreningar:

- Särskilda renhållningsinsatser och dammbindning på gator känsliga för höga nivåer av partiklar under torra dagar/perioder.
- Utrett möjliga träddarter som både passar i Uppsala (klimatförutsättningar och befintlig artsammansättning) och har förmåga att bidra till minskning av luftföroreningar.
- Påbörjat samarbete med VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) för att undersöka möjligheten att testa vägbeläggning som ger mindre partikelutsläpp vid slitage.
- Tagit fram en rutin för luftutredningar inom fysisk planering som innebär att detaljplaner tar hänsyn till de kommande miljö kvalitetsnormerna som gäller från 2030.

Buller i Uppsalas trafikmiljö

Stadsbyggnadsförvaltningen bevakar bullernivåer i kommunen, genomför åtgärder utifrån handlingsplan för trafikbuller och förebygger ökade ljudnivåer och ökad exponering för buller i samband med fysisk planering. Utöver miljöbalken så styrs arbetet av förordning (2025:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader och förordning om omgivningsbuller (2004:675). I handlingsplan för trafikbuller ingår det bland annat att genomföra bullerskyddsåtgärder för [skolgårdar](#).

Upphandling av byggentreprenad för bullerskärmar

Under 2025 har upphandling av byggentreprenad genomförts för uppförande av bullerskärmar vid Jensens förskola och skola (Dag Hammarskjölds väg) och Vaksalaskolan och förväntas slutföras senast under 2026. Projektering av bullerskärm för Uppsala enskilda skola har påbörjats och planeras att uppföras även den under 2026 förutsatt att bygglov beviljas. Under 2025 har Stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med Trafikverket utrett behov av bullerskyddsåtgärder, både för väg och järnväg, för Nannaskolan och Raoul Wallenbergsskolan inom projekt Uppsala planskilda korsningar. Under 2026 kommer fortsatt dialog ske kring val av åtgärder och finansiering.

Utöver arbetet med att bullerskydda skolgårdar har stadsbyggnadsförvaltningen bland annat även genomfört följande åtgärder:

- Bullermätning vid tre tidigare uppförda bullerskärmar för fritids-/förskole-/skolgård.

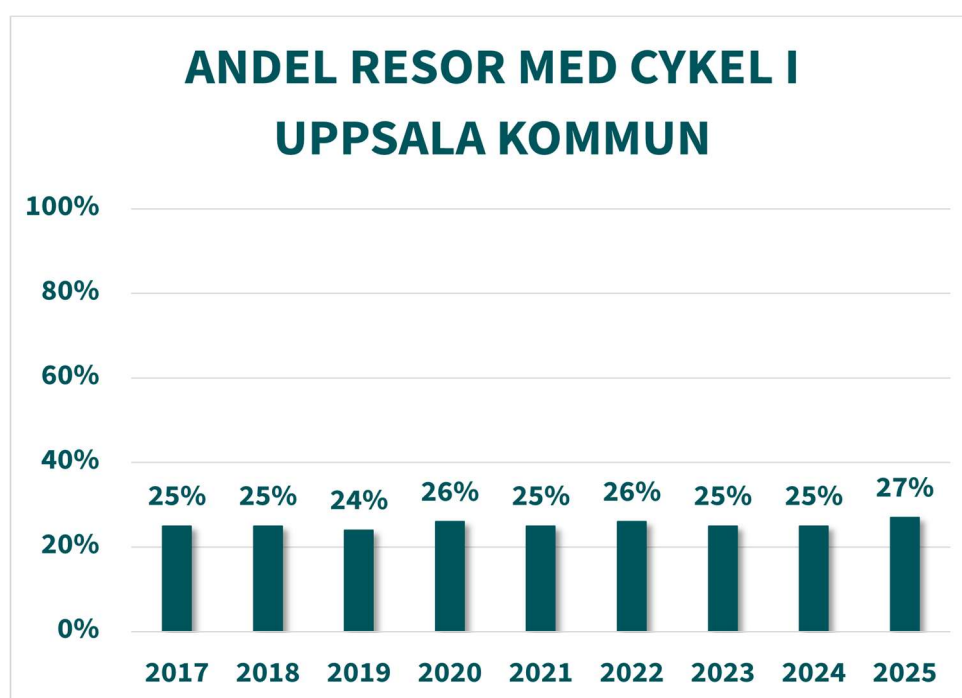
- Betalt ut bullerskyddsbidrag till två bostadsrättsföreningar.
- Påbörjat samarbete med VTI för att testa lågbullrande vägbeläggning (samma som ska ge mindre partikelutsläpp) I handlingsplanen ingår att anlägga och utvärdera mindre bullrande vägbeläggning under 2025–2028.

