

§ 372

Program och handlingsplan för mobilitet och trafik

KSN-2019-2011

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna program för mobilitet och trafik enligt ärendets **bilaga 1**

Kommunstyrelsen beslutar för egen del

2. **att** godkänna handlingsplan för mobilitet och trafik enligt ärendets **bilaga 3**

Sammanfattning

I och med beslut om översiktsplan 2016 gavs stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en ny trafikstrategi. Arbetet inleddes 2017. Kommunstyrelsen beslutade i augusti 2017 om projektdirektiv. Direktivet innebar en sammanhållen strategi med handlingsplaner för såväl den långsiktiga som den mer kortsiktiga utvecklingen av transportsystemet, resor och transporter kopplade till kommunens mål. Arbetet med strategi och handlingsplaner planerades att löpa parallellt.

Under 2018 gjordes ett omtag i syfte att först arbeta fram en strategi som gav ett ramverk för efterföljande handlingsplaner. Kommunstyrelsen behandlade en remissversion av program för mobilitet och trafik i oktober 2019. Kommunstyrelsen beslutade att endast en remisskonferens med relevanta aktörer skulle ske. En sådan ägde rum i februari 2021. Kommunstyrelsen beslutade vidare att uppdra åt gatu- och samhällsmiljönämnden att ta fram en handlingsplan för mobilitet och trafik, samt att återkomma till kommunstyrelsen för en gemensam beredning och beslut av program och handlingsplan.

Beslutsunderlag

- Arbetsutskottets förslag 7 december 2021 § 421
- Tjänsteskrivelse, daterad 12 oktober 2021
- Bilaga 1, Program för mobilitet och trafik
- Bilaga 2, nulägesbeskrivning, målsammanställning och identifierade åtgärdsbehov kopplad till program för mobilitet och trafik

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2021-12-15

- Bilaga 3, Handlingsplan för mobilitet och trafik
- Bilaga 4, Nulägesbeskrivning kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 5, Åtgärdslista kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 6, Utredningsbehov kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 7, Redogörelse för dialog med allmänheten
- Bilaga 8, Kartor

Yrkanden

Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M) och Jonas Segersam (KD) yrkar, med instämmande från Stefan Hanna (-) och Simon Alm (-):

- (1) att beslutet om begränsad biltrafik på Kungsgatan upphävs,
- (2) att ärendet avslås.

Tobias Smedberg (V) yrkar:

- (1) att till programmets avsnitt identifierade åtgärdsbehov lägga till följande formulering
Ta fram förslag på hur Uppsala kommun ska kunna införa en zonindelning som minskar genomfartstrafik och bilism mellan olika centralt belägna stadsdelar i Uppsala stad.
- (2) att till programmets avsnitt identifierade åtgärdsbehov lägga till följande formulering
Identifiera fler gator i innerstaden som kan göras fria från biltrafik.
- (3) att till handlingsplanens avsnitt med utvecklingsområden lägga till följande åtgärd
Ta fram förslag på hur Uppsala kommun ska kunna införa en zonindelning som minskar genomfartstrafik och bilism mellan olika centralt belägna stadsdelar i Uppsala stad.
- (4) att till handlingsplanens avsnitt med utvecklingsområden lägga till följande åtgärd
Identifiera fler gator i innerstaden som kan göras fria från biltrafik.
- (5) att till handlingsplanens avsnitt med utvecklingsområden lägga till följande åtgärd
Genomföra fortsatta försök med gåbussar för att främja trygga och hälsofrämjande hämtningar och lämningar på förskola och skola.

Beslutsgång

Ordförande ställer först Tobias Smedbergs (V) ändringsyrkanden mot avslag och finner att kommunstyrelsen avslår desamma.

Ordförande ställer därefter Fredrik Ahlstedt (M) med fleras första ändringsyrkande (1) mot avslag och finner att kommunstyrelsen avslår detsamma.

Ordförande ställer därefter arbetsutskottets förslag om avslag och finner att kommunstyrelsen bifaller detsamma.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Reservationer

Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M) och Jonas Segersam (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för Fredrik Ahlstedt (M) med flera yrkande med motiveringen: *Arbetet med handlingsplanen för mobilitet och trafik har pågått sedan 2017 och resultatet av det arbetet är inte tillräckligt bra. Planen är för generell och inte tillräckligt precis. Vi har under arbetets tid lyft upp behovet av analys av trafikflöden, prioriterade vägar, konsekvenser av avstängningar, trafikmätningar och hänsyn till nya områden. Satsningarna på cykel får ett stort utrymme i planen men en sådan här plan behöver inkludera alla trafikslag. Planen behöver ha tyngdpunkt på utveckling och möjligheter istället för förbud. En stor andel invånare i Uppsala kommun behöver bilen och det måste tas i beaktning. Vi tror på människan och på tekniken, ny grön teknik kommer att leda till fler eldrivna och självkörande bilar vilket också måste vara ett perspektiv som inkluderas. Uppsala kommun behöver en heltäckande trafikplan med fokus på framkomlighet och säkerhet för alla trafikslag. Denna plan uppfyller inte dessa krav.*

Tobias Smedberg (V) och Hanna Victoria Mörck (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för Tobias Smedbergs (V) yrkande med motiveringen: *Nya trafiklösningar krävs för att Uppsala ska kunna möta framtidens utmaningar. Erfarenheter från andra länder visar att en zonindelning av stadstrafiken kan vara ett effektivt sätt att minska genomfartstrafiken från privatbilismen i stadskärnan och få till en trivsammare innerstad. Att utreda möjligheterna att införa en sådan i Uppsala bör därför inte ses som en omöjlighet. I samma linje bör vi titta på vilka gator som kan göras fria från biltrafik för att få till en bättre innerstadsmiljö med renare luft samt mer plats för gång- och cykeltrafikanter. Slutligen ser vi att arbetet med gåbussar och liknande modeller bör fortsätta för att säkra hämtningar och lämningar för fler skolbarn i Uppsala kommun.*

Stefan Hanna (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande med motiveringen: *Det är otillfredställande att ett arbete som pågått under många år inte kan leverera ett bättre och mer användbart resultat. Det är ett dokument fullt av vackra ord och höga ambitioner. Jag saknar dock mer konkreta resonemang och planer kopplade till de trafikflödesutmaningar som behöver lösas redan idag oavsett om kommunen växer med 50.000 eller 150.000 invånare fram till och med 2050. Jag saknar ett av de viktigaste perspektiven kopplade till mobilitet och för att nå klimatneutralitet inom rimlig framtid, fokuset på att skapa en organiserad delningsekonomi. En delningsekonomi som inkluderar färdmedel som bilar, elsparkcyklar och varför inte även drönare. Den tekniska utvecklingen går mycket fort och inte minst inom transportsektorn. Uppsala kommun är en geografiskt stor kommun. Av många skäl kommer många Uppsalabor fortsätta att använda bilar för att få sitt vardagsliv att gå ihop. I underlaget till beslut framgår att det idag saknas en god uppfattning om "end2end" behoven som Uppsalaborna har. Det är särskilt bristen på kompetens om detta som oroväckande många inom minoritetsstyret*

inte förstår att bilen fortsatt spelar en stor roll som inga andra trafikslag kan tillfredsställa. Att negligera det faktumet är inte att tjäna de invånare vi folkvalda ska tjäna.

Simon Alm (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande med motiveringen:

Ärendet genomsyras av socialism och ideologisk aversion mot bilar. Bilen är en frihetssymbol och ett uppskattat transportmedel bland kommunens invånare. Allra mest bland de äldre. I handlingen uttrycks det tydligt att man vill skuffa undan bilarnas framkomlighet till förmån för andra transportmedel. Undertecknad anser att det i ett sammanhang av långsiktig planering inte ska behöva göras sådana prioriteringar när man kan försöka planera för att ha beredskap för de ökade trafikflödena som blir fallet med de kommande decenniernas fortsatta expansion av framförallt Uppsala stad. Man lyfter med stolthet fram grupper som gynnas, men redovisar inte explicit vilka som missgynnas. Jämlikhet, miljö med flera gynnas enligt bilagan Nulägesbeskrivningar sida 15 med rubriken personbilstrafik. Den grupp som allra mest väljer bilen som färdmedel är pensionärer, och styret borde förklara hur det rimmar med en äldrevänlig kommun att ge sig på just den äldre gruppens föredragna transportmedel? Det finns många skäl till att välja bilen även om man har tillgång till kollektivtrafik, vilka kan vara att man vill minska risk för att bli utsatt för smitta, man har ont och vill därför kunna komma närmre sin måladress, man har med sig saker eller livsmedel som är jobbigt att frakta på annat sätt, man kanske är flera som åker varför bilen blir betydligt billigare val, man tycker det är bekvämt att kunna åka på sina egna villkor osv.

Varför ska man missunna denna ihållande starka uppskattning av bilen som transportmedel? Trots massiv negativ kampanj, från främst socialistiskt håll mot denna frihetssymbol, kvarstår bilen som ett dominant transportalternativ bland stora delar av kommuninvånarna. Frågan om utsläpp är på full gång att lösas ytterligare med elbilarnas frammarsch. För bara 20 år sedan var katalysatorer inte ens på något sätt självklart i fordonsflottan, men tekniken för oss framåt. Om 20 år kommer elbilstekniken ha tvingat ner utsläppen dramatiskt ytterligare. I kombination med självkörande teknik kommer yteffektiviteten att förbättras, bilen kommer att kunna bli tillgängligare för de som saknas körkort osv. Framtiden tillhör bilen och staden ska naturligt planeras för att kunna tillgodose en sådan fortsättning på den trenden som redan pågått i över ett halvt sekel.

Resonemang och aktiva åtgärder för att med en trafikplanering göra det svårare att ta sig fram med bil i framtiden är ett totalt misslyckande vad gäller ansvarstagande. Trafikplaneringen ska söka göra det lättare att ta sig fram på alla sätt och vis, inte plågas av ideologiska tokigheter.

Vidare saknas konkretisering. Det här blir i det närmaste bara ett inriktningsdokument för GSN att jobba vidare med, och det egentliga enda medskicket i allt detta är att ge GSN ett fullmäktigebeslut på att fortsätta försvåra framkomligheten för bilar. Antingen behöver ärendet göras om från grunden med mer konkretisering eller så kan det lika gärna avslås.

Särskilt yttrande

Linnea Alm (SD) lämnar ett särskilt yttrande:

Så sent som vid kommunfullmäktigesammanträdet den 13:e december talade en företrädare för Miljöpartiet om situationer där bilen behövs. Om det uttalandet verkligen betydde något så vore det dock klädsamt om den insikten kunde mynna ut i något mindre bilfientliga förslag för centrala Uppsala. Att ständigt gömma sig bakom formuleringar om att befrämja kollektivtrafik och cykeltrafik etc, men att samtidigt bedriva en politik som dessvärre inte kan ses som något annat än att så mycket som möjligt försvåra och hindra biltrafik, är inte att föredra.

Det är inte helt enkelt att tillgodose alla önskemål i en redan uppbyggd stad, och biltrafik är inte heller oproblematisk, men ska centrala stadens näringsidkare ha en långsiktig chans att överleva måste det finnas möjligheter för de som behöver att ta sig till och från centrum även med bil. Det har inte minst märkts under pandemin när det införts rabatterade parkeringsavgifter i centrala Uppsala, något som uppskattades mycket av näringslivet.

Det är också en tillgänglighetsfråga för såväl landsbygdsbor som blåljusverksamhet, som allt annat än prioriteras och värnas.

Invändningen att det bara handlar om genomfartstrafik och inte om resenärer med en ändpunkt i centrum övertygar inte. Det är svårt att se hur en sådan sak ska kunna kontrolleras. Om en resa sker från exempelvis Svartbäcken och inkluderar ett mycket kort besök på stadshuset, för att sedan gå vidare ut mot Ikea, handlar det då om en genomfartsresa eller två ändpunktsresor? Gränsdragningen skulle riskera att bli både absurd och direkt farsartad, och det är inget som är ägnat att ge medborgarna större förtroende för politikerskrået.

Det är dessutom påfallande ofta som den här sortens åtgärder bara leder till andra svårigheter på annat håll. Styret har försäkrat att den här förändringen inte kommer att korka igen exempelvis Väderkvarnsgatan. Det återstår att se, men erfarenheterna från andra städer både i Sverige och utomlands är inte direkt goda.

Buss är bra för somliga, tåg för somliga, cykel eller att gå till fots återigen för somliga, men bilister tycks styret mest se som en grupp människor som på något vis gör något dåligt och som ska straffas för det. Den här sortens förslag är inte bara meningslösa och orättvisa, de andas också påfallande ofta en ton av osunt moraliserande.

§ 421

Program och handlingsplan för mobilitet och trafik

KSN-2019-2011

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna program för mobilitet och trafik enligt ärendets **bilaga 1**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta för egen del

2. **att** godkänna handlingsplan för mobilitet och trafik enligt ärendets **bilaga 3**

Sammanfattning

I och med beslut om översiktsplan 2016 gavs stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en ny trafikstrategi. Arbetet inleddes 2017. Kommunstyrelsen beslutade i augusti 2017 om projektdirektiv. Direktivet innebar en sammanhållen strategi med handlingsplaner för såväl den långsiktiga som den mer kortsiktiga utvecklingen av transportsystemet, resor och transporter kopplade till kommunens mål. Arbetet med strategi och handlingsplaner planerades att löpa parallellt.

