

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2020-12-03

Diarienummer:
GSN-2019-03230

Handläggare:
Martina Hedström

Remissversion av handlingsplan för mobilitet och trafik

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** överlämna förslag till remissversion av handlingsplan för mobilitet och trafik till Kommunstyrelsen för fortsatt beredning och medborgardialog.

Ärendet

En remissversion av handlingsplan för mobilitet och trafik har tagits fram. Handlingsplanen är en digitalprodukt som kompletterats med ett fysiskt beslutsdokument. Remissversionen är tänkt att gå ut på samråd till allmänheten och andra intressenter för inhämtande av synpunkter innan färdigställande och politiskt ställningstagande.

Beredning

Ärendet har beretts av Stadsbyggnadsförvaltningen. Vid två tillfällen har innehållet stämts av med en referensgrupp bestående av representanter från kommunens övriga förvaltningar och bolag samt Region Uppsala, Polismyndigheten, Trafikverket samt andra relevanta myndigheter.

Föredragning

I oktober 2019 gav Kommunstyrelsen uppdrag till gatu- och samhällsmiljönämnden att ta fram en handlingsplan för trafik och mobilitet. Nämnden antog ett projektdirektiv den 12 februari och därefter har ett förslag arbetats fram.

Handlingsplanen för trafik och mobilitet är en digital produkt som kompletteras med ett dokument för politiskt ställningstagande och beslut. Den digitala remissversionen är tänkt att gå ut på medborgardialog. Syftet är att inhämta synpunkter från en bred allmänheten och intressenter innan färdigställande. Medborgardialogen kommer att ske helt digitalt och det är endast den digitala versionen av handlingsplanen som kommer att vara tillgänglig vid dialogen.

Remissversionen av handlingsplanen lämnas över till Kommunstyrelsen för beslut om samråd.

Ekonomiska konsekvenser

Den färdiga handlingsplanen kommer att innehålla åtgärder som behöver arbetas in i kommande Mål och budget.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-12-02
- Bilaga 1, Handlingsplan för mobilitet och trafik – förslag
 - Bilaga 1 Nulägesbeskrivning
 - Bilaga 2 Åtgärder
 - Bilaga 3 Utredningsbehov

Stadsbyggnadsförvaltningen

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Aktiverande styrdokumentDatum:
2020-12-02Diarienummer:
GSN-2019-03230Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer

Innehåll

Inledning	3
Omfattning.....	3
Ansvar, genomförande och spridning	3
Syfte	4
Utgångspunkt.....	5
Metod.....	6
Samhällsplanering.....	7
Mer hållbart resande.....	9
Färdmedelsandelar	11
Målbilder	13
Målbild gångtrafik.....	13
Målbild cykeltrafik	14
Målbild kollektivtrafik.....	17
Målbild godstrafik	18
Målbild privat motorfordonstrafik	19
Uppföljning	21
Relaterade dokument.....	21
Bilagor	21

Inledning

Under 2019 arbetade Uppsala kommun fram ett förslag till ett strategiskt dokument för kommunens arbete med trafik och mobilitet. Dokumentet, som heter *Program för mobilitet och trafik* behandlades i kommunstyrelsen i oktober 2019. I programmet finns förslag till ett tillståndsmål för kommunens trafik och mobilitet i ett 2050-årsperspektiv.

Kommunstyrelsen beslutade att programmet ska gå ut på en remisskonferens och att gatu- och samhällsmiljönämnden ska ta fram en handlingsplan för mobilitet och trafik (även kallad mobilitet- och trafikplan). När handlingsplanen är framtagen ska den, tillsammans med programmet behandlas i kommunstyrelsen.

Omfattning

Handlingsplanen riktar sig till beslutsfattare och tjänstepersoner inom Uppsala kommun vilka ska använda dokumentet som en riktlinje i arbetet med mobilitet och trafik i Uppsala kommun. Utöver kommunens egen organisation är även Region Uppsala och Trafikverket viktiga målgrupper.

Handlingsplanen för mobilitet och trafik omfattar följande delar:

- Trafikslagsövergripande målbilder för både person- och godstransporter.
- Utvecklade etappmål för färdmedelsandelar.
- Identifiering av behov av åtgärder för att påverka behovet av resor och transporter, val av färdmedel och effektiviseringar av trafiksystemet. Detta ska ge underlag för en kommunövergripande åtgärdslista.
- Identifiering av behov av ombyggnationer och nyinvesteringar på det kommunala vägnätet. Detta ska ge underlag till kommunens investeringsplan.

Förutom detta har mobilitets- och trafikplanen även fokus på stad, övriga tätorter samt lands- och glesbygd, jämställdhet, näringsliv, tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, barn och äldre.

Ansvar, genomförande och spridning

Handlingsplan för mobilitet och trafik med dess mål och åtgärder ska utgöra underlag för kommunens plan- och budgetarbete samt den årliga investeringsplaneringen. Arbetet med att ta fram mer tydliga prioriteringsprinciper för investeringsprojekt pågår parallellt med framtagandet av denna handlingsplan och förväntas vara färdigt 2021.

Gatu- och samhällsmiljönämnden ansvarar för spridning och genomförande av programmet och dess handlingsplan.

Syfte

Handlingsplan för mobilitet och trafik är en plan med ett 2030-årsperspektiv. Handlingsplanen syftar till att konkretisera de föreslagna tillståndsmålen i *Program för mobilitet och trafik* genom att ta fram etappmål för 2030. Mobilitets- och trafikplanen ska också ge en tydlig riktning på hur målet ska uppnås samt föreslå åtgärder för det fortsatta arbetet.

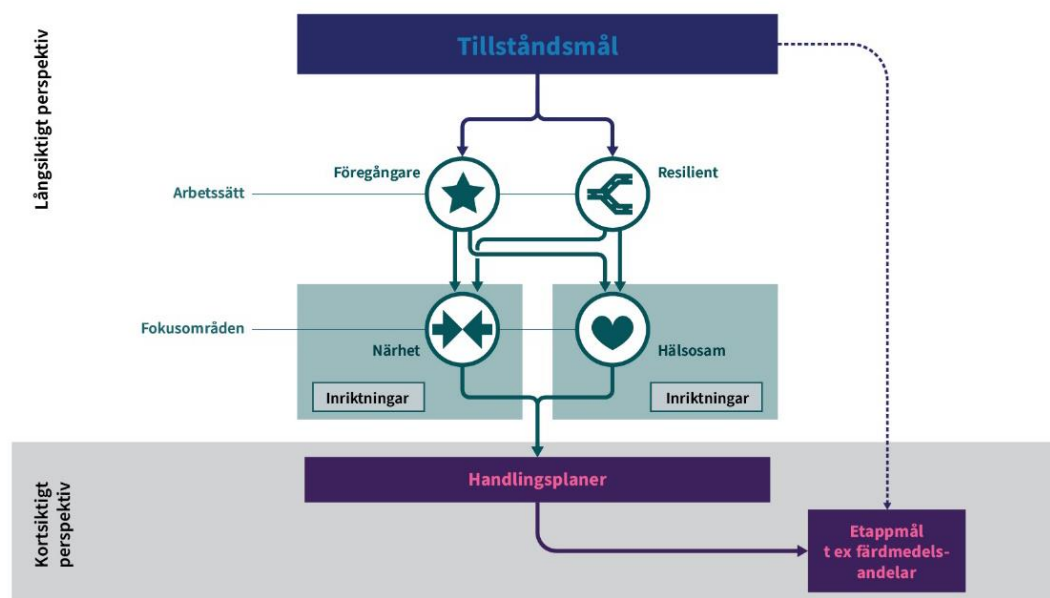
Planen ska bland annat säkerställa ett genomförande för att

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

Arbetet med handlingsplanen för mobilitet och trafik innebär framtagande av underlag, fördjupningar med mera.

Utgångspunkt

Mobilitets- och trafikplanen utgår från målstrukturen för *Program för mobilitet och trafik*. Överst finns ett tillståndsmål som karakteriserar mobiliteten och trafiksystemet i Uppsala kommun år 2050.



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

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

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

Metod

Projektet har letts av en huvudprojektledare samt en biträdande projektledare tillsammans med en projektgrupp. Medarbetarna i projektgruppen har varit ansvariga för en eller två aktiviteter i projektet och har skapat arbetsgrupper utifrån de behov som finns för varje specifik aktivitet. Projektet pågick 2019-2021 och på grund av den då rådande situationen med Covid-19, har de flesta möten skett på distans. Projektet har haft en referensgrupp som har träffats vid två digitala tillfällen för att granska och utveckla innehållet i sin helhet.

Arbetet har delats upp i olika aktiviteter, omfattande person- och godstransporter, där persontransporter har delats i upp de olika trafikslagen; gång, cykel, kollektivtrafik och privat motorfordonstrafik. För varje trafikslag inklusive gods har separata målbilder tagits fram. Målbilderna har varit styrande för att ta fram åtgärder som leder mot handlingsplanens etappmål och övergripande syfte.

För varje aktivitet har digitala workshops hållits tillsammans med arbetsgruppen för aktiviteten, för att till exempel ta fram lämpliga åtgärder att genomföra för att nå uppsatta mål. Utifrån framtagna åtgärdslistor har åtgärderna utvärderats i relation till flera olika aspekter; bedömning av bidrag till etappmål, separata målbilder för respektive trafikslag och uppfyllande av handlingsplanens övergripande syfte. Dessutom ska Uppsala kommun ha ett mandat att genomföra, alternativt initiera samverkan med andra berörda aktörer för att genomföra åtgärderna.

Beroende på de parallella arbeten som görs inom Uppsala kommun har de föreslagna åtgärderna olika karaktär. I vissa fall finns framtagna handlingsplaner som kompletterar handlingsplanen för mobilitet och trafik. Detta gäller bland annat parkering och cykel. I andra fall finns inte lika mycket underlagsmaterial framtaget och här pekar handlingsplanen ut ett behov av fortsatt utredning. Detta gäller exempelvis gods- och gångtrafik.

Samhällsplanering

Hela kommunen

Översiktsplanen pekar ut riktningen för hur Uppsala ska växa och utvecklas, både strategiskt och fysiskt. Den sätter ramarna utifrån rådande förutsättningar, med syftet att realisera kommunens vision för framtiden. Redan i detta skede kan det avgöras vilken tillgång kommunens invånare kommer ha till hållbara färdmedel. På denna övergripande nivå ligger stor vikt på regional och nationell samverkan eftersom kommunen inte har rådighet över en stor del av den infrastruktur som krävs för framtidens transporter.

Bebyggelsen utanför tätorten ska utvecklas för att ge alla kommunens invånare möjlighet att välja att resa hållbart. Infrastrukturen för gång och cykel ska sammanlänka Uppsalas tätorter för att underlätta arbetspendling och öka rörligheten mellan tätorterna utanför staden. Kommunala gator ska vara trafiksäkra och ha god standard överallt, inte bara i stadskärnan. Invånare i hela kommunen ska ha tillgång till trygga och högkvalitativa parkering i anslutning till kollektivtrafik och offentlig service.

Gaturummet

Detaljplaner slår fast hur marken i ett område får användas. Där definieras ytor för kvartersmark och allmän plats samt vad som får byggas på dessa. Den allmänna platsmarken är gator, torg och parker. Ytor som används till transport och vistelse och delas av alla verksamheter, invånare och besökare.

I takt med att staden växer behöver utrymmet mellan husen användas så effektivt som möjligt för att tillgodose alla behov. Gatans utformning kan inte i sig ge liv åt en plats men den sätter ramarna för hur gatan och angränsande fastigheter kommer att användas. Genom att utforma gaturum som främjar och möjliggör samhällsengagemang, livskvalitet, hälsa, trygghet, miljömässig hållbarhet och positiv ekonomisk utveckling går det att säkerställa att värdet på de årliga investeringarna maximeras. Gatorna måste också utformas med hänsyn till gatan och omgivningens karaktär samt efter önskat trafikbeteende. Låga hastigheter minskar risken för olyckor och allvarliga skador men även bullernivåer och trafikens upplevda barriäreffekt blir lägre.

I planeringen av gaturummets utformning handlar det i grunden om prioriteringar av funktioner och trafikantgrupper baserat på målbilden för hur människor på olika sätt ska kunna nyttja och uppleva det utrymme som byggs. Vad som är viktigt och behöver finnas för att gatan ska upplevas som attraktiv samt uppfylla krav från både verksamheter, närboende och besökare behöver därför identifieras tidigt i planeringsprocessen. Många transporter som sker med motorfordon är nödvändiga för stadens olika funktion, men ett högt antal motorfordon skapar trängsel och otrygghet. Ett helhetsperspektiv med stadslivet i fokus kräver ett samspel mellan landskapsplanering, trafikplanering, stadsplanering, bebyggelseutveckling samt långsiktig drift och underhåll. En gemensam strategi för stadens olika förvaltningar och aktörer gör det lättare att jämföra olika behov på en övergripande nivå.

Transportsystemet

I denna mobilitets- och trafikplan finns åtgärder för att skapa eller förstärka huvudvägnät för samtliga trafikslag. Dessa behöver samordnas till ett övergripande nät där konfliktpunkter och barriärer (exempelvis vatten, tågräls eller högt trafikerade vägar) pekas ut. Därefter kan en åtgärdsplan med förbättringar tas fram med fokus på att säkerställa trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag på de platser där de har prioritet. I detta arbete ingår också att kartlägga framkomlighet för utryckningstrafik vilket kräver samverkan mellan utryckningstrafik och kommunen kring till exempel utformning och reglering.

Trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet

Det ska finnas säkra gator och vägar för alla trafikanter. Kommunen arbetar aktivt med nollvisionen och trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder på ett strategiskt och målinriktat sätt. Inom området trafiksäkerhet behöver åtgärder genomföras inom samtliga trafikslag och dessa behöver även samordnas övergripande. För att kunna prioritera trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöver olycksanalys följas upp genom Transportstyrelsens informationssystem Strada.