Vad kommer att hända?

Kommande år kommer arbetet för ökad framkomlighet att fortgå enligt de mål som Uppsala kommun följer. Bland annat kommer arbetet med signalprioritering att fortsätta. Under 2026 ska Handlingsplan för luftkvalitet revideras. Framåt sker också förberedelser för att flytta mätstationen på Kungsgatan 67 inför byggnation av spårvägen och Uppsala C. Vad gäller trafikbuller kommer det under 2026 tas fram underlag inför uppdatering av kommunens bullerkartläggning. Bullerkartläggningen genomförs sedan 2027 utifrån förordningen om omgivningsbuller och kommer vara underlag för en ny handlingsplan för trafikbuller.

Cykel

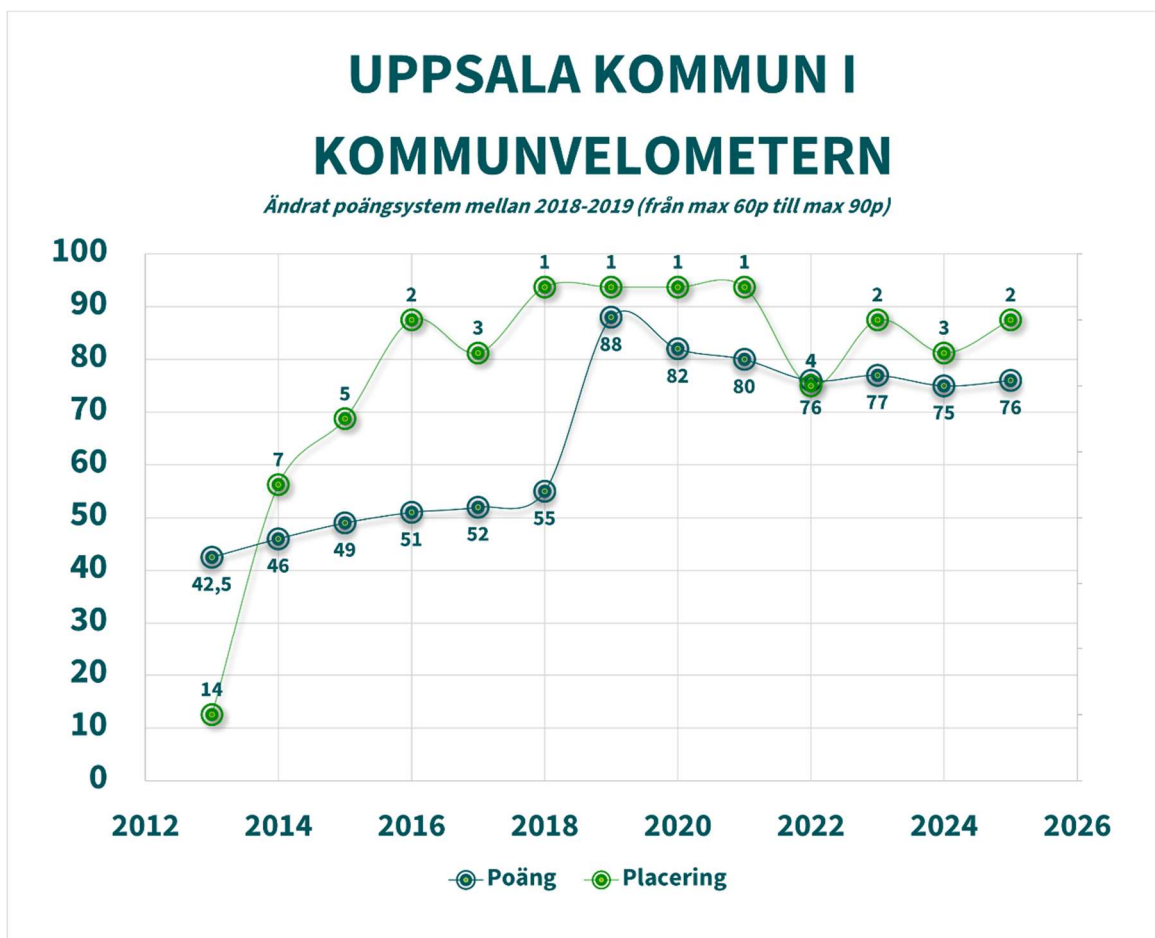
Andel cyklister i Uppsala kommun har varit stabil under de senaste åren och legat på ca. 25%. Det gör cykeln till ett av de främsta fordonen hos Uppsala kommuns invånare. Högre användning ses i tätorten än i kommunen i stort av förklarliga skäl. Att ta cykeln är ett bra komplement till både bil och kollektivtrafik och för att snabbt och smidigt kunna ta sig fram i staden. För att Uppsala ska kunna uppnå sitt mål om att vara en klimatpositiv kommun år 2050 är ökad cykling en viktig parameter och något som kommunen länge jobbat med att främja.