Under 2018 gjordes ett omtag i syfte att först arbeta fram en strategi som gav ett ramverk för efterföljande handlingsplaner. Kommunstyrelsen behandlade en remissversion av program för mobilitet och trafik i oktober 2019. Kommunstyrelsen beslutade att endast en remisskonferens med relevanta aktörer skulle ske. En sådan ägde rum i februari 2021. Kommunstyrelsen beslutade vidare att uppdra åt gatu- och samhällsmiljönämnden att ta fram en handlingsplan för mobilitet och trafik, samt att återkomma till kommunstyrelsen för en gemensam beredning och beslut av program och handlingsplan.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse, daterad 12 oktober 2021
- Bilaga 1, Program för mobilitet och trafik
- Bilaga 2, nulägesbeskrivning, målsammanställning och identifierade åtgärdsbehov kopplad till program för mobilitet och trafik

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2021-12-07

- Bilaga 3, Handlingsplan för mobilitet och trafik
- Bilaga 4, Nulägesbeskrivning kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 5, Åtgärdslista kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 6, Utredningsbehov kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 7, Redogörelse för dialog med allmänheten
- Bilaga 8, Kartor

Yrkanden

Fredrik Ahlstedt (M) och Jonas Segersam (KD) yrkar:

- (1) att beslutet om begränsad biltrafik på Kungsgatan upphävs,
- (2) att ärendet avslås

Tobias Smedberg (V) yrkar:

- (1) att till programmets avsnitt identifierade åtgärdsbehov lägga till följande formulering
Ta fram förslag på hur Uppsala kommun ska kunna införa en zonindelning som minskar genomfartstrafik och bilism mellan olika centralt belägna stadsdelar i Uppsala stad.
- (2) att till programmets avsnitt identifierade åtgärdsbehov lägga till följande formulering
Identifiera fler gator i innerstaden som kan göras fria från biltrafik.
- (3) att till handlingsplanens avsnitt med utvecklingsområden lägga till följande åtgärd
Ta fram förslag på hur Uppsala kommun ska kunna införa en zonindelning som minskar genomfartstrafik och bilism mellan olika centralt belägna stadsdelar i Uppsala stad.
- (4) att till handlingsplanens avsnitt med utvecklingsområden lägga till följande åtgärd
Identifiera fler gator i innerstaden som kan göras fria från biltrafik.
- (5) att till handlingsplanens avsnitt med utvecklingsområden lägga till följande åtgärd
Genomföra fortsatta försök med gåbussar för att främja trygga och hälsofrämjande hämtningar och lämningar på förskola och skola.

Jonas Petersson (C) yrkar:

att i handlingsplan under Trafiksäker, trygg och tillgänglig trafikmiljö lägga till: Utveckla samarbete för trafiksäker, trygg och tillgänglig trafikmiljö utanför kommunens väghållningsområde.

Erik Pelling (S) yrkar bifall till föreliggande förslag

Beslutsgång

Ordförande ställer först Fredrik Ahlstedt (M) med fleras första ändringsyrkande mot avslag och finner att arbetsutskottet avslår detsamma.

Ordförande ställer därefter Tobias Smedbergs (V) tilläggsyrkanden mot avslag och finner att arbetsutskottet avslår desamma.

Ordförande ställer därefter Jonas Peterssons (C) tilläggsyrkande mot avslag och finner att arbetsutskottet avslår detsamma.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2021-12-07

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

Reservationer

Fredrik Ahlstedt (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för Fredrik Ahlstedt (M) med fleras yrkanden med motiveringen:

Arbetet med handlingsplanen för mobilitet och trafik har pågått sedan 2017 och resultatet av det arbetet är inte tillräckligt bra. Planen är för generell och inte tillräckligt precis. Vi har under arbetets tid lyft upp behovet av analys av trafikflöden, prioriterade vägar, konsekvenser av avstängningar, trafikmätningar och hänsyn till nya områden. Satsningarna på cykel får ett stort utrymme i planen men en sådan här plan behöver inkludera alla trafikslag. Planen behöver ha tyngdpunkt på utveckling och möjligheter istället för förbud. En stor andel invånare i Uppsala kommun behöver bilen och det måste tas i beaktning. Vi tror på människan och på tekniken, ny grön teknik kommer att leda till fler eldrivna och självkörande bilar vilket också måste vara ett perspektiv som inkluderas.

Uppsala kommun behöver en heltäckande trafikplan med fokus på framkomlighet och säkerhet för alla trafikslag. Denna plan uppfyller inte dessa krav.

Tobias Smedberg (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Jonas Petersson (C) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2021-10-12

Diarienummer:
KSN-2019-2011

Handläggare:
Ola Kahlström, Martina Hedström

Program och handlingsplan för mobilitet och trafik

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna program för mobilitet och trafik enligt ärendets **bilaga 1**

Kommunstyrelsen beslutar för egen del

2. **att** godkänna handlingsplan för mobilitet och trafik enligt ärendets **bilaga 3**

Ärendet

I och med beslut om översiktsplan 2016 gavs stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en ny trafikstrategi. Arbetet inleddes 2017. Kommunstyrelsen beslutade i augusti 2017 om projektdirektiv. Direktivet innebar en sammanhållen strategi med handlingsplaner för såväl den långsiktiga som den mer kortsiktiga utvecklingen av transportsystemet, resor och transporter kopplade till kommunens mål. Arbetet med strategi och handlingsplaner planerades att löpa parallellt.

Under 2018 gjordes ett omtag i syfte att först arbeta fram en strategi som gav ett ramverk för efterföljande handlingsplaner. Kommunstyrelsen behandlade en remissversion av program för mobilitet och trafik i oktober 2019. Kommunstyrelsen beslutade att endast en remisskonferens med relevanta aktörer skulle ske. En sådan ägde rum i februari 2021. Kommunstyrelsen beslutade vidare att uppdra åt gatu- och samhällsmiljönämnden att ta fram en handlingsplan för mobilitet och trafik, samt att återkomma till kommunstyrelsen för en gemensam beredning och beslut av program och handlingsplan.

Beredning

Programmet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Relevanta övriga förvaltningar, såsom kommunledningskontoret och miljöförvaltningen, och

kommunala bolag, såsom Uppsala parkerings AB, har deltagit i arbetet. Näringslivs-, barn-, och jämställdhetsperspektiven har varit en integrerad del av arbetet och framgång av såväl mål som inriktningar i programmet. Se ärendets **bilaga 1**.

Handlingsplanen har också beretts av stadsbyggnadsförvaltningen, samt genom en referensgrupp bestående av representanter från kommunens förvaltningar och bolag. Vidare har en dialog med allmänheten samt med Uppsalas näringsliv skett under våren 2021. Se ärendets **bilaga 3** för handlingsplanen samt **bilaga 7** om dialog med allmänheten.

Föredragning

Program för mobilitet och trafik ger genom att formulera mål, fokusområden och inriktningar en plattform och ett ramverk för att långsiktigt och uthålligt arbeta med mobilitet och trafik. Det handlar om utformningen av trafiksystemet, för hur resor och transporter kan bli kortare och/eller mer effektiva, samt hur man kan få tillgång till olika resurser utan fysiska resor eller transporter. Ett tillståndsmål visar vad som karakteriserar trafiksystemet och mobiliteten i Uppsala kommun år 2050, då alla resor och transporter förutsätts ske med hållbara färdmedel. En mängd åtgärdsbehov har identifierats, en handlingsplan för mobilitet och trafik är den viktigaste, se vidare i **bilaga 2**. I enlighet med projektdirektiv för revidering av översiktsplan 2016 som beslutades av kommunstyrelsen i juni 2021 §173, ska det prövas om programmet kan vävas in i och ersättas av kommande översiktsplan.

Handlingsplan för mobilitet och trafik syftar till att konkretisera de beslutade tillståndsmålen i Program för mobilitet och trafik genom att ta fram konkreta mål för 2030. Förslagen till färdmedelsmål speglar därmed inte ambitionerna med den kapacitetsstarka kollektivtrafiken. Handlingsplanen för mobilitet och trafik ger en tydlig riktning för hur målen uppnås genom åtgärder för det fortsatta arbetet. Handlingsplanen ger en samlad bild av vilka åtgärder som behövs för att programområdet ska utvecklas. Ansvar och roller för nämnder och bolagsstyrelser förtydligas i relation till deras reglemente och ägardirektiv för att säkerställa genomförandet av programmets mål. Se ärendets **bilaga 3**.

Handlingsplan för mobilitet och trafik har fokus på hela kommunen, jämställdhet, näringsliv, tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, barn och äldre. Kommunen har dock störst rådighet över vilka åtgärder som kan föreslås i Uppsala och Storvreta tätort, det vill säga där Uppsala kommun är väghållare. I övriga delar av kommunen ligger väghållaransvaret antingen på staten via Trafikverket eller på enskilda väghållare, i vilka fall åtgärder behöver ske i samarbete med dessa väghållare.

I ärendets **bilaga 5** finns beskrivningar av handlingsplanens åtgärder samt information om hur stor påverkan respektive åtgärd har på överflyttning till ett mer hållbart resande samt vilka övriga värden som åtgärderna bidrar till att stärka.

Handlingsplan för mobilitet och trafik kommer även att finnas i en digital version där mer av bakgrunden och syftet med programmet och handlingsplanens mål och åtgärder beskrivs. Den ska det även innehålla interaktiva kartbilder som uppdateras allt eftersom nya data samlats in.

Under 2021–2022 pågår arbetet med att ta fram ett antal genomförandeplaner där handlingsplanens åtgärder bryts ner i delåtgärder och aktiviteter som tydliggör vad som behöver göras för att genomföra handlingsplanen i sin helhet. Ett exempel på det är en åtgärdsplan för hur trafiken till/från och runt innerstaden behöver ordnas.

Genomförandeplanerna kommer att bli interna arbetsdokument som uppdateras vart femte år.

Ett mobilitetsbokslut är under framtagande. I det kommer statistik kontinuerligt redovisas tillsammans med de framsteg som sker i arbetet med handlingsplanens åtgärder. Mobilitetsbokslutet är inspirerat av Uppsalas cykelbokslut men även av olika typer av bokslut från andra kommuner.

Ekonomiska konsekvenser

Utpekade åtgärdsbehov i programmet hanteras inom ramen för ordinarie mål- och budgetprocess. Åtgärder inom programmet berör främst arbetssätt, metodutveckling och olika typer av utredningsunderlag.

Trafik- och mobilitetsplanen ska leda till en bättre styrning av och större transparens i prioriteringen av objekt i gatu- och samhällsmiljönämndens tioåriga investeringsplan. Det ska i sin tur leda till en större effektivitet i nyttjandet av skattemedel och avgifter. Merparten av handlingsplanens investeringar sker inom den ram som finns för gatu- och samhällsmiljönämndens investeringar. För övrig verksamhet inom kommunkoncernen så är det framför allt metodutveckling och arbetssätt som rymms inom befintlig verksamhet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse, daterad 12 oktober 2021
- Bilaga 1, Program för mobilitet och trafik
- Bilaga 2, nulägesbeskrivning, målsammanställning och identifierade åtgärdsbehov kopplad till program för mobilitet och trafik
- Bilaga 3, Handlingsplan för mobilitet och trafik
- Bilaga 4, Nulägesbeskrivning kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 5, Åtgärdslista kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 6, Utredningsbehov kopplad till handlingsplanen
- Bilaga 7, Redogörelse för dialog med allmänheten
- Bilaga 8, Kartor

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Aktiverande styrdokument

Beslutsfattare:
Kommunfullmäktige

Dokumentansvarig:
Avdelningschef strategisk planering

Datum:
2021-10-13

Diarienummer:
KSN-2019-2011

Program för mobilitet och trafik

Översiktsplan

Mål och budget

Program

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Handlingsplaner och övriga planer

Innehållsförteckning

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

Inledning

För att åstadkomma en mer hållbar utveckling i Uppsala kommun är det nödvändigt att arbeta systematiskt med mobilitet och trafik. Människors och näringslivets behov av mobilitet förändras ständigt, något som också den snabba teknikutvecklingen bidrar till. Ett fungerande system för mobilitet och trafik påverkar såväl social, ekologisk som ekonomisk hållbarhet i kommunen och regionen. De positiva effekterna av trafik och mobilitet behöver stärkas och de negativa motverkas för att främja människors livskvalitet och näringslivets utveckling i kommunen.

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

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

Syfte

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

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

Omfattning

Målgrupp

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

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

Ansvar, genomförande och spridning

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

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

Definition och begrepp

Mobilitet

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

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

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

Trafik

Trafik beskriver själva rörelsen av människor, gods och/eller tjänster i ett eller flera fordon. Rörelsen kan ske med olika typer av färdmedel så som cykel, bil, lastbil, järnväg, fartyg och flygplan. Ett viktigt och miljövänligt färdmedel är gång, att kunna genomföra resan eller transporten till fots. Det finns många typer av färdmedel och i framtiden kommer de befintliga färdmedlen utvecklas ytterligare. Även nya sätt att resa och transportera på kommer att utvecklas. Trafiksystemet består av fordon och infrastruktur. Vägar, spår, hamnar och kollektivtrafikhållplatser är exempel på infrastruktur.

