

Stadsbyggnadsförvaltningen

Datum:  
2023-10-03

Diarienummer:

## Svar på interpellation från Jonas Segersam (KD) om trafik

*Varför presenteras inte kartläggningar av framkomligheten för fordonstrafiken för kommunfullmäktige med förslag på förbättringar?*

Det har hållits presentationer för KSAU de senaste åren där även trafiksystemet i framtiden visats.

*Varför har inte antalet parkeringar i centrala Uppsala ökats enligt KF:s beslut utan i stället minskats?*

Sedan 2016 har stora delar av centrumnära parkering på allmän plats reglerats med parkeringsavgift. Parkeringsplatser på allmän plats har inte i någon större utsträckning tagits bort, däremot har parkeringsplatser frigjorts som en konsekvens av den parkeringsreglering som gjorts. Ett exempel är Främre Boländerna som fick parkeringsavgift 2022, där det i dagsläget finns god parkeringskapacitet jämfört med tidigare när parkeringarna var avgiftsfria.

Genom att styra trafiken till anläggningar i enlighet med Innerstadsstrategin kan mark som i dag används som parkering på sikt omvandlas till andra samhällsnyttiga funktioner eller till uteserveringar eller annat som ökar stadslivet. Vilket är i linje med beslutad inriktning att i första hand prioritera gående, cyklister och kollektivtrafik framför motoriserad personbilstrafik.

När parkeringarna på Österplan stängs i samband med Trafikverkets utbyggnad av planskilda korsningar för järnvägen kommer kvarteret Norra Hovstallängen kunna bli en ersättningsparkering med ca 200 platser.

*Hur arbetar kommunen för att öka kapaciteten på kringleder som E4, Kungsängsleden, Sydvästlänken, Kyrkogårdsgatan med mera enligt ovanstående?*

Det pågår ständigt mätningar och uppföljning av trafiken i Uppsala. Att staden växer är inte alltid förenligt med att det inte kommer bli kapacitetsproblem på det trafiksystem vi har. Därav vikten att fortsätta bygga ut gång, cykel och kollektivtrafik för att fler enklare ska kunna välja dessa transportsätt.

*Hur säkerställer GSN i sin planering att det finns möjlighet att ta sig fram i staden även under ombyggnationer och under den kommande spårvägsutbyggnaden?*

Projektet spårväg, Uppsala C och planskilda korsningar arbetar intensivt inom ramen för sina projekt att säkra trafiken under byggtiden och har ett stort ansvar för att säkra framkomligheten under tiden utbyggnaden sker. GSN ansvarar för helheten och att säkra framkomligheten generellt. Framkomligheten ses över i de olika etapperna av den planerade utbyggnaden och en särskild funktion planeras samordna arbetena. Att

det kommer att bli viss påverkan under utbyggnadsperioden är oundvikligt även om möjligheten till framkomlighet säkras.

*Hur säkerställer GSN att inte hinder i form av kollektivtrafikhållplatser, farthinder och borttagna sidofiler stoppar upp trafiken för mycket och leder till onödiga kostnader för återställande och justering?*

Vid utformning av hållplatser är det viktigt att utgå utifrån platsens förutsättningar. Målbilden är att trafikutformningen ska bidra till god tillgänglighet och trafiksäkerhet. För att öka framkomligheten så är det vanligt att bygga körbanehållplatser, vilket är något som Uppsala kommun gjort mer eller mindre konsekvent de senaste 20 åren. Körbanehållplatser innebär att bussen inte kör åt sidan för övriga motorfordon, in i en ficka. Utformningen ger bussarna bättre framkomlighet och bättre komfort för resenärerna. Utformningen är kostnadseffektiv och enkel ur ett anläggningsperspektiv. På prioriterade utrymningsvägar och gator med höga hastigheter byggs ibland hållplatsfickor om det finns särskilda skäl. Det kan till exempel gälla vikten av att öka trafikkapaciteten i de allra mest trafikerade stråken i stadens transportnät.

*Hur säkerställer GSN framkomligheten för kollektivtrafiken och bussförarens arbetsmiljö? - Hur arbetar GSN för att ge en ökad tillgänglighet för Uppsala innerstad för invånare för andra delar av staden och kommunen?*

Som väghållare ska vi följa nollvisionen och då är det tydligt att vi måste göra åtgärder för att minska effekten av allvarliga olyckor. Detta innebär i praktiken att vi måste säkerställa att det inte går att köra fortare än 30 kilometer i timmen där oskyddade trafikanter är i konflikt med motorfordonsförare. Det bästa sättet att göra detta är med hastighetsdämpande gupp. Vi arbetar ständigt med att både utveckla våra anläggningsmetoder och vårt samarbete med Region Uppsala. Det är såklart viktigt att guppen som byggs är rätt utformade för att inte bli ett arbetsmiljöproblem för bussförare.

Arbetsmiljön för bussförare är viktig att beakta som en del av trafikplaneringen, både strategiskt och operativt. Ur ett väghållarperspektiv behöver trafiksäkerheten, framkomligheten och komforten beaktas. Det innebär att det oftast inte går att optimera trafiksystemet, endast ur ett av dessa perspektiv. Stadsbyggnadsförvaltningen har under många år fördjupat arbetet med utformning av farthinder för att både leva upp till arbetsmiljöverkets riktlinjer och samtidigt som farthindren ska sänka hastigheten i linje med nollvisionens indikatorer för trafiksäkerhet. Förarnas arbetsmiljö påverkas även av vägbanornas och beläggningarnas skick samt av pågående gatuarbeten eller ledningsarbeten som ofta kan innebära gropiga och trånga väggutrymmen. Stadsbyggnadsförvaltningen för därför löpande en dialog med Region Uppsala för att planera och prioritera åtgärder som minskar påverkan på arbetsmiljön i samband med att staden byggs.

Rafael Waters (S)

Ordförande i Gatu- och samhällsmiljönämnden