

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2021-08-25

Diarienummer:
GSN-2021-01600

Handläggare:
Christer Åkerlund

Svar på initiativärende om bättre trafikmiljö i hela Uppsala kommun från Anna-Karin Vaz Contreieras (KD)

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** besvara initiativärendet med föredragningen i ärendet.

Ärendet

Anna-Karin Vaz Contreias (KD) menar i en skrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden att det genomförts många trafikförsämrade ingrepp i kommunen. Vaz Contreias anser, bland annat, att avsmalnande gator och borttagande av boendeparkering medfört en klart försämrad trafiksituation för de flesta trafikslagen. Hon anser också att det inte genomförs förbättringar för trafikanter och kollektivtrafik i tätorterna utanför Uppsala tätort. I skrivelsen föreslås att kommunen tar ett helhetsgrepp för att underlätta framkomlighet för alla typer av fordon. Det med tanke på att Uppsala kommun är Sveriges största landsbygdskommun där bil på många platser fortfarande är nödvändig för att ta sig till olika målpunkter.

Mot bakgrund av det i skrivelsen framfört föreslår Vas Contreias att gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar att

- ta fram en trafikplan som innehåller en konsekvensanalys kring borttagna parkeringsplatser och avstängda gator.
- arbetet med att trafiksäkra övergångsställen bör genomföras under 2021 i alla områden som av SCB definieras som tätorter.
- hastighetsbegränsningarna på trafikleder, vägar med stora korsningsavstånd och vägar där gång- och cykelbanor är separerade från vägbanan ska höjas från 60 kilometer i timmen till 70 kilometer i timmen.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Perspektiven för barn, jämställdhet och näringsliv bedöms inte relevanta med föreliggande förslag till beslut.

Föredragning

Det pågår ett arbete med att ta fram en handlingsplan för mobilitet och trafik som 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 och handlingsplanen riktas till hela kommunkoncernen. Handlingsplanen föreslås gälla under perioden 2021–2030.

Handlingsplanen för mobilitet och trafik har fokus på jämställdhet, näringsliv, tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, barn och äldre. Kommunen har störst rådighet över vilka åtgärder som kan föreslås i de delar av kommunen där Uppsala kommun är väghållare, det vill säga framför allt i Uppsala och Storstora tätort.

Målen i handlingsplanen för mobilitets och trafik följer målen som beskrivs i översiktsplanen från 2016.

Kommunen har genomfört en hastighetsöversyn inom kommunens samtliga tätorter som beslutats vara tätbebyggda enligt bestämmelserna i trafikförordningen. Inom dessa områden har kommunen beslutsmandatet att reglera med lokala trafikföreskrifter, exempelvis hastighetsbegränsningar. Hastighetsöversynen innebär bland annat att det i bostadsområden nu råder hastighetsbegränsning 30 kilometer i timmen och på matargator 40 kilometer i timmen samt utmed vissa huvudgator 60 kilometer i timmen. Arbetet har genomförts med metoden Rätt Fart i Staden, ett arbetssätt som SKR (Sveriges Kommuner och Regioner) och Trafikverket tagit fram. Det är en metod som i stort sett alla kommunala väghållare i landet använder sig av. Allt trafiksäkerhetsarbete som pågår bygger på målen i Nollvisionen som säger att ingen ska behöva dö eller skadas svårt i trafiken. Nollvisionen beslutades i riksdagen 1997 vilket innebär att alla väghållare har att förhålla sig till den, både statliga och kommunala.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med trafiksäkerhetshöjande åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper, i synnerhet för oskyddade. I arbetet med att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter anläggs, bland annat, farthinder vid övergångsställen. Det arbetet pågår främst på gator där kommunen är väghållare. Bedömningen om farthinder ska anläggas kan byggas på den olycksstatistik som finns tillgänglig men också utifrån önskemål från medborgare. Särskilt fokus läggs på gator som ligger i anslutning till skolor och utmed skolvägar med stora trafikmängder. I kommunens övriga tätorter är det vägföreningarna som är väghållare och som vid behov kan besluta om och anlägga farthinder. Inom de flesta tätorterna utanför Uppsala tätort finns också statliga vägar där Trafikverket är väghållare. Utmed dessa vägar får inte kommunen avsätta investeringsmedel för att anlägga åtgärder. Däremot har vi kontakt med Trafikverket i frågor som berör alla typer av trafiksäkerhetsåtgärder inom dessa tätorter.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i ärendet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 25 augusti 2021
- Bilaga, Nämndinitiativ från Anna-Karin Vaz Contreias (KD)