Hållbara färdmedel

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

Hållbara färdmedel har följande egenskaper:

- *Miljö- och klimatomfattiga*
 - Klimatneutrala (bidrar inte till växthuseffekten)
 - Resurseffektiva (nyttjar ändliga resurser så effektivt som möjligt)
 - Yteffektiva (bidrar till minskad trängsel, främjar en transporteffektiv markanvändning)

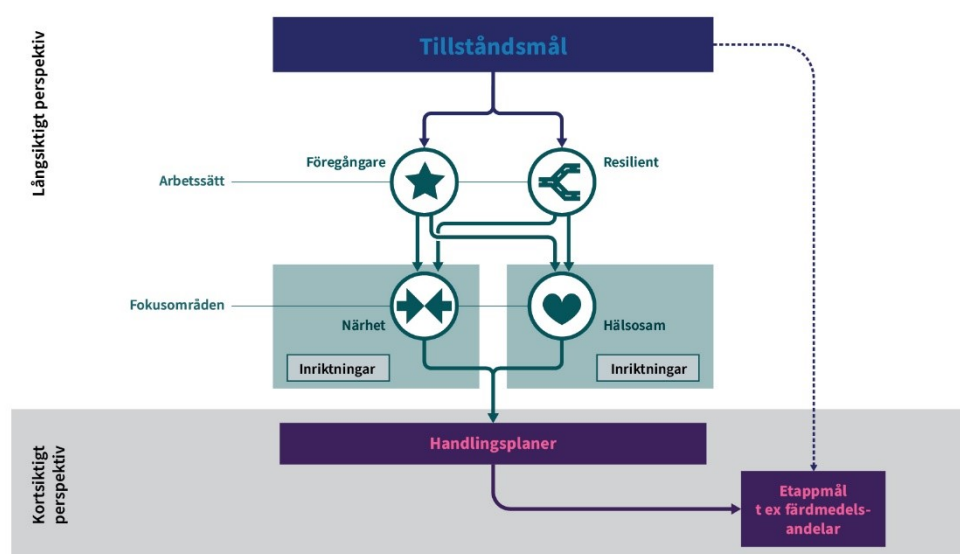
- Har en minimal negativ miljöpåverkan (bidrar inte till buller, behåller god kvalitet på luft, vatten och bibehåller biologisk mångfald)
- *Sociala*
 - Tillgängliga för alla samhällsgrupper (god och likvärdig mobilitet för alla samhällsgrupper)
 - Skapar sociala mervärden (stärker attraktiviteten i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

Mål och arbetssätt

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

Mål för mobilitet och trafik i Uppsala kommun

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



Figur 1. Målstruktur för Program för mobilitet och trafik

Tillståndsmål

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

År 2050 är Uppsala kommun en föregångare i arbetet med mobilitet och trafik. Mobiliteten och trafiksystemet i Uppsala kommun är resilient och resurseffektivt, vilket bidrar till goda och jämlika levnadsvillkor. Mobiliteten och trafiksystemet är utformat och organiserat på ett sätt som ger en hög närhet och hälsosamma livsmiljöer för boende, besökare och verksamma.

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

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

Arbetsätt – agera föregångare och vara resilient

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

Agera föregångare

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

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

Uppsala kommun ska skapa rätt förutsättningar genom att i riktlinjer, krav och policyer utmana och ifrågasätta konventionella lösningar samt skapa beredskap och anpassningsförmåga för att hantera en föränderlig framtid. Uppsala kommun ska tillsammans med marknad, akademi, lagstiftare och andra relevanta aktörer verka för

att minska skillnaden mellan vad som är tekniskt möjligt och vad regelverket är förberett för.

Vara resilient

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

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

Fokusområden – för ökad närhet och hälsosam miljö

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

Ökad närhet

Närhet handlar om hur lokaliseringen av målpunkter och trafiksystemets uppbyggnad och utformning påverkar mobiliteten. Med en god lokalisering av målpunkter minskar antalet och/eller längden på resor och transporter och det främjar hållbara färdmedel. Trafiksystemets uppbyggnad, utformning och organisering påverkar hur enkelt det är att resa och transportera samt människors val av färdmedel. En ökad känsla av närhet kan också skapas genom en effektiv res- och transportfri tillgänglighet.

Inriktningar för ökad närhet

Stärka mobiliteten genom att öka möjligheten att välja mellan

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

Stärka trafiksystemets utformning genom att

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

Effektivisera trafiksystemet genom att

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

Öka res- och transportsnålheten i kommunen genom

- god lokalisering av viktiga målpunkter.

Ökad hälsosam miljö

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

Inriktningar för ökad hälsosam miljö

Främja aktiva resor och stärka folkhälsan genom

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

Främja jämlikhet, integration och livskvalitet genom

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

Ökad trygghet och säkerhet genom

- god utformning och organisering av trafiksystemet.

En god miljö för både människor, djur och natur främjas genom

- minimal negativ påverkan av buller, vibrationer och barriäreffekter samt bristande luftkvalitet
- att säkerställa god kvalitet på dag- och grundvatten
- att säkerställa god biologisk mångfald och en positiv utveckling av ekosystemstjänster.

Klimatpåverkan minimeras genom

- fossilfrihet, transportsnålhet och energieffektivitet.

Kommande arbete med handlingsplan för trafik och mobilitet

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

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

Planen ger underlag för

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

Planen ska bland annat säkerställa ett genomförande för att

- stärka gång som trafikslag med särskilt fokus på
 - o sammanlänkande infrastruktur för gångtrafik
 - o attraktiva, säkra och trygga gåmiljöer.
- stärka cykeltrafikens konkurrenskraft gentemot bil och kollektivtrafik med särskilt fokus på
 - o högkvalitativ infrastruktur för gena och trafiksäkra cykelstråk.
- stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bil med särskilt fokus på
 - o att busstrafikens framkomlighet prioriteras i utpekade stråk med separata busskörfält och/eller prioritering i alla trafiksignaler eller prioritering på annat sätt
 - o attraktiva bytespunkter längs de starka stråken utanför Uppsala stad.
- öka trafiksäkerheten med särskilt fokus på
 - o samverkan kring trafiksäkerhetsarbetet med relevanta aktörer utifrån ett transportslagsövergripande perspektiv.
- stärka innerstadens attraktivitet och konkurrenskraft med särskilt fokus på
 - o att minska genomfartstrafiken i innerstaden
 - o bilparkeringsanläggningar i anslutning till innerstaden.
- effektivisera godstransporter med särskilt fokus på
 - o samordnade varuleveranser i innerstaden
 - o samordnade byggtransporter för stadsbyggnadsprojekt.

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

Uppföljning

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

Relaterade dokument

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

Nulägesbild, målsammanställning och identifierade åtgärdsbehov

Översiktsplan

Mål och budget

Program

Verksamhetsplaner och affärsplaner

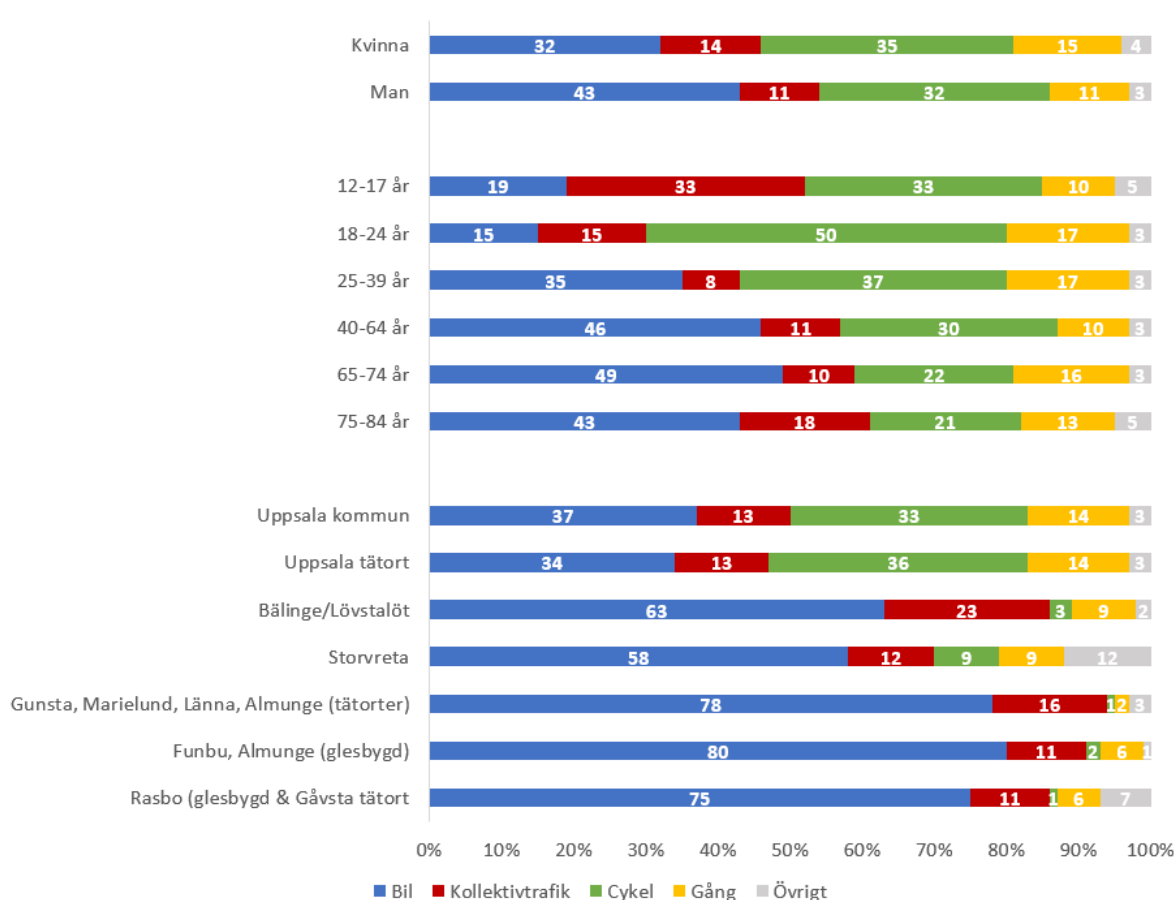
Handlingsplaner och övriga planer

Nuläge och trender

Dagens resor och transporter samt framtida behov

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

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

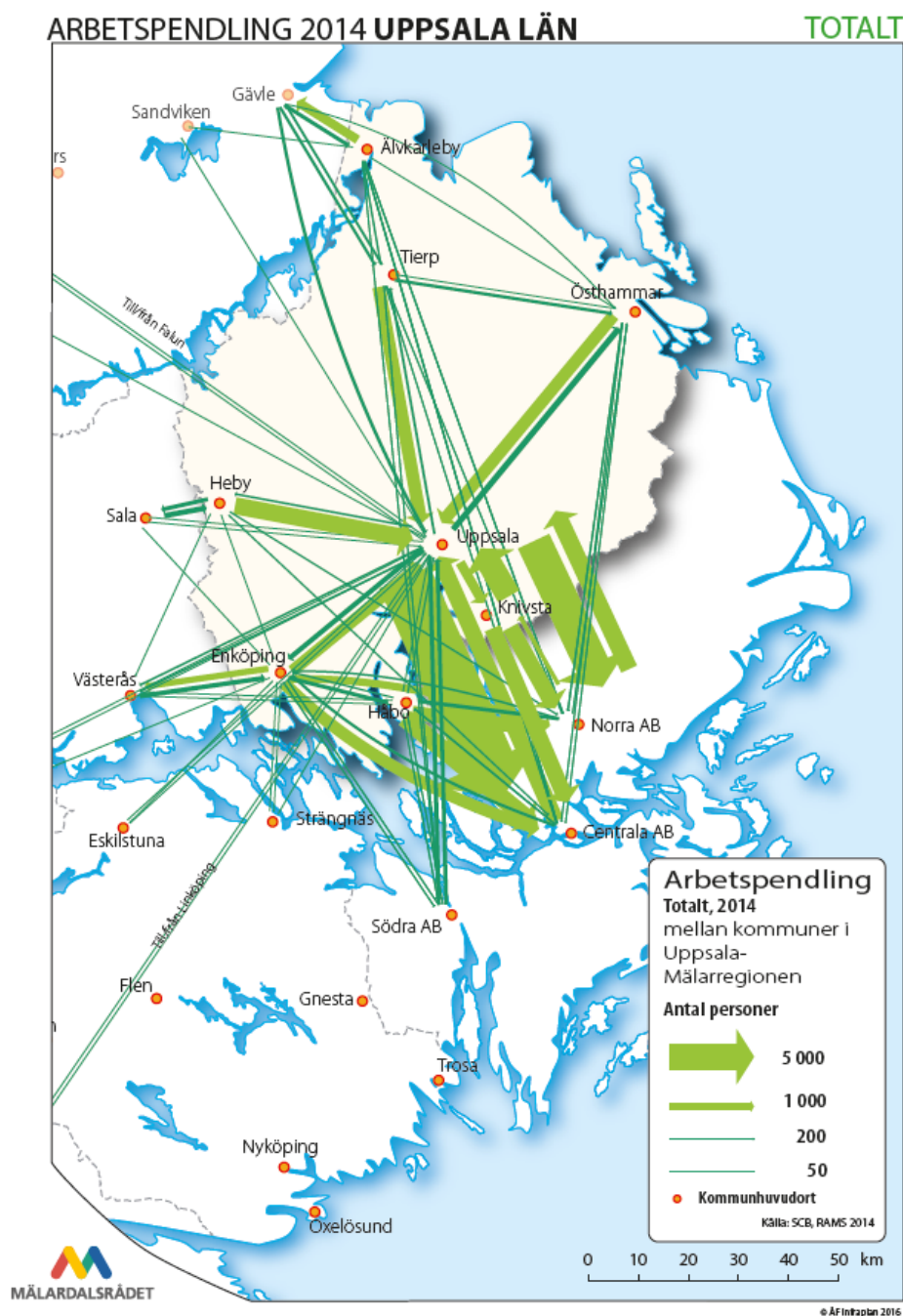


Figur 1. Färdmedelsfördelning uppdelat per kön, ålder och områden inom Uppsala kommun. Källa: Resvaneundersökning hösten 2015

Befolkningen i kommunen är ung i jämförelse med Sveriges befolkning i genomsnitt. Andelen 20–30 åringar är stor tack vare stadens position som en av Sveriges största studentstäder. Drygt 75 procent av kommunens invånare bor i Uppsala stad.