Figur 11: Andel resor i Uppsala kommun som sker med cykel år

Kommunvelometern

Kommunvelometern är en oberoende nationell granskning som genomförs av organisationen cykelfrämjandet. Granskningen mäter och jämför de deltagande kommunernas insatser för




Figur 12: Uppsala kommuns placering och poäng i Kommunvelometern mellan 2013-2025

cykling under året som gått. Områden som granskas är bland annat cykelinfrastruktur, marknadsföring och styrdokument för ett ökat cykelanvändande. Genom att delta i granskningen kan kommunen tydligt se hur vi förhåller oss till andra kommuner, se utveckling gällande cykling inom kommunen och de förändring över tid. 2025 deltog totalt 49 av Sveriges kommuner och Uppsala kom, med 76 poäng av 90 möjliga, på en delad andraplats ihop med Gävle. En förbättring från i fjol när Uppsala kommun kom på tredje plats med 75 poäng.

Cyklistvelometern

Cyklistvelometern genomförs också av cykelfrämjandet och ger cyklisternas perspektiv på utvecklingen och åtgärderna kopplat till cykel. Hur upplevs det som görs i praktiken? Undersökningen, med syftet att få fram underlag till att förbättra cykelförutsättningar i svenska kommuner, genomförs vartannat år och gjordes senast 2024. Uppsala kommun fick då 3,21 poäng av 5 möjliga vilket motsvarar ett C på betygsskalan. Det gjorde att Uppsala kommun placerade sig på plats 6 av totalt 19 deltagande stora kommuner.



**UPPSALA KOMMUN
RANKAS SOM NUMMER
6 AV 19 BLAND STORA
KOMMUNER**

Vad har gjorts?

Inventering av cykelvägvisning

Som ett led i att uppmuntra till cykling i Uppsala krävs det också att det är användarvänligt. En del i detta är god vägvisning längs cykelstråk. Under hösten har befintlig cykelvägvisning inventerats där nya platser där det idag saknas vägvisning identifieras och daterade skyltar utpekats. Förhoppningen är att detta i framtiden ska kunna användas för att förbättra och utöka vägvisningen för att underlätta ytterligare, som ett steg mot en klimatpositiv stad.

Ny snabbcykelled

Uppsalas sjätte snabbcykelled har under 2025 påbörjats längs Börjegatan i Libroäck. En snabbcykelled är en cykelväg där kommunen satsar extra mycket på att det ska vara smidigt och enkelt att ta sig fram. De ska bland annat ha god belysning och underlag samt att den är prioriterad vad gäller snöröjning och skötsel. Framkomligheten i området har tidigare varit bristfällig för oskyddade trafikanter som framöver kommer kunna ta sig fram på ett säkrare och bättre sätt.

