

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2025-10-23

Diarienummer:
KSN-2024-02339

Handläggare:
Ola Kahlström och Karolin Flander

Antagande av Trafiknätsplan

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** anta trafiknätsplan enligt ärendets bilaga 1,
2. **att** uppdra åt stadsbyggnadsförvaltningen att genomföra uppdrag i enlighet med ärendets bilaga 3,
3. **att** utreda den tekniska genomförbarheten av spårväg mot Gränby Centrum och Stenhagen, samt
4. **att** återrapporera statusen på uppdragen i bilaga 3 till kommunstyrelsen under september 2026.

Ärendet

Kommunstyrelsen fattade den 14 juni 2023 § 139 beslut om tilläggsdirektiv till arbetet med ny översiktsplan. Direktivet innebar bland annat ett uppdrag att ta fram en trafiknätsplan samt en revidering av plan för innerstaden under innevarande mandatperiod.

Kommunstyrelsen beslutade 20 november 2024 § 314 att sända ett förslag till trafiknätsplan på remiss mellan den 2 december 2024 och den 14 februari 2025. Remissen var samtidig med plan för innerstaden och två öppna möten hölls tillsammans med plan för innerstaden. Remissen besvarades av ett femtiotal instanser inklusive cirka 15 privatpersoner. En remissredogörelse återfinns i bilaga 2.

Baserat på bland annat synpunkter som inkommit har en reviderad handling tagits fram. I enlighet med kommunstyrelsens tilläggsdirektiv rörande översiktsplanen kommer trafiknätsplanen i sin helhet, eller i delar, att inarbetas i den pågående revideringen av översiktsplanen.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen.

Föredragning

Trafiknätsplanen skapar förutsättningar att förbättra tillgängligheten i staden till gagn för dess invånare, företagare och besökare. Den lägger grunden till att skapa en mer attraktiv stad, att stärka innerstadens konkurrenskraft och att begränsa trafikens negativa konsekvenser, såsom buller och luftkvalitet.

Trafiknätsplanen visar hur trafiken i staden ska ordnas på ett övergripande sätt. En strukturbild sammanfattar inriktningarna i planen och kan ses som en del av översiktsplanens femkärniga strukturbild. Den innehåller mer konkreta kartor över tre trafiknät, ett för cykeltrafik, ett för kollektivtrafik, och ett för motorfordonstrafik. För dessa nät finns riktlinjer som visar funktionskrav för dessa nät. Riktlinjer visar också hur målkonflikter mellan olika färdslag bör hanteras.

Trafiknätsplanen är ett strategiskt styrdokument som är en del av översiktsplanen och kommer att i sin helhet eller i delar inarbetas i det pågående revideringsarbetet av översiktsplanen. Planen redovisar översiktligt att det finns målkonflikter mellan de riktlinjer som finns för olika färdslag och att det finns behov av att hålla en handlingsfrihet för kommande behov av ombyggnader i de tre näten. Redovisningen sker för

- cykeltrafikens utveckling,
- kollektivtrafik framkomlighet,
- kollektivtrafikens bytespunkter samt pendlar- och infartsparkeringar,
- motorfordonstrafikens framkomlighet.

Av de skälen följs beslutet av trafiknätsplanen av sex uppdrag som redovisas i bilaga 3. Bilagan redovisar översiktligt uppdragen, att de ska leda till kommunens sammanlagda mål kring mobilitet och trafik samt vilka effekter de ska leda till. Generellt bör uppdragen leda till konsekvensbedömda och genomförbara åtgärder med en grov kostnadsuppskattning. Uppdragen ska återspeglaras till kommunstyrelsen. En statusuppdatering sker i september 2026. Närmare beskrivning av uppdragen, med mer exakta syften, effektmål, resursbehov och styrning redovisas i kommande projektdirektiv.

Stadsbyggnadsförvaltningen har i det tidigare arbete tillsammans med Region Uppsala utrett den tekniska genomförbarheten av en spårväg längs Vaksalagatan till Gränby centrum. Denna bör uppdateras och kompletteras med en motsvarande studie i riktning mot Stenhagen.

Trafiknätsplanen utgör tillsammans med översiktsplanen och program och handlingsplan för mobilitet och trafik den övergripande styrningen för arbetet med trafik och infrastruktur i Uppsala kommun. I ett parallellt ärende till kommunstyrelsen pågår den årliga uppföljningen av kommunens program och handlingsplaner. I det ärendet föreslås att handlingsplanen för mobilitet och trafik revideras. Skälen är bland annat att antagandet av trafiknätsplanen ändrar förutsättningarna för fler av de åtgärder som pekas ut i handlingsplanen. I ärendet redogörs också för ett behov att komplettera målen. I den händelse det skulle göra något mål i trafiknätsplanen inaktuellt hanteras det i revideringsarbetet för översiktsplanen.

Ekonomiska konsekvenser

Eventuella ekonomiska konsekvenser av beslutet hanteras i den ordinarie verksamhetsplaneringen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 23 oktober 2025
- Bilaga 1, förslag till trafiknätsplan
- Bilaga 2, Remissredogörelse
- Bilaga 3, Uppdragsbeskrivningar

Stadsbyggnadsförvaltningen

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Trafiknätsplan

Del av översiktsplanen



Tillsammans skapar vi framtidens Uppsala

Läs mer om Trafiknätsplanen på www.uppsala.se

E-post: stadsbyggnadsforvaltningen@upsala.se

Post: Uppsala kommun, kommunstyrelsen, 753 75 Uppsala

Telefon: 018-727 00 00

Förord

Förord tillkommer.

För kommunstyrelsen XX 2025

Politiker

Sammanfattning

Trafiknätsplanen är en del av arbetet med att revidera kommunens översiktsplan och syftar till att ge fördjupad vägledning när det gäller stadens övergripande trafiknät. Planen kommer sedan i delar, eller i sin helhet, att arbetas in i kommande revidering av översiktsplanen. Figur 1 visar hur planen förhåller sig till översiktsplanearbetet. Planen redovisar fyra nya kartor som inte tidigare funnits:

En strukturbild över stadens transportinfrastruktur som tar sin utgångspunkt i strukturbild 2050+ som finns i översiktsplanen från 2016. Kartan visar hur trafiken principiellt ska hanteras för att underlätta för hållbara färdmedel.

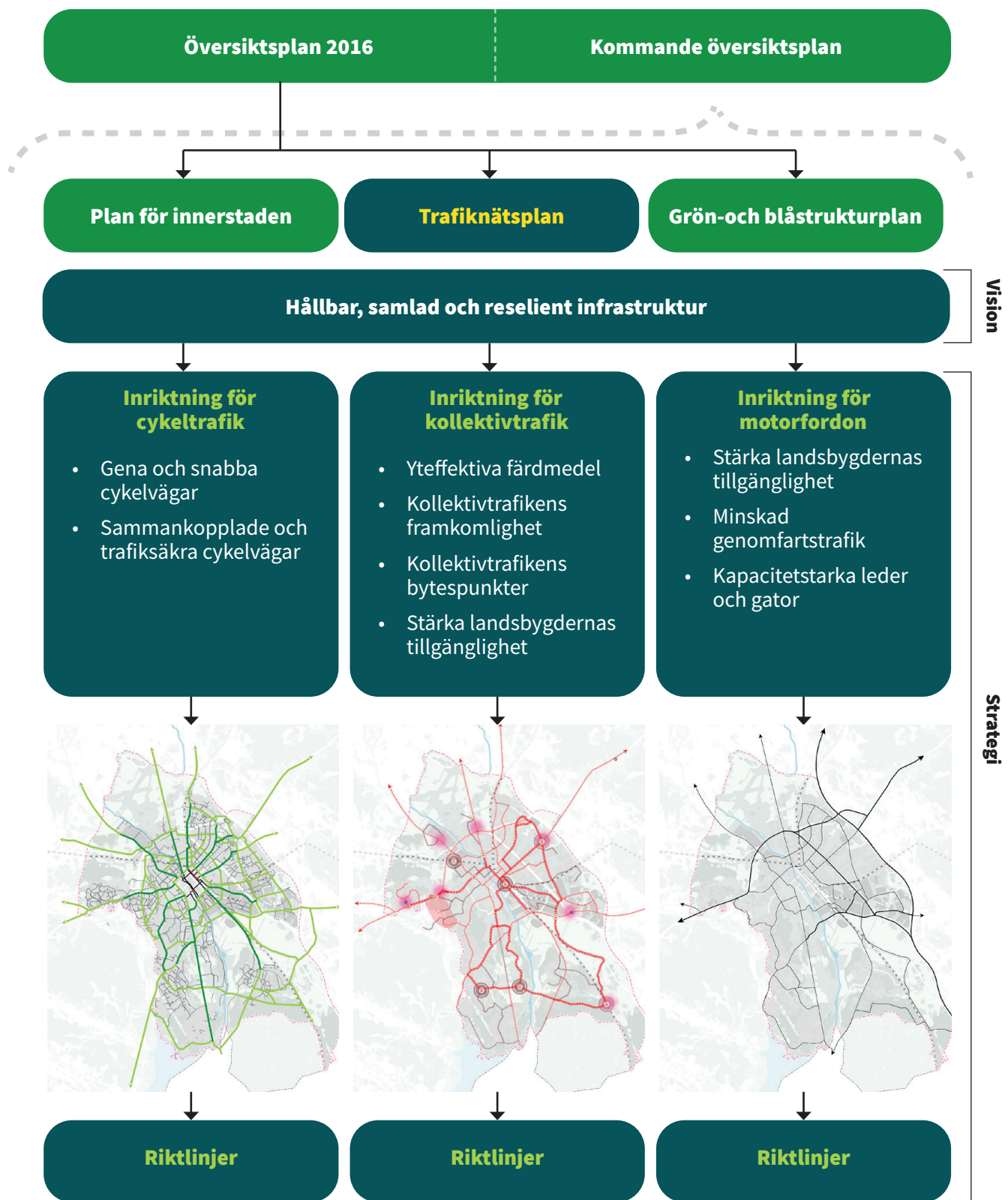
Tre kartor som visar hur olika färdmedel ska prioriteras på olika gator och platser samt hur målkonflikter mellan färdslag ska hanteras. Kartorna redovisar;

- Ett huvudnät för cykeltrafik
- Ett huvudnät för kollektivtrafik
- Ett huvudnät för motorfordonstrafik

Planen, och de uppdrag som följer av den, ska bidra till att utveckla en trevligare stad att röra sig och vistas i, bidra till en attraktivare innerstad med mer plats för människor, grönska och stadsliv, bidra till att kollektivtrafikens framkomlighet och därmed konkurrenskraft stärks. Den ska bidra till att nästa steg kan tas för att stärka cykeln som färdmedel. Den ska också bidra till att motorfordonstrafiken totalt sett minskar i staden. Genom att prioritera framkomligheten på vissa större gator och leder i staden kan motorfordonstrafiken minska på andra gator, till förmån för andra färdmedel men också en trevligare miljö.

Uppsala kommun har tydliga och ambitiösa mål kopplade till trafik. Andelen cyklister ska öka, tillgängligheten till en regional arbetsmarknad ska vara hög, och vår kommungeografi ska vara klimatneutral 2030 för att nämna några. Trafiknätsplanen är ett av flera styrdokument som tillsammans ska leda till dessa mål.

Trafiknätsplanen ska vägleda beslutsfattare, ge stöd till handläggare och insyn till medborgare om hur det övergripande trafiksystemet bör utvecklas över tid. Därför är det också viktigt att planen lägger en bra grund för nästa planeringsskede, något som är särskilt viktigt för cykeltrafiken som till skillnad från kollektivtrafik och motorfordonstrafik är svårare att vägleda på en övertiktlig nivå.



Figur 1. Trafiknätplanens innehåll och relation till den översiktliga planeringen.

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	4
Läsanvisning	8

1. Inledning 12

Trafiknätsplanens syfte och roll	13
Trafiknätsplanen och relevanta styrdokument och mål	15

2. Vision 16

En sammanhållen och resilient transportinfrastruktur för ökad andel hållbara färdmedel	17
Flexibelt trafiksystem möjliggör innovationer för att möta framtidens behov och möjligheter	20
Transportinfrastrukturens bidrag till måluppfyllelse	22
Ny strukturbild över stadens transportinfrastruktur	24
Tre huvudnät för hållbar transportinfrastruktur och stadsutveckling	26

3. Strategi 28

Tre huvudnät: inriktningar och riktlinjer	29
Huvudnät för cykeltrafik	30
Cykelhuvudgator	31
Snabbcykelleder	31
Huvudnät för kollektivtrafik	32
Kollektivtrafikleder	33
Kollektivtrafikgator	34
Övriga kollektivtrafikgator	34
Bytespunkter och kollektivtrafiknoder	34
Pendlar- och infartsparkeringar	35
Huvudnät för motorfordonstrafik	36
Motorfordonstrafiksgata	37
Motorfordonstrafiksled	39

4. Vägledning och handlingsfrihet

40

Övergripande transportinfrastrukturnät	41
Hantering av målkonflikter	42
Handlingsfrihet.....	42
Fyrstegsprincipen	43
Fyra övergripande områden för det fortsatta arbetet	44
Cykeltrafikens utveckling	44
Kollektivtrafikens framkomlighet	45
Kollektivtrafikens bytespunkter samt för pendlar- och infartsparkeringar	47
Motorfordonstrafikens framkomlighet.....	49
Planens utveckling och kommande planeringsskeden	52
Relaterade dokument	53

Läsanvisning

Trafiknätsplanen spänner över en lång tidshorisont, från nu till 2050 och framåt, och består av fyra delar.

1. Inledning

Ett inledande kapitel som förklarar trafiknätsplanens syfte, roll och relation till andra styrdokument och hållbarhetsaspekter. Kapitlet beskriver hur planen fördjupar och utvecklar befintlig översiktsplan från 2016 och hur den bidrar till kommande översiktsplan som är under framtagande.

2. Vision

I visionen beskrivs kommunens samlade strategiska styrning av mobilitets och trafikfrågorna för en hållbar utveckling av Uppsala. Här presenteras trafiknätsplanens nya övergripande strukturbild samt inriktningar för en hållbar, sammanhållen och resilient utveckling av Uppsalas transportinfrastruktur.

3. Strategi

I strategidelen presenteras de tre huvudtrafiknätskartorna för cykel, kollektivtrafik och motorfordon. Den innehåller även riktlinjer för respektive trafikslag i kommande utveckling och planering av staden.

4. Vägledning och handlingsfrihet

I det avslutande kapitlet sammanförs de tre huvudtrafiknäten till en gemensam karta. Här beskrivs vägledning vid målkonflikter utifrån trafiknätsplanens inriktningar och behov av handlingsfrihet i senare planeringsskeden.

Relaterade dokument

Redovisar styrdokument, som tillsammans med trafiknätsplanen, ger den totala inriktningen för det strategiska arbetet med trafik, mobilitet och infrastruktur.

Viktiga begrepp

Trafiknätsplanen i sin helhet ger vägledning till efterföljande planering och beslut.

Inriktningarna ger vägledning för utvecklingen av stadens transportinfrastruktur.

Riktlinjerna visar prioriteringar för respektive trafiknät.

Handlingsfrihet handlar om att säkra marktillgång för framtida åtgärdsbehov i anslutning till trafiknäten eller möjligheten att bygga om inom det befintliga trafiknätet.

Tillämpa innebär att riktlinjen pekar på annat avsnitt eller del av planen och att det som står där ska användas som riktlinjer.

Säkerställa innebär att efterföljande planering och beslut ska se till att tillräckliga förutsättningar finns eller skapas för att något ska kunna ske eller hindras.

Eftersträva innebär att efterföljande planering och beslut ska sträva mot att åstadkomma det riktlinjen handlar om, men ställer inte krav på att det ska uppfylla.

Beakta innebär att något ska belysas och övervägas. Dessa överväganden ska ge besked om hur frågan bäst omhändertas i det enskilda fallet.

Samlad bedömning: En systematisk bedömning av konsekvenserna av en åtgärd. Den behöver belysa påverkan på relevanta allmänna intressen.

BRT: Bus Rapid Transit, BRT, är ett samlingsnamn för högkvalitativa, kapacitetsstarka bussystem där fordonen har en attraktiv design. Ett renodlat BRT-system har till stor del egna körfält, signalprioritering i korsningar och stationsliknande hållplatser.

Cykeltrafik: Cykeltrafik är trafik som sker med cykel. En cykel är ett fordon som drivs med tramp- eller vevanordning och som inte är ett lekfordon, exempelvis traditionell cykel. Till cykel räknas även ett eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning om elmotorn endast ger krafttillskott upp till max 25 km/h och motorn inte har en effekt som överstiger 250 watt, exempelvis vissa elcyklar. Även eldrivna enpersonsfordon räknas som cykel om de har en hastighet av max 20 km/h och en motor inte har en effekt som överstiger 250 watt, till exempel vissa eldrivna scooter. Begreppet ”mikromobilitet” kan ibland användas för att beskriva vissa fordon som enligt lag klassas som ”cykel”.

De inre ringgatorna är ett antal motorfordonstrafikgator som tillsammans bildar en ring runt innerstaden. De inre ringgatorna syftar till att öka tillgängligheten och göra det lättare för måltrafik att nå olika platser i innerstaden. Delar av de inre ringgatorna bidrar också till att leda den genomfartstrafik som tidigare gick genom innerstaden till leder för motorfordonstrafik.

Färdmedel: Trafikrörelsen 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.

Förutsägbar restid: Restiden är ungefär densamma vid ett givet klockslag på en given sträcka. Under högttrafik är restiden längre på grund av trängsel och därmed långsammare hastigheter.

Genomfartstrafik: Motorfordonstrafik som trafikerar en sträcka men som inte har någon målpunkt på sträckan, det vill säga trafik endast passerar.

Infrastruktur: Vägar, spår, hamnar och kollektivtrafikhållplatser är exempel på infrastruktur.

Kollektivtrafik: Persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. UL, Mälardalstrafik och SJ är exempel på kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens ordinarie busslinjer: Stads- och regionbusslinjer som inte räknas som skolbusslinjer eller olika typer av kompletteringslinjer.

Kombinationsresa: Resa som sker med två eller fler färdmedel, till exempel cykel och buss eller bil, tåg och gång.

Motorfordonstrafik: Motorfordonstrafik är trafik som sker med ett motordrivet fordon för person- eller godstransporter för väg så som bil (personbilar, lastbilar, bussar), motorcyklar och mopeder.

Privat motorfordonstrafik: I kommunens färdmedelsmål används begreppet privat motorfordonstrafik som syftar till persontransporter med motorfordon. Majoriteten av dessa resor sker med bil, men omfattar även resor med bland annat motorcykel. Godstransporter och annan nyttotrafik ingår därmed inte i begreppet privat motorfordonstrafik.

Trafik: Trafik beskriver själva rörelsen av människor, gods och/eller tjänster i ett eller flera färdmedel.

Trafiknät: Trafiknät består av infrastruktur som tillsammans bildar en helhet.

Trafiksystem: Trafiksystemet består av färdmedel och infrastruktur.

1. Inledning



Ett inledande kapitel som förklarar trafiknätsplanens syfte, roll och relation till andra styrdokument och hållbarhetsaspekter. Kapitlet beskriver hur planen fördjupar och utvecklar befintlig översiktsplan från 2016 och hur den bidrar till kommande översiktsplan som är under framtagande.

Trafiknätsplanens syfte och roll

Uppsalas snabba utveckling förutsätter att transportinfrastrukturen används både klokt och effektivt. Fler människor ska kunna välja yteffektiva och miljövänliga färdmedel. Även godstransporter behöver effektiviseras, särskilt i innerstaden där konkurrensen om gaturummet är som störst. För att göra det lätt, snabbt och hållbart för människor att ta sig både till staden och inom staden innebär det att kollektivtrafiken behöver prioriteras tydligare än idag när det blir trångt i gaturummet.

Kartor och riktlinjer för tre huvudtrafiknät

Trafiknätsplanen syftar till att beskriva var olika trafikslag ska prioriteras i stadens trafiknät och vilken typ av framkomlighet som ska säkerställas eller eftersträvas i olika delar av trafiknätet.

Planen innehåller en ny övergripande strukturbild för stadens transportinfrastruktur som är en fördjupning av översiktsplanens strukturbild 2050+. Utifrån den konkretiseras inriktningar och prioriteringar i kartor med huvudnät för cykel-, kollektiv- och motorfordonstrafik. Varje huvudnät kompletteras med riktlinjer som förtydligar hur dessa trafikslag bör prioriteras i dagens och morgondagens infrastruktur.

Både dagens och framtidens människors behov

Trafiknätsplanen innehåller också vägledning för hantering av målkonflikter och beskriver vilken handlingsfrihet som behöver säkerställas i senare planeringsskeden. Målhorisonten för planen är 2050 men den svarar sannolikt upp mot ytterligare något decenniums befolknings- och arbetsplatsutveckling. Det betyder att det behövs avvägningar mellan de kortsiktiga, platsspecifika behoven av anpassningar och ambitionen att säkerställa handlingsfrihet för att senare genomföra sådant som svarar upp mot de långsiktiga och övergripande behoven. Till exempel handlar det om att säkra att det finns mark för framtida behov.



Figur 2 visar de nya kartorna i miniformat. Större versioner återfinns i kapitel två och tre.

Hållbar utveckling när behovet av mobilitet förändras över tid

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. De positiva effekterna av trafik och mobilitet behöver stärkas och de negativa motverkas för att främja människors livskvalitet och näringslivets utveckling i kommunen.

Program för mobilitet och trafik utgör styrning och en plattform för kommunens arbete med mobilitet och trafik, och har sin utgångspunkt i översiktsplan 2016.

Handlingsplanen för mobilitet och trafik syftar till att konkretisera programmets tillståndsmål genom etappmål och åtgärder, med ett 2030-årsperspektiv.

I arbetet med programmet och handlingsplanen identifierades behovet av att ta fram en trafiknätsplan som kan utveckla översiktsplan 2016 med kartor som visar utpekade huvudgatur för cykel-, kollektiv- och motorfordonstrafik.

Översiktligt planeringsstöd

Trafiknätsplanen är en del av den översiktliga planeringen och bidrar med kartor och inriktningar för transportinfrastrukturen till kommunens strategiska arbete med mobilitet och trafik på helhet.

Trafiknätsplanen ska ses som ett komplement till program och handlingsplan för mobilitet och trafik som tillsammans med miljö- och klimatprogrammet ger planeringsstöd för utvecklingen av Uppsala.

Trafiknätsplanen omfattar det kommunala vägnätet i Uppsala stad. Statliga vägar som Trafikverket ansvarar för, som väg 55/Bärbyleden och E4, finns utpekade i trafiknätsplanen och behöver därför hanteras i dialog med Trafikverket, men trafiknätsplanen visar kommunens viljeriktning kring dessa gator.

Förutom vägnätet i Uppsala stad berörs också kollektivtrafiknoder, bytespunkter samt infart- och pendlarparkeringar i trafiknätsplanen.

Parallellt med trafiknätsplanen pågår arbete med att revidera planen för innerstaden och ta fram en grön- och blåstrukturplan, det vill säga en plan för grönområden och vatten.

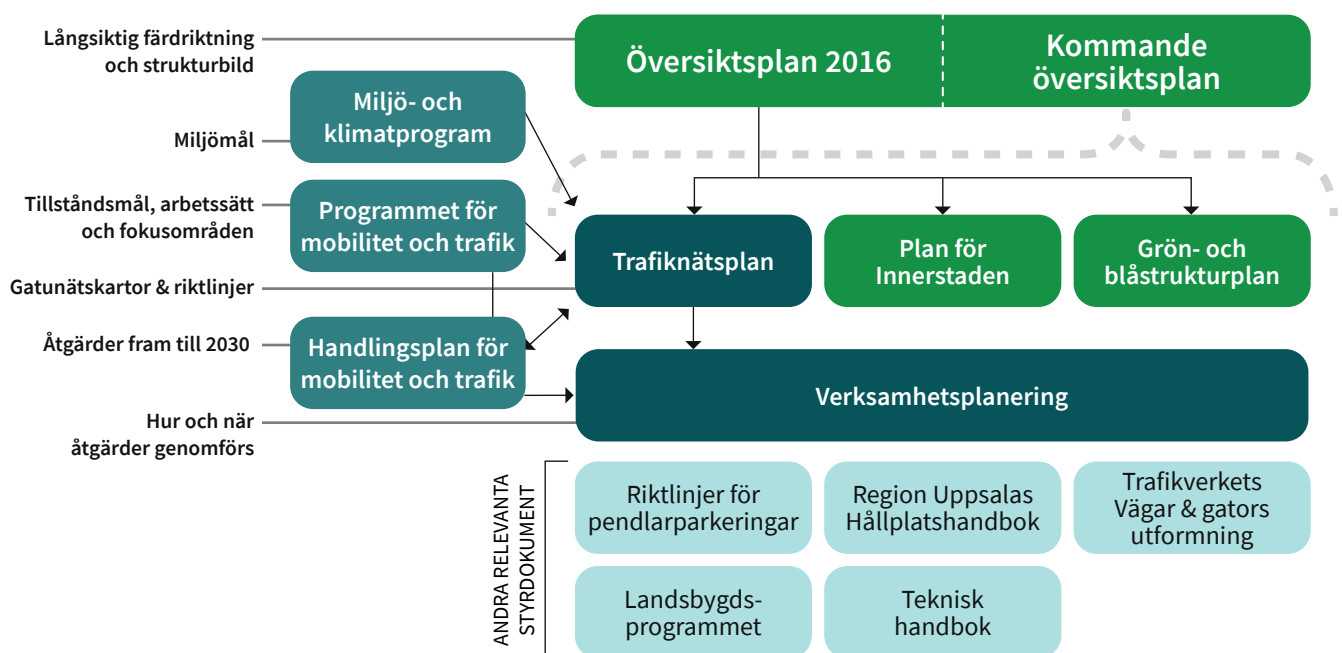
För innerstaden är inriktningen att främja stadslivet på gator och torg genom att minska genomfartstrafiken till förmån för målpunktstrafik. För att kunna göra det krävs en övergripande idé om hur trafiken ska ordnas, vilken beskrivs i denna plan. Grön- och blåstrukturplanen visar hur natur- och vattenmiljöer kan stödja samhället och gynna livskraftiga ekosystem. Transportinfrastrukturen kan fylla en roll för detta genom att till exempel hantera dagvatten när stora regnmängder faller, eller när översvämningar sker.



Figur 3. Visionsbild Uppsala C.

Trafiknätsplanen och relevanta styrdokument och mål

Kommunen har ett antal styrdokument som har kopplingar till huvudtrafiknäten och som ska användas tillsammans med den här planen. I planen hänvisas till de här dokumenten när de berörs.



Figur 4. visar trafiknätsplanens roll och sammanhang i relation till andra relaterade styrdokument.

2. Vision



I visionen beskrivs kommunens samlade strategiska styrning av mobilitets och trafikfrågorna för en hållbar utveckling av Uppsala. Här presenteras trafiknätsplanens nya övergripande strukturbild samt inriktningar för en hållbar, sammanhållen och resilient utveckling av Uppsalas transportinfrastruktur.

En sammanhållen och resilient transportinfrastruktur för ökad andel hållbara färdmedel

Trafiken – människors resor och transporter av varor - är en förutsättning för att våra liv ska fungera. Ett effektivt och sammanhållet trafiksystem förbättrar tillgängligheten för kommunens invånare, näringsliv, organisationer och besökare. Det går snabbare att ta sig dit man ska och det blir enklare att välja hållbara färdmedel när trafiknätet är sammanhållet och olika trafikslag prioriteras i olika delar.

Hållbara färdmedel

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

Det innebär att för vissa personer, med exempelvis bristande balans och/eller rörlighetsbegränsningar, är bilen det hållbara färdmedlet för många resor. För samma resa kan gång, cykel eller kollektivtrafik vara det mest hållbara färdmedlet om man har andra fysiska, psykiska eller kognitiva förutsättningar.

En elbil är mer hållbar än en fossildriven bil, men för resor inom staden kan gång, cykel och kollektivtrafik vara det mest hållbara färdmedlet utifrån den trängsel som finns i delar av staden.

Kollektivtrafik är ett hållbart färdmedel därför att många reser tillsammans, vilket är möjligt inom staden och i starka stråk i kommunen/ över länsgränsen. I mer glesbebyggda områden kan dock bilen vara det hållbara alternativet då det inte är ekonomiskt motiverat att trafikera med kollektivtrafik överallt.