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

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



17

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

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

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

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

Framtidstrender som påverkar mobilitet och trafik

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

Ökad medvetenhet kring klimat- och miljöförändringar

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

Fortsatt stark och snabb teknikutveckling

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

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

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

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

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

Fortsatt globalisering

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

Växande kommun

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

Ökad segregering och otrygghet

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

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

Övriga mål och styrdokument kopplade till mobilitet och trafik

Globala, nationella och regionala mål

Globala och EU-gemensamma mål

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



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

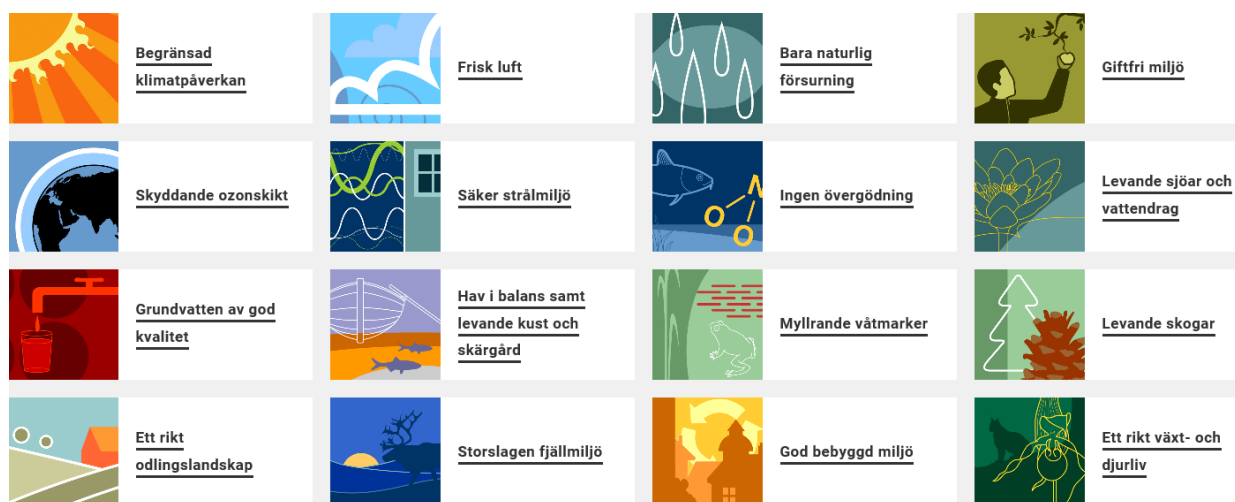
EU:s transportpolitik syftar till att säkra en smidig, effektiv, säker och fri rörlighet för personer och varor. Politiken utgår ifrån *Vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* som syftar till att minska EU:s beroende av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

Nationella mål

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

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

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



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

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

Storregionala och regionala mål

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

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

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

Centrala kommunala styrdokument kopplat till mobilitet och trafik

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

Översiktsplan 2016

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

Prioriterade områden

Uppsala kommun ska vara

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

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

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

Strukturbild 2050

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

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

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

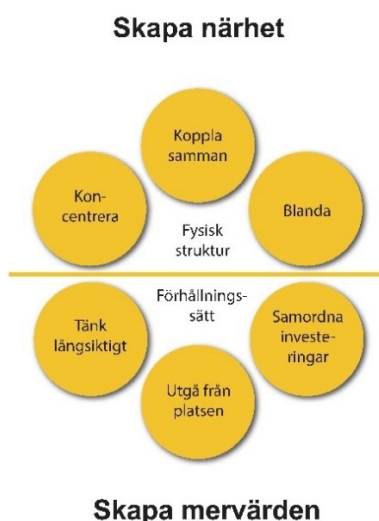
- Orientering av bebyggelse och entréer ska bidra till stadslivskvaliteter och levande trygga rörelsestråk.
- Uppsala har goda ljudmiljöer med ansvarsfull bullerhantering för livskvalitet och stadsutveckling. Tysta platser och områden i stad- och tätorter identifieras, utvecklas och värnas.
- De tekniska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

Uppsalapriciperna

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

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

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



Sammanfattning av inriktningar för trafiksystemet

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

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

Översiktsplanens inriktningar för transportsystemet:

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

Energiprogram 2050

Åtgärdsområden inom energiprogrammet:

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

Insatser kopplade till elektrifiering av transportsystemet:

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

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

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

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

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

Insatser inom utveckling av kommunala trafikstyrmedel, särskilt miljözoner.

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

Landsbygdsprogram för Uppsala kommun 2017–2023

Landsbygdsprogrammet framhåller att kommunen ska

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

Miljö- och klimatprogram 2014–2023

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

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

De samlade utsläppen av växthusgaser ska

- senast år 2020 minskat med cirka 30 procent

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

Insatser kopplade till mobilitet och trafiksystem

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

Uppsalas innerstadsstrategi. Stadsliv i mänsklig skala. 2016

Insatser kopplade till utvecklingen av innerstaden

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

Policy för hållbar utveckling 2017.

Målen innebär att:

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

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

[Andra relevanta kommunala styrdokument som kopplar till mobilitet och trafik](#)

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

Arkitektur Uppsala. Arkitekturpolicy (2017)

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

Näringslivsprogram 2017

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

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

Ett revideringsarbete pågår.

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

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

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

Vattenprogram för Uppsala kommun (2015)

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

Åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet 2014–2021

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

Åtgärdsprogrammet mot omgivningsbuller 2013–2018

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

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

Identifierade åtgärdsbehov

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

Fysisk utformning

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

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

Beteende och behov

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

Utvärdering och styrning

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

Ny teknik och innovationer

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

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

Aktiverande styrdokumentDatum:
2021-09-30Diarienummer:
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

Åtgärderna i handlingsplan för mobilitet och trafik ska planeras, genomföras och koordineras i samklang med övrig stads- och samhällsutveckling. Medborgarinflytande är av stor vikt för att nå framgångsrika resultat och en kontinuerlig dialog med allmänheten för att skapa samsyn har hög prioritet. Vid genomförande av åtgärder av särskild vikt ska beslut tas av gatu- och samhällsmiljönämnden.

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 nämnder 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 hela kommunen, jämställdhet, näringsliv, tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, barn och äldre. Handlingsplanen omfattar hela Uppsala kommun. Kommunen har dock störst rådighet över vilka åtgärder som kan föreslås i de delar av kommunen där Uppsala kommun är väghållare, det vill säga framför allt Uppsala och Storvreta tätort.

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 andelen hållbara resor och transporter får inte stanna av för att utvecklingen går åt rätt håll, tvärtom krävs mer arbete för att nå den sista biten.

Färdmedelsandelsmål för Uppsala kommun

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

Handlingsplanen har åtta utvecklingsområden. Varje utvecklingsområde har ett antal åtgärder kopplade till sig. En närmare beskrivning av åtgärderna finns i handlingsplanens **bilaga 2**.

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
1.1 Utveckla ett systematiskt arbete för att främja hållbara resor och transporter i samhällsbyggnadsprojekt.	GSN	KS, PBN, UKFAB, UPAB, Skolfastigheter, Sport och rekreativfastigheter, Uppsalahem och Uppsala vatten	2021-2030
1.2 Använda positiv trafikreglering vid nyanläggning och förbättra befintlig trafikreglering där det är möjligt.	GSN	-	2025-2027
1.3 Fortsätta bygga ut infrastruktur för el-laddning och andra hållbara drivmedel.	KS	GSN, UPAB, UKFAB, Skolfastigheter, Sport och rekreativfastigheter, Uppsalahem och Fyrishov	2021-2030
1.4 Ta fram ett prioriterat nät för motorfordonstrafik.	GSN	KS	2022-2023
1.5 Utveckla de större befintliga trafiklederna i Uppsala för att styra de stora trafikflödena ut från innerstaden.	GSN	KS	2023-2025
1.6 Reglera gator i innerstaden för att minska genomfartstrafik med motorfordon.	GSN	-	2023-2025
1.7 Utreda effekterna av olika trafikreglerande styrmedel.	GSN	KS, UPAB	2021-2022
1.8 Genomföra omvärldsbevakning kring innovativa tekniska lösningar för trafikstyrning och förbereda för implementering när det är aktuellt.	GSN	KS, UPAB	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 kommunens 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
2.1 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
2.3 Uppmuntra anställda inom Uppsala kommunkoncern att cykla mer och på ett säkert sätt.	KS	Alla nämnder och bolag	2021-2030
2.4 Utredda och ta fram en plan för hur kommunen ska främja samåkning och delade mobilitetstjänster.	GSN	-	2025-2027
2.5 Möjliggöra resor till naturområden med hållbara färdmedel.	GSN	-	2021-2030
2.6 Samverka med relevanta aktörer för samordnad realtidsinformation och smarta reseplanerare.	GSN	KS	2023-2025
2.7 Samverka med kollektivtrafiksaktörer för möjligheten att ta med cykel på tåg/spårvagn/buss.	GSN	-	2021-2030
2.8 Förbättra framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiken i trafiksignaler, till exempel genom signalprioritering.	GSN	-	2021-2030

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. Att enbart åtgärda uppenbara brister är inte hållbart. Ett strategiskt, förebyggande arbete med drift och underhåll ger bättre förutsättningar för kommunen att axla sitt ansvar som väghållare.

Åtgärd	Samordnare	Delansvarig	Årtal
3.1 Arbeta med trygghetsskapande åtgärder för gående och cyklister.	GSN	Uppsala-hem, Skolfastigheter, Sport och rekreativfastigheter	2021-2030
3.2 Säkerställa separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon på gator med höga flöden och hastigheter.	GSN	PBN	2021-2030
3.3 Säkerställa en tydligare separering mellan gående och cyklister.	GSN	-	2021-2030
3.4 Säkerställa hastighetssäkring av gång- och cykelpassager.	GSN	-	2021-2030
3.5 Genomföra skolvägsutredningar.	GSN	UBN	2023-2030
3.6 Främja trafiksäkert beteende.	GSN	KS	2021-2030
3.7 Upprätthålla en god vägvisning för gående och cyklister.	GSN	-	2021-2030
3.8 Säkerställa en god beläggningsstandard på gång- och cykelvägnätet.	GSN	-	2021-2030
3.9 Säkerställa att inkomna felanmälningar och synpunkter bidrar till ett kontinuerligt förbättringsarbete.	GSN	-	2022-2025
3.10 Säkerställa hög standard på vinterväghållning och barmarksunderhåll.	GSN	-	2021-2030
3.11 Utveckla trafikstörnings-informationen för oskyddade trafikanter.	GSN	-	2023-2024
3.12 Genomföra resvaneundersökningar (RVU) för ökad kunskap om barns resvanor.	GSN	UBN	2021-2030
3.13 Utveckla ett systematiskt arbetssätt för hur trafikslag ska prioriteras vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar.	GSN	-	2022-2023
3.14 Utforma passager för ökad säkerhet och bekvämlighet för gående och cyklister.	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 kommun 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
4.1 Skapa fler fredade och vistelsevänliga stråk och ytor för fotgängare.	GSN	KS, PBN, UKFAB, Skolfastigheter, Sport och rekreativfastigheter, Uppsalahem	2023-2030
4.2 Inventera förbindelser mellan tätorter och närliggande naturområden.	GSN	-	2022-2023
4.3 Ta fram en drift- och underhållsstandard för renodlade gångbanor.	GSN	-	2022-2023
4.4 Skapa rutiner för uppföljning av fastighetsägareansvar.	GSN	-	2021-2022
4.5 Anpassa resvaneundersökningar för ökad kunskap om gång.	GSN	-	2022-2023
4.6 Genomföra gångflödesmätning inom Uppsala tätort.	KS	GSN	2022-2023
4.7 Kartlägga och definiera målpunkter och barriärer för gångtrafikanter.	GSN	-	2021-2023
4.8 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
5.1 Arbeta med schyst parkering för cykel och mikromobilitet.	GSN	-	2021-2030
5.2 Utveckla samarbete för cykelbarhet utanför kommunens väghållningsområde.	GSN	KS	2021-2030
5.3 Anpassa gång- och cykelbanor och parkeringar till olika typer av cyklar.	GSN	PBN, Sport och rekreationsfastigheter	2021-2030
5.4 Successivt förbättra metoder för omhändertagande av långtidsparkerade och övergivna cyklar.	GSN	-	2021-2030
5.5 Upprätthålla en god tillgång till cykelservicepunkter.	GSN	KS, PBN, UKFAB, Skolfastigheter, Sport och rekreationsfastigheter, Uppsalahem	2021-2030
5.6 Utreda behov av och former för ett kommunalt hyrcykelsystem.	GSN	KS	2023-2025
5.7 Utveckla och bibehålla ett prioriterat och trafiksäkert cykelvägnät.	GSN	-	2021-2030

Plats för kollektivtrafik

I Uppsala kommun 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
6.1 Samverka med Region Uppsala för att ta fram en samlad lösning för ökad framkomlighet längs de gator som är viktiga för kollektivtrafiken.	GSN	-	2022-2025
6.2 Samverka med Region Uppsala för att förenkla resande med kollektivtrafik och byten mellan olika transportmedel.	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
7.1 Komplettera vägvisningen i Uppsala för att det ska bli lätt att hitta till områden med godsintensiva verksamheter.	GSN	-	2023-2025
7.2 Möjliggöra bostadsnära varuutlämning.	GSN	KS, PBN, Uppsalahem	2021-2030
7.3 Samverka med fastighetsägare, näringsidkare och leverantörer för att utveckla nya lösningar som förenklar varuleverans och mottagning.	GSN	KS	2022-2025
7.4 Arbeta med att öka andelen byggprojekt som nyttjar Uppsala bygglogistikcenters(BLC) funktioner.	KS	-	2021-2025
7.5 Arbeta med att få fler leverantörer att använda kommunens varuservice.	KS	Alla nämnder och bolag	2021-2030
7.6 Mäta mängden godstransporter i innerstaden.	GSN	KS	2022
7.7 Samverka med näringslivet för att möjliggöra "last mile"-transporter med miljömässigt hållbara fordon.	GSN	-	2021-2025