Cykelparkering vid busshållplatser på landsbygden

Uppsala kommun jobbar med att främja möjlighet till hållbart resande på landsbygden. I ett avtal mellan staten, regionen och kommunen framgår att Uppsala kommun ska införa 14 stycken cykelställ längs väg 600 och 10 stycken längs väg 272. Detta görs i samband med upprustning av de befintliga vägarna där flertalet busshållplatser gjorts om och planskilts från vägbanan för ökad trygghet. Detta ska underlätta hela-resan-perspektivet och underlätta hållbart resande. Arbetet med införandet av cykelställen kommer att fortgå under 2026.

Cykelgator

Under 2025 har Uppsalas första cykelgata invigts på Fålhagsgatan i Fålhagen, sträckan mellan Solrosgatan och Hammarbygatan. Fålhagsgatan är en väg med högt cykelflöde och en viktig länk in mot stadens centrala delar samtidigt som gatan är med i huvudcykelvägnätet. En cykelgata innebär att bilister och cyklister fortsatt ska dela samma utrymme men med cyklister i fokus.

Åtgärder har vidtagits så att cyklister har företräde och biltrafiken nu har väjningsplikt ut på cykelgatan. Genom införande av cykelgator ökar både framkomligheten och säkerheten för cyklister. Arbetet med att införa ytterligare cykelgator kommer fortgå under kommande år.



Cykelöverfarter

För att öka framkomligheten för cyklister i Uppsala har antalet cykelövergångar utökats under året. Totalt finns det nu 88 stycken cykelövergångar i huvudcykelvägnätet varav 7 stycken är byggda under 2025. Detta har gjorts för att främja och underlätta framkomligheten för cyklister i staden.

Satsning på cykelparkeringshus

2019 invigdes Uppsalas första och Sveriges största cykelparkeringshus vid centralstationen. Belägningsgraden av huset har dessvärre inte blivit som önskat och arbetet med att få upp användandet av parkeringshuset har pågått under senaste åren. Under hösten 2024 hölls en stor workshop för berörda aktörer tillsammans med Uppsala parkering AB för att få fram idéer och förbättringsförslag för cykelparkeringshuset. Många bra idéer kom fram som kommunen arbetat med under 2025. Bland annat har ansökan om statlig medfinansiering för cykelboxar ansökts och godkänts samt att ett kommunikationspaket har satts samman för att förbättra skyltning och information kring cykelparkeringshuset. Cykelboxar planeras att köpas in under 2026. Nu mera är också cykelparkeringshuset helt avgiftsfritt.

TestTrampare – från test till vana!

Under året har cyklar till ett prova-på-projekt vid namn TestTrampare upphandlats. Tanken är att invånare i Uppsala kommun ska få prova på en låd- eller elcykel under en 3-veckorsperiod innan ett eventuellt köp. Detta för att få fler att få upp ögonen för cykel som färdmedel i vardagen. Projektet är också en del av spårvägsprojektet för att underlätta och öka framkomligheten för berörda personer under byggtid då framkomligheten med bil och kollektivtrafik ibland kommer att vara begränsad. Systemet förväntas lanseras under 2026.