Tre hållbarhetsperspektiv att beakta

De tre hållbarhetsperspektiven behöver alltså beaktas utifrån bland annat följande:

- vem/vilka som ska resa utifrån socioekonomi, kön, etnicitet, ålder, funktionsvariation och funktionsnedsättning
- vilka förutsättningar dessa personer har, både fysiskt, psykiskt, kognitivt och ekonomiskt
- när resan ska ske
- mellan vilka platser man ska resa
- vilka färdmedelsvalmöjligheter som finns

Mer av Uppsala – staden växer kring noder och stråk

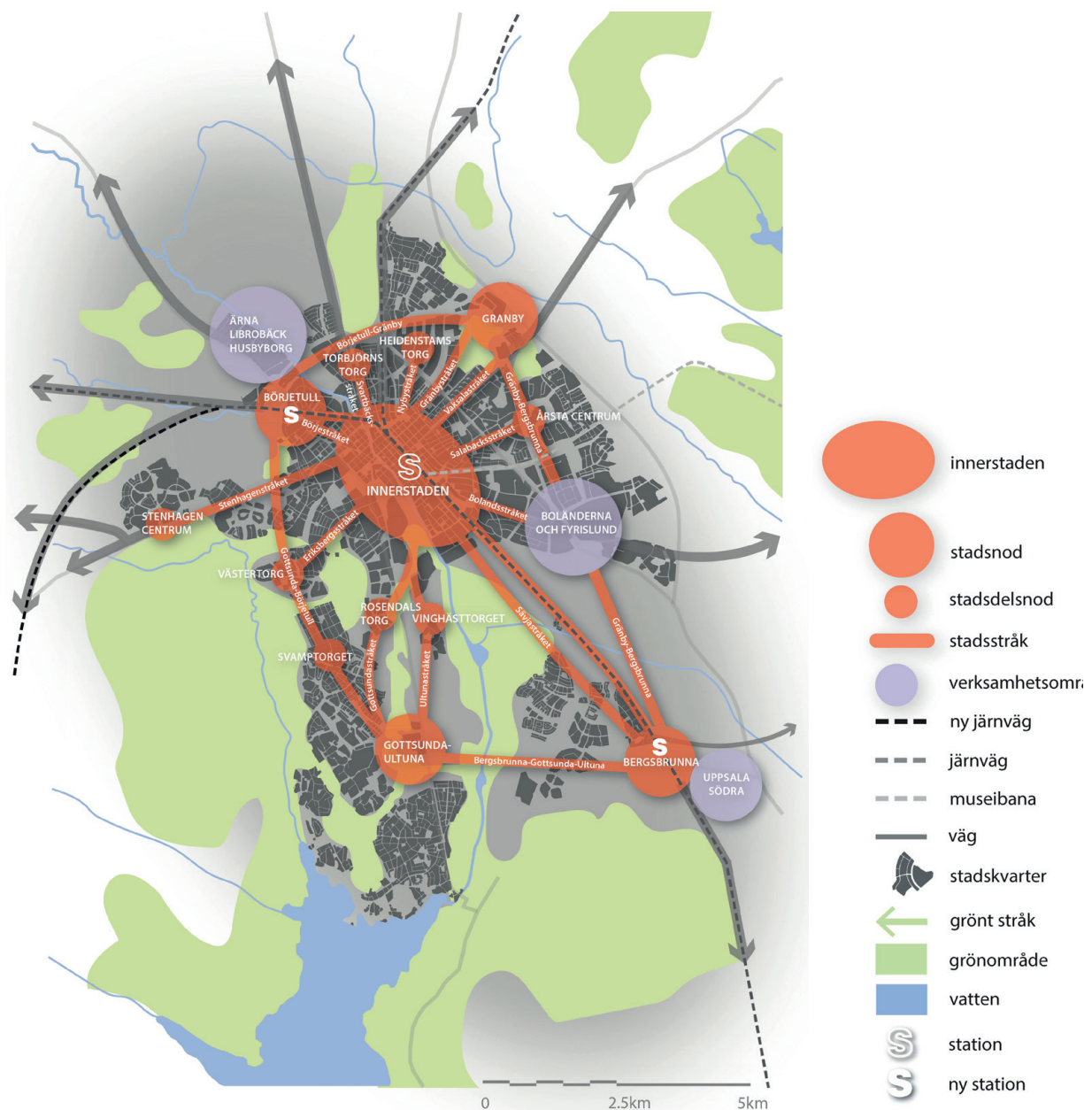
Uppsala kommun har i modern tid alltid växt. De senaste trettio åren har antalet invånare i staden ökat med omkring sjuttio procent, näringslivet har också växt kraftigt. Det har lett till att antalet resor och transporter som görs har ökat. Samtidigt har stadens yta inte växt, och vi har i stora drag samma infrastruktur idag som för trettio år sedan.

Översiktsplan 2016 beskriver målbilder för hur Uppsala ska se ut år 2050 och anger hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas

och utvecklas.

Inriktningen är ett Uppsala som är sammanhållet och nära. Staden ska utvecklas till en femkärning stad, noder, som binds samman med hjälp av stråk och med kopplingar utåt. Vilket illustreras i den övergripande strukturbild 2050+, se Figur 5.

Översiktsplanen har fyra prioriterade områden, se Figur . I figuren redovisas även översiktsplanens trafikrelaterade inriktningar för Uppsala.



Figur 5. Övergripande strukturbild 2050+ av noder och stråk i staden, med kopplingar utåt. Översiktsplan 2016 för Uppsala.

Hur ser Uppsala ut år 2050 enligt ÖP16?

År 2050 är Uppsala uppbyggt kring noder och stråk. Många människor har nära till mycket och till varandra – i vardagen och till en stor arbetsmarknad. Både landsbygden, tätorterna och staden kopplas samman med stråk för snabb kollektivtrafik. Det är lätt att byta mellan färdmedel och att gå och cykla. De allra flesta som bor i staden behöver inte egen bil för att klara vardagen. När vi koncentrerar bostäder, arbetsplatser och service i stråk och noder kan vi lämna andra platser rofyllda och obebyggda, så som stora grönområden och parker.

För det behöver kommunen ha goda kommunikationer såväl lokalt och regionalt som nationellt och internationellt.

Inte minst är tågtrafiken viktig i relation till Stockholmsregionen.

Eftersom gator och cykelvägar är offentliga platser ska dessa vara inkluderande i sin utformning.

Transportstrukturen ska vara inbjudande, trygg och bidra till rörelse utan barriärer



Det ska vara 10 min med gång, cykel och kollektivtrafik till vardagslivets skilda målpunkter.

Samtidigt ska en storregional arbetsmarknad vara tillgänglig inom 60 minuter med kollektivtrafik

Vi ska bli bättre på att nyttja den befintliga transportinfrastrukturen.

Utformning och lokalisering ska bidra till att minimera resursbehoven.

Samtidigt ska inte ytan per capita ska öka.

Figur 6. Fyra prioriteringar och trafikrelaterade inriktningar från översiktsplan 2016 för Uppsala.

Kommunens klimatmål i miljö- och klimatprogrammet

De utsläpp som dagens resor och transporter skapar utgör en stor del av kommunens klimatpåverkande utsläpp. Därför är det relevant att också redogöra för kommunens klimatmål som innebär att Uppsala ska vara klimatneutralt till 2030 för att bli klimatpositivt till 2050. Det betyder att utsläppen ska minska med för närvarande cirka 20 procent per år.

Klimatmål från miljö- och klimatprogrammet (KF2025)

- Klimatneutralt Uppsala 2030
- för ett klimatpositivt Uppsala senast 2050
- Klimatanpassat Uppsala senast 2040.

Flexibelt trafiksystem möjliggör innovationer för att möta framtidens behov och möjligheter

Enligt programmet för mobilitet och trafik ska Uppsala vara en föregångare i arbetet med mobilitet och trafik. Det innebär att transportinfrastrukturen behöver säkra handlingsfrihet inför framtidens möjligheter och samtidigt behöver den kunna möta dagens behov. Ett flexibelt trafiksystem innebär också att öka möjligheten för människor att välja, aktiva resor och hållbara färdmedel. Programmet anger ett mål som beskriver en framtida verklighet, ett tillståndsmål, att sträva mot. Vidare finns det inriktningar att arbeta med för att uppnå tillståndsmålet.

Tillståndsmål i program för mobilitet och trafik (KF 2022)

”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.”

Inriktningar för programmets fokusområden, ökad närhet och ökad hälsosam miljö (KF 2022)

- Stärka mobiliteten genom att öka möjligheten att välja mellan att resa och inte resa, mellan olika färdmedel och mellan olika resvägar.
- Stärka trafiksystemets utformning genom att göra det mer sammanlänkat och öka framkomligheten för hållbara färdmedel.
- Effektivisera trafiksystemet genom att säkra dess flexibilitet för att möjliggöra innovationer, att dess utformning säkrar en god hushållning med resurser och att säkra god lokalisering av bytes-, om- och samlastningspunkter.
- Öka res- och transportsnålheten i kommunen genom god lokalisering av viktiga målpunkter
- Främja aktiva resor, ökad trygghet och stärka folkhälsan genom god lokalisering av målpunkter och god utformning av trafiksystemet.
- Främja jämlikhet, integration och livskvalitet genom att stärka sambanden mellan kommunens olika geografiska områden.
- 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
- Klimatpåverkan minimeras genom fossilfrihet, transportsnålhet och energieffektivitet.

Färdmedelsmål i handlingsplan för mobilitet och trafik

I handlingsplanen för mobilitet och trafik (KS2021) konkretiseras programmets tillståndsmål i ett färdmedelsmål för 2025 och 2030. Målet är ambitiöst vad gäller stadens färdmedelsfördelning där andelen bilresor närmast ska halveras till 2030 och andelen cykelresor ska öka kraftigt.

Bakgrunden till att kollektivtrafikmålet inte är mer ambitiöst är för det första en prioritering på att flytta över bilresor till cykelresor fram till 2030, samt för det andra att en högre ambition för kollektivtrafiken kommer i samband med att spårvägen invigs 2029, vilket således inte hinner ge några avtryck till 2030.

Färdmedelsmål i handlingsplan för mobilitet och trafik (KS 2021)

Hälften av alla resor i Uppsala kommun sker med cykel år 2030

År	Nuläge 2015*	Mål 2025	Mål 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

År	Nuläge 2015*	Mål 2025	Mål 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

År	Nuläge 2015*	Mål 2025	Mål 2030
Gång	9%	9%	9%
Cykel	5%	5%	5%
Kollektivtrafik	18%	18%	18%
Privat motorfordon	69%	69%	69%

Figur 7. Färdmedelsmål från handlingsplanen för mobilitet och trafik. *Data från kommunens resvaneundersökning (RVU) 2015.

Transportinfrastrukturens bidrag till måluppfyllelse

Trafiknätsplanen anger, tillsammans med översiktsplan 2016, programmet för mobilitet och trafik, handlingsplan för mobilitet och trafik samt miljö- och klimatprogrammet, den totala inriktningen för kommunens arbete med mobilitet och trafik. För en hållbar utveckling av Uppsala behöver vi uppnå kommunens klimatmål och utgå från översiktsplanens prioriteringar. Det kräver att vi arbetar systematiskt och likriktat inom hela det kommunala uppdraget där olika delar bidrar med sin del till måluppfyllelse.

Översiktsplanen bidrar med en övergripande styrning mot en markanvändning som gör gång, cykel och kollektivtrafik till de mest konkurrenskraftiga färdmedlen i staden. Programmet för mobilitet och trafik pekar ut riktningen för hur kommunen behöver agera systematiskt och handlingsplanen pekar ut mer konkreta åtgärder.

Trafiknätsplanen pekar ut var olika trafikslag ska prioriteras i stadens trafiknät och vilken typ av framkomlighet som ska ges i olika delar av trafiknätet. Transportinfrastrukturen behöver bli hållbar, sammanhållen och resilient för att Uppsala ska vara attraktiv stad för människorna som bor och verkar här samt besöker oss

Transportinfrastrukturen bidrar till ökad andel hållbara färdmedel genom att skapa en god tillgänglighet, vilket sker med goda kommunikationer.

Goda kommunikationer handlar om färdmedel, kollektivtrafikens utformning och trafikering med mera. Huvudtrafiknätets struktur är viktiga för att förbättra tillgängligheten och därmed skapa förutsättningar för goda kommunikationer både lokalt och regionalt.



Framkomlighet i huvudtrafiknäten är viktig för att den regionala arbetsmarknaden ska vara tillgänglig inom 60 minuter med kollektivtrafik. Målet om att vardagslivet ska finnas inom 10 minuter med gång, cykel eller kollektivtrafik berör främst det mer finmaskiga gång- och cykelnätet, snarare än huvudtrafiknäten som trafiknätsplanen omfattar.

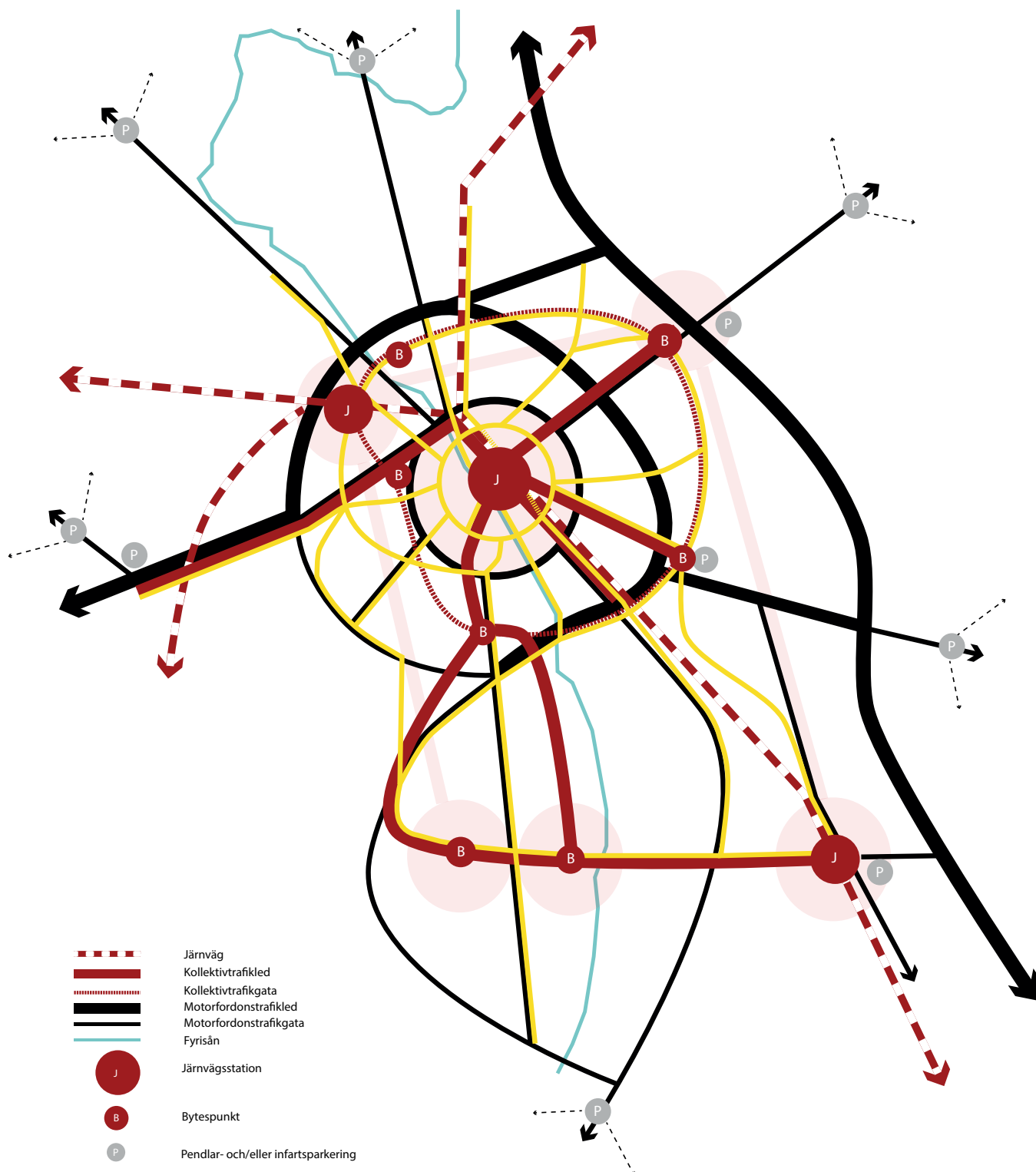
Trafiksäkra, gena och framkomliga cykelvägar bidrar till att tryggt kunna välja hållbara färdmedel och rörelse utan barriärer. Pendlar- och infartsparkeringar som lokaliseras vid hållplatser som trafikeras av kollektivtrafik ger förutsättningar för fler att välja kombinationsresor med bil och hållbara färdmedel. En ökad prioritering av kollektivtrafiken från både Uppsala kommun och Region Uppsala stödjer ett ökat kollektivtrafikresande.

Det mesta av transportinfrastrukturen som behöver finnas 2050 finns redan idag vilket innebär att planen fokuserar på att nyttja den befintliga transportinfrastrukturen mer effektivt samt vid ombyggnationer.

Motorfordonstrafik kommer vara fortsatt viktigt i staden. Genom att systematiskt arbeta med trafiknätet för motorfordon säkerställs tillgänglighet för människor där bilen är det mest hållbara färdmedlet, vilket även är betydelsefullt för ett väl fungerande näringsliv.



Ny strukturbild över stadens transportinfrastruktur



Figur 8. Trafiknätsplanens strukturbild över stadens transportinfrastruktur.

Den övergripande strukturbilden 2050+ som finns i översiktsplanen, se Figur , visar hur staden kan växa under lång tid i en större kostym kopplat till en ny järnvägsstation i Uppsala södra samt en ny bro över Fyrisån. Samtidigt betyder strukturbilden en återhållsam geografisk tillväxt.

Ur ett trafikperspektiv betyder det att fler resor kan hållas relativt korta, vilket ökar konkurrenskraften för gång och cykel. Dessutom betyder det en tätare stad vilket gör att fler resor behöver ske med yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik för att öka tillgängligheten för så många som möjligt.

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft krävs en hög framkomlighet och kapacitet i de starkaste stråken.

Inom ramen för trafiknätsplanen har en vidareutveckling av översiktsplanens övergripande strukturbild gjorts liksom de inriktningar som finns program och handlingsplan för mobilitet och trafik, och en strukturbild över stadens transportinfrastruktur har tagits fram, se figur 8.

Uppsala har många viktiga målpunkter för många såväl inom kommunen som i kringliggande kommuner och regioner. Såväl staden som regionen runt växer, vilket på sikt kommer att göra det svårt att endast ha en stor bytespunkt vid Uppsala central. Den blir för stor och behöver kompletteras med fler platser där man kan byta buss och/eller spårvagn.

En utveckling mot en mer flerkärnig stadsstruktur gör också att behoven och efterfrågan på resvägar som inte passerar Uppsala central kommer att öka. Det betyder att kollektivtrafikens infrastruktur behöver utökas med kollektivtrafiknoder och bytespunkter som trafikeras av ett linjenät som skapar fler gena resvägar.

Dagens ringlinje behöver också utvecklas och bidra till att avlasta Uppsala central ytterligare.

I kapitel tre presenteras huvudnäten för cykeltrafik, kollektivtrafik och motorfordonstrafik. De tre huvudnäten utgår från strukturbilden över stadens transportinfrastruktur och beskriver var olika trafikslag ska prioriteras i stadens övergripande trafiknät och vilken typ av framkomlighet som ska säkerställas eller eftersträvas trafiken genom sina inriktningar.



Tre huvudnät för hållbar transportinfrastruktur och stadsutveckling

Utifrån strukturbilden över stadens transportinfrastruktur har huvudnät för cykeltrafik, kollektivtrafik och motorfordonstrafik tagits fram. Utgångspunkten för framtagandet av de tre huvudnäten har varit åtta inriktningar, se ruta nedan. De åtta inriktningarna syftar till att skapa en hållbar transportinfrastruktur och stadsutveckling för Uppsala och är en utveckling av vägledningarna som finns i översiktsplanen 2016 och inriktningarna som finns i de övriga relevanta

styrdokumenten inom trafik och mobilitet. Trafiken i sig har inget egenvärde utan ska tillgängliggöra staden för dess invånare, besökare och verksamheter.

Genom en transportinfrastruktur som är utformad på ett sätt som möjliggör att många, på ett hållbart sätt, kan ta sig till arbete, studier och service bidrar det till en stadsutveckling som är attraktiv och hållbar för Uppsala.

Inriktningar för strukturbild över stadens transportinfrastruktur

Yteffektiva färdmedel. Människors och företags tillgänglighet till sina mål säkerställs genom att öka konkurrenskraften för yteffektiva färdmedel.

Kollektivtrafikens framkomlighet. Kollektivtrafiken ska ha hög framkomlighet längs de viktigaste gatorna för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens bytespunkter. Fler bytespunkter avlastar och kompletterar Uppsala central och ger fler resmöjligheter med kollektivtrafiken.

Gena och snabba cykelvägar. Gena och snabba cykelvägar av hög kvalitet ökar cykelns konkurrenskraft.

Sammankopplade och trafiksäkra cykelvägar. Ett finmaskigt och sammankopplat cykelnät ger cyklister många färdvägar att välja på.

Minskad genomfartstrafik. Genom att styra bort genomfartstrafiken från de inre delarna av staden med fler gator känsliga för stora trafikflöden, till trafikleder ökar tillgängligheten till viktiga målpunkter.

Kapacitetsstarka leder och gator. Genom att styra motorfordonstrafik till vissa gator och leder kan stadsmiljön förbättras och kollektivtrafikens framkomlighet öka.

Stärka landsbygdernas tillgänglighet. Med olika parkeringskoncept i och runt staden ökar möjligheten att nyttja kollektivtrafik också på landsbygden och tillgängligheten till staden ökar.

Inriktningar för strukturbild över stadens transportinfrastruktur

Ett huvudnät för cykeltrafik av cykelhuvudgator och snabbcykelleder skapar gena cykelstråk med hög standard och framkomlighet, där man lätt orienterar sig, och där de stora cykelflödena går. Tillsammans med det finmaskiga cykelvägnätet ger detta en mångfald av resvägar och gena kopplingar som ökar cykelns konkurrenskraft gentemot bilen.

Spårväg i de södra stadsdelarna ökar kollektivtrafikens kapacitet och konkurrenskraft gentemot bilen i de delar av staden där genomsnittsresan är längre och bilen vanligare. Spårburen kollektivtrafik konkurrerar bättre med bil, främst eftersom den är bekvämare, är mer punktlig och upplevs av resenärer som mer tydlig. En kollektivtrafikanpassad infrastruktur längs de gator med flest kollektivtrafikresenärer i den övriga staden ger kollektivtrafiken den framkomlighet, kapacitet och kvalitet som gör den till ett attraktivt val för fler.

Ett huvudnät för motorfordonstrafik som gör det möjligt att ta sig mellan olika delar av staden, ut från, in till och förbi staden. Nätet består av gator där motorfordonstrafik i stor utsträckning samsas med kollektivtrafik, och leder där motorfordonstrafikens framkomlighet prioriteras.

Genom att minska genomfartstrafiken av motorfordonstrafik i de inre delarna av staden frigörs plats för en mer attraktiv innerstad och kollektivtrafikens framkomlighet. Med hjälp av motorfordonstrafiknätet når man innerstadens parkeringsanläggningar för de besökare, boende och arbetande i innerstaden som behöver ta sig dit med bil.

Genom att styra genomfartstrafiken till vissa gator och leder ökar också framkomligheten för de som har innerstaden som mål, vilket inte minst gynnar näringslivets behov av leveranser och ger mer yta för människor och stadsliv. Genom att styra stora flöden av motorfordonstrafik till leder och vissa gator och säkra framkomligheten där, kan andra gator lättare anpassas till exempel för att prioritera kollektivtrafik.

Ett utvecklat system av pendlarparkeringar ökar möjligheten att välja kollektivtrafik för alla som bor på landsbygderna och i tätorterna. Pendlarparkeringar är främst lokaliserade längs med de stora radiella statliga vägarna mot Uppsala och vid stadsranden, och i anslutning till ett bra kollektivtrafikutbud.



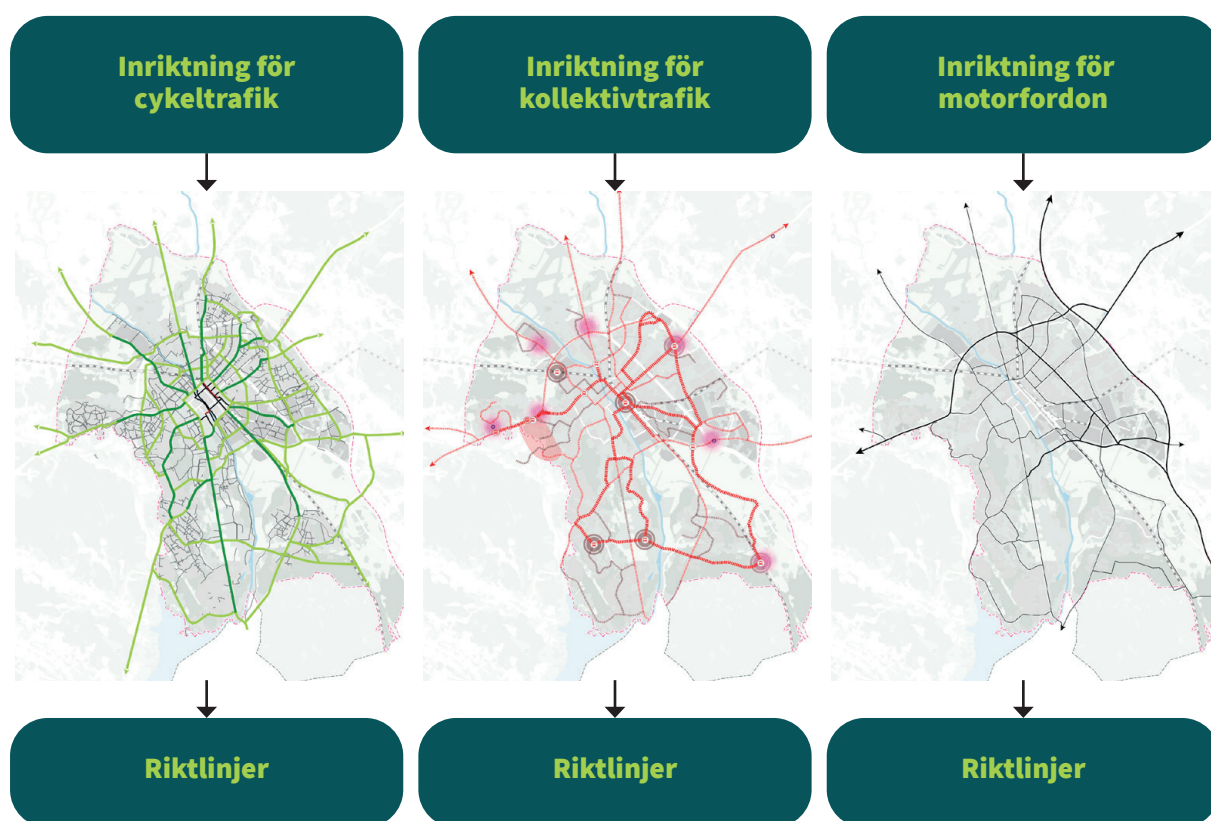
3. Strategi



I strategidelen presenteras de tre huvudtrafiknätskartorna för cykel, kollektivtrafik och motorfordon. Den innehåller även riktlinjer för respektive trafikslag i kommande utveckling och planering av staden.

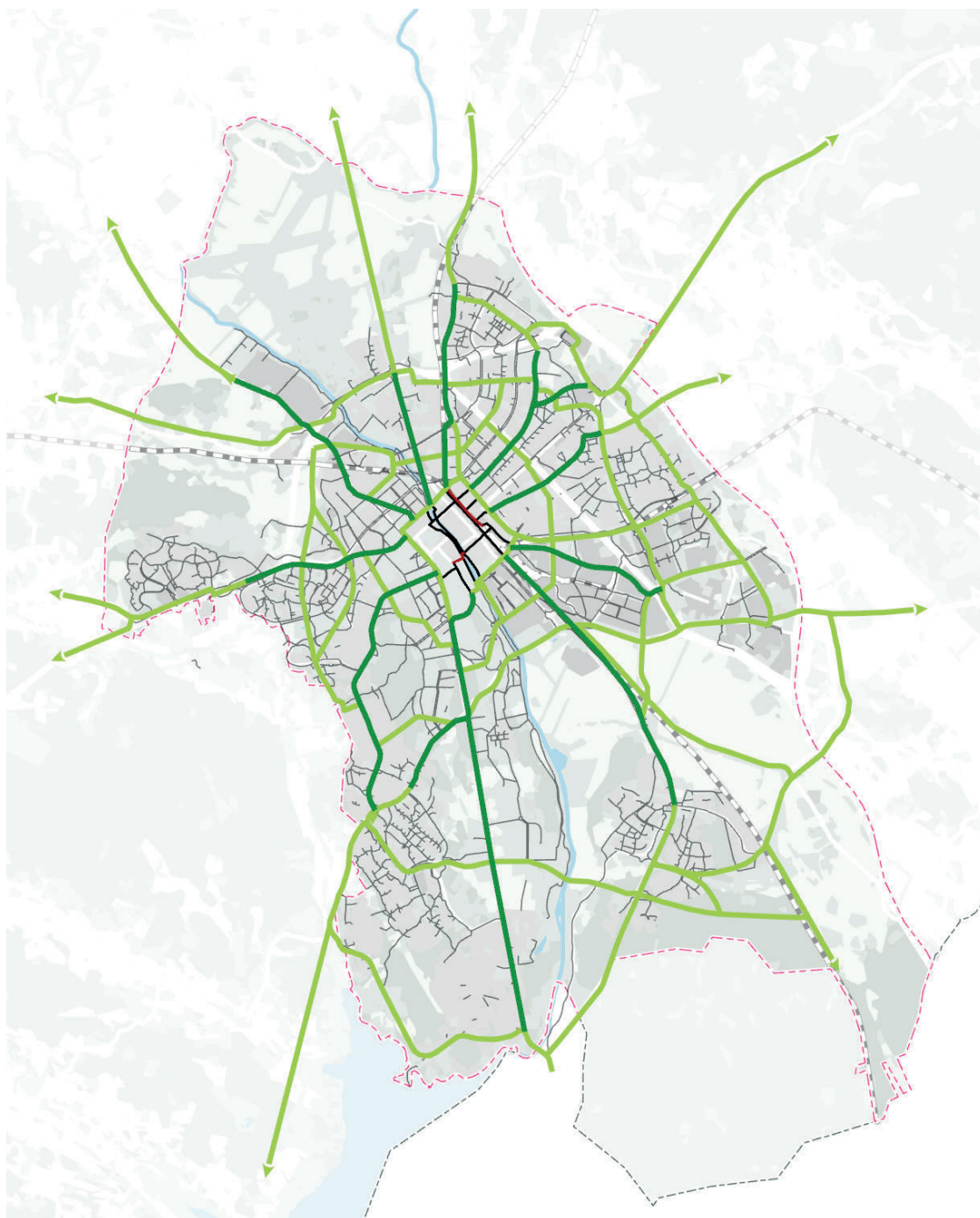
Tre huvudnät: inriktningar och riktlinjer

Strategin är indelad i tre trafikslag, cykel- kollektiv- respektive motorfordonstrafik. För varje trafikslag finns inriktningar som ger vägledning för utvecklingen av stadens transportinfrastruktur i senare planeringsskeden, exempelvis planprogram, detaljplaner och projekt. Inriktningarna konkretiseras i kartor över respektive huvudtrafiknät. Till varje karta finns riktlinjer som visar prioriteringarna för respektive trafiknät.