Utrymme för 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 minska 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
8.1 Införa parkeringsreglering som styr mot parkering i mobilitetsanläggning.	GSN	UPAB	2021-2030
8.2 Implementera handlingsplanen för parkering.	GSN	UPAB, PBN	2021-2030
8.3 Implementera åtgärdsplan för pendlarparkeringar.	GSN	UPAB, PBN	2021-2030

Uppföljning

Utvecklingen av hållbara resor och transporter i Uppsala kommun 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 mobilitetsbokslut 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
- Handlingsplan för parkering
- Handlingsplan för pendlarparkeringar
- Handlingsplan för cykel

Trafikverket:

- Nollvisionen

Region Uppsala:

- Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län
- Länstransportplanen
- Regional cykelstrategi för Uppsala län

Bilagor

Bilaga 1. Nulägesbeskrivningar

Bilaga 2. Åtgärder

Bilaga 3. Utredningsbehov

Bilaga 4. Kartor

Bilaga 5. Redogörelse för resultat från dialog med allmänheten

Aktiverande styrdokumentDatum:
2021-10-12Diarienummer:
KSN-2019-2011-4Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på gata, park, natur

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 procent 2010 till 14 procent 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 procent av fotgängarolyckorna som rapporterats är svåra olyckor eller dödsolyckor. 76 procent 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 vinterväghållningen 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 vinterväghållningen 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 kilometer cykelvägar. Av dessa återfinns 452 kilometer i Uppsala tätort och 19 kilometer i Storvreta tätort. I de övriga tätorterna finns det totalt 37 kilometer cykelvägar medan längden på de cykelvägar som finns mellan kommunens samtliga tätorter i nuläget uppgår till 49 kilometer. 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
- Rekreativscykelvägar

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 rekreativscykelvägarna i regel inte underhålls vintertid. En annan aspekt är exempelvis att snabbcykellederna ska hålla en hög standard på den asfalt som finns medan rekreativscykelvägarna 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 rekreativscykelvägarna 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 cirka 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 kilometer/timmen 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 maximalt fem veckor i centrala Uppsala och maximalt två veckor inom resecentrumområdet. I det nya cykelparkeringshuset är det tillåtet att parkera maximalt 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 etcetera.
- **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 procent 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-Libroäck.

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 procent av all fordonstrafik i centrala staden, fördelat på 25 procent lätta lastfordon (under 3,5 ton) och 5 procent distributionslastbilar (över 3,5 ton). Lastfordonstrafiken äger i huvudsak rum på förmiddagen och på tidiga eftermiddagen, efter klockan 15 avtar omfattningen avsevärt. Inte alla lastfordon används för att leverera gods. Bland de tunga lastfordon dominerar verksamheter som är inriktade på varustransporter, men bland de lätta lastfordonen används endast cirka hälften primärt för varuleveranser, medan andra halvan fördelas på bland annat bygg- och tjänsteverksamheter. Bland de registrerade fordonen var lastfordon från Posten/PostNord vanligast, följt 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 procent, för partiklar cirka 75 procent, 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 utpekad 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-tonslastbilar 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 procent 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 procent 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/färskvaror 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 procent 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 procent. 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 kilometer/person respektive 20,3 kilometer/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 procent körkort och 73 procent tillgång till bil och utanför tätorten är dessa andelar 90 procent respektive 96 procent. 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 procent av resorna jämfört med 32 procent. 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 procent 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 procent 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 vägare 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 procent av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 decibel (A) räknat på var de bor, en yta på cirka 10 procent 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 procent av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 decibel (A) vid fasad nattetid och knappt 3 procent utsätts för järnvägstrafikbuller över 55 decibel (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 decibel (A) 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 decibel (A) åtgärdas i en första etapp. Någon skärpning av gränsen har dock inte skett och ljudnivån 65 decibel (A) har blivit praxis i rättsväsendet avseende när vägghållaren 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 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 miljökvalitetsnormer för kvävedioxid NO₂ senast under 2017–2019. Senaste år för överskridande av miljökvalitetsnormer för partiklar PM10 på Kungsgatan var 2017.

Gator där det finns risk för överskridande av miljökvalitetsnorm enligt kartläggningen 2020:

- Kungsgatan
- Väderkvarnsgatan
- Tycho Hedéns väg
- Övre Slottsgatan

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

Aktiverande styrdokumentDatum:
2021-10-12Diarienummer:
KSN-2019-2011-4Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på gata, park, natur

Åtgärdslista

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer

Åtgärder

I framtagandet av handlingsplan för mobilitet och trafik har åtgärdsbehov identifierats. Varje åtgärd är analyserad med avseende på hur mycket den direkt bidrar till ökat hållbart resande. Vissa åtgärder bidrar inte direkt till ett ökat hållbart resande men anses ändå vara relevanta då de bidrar till andra typer av måluppfyllelse som också gynnar mobiliteten och trafiken i 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 högkvalitativ data.



= Folkhälsa



= Rikt näringsliv



= Framkomlighet



= Tillgänglighet



= Kunskapsunderlag



= Trafiksäkerhet



= Levande landsbygd










= Trygghet

Nr	Utvecklingsområde 1 - Effektivt och hållbart transportsystem	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar även till dessa värden
1.1	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.	Hög	
1.2	Använda positiv trafikreglering vid nyanläggning och förbättra befintlig trafikreglering där det är möjligt Positiv trafikreglering handlar om att styra trafik genom att hänvisa och påbjuda istället för att förbjuda. Tillförsäkra att befintliga vägmärken och trafikföreskrifter är samstämmiga samt att där det är möjligt att förenkla genom att ta bort dubbel reglering ska det göras.	*	
1.3	Fortsätta bygga ut infrastruktur för el-laddning och andra hållbara drivmedel. Kommunen har ett uppdrag att bygga ut laddinfrastruktur på kommunal mark. Kan också omfatta vätgas och satsningar på andra fossilfria drivmedel, främst genom samverkan med näringslivet och offentliga organisationer som är verksamma på området biodrivmedel.	*	
1.4	Ta fram ett prioriterat nät för motorfordonstrafik. Peka ut ett nät där det är önskvärt att koncentrera de tunga flödena av motorfordonstrafik till. Ett antal utpekade gator där framkomligheten är hög och antalet konflikter med oskyddade trafikanter få. Åtgärden syftar till att öka	*	


	trafiksäkerheten och möjligheten att använda tyngre, mer effektiva transporter på längre sträckor.		
1.5	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. Åtgärden innebär inte att vägar ska breddas för att öka trafikmängden.	*	
1.6	Reglera gator i innerstaden för att minska genomfartstrafik med motorfordon. Gäller i första hand begränsning av genomfartstrafik på Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan, med syfte att minska buller och avgaser samt öka framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik. Regleringen ska inte försämra framkomligheten för boende, nyttotrafik eller utryckningsfordon. Även parkeringsreglering är ett kraftfullt verktyg för att styra flödet av personbilstrafik i tätorten.	Låg	 
1.7	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 och 3. Det är relevant att undersöka påverkan på trafikflöde, miljö, näringsliv samt sociala aspekter.	Låg	
1.8	Genomföra omvärldsbevakning kring innovativa tekniska lösningar för trafikstyrning och förbered för implementering när det är aktuellt. Kunskapsinsamling kring digital trafikstyrning som kan implementeras i kommunen på sikt. Geofencing kan exempelvis användas för att definiera zoner med reglering som blir tvingande för smarta fordon. Utredning av möjligheterna med geofencing för trafikstyrning av fordon, såväl godstransporter som kollektivtrafik, privata motorfordon och mikromobilitet (ex elsparkcyklar). Tekniken finns, men den behöver implementeras i fordon innan dessa kan styras. Genomföra bevakning av utvecklingen inom fordonssektorn samt av hur tekniken används i andra städer och pilotprojekt.	*	 
Nr	Utvecklingsområde 2 - Få fler att välja hållbara resor och transporter	Bidrar till ökat hållbart resande	
2.1	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	







2.2	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. Former för personalparkering är en betydande faktor när det kommer till val av transport.	Hög	
2.3	Uppmuntra anställda inom Uppsala kommunkoncern att cykla mer och på ett säkert sätt. Kommunens anställda bör föregå med gott exempel. Gäller för både arbetspendling och tjänsteresor, allra helst för de som reser i tjänst varje dag på grund av arbetets natur. Aktiviteterna "Cykelvänlig arbetsplats" och "Resvana" är användbara i detta syfte.	Medel	
2.4	Utreda och ta fram en plan för hur kommunen ska främja samåkning och delade mobilitetstjänster. Handlar om hur kommunen kan utveckla initiativ som ger alternativ till privat bilägarskap. Samåkning kan användas som ett alternativ till cykling eller resor med kollektivtrafik av arbetsplatser, föreningar och organisationer där det finns potential att minska mängden resor med privat motorfordon. Samåkning och bil-delning kan också kopplas till andra mobilitetstjänster såsom utlåning av cykelsläp och lådcyklar, kollektivtrafikbiljetter och taxiresor.	Medel	
2.5	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 samverkan med Region Uppsala kring frågor om hållplatslägen och reseplanering.	Låg/medel	
2.6	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	
2.7	Samverka med kollektivtrafiksaktörer för möjligheten att ta med cykel på tåg/spårvagn/buss. Driva frågan mot kravställare och relevanta aktörer.	Medel	
2.8	Förbättra framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiken i trafiksignaler, till exempel genom signalprioritering. Det har införts signalprioritering på många platser, men ny teknik behöver implementeras i 40-50 korsningar.	Låg/medel	





Nr	Utvecklingsområde 3 - Trafiksäker, trygg och tillgänglig trafikmiljö	Bidrar till ökat hållbart resande	
3.1	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	
3.2	Säkerställa separering mellan oskyddade trafikanter 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	
3.3	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	
3.4	Säkerställa hastighetssäkring 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	
3.5	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	
3.6	Främja trafiksäkert beteende. Utåtriktade insatser för ökad användning av bilbälte, barnstol mm kopplat till bilåkning, samt säkrare cykling. Bland annat genom PUTS(Plattform för Uppsalas trafiksäkerhetsarbete) och användning av TrafiQ som är ett kommunikationsmaterial.	Låg	
3.7	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	
3.8	Säkerställa en god beläggningsstandard på gång- och cykelvägnätet. Utgå från kraven i Uppsala kommuns tekniska handbok. Planera för upprustning av längre sträckor, samt åtgärda skyndsamt större gropar och sprickor, kantstenar mm.	Medel	

3.9	Säkerställa att inkomna felanmälningar och synpunkter bidrar till ett kontinuerligt förbättringsarbete. Utveckla process för det löpande trafiksäkerhetsarbetet. Exempelvis sammanställa synpunkter och synka med uppgifter från Transportstyrelsens informationssystem om skadade och olyckor i vägtransportsystemet, STRADA.	Medel	
3.10	Säkerställa hög standard på vinterväghållning och barmarksunderhåll. Omfattar att succesivt utveckla nya metoder för sopsaltning och övrig renhållning, utbildning av entreprenörer etcetera.	Medel	
3.11	Utveckla trafikstörningsinformationen för oskyddade trafikanter. Efterfrågas som ett verktyg som underlättar ruttplanering för de som har någon funktionsvariation. Tillfälliga omledningar 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	
3.12	Genomföra resvaneundersökningar (RVU) för ökad kunskap om barns resvanor. Krävs separat RVU, eftersom barn inte ingår i kommunens ordinarie RVU.	*	
3.13	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 Trafikanordningsplaner. Riktlinjerna ska vara till förmån för gång och cykel, kollektivtrafik, och utryckningstrafik exempelvis genom tillfällig anläggning av kollektivtrafikkörfält som även gång och cykel kan färdas på. Särskild hänsyn ska tas till personer med funktionsnedsättning samt till utryckningsfordon längs primära utryckningsvägar. I anslutning till verksamheter måste även möjligheten för transporter att angöra byggnad eller närliggande lastzon säkras.	Medel	
3.14	Utforma passager för ökad säkerhet och bekvämlighet för gående och cyklister. Förbättra exempelvis detektering av gående och cyklister och förläng grön tid för gående vid huvudgångsstråk. Här ingår också att undersöka tekniska system för längre grön tid för gående, exempelvis för synskadade, förskoleklasser.	Låg/medel	
Nr	Utvecklingsområde 4 - Attraktiva gångstråk	Bidrar till ökat hållbart resande	
4.1	Skapa fler fredade och vistelsevänliga stråk och ytor för fotgängare. Ta fram tydligare riktlinjer för lokalisering och utformning av gångfartsområden, gågator och gångvägar. Det är viktigt att inte bara begränsa motorfordonstrafik utan också att titta på behov av att separera gående och	Låg/medel	

	cyklister för ökad trygghet och säkerhet samt att knyta ihop stråk för att öka framkomligheten för gångtrafikanter,		
4.2	Inventera förbindelser mellan tätorter och närliggande naturområden. Inventera förbindelser mellan gång- och cykelstråk och närliggande rekreationsområden för att identifiera barriärer och andra brister som senare kan åtgärdas.	Låg	
4.3	Ta fram en drift- och underhållsstandard för renodlade gångbanor. För gångbanor finns idag 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	
4.4	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 som väghållare inte ansvarar för.	Medel	
4.5	Anpassa resvaneundersökningar för ökad kunskap om gång. Det saknas kunskap om gångtrafikanter vanor och beteende i Uppsala kommun. Kunskap som är värdefull för att öka andelen gångtrafikanter.	*	
4.6	Genomföra gångflödesmätning inom Uppsala tätort. Öka kunskapen om var det finns större gångtrafikflöden. Detta är viktigt som underlag för utpekat huvudnät för gång.	*	
4.7	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 kommunen krävs en inventering av dagens gångbanor och vilka barriärer som finns. Viktiga målpunkter för gång behöver också kartläggas.	*	
4.8	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.	*	
Nr	Utvecklingsområde 5 - Cykelstad av rang	Bidrar till ökat hållbart resande	
5.1	Arbeta med schyst parkering för cykel och mikromobilitet. Arbeta aktivt med hantering av felparkerade cyklar och beteendepåverkan kring parkering.	Låg	