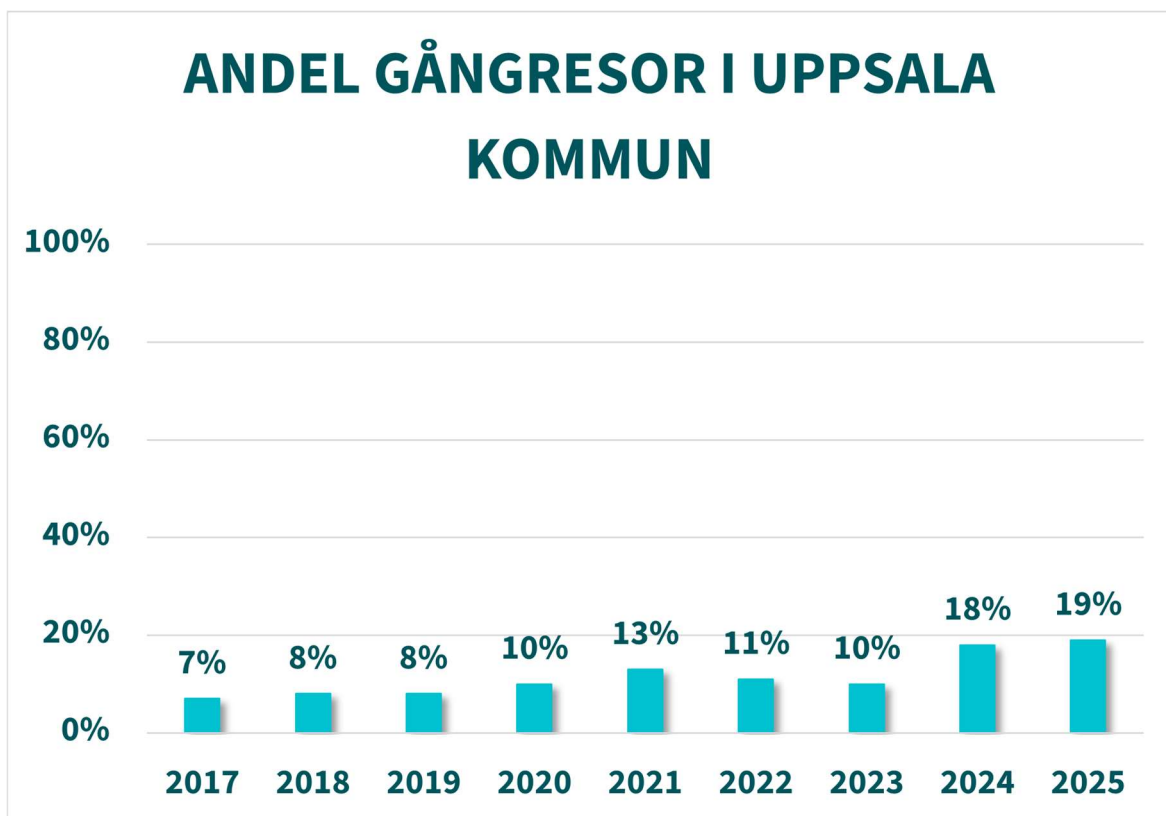
TestTrampare kommer att vända sig till olika målgrupper så som privatpersoner och företag i Uppsala kommun.

Vad kommer att hända?

Arbetet med cykelfrämjande åtgärder kommer att fortgå under kommande år. Bland annat kommer installationen av cykelboxar i cykelparkeringshuset vid centralstationen ske under 2026, fortsatt utredning kring önskemål när det gäller cykelgarage vid centralen och utökning av gång- och cykelvägnätet.

Gång och tillgänglighet

Att röra sig till fots är något som de senaste åren ökat. Från år 2017 till 2025 ses en markant ökning av gående i Uppsala kommun. Detta beror, som nämns ovan, på att förtydliganden gjordes i enkäten av Lysio om vad som räknas som en resa. Det ledde i sin tur till högre gångandel. Dock är ökningen så pass stor så trots förtydliganden i enkäten kan andel gångtrafikanter i Uppsala kommun anses ha ökat mellan 2017 och 2025. Denna ökning



Figur 13: Andel som sker till fots i Uppsala kommun

resulterar högre krav på kvalitativa gångvägar. Det är något som Uppsala kommun arbetar med för att både öka framkomligheten och tillgängligheten men också för att underlätta denna typ av hållbart resande.

Hur ser det ut?

Tillgänglighetsfrågan är något som Uppsala kommun arbetar med löpande. Förbättring av skyltning och upprätta prioriterade gångstråk är något som varit på agendan under året. God tillgång till kollektivtrafik är ett annat mål att eftersträva och Region Uppsala och Uppsala kommun arbetar löpande med att fortsätta tillgänglighetsanpassa busshållplatser i staden.

Vad har gjorts?

