

Datum:
2025-09-25Diarienummer:
KSN-2025-00672Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse

Kommunstyrelsen

Handläggare:
Christer Åkerlund

Svar på motion om framkomlighet i Uppsala från Kent Kumpula (SD)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen förslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** avslå motionen.

Ärendet

Kent Kumpula (SD) föreslår i en motion väckt den 24 februari 2025 att kommunen ska utreda hur många korsningar och korta vägavsnitt i centrala Uppsala som kan identifieras som onödiga hinder som tvingar bilister att köra omvägar och att det mot bakgrund av utredningen ska genomföras lättnader i trafikregleringen för att underlätta för framkomlighet och för att möjliggöra kortare resvägar med bil i centrala Uppsala.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

Föredragning

Framkomlighet och tillgänglighet i staden är grundläggande för en attraktiv stad. Trafikregleringarna syftar till att ge en säker trafikmiljö och så god framkomlighet som möjligt på helhet. Det förekommer också att gator regleras för att minska vibrationer i byggnader.

Uppsala växer och innerstaden kommer under de närmaste åren genomgå en omfattande förnyelse för att öka framkomligheten längs järnvägen och för att öka kapaciteten vid centralstationen och i den lokala kollektivtrafiken. Åtgärderna medför en begränsning i framkomligheten och tillgängligheten till innerstaden under

ombyggnadstiden som pågår mellan åren 2025 fram till 2029. Därför beslutade kommunstyrelsen i februari 2025 om ett antal åtgärder för att öka attraktiviteten och framkomligheten i innerstaden för att nödvändiga utvecklingsåtgärder ska kunna genomföras utan allt för stor inverkan på innerstadens funktionalitet och attraktionskraft, bland annat öppnades Kungsgatan för genomfartstrafik.

Kommunstyrelsen beslutade i november 2025 om trafiknätsplan för den övergripande transportinfrastrukturen. Trafiknätsplanen ger vägledning vid avvägningar mellan olika allmänna intressen och mellan olika trafikslag. I arbetet med planen har utformningsbehov för viktiga gator utretts som underlag för vilka åtgärder som behöver genomföras och hur dessa åtgärder ska prioriteras i kommunens investeringsplanering. Det behöver därför inte initieras en ytterligare utredning.

Forskning visar att ökad framkomlighet för biltrafik i en stad medför att fler bilister väljer bilen som transportsätt vilket skapar mer trängsel och sämre framkomlighet. Det försämrar också luftkvaliteten och ger högre bullernivåer. En ökad andel biltrafik medför sämre framkomlighet för blåljusaktörerna, kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. En ökad andel biltrafik medför också färre och mindre ytor för vistelse i staden, för uteserveringar och olika evenemang.

Resor med kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik har en uppåtgående trend och dessa färd sätt är de mest yteffektiva. Uppsala har bland landets högsta andel cykelresor och Region Uppsala i samarbete med kommunen arbetar kontinuerligt med att förbättra kollektivtrafiken. Att fortsätta satsa på ett effektivt och hållbart trafiksystem ökar framkomligheten generellt sett även för biltrafiken.

För att underlätta för trafikanter att hitta den snabbaste vägen kommer stadsbyggnadsförvaltningen i närtid implementera system för att få ut information i navigationsappar. I förvaltningens samordning mellan projekten görs prioriteringar för att främja framkomligheten under byggtid.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i ärendet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad den 19 maj 2026
- Bilaga 1, Motion om att utreda framkomlighet för bil i centrala Uppsala

Stadsbyggnadsförvaltningen

Birgitta Pettersson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör



Motion om framkomlighet i Uppsala

Det finns otaliga exempel på hur styret har gjort det onödigt svårt att ta sig fram med bil i centrala Uppsala. När korta vägvsnitt är antingen enkelriktade eller helt förbjudna för personbilar att ta sig förbi så leder det till längre restider, mer trängsel, mer utsläpp och slitage från däck, osv.

Även om omvägen är relativt kort, som exempelvis runt Österängens idrottsplats eftersom ett kort avsnitt av Hjalmar Brantingsgatan är enkelriktat, så innebär varje bil som får köra runt idrottsplatsen mer däckslitage och mer antingen utsläpp från förbränningsmotorer eller en större elförbrukning för elbilar. Framför allt finns det inga fördelar med att göra onödigt krångligt att ta sig fram i centrala Uppsala på det här sättet.

Detsamma kan sägas om ett stort antal olika vägvsnitt som av olika anledningar på olika sätt har gjorts mer svårframkomliga för bilburna. Sedan kan det vara allt från förbud mot dubbdäck till förbud att passera en viss korsning åt ett visst håll, osv.

Istället för att göra Uppsala mer otillgängligt för biltrafik borde fokus ligga på raka motsatsen. Det bör vara så korta transportsträckor som möjligt för att minimera restider, däckslitage, utsläpp och energiförbrukning.

Det vore dessutom betydligt mer miljövänligt att förbättra framkomligheten istället för att styra om bilar till att ta onödiga omvägar. Utöver att det skulle spara tid för Uppsalaborna och vara ett bra inslag ur miljöhänsyn, skulle det göra centrala Uppsala mer tillgängligt för bilburna trafikanter.

Med anledning av ovanstående yrkar jag:

- att Uppsala kommun ska tillsätta en utredning för att reda ut hur många olika korsningar och korta vägvsnitt som kan identifieras i centrala Uppsala som onödiga hinder, som tvingar bilar att ta onödiga omvägar.
- att Uppsala kommun ska genomföra lättnader i trafikregleringen och i förbudsivern utefter vad den utredningen kommer fram till, för att underlätta för framkomlighet och för att möjliggöra kortare resvägar med bil i centrala Uppsala.

Uppsala 12 februari 2025

Kent Kumpula
Ledamot, Sverigedemokraterna