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör



Nämndinitiativ om bättre trafikmiljö i hela Uppsala kommun

Gatu- och samhällsmiljönämnden 2021-05-06

De senaste årens många trafikförsämrande ingrepp runtom i kommunen - med alltifrån avsmalnade gator till dyra ombyggnationer (pga alltför begränsande trafikåtgärd) samt borttagna boendeparkeringar - har medfört en klart försämrade trafiksituation för de flesta trafikslagen.

Samtidigt fokuseras många åtgärder på city medan man underlåter att genomföra förbättringar för trafikanter och kollektivtrafik i tätorter utanför staden. Boende i exempelvis Almunge, Storvreta och Vänge har flertalet gånger påtalat osäkra övergångsställen och konstigt anpassade hastigheter – med för *hög hastighet vid övergångsställen* och för *låg hastighet på säkrare landsortsvägar*. Kommunerna beslutar gränsen för tätbebyggt område och beslutar alla hastighetsgränser inom tätbebyggt område, oavsett vem som är väghållare.

I innerstaden ser vi en framväxande trafikinfarkt genom den bilfientliga politik som nu förs i kommunen. Med planeringen för spårväg / BRT i innerstaden, något som KD säger nej till, så kommer både Kungsgatan och Islandsbron behöva stängas av för biltrafik om några år.

Det innebär att bilar måste söka sig norrut till S:t Olofsgatan eller söderut till Kungsängsbron (Tullgarnsbron söder om Studenternas när den blir klar) för att kunna ta sig över Fyrisån, och till Dragarbrunnsgatan som inte är ägnad för några volymer av biltrafik, eller till Väderkvarnsgatan där nu styret planerar att smalna av gatan genom att hälften av gatuutrymmet skall användas för cykeltrafik. *Vart ska trafiken ta vägen?*

Det har redan på Citysamverkan (för handeln och fastighetsägare i city) presenterats ett förslag om enkelriktad trafik på Kungsgatan (med utfart Vaksalagatan) inom snar framtid, något som skulle leda till *stora begränsningar* redan på kort sikt.

Kristdemokraterna sa (som enda parti) nej till dubbdäcksförbud på Kungsgatan när det infördes och kommer också att säga nej till att ta bort motortrafik i innerstaden. Alla bor inte i citykärnan eller har möjlighet att cykla eller stå på en eldriven Voi-bräda. *En "äldrevänlig kommun" behöver också vara en tillgänglig kommun.*

Vi föreslår därför att kommunen tar ett helhetsgrepp för att underlätta framkomlighet – inte bara för cyklar i höghastighet, utan även för bil och annan motortrafik såsom räddningstjänst i Uppsala Kommun. Detta med tanke på att vi är Sveriges största landsbygds kommun där bil på många platser fortfarande är nödvändig för att ta sig till skola/arbete/tätort.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår vi Gatu- och samhällsmiljönämnden besluta:

- Att** ta fram **en trafikplan som innehåller en konsekvensanalys** kring borttagna parkeringar och avstängda gator; en trafikflödesanalys av de mest kö-drabbade vägarna (blir några km kö på vissa platser vid eftermiddagstrafiken) och dess närområde, samt en översikt och åtgärdsplan för konfliktpunkter mellan olika trafikslag (även tänka på gångtrafikanter med barnvagn/rullstol.)
- Att** arbetet med att trafiksäkra övergångsställen bör genomföras under 2021 i alla områden som av SCB definieras som tätorter.
- Att** hastighetsbegränsningarna på trafikleder, vägar med stora korsningsavstånd och vägar där gång och cykelbana är separerade från vägbanan ska höjas från 60 km/h till 70 km/h

Uppsala 2021-05-06

Anna-Karin Vaz Contreias (KD)