Figur 9. Strategikapitlets tre inriktningar för de olika trafikslagen - cykeltrafik, kollektivtrafik och motorfordonstrafik. Till varje inriktning hör en karta över huvudnätet och riktlinjer som mer detaljerat anger hur inriktningen ska nås.

Huvudnät för cykeltrafik



Figur 10. Huvudnät för cykeltrafik.

Huvudcykelnät

- Snabbcykelled
- Cykelhuvudgata
- Finmaskigt cykelvägnät

Viktiga cykelstråk i innerstaden

- Möjliga tillkommande cykelstråk
- Viktiga cykelstråk
- Uppsala stad
- Uppsala kommun

Inriktning cykeltrafik

Gena och snabba cykelvägar. Gena och snabba cykelvägar av hög kvalitet cykelns konkurrenskraft.

Sammankopplade och trafiksäkra cykelvägar. Ett finmaskigt och sammankopplat cykelnät ger cyklister många färdvägar att välja på.

En attraktiv cykeltrafik är beroende av förutsättningar för god framkomlighet längs de gator som är utpekade för huvudnät för cykeltrafik, se figur 8. Utpekade cykelhuvudgator och snabbcykelleder behöver lokaliseras och utformas på ett sätt som bidrar till att det är enkelt och gent att cykla. Med en hög genhet får cykeltrafiken konkurrenskraftiga restider gentemot motortrafiken. Vidare innebär ett begränsat antal stopp för cyklisten och hög kapacitet på cykelvägar/banor viktiga aspekter för ett attraktivt cykelnät.

I figur 10 redovisas huvudnätet för cykel och där framgår även ett mer detaljerat cykelnät för innerstaden, vilket fördjupas i Plan för innerstaden. Stadens lokala cykelnät är ett viktigt komplement till huvudcykelnätet och medför att cykelvägnätet sammantaget uppnår den finmaskighet som är en förutsättning för cykelns konkurrenskraft och attraktivitet.

Cykelhuvudgator

Cykelhuvudgator är trafiksäkra, gena och framkomliga cykelstråk som syftar till att koppla samman stadsdelar inom staden samt koppla ihop de omkringliggande landsbygderna med staden via de regionala cykelstråken.

Riktlinjer Cykelhuvudgator

- Lokalisering av cykelhuvudgator ska eftersträva att cykelstråket blir gent gentemot bil- och kollektivtrafik.
- Utformning av cykelhuvudgator ska eftersträva en god framkomlighet för cykeltrafik.

Snabbcykelleder

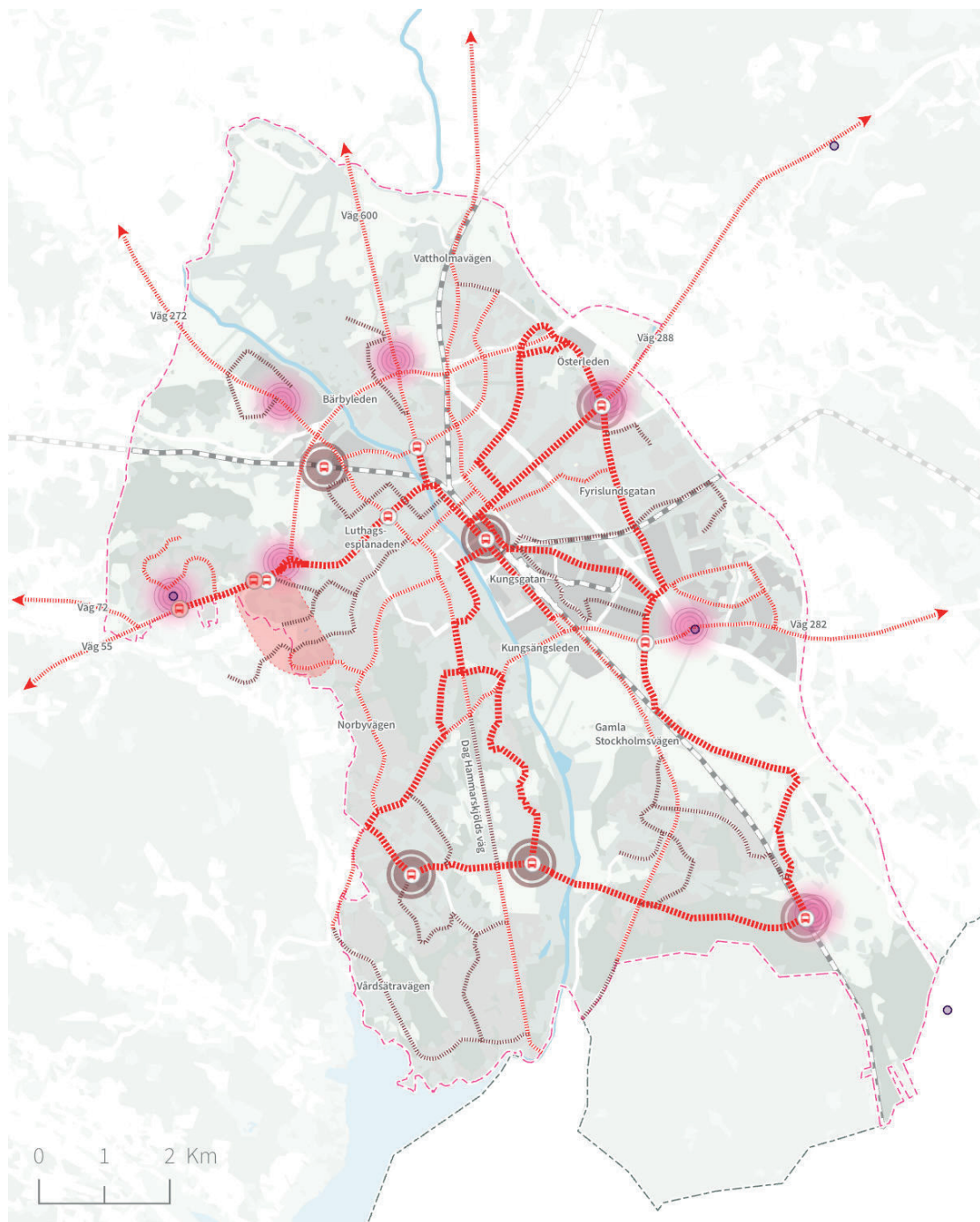
Snabbcykelleder har en högre framkomlighet och bekvämlighet för cyklister jämfört med andra cykelvägar. Snabbcykelleder är, precis som cykelhuvudgatorna, trafiksäkra, gena och

framkomliga cykelstråk som syftar till att koppla samman stadsdelar inom staden samt koppla ihop de omkringliggande landsbygderna med staden via de regionala cykelstråken.

Riktlinjer Snabbcykelleder

- Lokalisering av snabbcykelleder ska säkerställa att cykelstråket blir gent gentemot bil- och kollektivtrafik.
- Utformning av snabbcykelleder ska säkerställa en god framkomlighet och hög bekvämlighet för cykeltrafik.
- Utformning av snabbcykelleder ska eftersträva separering från gångtrafikanter.

Huvudnät för kollektivtrafik



Figur 11. Huvudnät för kollektivtrafik.

Huvudnät för kollektivtrafik



Inriktning Kollektivtrafik

Yteffektiva färdmedel. Människors och företags tillgänglighet till sina mål säkerställs genom att öka konkurrenskraften för yteffektiva färdmedel.

Kollektivtrafikens framkomlighet. Kollektivtrafiken ska ha hög framkomlighet längs de viktigaste gatorna för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens bytespunkter. Fler bytespunkter avlastar och kompletterar Uppsala central och ger fler resmöjligheter med kollektivtrafiken.

Stärka landsbygdernas tillgänglighet. Med olika parkeringskoncept i och runt staden ökar möjligheten att nyttja kollektivtrafik också på landsbygden och tillgängligheten till staden ökar.

En effektivt och attraktiv kollektivtrafik är beroende av goda förutsättningar för framkomlighet längs de gator som trafikeras, men även lokalisering och utformning av hållplatser och bytespunkter. Kollektivtrafikresor sker ofta i kombination med andra färdmedel.

Olika parkeringslösningar för cykel och bil i nära anslutning till hållplatser är viktigt för att hela-resan ska fungera väl. Inte minst på landsbygderna där avstånden till hållplats är större jämfört med i Uppsala stad.

Figur 11. Huvudnät för kollektivtrafik visar vilka gator som ingår i huvudnätet för kollektivtrafik och hur de delas in i tre kategorier (kollektivtrafikleder, kollektivtrafikgator och övriga kollektivtrafikgator) utifrån resenärsflöden och behov av framkomlighet för kollektivtrafik.

I figuren redovisas även kollektivtrafiknoder, bytespunkter samt pendlarparkeringar och infartsparkeringar som är viktiga platser för att möjliggöra byten inom kollektivtrafiksystemet och mellan färdmedel.

Kollektivtrafikleder

Kollektivtrafiklederna är de starkaste stråken med de högsta flödena kollektivtrafikresenärer. De trafikeras av flera busslinjer som sammantaget ger en hög kapacitet av stora kollektivtrafikresenärsflöden. På sikt får kollektivtrafiklederna kapacitetsstark kollektivtrafik i form av spårväg i de starkaste stråken.

Kollektivtrafiklederna utformas på ett sätt som säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet, bland annat genom att minimera antalet korsande passager och att eftersträva endast stopp vid hållplats. Lederna utformas så

att de uppnår standard för kapacitetsstark kollektivtrafik. Uppsala växer och går från att vara en monocentrisk stad till en flerkärnig stad.

Kollektivtrafiklederna syftar till att koppla samman stadsnoderna med varandra eller med innerstaden. Vidare har kollektivtrafiklederna en viktig funktion att koppla samman staden med övriga kommunen, länet och angränsande län.

Genom att utveckla kollektivtrafikleder med god framkomlighet stärks stadens flerkärnighet ytterligare och Uppsala C kan avlastas när resenärsflödena blir allt större.

Riktlinjer Kollektivtrafikleder

- Gatans utformning ska säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.
- Gatans utformning ska eftersträva mittförlagda kollektivtrafikkörfält.
- Säkerställ prioritering av kollektivtrafik vid alla trafiksignaler.

Kollektivtrafikgator

Kollektivtrafikgator är stråk med ett starkt kollektivt resande, ofta där flera busslinjer är samlokaliserade. Kollektivtrafikgator ska utformas på ett sätt som säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet. Uppsala växer och går från att vara en monocentrisk stad till en flerkärnig stad. Kollektivtrafikgatorna syftar till att binda samman stadsnoderna med övriga staden samt att koppla samman staden med övriga kommunen, länet och angränsande län. Genom att utveckla kollektivtrafikgator med god framkomlighet stärks stadens flerkärnighet ytterligare och Uppsala C kan avlastas när resenärsflödena blir allt större.



Figur 12. Bilden visar en kollektivtrafikled för spårväg vid Dag Hammarskölds väg.

Riktlinjer Kollektivtrafikgator

- Gatans utformning ska säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.
- Egna körfält för kollektivtrafik ska beaktas.
- Prioritering av kollektivtrafik vid trafiksignaler ska säkerställas.

Övriga kollektivtrafikgator

Utöver kollektivtrafikleder och kollektivtrafikgator kommer även andra gator att trafikeras med buss. Gator som inte klassas som kollektivtrafikleder eller kollektivtrafikgator och som trafikeras av kollektivtrafikens ordinarie busslinjer räknas som övriga kollektivtrafikgator.

Riktlinjer Övriga kollektivtrafikgator

- Gatans utformning ska eftersträva en god framkomlighet för kollektivtrafik.

Bytespunkter och kollektivtrafiknoder

Utvecklingen av bytespunkter och kollektivtrafiknoder som kopplas samman av kollektivtrafikleder och kollektivtrafikgator stärker stadens flerkärnighet och kan avlasta Uppsala C. Utformning av bytespunkter och kollektivtrafiknoder ska bidra till smidiga byten.

Bytespunkter och kollektivtrafiknoderna ska bidra till snabba resvägar för kollektivtrafikresenärerna. Lokalisering av dem bidrar till kortare resor när fler kan resa på tvären än radiellt via Uppsala C.

Bytespunkter är platser där det finns förutsättningar för byten inom kollektivtrafiksystemet, till exempel mellan olika busslinjer eller mellan buss och spårväg.

Vid bytespunkter kan det vara möjligt att också möjligt att byta mellan färdmedel så som cykel och tåg.

Kollektivtrafiknoder är ett exempel på en bytespunkt. Kollektivtrafiknoderna är lokaliserade på strategiska platser i staden, ofta med service och/eller tät bebyggelse, och är väl integrerade i stadsmiljön. Vid dessa platser finns, förutom goda möjligheter för byten inom kollektivtrafiksystemet och mellan färdmedel, också möjlighet att lokalisera slutstation/vändhållplats för kollektivtrafiken.

Riktlinjer Bytespunkter

- Säkerställ smidiga, tillgängliga och säkra byten inom kollektivtrafiksystemet och mellan färdmedel.
- Tillämpa riktlinjer för pendlar- och infartsparkeringar.

Riktlinjer Kollektivtrafiknoder

- Säkerställ smidiga, tillgängliga och säkra byten inom kollektivtrafiksystemet och mellan färdmedel.
- Säkerställ möjligheten att tidsreglera och/eller vända kollektivtrafiken vid, eller i anslutning till kollektivtrafiknoden.
- Kollektivtrafiknodens utformning ska säkerställa att den integreras med omgivande stadsmiljö.
- Tillämpa riktlinjer för pendlar- och infartsparkeringar.

Pendlar- och infartsparkeringar

Kollektivtrafikresor sker ofta i kombination med andra färdmedel. Olika parkeringslösningar för cykel och bil i nära anslutning till hållplatser är viktigt för att hela-resan ska fungera väl.

För att stärka tillgänglighet från såväl Uppsala kommuns landsbygder, som intilliggande kommuners landsbygder, till staden och innerstaden behöver ett system av pendlar- och infartsparkeringar säkerställas och lokaliseras vid hållplatser som trafikeras av kollektivtrafik för att möjliggöra attraktiva kombinationsresor mellan cykel/bil och kollektivtrafik.

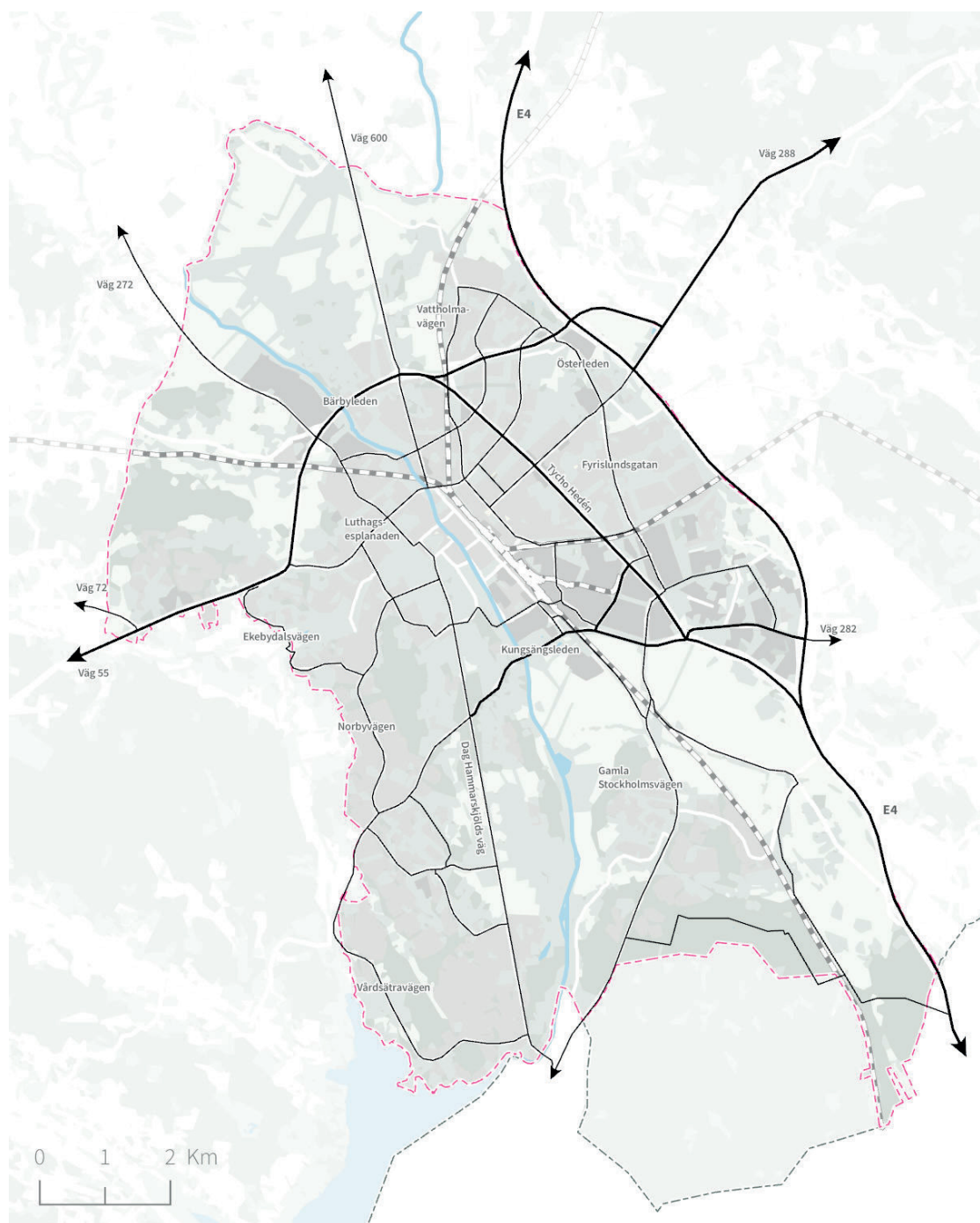
Pendlarparkeringar är en plats för byte av färdmedel, främst mellan bil, cykel och kollektivtrafik, samt för samåkning. Vid pendlarparkering finns parkeringsmöjligheter för cykel och/eller bil.

Infartsparkeringar är en typ av pendlarparkering, men som är lokaliserad vid stadsranden eller i staden.

Riktlinjer Pendlar- och infartsparkeringar

- Lokalisera pendlar- och infartsparkeringar vid hållplatser som trafikeras av kollektivtrafik som möjliggör attraktiva kombinationsresor som gör att staden och innerstadens attraktionskraft och tillgänglighet bibehålls eller ökar.
- Tillämpa riktlinjer för bytespunkter och kollektivtrafiknoder.

Huvudnät för motorfordonstrafik



Figur 13. Karta över de inre ringgatorna som också illustrerar hur måltrafik tar sig till innerstaden.

Huvudnät för motortrafik

- Motorfordonstrafikgata
— Motorfordonstrafikled
- - - Uppsala stad
- - - Uppsala kommun

Stadens huvudnät för motorfordonstrafik består av gator och leder. Gator leder trafiken mellan olika delar av staden och viktiga resmål, som bostadsområden, arbetsplatsområden och innerstaden.

Leder utgörs av de gator som har störst kapacitet och dessa fyller en viktig funktion för att leda trafik bort från det övriga gatunätet bland annat genom att ha en hög framkomlighet för motorfordon.

Nätet gör det möjligt att tidseffektivt och enkelt röra sig i staden mellan olika stadsdelar, att röra sig in till eller ut från staden samt förbi staden.

Figur 13. visar vilka gator som ingår i huvudnätet för motorfordonstrafik och hur dessa delas in i de olika kategorierna. I praktiken är gator i stor utsträckning samförlagda med kollektivtrafikgator.

Nätet fyller också en viktig funktion för utryckningsfordon där framkomligheten är särskilt viktig.

Inriktning Motorfordonstrafik

Minskad genomfartstrafik. Genom att styra bort genomfartstrafiken från de inre delarna av staden, med flera gator känsliga för stora trafikflöden, till trafikleder ökar tillgängligheten viktiga målpunkter.

Kapacitetsstarka leder och gator. Genom att styra motorfordonstrafik till vissa gator och leder kan stadsmiljön förbättras och kollektivtrafikens framkomlighet öka.

Stärka landsbygdernas tillgänglighet. Med olika parkeringskoncept i och runt staden ökar möjligheten att nyttja kollektivtrafik också på landsbygden och tillgängligheten till staden.

Motorfordonstrafiksgata

Motorfordonstrafiksgator ska bidra till att minska trafiken på det övriga gatunätet. Det ska bland annat möjliggöra en minskning av genomfartstrafik i innerstaden genom överflyttning av trafik via vissa motorfordonstrafiksgator till främst leder för motorfordonstrafik. Gator för motorfordonstrafik är också viktiga för framkomligheten för utryckningsfordon.

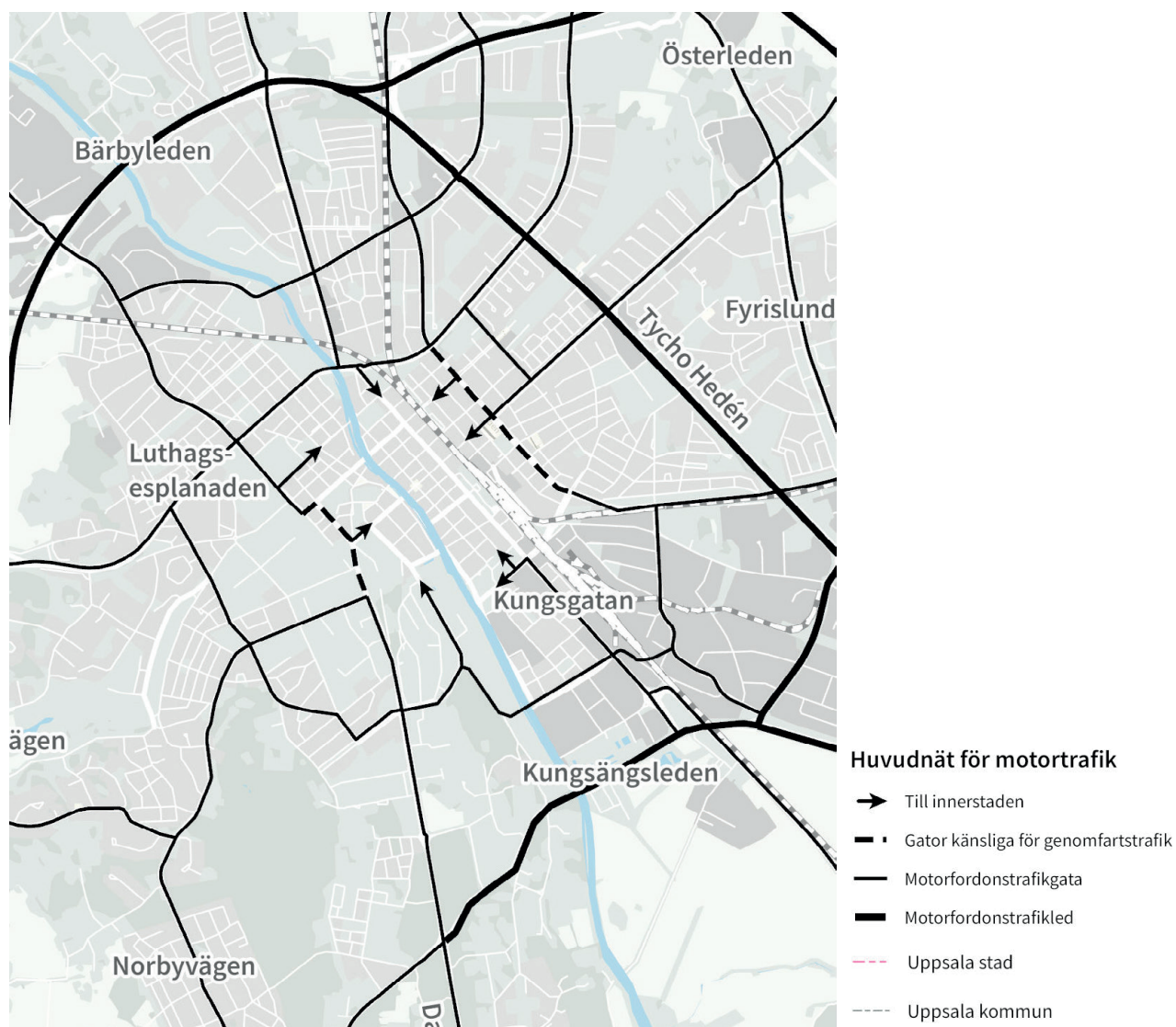
En stor del av stadens gator är också viktiga för kollektivtrafiken, vars framkomlighet behöver säkras. Därför behöver flera av dessa gator avlastas för motorfordonstrafik.

För det krävs en god framkomlighet i stadens leder för motorfordonstrafik.

Riktlinjer Motorfordonstrafiksgata

- Gatans utformning ska eftersträva att ge en förutsägbar restid för motorfordonstrafiken.
- Gatans utformning ska säkerställa räddningstjänstens framkomlighet.

I kartan passerar inga huvudgator innerstaden. Runt innerstaden formar ett antal gator tillsammans inre ringgator. De ska göra det lättare för måltrafik att nå olika platser i innerstaden. Delar av de inre ringgatorna bidrar också till att leda den genomfartstrafik som tidigare gick genom innerstaden till leder för motorfordonstrafik.



Figur 14. karta över de inre ringgatorna som också illustrerar hur måltrafik tar sig till innerstaden.

Motorfordonstrafiksled

Motorfordonstrafikleder är gator som är lokaliserade längre ut i staden och som har mer eller mindre hög kapacitet. Dessa leder är viktiga för att hantera stora flöden av motorfordonstrafik till, från och inom staden.

Ibland kallas dessa gator för hästskon på grund av dess form och utgörs av Kungsängsleden, Stålgatan, Tycho Hedéns väg och statliga väg 55/ Bärbyleden.

Trafikanalyser visar att leder för motorfordonstrafik spelar en stor roll när man minskar genomfartstrafiken i innerstaden

och därmed också bidrar till att hålla nere trafikflödena på gator närmast innerstaden. De kan också bidra till att hålla nere trafiken på leder och gator som är viktiga att prioritera för kollektivtrafiken. Vidare är motorfordonstrafikslederna viktiga gator för utryckningsfordon.

Förutom hästskon fyller även statliga E4 och dess anslutningsvägar en funktion som motorfordonstrafikled för staden.

Riktlinjer Motorfordonstrafiksled

- En trafikleds utformning ska säkerställa motorfordonstrafikens framkomlighet.
- Gatans utformning ska säkerställa räddningstjänstens framkomlighet.