I alla skeden i ett projekt, från planering till förvaltning, ska tillgänglighet beaktas utifrån platsens förutsättningar, lagar och regler. Trafikmiljön ska vara utformad med hänsyn till olika samhällsgruppers behov och bidra till ökad trygghet för de som vistas där. Om den offentliga miljön byggs för att fungera för människor som är yngre än 8 år och äldre än 80 år kommer den att fungera för samtliga. För att alla människor ska känna sig trygga i det offentliga rummet är det viktigt att tänka på hur det utformas, vilken belysning som finns och hur det underhålls. Olika typer av trygghetsvandringar är bra verktyg för att identifiera platser som behöver åtgärdas för att alla ska våga vistas, gå eller cykla där. Då kan olika perspektiv fångas upp och användarna komma med förslag om hur det skulle kunna göras annorlunda.

Framkomlighet vid ny- och ombyggnationer

Uppsala kommun arbetar aktivt med att vid trafikavstängningar och trafikstörande arbeten tillgodose trafiksäkerhet, god framkomlighet och tillgänglighet. Kunskapsnivån inom området är hög. Utryckningsfordon har alltid högsta prioritet men de oskyddade trafikanterna ska också prioriteras. Vid ett vägarbete är det tydligt hur de olika trafikanterna ska passera utan att utsättas för risker, hinder eller långa omvägar i onödan. För entreprenörer är det tydligt vilka regler som gäller för avstängning och omledning. I Uppsala pågår flertalet vägarbeten och nyexploateringar, och här finns många åtgärder att genomföra på trafikslagsövergripande nivå. Det handlar om att öka samarbetet med entreprenörer för en ökad samsyn, att ta fram rutiner och riktlinjer för till exempel akuta trafikantordningsplaner (TA-planer) och att kontrollera att TA-planer efterlevs. För trafikanterna i staden handlar det om att förenkla, bland annat genom kommunikativa insatser så att man lätt kan få information kring vägarbeten, omledningar och avstängningar.

Mer hållbart resande

Kombinationsresor

Att välja att kombinera gång, cykel eller bil med kollektivtrafik minskar trängsel på vägarna och i staden. När bilen är nödvändig för en delsträcka men inte för hela eller när det går snabbare att cykla till en närliggande tågstation än att ta bussen. Genom satsningar på beteendepåverkanskampanjer och investeringar i den fysiska utformningen samt användande av styrmedel är det tids- och resurseffektivt att kombinera sin resa med olika färdmedel. Att kombinera gång och cykel med andra färdslag främjar även aktivt resande och bidrar till förbättrad folkhälsa.

Ofta pratar man om bilpool som enda sättet att hyra ett hållbart fordon, men detta kan även omfatta andra typer av fordon eller hjälpmedel som kan underlätta för ett användande av hållbara fordon. Det kan exempelvis handla om uthyrning av "dramaten", barnvagn eller cykelvagn. Det finns också exempel på kommuners egna bilpooler som under kvällstid hyrs ut till medborgare, något som kan utredas även i Uppsala. Ett första steg bör vara en utredning för att se hur efterfrågan ser ut och om det finns incitament för privat eller offentligt finansierat system.

Mobility management

Aktiviteter inom mobility management och beteendepåverkan handlar om åtgärder som informationsinsatser, nudging och kampanjer för att öka det hållbara resandet. Det kan genomföras t.ex. vid nyexploatering och vägarbeten för att underlätta, men också för att uppmuntra till cykling, resor med kollektivtrafik eller gång. Även inom trafiksäkerhet används mobility management som metod. Åtgärder inom beteendepåverkan och mobility management påverkar, beroende på inriktning på åtgärden, alla trafikslag och behöver samordnas inom kommunen såväl som med UL och Region Uppsala.

Kommunala tjänsteresor

Kommunala tjänsteresor behöver planeras och genomföras enligt befintlig resepolicy och med fokus på hållbara färdmedel och trafiksäkerhet. Det handlar till exempel om att inkludera trafiksäkerhetsfunktioner i upphandling av kommunens fordonsflotta (alkomätare, ISA-teknik, teknik för filhållning). Exempelvis bör det anordnas en internutbildning för kunskapshöjning i ämnet, användandet av cykelhjälmar vid tjänsteresor på cykel ska vara en självklarhet och schemalaggningsen för de som under arbetstid reser mellan arbetsplatser eller kunder ska göras med tillräcklig restid i beaktande för att undvika stress i trafiken.

Information och digitala tjänster

Kommunikation är en viktig del för att skapa förståelse och acceptans för varför åtgärder genomförs. Det är också ett medel för att nå ut med information kring när, var och hur exempelvis en ombyggnation ska ske eller en kampanj genomföras.

Mobility as a service (MaaS) eller Mobilitet som tjänst är ett samlingsbegrepp för integrerade plattformar där flera transportsätt erbjuds och kombineras. Kommunen ska bidra till utvecklingen genom att tillhandahålla infrastrukturen och därmed

möjliggöra etableringen av Mobilitet som tjänst-koncept. Det kan handla om att främja delningstjänster som ger medborgarna möjlighet att gå över till ett aktivt och hållbart resande. En stor del av arbetet sker på nationell nivå och kommunen ska bygga upp kunskap samt stötta och följa utvecklingen. Utveckling av affärsmodeller bör ske av marknaden själv.

Arbetet med icke-resor startar tidigt i planeringsskedet. För att det ska vara möjligt att välja att inte göra en resa krävs det att förutsättningarna är bra. Exempel på en icke-resa kan vara att välja att arbeta hemifrån en eller flera dagar i veckan. Då krävs det att IT-miljön fungerar, arbetsmiljön i hemmet är bra och att det finns en förståelse och vilja hos arbetsgivaren. Det bör finnas servicefunktioner i närheten av hemmet vilket är en del av målen och strategin i översiktsplaneringen. Det kan också handla om att underlätta för hemleveranser av exempelvis matvaror samt all typ av information, service och kommunikation som kan ske digitalt.

För att underlätta valet av aktiva och hållbara resor är en reseplanerare ett bra verktyg. Ett samarbete mellan olika aktörer som äger information kring resor både nationellt och lokalt är en förutsättning för en bra och användbar reseplanerare där samtliga resealternativ är samlade på en plattform. Kommunen bör verka för genomförandet och aktivt delta i arbetet.

Färdmedelsandelar

Målen för 2025 och 2030 anges summerat för gång, cykel och kollektivtrafik. Färdmedelsandelarna för cykeltrafiken och kollektivtrafiken måste öka på bekostnad av biltrafiken. Enligt programmet för trafik och mobilitet ska hållbara resor och transporter ske med färdmedel som är miljö- och klimatmässigt, ekonomiskt och socialt hållbara. De tre hållbarhetsperspektiven behöver alltid harmoniseras för att avgöra vilka färdmedel som är hållbara i varje unik situation och sammanhang. Av den anledningen särredovisas inte färdmedelsandelar för gång, cykel och kollektivtrafik separat för att undvika att fokus hamnar på konkurrens mellan de färdmedlen.

Geografiska färdmedelsmål

Färdmedelsmålen är indelade i olika geografiska skärningar.

Resor inom Uppsala kommun

Målet till 2030 är att markant minska andelen bilresor till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

Resor in till city

Målet till 2030 är att markant minska andelen bilresor till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

Resor inom Uppsala tätort

Målet till 2030 är att markant minska andelen bilresor till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

Resor in till Uppsala tätort

Målet till 2030 är att markant minska andelen bilresor i första hand till förmån för cykel och kollektivtrafik.

Resor utanför Uppsala tätort (inom kommunen)

Målet till 2030 är att andelen bilresor inte ska öka även om antalet resor ökar.

Färdmedelsmål per reslängd

Det övergripande målet är att andelen resor med bil under 5 km ska minska till förmån för främst gång och cykel. Målbilderna visar potentialen för gång, cykel och kollektivtrafik.

Målbild 2030 Gång:

- Antalet gångresor 0-3 km ska öka.
- Gång ska vara det främsta valet tillsammans med cykel för resor 0-3 km

Målbild 2030 Cykel:

- Antalet resor 2-5 km med cykel ska öka kraftigt
- Antalet resor 5-10 km med cykel ska öka
- Cykel ska tillsammans med kollektivtrafik vara det främsta valet för resor 3-10 km

Målbild 2030 bil:

- Antalet bilresor kortare än 5 km ska minska kraftigt

Målbild 2030 kollektivtrafik:

- Antalet resor med kollektivtrafik ska öka på landsbygden¹

Färdmedelsmål säsongsvariationer

Målet är att öka andelen gång och cykel under vinterhalvåret.

Indikatorer hållbara resor och transporter

Utvecklingen av hållbara resor och transporter i Uppsala och dess effekter ska årligen följas upp genom att följa ett antal indikatorer för de tre hållbarhetsperspektiven; Miljö- och klimatmässiga, Sociala och Ekonomiska. Indikatorerna kommer att sammanställas i ett årligt framtaget trafikbokslut tillsammans med övrig utveckling av resandet och transporter i kommunen. Behovet av indikatorer kan variera över tid.

¹ Färdmedelsandelsmålet för kollektivtrafik ligger i linje med målen i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030.

Målbilder

Målbild gångtrafik

I Uppsala finns ett utpekat huvudvägnät för fotgängare

2030 finns utpekade huvudstråk för gångtrafik där funktionalitet, tillgänglighet och trygghet är säkerställt. Drift och underhåll håller längs med dessa stråk högsta klass under hela året. Huvudvägnätet för fotgängare kopplar ihop stadsdelar och sammanfaller inte sällan med cykelvägnätet. Längs dessa stråk ska fotgängare känna sig trygga att gå i sin egen takt och det ska finnas tillräckligt med utrymme för att mötas flera i bredd. I konfliktpunkter med andra trafikslag ska hastigheten vara låg och tillgänglighetsperspektivet ska genomsyra både utformning och vägvisning. Belysning, sittplatser och högfunktionell hantering av dagvatten är en självklar del av huvudvägnätet för fotgängare.

Kunskapen kring gång som trafikslag är hög

Fotgängare finns överallt och kan ta sig fram på olika sätt, med eller utan hjälpmedel. 2030 finns kartlagt hur människor rör sig i Uppsala samt vilka som väljer att gå och varför. Uppsala kommun arbetar aktivt med att förbättra förutsättningarna för gående och inspirera de som idag åker bil eller kollektivtrafik på kortare sträckor att ta steget och börja gå istället.

Attraktiva gångstråk uppmuntrar rörelse och rekreation

De flesta resor till fots är flerfunktionella, det vill säga att fotgängaren inte bara har ett syfte med sin resa. Attraktiva gångstråk gör valet att lämna bilen hemma lättare då resan kan kombineras med avkoppling eller motion. Koppling till grönska och vatten ger ökad trivsel men attraktiva gångstråk kan också vara stadsgator med handel och serveringar där flanörer gärna rör sig och stannar till för att de uppskattar miljön och kan uträtta ärenden eller umgås med andra.

För att människor ska välja att ta sig till och från arbetet och uträtta ärenden till fots är gångvägnätets kopplingar mellan samhällsfunktioner och rekreativstråk viktiga. Det ska finnas gångstråk som är gena och har hög kapacitet men fotgängare ska också kunna välja att ta en liten omväg för att gå en väg där natur- och kulturvärden har huvudrollen.

Åtgärder kopplat till gångtrafik

1.1	Skapa fler fredade och vistelsevänliga ytor för fotgängare.
1.2	Arbeta med trygghetsskapande åtgärder
1.3	Inventera och åtgärda renodlade gångtunnlar och broar
1.5	Säkerställa en tydligare separering mellan gående och cyklister.

1.6	Säkerställa trafiksäkring av passager
1.7	Genomföra skolvägsutredningar
5.1	Inventera kopplingar mellan tätorterna och naturområden
6.2	Vägleda oskyddade trafikanter ut i naturen
7.2	Ta fram en drift- och underhållsstandard för renodlade gångbanor
7.3	Säkerställa att inkomna felanmälningar bidrar till ett kontinuerligt förbättringsarbete
7.4	Säkerställa hög standard på vinterväghållning.
7.5	Ge ökade resurser för uppföljning av fastighetsägareansvar
12.1	Trafikstörningsinformation för oskyddade trafikanter
12.3	Verka för smarta reseplanerare
14.1	Anpassa resvaneundersökningar för ökad kunskap om gång
14.2	Genomföra en separat resvaneundersökning(RVU) för ökad kunskap om barns resvanor
14.3	Genomföra gångflödesmätning inom Uppsala tätort
15.3	Kartlägga och definiera målpunkter och barriärer för gång
15.4	Ta fram ett huvudnät för gång
17.1	Stänga av utvalda gator i innerstan för motorfordon, med undantag för boende och nyttotrafik.
18.1	Arbeta efter tydliga riktlinjer gällande hur trafikslag ska prioriteras vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar.
18.2	Förbättra tillgängligheten vid omledning av trafik, främst för personer med funktionsvariationer.
21.1	Dimensionera trafiksignaler för oskyddade trafikanter säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet.

Samtliga åtgärder och beskrivningar av dessa återfinns i bilaga 2.

Målbild cykeltrafik

Det är säkert och tryggt att cykla

Nollvisionens intentioner eftersträvas alltid i syfte att eliminera antalet dödade och svårt skadade cyklister i hela Uppsala kommun. Både vid upprustning och

nybyggnation är trafiksäkerhet en grundläggande förutsättning. Tryggheten för cyklister är hög i Uppsala och olika målgruppers trygghetsperspektiv beaktas.