	Ett redan pågående arbete som tidigare omfattat cykling, men som bör breddas till att även omfatta elsparkcyklar och annan mikromobilitet.		
5.2	Utveckla samarbete för ökad cykelbarhet utanför kommunens väghållningsområde. Det finns många gång- och cykelstråk inom Uppsala kommun som kommunen inte har rådighet över. Omfattar dialog med Trafikverket, Region Uppsala och markägare/vägföreningar samt många olika typer av åtgärder, exempelvis gång- och cykelvägar på landsbygden, cykelparkeringar vid hållplats etcetera.	Låg	
5.3	Anpassa gång- och cykelbanor 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. Viktigt både för persontrafik och transporter med godscykel.	Låg/medel	
5.4	Successivt förbättra metoder för omhändertagande av långtidsparkerade och övergivna cyklar. Utveckla den rutin som finns idag.	Låg/medel	
5.5	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	
5.6	Utred behov av och former för ett kommunalt hircykelsystem. Uthyrning av olika typer av cyklar till de som vill prova eller använda cykel någon enstaka gång. Åtgärden är tänkt att möta en efterfrågan som inte kan mötas av privata initiativ och ska ske i samråd med näringslivet.	Medel	
5.7	Utveckla och bibehålla ett prioriterat och trafiksäkert cykelvägnät. Ett huvudnät för cykel finns redan utpekad i Uppsala men behöver uppdateras i samband med att nät för samtliga trafikslag pekas ut. Arbetet omfattar olika kategorier av cykelvägar: - Snabbcykelstråk 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.	*	
Nr	Utvecklingsområde 6 - Plats för kollektivtrafik	Bidrar till ökat hållbart resande	
6.1	Samverka med Region Uppsala för att ta fram en samlad lösning för kollektivtrafiken på de viktiga gatorna och vägarna. För de viktiga gatorna och vägarna behöver trafiksituationen ses över samlat. Kollektivtrafikkörfält och annan prioritering ska framförallt anläggas där bussarna fastnar i köer och där det uppstår kapacitetsbrist och galler	Låg	

	flera tunga stråk som inte berörs av planer för spårväg. Arbetet sker kontinuerligt i samråd med Region Uppsala och bussaktörerna.		
6.2	<p>Samverka med Region Uppsala för att förenkla resande med kollektivtrafik och byten mellan olika transportmedel.</p> <p>Samarbete med Region Uppsala kring olika frågor, exempelvis</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förenkla biljettsystemet - Göra det enklare att resa över kommun- och länsgräns - Biljettbonus vid pendlarparkering - Utveckla nya och befintliga pendlarparkeringar. 	Medel	
Nr	Utvecklingsområde 7 - Hållbara och effektiva transporter	Bidrar till ökat hållbart resande	
7.1	<p>Komplettera vägvisningen 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 etcetera.</p>	Ingen	
7.2	<p>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.</p>	Hög	
7.3	<p>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.</p>	*	
7.4	<p>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.</p>	*	
7.5	<p>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</p>	*	

	<p>samordna ytterligare förutsatt att leverantörer som idag levererar direkt till kommunala verksamheter väljer att istället leverera via varuservice.</p>		
7.6	<p>Mäta mängden godstransporter 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.</p>	*	
7.7	<p>Samverka med näringslivet för att möjliggöra "last mile"-transporter med miljömässigt hållbara fordon. Skåpbilar, lastmopeder, lastcyklar och andra typer av eldrivna eller rörelsedrivna transportfordon är på uppgång. De innebär nya möjligheter och utmaningar både planeringsmässigt och juridiskt.</p>	*	
Nr	<p>Utvecklingsområde 8 - Utrymme för miljömässigt hållbara privata motorfordon</p>	Bidrar till ökat hållbart resande	
8.1	<p>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.</p>	Låg	
8.2	<p>Implementera handlingsplanen för parkering. En handlingsplan finns framtagna men behöver implementeras bättre.</p>	Hög	
8.3	<p>Implementera åtgärdsplan för pendlarparkeringar.</p>	Medel	

* Det är för alla åtgärder inte möjligt att göra en bedömning av dess direkta påverkan på ökad andel hållbara resor och transporter. Dock bidrar alla åtgärder till hållbara till någon viktig aspekt i trafik och mobilitetsplaneringen och oftast också indirekt till hållbara resor och transporter.

Aktiverande styrdokumentDatum:
2021-10-12Diarienummer:
KSN-2019-2011-4Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på ata, park, natur

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. Arbeta 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	
Policy för arbetsplatsparkering för Uppsala kommunkoncern.	Policy	Det finns stöd för detta i grunduppdraget för Uppsala parkering AB (UPAB)
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.
Plan för fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur inklusive fastställande av ansvarsfördelning för det fortsatta arbetet.	Övrig plan	Samverkan mellan berörda aktörer, exempelvis gata park natur, UPAB och Uppsalahem
Genomförandeplaner för att säkerställa handlingsplanens implementering och genomförande.	Interna dokument	Handlingsplanens antagande
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 huvudgatunät för alla transportslag.
Identifiering av konfliktpunkter mellan trafikslag där prioriterade stråk möts eller korsar varandra med syftet att öka framkomlighet och trafiksäkerhet.		Ett utpekat huvudgatunät för alla transportslag.

Utredning och upphandling av trafikstyrningssystem för att optimera trafikflöden och minimera negativ miljöpåverkan i Uppsala tätort.	IT-systemtjänst	Förutsätter att det finns ett utpekat huvudgatunät för alla transportslag. Samverkan med UPAB och Region Uppsala.
Identifiering av konkreta investeringsbehov för gång, kollektivtrafik, gods och privat motorfordonstrafik.	Investeringslista	Genomförande av flera av handlingsplanens åtgärder.

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Stadsbyggnadsförvaltningen
Rapport

Datum:
2021-10-12

Diarienummer:
KSN-2019-2011-4

Handläggare:
Martina Hedström

Version/DokumentID:

Redogörelse för hantering av synpunkter

Under mars och april månad 2021 fanns stadsbyggnadsförvaltningens utkast till handlingsplan för mobilitet och trafik tillgänglig för granskning av allmänheten. Under perioden hade privatpersoner, företag och organisationer möjligheten att svara på en enkät om handlingsplanens innehåll och en enkät om vilka satsningar inom området cykel som är mest angelägna samt att skicka in skrivelser. För att ytterligare nå ut till det lokala näringslivet hölls den 26 april 2021 ett dialogmöte med representanter från olika branscher.

Respons från allmänheten

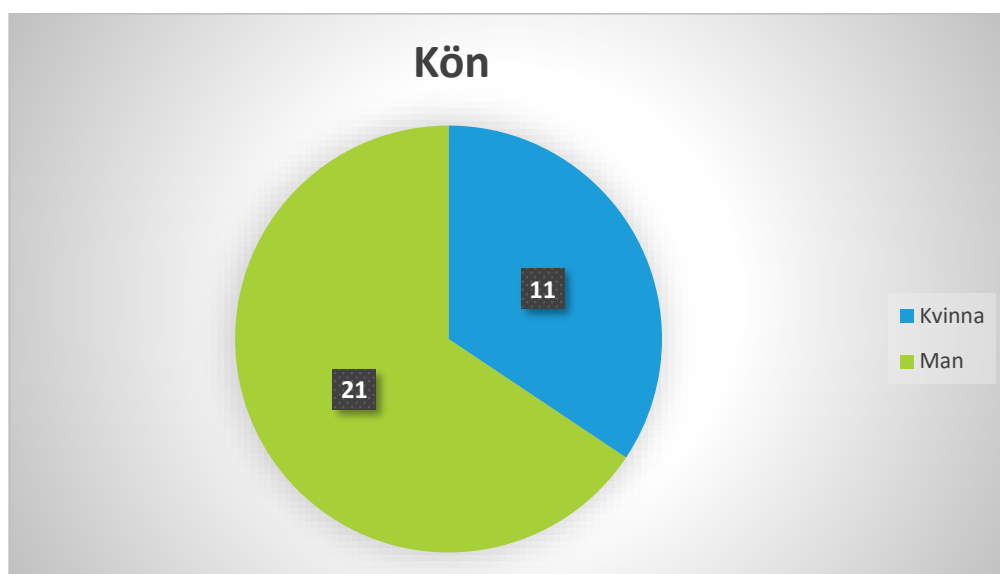
I denna del redogörs för antalet enkätsvar och skrivelser samt korta redogörelser för dessa.

Enkät om handlingsplanen

Totalt inkom 36 enkäter till stadsbyggnadsförvaltningen varav 32 skickades in av privatpersoner och resterande 4 av företag eller organisationer.

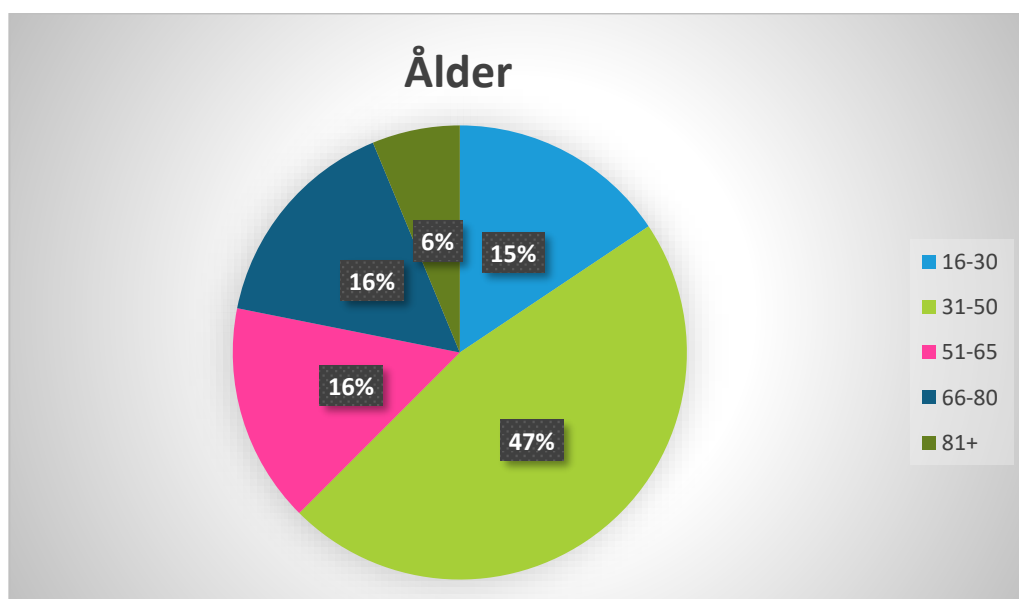
Svarandestatistik privatpersoner

De flesta svaren inkom från män.



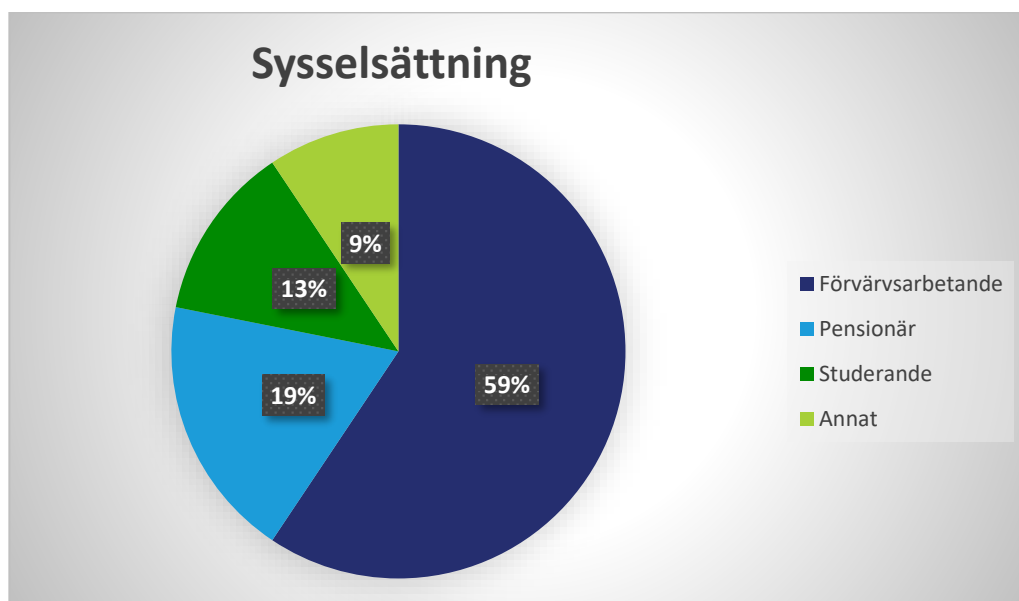
Figur 1 - Könsfördelning

De flesta svaren inkom från personer i åldern 31–50 år.



Figur 2 - Åldersfördelning

De flesta som svarat på enkäten är förvärvsarbetande.