4. Vägledning och handlingsfrihet



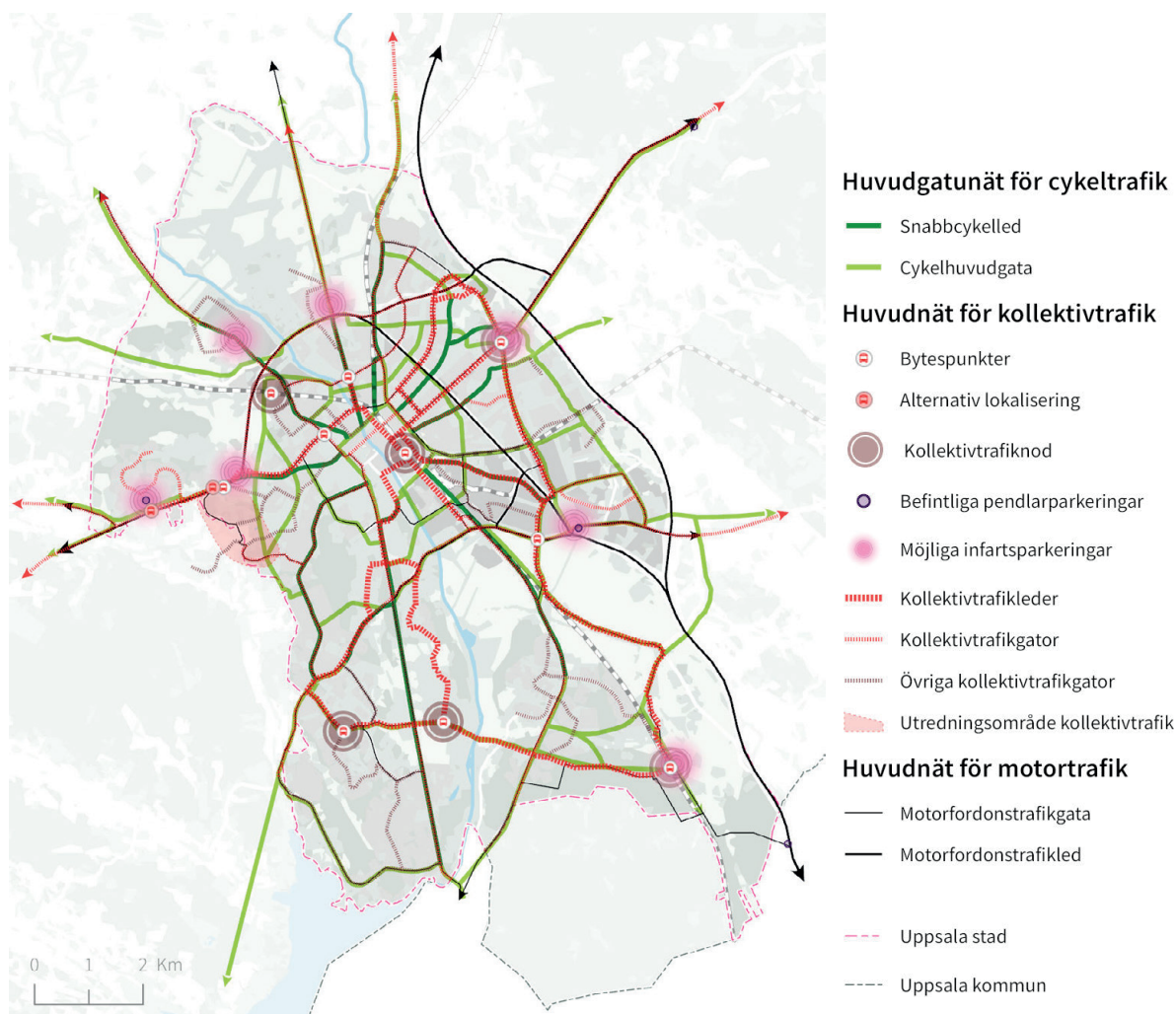
Övergripande transportinfrastrukturnät

I det avslutande kapitlet sammanförs de tre huvudtrafiknäten till en gemensam karta. Här beskrivs vägledning vid målkonflikter utifrån trafiknätsplanens inriktningar och behov av handlingsfrihet i senare planeringsskeden.

I figur 15 nedan ses alla tre trafiknät i en och samma karta och bildar det övergripande transportinfrastrukturnätet i Uppsala stad. När de tre huvudnäten läggs samman så framkommer vissa målkonflikter mellan dessa huvudnät, till exempel i korsningspunkter där olika typer av prioriterade gator för olika trafikslag korsas. Det här kapitlet syftar till att belysa och ge vägledning för hantering inom fyra områden där målkonflikter finns och handlingsfrihet behöver säkerställas för att uppnå trafiknätsplanens intentioner i efterföljande planering, som behovet av mark för tillkommande bebyggelse tillgodoses och våra jord- och skogsbrukslandskap nyttjas för produktion.

Områden för målkonflikter och behov av handlingsfrihet

- Cykeltrafikens utveckling
- Kollektivtrafikens framkomlighet
- Kollektivtrafikens bytespunkter samt pendlar- och infartsparkeringar
- Motorfordonstrafikens framkomlighet



Figur 135 Övergripande transportinfrastrukturnätet för Uppsala stad.

Hantering av målkonflikter

Gator och vägar är inte enbart ett rum för trafik utan också viktiga platser för stadens stadsliv och är möjliga ytor för exempelvis klimatanpassning. Därför behöver den efterföljande planeringen även hantera målkonflikter mellan trafik och andra sektorer utifrån kommunens mål i stort.

Ur detta perspektiv behöver kommunen eftersträva att gator utvecklas till multifunktionella gator.

Under relaterade dokument listas relevanta styrdokument som ska användas tillsammans med trafiknätsplanen eller vara till hjälp i projektering och planering. Det finns också flera interna vägledningar och handläggarstöd samt styrdokument från bland annat Region Uppsala som kan vara till hjälp i projektering och planering, se bland annat figur 4, s. 15.

Generella riktlinjer

- Om en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjernas intentioner måste det särskilt motiveras i det beslut där försämringen uppstår.
- Om en åtgärd påtagligt försämrar riktlinjernas intentioner krävs en samlad bedömning av effekterna som ett underlag för beslut. Den samlade bedömningen ska redovisas till berörd nämnd och kommunstyrelsen som har det samlade strategiska ansvaret för trafiknätets utformning.

Handlingsfrihet

Utöver att hantera olika typer av målkonflikter inom trafik- och infrastruktursektorn samt mellan olika sektorer behöver den efterföljande planeringen även säkerställa framtida handlingsfrihet. Med handlingsfrihet menas att förutsättningar behöver bevaras och/eller säkerställas för framtida behov.

För transportinfrastrukturen innebär det bland annat att ytor behöver bevaras och/eller säkerställas.

Detta gäller särskilt sträckor och korsningar där flera huvudnät för olika trafikslag löper parallellt eller korsas för att uppnå den funktion de olika gatunäten behöver.

Det innebär inte att nya markanspråk ska tas per med automatik utan snarare tvärtom.

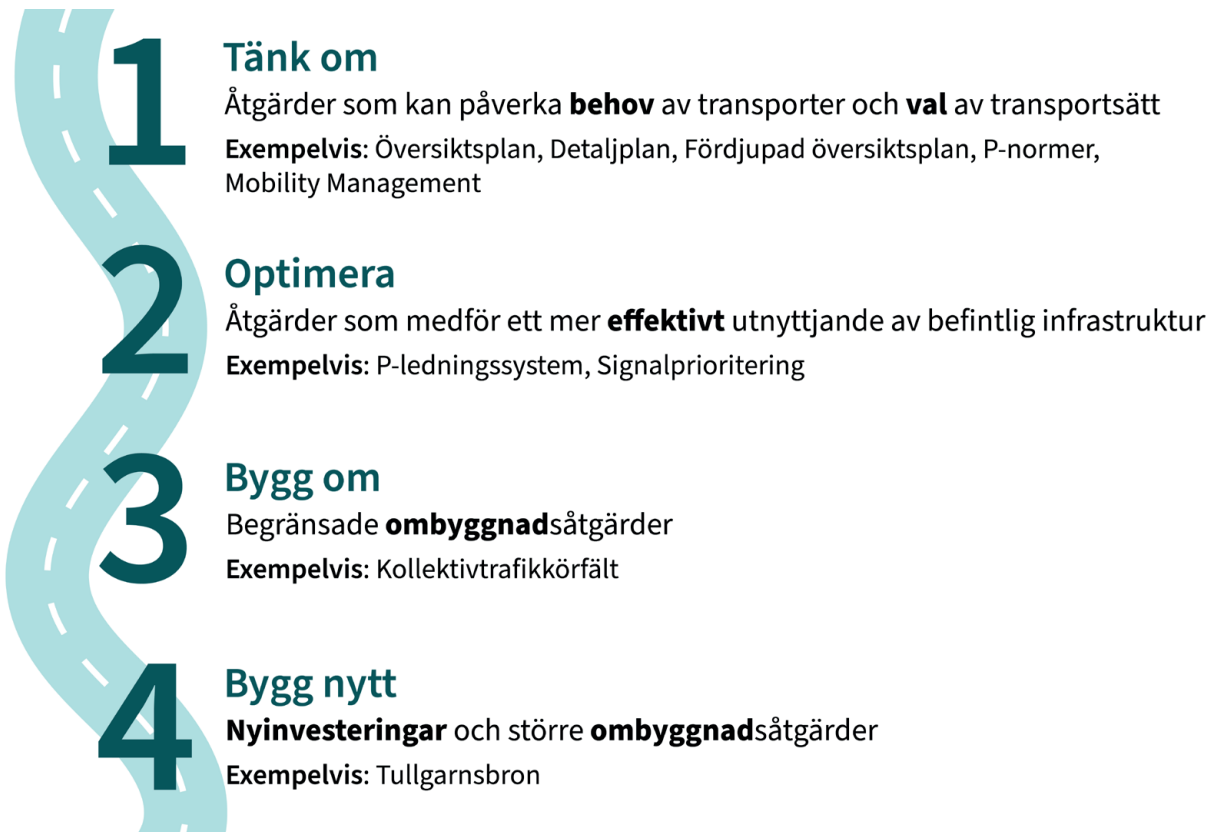
Fyrstegsprincipen

En viktig utgångspunkt i den efterföljande planeringen för trafikinfrastrukturen är den så kallade fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är en metod som utvecklades av Trafikverket i syfte att lösa trafik- och infrastrukturutmaningar på ett så enkelt och resurseffektivt sätt som möjligt.

Den innebär att försöka påverka behovet av resor och transporter snarare än att bygga ny infrastruktur. Ett vanligt exempel är digitala möten istället för fysiska.

Det mesta av den övergripande transportinfrastrukturen finns redan idag vilket innebär att det inte är mycket nytt som kommer att tillkomma till 2050.

För att uppnå en sammanhållen och resiliant transportinfrastruktur där ökad framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik är prioriterad med målet om ökade andelar hållbara resor behöver fyrstegsprincipen användas, där fokus i första hand ska ligga på steg 1 och 2, och i andra hand på steg 3 och 4.



Figur 16. Fyrstegsprincipen för utveckling av transportinfrastrukturen. Anpassad utifrån Trafikverkets modell

Fyra övergripande områden för det fortsatta arbetet

Nedan beskrivs fyra huvudsakliga områden där behov av handlingsfrihet och hantering av målkonflikter behöver utredas närmare. Kommande utredningar syftar till att föreslå konkreta åtgärder där konsekvenser också är avvägda såväl mellan trafikslag som med andra allmänna intressen.

Cykeltrafikens utveckling

Uppsala är en cykelstad i världsklass med en väl utvecklad cykelinfrastruktur. För att kunna ta Uppsala till nästa nivå som cykelstad kommer åtgärder att behöva omfatta också annat än infrastrukturåtgärder.

I huvudnätet för cykel pekas huvudgator och snabbcykelleder ut där cykeltrafiken ska ha trafiksäkra, gena och framkomliga cykelstråk. En del av cykelhuvudgatorna och snabbcykellederna går längs samma gator som är utpekade som huvudnät för kollektivtrafik respektive motorfordonstrafik. Det betyder att det finns målkonflikter mellan cykeltrafik och övriga trafikslag.

Nyttja parallellgator

Längs sträckor där huvudnätet för cykel löper parallellt med motorfordonstrafik och/eller kollektivtrafik samt där utrymmet är begränsat för att bredda gaturummet, bör möjligheten till att skapa trafiksäkra, gena och framkomliga cykelstråk på parallellgator undersökas.

Korsningspunkter

Ut trafiksäkerhetssynpunkt är korsningar utmanande. Cyklister är oskyddade trafikanter och vid kollision med motorfordon riskerar de allvarigare skador än de som färdas i motorfordonet. Korsningspunkter där huvudnät för cykeltrafik möter huvudnät för motorfordonstrafik och/eller kollektivtrafik är därför särskilt viktiga att utforma på ett sätt som möjliggör den framkomlighet respektive trafikslag ska ha samtidigt som en hög trafiksäkerhet ska säkerställas enligt kommunens tekniska handbok.



Cyklistens valmöjligheter

En viktig konkurrensfördel för cykel är det finmaskiga nät med cykelvägar som finns och cyklistens möjlighet att kunna välja många alternativa vägar för att ta sig dit man vill. Att peka ut och investera i ett högkvalitativt och gent huvudnät för cykeltrafik kräver därför en god kunskap om hur cyklisten väljer sin resväg för att investeringen ska bidra till att öka cyklandet och samtidigt behålla cyklistens fördel att kunna välja väg.

Kollektivtrafikens framkomlighet

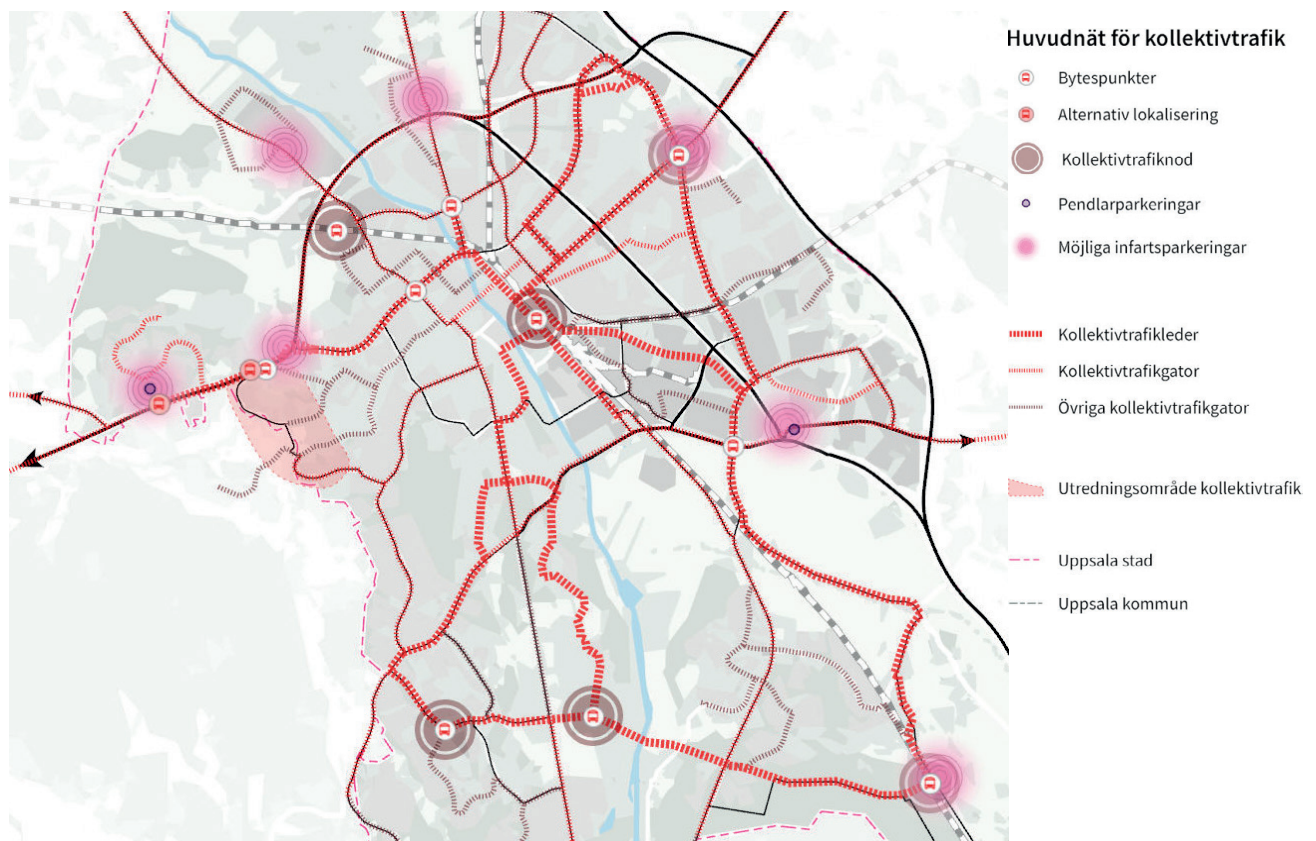
I huvudnätet för kollektivtrafik pekas leder och gator ut där kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras. Högst prioritering finns för kollektivtrafikleder där egna mittförlagda körfält ska eftersträvas. Det gäller Vaksalagatan, Kungsgatan söder om Strandbodgatan, Luthagsesplanaden, Enköpingsvägen/väg 55, Råbyvägen, Bolandsgatan samt Svartbäcksgatan söder om Gamla Uppsalagatan.

På sikt pekas också bland annat Fyrislundsgatan i stråket mellan Gränby centrum och den nya stationen i Bergsbrunna ut. Samtliga gator är utpekade i huvudnätet för motorfordonstrafik förutom Bolandsgatan. Det betyder att det kan finnas målkonflikter mellan kollektivtrafik och motorfordonstrafik, såväl längs gatorna som i korsningar med andra gator och leder i de båda huvudnäten.

Utrymme för fler funktioner och framtida behov

Luthagsesplanaden och del av Enköpingsvägen/väg 55 är utpekad som kollektivtrafikled där bland annat framkomligheten för kollektivtrafiken ska säkerställas. På Enköpingsvägen/väg 55 ska även motorfordonstrafikens framkomlighet säkras då den är utpekad som en motorfordonstrafikled. Gaturummet är idag väl tilltaget.

För att skapa handlingsfrihet för framtida behov behöver utrymmet fortsatt vara väl tilltaget för att ge goda möjligheter att säkerställa båda funktionerna.



Figur 17. Kartan visar de sträckor som är viktigast för kollektivtrafikens framkomlighet och där det samtidigt finns en målkonflikt med motorfordonstrafiken. Observera att det stråk som går från kommande station i Uppsala södra till Gränby centrum är aktuellt tidigast på 2040-talet.

Tillsammans med Trafikverket

Vidare är Enköpingsvägen/väg 55 en statlig väg och eventuella särskilda kollektivtrafikkörfält, mittförlagda eller sidoförlagda, behöver utredas tillsammans med Trafikverket i egenskap av väghållare och Region Uppsala i egenskap av länsplaneupprättare.

Kollektivtrafikkörfält för förutsägbara restider på Luthagesplanaden ska kollektivtrafikens framkomlighet säkras och restiderna för motorfordonstrafiken ska eftersträvas ge förutsägbarhet.

Detta innebär att efterföljande planering och beslut ska sträva mot att skapa mittförlagda kollektivtrafikkörfält på sträckan, i andra hand sidoförlagda kollektivtrafikkörfält. På en stor del av sträckan finns trädalléer, vilket kan vara utmanande för att möjliggöra detta.

På sträckan ska motorfordonstrafikens restider eftersträva mot att vara förutsägbara. Det innebär att en viss trängsel för motorfordonstrafik är acceptabel så länge restiderna, ett givet klockslag, är förutsägbara.

Ytor vid korsningspunkter

Tycho Hedéns väg är utpekad som en motorfordonstrafikled men korsas av kollektivtrafikleder vid Råbyvägen och Vaksalagatan samt av kollektivtrafikgator vid Gamla Uppsalagatan och Hjalmar Brantingsgatan.

För att skapa handlingsfrihet behöver ytor säkerställas längs Tycho Hedéns väg, särskilt vid nämnda korsningspunkter, så att de kan utformas för tillräcklig framkomlighet och kapacitet för såväl kollektivtrafiken som motorfordonstrafik.

När utrymme saknas

Kollektivtrafikens framkomlighet ska säkerställas på kollektivtrafikleder och -gator. På kollektivtrafikleder ska mittförlagda kollektivtrafikkörfält eftersträvas som en del i att säkerställa framkomligheten. I andra hand är sidoförlagda kollektivtrafikkörfält aktuella om mittförlagda körfält ej kan ordnas. Om utrymme saknas för kollektivtrafikkörfält ska det beaktas om endast kollektivtrafik kan tillåtas på sträckan.

Tillsammans med Region Uppsala

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Uppsala är ett gemensamt arbete mellan Region Uppsala som kollektivtrafikhuvudman/regional kollektivtrafikmyndighet och Uppsala kommun som infrastrukturägare. Pågående samverkan mellan parterna ska fortsätta med målsättningen att ta fram en gemensam målbild för kollektivtrafiken med utblick mot 2050+/2070.



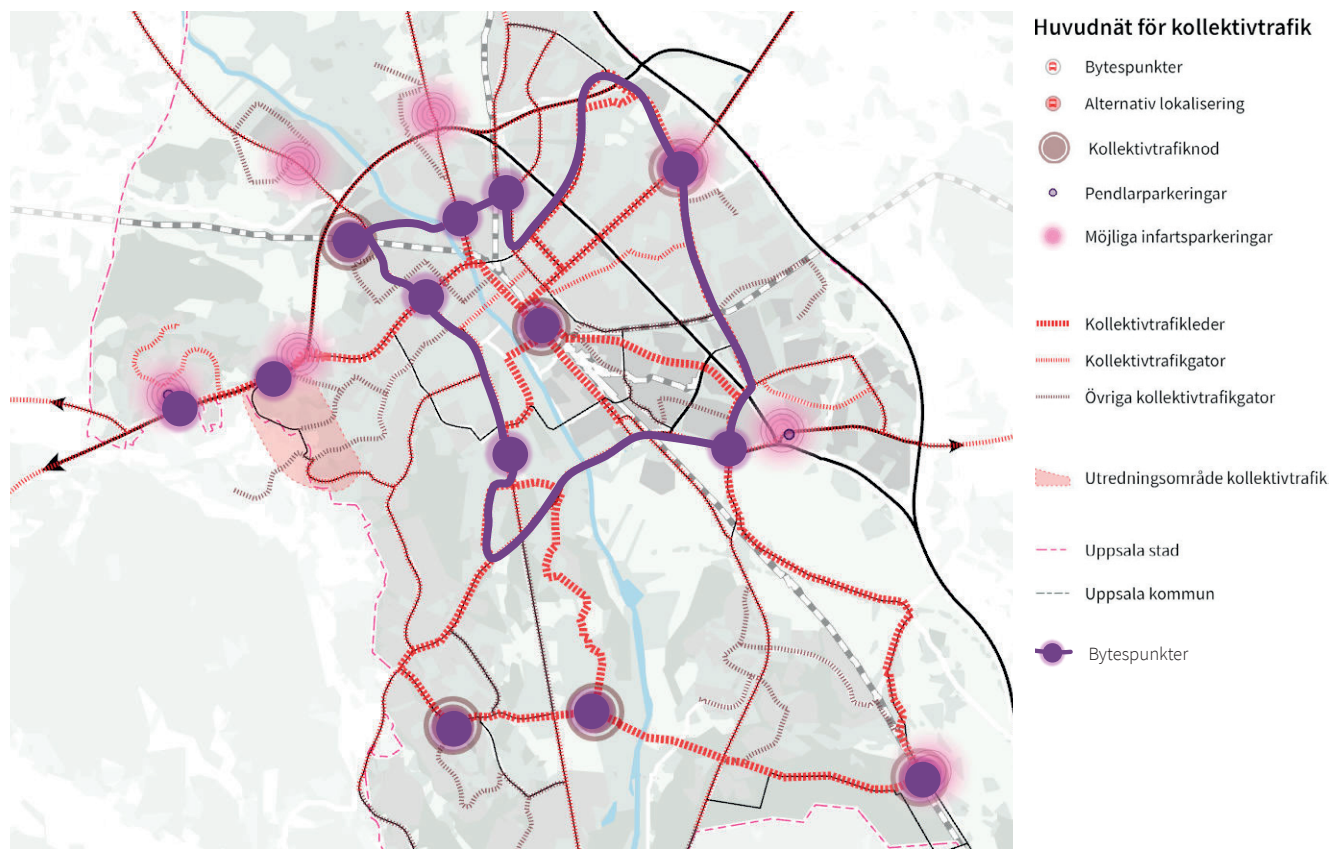
Kollektivtrafikens bytespunkter samt för pendlar- och infartsparkeringar

Inriktningen i trafiknätplanen är att etablera fler bytespunkter för kollektivtrafiken för att göra resan från start till mål enklare och för att avlasta Uppsala C. Inriktningen är en konsekvens av översiktsplanens inriktning för stadens utveckling med kompletterande stadsnoder till innerstaden. Uppsala C är länets största hållplats där många avslutar eller påbörjar sin resa samt gör byten inom kollektivtrafiksystemet.

Kollektivtrafiksbyten

Det största problemet att hantera om nya bytespunkter etableras är risken att fler resenärer kan behöva byta kollektivtrafik för att nå sitt mål, vilket är en olägenhet som riskerar att förlänga restiden och därmed minska kollektivtrafikens konkurrenskraft. Å andra sidan kan nya bytespunkter och linjesträckningar ge nya och smidigare resvägar för andra resenärer.

Ett sätt att hantera längre restider är genom att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet enligt vad som beskrivs i avsnittet ovan. Det handlar också om att bytet sker från till exempel en regionbuss till en kvalitativt bättre typ av kollektivtrafik med hög framkomlighet, såsom BRT eller spårväg.



Figur 18. Kartan visar bytespunkter för kollektivtrafiken och dess relation med ringlinjen.

Ringlinjen avlastar Uppsala central

En viktig funktion för nya bytespunkter är den ringlinje som infördes för några år sedan. Många har hittat nya resvägar tack vare linjen och den är välutnyttjad. Erfarenheter visar att en väl fungerande ringlinje bidrar till att avlasta centralt belägna bytespunkter som Uppsala central, men man behöver hantera åtminstone två typer av målkonflikter.

Den ena är en avvägning mellan att å ena sidan nå så många viktiga målpunkter som möjligt och å andra sidan ha en så gen dragning som möjligt för att inte restiden ska bli för lång. Den andra typen rör den mer generella målkonflikten att kollektivtrafiken ofta ska samsas med motorfordonstrafik, och därmed i vilken utsträckning kollektivtrafiken hamnar i biltrafikens trängsel.

Lokalisering av nya pendlar- och infartsparkeringar

Parkering för såväl bil, cykel som andra mikromobilitetstjänster är en viktig del för en väl fungerande kollektivtrafik. Särskilt för alla som bor i landsbygderna och tätorterna i kommunen. Pendlarparkeringar finns redan på många platser längs det statliga vägnätet runt i kommunen. I stadsranden finns också några pendlarparkeringar som framför allt hanterar pendling ut från staden samt samåkning.

Trafiknätsplanen pekar ut ett antal potentiella pendlarparkeringar längs det statliga vägnätet och i stadsranden. Pendlarparkeringar längs stadsranden kallas ofta infartsparkeringar och syftar till att minska biltrafiken framför allt till innerstaden.

För att ett system med infartsparkeringar ska fungera är lokalisering och koppling till kollektivtrafiken en förutsättning. Kunskap från andra städer kan också ge viktig kunskap om vad som krävs för att denna typ av parkeringar faktiskt leder till mindre biltrafik i staden. Om infartsparkeringar är en bra metod behöver kommunen skaffa sig handlingsfrihet för det på platser där bytet till kollektivtrafik är enkelt och bekvämt.



Motorfordonstrafikens framkomlighet

Nätet för motorfordonstrafik visar hur detta motorfordon ska prioriteras. Motorfordonstrafik och kollektivtrafik samsas längs många gator. Det betyder att det kan finnas målkonflikter mellan de båda trafikslagen. Det kan gälla såväl i korsningar som längs gatorna. Det kan betyda att vissa gator och korsningar kan behöva byggas om för att kunna uppnå de riktlinjer som finns i trafiknätsplanen, vilket det är viktigt att behålla en handlingsfrihet för.

Ökning av yteffektiva färdmedel

Även om gator och leder kan behöva byggas om för att hantera större flöden eftersom staden och kommunen växer, behöver andelen resor som sker med mer yteffektiva färdmedel öka. Det gör bland annat att en del av motorfordonstrafiken behöver styras till vissa gator och leder för att möjliggöra bättre framkomlighet för kollektivtrafik och cykel på andra gator och leder.

Innerstaden är kommunens mest tillgängliga plats, och sjuttiofem procent av alla besökare kommer hit med gång, cykel eller kollektivtrafik. Uppsalas innerstad är trång med smala gator och gränder, något som å ena sidan skapar ett intensivt stadsliv, men å andra sidan gör att kraven på att människor färdas med yteffektiva färdmedel är stora.

Genomfartstrafiken i innerstaden

Genomfartstrafiken i innerstaden har succesivt styrts bort de senaste femtio åren med tillkomsten av vägar som Kungsängsleden och Bärbyleden. Idag är Kungsgatan innerstadens mest trafikerade gata och en viktig gata för att nå innerstaden. Cirka en tredjedel av trafiken har dock varken start eller mål i innerstaden. I takt med att antalet besökare ökar och Uppsala C byggs ut för att hantera dessa besökare behöver nästa steg tas för att minska trafiken i innerstaden genom att stänga av del av Kungsgatan för genomfartstrafik för främst privata motorfordon. Trafiken styrs om till främst leder som Tycho Hedéns väg, Kungsängsleden och Bärbyleden.