Framkomligheten för cykel är hög

Tillgängligheten och framkomligheten för cykeltrafiken är mycket god i Uppsala. Alla viktiga målpunkter knyts samman av ett direkt och sammanhängande cykelnät. Ny infrastruktur och bebyggelse lokaliseras och utformas så att cykeln som trafikslag är ett tidsmässigt effektivt och konkurrenskraftigt färdmedel. För resor upp till 10 km är cykeln det mest fördelaktiga färdmedlet. I stadskärnan får cyklisterna ibland stå tillbaka för gående.

Det är bekvämt att cykla

Det är bekvämt och upplevs som attraktivt att cykla i Uppsala. Komforten för cyklister är hög och möjliggör för cykling till arbete, skola och fritid under hela året. Det är enkelt att använda cykeln för att transportera sig hela eller delar av resan. Gatumiljön är lätt att navigera i och bidrar till liv och rörelse.

Åtgärder kopplat till cykeltrafik

1.2	Arbeta med trygghetsskapande åtgärder
1.4	Säkerställa separering mellan cyklister och motorfordon på gator med höga flöden och hastigheter.
1.5	Säkerställa en tydligare separering mellan gående och cyklister.
1.6	Säkerställa trafiksäkring av passager
1.7	Genomföra skolvägsutredningar
2.3	Främja trafiksäkert beteende.
2.4	Arbeta med beteendepåverkan för "juste" parkering för cykel och mikromobilitet.
3.1	Diplomera cykelvänliga arbetsplatser
3.2	Genomföra kampanjer riktade till nyinflyttade
3.3	Genomföra beteendepåverkande åtgärder för att främja cykling bland barn och unga.
3.4	Genomföra fler vintercyklist-kampanjer
3.5	Uppmuntra Uppsala kommuns anställda att cykla mer och på ett säkert sätt.
4.1	Ta fram en åtgärdsplan för samåkning
4.2	Tillsätt en utredning om hur kommunen bäst kan främja bildelningstjänster

5.1	Inventera kopplingar mellan tätorterna och naturområden
5.2	Utveckla samarbete för ökad prioritet av cykeltrafik utanför kommunens väghållningsområde.
6.1	Upprätthålla en god cykelvägvisning utmed cykelvägar där kommunen är ansvarig väghållare.
6.2	Vägleda oskyddade trafikanter ut i naturen
7.1	Inventera cykelvägnätets beläggningsstandard kontinuerligt.
7.2	Ta fram en drift- och underhållsstandard för renodlade gångbanor
7.3	Säkerställa att inkomna felanmälningar bidrar till ett kontinuerligt förbättringsarbete
7.4	Säkerställa hög standard på vinterväghållning.
8.1	Inkludera cykelparkering i kravställning mot byggherrar
8.2	Anpassa cykelinfrastrukturen till olika typer av cyklar
8.3	Successivt förbättra metoder för omhändertagande av långtidsparkerade och övergivna cyklar
9.1	Upprätthålla en god tillgång till cykelservicepunkter
12.1	Trafikstörningsinformation för oskyddade trafikanter
12.3	Verka för smarta reseplanerare
13.1	Verka för möjligheten att ta med cykel på tåg/spårvagn/buss
13.2	Implementera handlingsplan för cykel- och pendlarparkeringar
13.3	Utreda behov av och former för ett kommunalt låncykelsystem.
15.5	Säkerställa ett prioriterat och trafiksäkert cykelvägnät
18.1	Arbeta efter tydliga riktlinjer gällande hur trafikslag ska prioriteras vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar.
21.1	Dimensionera trafiksignaler för oskyddade trafikanters säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet.
23.2	Säkerställa att kommunens system för datahantering är öppna (för att främja framtida utveckling)

Samtliga åtgärder och beskrivningar av dessa återfinns i bilaga 2.

Målbild kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har god framkomlighet och kapacitet i staden

2030 har kollektivtrafiken hög framkomlighet på de gator som utgör viktiga kollektivtrafikstråk. Kollektivtrafiken, såväl spårväg som buss, är prioriterad i gatunätet, vilket ger attraktiva restider med kollektivtrafik under hela dygnet. Det är små skillnader i restid mellan rusningstid och låg/mellantrafiktid. Det har skett en kraftig resandeökning och en överflyttning av resor från personbil till kollektivtrafik, vilket har möjliggjorts av god kapacitet i form av turutbud och fordon.

Stadsnoderna är utvecklade för kollektivtrafik vilket har skapat en balanserad tillväxt

Översiktsplanen pekar ut en utvecklingsinriktning som innebär en fem-kärning stad. 2030 har stadsnoderna inneburit att Uppsala kunnat växa balanserat utan för mycket koncentration av trafik i de centrala delarna av staden. Stadsnoder utgör effektiva bytespunkter mellan stadstrafik och regional trafik. Mellan stadsnoderna finns kollektivtrafik med god framkomlighet och kapacitet i form av buss eller BRT (Bus Rapid Transit).

Utnyttja digitaliseringens möjligheter för en attraktivare kollektivtrafik

Den snabba trenden av digitalisering inom trafiksektorn har bidragit till förbättrad reseplanering, realtidsinformation, linjetabeller och information om störningar. Öppna data har lett till nya smarta lösningar. Informationen är enklare, mer kundpassad och lättillgänglig för samtliga resenärer. Information om kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster går att hitta på samma plattformar, vilket underlättar bytesmöjligheter och kombinationsresor.

Åtgärder kopplat till kollektivtrafik

1.6	Säkerställa trafiksäkring av passager
10.1	Införa parkeringsreglering som styr mot parkering i anläggning.
11.1	Fortsätta bygga ut nät för el-laddning och tankning av andra hållbara drivmedel
12.1	Trafikstörningsinformation för oskyddade trafikanter
12.2	Verka för samordnad realtidsinformation
12.3	Verka för smarta reseplanerare
13.1	Verka för möjligheten att ta med cykel på tåg/spårvagn/buss
13.2	Implementera handlingsplan för cykel- och pendlarparkeringar
15.6	Peka ut ett huvudnät för kollektivtrafiken

17.1	Stänga av utvalda gator i innerstan för bil och tunga transporter, med undantag för boende och nyttotrafik.
17.2	Utreda trängselskatt
17.3	Genomföra omvärldsbevakning och kunskapsinhämtning för tekniska lösningar som kan styra trafiken
18.1	Arbeta efter tydliga riktlinjer gällande hur trafikslag ska prioriteras vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar.
20.1	Utveckla en standard för kollektivtrafikens linjenät
20.2	Ta fram en samlad lösning för de största gatorna.
21.1	Dimensionera trafiksignaler för oskyddade trafikanter säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet.
21.2	Införa signalprioritering på fler platser
22.1	Samarbeta med UL för att skapa ett enklare biljettsystem
23.1	Delta i nationella samarbeten för nya digitala system
23.2	Säkerställa att kommunens system för datahantering är öppna (för att främja framtida utveckling)

Samtliga åtgärder och beskrivningar av dessa återfinns i bilaga 2.

Målbild godstrafik

Det är tydligt var gods- och varustransportfordon ska köra och parkera

Gods- och varustransporter fyller en viktig funktion i samhället och får ta plats i hela kommunen. Däremot behöver inte dessa fordon ta plats på alla gator under alla tider på dygnet. Det är lätt att göra rätt och lastbilar hamnar inte i en förbudszon för att det är svårt för föraren att veta vad som gäller eller att hitta rätt. Även angöringsplatser och uppställningsplats för släpvagn är lätta att hitta.

De kommunala transportererna är 100% hållbara

Kommunen är en viktig aktör i sammanhanget i och med att det är vår egen verksamhet som vi har full rådighet över. Uppsala kommun är föregångare och visar andra aktörer vad som är möjligt genom hanteringen av de egna gods- och varustransporter samt de transporter som upphandlas externt. Kommunen är också drivande i arbetet med att skapa förutsättningar för omställning till klimatneutrala drivmedel för tunga fordon.

Arbetet med möjliggörande av hållbara gods- och varuleveranser leds av kommunen

Antalet varustransporter med motorfordon har minskat i innerstaden. Trivseln och tryggheten har ökat och konflikterna mellan oskyddade trafikanter och motorfordon har minskat i Uppsala innerstad. Först har den tunga trafiken styrts om och sedan har

det totala antalet transporter i innerstaden minskat. Leveranser sker med andra hjälpmedel som inte stör stadslivet.

Åtgärder kopplat till godstrafik

6.3	Gör en översyn och inventering av vägmarken och förordningar som begränsar fordonstrafik.
6.4	Komplettera vägvisning i Uppsala för att det ska bli lätt att hitta till områden med godsintensiva verksamheter.
11	Fortsätta bygga ut infrastruktur för el-laddning och andra hållbara drivmedel
15.1	Ta fram ett prioriterat nät för personbilstrafik och tung trafik.
17.2	Utreda trängselskatt
17.3	Genomföra omvärldsbevakning och kunskapsinhämtning för tekniska lösningar som kan styra trafiken
18.2	Förbättra tillgängligheten vid omledning av trafik, främst för personer med funktionsvariation.
19.1	Utreda möjligheterna med bostadsnära varuutlämning
19.2	Bygga upp kunskap kring förenkling av varumottagning
19.3	Verka för en ökad användning av Uppsala bygglogistikcenter (BLC)
19.4	Arbeta med att få fler leverantörer att använda varuservice
19.5	Mäta mängden varuleveranser i innerstaden

Samtliga åtgärder och beskrivningar av dessa återfinns i bilaga 2.

Målbild privat motorfordonstrafik

I Uppsala kommun är personbilar fossilfria

Fossila bränslen fasas succesivt ut till 2030. Uppsala kommun förfogar över några av de verktyg som krävs för att nå det målet men är beroende av att arbetet synkroniseras med andra regionala och nationella offentliga och privata aktörer. Sett över ett längre perspektiv än 2030 blir bilparken alltmer hållbar också i ett livscykelperspektiv.

Staden är fortsatt tillgänglig med bil

I den växande staden gör kraven på hållbara resor och transporter att bilen till viss del succesivt ersätts med andra och mer yteffektiva färdmedel. Både genom att andra färdmedel blir mer attraktiva, men också mer konkurrenskraftiga genom ekonomiska styrmedel som gör bilen mer kostsam. För vissa typer av resor och för vissa grupper, såsom personer med funktionsvariationer, kommer bilen även fortsättningsvis vara det hållbara valet, också i staden. Transportsystemet är sammankopplat och ger i alla delar av staden en god tillgänglighet med bil för dessa typer av resor.

Landsbygden och tätorterna har hög tillgänglighet

På landsbygden och i tätorterna utanför staden är bilens roll fortsatt viktig. Allt färre resor till staden sker med bil, bland annat tack vare ett målinriktat arbete med att utveckla möjligheterna för resor med olika färdmedel från start till mål.

Åtgärder kopplat till privat motorfordonstrafik

1.4	Säkerställa separering mellan cyklister och motorfordon på gator med höga flöden och hastigheter.
1.6	Säkerställa trafiksäkring av passager
2.3	Främja trafiksäkert beteende.
4.1	Ta fram en åtgärdsplan för samåkning
4.2	Tillsätt en utredning om hur staden bäst kan främja bildelningstjänster
6.3	Gör en översyn och inventering av vägmärken och förordningar som begränsar fordonstrafik.
10.1	Inför parkeringsreglering som styr mot parkering i anläggning.
10.2	Implementera handlingsplanen för bilparking
11.1	Fortsätta bygga ut infrastrukturen för el-laddning och andra hållbara drivmedel
13.2	Implementera handlingsplan för cykel- och pendlarparkeringar
15.1	Ta fram ett prioriterat nät för personbilstrafik och tung trafik.
15.2	Utreda möjligheterna att utveckla "hästskon" till ringled
17.1	Reglera gator i innerstan för att minska genomfartstrafik med motorfordon
17.2	Utreda trängselskatt
17.3	Genomföra omvärldsbevakning och kunskapsinhämtning för tekniska lösningar som kan styra trafiken

Samtliga åtgärder och beskrivningar av dessa återfinns i bilaga 2.

Uppföljning

Utvecklingen av hållbara resor och transporter i Uppsala och dess effekter ska årligen följas upp genom att följa ett antal indikatorer för de tre hållbarhetsperspektiven; Miljö- och klimatmässiga, Sociala och Ekonomiska. Indikatorerna kommer att sammanställas i ett årligt framtaget trafikboksut tillsammans med övrig utveckling av resandet och transporter i kommunen.

Gatu- och samhällsmiljönämnden är ansvarig för handlingsplanen och har därmed det övergripande ansvaret för uppföljning och utvärdering av handlingsplanen.

Relaterade dokument

Uppsala kommun:

- Program för mobilitet och trafik
- Översiktsplan
- Klimatfärdplan
- Innerstadsstrategi
- Landsbygdsprogram för Uppsala kommun
- Åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet
- Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller
- Uppsala kommuns parkeringspolicy
- Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun
- Handlingsplan för parkering
- Handlingsplan för pendlarparkeringar
- Parkeringstal för Uppsala

Trafikverket:

- Nollvisionen

Region Uppsala:

- Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Bilagor

Bilaga 1. Nulägesbeskrivningar

Bilaga 2. Åtgärder

Bilaga 3. Utredningsbehov

Aktiverande styrdokumentDatum:
2020-10-08Diarienummer:
GSN-2019-03230Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Bilaga 1 - Nulägesbeskrivningar

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer

Innehåll

Gång.....	3
Olycksstatistik från Strada.....	3
Infrastruktur	3
Styrande förutsättningar, lagar och regler	4
Kontinuerligt arbete	4
Brister och kunskapsluckor	5
Cykel	5
Infrastruktur	5
Styrande förutsättningar, lagar och regler	7
Kontinuerligt arbete	8
Brister och kunskapsluckor	8
Kollektivtrafik	9
Infrastruktur	9
Styrande förutsättningar, lagar och regler	10
Kontinuerligt arbete	10
Brister och kunskapsluckor	11
Godstransporter	11
Infrastruktur	12
Styrande förutsättningar, lagar och regler	12
Kontinuerligt arbete	13
Brister och kunskapsluckor	14
Personbilstrafik	15
Infrastruktur och trafikflöden.....	15
Styrande förutsättningar, lagar och regler	16
Kontinuerligt arbete	16
Brister och kunskapsluckor	17
Miljö och klimat	18
Trafikbuller	18
Luftkvalitet.....	19

Gång

Resvaneundersökningar genomförs var femte år och den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2015. Vid en jämförelse mellan resvaneundersökningarna från 2010 och 2015 framgår att gångtrafiken har minskat med fyra procentenheter, från 18% 2010 till 14% 2015. Allra mest har andelen resor till fots minskat i de mindre tätorterna Gunsta, Marielund, Länna och Almunge. I samma områden har bilresorna ökat något vilket går tvärtemot trenden i övriga delar av Uppsala kommun. Resultatet från den senaste resvaneundersökningen visar att de som går mest frekvent är kvinnor i åldern 15 - 39 år och de mest vanliga gångresorna är korta och inom Uppsala tätort.