Huvudgångstråk

I enlighet med Uppsala kommuns innerstadsstrategi samt program, respektive handlingsplan, för trafik och mobilitet har Uppsala kommun under året arbetat med framtagandet av ett huvudgångstråk med fokus på det lokala perspektivet. Utifrån olika parametrar så som att det ska vara tillgänglighetsanpassat, genaste vägen samt en koppling till viktiga målpunkter, har olika vägar valts in i nätet. Syftet med detta är att försöka stärka banden i och mellan olika stadsdelar och centrum i Uppsala. Dessa vägar ska vara prioriterade när det gäller underhålla såväl på vintern som på sommaren med exempelvis undanröjning av snö och fungerande belysning för ökad trygghet. Genom att etablera ett huvudgångstråk ökar framkomligheten och möjligheten till ett mer hållbart resande i Uppsala samtidigt som en levande stadskärna upprätthålls. Huvudgångsnätet blir en start- och utgångspunkt i det fortsatta arbetet för visionen om ökad framkomlighet.

Utveckling av målpunktsskytning

I centrala delarna av Uppsala finns det sedan 2010 avsedd skyltning för gående i staden. Besöksmål valdes ut och syftet med detta var att skylta för besökare och boende i staden som rör sig till fots och vill ha skyltning om annat än gatunamn. Under hösten har nya förslag på skyltning tagits fram i samarbete med Destination Uppsala för att utöka skyltningen och göra det lättare att hitta som gående besökare i staden. Det resulterade i införande av helt nya

Inriktningar för rörelse

Attraktiv gäststad Gående ska ha god tillgänglighet till en attraktiv stadskärna med ett gent gatunät och generösa gång- och vistelsezoner.

Bättre cykelstad Cykeln ska ha god framkomlighet till stadskärnan men samsas med övriga trafikanter och anpassas till stadsmiljöns utrymmen.

Tydlig kollektivtrafik Kollektivtrafiken ska ha god framkomlighet till och inom stadskärnan på prioriterade stråk.

Tillgängligt för bil Bilen ska ha god tillgänglighet till stadskärnan och god framkomlighet runt stadskärnan för att undvika genomfartstrafik och bättre anpassa biltrafiken till gatunätets förutsättningar.

Tillgängliga bilparkeringsplatser Parkeringsplatser för bil ska i huvudsak hänvisas till parkeringsanläggningar.

Tillgängliga cykelparkeringsplatser Cykelparkeringsplatser ska finnas nära målpunkter men inte konkurrera med platser som är särskilt viktiga för stadslivet.

Figur 14: Inriktning för rörelse ur Uppsala kommuns "plan för innerstaden".

platser för skyltning och kompletterande skyltning på platser där det idag finns befintlig skyltning.

Gå-turer med synskadades riksförbund

Under senaste åren har gå-turer tillsammans med synskadades riksförbund hållits för personal på Uppsala kommun. Syftet är att utbilda planerare i tillgänglighet för att få en större insyn i hur man ska tänka och anpassa planeringen utifrån synskadades perspektiv. Utbildningarna kommer att fortsätta hållas löpande.

Tillgänglighetsbrist inventering av stationsområdet

Under senaste åren har inventering och utvärdering av tillgänglighet inom stationsområdet i Uppsala gjorts. Syftet med arbetet var att i takt med att fyrspårsavtalet förverkligas ska tillgänglighet ha huvudfokus vid ny- och ombyggnation av stationsområdet. Inventeringen gjordes utifrån flera perspektiv bland annat barnperspektiv, äldreperspektiv, olika funktionsnedsättningar som synskadades perspektiv och rullstolsburnas perspektiv samt markbeläggning och belysning. Med hjälp av en sådan här inventering kan befintliga brister och styrkor identifieras som i sin tur kan tas med i framtida planering och byggnationer.

Revidering av teknisk handbok

Efter inkomna synpunkter på kommunens tekniska handbok och typritning över ledstråk har en revidering av detta gjorts under första halvan av 2025.

Snöröjningsutbildning

Personal vid Uppsala kommun har under året utbildats i snöröjning kopplat rörelsehindrade personers perspektiv. Syftet är att på detta sätt utbilda personal och för att få en större förståelse för vikten av en god drift på gång- och cykelbanor. Denna typ av utbildning kommer att fortgå kommande år.