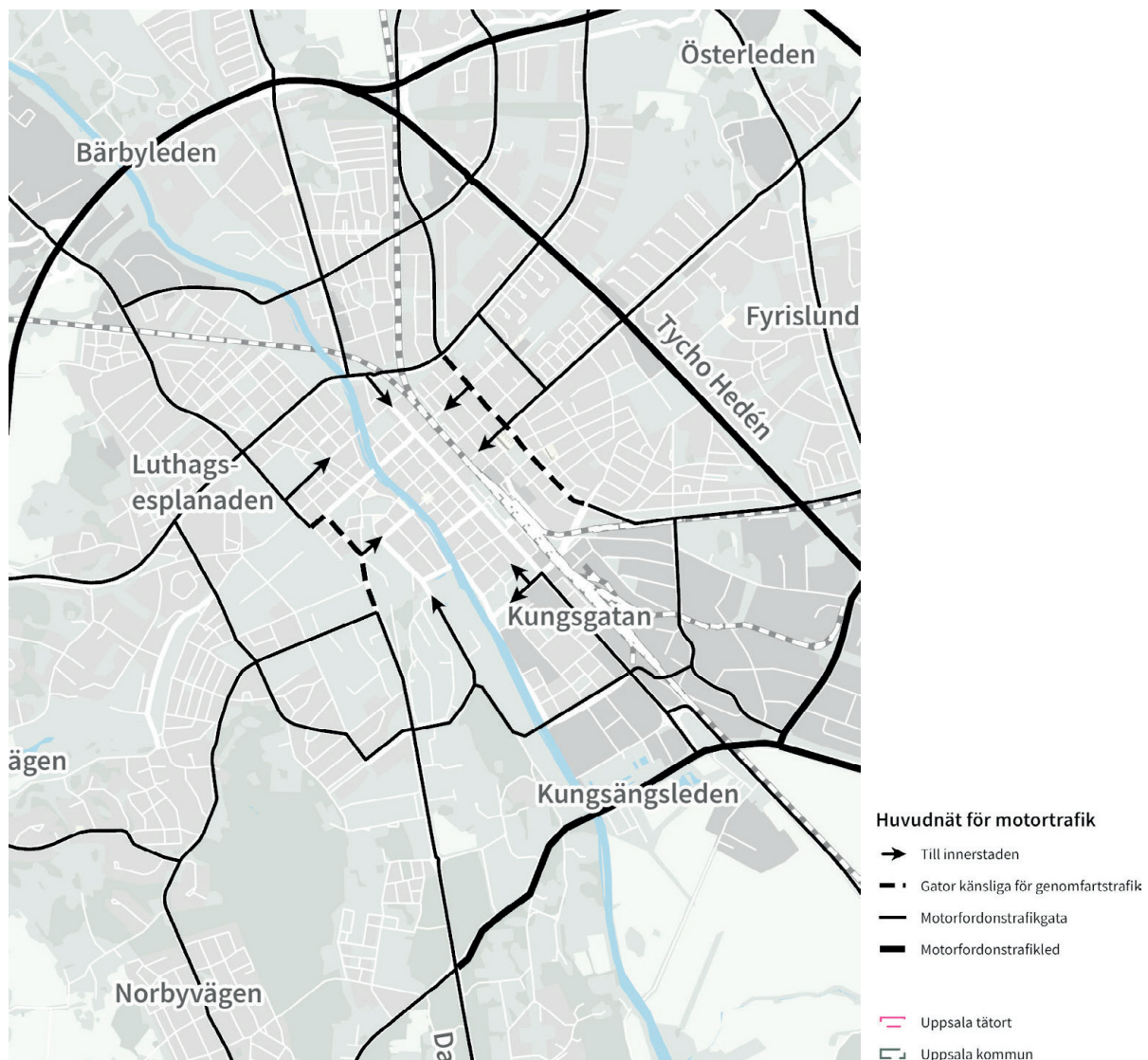
I takt med att vi blir fler ökar kraven att fler nyttjar gång, cykel och kollektivtrafik för att ta sig till och inom innerstaden. Allra helst som det är ett mål att fler ska kunna röra sig men även vistas på innerstadens gator och torg. Ytterligare steg för att minska motorfordonstrafiken i innerstaden kan därför behöva göras.



De inre ringgatorna

Figur 17 nedan visar hur ett antal gator runt innerstaden bildar inre ringgator. Dessa gators funktion är främst att leda måltrafik till innerstaden. Några av dessa gator, såsom den nya förbindelsen tvärs Ostkustbanan i

Kungsängsesplanadens förlängning, är också viktiga för att styra trafiken mot de leder som nämns ovan. Samtidigt är andra gator känsliga för mycket trafik. Övre Slottsgatan och Väderkvarnsgatan är streckade i figuren och här bör trafiken snarare minska.



Figur 19. Kartan visar hur man med hjälp av de inre ringgatorna når innerstadens olika målpunkter.

Alternativa gator för genomfartstrafik

Gatunätet i västra Uppsala skiljer sig från övriga staden på så sätt att det inte finns någon eller några enskilda gator som är utformade eller lämpade för stora trafikmängder. Samtidigt finns de flesta stora målpunkter i form av bland annat arbetsplatser i innerstaden eller söder och sydost om innerstaden.

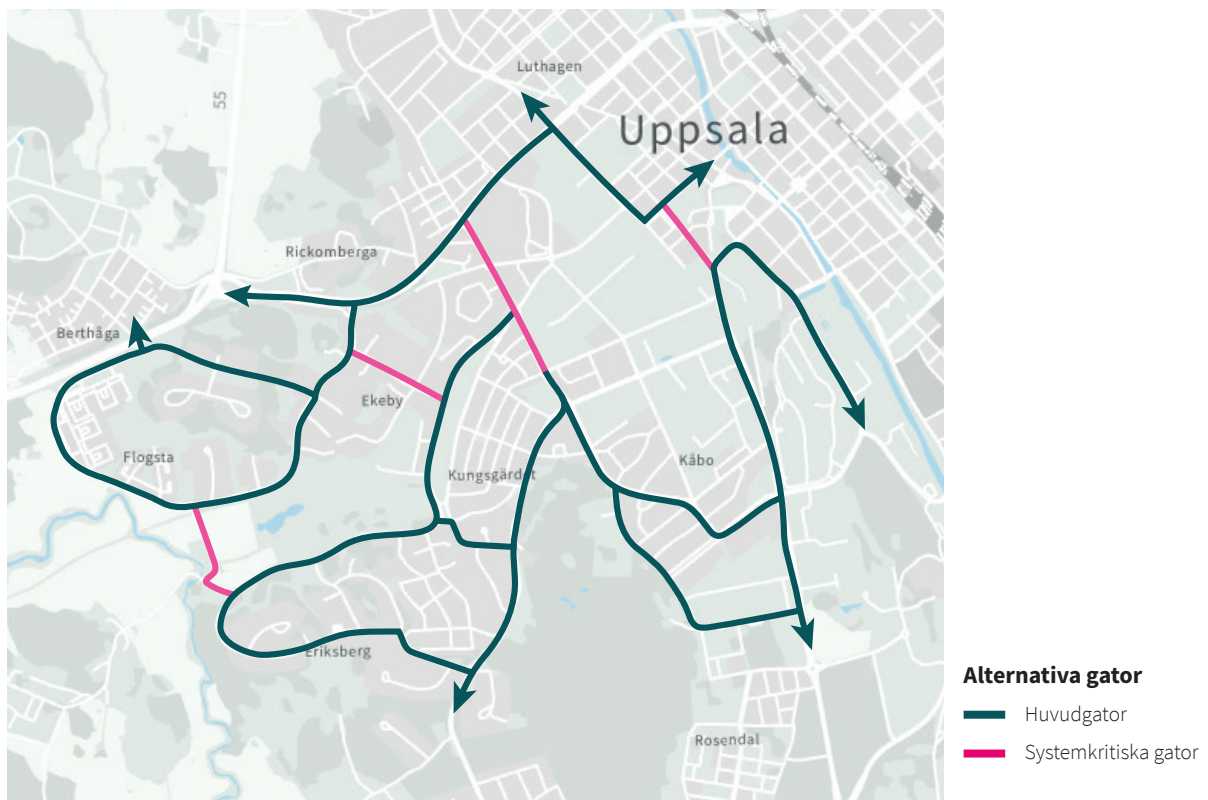
För människor som bor i västra staden eller kommunen blir därför gator som Övre Slottsgatan, Krongatan, Nordengatan och Ekebydalsvägen viktiga gator. Samtidigt finns ett starkt önskemål att minska trafiken på Övre Slottsgatan.

Här finns därför en målkonflikt mellan att å ena sidan minska genomfartstrafiken i innerstaden och å andra sidan försöka minska genomfartstrafiken på gator i västra Uppsala.

Bärbyleden och Tycho Hedéns väg är exempel på leder som kan utgöra alternativa resvägar och kommunen behöver säkra en handlingsfrihet att kunna genomföra olika åtgärder längs dessa leder.

För att kunna förbättra framkomligheten för kollektivtrafik och minska genomfartstrafiken i de inre delarna av staden behöver motorfordonstrafik ledas till vissa gator och leder.

Vägar som Kungsängsleden, Tycho Hedéns väg och Bärbyleden är centrala för det. Samtidigt är flera av lederna stora barriärer i staden och orsakar såväl buller som dålig luftkvalitet. De är också barriärer för människors möjligheter att ta sig mellan olika stadsdelar. Särskilt vid korsningar finns målkonflikter mellan bilens behov av framkomlighet längs med lederna och kollektivtrafikens behov av framkomlighet längs kollektivtrafikleder-, och gator som går tvärs lederna.



Figur 20. Kartan pekar ut de huvudgator där trafiken väster om innerstaden kanaliseras. De rosamarkerade är de viktigaste gatorna i detta system.

Planens utveckling och kommande planeringsskeden

Detta kapitel har sammanfattat de största målkonflikterna som finns mellan huvudnätens olika trafikslag. Här har också behov av handlingsfrihet pekats ut längs dessa nät. I kommande planeringsskeden behöver dessa målkonflikter och behov utredas utifrån kommunens mål och trafiknätsplanens inriktning och riktlinjer.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Uppsala är ett gemensamt arbete mellan Region Uppsala som kollektivtrafikhuvudman/regional kollektivtrafikmyndighet och Uppsala kommun som infrastrukturägare. Pågående samverkan mellan parterna ska fortsätta med målsättningen att ta fram en gemensam målbild för kollektivtrafiken med utblick mot 2050+/2070.

Sammantaget kan kommande planeringsskeden innebära att de tre huvudnätens kartor kan behöva revideras i delar vartefter kunskaperna fördjupas. Trafiknätsplanens inriktningar, strukturbild, riktlinjer och det avslutande kapitlets vägledning ger förutsättningar för att åtgärder i senare planeringsskeden leder till de kommunala mål som är planens utgångspunkt.

Relaterade dokument

Redovisar styrdokument, som tillsammans med trafiknätsplanen, ger den totala inriktningen för det strategiska arbetet med trafik, mobilitet och infrastruktur.

Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun (Kommunfullmäktige 2016)

Program för mobilitet och trafik (Kommunfullmäktige 2022)

Handlingsplan för mobilitet och trafik (Kommunstyrelsen 2021)

Miljö- och klimatprogrammet (Kommunfullmäktige 2025)

Stadsbyggnadsförvaltningen
Remissredogörelse

Datum:
2025-10-09

Diarienummer:
KSN-2024-02339

Handläggare:
Ola Kahlström, Karolin Flander

Redogörelse av inkomna remissyttranden -Trafiknätsplan för Uppsala kommun

Trafiknätsplanens syfte

Trafiknätsplanen visar hur trafiken i staden ska ordnas på ett övergripande sätt. Den innehåller tre trafiknät med tillhörande kartor, ett nät för cykeltrafik, ett för kollektivtrafik, och ett för motorfordonstrafik.

Syftet med planen är att det ska bli enklare att röra sig mellan stadens olika delar och att stärka kollektivtrafikens framkomlighet. Planen visar också hur genomfartstrafiken i innerstaden kan minska och hur måltrafik till innerstaden lättare ska kunna nå dit.

Sammanställning

Yttranden

Totalt antal inkomna 50

Beslutsdatum

Ute på remiss 2 december 2024 - 14 februari 2025

Innehåll

Trafiknätsplanens syfte	1
Sammanställning	2
Sammanfattning av remissförfarandet.....	2
Sammanfattning av ändringar i förslaget	3
Sammanfattning av inkomna synpunkter från remissrundan och Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	3
Generella synpunkter.....	4
Kollektivtrafikens infrastruktur	10
Huvudcykelnät	17
Huvudtrafiknätet för motorfordon.....	21
Översikt över inkomna yttranden	28

Sammanfattning av remissförfarandet

Kommunstyrelsen beslutade den 20 november 2024 att ge berörda nämnder och kommunala bolag tillfälle att lämna synpunkter och föreslå kompletteringar till Trafiknätsplanen. Förslag på Trafiknätsplan remitterades också till berörda myndigheter, grannkommuner och regioner, bygdeföreningar, vägföreningar och intresseorganisationer. Remissen skickades med e-post den 2 december 2024. Remissinstanserna ombads inkomma med svar senast den 14 februari 2025.

Remissförslaget publicerades också på kommunens hemsida <https://www.uppsala.se> så att alla som vill har fått möjlighet att ta del av förslaget och lämna synpunkter från den 2 december- 14 februari.

Den 14 och 23 januari 2025 hölls öppna möten om Trafiknätsplan och Plan för innerstaden, som remitterades samtidigt. Där fick invånare möjlighet att prata med ansvariga politiker och tjänstepersoner som arbetat med planerna.

Under remisstiden har 50 antal skriftliga yttranden inkommit. Flera instanser efterfrågar större utredningar till grund för Trafiknätsplanen, samt framtida åtgärder och strategier för genomförandet i framtiden. Många synpunkter för de föreslagna inre ringgatorna, speciellt Övre Slottsgatan och Vaksalagatan har

inkommit. Det finns både förståelse för avstängningen av Kungsgatan och de som vill att den ska vara fortsatt öppen för alla fordon i framtiden.

I övrigt handlar flera yttranden vikten av att bevara parkeringsmöjligheter i centrum och det stora behovet av fler pendlarparkeringar och infartsparkeringar. Flertalet bolag vill öppna upp för diskussion om olika förbud och dispenser för specifik verksamhet på olika platser i vägnätet. Många yttranden handlar om att avsnittet om huvudcykelnätet inte är tillräckligt utvecklat. Det har även inkommit flera specifika synpunkter kring specifika cykelvägar och önskan av cykelvägar längs specifika sträckor. Det finns också en efterfrågan av ett sammanhängande cykelnät med fler cykelparkeringar på strategiska platser, såsom vid framtida bytespunkter och infartsparkeringar. Det har även inkommit synpunkter kring bytespunkterna och kapacitetsstark kollektivtrafik. Från grannkommunernas sida är det viktigt att den regionala kollektivtrafiken också flyter på i framtiden.

Bland yttranden av mer generell karaktär berör dessa frågor som rör miljö och kulturmiljö. Generellt efterfrågas också ett större landsbygdsperspektiv i Trafiknätsplanen.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

- Kollektivtrafik och cykeltrafik har fått en mer framträdande roll i antagandeförslaget.
- Redaktionella förändringar i syfte att öka läsförståelsen och dokumentets syfte och roll har gjorts.
- Kopplingen mellan Trafiknätsplanen och övriga styrdokument och hur dessa styr mot kommunala mål har förtydligats.
- Begreppsförklaring finns med i antagandehandlingen.
- Riktlinjen "Gatans utformning ska säkerställa räddningstjänstens framkomlighet" har lagts till.
- Näringslivsperspektivet har tydliggjorts.
- Behovet av samverkan med regionen har förtydligats.
- Planen lägger grunden för att bygga ut med spårväg i de starkaste kollektivtrafikstråken.
- Kartorna över den övergripande transportinfrastrukturen har uppdaterats och förtydligats.

Sammanfattning av inkomna synpunkter från remissrundan och Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning. Synpunkter som antingen enbart ställt sig positivt till planförslaget eller remissinstanser som inte haft några synpunkter redovisas inte nedan. För att ge en god överblick av remissyttranden och Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är dessa sammanställda ämnesvis.

Mindre förändringar

Detaljsynpunkter från yttrande sammanfattas och kommenteras oftast inte, men kommer i flera fall att bidra till textkorrigeringar. Därutöver har Stadsbyggnadsförvaltningen gjort en rad små förändringar för att få en ökad tydlighet i framställningen.

Synpunkterna är indelade i fyra kapitel utefter generella synpunkter och de tre kapitel från Trafiknätsplanen som beskriver den övergripande transportinfrastrukturen:

- Generella synpunkter
- Kollektivtrafikens infrastruktur
- Huvudcykelnät
- Huvudtrafiknätet för motorfordon

Generella synpunkter

Sammanfattning av generella synpunkter

Kulturmiljö

Brf Slottsgårdarna belyser att en förändring av trafiksituationen på Övre Slottsgatan som ligger i en del av Uppsala där det finns stora kulturmiljövårdens kulle innebära ett bättre sammanhang för besökare och boende i ett av Uppsalas mest centrala kulturområden.

Centerpartiet anser att det är viktigt att värna om kulturmiljön kring Stabbyskogen. De anser att förslaget på sidan 22 om att anlägga en trafikplats vid ”Stabbygården” är otydligt gällande vilket specifikt område som avses. De påpekar att den enda obebyggda marken i det området utgörs av åkermark eller själva Stabbyskogen, vilket är mark som Centerpartiet inte vill exploatera.

Kulturnämnden är oroade över att ökad biltrafik på Övre Slottsgatan och delar av Dag Hammarskölds väg riskerar att minska tillgängligheten för gående till värdefulla kulturmiljöer längs östra Ågatan, delar av Dag Hammarskjölds väg samt Uppsalas historiska stadskärna.

Kulturnämnden föreslår även att utveckla ett kulturhistoriskt gångstråk görs attraktivt för alla åldrar enligt modeller i till exempel brittiska städer och bidra till att skapa en attraktiv gäststad. Stråket mellan Kulturkvarteret Walmstedtska och Akademikvarnen, över Gustavianum, Domkyrkan och Odinslund, till Uppsala slott och Botaniska trädgården skulle kunna utgöra kärnan i ett sådant område.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppsala kommun kommer att utreda frågan om trafiken i västra Uppsala, inklusive Övre Slottsgatan närmare framöver. Möjliga åtgärder för att begränsa biltrafiken på Övre Slottsgatan kommer också utredas. En trafikplats vid Stabbygårderna är endast aktuell vid en större exploatering av området. I det arbetet kommer många intressen att vägas, inklusive en trafikplats. I Trafiknätsplanen tydliggörs att möjligheten att anlägga en trafikplats hålls. Bedömningen är att övriga synpunkter ej ryms inom ramen för Trafiknätsplanen.

Miljö och klimat

Brf Slottsgårdarna anser att Trafikplanen behöver redovisa uppfyllnad av miljö kvalitetsnormer och miljöbedömning för Övre Slottsgatan. Föreningen tycker att det är viktigt med åtgärder som rör vägtrafiken för att minska utsläppet av luftföroreningar och klara miljö kvalitetsnormerna, speciellt i tätbebyggda område.

Centerpartiet önskar förklaring på varför andelen cyklister i Uppsala tätort minskat från 40 % år 2015 till 33 % år 2023 (s. 58 i remissversionen).

Cykelfrämjandet, Ekeby sambandskommitté, och Funktionsrätt i Uppsala

anser att bullerutredningar behöver göras eftersom buller kommer påverka boende negativt i områden med förhöjda bullernivåer i framtiden och att vägnätet behöver ses över för att minska bullernivåerna så mycket som möjligt.

Funktionsrätt tycker också att det behövs bullerdämpande åtgärder längs trafikleder och vid bytespunkter, samt strategier för att minimera avgaser i bostadsområden, utanför skolor samt i väntområden för kollektivtrafik. Miljömålen "Frisk luft" bör uppnås eftersom bullerstörningar särskilt påverkar personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, synnedsättning och hörselnedsättning. Dålig luftkvalitet är även en stor fara för personer med astma och hjärt-, lung- och kärlsjukdomar.

Kulturnämnden vill även att en utredning görs gällande buller och vibrationer och dess påverkan på kulturmiljön i ovanstående område vid eventuellt ökad biltrafik och kollektivtrafik.

Länsstyrelsen i Uppsala län kommer att återkomma till frågor gällande buller och miljö kvalitetsnormer för luft samt frågor som övrigt kopplar till hälsa och säkerhet inom ramen för framtagande av den nya översiktsplanen.

Miljö- och klimatberedningen anser att det saknas en koppling mellan Trafiknätsplanen och Uppsala kommuns mål om ett klimatneutralt Uppsala 2030 och ett klimatpositivt Uppsala 2050. De anser också att det behövs också tydliga målpunkter för trafiken, särskilt i innerstaden. Det är viktigt att i planen lyfta fram dessa målpunkter i stället för att bara fokusera på att trafiken ska minska och var man inte ska få köra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tycker att beskrivningarna av trafikens negativa effekter behöver fördjupas i planen. Gällande trafikbuller anser nämnden att dokumentet behöver förtydliga vilka nivåer som kommunen bedömer vara acceptabla vid bostäder. När det gäller luftföroreningar anser de också likt många andra yttranden att det behövs en analys av konsekvenserna, särskilt av mindre partiklar som enligt forskning har de mest skadliga hälsoeffekterna. Även det nyligen antagna EU-direktivet, som skärper miljö kvalitetsnormerna för luft från och med slutet av 2026, bör enligt dem också beaktas.

Uppsala kommun Skolfastigheter AB är emot breddningen av gator på bekostnad av naturvärden och befintliga träd. Med god planering och rätt anpassningar kan många träd och naturvärden bevaras, vilket är av stor vikt för den biologiska mångfalden och stadens ekosystemtjänster.

Uppsala Vatten AB anser att det behöver säkerställas att det vatten som blir stående vid skyfall och höga flöden inte påverkar framkomligheten för trafiken i vägnätet. På de gator och vägar där ökade trafikflöden förväntas kan behovet av rening av vägavgvatten öka. Det gäller även för pendlarparkeringar där anläggningar för dagvattenrening kan komma att behövas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Generellt hanteras den typ av miljöfrågor som tagits upp av remissinstanserna antingen av befintliga styrdokument eller i den senare planeringen av om- och utbyggnad av gator. Det är också senare i planeringen som avvägningar görs mellan olika intressen, till exempel miljökvalitetsnormer på Övre Slottsgatan och naturvärden vid breddning av gator. Frågan om miljökonsekvenser såsom buller arbetar Uppsala kommun kontinuerligt med utifrån handlingsplan för buller och miljökvalitetsnormer.

En tydligare hänvisning till vilka gränsvärden som framgår i kommunens handlingsplan för luftkvalitet har gjorts i antagandehandlingen. I det fortsatta arbetet kommer det utredas om och hur trafiken på bland annat övre Slottsgatan kan begränsas och vilka åtgärder som i övrigt behöver vidtas på grund av trafikens negativa konsekvenser.

Trafiksäkerhet

Funktionsrätt i Uppsala tycker att kommunens information om förändringar i vägnätet är bristfällig och efterfrågar att tillfälliga lösningar alltid ska beakta tillgänglighetsbehov för att säkerställa kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning.

Föreningen Tunatorget påpekar att korsningen vid Spånga vägskal är osäker på grund av den höga hastigheten på väg 288 och informerar om att boende i bygden drar sig för att använda kollektivtrafiken på grund av trafiksituationen.

Moderaterna anser att hastighetsdämpande åtgärder kan vara lämpliga på utvalda platser men att de alltid måste utredas och följas upp noggrant. För att kunna göra rätt åtgärder behövs enligt dem en utredning som särskilt ska undersöka hur busskuddar, klackhållplatser och andra särskilt farliga eller framkomlighetsdämpande trafiklösningar eventuellt kan tas bort eller ersättas med lämpligare lösningar.

Privatpersoner anser att trafiksäkerheten på Tycho Hedéns väg är dålig, speciellt för barn som bor på ena sidan och går i skolan på andra sidan vägen. Förslag på sänkt hastighet till 40 km/h vid övergångsställen föreslås. De nya gångområdena i Uppsalas centrala delar upplevs även vara otrygga och otillgängliga för personer med funktionsnedsättning, till exempel gågatan (Svartbäcksgatan), Paradgatan (Drottninggatan och Vaksalagatan) och Stora Torget.

Uppsala kommun Skolfastigheter AB anser att planeringen av säkra skolvägar måste finnas med tidigt i arbetet med att ta fram en ny Trafiknätsplan.

PRO:s Samorganisation i Uppsala betonar att övergångsställen har för kort tid för passering vilket gör platserna otrygga, exempelvis vid Vaksala torg, speciellt för personer med rullator som inte hinner över gatan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Trafiksäkerhets- och trygghetsfrågor hanteras inte i Trafiknätsplanen, utan inom ramen för de projekt Stadsbyggnadsförvaltningen genomför med utgångspunkt från bland annat lagstiftning och Uppsala kommuns tekniska handbok. Skolvägar sammanfaller endast delvis med den övergripande transportinfrastrukturen.

Trafiksäkerhet och säkra skolvägar är planeringsförutsättningar i allt arbete med utveckling av transportinfrastrukturen. Synpunkterna vidarebefordras därmed till relevanta funktioner inom förvaltningen.

Ett gemensamt arbete pågår även mellan Region Uppsala, Gamla Upsala buss och kommunen där man enats om en gemensam hållning vad gäller hastighetsdämpande åtgärder.

En dialog finns om korsningen vid Spånga vägskäl med ansvariga på Trafikverket och Region Uppsala. I det fortsatta planeringsarbetet kommer också en stadsbyggnadsstudie att studera bland annat trafiksäkerhetsmässiga aspekter och trafiksäkerhet för personer med funktionsnedsättning.

Övriga synpunkter

Centerpartiet anser att planen inte tar tillräckligt med hänsyn till näringslivets behov och förutsättningar. För att ge näringslivet i Uppsala de bästa möjliga förutsättningarna måste tillgängligheten i staden öka så att det går att nå affärer via gång, cykel, kollektivtrafik men även bil som har målpunktstrafik. De anser även att laddinfrastrukturen bör ses över.

De tycker att de generella formuleringarna om viljeyttringar och målbilder skapar en otydlighet i vad programmet faktiskt förpliktar till. Genomgående anges att olika aspekter behöver "studeras närmare", vilket gör partiet ser att planen riskerar att enbart leda till fler utredningar. De tycker att ambitionsnivån är för låg för att vara ett aktiverande dokument.

Fastighetsägarna Mittnord AB betonar att det är viktigt att säkerställa god tillgänglighet under byggnationen av trafikprojekt i dialog med de drabbade verksamheterna. De anser att aktörer behöver få information om byggprojekt i god tid innan de påbörjas samt kontinuerligt under byggtiden för att aktörerna ska få möjlighet att ge inspel till hur skyltning och hur tillgänglighet ska se ut och fungera. Fastighetsägarna tycker också att dokumentet bör bli en del av översiktsplanen enligt nuvarande plan.

Heby kommun tycker att planen skulle bli tydligare om endast ett av begreppen tätort och stad används, där tätort föredras.

Heby kommun informerar också om att figur 63 är felaktig. Det går att nå Heby och Morgongåva tätort inom 30 minuters restid från Uppsala C, men de är inte med i figuren. Restiden mellan Heby station och Uppsala C med tåg är 27 minuter och från Morgongåva till Uppsala C med tåg är restiden 22 minuter.

Kristdemokraterna tycker att det finns motsägelsefulla påståenden i Trafiknätsplanen. Ett exempel de pekar ut är att stärka innerstaden genom att minska genomfartstrafiken utan att det finns någon ringled för trafiken att ta vägen till.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser en osäkerhet i de mätmetoder (främst enkätundersökningar) som används för att bedöma färdmedelsandelar. Resultaten visar variationer mellan olika år som tyder på metodologiska utmaningar.

Miljö- och klimatberedningen anser att Trafiknätsplanen ska beskriva hur kommunen ska säkerställa att planen efterlevs och hur de önskade effekterna av planen ska följas upp.

Moderaterna anser att framkomligheten för alla trafikslag ska öka och att teknikutveckling bör inkluderas i planen. Partiet tycker också planen brister i konsekvensanalyser om hur trafikplanerna påverkar blåljusverksamheten. De anser också att hänvisningar i trafiken och skyltning för trafikregler måste bli tydligare, särskilt i områden med begränsad framkomlighet i centrala staden.

Privatpersoner tycker att skrivelsen om att ny bebyggelse i sydvästra Uppsala bör begränsas, ska tas bort. De tycker i stället att behovet av fler målpunkter i Sydvästra Uppsala ska lyftas fram, för att minska behovet av bil framöver.

En privatperson frågar sig även varför det inte finns en plan för gående i förslaget, trots att kommunen prioriterar gående högst i både översiktsplan och program för mobilitet och trafik.

PRO:s Samorganisation i Uppsala saknar en analys av vilka trafikanter som kan beräknas nyttja de olika trafikslagen, t. ex. olika åldersgrupper. De tycker det vore intressant eftersom den demografiska utvecklingen kommer att påverka behoven långsiktigt och antalet äldre kommer att öka kraftigt fram till år 2050.

Region Uppsala ser positivt på färdmedelsmålen i handlingsplanen som säger att förflyttningen från bilresor till mer hållbara trafikslag ska primärt ske till cykel fram till 2030. Man vill dock påpeka att även kollektivtrafiken har en stor potential att locka över bilresor ifall strategiska prioriteringar och investeringar görs i kollektivtrafikens infrastruktur för att öka dess framkomlighet och attraktivitet. Detta gäller inte minst på landsbygden där exempelvis satsningar på pendelparkeringar kan öka kollektivtrafikens färdmedelsandel.

Sveriges Åkeriföretag anser att kommunen behöver arbeta systematiskt med åtgärder som kan bidra till större förutsägbarhet i restider och framkomlighet. Åkerinäringen efterfrågar ett system med uppdateringar om trafikinformation (störningar, avstängningar etc.) som i dagsläget saknas. Sveriges Åkeriföretag föreslår även möjligheten att använda geofencing, off peak nattleveranser och skapa högre bärighetsklass på exempelvis Tycho Hedéns väg.