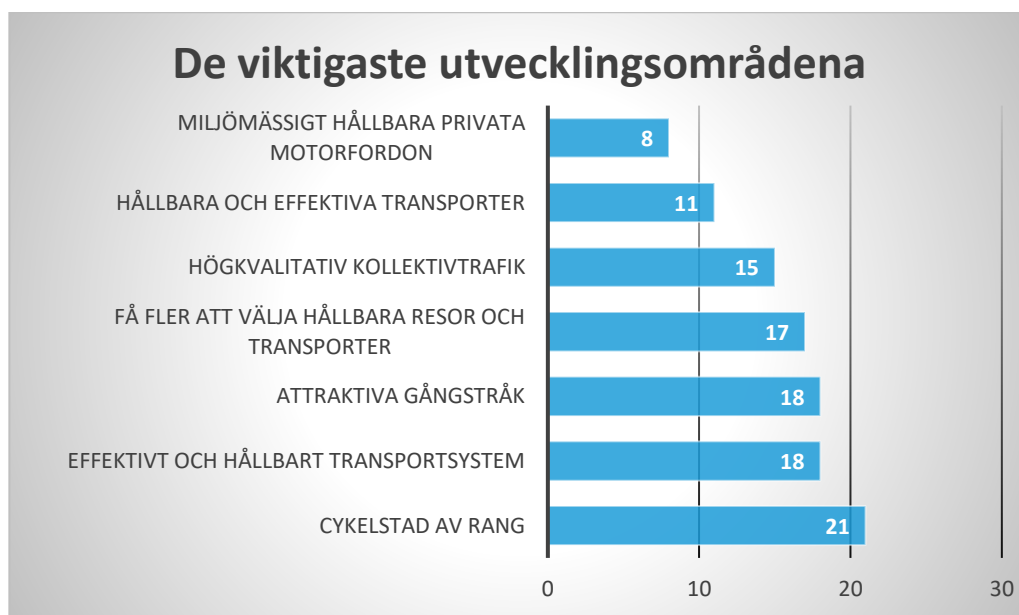


Figur 3 - Fördelning av sysselsättning

Samtliga svar inkom från personer bosatta i Uppsala kommun.

Synpunkter

På frågan om vilka utvecklingsområden som är mest viktiga fanns möjligheten att uppge flera alternativ. Det utvecklingsområde som flest valde var "Cykelstad av rang" följt av "Effektivt och hållbart transportsystem" och "Attraktiva gångstråk".



Figur 4 - De viktigaste utvecklingsområdena

På frågan om något perspektiv saknas eller behöver förstärkas i handlingsplanen svarade flera att landsbygdsperspektivet saknas. Infrastrukturen på landsbygden är till största delen statlig eller enskild, vilket innebär att kommunen har en begränsad rådighet över infrastrukturen på landsbygden. Det innebär en del begränsningar över vad som kan beslutas om i denna handlingsplan kopplat till just landsbygden. Synpunkten är trots detta viktig och har tagits med i det fortsatta arbetet. Exempelvis

har text i handlingsplanen justerats på flera ställen, från "Uppsala" till "Uppsala kommun" eller "kommunen", där det tidigare varit otydligt vad som åsyftas.

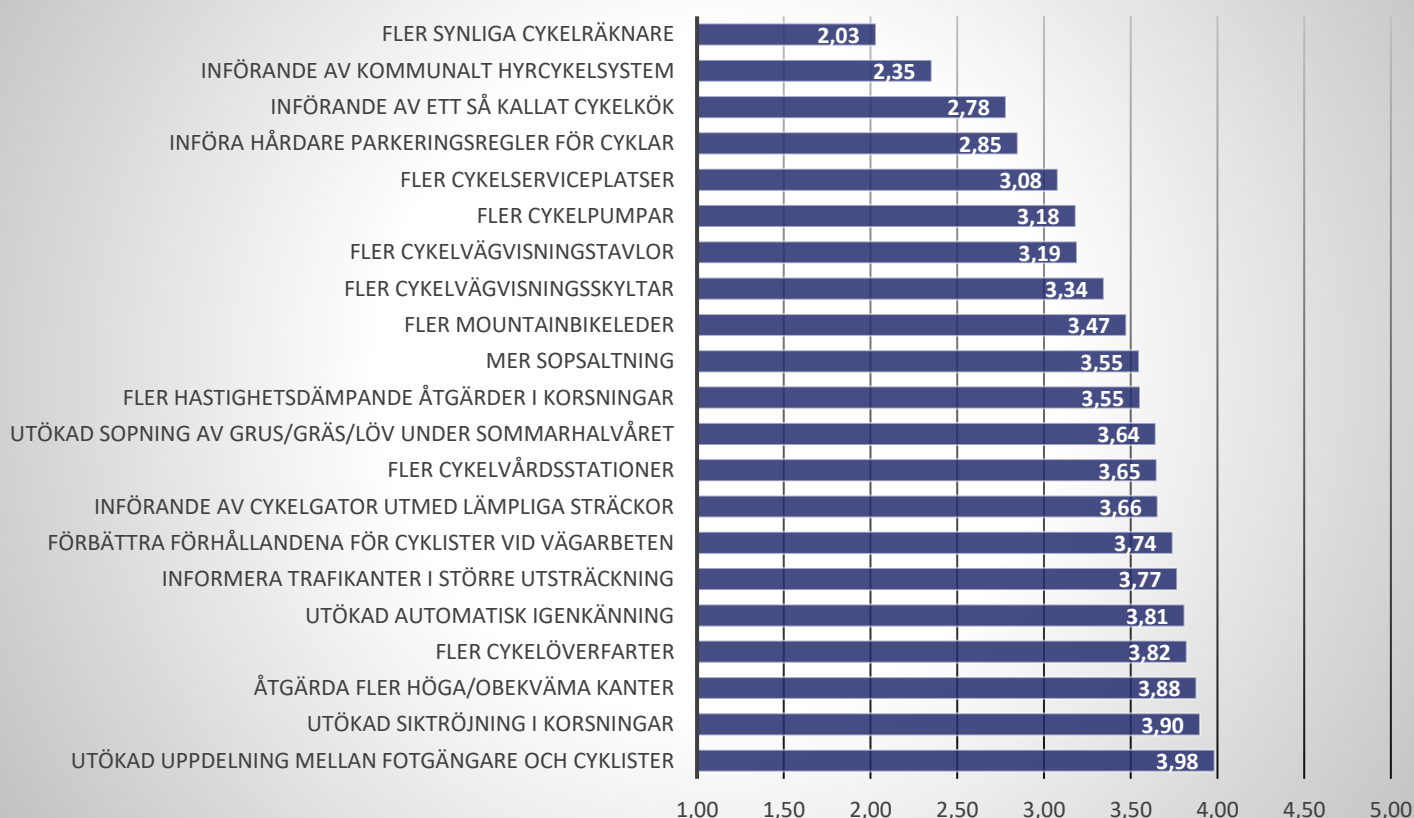
Vilka de svarande tycker är de mest angelägna åtgärderna är väldigt olika och ingen tydlig trend kan återfinnas bland svaren. Tydligt är dock att det både finns de som vill att biltrafiken drastiskt ska minska och de som är tydligt emot samma sak. Utöver detta vill många se satsningar på ökat utrymme för gående och cyklister, både i form av breddning och nyanläggning av gångbanor och cykelbanor samt satsningar på pendlingsresor med cykel och kollektivtrafik.

På frågorna gällande handlingsplanens utformning var resultatet blandat. Några uppgav att handlingsplanen var svårnavigerad, svår att förstå och att innehållet inte är logiskt uppdelat, men de allra flesta valde 3 eller 4 av 5 möjliga. Den aspekt som fick lägst medelbetyg var frågan om det var lätt att hitta rätt i handlingsplanen där medel blev 3,05. Av några fritextsvar kan utläsas att den digitala produkten är svår att navigera och vid närmare undersökning upptäcktes att sidan inte alls är lika funktionell när den öppnas med en mobiltelefon vilket skulle kunna vara orsaken till några av de lägre betygen.

Enkät om cykelsatsningar

Totalt inom 363 svar på enkäten om cykelsatsningar. Denna enkät erfordrade inte att de svarande uppgav någon personlig information och bestod endast av kryssfrågor. Varje satsning skulle ges ett svar mellan 1 och 5 där 1 motsvarar "Inte alls angeläget" och 5 "Mycket angeläget". Mest angeläget anser de svarande är en utökad uppdelning mellan fotgängare och cyklister, tätt följt av siktröjning i korsningar och åtgärd av höga/obekväma kanter.

Medel



Vidare analys av svarsfördelning visar att fler mountainbikeleder är en kluven fråga då ungefär hälften har svarat 5 men många andra har svarat 1 eller 2. Informationen från denna enkät bidrar till möjligheten att kunna prioritera kommande åtgärder utifrån vad som efterfrågas av kommunens invånare.

Skrivelser

Totalt 5 skrivelser har inkommit till stadsbyggnadsförvaltningen under dialogtiden. De inkom från:

- Cykelfrämjandet i Uppsala
- Stockholms handelskammare – Handelskammaren i Uppsala län
- Synskadades riksförbund, SRF i Uppsala län och SRF Uppsala-Knivsta
- Trafikgruppen klimataktion Uppsala
- Gamla Uppsala Buss AB

Samtliga avsändare har gått igenom utkastet till handlingsplan noggrant och lämnat synpunkter på dokumentet som helhet samt på åtgärderna som föreslås. Några synpunkter har omhändertagits inom ramen för handlingsplanens huvuddokument medan förslag på mer konkreta åtgärder har sammanställts i ett underlag som ska användas under framtagandet av genomförandeplaner. Nedan följer korta redogörelser för några av de synpunkter som finns med i den versionen av handlingsplanen som nu skickas till kommunstyrelsen för politisk behandling.

Cykelfrämjandet i Uppsala

- Åtgärd med syfte att öka godstrafiken på cykel
 - Ny åtgärd i förslag till handlingsplan för mobilitet och trafik, "Samverka med näringslivet för att möjliggöra "last mile"-transporter med miljömässigt hållbara fordon."
- Ingen genomfartstrafik i innerstaden. Endast besöks- och boendetrafik. Tidsfönster för varuleveranser på särskilt trånga gaturum.
 - Omformulerat beskrivningen av åtgärd "Reglera gator i innerstan för att minska genomfartstrafik med motorfordon." för att förtydliga att det inte endast är på Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan som genomfartstrafik ska minska.
- Bygg inga nya körfält eller väglänkar för motortrafiken, minska motorfordonstrafiken istället ge om att stärka alternativens konkurrenskraft.
 - Omformulering av beskrivning till åtgärd "Ta fram ett prioriterat nät för motorfordonstrafik." och "Utveckla de större befintliga trafiklederna i Uppsala för att styra de stora trafikflödena ut från innerstaden." för att förtydliga att god framkomlighet är önskvärd men inte ökad kapacitet för privata motorfordon i trafiksystemet.
- Indikatorer saknas.
 - Indikatorer tas fram inom ramen för arbetet med framtagande av ett mobilitetsbokslut.
- 40 övriga förslag gällande utformning och reglering av gator och cykelvägar samt förslag till mätningar och metoder.
 - Skickas som underlag för det pågående arbetet med genomförandeplaner.

Handelskammaren i Uppsala län

- Ökad koncentration på de mest effektfulla åtgärderna och en reducering av antalet åtgärder.
 - Några åtgärder har tagits bort genom att de slås ihop med andra åtgärder eller anses redan inrymmas i andra åtgärder.
- Det kan inte vara en kommunal uppgift att bygga upp ett lånecykelsystem.
 - Åtgärdens beskrivning har formulerats om för att förtydliga att utredning ska ske i samråd med det lokala näringslivet. Fokus blir att undersöka möjligheten att uppfylla behov som privata aktörer inte vill/kan fylla.
- 9 övriga förslag gällande mer konkreta aktiviteter och satsningar
 - Skickas som underlag för det pågående arbetet med genomförandeplaner.

Synskadades riksförbund Uppsala

- 16 förslag gällande bland annat detaljutformning, belysning, drift och underhåll samt övriga förslag kopplat till förbättrad tillgänglighet i den offentliga miljön.
 - Skickas som underlag för det pågående arbetet med genomförandeplaner.

Trafikgruppen klimataktion Uppsala

- 32 förslag gällande bland annat trafikplanering, trafikreglering och mobility management.
 - Skickas som underlag för det pågående arbetet med genomförandeplaner.

Gamla Uppsala Buss AB

- ”Övergripande kan sägas att handlingsplanen är väldigt fokuserad på cykeltrafiken både gällande mål och åtgärder. Mer konkreta åtgärder bör finnas för kollektivtrafiken om Uppsala ska leva upp till storstadsnormen.”
 - Det är svårt att vara väldigt konkret i en handlingsplan som ska beskriva arbetet under de kommande 10 åren. Allt arbete med kollektivtrafik måste ske i samråd med Region Uppsala och andra relevanta aktörer och är till stor del kopplade till och beroende av andra samhällsbyggnadsprojekt. Kommunen arbetar kontinuerligt med dessa frågor.
- 5 förslag gällande bland annat framkomlighet, hållplatser och samverkan.
 - Skickas som underlag för det pågående arbetet med genomförandeplaner.

Dialogmöte med representanter för Uppsalas näringsliv

Dialogmötet inleddes med en kort presentation av förslaget huvuddelar följt av ett samtal om samtligt innehåll. Det som uppfattades som relevant för denna handlingsplan har noterats och tagits med i beaktning under revideringen av förslaget. Många synpunkter är väldigt konkreta och kommer därför att tas med i arbetet med handlingsplanens genomförandeplaner.