Vad kommer att hända?

Arbetet med gång i Uppsala framöver kommer fortsätta följa handlingsplanen för trafik och mobilitet för att främja hållbara resor. Huvudgångstråket pekar ut vilka stråk som bör utvecklas och arbetas vidare med för att öka framkomligheten för fotgängare. Det blir ett underlag för framtida arbete gällande tillgänglighet.

Parkering

Hur människor reser påverkas mycket av de möjligheter som finns. Därför är det viktigt att arbeta med bra parkering för både cykel och bilar. Bilen är skrymmande både när den används och står parkerad därför är det viktigt att strategiskt planera för hur den ska parkeras. För långtidsparkering är målet i innerstaden mobilitetshus och markparkering avses främst för stadens besökare. För att få en levande stadskärna är alla trafikslag viktiga och målet är att

det ska vara tillgänglig även för bilen men på de oskyddade trafikanternas villkor. I utkanten av staden och i landsbygdsorter blir infarts- och pendlarparkeringar viktiga för att kunna möjliggöra hela-resan-perspektivet. Nedan följer ett urval av åtgärder som vidtagits under året.

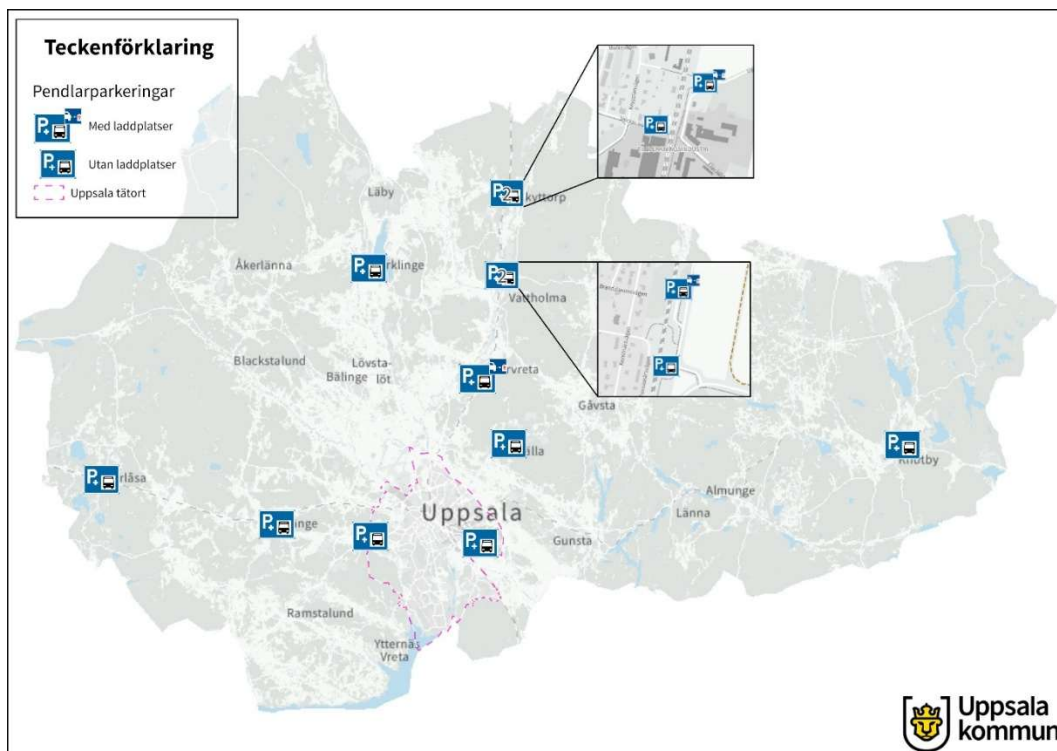
Vad har gjorts?