Uppsala Citysamverkan AB tycker att beskrivningarna av begreppen mobilitet och trafik inte är helt rätt. Mobilitet betyder rörlighet. Vilket alltså är möjligheten till förflyttning. Förflyttning mellan platser är transport. Och upprepade transporter är trafik, menar dem. De ifrågasätter också procentsatserna i färdmedelsmålen för både bil- och kollektivtrafik, speciellt eftersom spårvägen ska rulla 2029 och då ökar kollektivtrafikandelen snabbt, vilket inte syns i andelarna.

Uppsala Naturskyddsförening efterlyser tydliga tidsplaner och konkreta åtgärder för att säkerställa att de föreslagna förändringarna genomförs. Till exempel prioritering av projekt och budgetallokering för hållbara transportlösningar,

uppföljningsmekanismer och utvärdering av hur Trafiknätsplanen bidrar till de övergripande målen för ekologisk hållbarhet i kommunen.

De anser även att det hade varit värdefullt att parallellt få ta del av Grön- och blåstrukturplanen för att bättre analysera hur Trafiknätsplanen samverkar med ekologiska mål och skapar en hållbar stadsmiljö.

Naturskyddsföreningen tycker också att det är viktigt att säkra god framkomlighet för nödvändig trafik, såsom utryckningsfordon, varutransporter, boende och personer med nedsatt rörlighet och föreslår att planer för parkeringslösningar och särskilda körfält integreras i Trafiknätsplanen.

Uppsala Parkerings AB efterfrågar en begreppsförklaring, ett tydligare syfte och en förklaring av hur planen relaterar till övrig styrning i form av lagstiftning och policydokument av olika slag. Exempelvis styrs verksamheter av ett BBR-krav på laddinfrastruktur och det skulle vara bra att nämna vilken betydelse det har för tillgängligheten till laddinfrastruktur i Uppsala.

Trafiknätsplanen tar sikte på år 2050. Dessförinnan kommer andra behov att finnas vilket betyder att planeringen av åtgärder behöver ta hänsyn till alla Planeringshorisonter. I dokumentet skulle det vara intressant med en beskrivning av hur detta kan omhändertas.

Uppsala-Stockholms Handelskammare betonar vikten av att framkomligheten måste vara god även här och nu, inte bara i framtiden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En begreppsförklaring har lagts till i antagandehandlingen. Likaså har syftet och kopplingen mellan Trafiknätsplanen och övriga styrdokument samt hur dessa styr mot kommunala mål förtydligats. I och med att dokumentet strukturerats om har bland annat figur 63 som innehöll felaktiga uppgifter tagits bort. Planen visar en generell inriktning för hur trafikens ska ordnas och bland annat att säkerställa handlingsfrihet som en effekt av till exempel teknikutveckling. I planen har också mobilitet en större betydelse än bara rörlighet, att jämställa med tillgänglighet. Förflyttning mellan platser kallas resor för personer och transport för varor. Till förslaget till antagandehandling kommer ett antal uppdrag att bifogas för att säkerställa att planen efterlevs och hur effekterna ska följas upp. Till förslaget till antagandehandling kommer ett antal uppdrag att bifogas. Dessa uppdrag kommer att resultera i genomförbara åtgärder som bidrar till att kommunala mål uppfylls.

För ett antal övergripande delar kommer fördjupade utredningar att behöva visa vad som behöver göras för att uppnå planens inriktning. I övrigt tas genomförandet av planens intention vidare i handlingsplan för mobilitet och trafik.

Tillgången till laddinfrastruktur bedöms ha en relativt underordnad roll i utformningen av ett huvudtrafiknät och ingår därmed inte i Trafiknätsplanen, likaså analys av vilka åldersgrupper som beräknas nyttja olika trafikslag.

Färdmedelsmålen är politiskt beslutade av Gatu- och samhällsmiljönämnden. Innan spårvägen är på plats är det den politiska viljan att bilresor ska ersättas med cykelresor. En förändring av färdmedelsmålen i handlingsplanen är kopplat till revideringen av densamma. I skrivande stund finns ingen tidplan för den

revideringen. Kommunen har bytt metod för mätningarna vilket förklarar skillnaderna. En del av variationerna tas om hand med den nya metoden, som innebär kontinuerliga månatliga mätningar. Men kommunen kompletterar också enkätundersökningar med andra mätmetoder.

Dialog med drabbade verksamheter i samband med trafikprojekt hanteras i de projektdirektiv som styr innehållet i olika investeringsprojekt. Arbetet med ett parkeringsledningssystem pågår och planeras att genomföras under 2026. Övriga synpunkter bedöms inte hanteras inom ramen för Trafiknätsplanen.

Kollektivtrafikens infrastruktur

Sammanfattning av synpunkter som rör kollektivtrafikens infrastruktur

Pendlarparkeringar

Kristdemokraterna tycker att busstrafiken påverkas negativt av den kraftiga farthinderutbyggnaden. Vi behöver se över och ta bort en del av sådana hinder, förutom vägbulor gäller det även klackhållplatser, med mera.

Region Uppsala menar att utvecklingen av kollektivtrafiken är helt beroende av den infrastruktur som Uppsala kommun ansvarar för och som beskrivs i Trafiknätsplanen. För att nå kollektivtrafikens fulla potential behövs därför en nära samverkan mellan parterna. Region Uppsala önskar att denna samverkan på ett tydligt sätt beskrivs som en grundförutsättning för det fortsatta arbetet med utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur. Vidare önskas att det framgår i vägledningsbeskrivningarna att Region Uppsala ska delta i bedömning av effekter i de fall de fall en åtgärd i någon utsträckning försämrar riktlinjernas intensjoner avseende kollektivtrafikens infrastruktur.

Funktionsrätt i Uppsala tycker det ska vara bättre anslutningar mellan landsbygd och stad med hänsyn till färdtjänst och andra specialtransporter, samt tillgängliga hållplatser på landsbygderna. Funktionsrätt tycker också att det bör planeras för fler RHP vid pendlarparkeringar eftersom det skulle öka möjligheten för personer med funktionsnedsättning att pendla till jobbet och minska beroendet av särskild kollektivtrafik.

Uppsala Parkerings AB tycker att det ska adresseras fler sätt att resa till och från Uppsalas landsbygder utöver att möjliggöra pendlarparkeringar. Det finns fler aspekter av infrastruktur och trafik att ta hänsyn till, exempelvis kollektivtrafikens linjedragning och tidtabell, menar dem.

Kristdemokraterna anser att det behövs kraftigt utbyggda pendlarparkeringar för omstigning till kollektivtrafik. De tycker också att det ska finnas gratisparkeringar på attraktiva och strategiska platser vid Uppsalas infarter för att förenkla byte till kollektivtrafik.

Uppsala Citysamverkan betonar att infartsparkeringarna måste ha en tydlig närhet till innerstaden för att bli attraktiva. Infartsparkeringarna får inte ligga "långt ute i systemet" likt skrivningen i riktlinjen för pendlarparkeringar från 2019. Utredningen bör även ha tydlig koppling till behovet av parkering för arbetsplatser, handel och besöksnäring.

Uppsala naturskyddsförening tycker att det bör byggas fler pendlarparkeringar och cykelvägar mellan landsbygderna och city.

Uppsala Parkering AB anser att principen för pendlarparkering på sida 35 måste tydliggöras och välkomnar en behovsstudie.

Privatpersoner efterfrågar var pendlarparkeringarna ska byggas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Hur infartsparkeringar kan bli en funktionell lösning kommer att studeras närmare i nästa planeringsskede. Infartsparkeringar ska också utredas och det kommer komma förslag på var parkeringarna ska byggas, men det ryms inte inom ramen för Trafiknätsplanen. I Plan för innerstaden finns det ett flertal potentiella tillkommande parkeringsanläggningar utpekade och exempel på var pendlarparkeringar ska byggas finns utpekade i "Riktlinje för pendlarparkeringar", beslutad i KS 2019 och "Åtgärdsplan för pendlarparkeringar för cykel och bil", beslutad i GSN 2020.

Gällande infartsparkeringar och en tydlig närhet till innerstaden vill förvaltningen även informera om att pendlarparkeringar också fyller en viktig funktion som möjliggör för boende på landsbygderna att byta till kollektivtrafik längre ut i transportsystemet. Kommunen arbetar kontinuerligt med Region Uppsala och Trafikverket om resor och transporter utanför staden.

Bytespunkter

Cykelfrämjandet föreslår att flera busslinjer flyttas ut till "gåstadens kärnas yttre gräns" (500 m radien). Då blir Luthagesplanaden, Råbyvägen, Väderkvarnsgatan blir bytespunkter för stadsbussarna, men också för regionbussarna som kan lösa frågan om var regiontrafiken ska stanna om de inte får plats vid resecentrum, samt att resecentrums södra entré utnyttjas.

Funktionsrätt i Uppsala betonar vikten av att bytespunkter och hållplatser bör utformas med fokus även på personer med psykiska och medicinska funktionsnedsättningar, och inte endast ta avstamp i de krav till tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga som lagen ställer.

Föreningen Tunatorget tycker att förslaget med bytespunkter bör utvecklas i Trafiknätsplanen.

Heby kommun informerar om att figur 9 och 10 på sida 12–13 inte överensstämmer. Bytespunkterna som finns i västra Uppsala i figur 10 finns inte med i figur 9. På sida 13 noteras att den enda "Alternativa lokaliseringen för bytespunkt" i figur 10 befinner sig i Stenhagen.

Heby kommun upplever även att benämningen "bytespunkter" blir förvirrande eftersom region Uppsala benämner samma funktion som "knutpunkter" i "Plan för utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken i Uppsala stad".

De ser också risker med en ny bytespunkt. En bytespunkt med vändande bussar påverkar regionbusslinje 848 som trafikerar mellan (Sala-Heby-Vänge- Uppsala). De ser också risker med planförslaget eftersom det innebär ett extra byte för de resenärer som ska till Uppsala C för att byta till övriga trafikslag såsom regional-

och pendeltåg eller har målpunkter i anslutning till Uppsala C. Risken med det är att kollektivtrafikens attraktivitet försämras, menar de.

Region Uppsala tror att utvecklandet av strategiskt placerade bytespunkter och en prioritering av ringlinjens funktion kan vara en viktig del för att avlasta Uppsala C. De påpekar samtidigt att en förutsättning för etablering av bytespunkter utanför innerstaden är att BRT eller spårväg är etablerat mellan bytespunkterna och Uppsala C. Det är även av stor vikt att undersöka hur bytespunkter avlastar Uppsala C som bytesnod i den dimensionerade timmen. Vidare behöver en helhetsbedömning för tillgängligheten med kollektivtrafik för hela länets invånare göras för att upprätthålla ett jämlikt och attraktivt kollektivtrafiksystem enligt Region Uppsalas trafikförsörjningsprogram. Regionen har också noterat att det i Trafiknätsplanen inte finns någon koppling mellan kapacitetsstark kollektivtrafik och bytespunkter, vilket utifrån ett kollektivtrafikperspektiv är nödvändigt.

Uppsala Naturskyddsförening tycker det är viktigt att prioritera effektiva bytespunkter för att underlätta kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik.

Uppsala Parkerings AB Kommuner och regioner tycker att det vore intressant att utveckla begreppet ”bytespunkt” eftersom varje cykelparkering, bilparkering, kollektivtrafikhållplats etc. är en typ av bytespunkt där övergång sker till ett annat färdmedel. Från den synvinkeln bör varje ”bytespunkt” stödjas med goda stråkförbindelser, trygghetsskapande åtgärder samt lösningar som gör bytet smidigt och sömlöst och kanske mer intressant för medborgaren/trafikanten.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Trafiknätsplanen har justerats och fel har rättats och stämmer överens med varandra. Det är viktigt att möjliggöra för kombinationsresor och kopplingen mellan kapacitetsstark kollektivtrafik och bytespunkter har förtydligats i en uppdaterad kartbild. Det pågår även en dialog med regionen om att harmonisera kartbilder och därmed begrepp. Uppsala kommun avser även att arbeta vidare med frågan om en ny bytespunkt tillsammans med Region Uppsala. Staden växer och på sikt behövs fler bytespunkter, men det kommer ske en gradvis utveckling och det behöver ske på ett sätt som bibehåller eller stärker kollektivtrafikens attraktivitet. Cykelfrämjandets förslag är noterat och Uppsala kommun samarbetar med Region Uppsala om ett nytt linjenät. Inkomna synpunkter kommer i relevanta fall att beaktas i efterkommande planeringsarbete.

Spårväg

Moderaterna är emot en spårväg i Uppsala. I stället förespråkar partiet en kapacitetsstark kollektivtrafik i form av ett Bus rapid transit (BRT) system och att förbättrad framkomlighet prioriteras istället.

En privatperson undrar varför spårvägens ändhållplats ska förläggas till centralens framsida, trots platsbrist. När resecentrum planerades dimensionerade man inte för utökad kollektivtrafik. Detta trots att politikerna som styrde ville att flera skulle åka kollektivt. Att inte möjliggöra snabbt, smidigt och enkelt byte mellan buss och buss, respektive tåg och buss kommer göra dessa färdmedel mindre attraktiva, menar personen. Personen förespråkar lokalisering av hållplatsen på Dragarbrunnsgatan i stället.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Spårvägens lokalisering och Uppsala centrals utformning hanteras inte i Trafiknätsplanen. Spårvägen ingår i arbetet med i projekten Spårväg, Uppsala C och Nytt linjenät 2029 + 2034.

Huvudnät kollektivtrafik

Bostadsrättsföreningarna Brundisium tycker att S:t Olofsgatan mellan Sysslomansgatan och Kyrkogårdsgatan bör undantas från kollektivtrafik och inte identifieras som "övrig kollektivtrafikgata". Kollektivtrafiken behöver gå en annan väg för att inte fastigheterna i området ska skadas ännu mer än som redan skett. Om det inte är möjligt att leda om all kollektivtrafik på det sättet borde i alla fall den tyngre trafiken köra en annan väg än på S:t Olofsgatan samt någon teknisk begränsning implementeras.

bostadsrättsföreningen tycker också att biltrafiken och busschaufförer kör för fort på St. Olofsgatan vilket leder till vibrationer.

Cykelfrämjandet föreslår att flytta ut stora delar av stadslinjenätet till kanten av gångprioriterat område. dvs de tvärgator som Trafiknätsplanen kallar inre ringled, men som vi föreslår är fredade från genomfartstrafik.

Moderaterna vill att busskörfältet på Vaksalagatan tidsregleras som på Kungsgatan.

Region Uppsala anser att sträckningen Drottninggatan-Stora torget ska vara en del av kollektivtrafikens infrastruktur fortsättningsvis. Detta för att bibehålla en gen linjesträckning för busslinjer mot särskilt Norby och Eriksberg. Alla alternativa sträckningar innebär omvägar som försämrar kollektivtrafikens restidskvot gentemot bilen samt ökar trafikkostnaderna för regionen, vilket i praktiken innebär en sämre kollektivtrafik. Vidare menar de att tillgängligheten med kollektivtrafik till viktiga delar av innerstaden försämras, däribland Uppsala C, om hållplatserna Trädgårdsgatan och Dragarbrunn inte kan trafikeras.

Trafikverket anser att det kan vara motiverat att inleda en diskussion om rationell väghållning. när det finns behov av mittförlagda kollektivtrafikkörfält för lokal busstrafik på statlig väg. Kommunen kan då få mer rådighet hur vägen och intilliggande områden kan utvecklas.

Uppsala Naturskyddsförening vill se snabb utbyggnad av separata busskörfält på belastade sträckor som Svartbäcksgatan och Vaksalagatan. De tycker även det behövs initiativ för att göra kollektivtrafiken ekonomiskt och logistiskt konkurrenskraftig gentemot biltrafiken.

Privatpersoner undrar varför bussarna fortfarande kommer hindra varandra i korsningarna genom att behöva korsa motriktad busstrafik och syftar på sidan 36, figur 29. Personen föreslår i stället att lägga stadsbusstrafik längs Kungsgatan med hållplatser på båda sidor så inte linjerna behöver korsa varandra i onödan.

Privatpersoner undrar också bland annat varför kommunen låst placeringen kollektivtrafikfält till mitten (punkt 3) på sida 15. Det har också inkommit förslag om att ta bort preciseringen på placeringen av kollektivtrafikfält men att behålla att säkerställa utrymme för kollektivtrafikkörfält.

Region Uppsala ser positivt på indelningen av kollektivtrafikens infrastruktur i primära respektive övriga kollektivtrafikgator. För att dock inte missa övriga gator av betydelse för busstrafiken anser regionen att det vore lämpligt att fånga resten av stadens gator med planerad busstrafik i en tredje kategori. Detta arbete görs med fördel i samarbete mellan regionen och kommunen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Kommunen välkomnar Cykelfrämjandets synpunkter och idéer, och kommer att beakta dessa i det fortsatta planeringsarbetet. Kommunen ser även fram emot att fortsätta samverka med Region Uppsala kring kollektivtrafikens infrastruktur samt välkomnar en fortsatt diskussion med Trafikverket. Uppsala kommun har uppdaterat kartan över huvudnät för kollektivtrafiken för att uppnå en samstämmig karta. Ett tydligare fokus kommer att läggas på att trafiken på vissa innerstadsgator inte ska öka. Eventuella vibrationsskador hanteras i dialog mellan Uppsala kommun, Region Uppsala och andra berörda, såsom fastighetsägare. Åtgärder har genomförts för att stärka hastighetsefterlevnaden på St. Olofsgatan.

Syftet med kollektivtrafikkörfält är bland annat att stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen, däremot har kommunen inte rådighet över kollektivtrafikens prissättning. Bedömningen är att övriga synpunkter behandlas i senare planeringsskeden eller redan ryms i befintligt förslag till Trafiknätsplan.

Kollektivtrafik utredningsområde

Centerpartiet vill tidigarelägga återöppnandet av Norra station vid Börjetull, som är en stadsnod enligt översiktsplanen, och anser att den ska kompletteras med kapacitetsstark kollektivtrafik till Gränby Centrum.

Ekeby Flogsta samrådskommitté vill ta del av arbetet som följer att Ekeby planeras bli ett kollektivt utredningsområde och BRT standard eller liknande provas längs Enköpingsvägen/väg 55.

Moderaterna vill att utvecklingen av ett stationsläge längs med Dalabanan vid Uppsala Norra (Librobäck/Börjetull) ska prioriteras tydligare och att kommunen bygger kapacitetsstark och flexibel kollektivtrafik bestående av snabbussar/BRT (bus rapid transit) redan nu.

Kristdemokraterna anser inte att kommunen ska göra stora spårvägs eller BRT – investeringar i Uppsala i nuläget. Fortsätt i stället att utveckla starka kollektivtrafikstråk där efterfrågan är stor med fokus på tillgänglighet, goda omstigningsplatser och som inte blir hinder för utryckningsfordon och annan nödvändig framkomlighet. De menar även att mittförlagt kollektivtrafik med BRT standard på Luthagsesplanaden skulle korka igen gatan och tycker det är viktigt att säkra framkomligheten om gatan ska bidra till att minska genomfartstrafiken.

Trafikverket betonar att en BRT-standard eller motsvarande inte får påverka kapacitet och framkomlighet för storregional och nationell trafik.

Region Uppsala vill påpeka att en järnväg mellan Uppsala och Enköping ligger från 2045 i systemanalysen och inte efter 2050.

Uppsala Naturskyddsförening vill att Norra station vid Börjetull ska öppnas snabbare för att förbättra tillgängligheten i norra delen av staden.

Uppsala Vatten AB betonar att vid eventuella framtida tillkommande passager under järnvägen behöver en bedömning göras utifall det är möjligt att passera med avfallfordon där sådan transport är nödvändig.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Utbredningsområdets geografiska utbredning och mer konkreta syfte kommer att tydliggöras i det fortsatta arbetet bland annat med Region Uppsala. Nya stationslägen längs Dalabanan är beroende av utökad kapacitet, vilket bedöms komma runt 2050 eller därefter. En järnvägsstation vid Börjetull är beroende av väsentligt utökad kapacitet på Dalabanan. Uppsala kommun kommer att beakta relevanta synpunkter i det fortsatta planeringsarbetet.

Uppsala kommun arbetar löpande med att förbättra för kollektivtrafiken på olika sätt, i samverkan med Region Uppsala och noterar synpunkter på både BRT-investeringar och Spårväg. Slutligen ser kommunen fram emot samarbete med stadsdels- och bygderåd i det framtida arbetet med genomförande av Trafiknätsplanen och i andra stadsutvecklingsfrågor.

Övrigt

PRO:s Samorganisation i Uppsala tycker att bussarna måste erbjuda tillräckligt med plats för ett ökande antal rullatorer och att på- och avstigning behöver underlättas.

Privatperson undrar varför kommunen ska prioritera både biltrafik och kollektivtrafik på Tycho Hedéns väg och informerar om att kollektivtrafiken har varit uttalad som prioriterat trafikslag före biltrafiken under hela 2000-talet.

SPF Seniorerna Uppsala län anser att seniorers behov i större utsträckning ska tillgodoses i kollektivtrafiknätssystemet. Det kan ske bland annat genom att systemet är känt som tydligt, tillgängligt och tryggt samt att tillgången till kollektivtrafik är god i områden där många äldre bor. De anser också att större hänsyn måste tas till "hela resan" perspektivet i planeringen av kollektivtrafikens utbyggnad. Seniorernas möjligheter till promenad till och från hållplatser/hämtplatser måste också beaktas i samband med de åtgärder som är prioriterade i Trafiknätsplanen.

Region Uppsala belyser att resultatet från den bytespunktsutredning som nu pågår inom Uppsala kommuns och Region Uppsalas gemensamma projekt Uppsala C behöver beaktas, eftersom det kan ge viktiga indata till hur gatorna närmast centralen kan komma att behöva användas för olika trafikslag. Trafiknätsplanen bör hållas uppdaterad utifrån de resultat som kommer från utredningen och projektet.

Vidare menas Region Uppsala att det inte finns något egenvärde i att förlänga busslinjer förbi Uppsala C om det inte finns ett syfte med förlängningen. Det är Region Uppsala som kollektivtrafikmyndighet i ordinarie trafikutvecklingsprocess gör bedömningen om linjer ska förlängas eller inte.

Centerpartiet anser att Ultunalänken inte kommer lösa trafikproblem i närtid och att resurserna i stället bör läggas på att utveckla kapacitetsstark kollektivtrafik norrut och västerut där vi i dagsläget redan har behov av att avlasta trafiken.

De anser också att det behövs en högre ambition i utbyggnadstakten av separata körfält för kollektivtrafiken, både på Svartbäcksgatan och Vaksalagatan, likväl i att planera för kapacitetsstark kollektivtrafik till Gränby och Stenhagen, bygga en påfart till Bärbyleden vid Tycho Hedéns väg och att utveckla infrastrukturen vid Vaksalagatan/Tycho Hedéns väg genom en bred stadsbyggnadsanalys för att förbättra framkomligheten.

Kristdemokraterna tycker att kommunen i samverkan med regionen ska förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken så det blir enkelt och attraktivt att åka kollektivt.

Moderaterna tycker att Trafiknätsplanen ska kompletteras med djupare strategier för att säkra en koppling mellan infartsparkeringar och stadskärnan, bostadsområden och spårvägens hållplatser samt mellan besöksparkering i mobilitetshus och de faktiska målpunkterna.

Heby kommun anser det viktigt att dialog förs med Heby kommun och Enköping kommun som har regionbussar som ansluter väster om tätorten.

Tierps kommun vill lyfta att eventuella trafikeringsförändringar, främst för regionbussarna, även berör övriga kommuner i länet. Tierps kommun vill vara med i dessa dialoger i tidigt skede då det har påverkan för det hållbara resandet i kommunen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Trafiknätsplanen har kompletterats med en begreppsförklaring i antagandehandlingen och en text i beskrivningen av kollektivtrafikens infrastruktur om behovet av samverkan mellan parterna samt regionens medverkan i bedömning av konsekvenser i vägledningstexten.

Trafiknätsplanen pekar ut behov att stärka kollektivtrafiken i norra och västra Uppsala. Det pågår även samarbete mellan kommunen och Region Uppsala i frågor som både rör förbättring av kollektivtrafiken. Utformning för olika resenärers behov är en viktig del i senare skeden i planeringen av kollektivtrafik och seniorers behov i kollektivtrafiken men det ingår inte i Trafiknätsplanen och tillgängligheten på regionbussarna är en fråga för Region Uppsala. Det är primärt Region Uppsalas ansvar att ha dialog med kommuner och kollektivtrafiken. Utformning för olika resenärers behov är en viktig del i senare skeden i planeringen av kollektivtrafik. Avslutningsvis hanteras inte spårvägens lokalisering och Uppsala centrals utformning i Trafiknätsplanen.

Önskemålet angående tillgängliga hållplatser och bättre anslutningar mellan stad och landsbygder med hänsyn till färdtjänst och andra specialtransporter vidarebefordras till rätt instans. Hur pendlar-, och infartsparkeringar kan lösa tillgängligheten mellan stad och omland kommer att utredas vidare.

Trafiknätsplanen pekar ut behov att stärka kollektivtrafiken i norra och västra Uppsala. Längs med Tycho prioriteras bilar, men från de större vägarna som ansluter, så som Vaksalagatan, prioriteras buss. Detta är en målkonflikt som vi ska studera närmare i en stadsbyggnadsutredning för Tycho Hydéns väg.

Huvudcykelnät

Sammanfattning av synpunkter på huvudcykelnätet

Möjliga tillkommande cykelstråk

Centerpartiet, Moderaterna och Kristdemokraterna tycker att det behövs satsas mer på cykelinfrastrukturen utanför Uppsala tätort.

Cykelinfrastrukturen på landsbygden är eftersatt och i Trafiknätsplanen bör ambitionerna höjas för att skapa sammanhängande cykelvägar mellan tätorten och landsbygden. Idag finns många tydliga brister på detta område, exempelvis cykelvägen som slutar mitt i Gunsta och cykelvägar som saknas till Bälunge, Vattholma och Vreta / Uppsalanäs. Centerpartiet anser även att kommunen bör tillämpa fyrstegsprincipen mer systematiskt, där åtgärder prioriteras utifrån enkelhet och kostnadseffektivitet.

Länna Byalag tycker att Uppsala kommun ska arbeta för att det ska byggas en cykelväg mellan Gunsta och Almunge längs med väg 282.

Privatpersoner har många förslag på nya cykelstråk. Till exempel gång- och cykelpassage med Tycho Hedéns väg i höjd med södra sidan av Gränby, Cykelpassager under järnvägen och på S:t Persgatan, en enkel passage mellan "östra" och "västra" sidan av city och att låta cyklar passera över Stora torget.

Två privatpersoner tycker också att det är fel att göra cykelväg på Väderkvarnsgatan och tycker att det vore bättre att använda Salagatan.

En privatperson undrar också varför flödesbedömningarna på sida 36, figur 29 är så vitt skilda från dagens situation när det gäller gående och cyklister. Personen tycker också att den välplacerade och använda cykelparkeringen norr om Näckens polska ska behållas samt att kommunen ska planera för fortsatta gena gångflöden från bland annat Bredgränd, Bangårdsgatan, Vretgränd och Bäverns gränd.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Uppsala kommun tar med sig synpunkterna i det fortsatta planeringsarbetet för nya gång- och cykelvägar. Trafiknätsplanen hanterar i första hand det nät där kommunen är väghållare. För vägar där Trafikverket är väghållare för kommunen en löpande dialog med Trafikverket och Region Uppsala. Kommunen har även gjort utredning om hur cykelbarheten till Fjällnora kan utvecklas, men det finns inga beslut i investeringsplaneringen nu för detta.

I Plan för innerstaden finns en inriktning för trafiken över Stora torget. Utformningen av bussterminalen vid Uppsala C hanteras i andra projekt. Uppsala kommun har avslutningsvis svårt att bemöta synpunkten på s.36 då sid- och figurhänvisning inte stämmer.

Cykelparkering

Föreningen Tunatorget tycker att cykelparkeringar (som vid Centralstationen) också ska finnas vid infartsparkeringarna så att bilförare kan byta till cykel.

Uppsala cykelförening anser att det bör finnas en bevakad cykelparkering på Uppsala C direkt ovanför, eller under spåren.

Uppsala Naturskyddsförening efterfrågar fler cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och centrala platser samt åtgärder för att göra cykelvägarna tryggare och mer framkomliga året runt, inklusive vinterunderhåll.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Bedömningen är att synpunkterna inte ryms inom Trafiknätsplanen. Kommunen delar synpunkten om cykelparkeringar vid infartsparkeringar och cykelparkeringar vid Uppsala C. Det studeras närmare i projektet Uppsala C tillsammans med Region Uppsala.

Huvudcykelnät

Funktionsrätt ser behov av att säkerställa tryggheten och framkomligheten på gång- och cykelvägarna. De föreslår att kommunen ska prioritera full separering av gångvägar och cykelvägar för att minimera olycksrisker och skapa en tillgänglig miljö för alla.

Privatpersoner tycker att det behövs cykelbanor längs med Tycho Hedéns väg. Det efterfrågas också en helhetslösning av cykelvägnätet. Idag tar cykelvägarna slut på många ställen i verkligheten. Ett mer detaljerat avsnitt för cykelnätet efterfrågas även. Det har också inkommit en fundering om varför befintliga och planerade cykelleder/-vägar ritas tillsammans på kartorna och det finns en önskan om att förtydliga vilka ändringar som kommer göras. Det finns också en efterfrågan om att asfaltera grusvägen som är parallell med Kyrkogårdsgatan och dela in den i en cykelväg och en gångväg.