Olycksstatistik från Strada

Eftersom sjukhusen i Uppsala började registrera olyckor i Strada först 2016 är tidigare års statistik opålitlig och det blir svårt att visa på någon typ av utveckling ännu på några år. Den statistik som finns är inrapporterad av sjukhus och av polismyndigheten. Endast 5% av fotgängarolyckorna som rapporterats är svåra olyckor eller dödsolyckor. 76% av de inrapporterade fotgängarolyckorna är singelolyckor och ett ganska stort mörkertal kan antas eftersom många av de lindrigt skadade troligtvis aldrig uppsöker sjukhus och därmed inte finns med i statistiken. Flest skadade är i åldern 50 - 65 år. Fler kvinnor än män skadas förutom när det gäller tonåringar.

Infrastruktur

Stigar, leder och rekreationsområden

I Uppsala kommun finns 25 motionsspår och 15 utegym och många alternativ för den som vill komma ut i naturen. Linnéstigarna, Upplandsleden och Hammarsskogs naturreservat är några exempel på utpekade stråk/områden för rekreation och naturupplevelser.

Drift & underhåll

Oskyddade trafikanter är högt prioriterade i vinterväghållningen och prioriteras högre än motorfordon. Gångbanor plogas före gator och sopas samtidigt som gatorna sopas för att det är enklast att göra på det sättet. Prioriterade stråk sopsaltas, det gäller de stråk där gående och cyklister samsas. De satsningar som görs på cykel spiller på det viset över på gång. Entreprenörerna som utför vinterväghållningen åt kommunen utbildas i tillgänglighetsperspektiv. De får prova hur det är att ta sig fram med nedsatt syn eller rörelseförmåga när det är dåligt plogat, för att de ska vara medvetna om hur viktigt det är att ha en högkvalitativ snöröjning. Utbildningen genomförs i samarbete med Funktionsrätt Sverige.

I beläggningsprogrammet ligger mest cykelvägar och gång-och cykelbanor och inte så många gångbanor. Det är svårt att veta vilka gångbanor som behöver ny beläggning eftersom de inte felanmäls så ofta. Status på gator, gångbanor och cykelbanor ska kontrolleras under rondering, men rondering prioriteras ofta ned till förmån för annat arbete. De flesta renodlade gångbanor som finns är inte kommunens ansvar utan

driftas av privata fastighetsägare. Det fungerar inte alltid så bra trots att det är lag på att de ska hållas framkomliga.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

Uppsala innerstad är utpekad som område där gående prioriteras. I en stor del av stadskärnan är trafik med fordon därför helt förbjuden eller begränsad på olika sätt. Tanken är att stadskärnan ska vara ett område med hög trivsel och trygghet för de som väljer att röra sig där och besöka de verksamheter som finns i området. Då det saknas fysiska hinder för fordon är det lätt att bryta mot förbuden, efterlevnaden är hyfsad men inte optimal.

Kontinuerligt arbete

Gångtrafik i planprocessen

I detaljplaneskedet bevakas fotgängarperspektivet genom att en rad aspekter identifieras och checkas av. Prioriteringsordningen vid planering av nya områden är gång, cykel, buss, kollektivtrafik. Genheten ska vara högre för gående än för andra trafikslag och orienterbarheten och logiken i hur gångvägar hänger ihop prioriteras, både när det gäller helt nya områden men också att ansluta befintliga kopplingar av gång- och cykelnät. Det ska finnas goda möjligheter att ta sig mellan viktiga målpunkter som exempelvis skola, arbetsplatser, parker, grönområden, verksamheter och bostadsområden. Entréerna ska dessutom ansluta smidigt till gångnätet. Planen jämförs så att den stämmer överens med riktlinjer i kommunens översiktsplan. I stora projekt görs ibland analyser av gångflöden som används för att optimera gångnätet och addera saknade länkar. Då jämförs även tidsaspekten för gångflöden med tidsaspekten för motorfordonsflöden. I samband med framtagandet av en detaljplan ska gärna restiden för gång och cykel förbättras jämfört med bil.

När det gäller detaljutformning av gångnätet används teknisk handbok. Vid nya busshållplatser placeras gångvägen framför hållplatsen medan cykelvägen går bakom. Man ska kunna gå eller cykla till busshållplatser och konfliktpunkter mellan bil och gående/cyklister ska minimeras i den mån som är möjlig. Vägar till skolor och förskolor ses också över i förhållande till busshållplatser, avstånd och närbarhet. Det ska finnas hastighetssäkrade passager och idag ska inga passager byggas som inte är hastighetssäkrade. Fordonsangöring ska inte behöva ske på gångväg. Gångvägar ska heller inte blockeras vid hämtning av avfall.

Trafikreglering och upplåtelse

I arbetet med trafikordningsplaner och markupplåtelse prioriteras de gående alltid först gällande framkomlighet följt av cykel, kollektivtrafik och övriga motorfordon. När en plats behöver stängas av är oskyddade trafikanter prioriterade med särskilt fokus på särskilt utsatta fotgängare som är i störst behov av god framkomlighet utan hinder och konflikt med motorfordon. Även om fotgängare ska prioriteras blir inte alltid resultatet bra. Det kan bero på att entreprenören saknar egenkontroll, instruktionerna har misstolkats eller att utrustningen har flyttats runt.

Trygghetsvandringar

Trygghetsvandringar genomförs kontinuerligt i samverkan med civilsamhället. Genom att arrangera trygghetsvandringar skapas förutsättningar för trygghet, lustfyllda möten och trivsamma miljöer. Hösten/vintern 2019 genomfördes för första gången trygghetsvandringar med barn och unga, riktade till skolvägar och utemiljöer där barn och unga vistas.

Brister och kunskapsluckor

I Uppsala kommun saknas

- **Övergripande flödesmätningar för gångtrafik i Uppsala.** Nedslag finns men inga övergripande eller sammanlänkande kartläggningar som kan användas som underlag vid gångplanering.
- **Statistik över gångvägar.** Det finns inga siffror på hur många meter gångväg som finns och inte heller dokumenterat i GIS var de finns.
- **Strategi för gångtrafik.** Det saknas strategiska mål och planer för hur Uppsala kommun ska arbeta med gångtrafikplanering.
- **Kunskap om gångtrafikanter i Uppsala.** Andelen gående minskar och det är inte utrett vad det beror på eller hur trenden kan vändas.

Cykel

Uppsala är en kommun med en hög andel cykling och med en lång tradition av cykling. Sedan snart tio år tillbaka har det gjorts stora satsningar, i både infrastruktur och beteendepåverkansprojekt, för att förbättra för cyklister och få fler att cykla. 2015–2018 pågick projektet ”Sveriges bästa cykelstad” där syftet med projektet var att höja cykelfrågornas status samt lyfta fram dem tydligare på agendan. Utifrån den målsättningen arbetade kommunen för att öka andelen cyklister i Uppsala samtidigt som insatser gjordes för att öka säkerheten.

En stor del av alla resor som görs i Uppsala tätort är kortare än fem kilometer och där finns många målpunkter samlade inom ett förhållandevis litet område. Möjligheterna att ytterligare öka andelen cykelresor i såväl kommunen som i Uppsala tätort är goda.

Infrastruktur

I Uppsala kommun finns det i dagsläget 547 km cykelvägar. Av dessa återfinns 452 km i Uppsala tätort och 19 km i Storvreta tätort. I de övriga tätorterna finns det totalt 37 km cykelvägar medan längden på de cykelvägar som finns mellan kommunens samtliga tätorter i nuläget uppgår till 49 km. Det är markägaren som ansvarar för att underhålla och sköta om cykelvägarna samt att investera i nya. I såväl Uppsala som Storvreta tätorter samt Lindbacken, Skölsta och Fullerö är det framförallt Uppsala kommun som har detta ansvar. I de övriga delarna av kommunen är det Trafikverket, samfälligheter och vägföreningar som ansvarar för drift, underhåll och byggnation av nya cykelvägar.

De cykelvägar som Uppsala kommun ansvarar för är uppdelade i fyra kategorier:

- Snabbcykelleder
- Cykelvägar i huvudcykelnätet
- Cykelvägar i det lokala cykelnätet
- Rekreationscykelvägar

Det som framförallt skiljer dessa kategorier åt grundar sig på den prioritering de har kopplat till kommunens underhållsplaner när det bland annat handlar om vinterväghållning och beläggningsupprustning. För att sätta detta i ett sammanhang utförs det idag så kallad sopsaltning utmed både snabbcykellederna och en del av cykelvägarna i huvudcykelnätet medan rekreationscykelvägarna i regel inte underhålls vintertid. En annan aspekt är exempelvis att snabbcykellederna ska hålla en hög standard på den asfalt som finns medan rekreationscykelvägarna i regel anläggs i grus och inte underhålls i lika stor utsträckning. Generellt ingår också de mer prioriterade cykelvägarna i mer sammanhängande stråk där cykelvägarna är bredare och där fotgängare och cyklister i större utsträckning är åtskilda från varandra på ett tydligare sätt. Av den anledningen är rekreationscykelvägarna och en del av cykelvägarna i det lokala cykelnätet smalare där en åtskillnad mellan trafikantgrupperna inte förekommer i lika stor utsträckning.

Cykelparkeringar

Idag finns cirka 13 800 kommunala cykelparkeringar inventerade i centrala Uppsala. Utöver det finns många fler cykelparkeringar som ännu inte är inventerade. De flesta cykelparkeringar som kommunen äger ligger i centrala Uppsala men det finns även flertalet cykelparkeringar vid större kollektivtrafikstopp och i friluftsområden. Vid resecentrum finns även ett cykelparkeringshus med plats för ca 1200 cyklar.

Cykelboxar

Sedan 2015 arbetar Uppsala kommun med så kallade cykelboxar som ger cyklister ett särskilt utrymme i signalreglerade korsningar där cyklister färdas i blandtrafik. Cykelboxar gör cyklisterna mer synliga för övrig trafik och förbättrar således trafiksäkerheten, särskilt i korsningar med många svängande fordon.

Cykeldetektering vid signalreglerade korsningar

Utmed cykelnätet har ett antal platser försetts med så kallad cykeldetektering. Detta är en åtgärd som innebär att cyklister som kommer fram till en signalreglerad korsning detekteras i förväg, likt bilar, för att optimera trafikflöden. Genom att antalet stopp generellt minskar och att väntetiden förkortas för cyklister anses detta vara en viktig åtgärd för att öka såväl framkomligheten som bekvämligheten. Idag känner nedgrävda slingor i marken av stålet i de cyklar som passerar.

Vinterväghållning

Uppsala kommun ansvarar för snöröjning och halkbekämpning av gång- och cykelvägar, gator, torg och parkeringsplatser i en bestämd ordning. De högst prioriterade gång- och cykelvägarna åtgärdas först. När kommunens snöberedskap fattar beslut om att aktivera snöröjningen har personalen en timme på sig att påbörja

plogningen. Kommunen sopar och saltar även utvalda gång- och cykelvägar i Uppsala. I vinterväghållningen ingår även upptag av vintersand.

Underhåll och drift

Cirka hälften av alla upprustningar sker som egna projekt. Resten åtgärdas genom "belägningsprogrammet" där gator med sliten beläggning rustas upp. Arbetet utgår från regelbundna, omfattande belägningsinventeringar. Både bilvägar och gång- och cykelvägar åtgärdas i belägningsprogrammet och vid behov breddas gång- och cykelvägar. Lagning av beläggning arbetas kontinuerligt med. Medborgare kan felanmäla skador som åtgärdas så snart som möjligt.

Sedan en tid tillbaka har fokus inom belysningsarbetet legat på gång- och cykelvägar och idag hålls en god standard på majoriteten av våra gång- och cykelvägar. Kontinuerlig ronding av den offentliga belysningen utförs av entreprenörer. Entreprenörernas inspel såväl som medborgares inspel via felanmälan blir underlag i belysningsarbetet. Det sker också ett kontinuerligt arbete med att effektivisera utrustningen och växla om till energisnålare armaturer och lampor.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

Cykelpassager

Utmed de gator i Uppsala tätort som Uppsala kommun ansvarar för finns det idag över 500 cykelpassager. Målsättningen är att så många som möjligt av dessa med tiden ska anses vara säkrade till 30 km/h genom att trafikmiljön för passerande fordon är utformad för låga hastigheter genom exempelvis införandet av olika typer av farthinder.

Cykelöverfarter

Den 1 september 2014 infördes nya definitioner kring begreppet cykelöverfart. Det innebär att "cykelöverfarter är den del av väg där cyklar och förare av moped klass II har företräde framför annan trafik". Detta kan jämföras med definitionen av begreppet cykelpassage där detta företräde ej finns inskrivet. Utifrån detta har Uppsala kommun som ambition att successivt införa fler cykelöverfarter och med jämna mellanrum också utvärdera denna process. Syftet är att öka framkomligheten för cyklister genom att minska antalet stopp men att det utifrån lagstiftningen också ställs krav på utformningen för att trafiksäkerheten tydligt ska beaktas.