Några synpunkter som uppfattades under dialogmötet:

- Ska inte även kollektivtrafiken öka? Det saknas tillräckliga bussförbindelser till arbetsplatsintensiva områden, exempelvis Östra Fyrislund och Graneberg vilket gör det omöjligt att arbetspendla med kollektivtrafik.
- För litet fokus på bilen som transportmedel. Bilen är fortsatt ett smidigt och nödvändigt fordon för många och fördelar finns, det borde också synas i handlingsplanen.
- Varuleveranser behöver kartläggas oftare, senaste gången var 2014. Så snart effekterna från pandemin lagt sig bör nästa kartläggning genomföras.
- Nyttfordon måste finnas med i åtanke när man stänger av trafik vid byggen och vägarbeten. De verksamheter som finns i området fungerar inte utan tillgång till service och förarnas arbetsmiljö påverkas negativt när de inte kan köra/lasta på ett rimligt avstånd till fastighet.
- Geofencing och andra digitala lösningar för att styra trafik är framtiden och bör finnas med i handlingsplanen.
- Ett sammanhängande trafiknät med bärighetsklass 4 är viktigt för att kunna samordna i färre, tyngre transporter.
- Det saknas tillräckliga möjligheter att ställa upp flak/släpvagnar i anslutning till området med 12-metersbegränsning.
- De avlastningsplatser som finns i innerstaden är inte tillräckliga, i garagen uppstår trängsel och det är svårt att hinna in och ut ur innerstaden innan klockan 11.
- Det är svårt att finansiera tunga el-fordon, alla kunder vill inte betala för den extra kostnad som måste finansiera en sådan investering. Skulle man kunna testa natt-transporter med tunga el-fordon?
- Det skulle behövas en särskild trafikutredning för Boländerna, hur löser man framkomligheten där?
- Varför nämns inte hantering av avfall, precis som att varor måste transporteras in måste avfall transporteras ut.

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

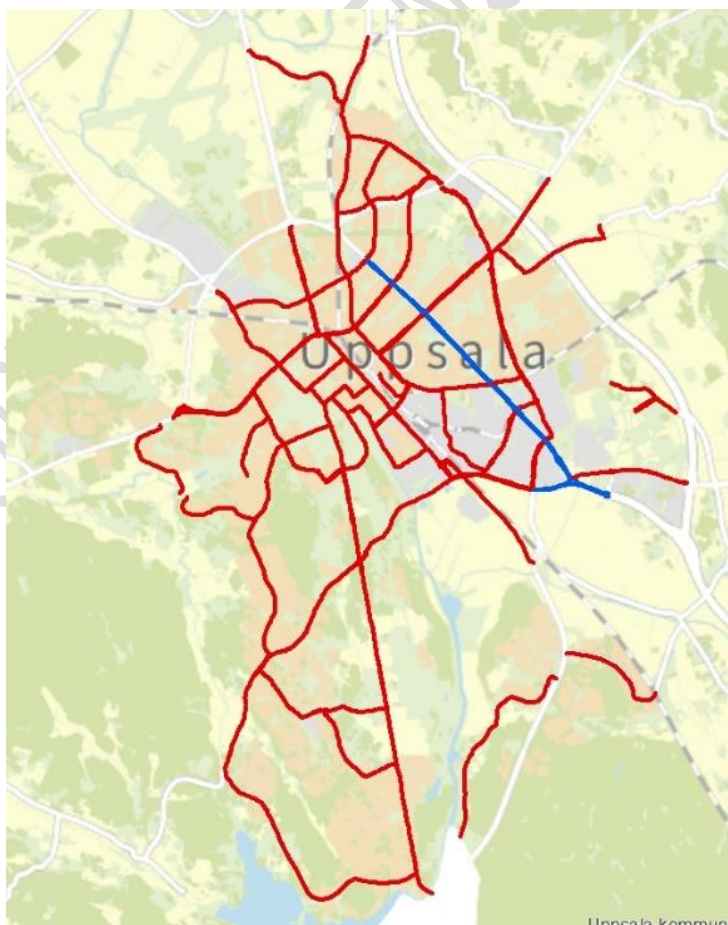


Figur 1 Karta från Översiktsplan 2016 som visar huvudgatunätet som det såg ut 2016.

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



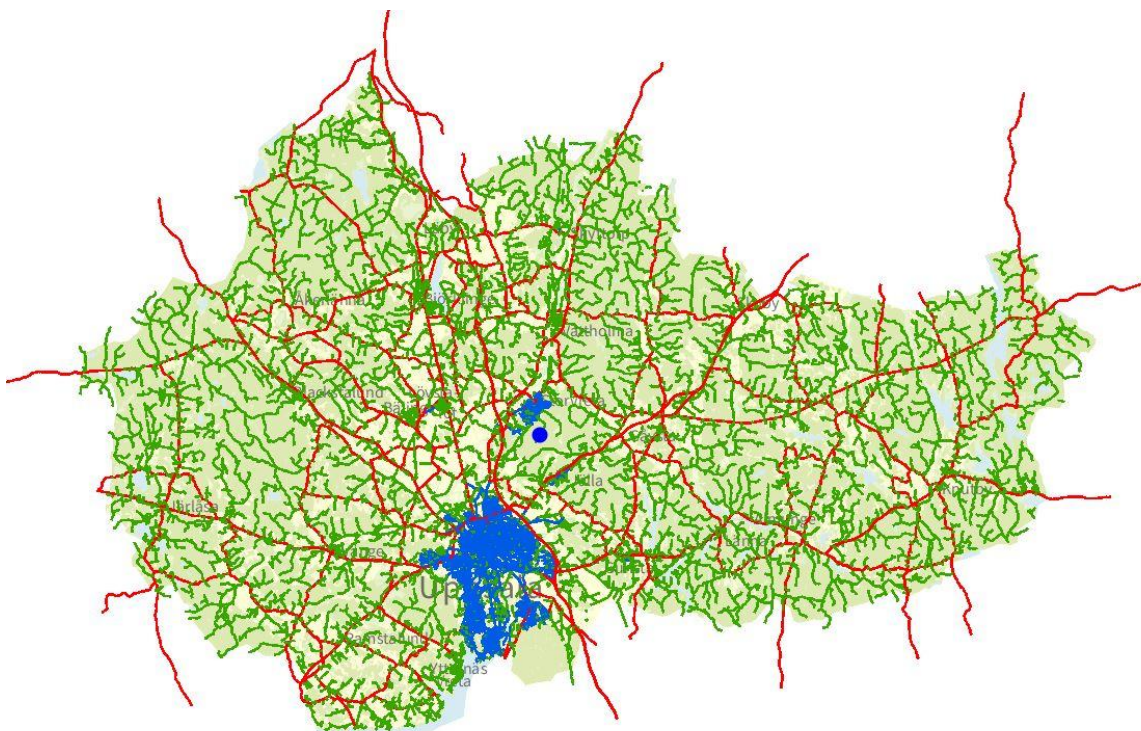
Figur 4 Karta över Uppsala tätort där huvudcykelnätet visas i blått

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

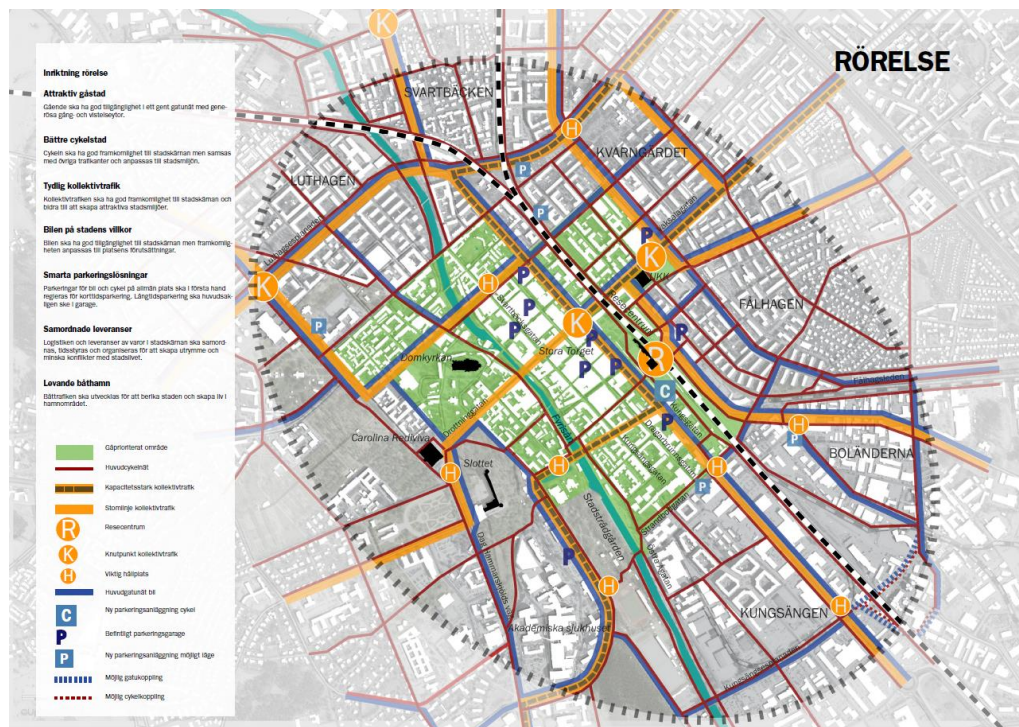


Illustration av plan för gångtrafik

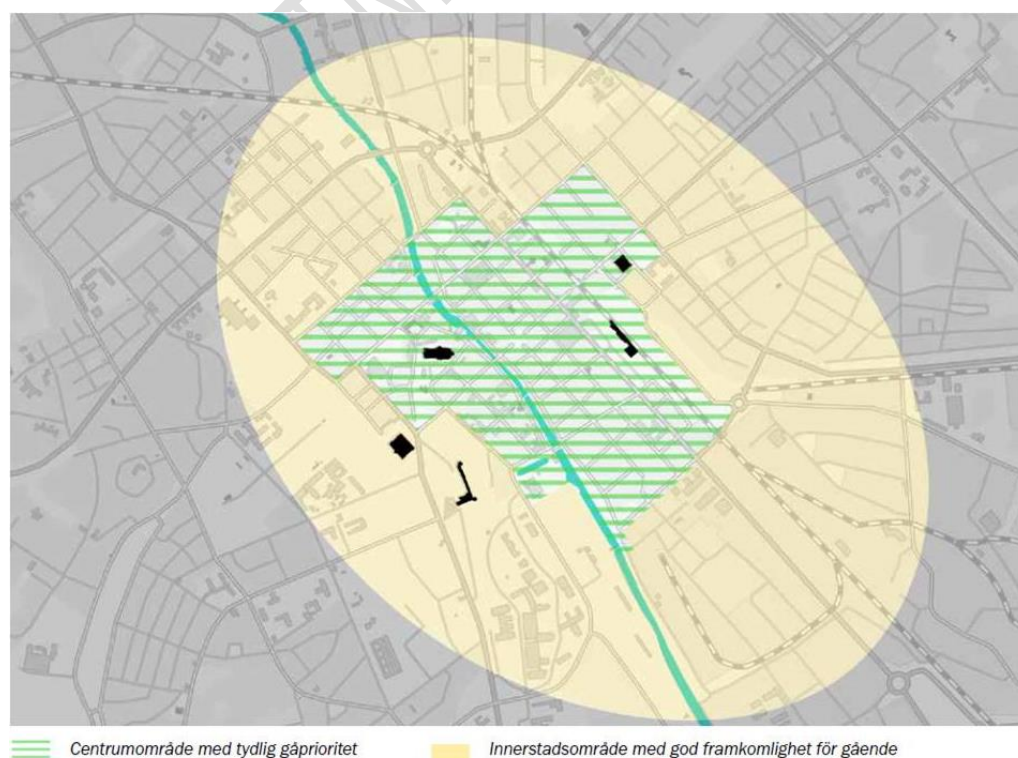


Illustration av plan för cykeltrafik



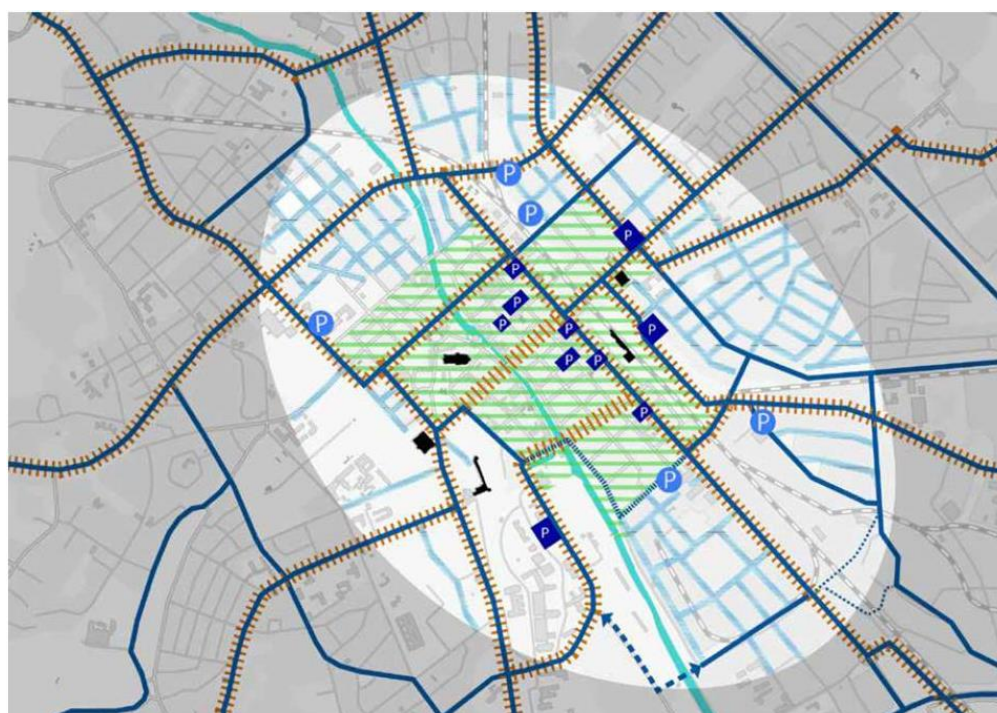
- ▬▬▬ Cykel på gåendes villkor
 C Cykelparkeringsgarage
 ▬▬▬ Snabbcykelled
 - - - - - Ny snabbcykelled
▬▬▬ Huvudcykelnät
 - - - - - Nya kopplingar i huvudcykelnät
▬▬▬ Övrigt cykelnät










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