Region Uppsala belyser att det måste göras noggranna avväganden vid korsningspunkter för att bibehålla god framkomlighet för kollektivtrafiken eftersom stora delar av huvudcykelnätet är samlokaliserat med kollektivtrafikens infrastruktur.

SPF Seniorerna Uppsala län anser att delade gång- och cykelbanor inte ska förekomma i en modern och hållbar trafikmiljö. Föreningen anser också att huvudcykelnätet och lokalnätet ska vara separerat för de olika trafikslagen eftersom det begränsar seniorers tillgänglighet på grund av den upplevda otryggheten och rädslan för att skadas av snabba cyklister.

PRO:s Samorganisation i Uppsala tycker att Gång- och cykeltrafik om möjligt ska separeras så att konflikter kan undvikas. Snabba och ljudlösa elsparkcyklar är en fara för många äldre, både när de framförs på gångbanor eller korsar gångbanor. Slarvigt parkerade elsparkcyklar blir också farliga hinder för många äldre, särskilt synsvaga.

Uppsala cykelförening tycker att det är viktigt att ta vara på möjligheten till prioriterade cykelstråk bredvid huvudstråken och spårvägen och att konflikter med cykeltrafikens framkomlighet ska minimeras. De efterfrågar också bättre framkomlighet för cyklister över till exempel Kungsgatan.

Uppsala Naturskyddsförening vill betona behovet av ett sammanhängande huvudcykelnät med snabbcykelleder och trygga cykelvägar som förbinder stadens olika delar.

Uppsala Parkerings AB Kommuner och regioner informerar om att en cykelförbindelse längs spåret norrifrån ser ut att saknas mellan stadshuset och resecentrum i skissen på sida 33. Därutöver är avståndet mellan cykelparkering och perrong långt på resecentrums nordöstra sida.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Huvudcykelnätet ska leda till en helhetslösning i cykelnätet. Det är viktigt att ha ett fungerande huvudcykelnät och öka tillgängligheten. Bedömningen är att det inte behövs en cykelled längs med Tycho Hedéns väg. Kommunen instämmer med att det är viktigt att göra noggranna avväganden vid korsningspunkter för att bibehålla god framkomlighet för cykel och kollektivtrafik. Cykelns koppling till spårvägen hanteras i spårvägsprojektet och cykelförbindelser runt Uppsala C hanteras däremot i projektet Uppsala C och inte i Trafiknätsplanen.

Var ny- och ombyggnader krävs kommer att preciseras i senare planeringsskeden. Bedömningen är att övriga synpunkter redan ryms inom Trafiknätsplanen eller är en fråga för Plan för innerstaden, som till exempel framkomligheten på Kungsgatan.

Snabbcykelleder

Cykelfrämjandet tycker inte att snabbcykelbanorna är inga snabbcykelbanor, utan snarare huvudcykelstråk. För att kallas snabbcykelbanor eller liknande bör de vara så breda att de har mittmarkering, och en tydlig skiljeremsa mot gående, menar dem. Den största fördelen med cykelfartsgator i stället är att de ger mer utrymme till gående framför allt, men även till, träd, grönska, vistelse, kultur etc. Trots att Cykelfrämjandet genom åren har föreslagit sex cykelfartsgator, har inte kommunen genomfört någon sådan.

Cykelbanor längs huvudleder bör även ha obruten höjd över tvärgator och tydligt visa att trafik från dem ska väja enligt Cykelfrämjandet. I praktiken samma fördel som motorfordon på huvudleden har.

Kristdemokraterna tycker att det behövs bättre cykelvägar, även på landsbygderna för att säkerställa goda cykelförbindelser ut till kransorterna på landsbygden.

Partiet tycker inte heller att bilvägar ska användas som cykelvägar i onödan när det finns fungerande alternativ i närheten. Exempel på detta är väg 288 (gamla E4 till Björklinge) och Väderkvarnsgatan inne i stan.

Uppsala cykelförening tycker att ambitionsnivån i täckning och utformning för "snabbcykelvägar" behöver höjas, så att de bildar ett mer sammanhängande nät, har bättre geometri och är fria från punkter där motortrafik hindrar framkomligheten även genom röd signal för cykeltrafik. De menar att det i praktiken innebär stråk med separering från gående och motortrafik, prioritering i korsningar och i alla fall högre hastighet än gångata/gångfartsområde.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Kommunen har noterat synpunkten på definitionen av snabbcykelleder. I Trafiknätsplanen är däremot den nuvarande definitionen en förutsättning från arbetet med snabbcykelleder. Syftet med snabbcykelleder är att i huvudsak binda

ihop stadens olika delar med innerstaden. Tillsammans med det övriga huvudcykelnätet bilda ett sammanhängande nät. Själva utformningen av snabbcykelvägarna hanteras inte i Trafiknätsplanen. Uppsala kommun genomför pilotprojekt för cykelfartsgator. Det är en typ av reglering som är intressant men berör i liten utsträckning det övergripande trafiknätet som berörs i Trafiknätsplanen.

Angående cykelvägar på landsbygderna har Uppsala kommun tillsammans med Trafikverket och Region Uppsala en löpande dialog kring detta för att skapa goda cykelförbindelser i hela kommunen. I linje med fyrstegsprincipen så instämmer kommunen om att bilvägar inte ska användas till cykelvägar när det finns fungerande alternativ i närheten. När det gäller på landsbygden så jobbar kommunen tillsammans med regionen med hur man kan jobba med ökad cykelbarhet på landsbygderna, genom att nyttja befintlig infrastruktur.

Övriga synpunkter kring cykeltrafiken

Cykelfrämjandet har lämnat många synpunkter och idéer på hur cykelnätet i Uppsala kan förbättras.

Miljö- och klimatberedningen tycker att Trafiknätsplanen behöver ta hänsyn till att utvecklingen av elcyklar har ökat vad som anses som rimligt cykelavstånd. Trafiknätsplanen behöver ta hänsyn till detta och säkerställa att infrastruktur finns på plats för ökad långfärdscyking, såsom cykelvägar och cykelparkering.

Privatpersoner undrar varför det inte finns något huvudnät för gående i Trafiknätsplanen. En privatperson undrar även vad som prioriteras mot cykeltrafiken på sida 42. Det har även inkommit negativa synpunkter om att cykelparkeringen tas bort på Östra Ågatan sommartid samt att trafiksignalerna bör gynna cyklar i stället för bilar.

Uppsala cykelförening tycker att cykel- och kollektivtrafiknäten ska vara huvudnäten och att biltrafik ska vara ett komplement som inte dominerar trafikmiljön på det sätt som den gör idag. De tycker också att 55%-målet för andel cykeltrafik är en bra och en viktig del av arbetet, men att det behöver kompletteras med tydligare backcasting, liksom fler åtgärder för att ställa om till hållbara färdmedel.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Trafiknätsplanen presenterar inget huvudnät för gående eftersom kommunen arbetar med att ta fram en gångplan. Trafiksignalerna behöver till exempel också justeras utifrån Trafiknätsplanens inriktning och kan vara en konkret aktivitet att göra efter Trafiknätsplanen antagits. Kommunen tar också tacksamt emot Cykelfrämjandets ambitiösa förslag på Trafiknätsplan och tar med relevanta synpunkter i det fortsatta planeringsarbetet. Synpunkterna berör i liten utsträckning Trafiknätsplanen. Övriga synpunkter har noterats och bedömningen är att de inte hanteras i Trafiknätsplanen.

Huvudtrafiknätet för motorfordon

Sammanfattning av synpunkter som rör huvudtrafiknätet för motorfordon

De inre ringgatorna

Brf Slottsgårdarna anser att Trafiknätsplanen inte kan fastställas utan ett borttagande av Övre Slottsgatan som en del i ringgatorna och kraftigt minskad trafik på gatan. Bostadsrättsföreningen menar att ytterligare trafik på Övre Slottsgatan mellan S:t Olofsgatan och Drottninggatan kommer att påverka boende i föreningen negativt.

Cykelfrämjandet tycker att det är förundransvärt att förslaget om en inre ringled inte tar bort ett enda trafikljus och föreslår i stället ett förslag på alternativ inre ringled där 2/3 av trafikljusen som finns idag kan försvinna.

Kristdemokraterna anser att miljön kommer förvärras och utsläppen öka om Väderkvarnsgatan, som idag smalnas och får sämre kapacitet får ökade trafikflöden.

Kulturnämnden föreslår att möjligheten provas att använda andra vägsträckningar för ringlinjen i stället för Övre Slottsgatan och den del av Dag Hammarskjölds väg som delar av sambandet mellan Uppsala slott och Botaniska trädgården.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden avråder från ökad trafik på Övre Slottsgatan och delar av väderkvarnsgatan på grund av oro för höga halter luftföroreningar och ökade vibrationer.

Privatpersoner vill att trafikflödet på Väderkvarnsgatan och Övre Slottsgatan ska minska. Förslag om att en miljözon bör införas på Övre Slottsgatan och att gatan bör stängas för genomfartstrafik, minst nattetid har också inkommit. Att flytta över biltrafiken till Väderkvarnsgatan anses som orealistiskt av flera privatpersoner som anser att Väderkvarnsgatan redan i dag överbelastad.

Det har även inkommit synpunkter om att ringgatorna bör läggas längre bort från centrum. Alternativa inkomna förslag på ringgator: Krongatan- Norbyvägen - Dag Hammarsköldsväg - Krongatan - Kåbovägen - Husargatan - över polacksbacken - Eklundshofsvägen - Kungsängsesplanaden Krongatan - Kåbovägen - Döbelnsgatan - Sjukhusvägen.

Region Uppsala menar att ringgatorna bör flyttas till exempelvis Tiundagatan- Krongatan-Norbyvägen och förbjuda genomfartstrafik på Övre Slottsgatan för att skapa förutsättningar för acceptabel framkomlighet för kollektivtrafiken i ett stråk med många viktiga målpunkter.

Uppsala cykelförening avråder en inre ringled på grund av att de utpekade gatorna inte är lämpliga för mer biltrafik och menar att Övre Slottsgatan, Väderkvarnsgatan och Dag Hammarsköldsväg i dagslägets biltrafik är barriärer för övrig trafik. Organisationen anser även att Ekebydalsvägen och Norbyvägen har en problematisk mängd biltrafik idag.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Yttrandena visar på farhågor kring ökad trafik på många av de gator som ingår i de inre ringgatorna. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att flera gator inte bör få en ökning av trafiken och alternativa sträckningar kommer att utredas. Hur och om det kan ske behöver undersökas närmare. Det gäller bland annat Övre Slottsgatan, Väderkvarnsgatan och Luthagsplanen. Hur trafiken kan styras för att hålla nere flöden på vissa gator och hur antal trafikljus kommer att påverkas kommer studeras i kommande planeringsskeden.

Godstransport och nyttotransport

Skolfastigheter AB påpekar att det är viktigt att ta hänsyn till nödvändig trafik. Bolaget föreslår att planer för parkeringslösningar och särskilda körfält för dessa grupper integreras i Trafiknätsplanen.

Sveriges Åkeriföretag belyser vikten av att ta hänsyn till godstransporter och att leveranser når fram till restauranger och butiker så att stadskärnan fortsätter leva. Sveriges Åkeriföretag påpekar att avstängning av gator försämrar framkomligheten för godstrafik kraftigt och leder till ökad köbildning och mer utsläpp på andra gator. De föreslår att godkänna längre tunga fordon än idag för att färre lastbilar ska trafikera centrala Uppsala. Tillåt hellre godstransporter att köra på de centrala stadsdelarna, men med särskilda krav på fordonen, tex genom geofencing, en viss typ av bränsle, men även "off peak"-leveranser när detta är möjligt.

Räddningsnämnden anser att det i lämpliga delar av Trafiknätsplanen ska skrivas in att Räddningstjänstens, Polisens och Ambulansens insatstider inte ska försämras eller hindras utan ges förutsättningar för att effektivisera insatser och insatstider.

Uppsala vatten AB ser ett behov av att nyttja sträckan på Dragarbrunnsgatan mellan Bangårdsgatan och St Olofsgatan som föreslås stängas av för avfallsfordon då vändmöjligheterna inom detta område är begränsade. Bolaget behöver också ha möjligheten att hämta avfall i centrum efter kl.11 när det är förbud mot tunga fordon. Uppsala vatten anser även att avfallshanteringen inte kan lösas med andra typer av lösningar än traditionella fordon och därmed behövs dispenser eller anpassningsåtgärder för att framkomligheten ska säkras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Riktlinjen "Gatans utformning ska säkerställa räddningstjänstens framkomlighet" har lagts till för att ge förutsättningar för att effektivisera insatser och insatstider för blåljusfordon i linje med Räddningsnämndens yttrande.

Näringslivsperspektivet har också tydliggjorts mer explicit i antagandehandlingen av Trafiknätsplanen. När det gäller stadskärnan hanteras dessa frågor främst i plan för innerstaden. I vilken utsträckning förbud för genomfart även gäller leverans- och nyttotrafik ska utredas. En stor del av synpunkterna är dock på en detaljeringsnivå som hanteras i senare planeringsskeden.

Privat motordonstrafik

Kristdemokraterna anser att det är viktigt att säkerställa framkomligheten i city genom att inte ha några dubbdäcksförbud och genomfartsförbud i framtiden på tex. Kungsgatan, Stationsgatan och Dragarbrunnsgatan.

Moderaterna anser att privat biltrafik bör inkluderas i de hållbara transporter som Trafiknätsplanen syftar till att öka, eftersom elbilar gör att biltrafiken kan vara hållbar.

Privatpersoner önskar att innerstaden ska bli lättillgänglig för boende på landsbygderna. Tidigare var det lättare att ta sig till innerstaden med bil. Nu anser de att endast går att ta sig till Gränby. Privatpersoner tycker inte att biltrafiken ska minska till city då det påverkar tillgängligheten till butiker i centrum. Det finns en oro för att handeln ska minska. Det har också inkommit förslag om att förbjuda genomfartstrafik på Dragarbrunnsgatan helt vid avstängning av Kungsgatan.

Region Uppsala ser behov av att utöka avstängningen för privat motorfordonstrafik längre norrut utmed Kungsgatan också.

Tierps kommun betonar att är personbilen, trots sina brister, fortfarande en viktig förutsättning för rörligheten för boende på landsbygden. Ett bilfritt Uppsala centrum kommer att påverka tillgängligheten till ekonomisk- och administrativ service för länets landsbygdsbefolkning och många av kranskommunerna runt Uppsala är just landsbygdskommuner.

Utvecklingspartiet demokraterna anser att Trafiknätsplanen bör fokusera på att säkerställa att biltrafiken fungerar effektivt i stället för på att minska biltrafiken eftersom bilen är tideffektiv, flexibel samt viktig för äldre, barnfamiljer och personer med funktionsnedsättningar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Frågan om biltrafik i innerstaden och om och hur man ska styra biltrafikens omfattning är delvis en politisk fråga. Ur ett rent trafikplaneringsperspektiv handlar det om att ordna trafiken. Trafiknätsplanen vill minska genomfartstrafiken i innerstaden vilket ska öka tillgängligheten till innerstaden för de som måste nå den med bil. Planen föreslår inte ett bilfritt centrum, utan att genomfartstrafiken i innerstaden minskas genom att stänga av några gator för genomfartstrafik. Ett genomfartsförbud bedöms nödvändigt för att stärka kollektivtrafikens framkomlighet.

I innerstaden är utrymmet mellan husen begränsat och man behöver prioritera även ur ett rent yteffektivitetsperspektiv. Bilar kan vara hållbara i vissa sammanhang men det är inte hållbart att ha många privata bilar i city utifrån den yta som bilarna tar i anspråk. Om målet är att så många människor som möjligt ska enkelt kunna nå innerstaden är en utgångspunkt att den stora majoriteten kommer dit med yteffektiva färdmedel.

Parkeringar

Centerpartiet anser att planens inställning att infartsparkeringar inte är en prioritet (sidan 35) är problematisk eftersom behovet av infartsparkeringar ökar när parkeringar i innerstaden minskar.

Uppsala Citysamverkan menar att en avstängning av Dragarbrunnsgatan skulle minska tillgängligheten för privat motordonstrafik till totalt sex parkeringshus, vilket direkt påverkar innerstadens verksamheter negativt.

Fastighetsägarna Mittnord AB menar att det är viktigt med ett tydligt parkeringsledningssystem så att innerstaden är tillgänglig för bilburna besökare.

Funktionsrätt i Uppsala tycker att planen bör överträffa kraven i lagstiftningen för antal parkeringsplatser för rörelsehindrade samt planera för fler RHP vid pendelparkeringarna för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken.

Föreningen Tunatorget tycker att förslaget om infartsparkeringar och bytespunkter bör utvecklas ytterligare och mer detaljerat. Från infartsparkeringarna bör det vara tät kollektivtrafik och p-biljetten bör gälla som giltig biljett.

Kristdemokraterna anser att det måste finnas bättre parkeringsmöjligheter än i dagsläget. Kristdemokraterna tycker också att p-taxan ska ses över och att det ska vara gratis att parkera på kvällen och natten.

Moderaterna anser att kommunen bör undersöka om det finns möjligheter till fler tillfälliga infartsparkeringar likt Norra Hovstallsängen. Partiet vill samtidigt att parkeringar i stan säkerställs och att fler parkeringsplatser i garage ska tillkomma. P-taxan bör också sänkas och laddstolpar bör uppföras på alla kommunala parkeringar.

Privatpersoner tycker både att det behövs fler parkeringsplatser i city och andra menar att bilen bör ha ännu mindre fokus i Trafiknätsplanen. Flera personer tycker inte att biltrafiken ska minska in till city eftersom det påverkar tillgängligheten till butiker i centrum. Det finns en oro för att handeln i innerstaden ska minska.

Det är även viktigt att staden är tillgänglig för personer med rörelsehinder/svårigheter utan eget parkeringstillstånd. Det finns även efterfrågan på fler parkeringar vid bland annat Stadsteatern, Parksnäcken och Reginateatern.

PRO:s Samorganisation i Uppsala lyfter att äldre personer har behov av egen bil för att transportera sig och ev. hjälpmedel till och från innerstaden. Det gäller särskilt boende på landsbygden, om de inte har nära till kollektivtrafiken. Alla känner sig inte bekväma eller trygga med att parkera i parkeringshus. Behovet av handikapparkeringar i gatuplan måste också tillgodoses.

SPF Seniorerna Uppsala län anser att infartsparkeringar begränsar seniorers tillgänglighet till stadens handel, service/vård och upplevelser. De anser också att tillgången på P-platser i innerstaden måste vara beräknade så att det inte utesluter de bilistgrupper som på grund av ålder väljer motorfordon vid sin resa från kommunens ytterdelar.

Sveriges Åkeriföretag informerar om att parkering och omlastningsplatser för godstransporter kan bli en allt viktigare fråga om framkomligheten försämras. Det finns inga formella uppställnings-, rast- och viloplatser i Uppsala i dagsläget.

Uppsala Citysamverkan tycker att befintliga parkeringar ska behållas. I framtidens behovsanalys behöver avstånd, antal användningsgrad tas i beaktning när omsättningen, uthyrningsgraden och besöksantalet analyseras.

Uppsala Naturskyddsförening betonar vikten av att skapa incitament för invånarna att välja kollektivtrafik, cykel och gång framför bil. Minskningen av

parkeringsplatser i centrala delar är en viktig åtgärd. De frigjorda ytorna bör användas för att öka stadsnära grönska och biologisk mångfald, vilket bidrar till hälsosammare livsmiljöer och en attraktivare stad.

Uppsala Parkering AB anser att de nuvarande centrala parkeringsanläggningarna är utifrån trafikstrukturen ”felplacerade”, geografiskt och Trafiknätsplanen skulle behöva ge vägledning och omhänderta problematiken med detta så att det inte blir några inlåsningseffekter framöver, förslagsvis att uppföra anläggningar över mark som är ett mer flexibelt och föränderligt sätt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I Trafiknätsplanen behandlas frågan om pendlarparkeringar inklusive infartsparkeringar. Stadsbyggnadsförvaltningen planerar att utreda frågan om infartsparkeringar och vilken roll de kan spela bland annat för att minska trängsel, öka tillgängligheten till innerstaden och bidra till att fler använder yteffektiva färdmedel.

Plan för innerstaden hanterar behov och lokalisering av citynära parkeringar. Såväl Trafiknätsplanen som plan för innerstaden kommer fortsatt att möjliggöra måltrafik med bil till innerstaden. Inriktningen i plan för innerstaden är att använda friställda markparkeringsplatser till bland annat grönska och mötesplatser. När det gäller frågor kring parkering som är lagstyrd hanteras det inom ramen för befintlig lagstiftning, såsom för rörelsehindrade personer. Parkeringsplatser för rörelsehindrade är ett lagkrav som måste tillgodoses. Ett parkeringsledningssystem planeras även införas under 2026.

Dragarbunnsгатans parkeringshus kommer att fortsatt vara tillgängliga. Ska man angöra de södra parkeringshusen behöver man dock köra in från söder och vice versa för de norra parkeringshusen. Parkeringsfrågan i city är också ett pågående arbete i samverkan med bland annat Citysamverkan.

Trafikleder

Centerpartiet saknar en konkret plan för hur förflyttningen av genomfartstrafik till huvudleder utanför innerstaden ska realiseras utan att skapa nya flaskhalsar. Specifika åtgärder som framförs: Bygg påfart till E4 från Fålhagsleden för att avlasta Råbyvägen (anslutning till E4 via Gränby), Vaksalagatan och Fyrislundsgatan. Planera om Tycho Hedéns korsningar för att hantera större trafikflöden och minska trängseln vid strategiska punkter. Säkra kapaciteten vid korsningen Bärbyleden och Luthagesplanaden som redan idag är olycksdrabbad och behöver omedelbara åtgärder. Säkra kapaciteten på Stationsgatan för biltrafik för att säkerställa god tillgänglighet till stationsområdet i en växande Uppsala.

Kristdemokraterna vill se en sydvästlänk för trafik mellan Enköpingsvägen (väg 55) och Norby, dels ner mot Flottsund – vidare ut till E4. Sedan anser också partiet att kapaciteten på kringfartslederna måste säkerställas tillsammans med Trafikverket så köerna på E4 löser sig. Rondellen Bärbyleden / Österleden måste också få en bättre kapacitet. Trafiksituationen i Stenhagen / Flogsta behöver också åtgärdas.

Moderaterna vill att en Flogstaled ska planeras för att lösa belastningsproblem och att framkomlighet till E4:an, särskilt vid in- och påfart vid Uppsala Norra

säkerställs. En ytterligare påfart till E4 bör även planeras på sikt enligt Moderaterna. Partiet menar att inre ringleder kan låta bra i teorin men att det saknas förutsättningarna för att detta ska kunna bli effektivt.

Trafikverket tycker att kommunens princip att styra trafik från innerstaden ut till trafikleder är bra men påpekar att det inte får påverka det statliga vägnätets kapacitet och framkomlighet. Trafikverket ser hellre en strategi där man förbättrar kapaciteten på befintliga kopplingar.

Uppsala cykelförening anser att ambitionen för genomfartstrafik med bil kring innerstaden behöver vara att den hänvisas till Bärbyleden, Tycho Hedéns väg (eller E4, som diskuterat i planen) och Kungsängsleden, och att genomfartstrafik inte är möjlig i området inom dem, i enlighet med en angelägen tillämpning av Gent-modellen i Uppsala. Föreningen tycker även att fler gator bör göras helt fria från allmän biltrafik, till exempel som en utökning i tid och plats av sommargatorna.

Utvecklingspartiet demokraterna anser att det saknas tydliga planer på utvidgning och förbättring av trafiklederna trots att prognoser visar att trafikbelastningen kommer att öka. Konkreta åtgärder bör inkludera: Kapacitetsutbyggnad av Kungsängsleden och andra viktiga trafikleder, ombyggnad av kritiska korsningar för att säkerställa smidiga trafikflöden. Utvecklingspartiet demokraterna uppmanar även att revidera planen innan avstängningar sker i city och planera för kapacitetsökningar på ytterlederna, ta fram konkreta åtgärder för framkomligheten samt säkerställa att biltrafiken kan fungera smidigt och effektivt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Trafiknätsplanen redogör för en inriktning och det behöver utredas ytterligare vilka förstärkningar som behöver göras för att bland annat trafiklederna ska få nödvändig kapacitet framöver. Bedömningen är att åtgärder för hur förflyttningen av genomfartstrafik till huvudleder utanför innerstaden ska realiseras utan att skapa nya flaskhalsar behöver utredas närmare. Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att cirkulationsplatsen Bärbyleden / Österleden och trafiksituationen i Stenhagen / Flogsta behöver åtgärdas. Åtgärder kommer att genomföras av Trafikverket.

Det är viktigt att Uppsala kommun och Trafikverket tillsammans kan verka för ett samhällsekonomiskt effektivt trafiknät. En eventuell anslutning i detta läge är kopplat till en större stadsutveckling. Inom ramen för Trafiknätsplanen handlar det främst om att säkerställa handlingsfrihet.

Trafiknätsplanen tar ställning till huvudtrafiknät för cykel, kollektivtrafik och motorfordon. I nästa planeringsskede ska konkreta och genomförbara lösningar utredas i syfte att nå kommunala mål och med hjälp av Trafiknätsplanens inriktningar och riktlinjer. I det arbete hanteras de synpunkter som har inkommit.

Huvudgator

Ekeby Flogsta samrådskommitté anser att det bör utföras undersökningar hur ökad trafik och en utbyggnad av vägen kommer att påverka växt- och djurliv i Ekebydalen, Ekebydammen samt i Hågaån och dess omgivning när Ekebydalsvägen föreslås bli huvudgata i Trafiknätsplanen. Det är mycket viktigt att naturvårdsinventeringen utförd av Calluna (2015) beaktas i det fortsatta arbetet.

Dessutom kommer utökad trafik att påverka boende negativt med höjda bullernivåer i närområdet som behöver utredas.

Kristdemokraterna tycker att det finns motsägelsefulla påståenden på s. 19 och undrar hur hänger det hänger ihop med att Tycho Hedén är full redan nu i rusningstrafik samt att man senare i texten vill göra om Tycho Hedéns väg till en stadsgata.

Moderaterna vill att genomfartsförbudet på Kungsgatan tas bort, att dubbdäcksförbudet på Kungsgatan slopas samt att framkomlighet för bil ska vara fortsatt god på Stationsgatan och på Väderkvarnsgatan.

Privatpersoner framför att det är bra att gatorna som avgränsar stadskärnan framgår tydligt av kartorna på exempelvis sida 13 för att undvika oro och missförstånd.

Uppsala Citysamverkan betonar att det är viktigt att prioritera och förstärka viktiga delar i huvudtrafiknätet och att ha en viss flexibilitet i planeringen. De lyfter att ett samarbete mellan Uppsala Citysamverkan, kommunen och andra aktörer är väsentligt i dessa frågor för att planera helheten.

Uppsala Naturskyddsförening ser ett behov av tydligare strategier för att minska trafiken längs redan belastade och trånga huvudgator, som enligt planen riskerar att få ökad trafikmängd och därmed ökade luftföroreningar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Trafiknätsplanen tar ställning till huvudtrafiknät för cykel, kollektivtrafik och motorfordon. I nästa planeringsskede ska konkreta och genomförbara lösningar utredas i syfte att nå kommunala mål och med hjälp av Trafiknätsplanens inriktningar och riktlinjer. I det arbete hanteras de synpunkter som har inkommit.

Gatorna som avgränsar stadskärnan har förtydligats i kartorna för att undvika missförstånd. Sammanfattningsvis instämmer kommunen i att hur trafiken i västra Uppsala ska styras behöver utredas. I det fortsatta arbetet kommer också relevanta miljöaspekter att beaktas och kommunen delar uppfattningen att det behöver ske i kommande planeringsskeden.

Avslutningsvis föreslår Trafiknätsplanen redan idag att Tycho Hedéns väg inte görs om till en stadsgata.

Övrigt

Centerpartiet förordar en konkret plan hur vägföreningar kan stödjas ännu bättre eftersom enskilda vägar står för över 60 % av kommunens vägnät.

Moderaterna anser att trafiksignalprioritering behöver ses över och optimeras, särskilt vid Tycho Hedéns väg, Apelgatan och Islandsbron. Islandsbron bör också öppnas för biltrafik, åtminstone för yrkestrafik. Resonemangen bygger på att en stor del av trafiken i city är genomfart. Partiet vill också att en breddning av Kungsängsbron. Slevan Säfwenbergs väg bör också utredas och likaså behöver framkomligheten och bättre flöden säkerställas vid Tullgarnsbron.

De ser även utmaningar med strilningsprincipen och om det räcker som utgångspunkt för planering och om det kommer fungera i framtiden. Moderaterna

i Uppsala ser det även som orealistiskt och problematiskt att vi spås öka vår befolkning kraftigt, samtidigt som att bilandelen minskar från dagens 30 % till morgondagens 16 %. Partiet vill också att vägunderhållet ska förbättras och säkra tillgången till fossilfri energi och snabba på omställningen till hållbara transporter.

Privatpersoner har lämnat flera synpunkter gällande trafikflödet och förslag på hur trafiken kan ledas om, bland annat om sidan 16, figur 12 och sidan 20.