Tidsbegränsad cykelparkering i centrala Uppsala

Sedan 2018 är det tillåtet att parkera max fem veckor i centrala Uppsala och max två veckor inom resecentrumområdet. I det nya cykelparkeringshuset är det tillåtet att parkera max nio dagar. Regleringen är till för att cyklar inte ska bli stående allt för länge i cykelställen eftersom det är ett högt tryck på dem, speciellt runt resecentrum. Arbetet med reglerna för cykelparkering är pågående då det behöver utvecklas och anpassas till den ständigt förändrade parkeringssituationen.

Kontinuerligt arbete

Beteendepåverkan

Uppsala kommun jobbar aktivt med olika typer av beteendepåverkansprojekt riktade mot cyklister. Projekten kan till exempel syfta till att få fler att cykla året runt, att få grupper där cykelandelen är låg att cykla mer eller att öka medvetenheten kring trafiksäkerhet.

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med att öka andelen aktiva resor för barn och unga, både till och från skolan men också när det gäller fritidsresor. Kommunen arbetar därför med cykel och barnperspektivet i en rad olika projekt. Buslätt att cykla rätt är ett exempel, en cykelaktivitet där förskolebarn på ett lekfullt sätt får lära sig mer om hur de ska bete sig i trafiken. Arrangemanget ordnas vid olika tillfällen och på olika platser i Uppsala.

Granskning tidiga skeden

En grupp av tjänstepersoner granskar ritningar för nyproduktion ur ett driftperspektiv vilket syftar till att nybyggda gatumiljöer ska vara lätta att sköta.

Flödesmätningar

Varje år utför Uppsala kommun insatser genom både så kallade fasta mätningar och punkträkningar utmed kommunens cykelvägar. De mäter hur många cyklister som passerar samt när på dygnet det sker. Idag finns det totalt fem fasta cykelmätare som mäter trafiken dygnet runt, året om. De är placerade utmed Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds väg samt vid Hamnspången, Islandsbron och Resecentrum.

Brister och kunskapsluckor

- **Landsbygdsperspektivet**, vi har inte rådighet över statliga vägar men behöver bli bättre på arbetet med cykel på landsbygden.
- **Hela resan perspektivet** behöver utvecklas, cykelparkeringar vid busshållplatser, cykel på bussen etc.
- **Systematiskt uppföljningsarbete kopplat till Strada och rapporterade olyckor**. Vi behöver en tydligare koppling mellan olyckor och åtgärder.
- **Cykelanpassade gator**, gatuutformning som är mer utformade efter cykel.
- **Hycykelsystem/cykelpool** för allmänheten.

Kollektivtrafik

I den senaste kommunövergripande resvaneundersökningen var kollektivtrafikens andel av resorna 13 % i såväl Uppsala kommun som i tätorten. Trenden för kollektivtrafikresandet är positiv. Under perioden 2005 - 2015 ökade resandet med stads- och regionbuss och med pendeltåg i både kommunen och i länet. Störst ökning har skett med stadsbussar inom Uppsala tätort, från cirka 12 miljoner påstigande år 2005 till cirka 20 miljoner påstigande år 2016.

Infrastruktur

I Uppsala kommuns översiktsplan pekas fem viktiga stadsnoder ut, se figur 1. Dessa är Resecentrum, Gränby centrum, Gottsunda centrum, Bergsbrunna och Börjetull. Strategiskt utgör dessa noder för framtiden platser med fler arbetsplatser, handel och bostäder. Noderna är såväl viktiga start- och målpunkter som bytespunkter och mellan noderna behövs högkvalitativa kollektivtrafikstråk, eftersom kapaciteten inte kommer att räcka till för att alla bussar ska trafikera gatorna i centrala Uppsala. Andra viktiga utvecklingsområden för kollektivtrafiken i Uppsala tätort är verksamhetsområdena Boländerna-Fyrislund, Husbyborg-Libroäck.

Figur 1. Stadsnoder i Uppsala. Källa: Översiktsplan 2016



Vid sidan av de i översiktsplanen utpekade stråken har UL en lista med gator som är högprioriterade för kollektivtrafiken.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

Kommunens ansvar inom området

Uppsala kommun och Region Uppsala har sedan 2012 tecknat ett samarbetsavtal som reglerar ett gemensamt ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur. Längs med det kommunala vägnätet ansvarar kommunen för infrastrukturen i marknivå vid hållplatser, vilket innebär investeringar i perronger, anslutande gång- och cykelvägar och övergångsställen. Regionen ansvarar för trafikantinformationen samt investeringar i gatmöbler såsom väderskydd, bänkar och skyltar med linjenummer. Kontinuerlig samverkan mellan parterna är därför en förutsättning för att påskynda och kvalitetssäkra en hög standard för hållplatser och knutpunkter. En viktig del av samarbetet är också att samordna och utforma strategidokument för infrastrukturen såsom Regionens hållplatshandbok, kommunens tekniska handbok och avtal för reklamfinansierade gatmöbler.

Framkomlighetspaket

Uppsala kommun beslutade 2015 att genomföra strategiska framkomlighetsåtgärder genom flera åtgärds paket. Åtgärderna riktar sig till att öka bussarnas medelhastighet, genom att minska antalet stopp och genom att reservera fler ytor för kollektivtrafiken. Framkomlighetsåtgärderna består bland annat av utbyggnad av signalprioritering, kollektivtrafikkörfält, minskning av kantstensparkering på bussgator, ombyggnad/anpassning av farthinder samt borttagning av övergångsställen.

Framkomlighetspaketet har inte fullföljts på alla gatorna i centrum, som exempelvis Kungsgatan. Det pågår flera större byggprojekt i centrum, vilket har gjort det svårt att genomföra åtgärder där. Uppsala kommun har idag installerat signalprioritering i 11 trafiksignaler. Det finns i nuläget 52 signaler längs med kollektivtrafiklinjer som inte har signalprioritering. Det finns en stor potential att förbättra framkomligheten genom utbyggnad av signalprioritering på flera platser.

Kontinuerligt arbete

Planerade infrastrukturprojekt

Högkvalitativa kollektivtrafikstråk

Kollektivtrafiken behöver förstärkas i fråga om kapacitet i flera stråk. I områden som förtätas kommer dagens linjetrafik inte att klara av ett utökat transportbehov av fler resenärer. För att tillgodose efterfrågan av kollektivtrafik behöver antingen linjetrafiken tätare avgångar eller större fordon. I södra staden planeras en stor utbyggnad av bostäder fram till 2030 och därför behövs omfattande infrastruktursatsningar göras i denna del av staden.

Kommunen planerar en utbyggnad av två kapacitetsstarka kollektivtrafiklinjer, som kommer att få spårväg, alternativt utformas som så kallad BRT (Bus Rapid Transit) mellan Uppsala Resecentrum och Gottsunda centrum. Linjerna ska trafikförsörja Akademiska sjukhuset, Biomedicinskt centrum, Pollacks backen, Ulleråker, Ultuna/Sveriges Lantbruksuniversitetet (SLU) och Rosendal. Beslut väntas till fjärde kvartalet 2021.

Från Gottsunda centrum planeras ett motsvarande högkvalitativt kollektivtrafikstråk till den nya stadsnoden i Bergsbrunna med koppling till en framtida pendeltågsstation.

Järnvägsplan för 4 spår

Trafikverket har påbörjat arbetet med en järnvägsplan för fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm, en utbyggd järnvägsstation i Uppsala central samt en ny station, Uppsala södra, i Bergsbrunna. Järnvägsplanen beräknas ta 4 - 6 år att genomföra.

Uppsala central

Uppsala kommun arbetar parallellt med en utvecklingsplan som ska visa hur anslutande område runt själva järnvägsanläggningen etappvis ska kunna byggas ut. Utvecklingsplanen planeras antas av kommunstyrelsen under fjärde kvartalet 2021.

Inom ramen för spårvägsprojektet tar Uppsala kommun fram en detaljplan för spårvägen. En samrådshandling beräknas vara klar hösten 2020. Den ska visa hur en spårväg ska ansluta till Uppsala central.

Uppsala södra

Ett stationsläge i Bergsbrunna utreds också inom ramen för järnvägsplanen som nämns ovan. Stationen planeras att tas i drift 2029. Ett planeringsarbete kommer att göras av Uppsala kommun för utformningen av området runt stationsanläggningen.

Brister och kunskapsluckor

I Uppsala kommun saknas

- **Samlad realtidsinformation och reseplanerare.** Idag finns information på flera olika ställen och hos olika aktörer. UL erbjuder realtidsinformation på stads- och regionbussar, medan Trafikverket ansvarar för informationen på det nationella järnvägsnätet.

Godstransporter

De siffror som finns över den tunga trafikens flöden är schablonsiffror som inte kan användas som ett statistiskt underlag. Kort sagt finns inte mycket information definierad kring hur godstrafiken rör sig i Uppsala annat än analyser av specifika punkter där godstrafiken är ett av flera trafikslag. 2015 genomfördes en kartläggning av godstrafiken i Uppsala innerstad som ger en fingervisning om hur mycket godsleveranser som förekommer.

Kartläggning av godstrafik i Uppsala innerstad – 2015 ögonblicksbild

Enkätundersökningen visar att godsleveranserna idag i huvudsak fungerar bra utifrån ett mottagarperspektiv, men skapar betydande miljöbelastning och störningar i innerstaden. Antalet varuleveranstillfällen i innerstaden uppskattas ligga i spannet 280

- 480 per arbetsdag inom inventeringsområdet, motsvarande i genomsnitt 1 - 1,5 leveranser per verksamhet och arbetsdag. Spannet mellan verksamheterna är dock stor, vissa verksamheter tar emot upp till tio leveranser per dag. Trafikräkningen visar att lastfordon utgör cirka 30 % av all fordonstrafik i centrala staden, fördelat på 25 % lätta lastfordon (under 3,5 ton) och 5 % distributionslastbilar (över 3,5 ton). Lastfordonstrafiken äger i huvudsak rum på förmiddagen och på tidiga eftermiddagen, efter kl. 15 avtar omfattningen avsevärt. Inte alla lastfordon används för att leverera gods. Bland de tunga lastfordon dominerar verksamheter som är inriktade på varutransporter, men bland de lätta lastfordonen används endast cirka hälften primärt för varuleveranser, medan andra halvan fördelas på bl.a. bygg- och tjänsteverksamheter. Bland de registrerade fordonen var lastfordon från Posten/Postnord vanligast, följd av lastfordon från Uppsala kommun. Lastfordon står för en betydande del av utsläppen av luftföroreningar i centrum. För kväveoxider är andelen från lätta och tunga lastfordon av samtliga fordonsrelaterade utsläpp cirka 60 %, för partiklar cirka 75 %, vilket tyder på lastfordonstrafikens stora påverkan på luftkvaliteten i centrum. Även en uppskattning av de externa kostnaderna av bullret från trafiken visar att lastfordon – särskilt lätta lastbilar – har en dominerande roll.

Infrastruktur

Värmeverket i Uppsala använder järnvägen för att transportera gods men i övrigt sker godstransporterna i kommunen i huvudsak med lastbil. Det finns inget utpekad vägnät för godstrafik i Uppsala kommun i dagsläget och det kommunala vägnätet saknar helt BK4-vägar (februari 2020). BK4 står för bärighetsklass 4 vilket är den klassificering som tillåter de tyngsta lastbilarna utan att en dispens krävs. BK4 möjliggör samlastning av gods då det förenklat innebär att transporterna kan frakta tyngre last. Statliga E4an är inte BK4 och det saknas andra anslutande BK4-vägar söderifrån vilket till viss del motverkar syftet med att införa bärighetsklassen på kommunal väg då långväga transporter söderifrån ändå inte kan passera Uppsala annat än via långa omvägar.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

I delar av Uppsala stad är det förbud att köra med fordon som är längre än 12 meter. Förbudet innebär att vissa lastbilar behöver lämna sitt släp utanför stadskärnan för att kunna trafikera delar av sin rutt.

Dagens miljözon, miljözon 1, har varit gällande sedan 2013 och syftar att förbättra luftkvaliteten i Uppsala centrum genom att utesluta alla tunga fordon som inte uppfyller kraven. I praktiken innebär detta att från och med 1 januari 2021 får endast tunga fordon som är klassade som euro 6 köra i zonen.

Under 2020 har ett förbud införts mot tung lastbil alla dagar 11 – 06 i Uppsala innerstad. Åtgärden är ett steg i implementeringen av innerstadsstrategin med syftet att skapa en högre trivsel i stadskärnan under de tider på dygnet som det sociala livet i staden är i full gång.

Kontinuerligt arbete

Kommunala transporter

Kommunens transporter samordnas så att det blir färre transporter. Genom att ta kontroll över de sista milen och samtransportera via distributionscentral kan antalet leveranser och antalet körda kilometer minskas, och därmed även utsläppen. Det körs totalt färre mil på den mest frekventa körslingsplanen vilket ger positiva ekonomiska, ekologiska och sociala effekter. I dagsläget samordnas endast transporten av förbrukningsvaror men det finns potential att utveckla till andra typer av varor. Samordningen gäller transporter i hela Uppsala kommun, det vill säga alla kommunala verksamheter inklusive leveranser till brukare och andra privatpersoner, om det är kommunen som står för varorna och är beställare. Förra året kördes cirka 2800 mil på två stycken 12 tons lastbilar och en del gods kördes med mindre personbil. Det görs cirka 25 stopp per dag per lastbil.