Parkeringsavgifter

Som ett led i att nå målen i Agenda 2030 och så småningom bli en klimatpositiv kommun har det under året skett förändringar i parkeringsavgifter i stadskärnan. Efter beslut i Gatu- och samhällsmiljönämnden har åtgärden genomförts av Uppsala kommun där Uppsala parkering och mobilitet AB har hand om övervakningen. Områden där det tidigare har varit gratis att parkera längs med gatan och varit en hög beläggning har under året fått parkeringsavgifter införda. Bland annat i Kåbo och Eriksberg. Syftet är att parkering bör ske på kvartersmark när det är möjligt, det minskar både belastningen på gatorna och förbättrar trafiksäkerheten i området. Framkomligheten ökar också på gatorna och det ger bättre förutsättningar gällande drift av gaturummet.

Pendlarparkeringar och infartsparkeringar

Ett begrepp som Uppsala kommun jobbat med under hösten och som kommer fortsätta arbetas med är Park and ride. Politiken anser det viktigt att satsa på infarts- och pendlarparkeringar med anslutning till kollektivtrafik, på detta sätt kan hela-resan-perspektivet uppnås samtidigt som trängsel kan minska i stadens inre delar. Under de senaste åren har bland annat en infartsparkering i Stenhagen samt en pendlarparkering i Björklinge rustats med nya skyltar, pendlarparkeringen i Järlåsa har fått en parkeringsplats för rörelsehindrade och en tidigare parkeringsyta i Vänge har under hösten 2025 rustats upp med bland annat utökad yta, tydligare skyltning, bättre möjlighet till cykelparkering samt belysning. Nedan följer en karta över befintliga infarts- och pendlarparkeringar, dessa platser har tagits fram utifrån trafiknätsplanen och handlingsplan för pendlarparkeringar.



Figur 15: Karta över befintliga pendlar- och infartsparkeringar i Uppsala kommun.

Upphandling av parkeringsledningssystem

Under 2025 har en upphandling av ett parkeringsledningssystem i Uppsala kommun påbörjats. Syftet är att upphandla en hubb för att på så sätt kunna samla betalningsdata för parkeringar som sedan signalerar till hubben när en parkering startas respektive avslutas. På så sätt kan bilförare smidigare hitta lediga platser samtidigt som kommunen får in statistiskt underlag över beläggningen av parkeringar. Tanken är att hubben ska vara kopplad till de betalningsappar som parkeringarna är anslutna till och att lediga respektive upptagna platser visas direkt i betalningsappen. Ambitionen är att ha upphandlingen klar hösten 2026.

Brandmästaren – en lösning till parkering på kvartersmark

Uppsalas största parkeringsanläggning hittar man sedan i år i Rosendal. Här har ett stort mobilitetshus för flera typer av färdmedel upprättats. Detta ska fungera som en lösning eller ett komplement till parkering på kvartersmark för boende och verksamma i området. I enlighet med innerstadsstrategin kan denna anläggning bidra till att en trevligare och tryggare trafikmiljö uppnås. För att minska bilberoendet och främja hållbart resande har även bilpooler upprättats i anläggningen.



Strategiskt arbete med parkering på allmän plats i centrala Uppsala

I samband med ut- och ombyggnad av järnvägen och fyrspåret har en del markparkering för allmänheten försvunnit. Den tidigare stora parkeringen på Österplan har och kommer att minska i storlek. För att arbeta strategiskt med parkeringsfrågan och underlätta för bilburna besökare att nå centrala Uppsala har flera andra parkeringsplatser öppnats för allmänheten. Bland annat på Salaplan vid Råbyvägen och en parkering längs ån på Fyrisgatan.

Vad kommer att hända?

Arbetet med pendlar- och infartsparkering att fortgå under kommande år samt det fortsatta arbetet med ytterligare mobilitetsanläggningar bland annat i främre Boländerna för att tillskapa mer parkering i anslutning till stan. Att etablera ett park and ride-koncept ligger också som ett uppdrag kommande år.

Avslutning

Sammanfattningsvis har 2025 varit ett år då Uppsala kommun fokuserat på många områden inom mobilitet.

Uppsala kommun ser ljus på framtiden för ett mer hållbart resande bland våra invånare och fortsätter bedriva det underhålls-, utvecklings- och förbättringsarbete som görs idag.

Handlingsplan för mobilitet och trafik kommer att fortsätta ligga till grund för och styra arbetet framåt med vidtagande av kommande åtgärder och arbete.