Trafikverket anser att framkomligheten på det statliga vägnätet inte får försämrats till följd av kommunens Trafiknätsplan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Kommunen delar även uppfattningen om att trafiksignalprioritering behöver ses över. Gällande genomfartstrafik visar analyser att ca 30% av trafiken på Kungsgatan är genomfartstrafik idag. Två svängfiler vid Sjukhusvägen/Sleven Säfwenbergs väg utreds för närvarande. Strilning gäller i västra Uppsala och kommunen behöver studera närmare hur trafiken kan styras och ledas i denna del av staden.

Gällande idéer kring vad som skrivs på sidan 16 och sidan 20 i Trafiknätsplanen. Den nya förbindelsen över järnvägen blir en del av inre ringgator som medför att det blir lättare att leda trafik mot till exempel Tycho Hedén. På ömse sidor om järnvägen växer dessutom tät innerstad fram, vilket kommer att kräva fler passager även för bil. Förslaget innebär att man når innerstaden längs Dragarbrunnsgatan och Kungsängsgatan via Strandbodgatan. Genomfartstrafiken kommer att stängas av och ledas andra gator, som i sin tur kan behöva förstärkning. Planen tar inte ställning till det och det behöver studeras närmare hur trafiken kan ledas så att flödena kan hållas nere.

Översikt över inkomna yttranden

Remissinstanser	Remissvar
Nämnder och råd	
Gatu- och samhällsmiljönämnden	X
Kulturnämnden	X
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	X
Plan- och byggnadsnämnden	X
Räddningsnämnden	X
Brandförsvaret	
Cykelrådet	
Landsbygdsberedningen	X
Miljö- och klimatberedningen	X
Näringslivsrådet	
Politiska partier	
Centerpartiet	X
Kristdemokraterna	X
Moderaterna	X

Utvecklingspartiet demokraterna	X
Folkpartiet Liberalerna	
Miljöpartiet	
Socialdemokraterna	
Sverigedemokraterna	
Vänsterpartiet	
Bolag	
Uppsala kommun Skolfastigheter AB	X
Uppsala Parkerings AB Kommuner och regioner	X
Uppsala Vatten AB	X
Destination Uppsala AB	
Uppsala kommun Arenor och fastigheter AB	
Uppsala kommun Utvecklingsfastigheter AB	
Kommuner och regioner	
Region Uppsala	X
Östhammar	
Tierp	X
Heby	X
Enköping	X
Knivsta	
Älvkarleby	
Håbo	
Bostadsrättsföreningar	
Bostadsrättsföreningarna Brundisium	X
Brf Slottsgårdarna	X
Bygderåd	
Föreningen Tunatorget	X
Länna byalag	X
Rasbo i samverkan	
Storvretabygden i samverkan	
Vattholma i samverkan	
Dalby Västeråker bydegårdsförening	
Knutby i samverkan	
Vägföreningar	
Järlåsa	
Lövstalöt	
Almunge-Lillsjön	
Almunge-Lövsta	
Almunge-Lövsta	
Björklinge	
Bodarna	
Bälinge	
Gåvsta-I egna hemsförening	
Gåvsta-I villaägarförening	

Knutby- Centrums samfällighet	
Knutby- Prästgårdsgärdet	
Knutby-Ellsta	
Länna - Lärkstaden	
Länna -Eksundavägen	
Ramstalund	
Skyttorp	
Södra Lindbacken	
Vattholma	
Vreta-Ytternäs	
Vänge	
Andra organisationer	
Cykelfrämjandets uppsalakrets	X
Ekeby Flogsta samrådskommitté	
Funktionsrätt i Uppsala	X
Uppsala cykelförening	X
PRO:s Samorganisation i Uppsala	X
Sveriges åkeriföretag	X
Uppsala - Stockholms Handelskammare	X
Uppsala Citysamverkan	X
Uppsala Naturskyddsförening	X
50-gruppen (de största arbetsgivarna i kommunen	
Föreningen klimataktion	
Föreningen Vårda Uppsala	
Företagarnas Riksorganisation i Uppsala län	
Handikappförbundens samarbetsorgan i Uppsala	
Jordens Vänner Uppsala	
LRF Mälardalen	
M Sverige avdelning Uppsala	
SPF Seniorerna Uppsala län	X
Svensk handel i Uppland	
Svenskt näringsliv	
Taxikurir	
Uppsala Handelsförening	
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd	
Uppsala studentkår	
Uppsala taxi	
Fastighetsägarna Mittnord AB	X
Privatpersoner	X
Privatperson 1	X
Privatperson 2	X
Privatperson 3	X
Privatperson 4	X

Privatperson 5	X
Privatperson 6	X
Privatperson 7	X
Privatperson 8	X
Privatperson 9	X
Privatperson 10	X
Privatperson 11	X
Privatperson 12	X
Privatperson 13	X
Privatperson 14	X
Privatperson 15	X
Privatperson 16	X

Förvaltning eller nämnd eller enhet
Uppdragsbeskrivning

Datum:
2025-10-23

Diarienummer:
KSN-2024-02339

Handläggare:
Ola Kahlström och Karolin Flander

Bilaga 3. Uppdrag som följer av trafiknätsplan kopplat till hantering av målkonflikter och behov av handlingsfrihet

Innehåll

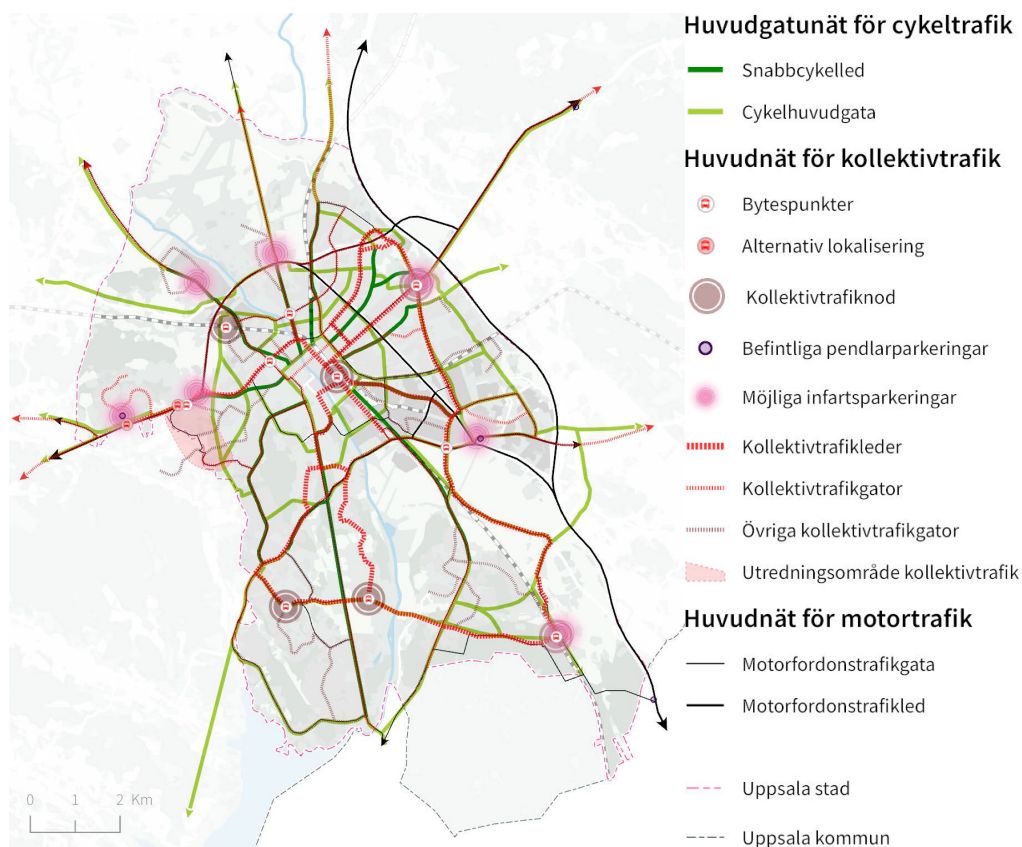
Hantering av målkonflikter och behov av handlingsfrihet.....	3
1 Utveckla arbetet med cykeltrafiken för att nå kommunens färdmedelsmål.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Syfte	4
1.3 Effekter och förväntat resultat.....	5
2 Stärka framkomligheten för kollektivtrafiken i innerstaden och ge mer plats för stadsliv.....	5
2.1 Bakgrund.....	5
2.2 Syfte	5
2.3 Effekter och förväntat resultat.....	6
3 Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur med högre framkomlighet och fler bytespunkter	6
3.1 Bakgrund.....	6
3.2 Syfte	7
3.3 Effekter och förväntat resultat.....	7
4 Utveckla parkeringskoncept för staden och landsbygderna	7
4.1 Bakgrund.....	7
4.2 Syfte	8
4.3 Effekter och förväntat resultat.....	8
5 Hantera genomfartstrafiken i västra Uppsala.....	8
5.1 Bakgrund.....	8
5.2 Syfte och omfattning	9
5.3 Effekter och förväntat resultat.....	9
6 Hantera konsekvenserna av uppdrag 1–5, bland annat genom att stärka framkomligheten för biltrafik på vissa leder	9
6.1 Bakgrund.....	9
6.2 Syfte	10
6.3 Effekter och förväntat resultat.....	10

Hantering av målkonflikter och behov av handlingsfrihet

I trafiknäsplanens avslutande avsnitt, kapitel 4, redovisas ett övergripande transportinfrastrukturnät för Uppsala stad. När de tre huvudnäten läggs samman framkommer målkonflikter och behov av handlingsfrihet inom fyra områden. Målkonflikterna och behoven av handlingsfrihet behöver utredas närmare för dessa fyra områden, som är:

- Cykeltrafikens utveckling
- Kollektivtrafikens framkomlighet
- Kollektivtrafikens bytespunkter samt pendlar- och infartsparkeringar
- Motorfordonstrafikens framkomlighet

Kommande utredningar syftar till att föreslå konkreta åtgärder där konsekvenser är avvägda såväl mellan trafikslag som med andra allmänna intressen.



Figur 1. Övergripande transportinfrastrukturnätet för Uppsala stad. (Trafiknäsplan 2025)

De fyra områdena för målkonflikter och behov av handlingsfrihet har konkretiserats i sex uppdrag för förvaltningen att arbeta vidare med efter antagande av trafiknäsplanen. De sex uppdragen är:

1. Utveckla arbetet med cykeltrafiken för att nå kommunens färdmedelsmål.
2. Stärk framkomligheten för kollektivtrafiken i innerstaden och ge mer plats för stadsliv.
3. Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur med högre framkomlighet och fler bytespunkter.
4. Utveckla olika parkeringskoncept för staden och landsbygderna
5. Hantera genomfartstrafiken i västra Uppsala

6. Hantera konsekvenserna av 1–5 bland annat genom att stärka framkomligheten för biltrafik på vissa trafikleder.

I detta dokument beskrivs bakgrund, syfte samt mål och förväntat resultat för dessa sex uppdrag. Generellt gäller för uppdragen att de ska resultera i förslag på åtgärder som behöver genomföras för att uppnå syftet med uppdraget och trafiknätsplanens riktlinjer inom ramen för kommunens samlade mål kring trafik och mobilitet. Åtgärderna ska också vara avvägda mot andra allmänna intressen. Till åtgärderna ska konsekvensbedömningar med grova kostnadsuppskattningar göras.

1 Utveckla arbetet med cykeltrafiken för att nå kommunens färdmedelsmål

1.1 Bakgrund

I över tio år har Uppsala kommun arbetat systematiskt och målmedvetet med cykel som trafikslag, bland annat genom att bygga ut cykelvägnätet. Detta har inneburit att Uppsala flera gånger har utnämnts till Sveriges bästa cykelstad av Cykelfrämjandet. Uppsala kommun har även blivit utsedd till världens bästa klimatstad inom One Planet City Challenge som arrangeras av Världsnaturfonden, bland annat på grund av kommunens arbete inom hållbar mobilitet.

Uppsala är en cykelstad i världsklass med en väl utvecklad cykelinfrastruktur och det är många som cyklar i Uppsala. Cirka en tredjedel av resorna inom Uppsala stad sker med cykel. Uppsala kommun vill att ännu fler resor sker med cykel i framtiden men för att nå exempelvis kommunens färdmedelsmål behövs ytterligare kliv.

I trafiknätsplanen konstateras det att det finns målkonflikter mellan huvudnät för cykeltrafik med huvudnäten för kollektivtrafik och/eller motorfordonstrafik. Hur kan korsningspunkter utformas på ett sätt som möjliggör den framkomlighet som respektive trafikslag ska ha samtidigt som en hög trafiksäkerhet säkerställs? Huvudnätet för cykeltrafik löper längs med utpekat huvudnät för kollektivtrafik och/eller motorfordonstrafik längs vissa sträckor. På vissa av dessa är utrymmet begränsat. Vilka möjligheter finns då att exempelvis nyttja parallellgator för cykeltrafik?

En viktig konkurrensfördel för cykel är det finmaskiga cykelvägnätet och cyklistens möjlighet att välja alternativa vägar. Det behövs ökad kunskap om hur cyklisterna väljer resvägar för att kunna utveckla ett högkvalitativt och gent huvudcykelnät som binder samman stadens olika områden samtidigt om det finmaskiga cykelvägsnätet utvecklas.

Infrastrukturen för cykel behöver fortsättas att utvecklas, men för att ta cyklingen till nästa nivå är bedömningen att även andra typer av åtgärder behövs. Vad för typ av åtgärder krävs för att nå kommunens färdmedelsmål? Är det andra typer av åtgärder än i cykeltrafikinfrastrukturen?

1.2 Syfte

Uppdraget syftar till att visa hur Uppsala kommun behöver arbeta för att nå bland annat kommunens färdmedelsmål.

1.3 Effekter och förväntat resultat

Uppdraget ska resultera i en plan för hur bland annat korsningspunkter och gator som är utpekade som huvudnät för cykeltrafik och motorfordonstrafik och/eller kollektivtrafik ska utformas och regleras för att uppnå trafiknätsplanens riktlinjer. Uppdraget ska också visa närmare hur huvudcykelnätet och det finmaskiga cykelnätet ska utvecklas tillsammans. Vidare ska uppdraget resultera i en redovisning av vilka andra typer av åtgärder, utöver cykelinfrastruktur, som behöver arbetas med för att ta cyklingen till nästa nivå. Redovisningen ska ligga till grund för en plan för genomförande av sådana åtgärder.

Följande effekter förväntas vid genomförande av de åtgärder som föreslås i uppdraget:

- Färre olyckor och/eller lindrigare grad av olyckor vid trafikolyckor mellan cyklister och motorfordon i linje med nollvisionen.
- Ett cykelvägnät som är gent, framkomligt och finmaskigt i staden i linje med trafiknätsplanens inriktningar och riktlinjer.
- Ökade färdmedelsandelar med cykel som ligger i linje med kommunens färdmedelsmål.

2 Stärka framkomligheten för kollektivtrafiken i innerstaden och ge mer plats för stadsliv

2.1 Bakgrund

Uppsala innerstad är en mötesplats och målpunkt. Det är också kommunens mest tillgängliga plats. Här finns handel, nöje, kultur, kontorslokaler och bostäder. Innerstaden är trång med smala gator och gränder, något som å ena sidan skapar ett intensivt stadsliv, men å andra sidan gör att kraven på att människor färdas med yteffektiva färdmedel stora, inte minst till fots. Samtidigt växer Uppsala och antalet personer som rör sig i stadens centrala delar ökar. För att uppnå plan för innerstadens vision om ”stadsliv i mänsklig skala” behöver arbetet med att främja yteffektiva färdmedel innerstaden fortsätta.

Under de senaste fem-sex decennierna har genomfartstrafiken i innerstaden succesivt styrts bort med tillkomsten av nya vägar så som Kungsängsleden och Bärbyleden, och innerstadens gator har byggts om för mer plats åt människor men också för kollektivtrafik och cykeltrafik.

När Uppsala central byggs om för mer kollektivtrafik och större resandeströmmar samt spårvägen kommer till behöver arbetet med att minska genomfartstrafiken fortsätta.

2.2 Syfte

Uppdraget syftar till, i ett första steg, att visa vilka åtgärder som behöver genomföras när Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan stängs av för genomfart av motorfordonstrafik, förutom kollektivtrafik.

I ett andra steg syftar uppdraget till att visa hur motorfordonstrafiken kan minska ytterligare i innerstaden samt att pröva om det kan ske för ett geografiskt större

område än det som plan för innerstaden omfattar. Arbetet ska ta inspiration från andra europeiska städer som till exempel Gent, Basel och Freiburg.

2.3 Effekter och förväntat resultat

Uppdraget ska resultera i en plan som visar vilka åtgärder som krävs för att minska genomfartstrafiken för privat motorfordonstrafik i innerstaden. Vidare ska uppdraget visa närmare på hur andra typer av åtgärder så som trafikregleringar och trafikstyrning kan användas i kombination med infrastrukturåtgärder för hur motorfordonstrafiken kan minska ytterligare i innerstaden. Uppdraget ska även redovisa vilka lärdomar Uppsala kommun kan dra utifrån andra europeiska städers arbeten med främjat stadsliv och hållbart resande.

Följande effekter förväntas vid genomförande de åtgärder som föreslås i uppdraget:

- Mer plats för stadsliv i innerstaden.
- Bättre framkomlighet för kollektivtrafiken och en ändamålsenlig terminallösning vid Uppsala C.
- Enklare för människor att röra sig till fots i innerstaden.
- En bättre total tillgänglighet till innerstaden.
- Bättre luftmiljö och mindre buller.
- Minskade klimatpåverkande utsläpp.

3 Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur med högre framkomlighet och fler bytespunkter

3.1 Bakgrund

Kollektivtrafik så som buss och spårväg är yteffektiva färdmedel. Färdmedelsandelarna för kollektivtrafiken behöver öka av det motoriserade resandet i en tät och växande stad som Uppsala. En hög framkomlighet som ger korta och pålitliga restider för kollektivtrafiken är viktig del i att öka kollektivtrafikens attraktivitet. I trafiknätsplanen konstateras det att det finns målkonflikter mellan huvudnäten för kollektivtrafik och motorfordonstrafik. Ett sätt att öka kollektivtrafikens framkomlighet är skapa fler kollektkörfält. Hur kan kollektivtrafikkörfält utformas som säkrar kollektivtrafikens framkomlighet men som också ger motorfordonstrafiken en förutsägbar restid längs utpekade leder och gator? Vilka ytor krävs i gaturummet för att uppnå detta? Även korsningspunkterna behöver studeras närmare ur detta perspektiv.

Vid kollektivtrafikens bytespunkter påbörjas och avslutas många resor, men är även platser där byten mellan olika färdmedel sker. Stadens och länets viktigaste bytespunkt är Uppsala C. I samband med spårvägen och utbyggnaden av fyra spår kommer Uppsala C utvecklas. En utmaning vid utvecklingen är det begränsade utrymmet som finns vid centralstationen. Nya funktioner kommer att skapas och fler resenärer väntas. För att optimera Uppsala C kan bytespunkten behöva avlastas. Hur ska Uppsala C utformas och på vilka sätt kan Uppsala C avlastas?

Inriktningen i trafiknätsplanen är att utveckla fler bytespunkter, dels för att avlasta Uppsala C men framför allt för att skapa nya och smidigare resvägar inom staden. Vilka

andra bytespunkter behöver utvecklas, vart ska de lokaliseras och vilka funktioner behövs vid bytespunkterna? För att skapa smidigare resvägar inom staden behöver även ringlinjen och andra tvärgående linjer utvecklas. Hur ska dessa linjer lokaliseras? Mot bakgrund av ytterligare bytespunkter i staden kan det på sikt också finnas behov av ytterligare kapacitetsstark/spårburen kollektivtrafik utöver spårvägen Uppsala C-Gottunda/Ultuna-Bergsbrunna. I de starkaste stråken, såsom mot Gränby centrum och Stenhagen där stora regionala kollektivtrafikstråk angör staden, ska kapacitetsstark trafik med spårväg provas.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiksystemet behöver ske i en nära samverkan med Region Uppsala. Frågor kring utveckling av bytespunkter, ring- och/eller tvärlinjer och fortsättning på kapacitetsstark/spårburen kollektivtrafik kommer inte ske över en natt. Kommunen och regionen behöver ha en samsyn kring hur kollektivtrafiksystemet kan/ska utvecklas långsiktigt framgent.

3.2 Syfte

Uppdraget syftar till att visa hur målkonflikter mellan kollektivtrafik och motorfordonstrafik kan hanteras på gator och leder där båda trafikslagen har en hög prioritet. Vidare syftar uppdraget till att ta fram en målbild för kollektivtrafiksystemet i Uppsala stad, i ett 2050+/2070-perspektiv med bytespunkter och stråk.

3.3 Effekter och förväntat resultat

Uppdraget ska resultera i en plan för hur korsningspunkter och gator som är utpekade som huvudnät för både kollektivtrafik och motorfordonstrafik ska utformas och regleras för att uppnå trafiknätsplanens intentioner.

Uppdraget ska även resultera i ett kunskapsunderlag kring möjliga scenarier för hur kollektivtrafiksystemet kan utvecklas med bytespunkter, utvecklat busslinjenät och kapacitetsstark/spårburen kollektivtrafik. Kunskapsunderlaget ska särskilt redovisa hur Uppsala C kan utvecklas och möjliga åtgärder för avlastning av Uppsala C. Underlaget ska ligga som utgångspunkt för framtagande av en gemensam målbild för kollektivtrafiksystemet i Uppsala stad i ett 2050+/2070-perspektiv mellan kommunen och regionen.

Följande effekter förväntas vid genomförande de åtgärder som föreslås i uppdraget:

- Högre pålitlighet och högre medelhastigheter för kollektivtrafiken.
- Mer förutsägbara restider för motorfordonstrafik.
- Ökad andel kollektiva resor av det motoriserade resandet.

4 Utveckla parkeringskoncept för staden och landsbygderna

4.1 Bakgrund

Uppsala kommun är en stor landsbygdskommun. För att öka möjligheten till ett hållbart resande för landsbygdsborna har Uppsala kommun under många år arbetat med att utveckla pendlarparkeringar vid strategiska kollektivtrafikhållplatser längs det statliga vägnätet och tågstationer i kommunen.

Trafiknätsplanen pekar bland annat ut ett antal potentiella pendlarparkeringar vid stadsranden. Pendlarparkeringar vid stadsranden kallas ofta för infartsparkeringar. Hur kan infartsparkeringar bidra till att öka tillgängligheten för landsbygdsborna till främst innerstaden och bidra till en minskad privat motorfordonstrafik där?

Om infartsparkeringar är en bra metod behöver lämpliga platser lokaliseras. Vart kan infartsparkeringar lokaliseras och vilka funktionskrav finns, både utformnings- och tjänsteutbudsmässigt? För att ett system med infartsparkeringar ska fungera är lokalisering och koppling till kollektivtrafiken en förutsättning. Därför bör Region Uppsala även involveras i detta arbete.

Eftersom fyrstegsprincipen är en utgångspunkt för allt arbete med trafik och infrastruktur bör arbetet också inkludera att se över möjligheten att nyttja redan befintliga parkeringsplatser på ett mer effektivt sätt.

4.2 Syfte

Uppdraget syftar till att tydliggöra under vilka förutsättningar infartsparkeringar kan bidra till ett ökat hållbart resande.

4.3 Effekter och förväntat resultat

Uppdraget ska resultera i en redogörelse över vilka förutsättningar krävs för att infartsparkeringar bidra till att öka tillgängligheten för landsbygdsborna till främst innerstaden och minska biltrafiken där.

Vidare ska uppdraget resultera i en plan för ett system av infartsparkeringar genomföras för att uppfylla trafiknätsplanens riktlinjer.

Följande effekter förväntas vid genomförandet de åtgärder som föreslås i uppdraget:

- Minskad privat motorfordonstrafik i innerstaden.
- Ökad andel kombinationsresor.
- Mer effektivt nyttjande av parkeringsplatser.

5 Hantera genomfartstrafiken i västra Uppsala

5.1 Bakgrund

Till skillnad från övriga Uppsala saknar de västra delarna av staden i stor utsträckning lämpliga gator att hantera större motorfordonstrafikflöden. Fram till översiktsplan 2016 fanns ett vägreservat för en i stor utsträckning tunnelförlagd led för att hantera trafiken från de västra delarna av staden, kommunen och kringliggande kommuner, till de stora arbetsplatsområdena och övriga viktiga målpunkter söder och öster om innerstaden. Vägreservatet är numera borttaget, bland annat därför att kommunens målsättning blivit tydligare att stärka kollektivtrafik, cykel och gång.

Motorfordonstrafiken kanaliseras därför fortsatt till Övre Slottsgatan, Krongatan, Nordengatan och Ekebydalsvägen med omkringliggande gator. Därutöver utgör den statliga vägen 596 mellan Skärfälten och Uppsala Näs/Lurbo en länk för denna trafik. I

remisshandlingen till trafiknätsplanen används begreppet silning för att fördela trafiken i denna geografi av staden.

Gatornas karaktär varierar. Övre Slottsgatan är smal med slutna gaturum i en känslig stadsmiljö med höga kulturvärden, medan Ekebydalsvägen har en landsbygdskaraktär med delar där till exempel två bussar inte kan mötas. Övriga gator och intilliggande gator har ibland karaktären av lokalgator som ej är lämpliga för stora trafikflöden. Hur kan trafiken på dessa gator hanteras för att skapa en rimlig trafiksituation? Hur kan till exempel Tycho Hedéns väg bli ett bättre alternativ för Uppsalas västra kommuninvånare med målpunkter i öster och sydost?

Det är tydligt från remissyttrandena på trafiknätsplanen att den silningsprincip som föreslås ifrågasätts av många instanser. Det finns en efterfrågan på att minska trafiken bland annat på Övre Slottsgatan, och till och med att stänga av den för genomfartstrafik.

5.2 Syfte och omfattning

Uppdraget syftar till att visa på hur motorfordonstrafiken ska hanteras i den västra delen av Uppsala med mindre negativa konsekvenser för boende och andra jämfört med idag och visa på vilka åtgärder som krävs för att minska genomfartstrafiken i området.

5.3 Effekter och förväntat resultat

Uppdraget ska resultera i plan för hur motorfordonstrafiken i stadens västra delar ska hanteras för att minimera motorfordonstrafikens negativa konsekvenser och hur genomfartstrafiken kan styras mot motorfordonstrafiksleder.

Följande effekter förväntas vid genomförandet de åtgärder som föreslås i uppdraget:

- Minskad genomfartstrafik på gatorna inom västra Uppsala.
- Minskade negativa konsekvenser som motorfordonstrafiken orsakar i området.

6 Hantera konsekvenserna av uppdrag 1–5, bland annat genom att stärka framkomligheten för biltrafik på vissa leder

6.1 Bakgrund

Ovanstående uppdrag, nummer 1–5, ska leda till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv med bland annat högre framkomlighet på utpekade gator. En utveckling av stadens cykelinfrastruktur ska också leda till högre framkomlighet för cykeltrafiken, till exempel vid korsningspunkter med motorfordonstrafik. Sist men inte minst vill kommunen utveckla innerstaden med mer plats för stadsliv och vistelse men också högre framkomlighet för kollektivtrafiken. Sammantaget ska detta leda till att fler väljer andra färdmedel än bil, men det leder också till att visa gator och leder behöver hantera större motorfordonstrafikflöden. Gator som bland annat Kungsängsleden, Stålgatan, Tycho Hedéns väg och Bärbyleden.

Dessa leder har redan idag stora flöden och för omkringliggande stadsdelar ger det höga bullernivåer och vissa problem med miljökvalitet. Särskilt Tycho Hedéns väg utgör en barriär i staden och där det många gånger är otryggt att passera för oskyddade trafikanter, såväl ur trafiksäkerhetssynpunkt som andra aspekter genom att många passager är tunnelförslagna. Tycho Hedéns väg är utpekad som en led för motorfordonstrafiken, samtidigt ska kollektivtrafiken ha en hög framkomlighet längs gator som korsar Tycho Hedéns väg.

Flera remissinstanser pekade på behoven att stärka dessa leder och erbjuda alternativ för motorfordonstrafiken när andra gator får sämre framkomlighet för privata motorfordon.

6.2 Syfte

Uppdraget syftar till att tydliggöra vilka åtgärder som krävs på de trafikleder och gator som motorfordonstrafiken hänvisas till när genomfartstrafiken i innerstaden och västra staden begränsas samt när framkomligheten för kollektivtrafiken stärks. Vidare syftar uppdraget till att en bredare stadsbyggnadsanalys görs för området kring och längs med delar av Tycho Hedéns väg.

6.3 Effekter och förväntat resultat

Uppdraget ska resultera i redogörelse över vilka åtgärder som behöver göras för att säkerställa motorfordonstrafikens framkomlighet samtidigt som motorfordonstrafiken i staden på totalen inte ökar. Redogörelsen ska visa hur genomfartstrafik i innerstaden och stadens västra delar styrs till motorfordonstrafiklederna.

Vidare ska uppdraget resultera i en stadsbyggnadsanalys för området kring och längs med delar Tycho Hedéns väg. Analysen ska redovisa genomförbara åtgärder som bland annat ska minska ledens barriäreffekter, förbättra luftkvaliteten, minska buller och leda till ökad integration mellan stadsdelarna längs vägen.

Följande effekter förväntas vid genomförandet av de åtgärder som föreslås i uppdraget:

- Motorfordonstrafikens framkomlighet uppfyller trafiknätsplanens riktlinjer.
- Minskad genomfartstrafik i innerstaden och stadens västra delar.
- Trafikledningarnas negativa konsekvenser och barriäreffekter har minskat.