Uppsala bygglogistikcenter, BLC

1 mars 2018 invigdes Uppsala bygglogistikcenter som ska bidra till att minska transporter till och från byggprojekten i Rosendal, Ulleråker och Östra Sala backe. Genom att samordna transportflödet kan antalet byggtransporter i staden minskas och staden växa mer hållbart.

Uppsala bygglogistikcenter består av två delar;

- Leveransplaneringstjänst för godset och för lossningsplatser. Site Traffic Control, STC är en tjänst för att styra leveranser och övriga transporter till och inne på byggområdena på lossningsplatserna. Den används både för bokning av godset till samlastningscentralen (BLC), bokning av direktleveranser (fulla leveranser med minst 80% lastfyllnad) till byggherrarnas/entreprenörernas lossningsplatser.
- Samlastning: central med tjänst för att ta emot, samlasta och köra ut gods till byggarbetsplatserna. Det avser gods med mindre än 80% lastfyllnad som ska samlastas och körs ut till etappen i en slingbil. En leverans till flera entreprenörer inom samma etapp.

Fokusgrupp hållbara godstransporter

Uppsala klimatprotokoll är ett nätverk som Uppsala kommun startade 2010 för att tillsammans med lokala aktörer (företag, offentliga verksamheter, universitet och föreningar) arbeta för minskad klimatpåverkan. Nätverket är ett viktigt verktyg för att kommunen ska nå sina långsiktiga klimatmål om ett fossilfritt Uppsala 2030 och ett klimatpositivt Uppsala 2050.

För att bli medlem i Uppsala klimatprotokoll förbinder sig varje medlem till vissa krav. För gällande programperiod mellan 2018–2021 är ett krav bland annat att anta olika klimatutmaningar. Klimatutmaningarna syftar till att öka takten i klimatomställningen.

Protokollets praktiska arbete sker i ett antal fokusgrupper, varav "Hållbara godstransporter" är en sådan grupp. Engagemanget i gruppen har varierat under åren, men sedan 2018 har intresset ökat för gruppen och under 2019 har 20–30 personer deltagit på de gemensamma träffarna från cirka 20 aktörer. Det är olika aktörer som

deltar i Hållbara godstransporter såsom lokala åkerier, företag som genererar många transporter samt offentliga aktörer såsom universiteten och Region Uppsala. De aktörer som deltar på träffarna är medlemmar i Uppsala klimatprotokoll, men fokusgrupperna är även öppna för övriga. Uppsala Klimatfärdplan är en handlingsplan för att uppnå målet om ett fossilfritt välfärdssamhälle 2030 och ett klimatpositivt Uppsala 2050. Arbetet pågår under 2020–2021 inom ramen för Uppsala klimatprotokoll. I framtagandet av klimatfärdplanen kommer klimatprotokollets olika fokusgrupper att nyttjas. I arbetet med klimatfärdplanen vill man bland annat lista de åtgärder som pågår just nu för att minska klimatpåverkan och därför försöker man inom fokusgruppen för Hållbara godstransporter skapa gemensamma projekt och uppmuntra deltagarna till handling redan nu.

Övriga forum för samarbete:

- En bättre sits – Transportpolitiskt samarbete i Mälardalen som tar fram systemanalyser som skickas som inspel till regeringens arbete med nationella infrastrukturplaner.
- Kommunalt godsforum – Kommunala tjänstepersoner med ansvar för godstransportfrågor utbyter erfarenheter och information.
- Uppsalagruppen – Transportsektorns grupp i Uppsala som initierats av Sveriges åkeriföretag.

Brister och kunskapsluckor

Detta saknas i Uppsala kommun

- **Tillförlitliga data om tung trafik i kommunen.** Fordonsflöden saknas helt.
- **Utpekade färdvägar för tung trafik.** Där gata/väg har hög bärighet och är utformad för att ge långa fordon gott om utrymme i korsningar och dylikt.
- **Smart varudistribution sista biten.** Miljömässigt och ekonomiskt hållbara lösningar för varudistribution i Uppsala innerstad
- **Helhetsgrepp om interna leveranser.** Samlastning och distribution av livsmedel/färsvaror för kommunens egna verksamheter saknas fortfarande.
- **Tillräcklig vägvisning för tunga fordon.** Det saknas tydlig information om var godstransporterna får/ska köra i Uppsala tätort.
- **Intern godsgrupp.** För de som arbetar med godstrafikfrågor inom kommunens förvaltningar och bolag
- **Nyttjande av BLC.** Kapaciteten i bygglogistikcenter är betydligt större än vad som nyttjas samtidigt som branschen efterfrågar tjänster som skulle kunna inrymmas i samma verksamhet.

Personbilstrafik

Texten tar sin utgångspunkt i personbilstrafiken som utgör den största andelen av den privata motorfordonstrafiken, men även andra privatägda motorfordon såsom exempelvis motorcyklar, lastbilar och husvagnar tillhör denna grupp.

Enligt den senaste resvaneundersökningen som genomfördes under hösten 2015 är bil det vanligaste färdmedlet i Uppsala kommun och används i 37 % av resorna. Enligt resvaneundersökningen används bilen ofta för arbetspendling, tjänsteärenden, fritidsresor, skjutsning av barn och inköpsresor.

Fördelningen mellan färdmedlet skiljer sig mellan boende i Uppsala tätort och utanför tätorten. Andelen resor med bil är lägst i Uppsala tätort, 34 %, och högst i glesbygdsområdena, upp till 80 %. Trafikarbetet (antal resta kilometer per person och dag) skiljer sig också åt mellan boende i Uppsala tätort och utanför tätorten. De som bor centralt gör kortare resor med bil än de som bor mindre centralt (4,6 km/person respektive 20,3 km/person). Sammanfattningsvis så kan dessa skillnader till stor del förklaras med att boende utanför Uppsala tätort ofta har längre till målpunkter såsom arbetsplats och skola, samt att de ofta har sämre tillgång till kollektivtrafik.

Avgörande för färdmedelsvalet är körkortsinnehav och biltillgång. Inom Uppsala tätort har 86 % körkort och 73 % tillgång till bil och utanför tätorten är dessa andelar 90 % respektive 96 %. Män har i något högre utsträckning körkort och tillgång till bil än kvinnor. Män använder också bil för sina resor i högre utsträckning än kvinnor, 43 % av resorna jämfört med 32 %. Både innehav av körkort och biltillgången ökar med åldern. Andelen bilresor ökar också med stigande ålder och är högst i ålderskategorin 65 – 74 år, där 49 % av resorna görs med bil.

Det pågår i dagsläget ett arbete där biltrafiken inte prioriteras lika högt som tidigare i samhällsbyggnadsprocessen till förmån för ökad prioritet för yt- och resurseffektiva färdmedel. Målet är inte att omöjliggöra för personbilstrafik, utan snarare att balansera så att hållbara färdmedel får lika bra eller bättre möjligheter som bilen har haft under många år. Denna omprioritering gynnar miljö (minskade utsläpp av växthusgaser), folkhälsa (rörelse via gång och cykel), jämställdhet (kvinnor går och cyklar i större utsträckning) och jämlikhet (socioekonomiskt utsatta grupper kör bil i mindre utsträckning).

Infrastruktur och trafikflöden

Biltrafikflödena i Uppsala har sedan 1970-talet mätts i tre olika ”snitt”, innerstadssnittet, brosnittet och infartssnittet. Det finns således en bild över hur trafiken utvecklats i innerstaden och över stadens broar över Fyrisån.

Mätningarna visar att trafiken i innerstaden har minskat sedan 70-talet. Det beror på att nya vägar tillkommit, såsom Kungsängsleden och Bärbyleden, men också på att nya målpunkter tillkommit utanför innerstaden, såsom externhandel och stora arbetsplatser, vilket förändrat Uppsalabornas resmönster. Dessutom har gator och torg i innerstaden succesivt byggts om till förmån för gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik, vilket gjort att fler väljer bort bilen i innerstaden.

Brosnittet har också en minskande trend. Det gäller dock särskilt innerstadsbroar medan trafiken över Kungsängsleden och Bärbyleden ökat kraftigt. Infartssnittet mäter trafikutvecklingen på vägar som leder in trafik till staden från omlandet, såsom

Almungevägen öster om Tycho Hedéns väg, E4 söder om Gnistarondellen och Enköpingsvägen väster om Stenhagens Centrum med flera. För infartssnittet finns en långsiktig ökning av trafiken.

Uppsala kommun genomför inte någon systematisk trafikräkning längs vägar där Trafikverket är väghållare. Vid de mätpunkter som Trafikverket har vid infartsvägarna strax utanför Uppsala stad har trafiken ökat med cirka 50 % under 2000-talet. Längs samma vägar men vid kommungränsen har trafiken ökat med cirka 40 % under 2000-talet.

Styrande förutsättningar, lagar och regler

Utvecklingen av och arbetet med den privata motorfordonstrafiken i Uppsala påverkas av nationella såväl som regionala och lokala mål, regleringar och styrdokument. Det handlar dels om ett arbete för att minska de negativa effekter som den privata motorfordonstrafiken har, dels om planer, program och mål som reglerar och stakar ut den önskvärda utvecklingen. De nationella miljö kvalitetsmålen och nollvisionen är nationella exempel, medan exempelvis kommunens klimatfärdplan och olika åtgärdsprogram för bland annat luftkvalitet och buller är vägledande på lokal nivå.

Kontinuerligt arbete

Trots att det de senaste decennierna pågått ett kontinuerligt arbete med att balansera biltrafiken till fördel för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter så finns ännu mycket kvar att göra. En avgörande anledning till detta är att de flesta områden och gator i Uppsala byggdes i en annan tid då prioriteringen mellan trafikslagen såg annorlunda ut. Det pågår ett kontinuerligt arbete med att minska de negativa konsekvenserna som den privata motorfordonstrafiken medför. Förutom klimatpåverkan så orsakar den privata motorfordonstrafiken luftföroreningar, buller, vibrationer, barriärer, trängsel och trafikolyckor.

Kommunen jobbar aktivt med standard för miljö kvaliteten som påverkas av bilresandet. Kommunen har tagit fram ett Åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet (2014). Åtgärdsprogrammet syftar till att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) i kommunen samt att såväl kort- som långsiktigt arbeta för en god luftkvalitet. Införandet av förbud mot dubbdäck på delar av Kungsgatan och Vaksalagatan och en 30-zon i centrum är exempel på åtgärder som genomförts. Uppsala kommun har också antagit ett Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller (2013). Programmet har ett antal mål och åtgärds punkter för att på sikt nå visionen om att inga människor i kommunen ska exponeras för nivåer av omgivningsbuller som riskerar att leda till negativa hälsoeffekter eller som väsentligt begränsar möjligheten till utomhusvistelse i offentliga miljöer.

I och med kommunens samlade ansvar för översikts- och detaljplanering finns möjligheten att styra användningen av mark- och vattenområden. I översiktsplanen anger kommunen inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. En inriktning med en flerkärnig struktur bidrar till att skapa en stad som gör det enklare och mer attraktivt att välja hållbara färdmedel, det vill säga att i fler fall än idag välja bort bilen. I detaljplanen regleras bland annat gränserna mellan allmän plats och kvartersmark. Utgångspunkten är att kommunen är huvudman för allmän plats. Vid utbyggnad eller förändring av gaturummet har kommunen därmed möjlighet att

påverka utrymmet som ges till den privata motorfordonstrafiken samt hur denna ska regleras.

Genom att arbeta med parkering som ett strategiskt planeringsverktyg kan flera stadsbyggnadskvaliteter uppnås. Dessutom kan parkering vara ett styrmedel som påverkar hur de som bor och arbetar i Uppsala väljer att resa. Rätt utformad kan parkeringsstyrning ge lika stor effekt på antalet bilresor som att införa trängselskatt. Ett systematiskt arbete med parkering kan således ge både en socialt och ekologisk mer hållbar miljö, vilket avspeglas i de övergripande målen för parkeringspolicyn. Uppsala kommuns parkeringspolicy (2014) utgår från fem mål, vilka i sin tur är förankrade i Översiktsplanen. I dokumentet ”Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun” (2014) förtydligas innebörden av målen. Dessa är formulerade så att flertalet av dem är möjliga att följa upp och utvärdera genom exempelvis upprättande av resvaneundersökningar, beläggningsstudier och slangmätningar. För att uppfylla målen ska kommunen arbeta med ett antal olika parkeringsverktyg. Verktygen är mer ingående förklarade i Handlingsplan för parkering (2016).

Stadsbyggnadsförvaltningen och Uppsala Parkerings AB, har parallellt med handlingsplanen för mobilitet och trafik, även tagit fram ett vägledande dokument, Parkeringsplan (2020). Huvudsyftet med planen är att ge vägledning till genomförandet av Innerstadsstrategin, vad gäller parkering. Den ska också ge en samlad bild över ansvarsområden inom parkering, för Stadsbyggnadsförvaltningen respektive Uppsala Parkeringsbolag. Dokumentet innehåller också en sammanfattning av de dokument som finns framtagna för att ge vägledning i planeringen för parkering.

Brister och kunskapsluckor

- **Hur staden bäst kan främja bildelningstjänster.** Bättre kunskap behövs om hur Uppsala kan främja bilpooler i staden, både ”peer-to-peer”, öppna och slutna system. Vilken typ av privatresor kan en bilpool ersätta?
- **Utpenade vägar för personbilstrafik och tung trafik.** Trängseln i Uppsala är relativt stor. Bättre kunskap behövs om hur personbilstrafiken kan styras mot utpekade vägar för att optimera flöden.
- **Identifiera existerande och framtida konfliktpunkter mellan olika trafikslag i staden.** När Uppsala växer riskerar trafikflödena att växa och för att minimera risken för bland annat trängsel behöver dessa konfliktpunkter hanteras. Underlaget kommer vara ett stöd i arbetet med en trafikplan.
- **Identifiera fysiska barriärer** såsom vattendrag och andra naturliga hinder, större vägar eller järnvägar, eller brist på infrastruktur. Arbetet ska leda till metoder för att överbygga dessa i syfte att öka närheten i kommunen.
- **Utveckling av metoder för incitamentsstyrning och andra typer av styrmedel.** Arbetet ska säkerställa nyttjandet av nya teknologier, nya metoder för styrning via regler och förordningar samt efterlevnad av regler och förordningar. Arbetet är delvis ett underlag till ett nytt trafikstyrningssystem (se nedan).
- **Framtagande av ett nytt trafikstyrningssystem.** Systemet ska effektivisera nyttjandet av trafiksystemet såsom trängsel i gatunätet, samt att hantera olika typer av externa effekter av trafik, såsom utsläpp av partiklar och buller.

Samverkan ska ske med relevanta parter, till exempel kommunens parkeringsbolag.

- **Framtagande av principer hur man ska tolerera köer så att man minimerar inducerad trafik.**

Miljö och klimat

Trafikbuller

En kommunövergripande bullerkartläggning för Uppsala kommun har genomförts avseende trafiksituationen för väg- och tågtrafik år 2016. Cirka 21 % av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 dB(A) räknat på var de bor, en yta på ca 10 % av kommunen.

Exponeringen kan se annorlunda ut beroende på var invånarna vistas under dagen. Buller nattetid är dock särskilt viktigt att beakta eftersom en av de största riskerna med buller är sömnstörning. Knappt 7 % av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 dB(A) vid fasad nattetid och knappt 3 % utsätts för järnvägstrafikbuller över 55 dB(A) nattetid.

Bullerexponeringen är störst i Uppsala tätort. Utifrån bullerkartläggningen har en analys gjorts över vilka områden inom kommunen där befolkningsdensiteten är hög samtidigt som ljudnivån från vägtrafiken är hög. Det kan konstateras att det finns en koncentration av boende utmed Väderkvarnsgatan, Kungsgatan, Luthagsesplanaden och Tycho Hedéns väg som utsätts för de allra högsta ljudnivåerna.

Riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad är ett långsiktigt riktvärde från Infrastrukturpropositionen (1996/97:53). Propositionen anger att i befintlig miljö ska bostäder som exponeras för ekvivalenta ljudnivåer över 65 dBA åtgärdas i en första etapp. Någon skärpning av gränsen har dock inte skett och ljudnivån 65 dBA har blivit praxis i rättsväsendet avseende när väghållaren kan föreläggas från tillsynsmyndighet att genomföra åtgärder.

Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormer för luft är juridiskt bindande föreskrifter som har utarbetats nationellt i anslutning till miljöbalken. De baseras på EU:s regelverk om gränsvärden och vägledande värden. Det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft är definierat av Sveriges riksdag. Halterna av luftföroreningar ska senast till år 2020 inte överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Miljökvalitetsnormerna fungerar som rättsliga styrmedel för att uppnå de strängare miljökvalitetsmålen. Miljökvalitetsmålen med preciseringar anger en långsiktig målbild för miljöarbetet och ska vara vägledande för myndigheter, kommuner och andra aktörer.

Kartläggning av luftföroreningshalter (partiklar PM10 och kvävedioxid NO2) i Uppsala län har gjorts 2015 (en uppdaterad karta tas fram under 2020), med syfte att avgöra om det finns risk att miljökvalitetsnormer överskrids i kommunen.

Luftföroreningshalterna anges i olika intervall med notering om halten ligger inom nedre eller övre utvärderingströskeln samt värde för miljökvalitetsnorm som inte ska överskridas.

Områden med halter i intervallet ”övre utvärderingströskeln” och ”över miljökvalitetsnorm” bör betraktas som områden där risk för överskridande av norm finns.

Inom dessa områden kan mätningar och/eller mer detaljerade beräkningar behöva utföras. Mätningar på Kungsgatan i Uppsala har visat på överskridanden av MKN för NO2 senast under 2017-2019. Senast år för överskridande av MKN för PM10 på Kungsgatan var 2017.

Gator där det finns risk för överskridande av miljökvalitetsnorm enligt kartläggningen 2015:

- Luthagsesplanaden
- Råbyvägen
- Syslomanngatan
- Kungsgatan
- Väderkvarnsgatan
- Sankt Olofsgatan
- Drottninggatan
- Västra Ågatan
- Munkgatan
- Bangårdsgatan
- Dragarbrunnsgatan
- Bäverns gränd
- Hamnplan
- Vaksalagatan
- Övre Slottsgatan
- Kyrkogårdsgatan

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

Aktiverande styrdokumentDatum:
2020-10-08Diarienummer:
GSN-2019-03230Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Bilaga 2 - Åtgärder

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program


Handlingsplaner och övriga planer

Innehåll










Åtgärder.....	3
Trafiksäkerhet och trygghet	3
Trafikslagsövergripande mobilitetsarbete	4
Mobilitetsarbete cykel.....	4
Mobilitetsarbete personbil	5
Gång och cykel utanför staden.....	5
Vägvisning.....	6
Drift och underhåll.....	6
Parkering cykel.....	7
Service för cyklister.....	7
Parkering bil	7
Laddinfrastruktur.....	8
Realtidsinformation och datahantering	8
Intermodala resor	8
Datainsamling för gångtrafik.....	9
Peka ut huvudnät för samtliga trafikslag.....	9
Stadsplanering.....	10
Styrning av fordonstrafik	10
Trafik vid nyexploateringar och vägarbeten.....	10
Godstransporter.....	11
Framkomlighet - kollektivtrafik	11
Trafiksignaler.....	12
Biljetter.....	12
Öppna data.....	12



Åtgärder

I framtagandet av handlingsplan för mobilitet och trafik har åtgärdsbehov identifierats. Varje åtgärd är analyserad med avseende på hur mycket den bidrar till ökat hållbart resande samt till vilka målbilder den bidrar till att uppnå. Vissa åtgärder bidrar inte direkt till ett ökat hållbart resande men anses ändå vara relevanta då de bidrar till andra typer av målpuppfyllelse som också gynnar mobiliteten och trafiken i staden och kommunen. Vissa åtgärder är i form av punktinsatser medan andra är en del i ett löpande långsiktigt och systematiskt arbete. Båda typer behövs för att uppnå önskad effekt på lång och kort sikt. Det är önskvärt att åtgärderna, när de ska genomföras, är mätbara och tidsatta i så stor utsträckning som möjligt. Metoder och underlag för genomförande ska vara grundade på goda erfarenheter, forskningsresultat och högkvalitativt data.





Teckenförklaring	
Gång	
Cykel	
Bil	
Kollektivtrafik	
Gods	
Trafikslagsövergripande	

Trafiksäkerhet och trygghet

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
1.1	Skapa fler fredade och vistelsevänliga ytor för fotgängare. Ta fram tydligare riktlinjer för lokalisering och utformning av gångfartsområden och gågator. Det är viktigt att inte bara begränsa motorfordonstrafik utan också att titta på behov av att separera gående och cyklister för ökad trygghet och säkerhet.	Låg/medel	
1.2	Arbeta med trygghetsskapande åtgärder. Bibehålla hög standard på belysning och siktförhållanden på gång- och cykelbanor.	Låg/medel	  
1.3	Inventera och åtgärda renodlade gångtunnlar och broar. Gång- och cykeltunnlar är redan inventerade, men det återstår att se över renodlade gångtunnlar.	Låg/medel	
1.4	Säkerställa separering mellan cyklister och motorfordon på gator med höga flöden och hastigheter. För prioritering av vilka gator som ska separeras: utgå från kraven i Uppsala kommuns tekniska handbok. Typ av separering bestäms utefter trafikflöden och hastigheter.	Låg/medel	 
1.5	Säkerställa en tydligare separering mellan gående och cyklister. Omfattar flera olika typer av åtgärder, beroende på behov och flöden,	Låg/medel	 

	däribland en kontinuerlig lagning av vägmärken för separering, målning och beläggning mm.		
1.6	Säkerställa trafiksäkring av passager. Säkerställ god trafiksäkerhet i passager. Utformningen behöver anpassas till det utpekade huvudnätet för olika trafikslag. Vid konfliktpunkter ska alltid de oskyddade trafikanternas säkerhet komma först. Kan innebära olika tillvägagångssätt beroende på vad som är fysiskt möjligt och bör också anpassas till hastighet.	Medel	
1.7	Genomföra skolvägsutredningar. Gör en separat utredning för respektive skola som en del av att ha en bättre kunskap om barns skolresor och behov av trafiksäkerhetsåtgärder till förmån för de barn som går, cyklar eller åker kollektivt till skolan.	Hög	

Trafikslagsövergripande mobilitetsarbete

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
2.1	Genomföra mobilitetsåtgärder i stadsutvecklingsprojekt. Har en koppling till fysiska åtgärder i samband med ombyggnader, se åtgärd 11.1.	Hög	
2.2	Samverka med arbetsgivare inom näringslivet, föreningslivet, universiteten och offentlig verksamhet kring hållbart resande i tjänst. Ett redan pågående projekt som varit framgångsrikt.	Hög	
2.3	Främja trafiksäkert beteende. Utåtriktade insatser för ökad användning av bilbälte, barnstol mm kopplat till bilåkning, samt säkrare cykling. Ett redan pågående projekt som varit framgångsrikt.	Låg	
2.4	Arbeta med beteendepåverkan för ”juste” parkering för cykel och mikromobilitet. Ett redan pågående projekt som tidigare omfattat cykling, men som bör breddas till att även omfatta elsparkcyklar och annan mikromobilitet.	Låg	

Mobilitetsarbete cykel



Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
3.1	Diplomera cykelvänliga arbetsplatser. Verka för att fler arbetsplatser väljer att diplomera sig.	Hög	
3.2	Genomföra kampanjer riktade till nyinflyttade. Driva kampanjer och informera nyinflyttade, samt de som flyttat inom kommunen, om att cykla mer och säkert. Ett redan pågående projekt som varit framgångsrikt.	Medel	
3.3	Genomföra beteendepåverkande åtgärder för att främja cykling bland barn och unga. Driva kampanjer och informera barn och vårdnadshavare om att cykla mer och säkert.	Hög	

3.4	Genomföra fler vintercyklist-kampanjer. Handlar om att uppmuntra till att fler cyklar på vintern och att de använder vinteranpassad utrustning för att öka säkerheten.	Hög	
3.5	Uppmuntra Uppsala kommuns anställda till att cykla mer och på ett säkert sätt. Kommunens anställda bör föregå med gott exempel. Gäller för både tjänsteresor och arbetspendling.	Medel	





Mobilitetsarbete personbil

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
4.1	Ta fram en åtgärdsplan för samåkning. Riktat till arbetsplatser, föreningar (exempelvis byaföreningar eller idrottsföreningar)	Medel	
4.2	Tillsätt en utredning om hur kommunen bäst kan främja bildelningstjänster. Handlar om hur kommunen kan utveckla initiativ som ger alternativ till privat bilägarskap. Trafikslagsövergripande åtgärd som kopplar till andra mobilitetstjänster. Förutom bil bör även cykelsläp, lådcyklar mm kunna erbjudas i denna tjänst.	Medel	

Gång och cykel utanför staden

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
5.1	Inventera kopplingar mellan tätorterna och naturområden. Inventera barriärer mellan gångstråk i staden och relevanta rekreationsområden att knyta ihop dessa gångstråk med.	Låg	
5.2	Utveckla samarbete för ökad prioritet av cykeltrafik utanför kommunens väghållningsområde. Det finns många cykelstråk inom Uppsala kommun som kommunen inte har rådighet över. Omfattar dialog med Trafikverket och markägare/ vägföreningar samt många olika typer av åtgärder, exempelvis cykelvägar på landsbygden, cykelparkeringar vid hållplats etcetera.	Låg	

Vägvisning




Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
6.1	Upprätthålla en god cykelvägvisning utmed cykelvägar där kommunen är ansvarig väghållare. Omfattar huvudcykelnät och rekreativstråk. Snabbcykelstråk bör förses med särskild vägvisning.	Låg/medel	
6.2	Vägleda oskyddade trafikanter ut i naturen. Uppmuntra till alternativ till bilen för att ta sig ut i naturen. Omfattar bland annat skyltning av gång- och cykelbanor och marknadsföring av befintliga kartor.	Låg/medel	
6.3	Göra en översyn och inventering av vägmärken och förordningar som begränsar fordonstrafik. Säkerställ att vägmärken och LTF är samstämmiga. Där det är möjligt att förenkla genom att ta bort reglering ska det göras.	Ingen	
6.4	Komplettera vägvisning i Uppsala för att det ska bli lätt att hitta till områden med godsintensiva verksamheter. Det går inte att vägvisa på alla gator utan denna vägvisning bör koncentreras till strategiska infartsvägar. Det ska vara tydligt var man ska köra med tunga transporter så att man inte hamnar i stadskärnan, trånga gator etc.	Ingen	

Drift och underhåll

Omfattar både gång, cykel och mikromobilitet

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
7.1	Inventera cykelvägnätets beläggningsstandard kontinuerligt. Utgå från kraven i Uppsala kommuns tekniska handbok. Planera för upprustning av längre sträckor, samt åtgärda skyndsamt större gropar och sprickor, kantstenar mm.	Medel	
7.2	Ta fram en drift- och underhållsstandard för renodlade gångbanor. För gångbanor finns inte en underhållsstandard definierad på samma sätt som för cykel.	Medel	
7.3	Säkerställa att inkomna felanmälningar bidrar till ett kontinuerligt förbättringsarbete. Ärenden gällande direkt trafikfarliga brister ska prioriteras.	Medel	
7.4	Säkerställa hög standard på vinterväghållning. Omfattar att succesivt utveckla nya metoder för sopsaltning, undervisning av entreprenörer etcetera	Medel	
7.5	Skapa rutiner för uppföljning av fastighetsägarens ansvar. Förbättra kommunens kontakt med fastighetsägare som ansvarar för drift och underhåll.	Medel	

Parkering cykel

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
8.1	Inkludera cykelparkering i kravställning mot byggherrar. Ställ krav på byggherrar att anordna cykelparkering vid såväl befintliga som nybyggda bostäder och verksamheter.	Låg/medel	
8.2	Anpassa cykelinfrastrukturen till olika typer av cyklar. Säkerställ fysisk utformning för olika typer av cyklar.	Låg/medel	
8.3	Successivt förbättra metoder för omhändertagande av långtidsparkerade och övergivna cyklar. Utveckla den rutin som finns idag.	Låg/medel	


Service för cyklister

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
9.1	Upprätthålla en god tillgång till cykelservicepunkter. Lättillgängliga och kvalitativa serviceplatser i form av bland annat cykelpumpar, cykelserviceplatser och cykelvårdsstationer.	Låg/medel	




Parkering bil

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
10.1	Införa parkeringsreglering som styr mot parkering i anläggning. Åtgärden har som syfte att minska gatuparkering, vilket också har en positiv påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet om detta görs utmed stomlinjenätet.	Låg	
10.2	Implementera handlingsplanen för parkering. En handlingsplan finns framtagen men behöver implementeras bättre.	Hög	

Laddinfrastruktur




Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
11.1	Fortsätta bygga ut infrastruktur för elladdning och andra hållbara drivmedel. Kommunen har ett uppdrag att bygga ut laddinfrastruktur på kommunal mark. Kan också omfatta vätgas.	Ingen	

Realtidsinformation och datahantering




Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
12.1	Trafikstörningsinformation för oskyddade trafikanter. Efterfrågas som ett verktyg som underlättar ruttplanering för de som har någon funktionsvariation samt för exempelvis barngrupper och cykelbud.	Medel	
12.2	Verka för samordnad realtidsinformation. I en framtida smart reseplattform så kan man tänka sig att vid störningar kan trafikledning gå ut med realtidsinfo om framkomlighetsproblem i ett stråk. Arbetet bör drivas i första hand av UL.	Medel	
12.3	Verka för smarta reseplanerare. En app bör i större utsträckning utgå från en karta än kännedom om hållplatser och adresser. Kartan ska vara styrande och användaren ska inte behöva använda flera appar för att hitta rätt hållplats eller adress.	Medel	

Intermodala resor

En resa – flera transportslag






Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
13.1	Verka för möjligheten att ta med cykel på tåg/spårvagn/buss. Samverkansfråga där Region Uppsala behöver vara drivande part. Möjligheten att ta med vikcyklar på buss och tåg har diskuterats tidigare och bör lyftas på nytt.	Medel	
13.2	Implementera handlingsplan för pendlarparkeringar.	Medel	
13.3	Utred behov av och former för ett kommunalt lånecykelsystem. Utlåning/uthyrning av olika typer av cyklar till de som vill prova eller använda cykel någon enstaka gång.	Medel	


Datainsamling för gångtrafik

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
14.1	Anpassa resvaneundersökningar för ökad kunskap om gång. Det saknas kunskap om gångtrafikanter vanor och beteende i Uppsala kommun. Kunskap som är värdefull för att öka andelen gångtrafikanter.	Svårbedömt	
14.2	Genomföra en separat resvaneundersökning (RVU) för ökad kunskap om barns resvanor. Krävs separat RVU, eftersom barn inte ingår i vanlig RVU.	Svårbedömt	
14.3	Genomföra gångflödesmätning inom Uppsala tätort. Öka kunskapen om var det finns större gångtrafikflöden. Detta är viktigt som underlag för utpekat huvudnät för gång (se nedan).	Svårbedömt	

Peka ut huvudnät för samtliga trafikslag

Ett utpekat huvudnät bör tas fram för samtliga trafikslag. För varje trafikslag gäller att det ska finnas gaturum som är specifikt utpekade för framkomlighet och trafiksäkerhet. Genom att sammanfoga de olika trafikslagen i olika lager kan konfliktpunkter och korsningspunkter pekas ut.









Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
15.1	Ta fram ett prioriterat nät för personbilstrafik och tung trafik. Peka ut ett nät som det är önskvärt att koncentrera de tunga flödena av motorfordonstrafik till. Ett antal utpekade gator där kapaciteten är hög och antalet konflikter med oskyddade trafikanter få.	Svårbedömt	
15.2	Utreda möjligheterna att utveckla "hästskon" till ringled. Uppsala har idag tre fjärdedelar av en ringled. Den saknade länken bör utredas för att se om en sammanhängande ringled kan bidra till att flytta ut trafik från centrala staden.	Svårbedömt	
15.3	Kartlägga och definiera målpunkter och barriärer för gångtrafikanter. För att öka kunskapen krävs en inventering av dagens gångbanor och vilka barriärer som finns. Viktiga målpunkter för gång behöver också kartläggas.		
15.4	Ta fram ett huvudnät för gång. Ta fram en standard för högkvalitativt och attraktivt huvudnät för gångstråk.		
15.5	Säkerställa ett prioriterat och trafiksäkert cykelvägnät. Ett huvudnät för cykel finns redan utpekat men behöver uppdateras i samband med att nät för samtliga trafikslag pekas ut. Arbetet omfattar olika kategorier av cykelvägar: - Snabbcykestråk ska fortsätta byggas ut - Gent, trafiksäkert och framkomligt huvudnät - Anlägga fler cykelvägar och reglera för fler gator med dubbelriktad cykeltrafik utmed enkelriktade gator för motorfordonstrafik utifrån		

	målsättningen att skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande cykelnät.		
15.6	Peka ut ett huvudnät för kollektivtrafiken. Det finns ett utpekat nät inom översiktsplanen. Även UL har pekat ut ett prioriterat gatunät inom Uppsala tätort. Samstämmigheten mellan dessa båda nät behöver diskuteras vidare.		

Stadsplanering


Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
16.1	Inkludera hållbart resande i samhällsbyggnadsprocessen. Verka för att hållbara trafikslag prioriteras vid stadsutvecklingsprojekt.	Hög	

Styrning av fordonstrafik

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
17.1	Reglera gator i innerstan för att minska genomfartstrafik med motorfordon. Gäller framförallt Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan, med syfte att minska buller och avgaser och öka framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik.	Låg	 
17.2	Utreda trängselskatt. Kompletterande åtgärd för att minska mängden motorfordon i innerstaden istället för att endast flytta på trafiken.	Låg	   
17.3	Genomföra omvärldsbevakning och kunskapsinhämtning för tekniska lösningar som kan styra trafiken. Utred möjligheterna med geofencing för trafikstyrning av fordon, såväl godstransporter som kollektivtrafik och mikromobilitet (ex elsparkcyklar). Tekniken finns, men den behöver implementeras i fordon. Genomför bevakning av utvecklingen inom fordonssektorn samt om hur tekniken används i andra städer.	Svårbedömt	 

Trafik vid nyexploateringar och vägarbeten


Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
18.1	Arbeta efter tydliga riktlinjer gällande hur trafikslag ska prioriteras vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar. Riktlinjerna ska vara till förmån för gång och cykel samt kollektivtrafik, exempelvis	Medel	  

	kollektivtrafikkörfält som även gång och cykel kan färdas på. Längre förseningstider för bil än för övriga trafikslag ska kunna tillåtas.		
18.2	Förbättra tillgängligheten vid omledning av trafik, främst för personer med funktionsvariation. Personer med funktionsvariationer är extra utsatta i komplicerade trafikmiljöer och behöver exempelvis en färdväg utan kantstenar och hinder.	Svårbedömt	

Godstransporter

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
19.1	Utreda möjligheterna med bostadsnära varuutlämning. Exempelvis varuboxar i anslutning till mobilitetshubar, parkeringshus och bostadsfastigheter.	Hög	
19.2	Bygga upp kunskap kring förenkling av varumottagning. Åtgärdsbehovet har uppkommit som en följd av planerna på att begränsa tung trafik på vissa gator. Om lastbil i innerstaden inte är tillåtet behöver det finnas sätt för ex näringsidkare att ta emot varor på ett effektivt sätt.		
19.3	Verka för en ökad användning av Uppsala bygglogistikcenter (BLC). Bör inledas med en undersökning av vilka verksamheter som använder BLC, intern på kommunen samt undersökning bland privata aktörer. Arbeta för att alla kommunala byggprojekt ska gå via BLC.		
19.4	Arbeta med att få fler leverantörer att använda varuservice. Varuservice tar emot transporter från olika håll, lastar om och skickar ut optimerade transporter till kommunala verksamheter.		
19.5	Mäta mängden varuleveranser i innerstaden. Fortsätta mäta mängden varuleveranser i innerstaden för att kunna följa utvecklingen och påverkan från kommunala styrmedel. Det finns en kartläggning gjord 2014, men det behövs en kontinuerlig mätning, eftersom den inte går att följa upp med traditionella trafikmätningar.		

Framkomlighet - kollektivtrafik


Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
20.1	Utveckla en standard för kollektivtrafikens linjenät. Region Uppsala och Uppsala kommun har ett pågående samarbete om hur ska linjenätet se ut i framtiden. Exempel på frågeställningar är huruvida bussar ska gå genom centrala staden eller om bytesbunkter ska läggas i stadsnoderna.	Svårbedömt	
20.2	Ta fram en samlad lösning för de största gatorna. För de viktiga gatorna behöver trafiksituationen ses över samlat. Kollektivtrafikkörfält ska framförallt anläggas där bussarna fastnar i köer och där det uppstår	Låg	

	kapacitetsbrist och gäller flera tunga stråk som inte berörs av planer för spårväg. De gator som är viktiga att studera närmare är de som knyter ihop de olika stadsnoderna.		
--	--	--	--



Trafiksignaler

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
21.1	Dimensionera trafiksignaler för oskyddade trafikanters säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Exempelvis cykeldetektering och cykelprioritering, samt lång gröntid för gående vid huvudgångsstråk. Här ingår också att undersöka tekniska system för längre gröntid för gående, ex för synskadade, förskoleklasser mm.	Låg/medel	
21.2	Införa signalprioritering på fler platser. Bör på sikt införas i samtliga signaler. Det har införts signalprioritering på många platser, men ny teknik behöver implementeras i 40-50 korsningar.	Låg/medel	

Biljetter

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
22.1	Samarbeta med UL för att skapa ett enklare biljettsystem. Samarbete med UL kring olika frågor, - Förenkla biljettsystemet - Göra det enklare att resa över kommun- och länsgräns - Biljettbonus vid pendlarparkering	Medel	

Öppna data

Nr	Åtgärd	Bidrar till ökat hållbart resande	Bidrar till målbilder för
23.1	Delta i nationella samarbeten för nya digitala system. Delta i nationella samarbeten för att erbjuda öppna data, exempelvis ta fram en nationell reseplanerare.	Medel	
23.2	Säkerställa att kommunens system för datahantering är öppna (för att främja framtida utveckling). Kommunen kan exempelvis frigöra data om pendlarparkering och cykelvägar som underlag för smartare reseplanerare (se åtgärd 12.3)	Medel	

Aktiverande styrdokumentDatum:
2020-10-08Diarienummer:
GSN-2019-03230Beslutsfattare:
KommunstyrelsenDokumentansvarig:
Avdelningschef på Gata, park, natur

Bilaga 3 – Utredningsbehov

Handlingsplan för mobilitet och trafik

FÖRVALTNINGENS FÖRSLAG

Översiktsplan

Mål och budget

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Program

Handlingsplaner och övriga planer

Detta är ett dokument i vilken de behov av utredning som programmet efterfrågar och som inte är inom ramen för dokumentet Handlingsplan för trafik och mobilitet pekas ut. Vissa behov är rena tjänstemannaprodukter som endast är till för intern användning, andra kräver omfattande utredning och samverkan och några är beroende av att andra behov eller åtgärder från handlingsplanen genomförs först. Behoven beskrivs kortfattat i nedanstående tabell.

Identifierat behov	Typ av produkt	Förutsättningar
Utveckling av principiell metod för utvärdering av åtgärder inom mobilitet och trafik.	Utvärderingsmetod	
Utveckling av metod för bedömning av samhällsekonomiska nyttor med aktiv mobilitet.	Utvärderingsmetod	
Prioriteringsprinciper för investeringsplanering. Arbete med framtagande pågår parallellt med framtagandet av Handlingsplan för mobilitet och trafik.	Principdokument	
Principer för lokalisering av viktiga transportgenererande målpunkter med avseende på mobilitet och trafik.	Principdokument	
Plan för utbyggnad av bytespunkter för personresor.	Övrig plan	
Plan för tillgänglighet.	Övrig plan	
Plan för utbyggnad av om- och samlastningspunkter för godstrafiken.	Övrig plan	Samverkan med relevanta aktörer, exempelvis via Uppsala klimatprotokoll.
Identifiera mentala barriärer inom mobiliteten och transportsystemet för godstransporter med syftet att möjliggöra mer hållbara transportkedjor.	Utredning	Samverkan med relevanta aktörer, exempelvis via Uppsala klimatprotokoll.
Komplettera och uppdatera översiktsplanens kartor.	Kartor	Ett utpekat huvudgatanät för alla transportslag.
Identifiering av konfliktpunkter mellan trafikslag där prioriterade stråk möts eller korsar varandra med syftet att öka framkomlighet och trafiksäkerhet.		Ett utpekat huvudgatanät för alla transportslag.
Utredning och upphandling av trafikstyrningssystem för att optimera trafikflöden och minimera negativ miljöpåverkan i Uppsala tätort.	IT-systemtjänst	Ett utpekat huvudgatanät för alla transportslag.
Identifiering av konkreta investeringsbehov för gång, kollektivtrafik, gods och privat motorfordonstrafik.	Investeringslista	Genomförande av flera av handlingsplanens åtgärder.