

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2024-11-06

Diarienummer:
GSN-2024-02644

Handläggare:
Tobias Aichhorn-Persson

Utvärdering av trafikregleringen om påbjuden körriktning på Kungsgatan

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** godkänna utvärdering enligt ärendets **bilaga 1**, samt
2. **att** befintlig trafikreglering om påbjuden körriktning på Kungsgatan kvarstår tills vidare.

Ärendet

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutade 22 juni 2021 (§ 67) om att införa trafikregleringen påbjuden körriktning på Kungsgatan i både norrgående och södergående färdriktning i korsningen med Vaksalagatan öster ut. Regleringen trädde i kraft i början av 2022.

Nämnden beslutade den 18 oktober 2023 (§ 106) att begränsningen för biltrafikens genomfart på Kungsgatan ska utvärderas och andra lösningar för att öka kollektivtrafikens framkomlighet och minska luftföroreningarna i city ska utredas till Q3 2024, med tillägget att begränsningen av genomfartstrafiken bör kvarstå tills annan likvärdig eller bättre lösning finns.

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att utvärderingen av trafikregleringen godkänns. Mot bakgrund av utvärderingen och på grund av att av att tillfälliga trafikregleringar kommer att behövas i samband med ledningsflytt och anläggning av Uppsala Spårväg från och med oktober 2025 föreslås att befintlig trafikreglering på Kungsgatan kvarstår tills vidare.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen.

Föredragning

Trafikflödena på Kungsgatan har utretts; var fordon kommer ifrån, var de svänger och vilken målpunkt de har. Mätpunkterna för analysen är på Råbyvägen väster om Kungsgatan, Råbyvägen öster om Kungsgatan samt i korsningen med Strandbodgatan. Det har även analyserats hur stor andel som svänger vid påbjuden högersväng respektive vänstersväng mot Vaksalagatan för att följa upp förändringen i trafiken efter införandet av regleringarna i januari 2022.

Säsongsvariationer för snitten har undersökts, i januari och maj, under åren 2021, 2022, 2023 samt 2024. Detta för att undersöka eventuella skillnader i data i förhållande till dubbdäcksförbudet på Kungsgatan.

Enligt trafikflödesmätningar så har antalet bilar som trafikerar Kungsgatan sjunkit sedan införandet av regleringen. För att ta reda på vilka alternativa vägar dessa fordon har tagit har ytterligare två mätpunkter lagts till, en på Stationsgatan och en på Väderkvarnsgatan.

Uppföljningen av regleringen med påbjuden högersväng respektive vänstersväng mot Vaksalagatan visar att 46 procent av södergående trafik svänger mot Vaksalagatan, en ökning på 15 procentenheter mellan införandet av regleringen till 2024. I norrgående riktning svänger även här 46 procent mot Vaksalagatan, det är en ökning på 10 procentenheter mellan samma år.

Årliga trafikflödesmätningar visar på nedåtgående trender i trafiken, det vill säga att trafiken på Kungsgatan minskar. Mellan 2021 och 2024 har trafiken minskat med ungefär 17,4 procent från totalt 9377 fordon per dygn år 2021 till 7748 fordon per dygn år 2024.

Vid beräkning av samma siffror, exklusive tunga fordon, har antalet fordon gått från 7961 fordon per dygn år 2021 till 6399 per dygn år 2024, en minskning på ungefär 19,6 procent.

Det finns inga indikationer på att Väderkvarnsgatan eller Stationsgatan agerar som substitut för Kungsgatan på grund av påbjuden högersväng respektive vänstersväng. Däremot kan man se att Väderkvarnsgatan trafikeras något mer under januari, vilket kan vara en effekt av dubbdäcksförbudet.

Luftföroreningsmätningar på Kungsgatan visar att halter av kvävedioxid successivt har minskat sedan 2021. Mellan år 2021 och 2023 minskade årsmedelvärdet för kvävedioxid från 26,1 till 17,9 mikrogram per kubikmeter. Sannolikt har trafikminskningen på Kungsgatan bidragit till den förbättrade luftkvaliteten i sällskap med byte av bränsleklass från Euro 5 till Euro 6 på bussflottan under 2022.

Halter av partiklar PM10 från mätningarna på Kungsgatan 67 har inte samma nedåtgående trend som för kvävedioxid utan har legat relativt konstant kring ett årsmedelvärde på cirka 14 mikrogram per kubikmeter sedan 2020. Resultatet innebär dock att både miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål för partiklar PM10 har klarats under samma period.

Preliminära resultat för 2024 (januari till oktober) visar att miljö kvalitetsnormer för både kvävedioxid och partiklar PM10 har goda utsikter för att klaras för hela 2024.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer med hänvisning till resultatet att trafikregleringen har lett till minskad genomfartstrafik och förbättrad luftkvalitet på Kungsgatan. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer vidare att trafikregleringen bör

kvarstå tills vidare i sin nuvarande form eftersom trafiksituationen och behov av tillfälliga trafikregleringar kommer att uppstå i samband med ledningsflytt och anläggning av Uppsala Spårväg från och med oktober 2025.

Bedömning av behov av ytterligare åtgärder för att minska luftföroreningar i city hanteras inom kommunens årliga uppföljning av Handlingsplan för luftkvalitet.

I **bilaga 1** redovisas utvärdering av trafikregleringen inklusive uppföljning av luftkvaliteten på Kungsgatan.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet har inga ekonomiska konsekvenser med föreliggande förslag till beslut.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad den 6 november 2024
- Bilaga 1, Utvärdering av trafikregleringen om påbjuden körriktning på Kungsgatan
- Bilaga 2, Presentationsbilder

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Enheten för trafikplanering och Mobilitet

Datum:
2024-11-06Diarienummer:
GSN-2024-02644Handläggare:
Tobias Aichhorn-Persson

Version/DokumentID:

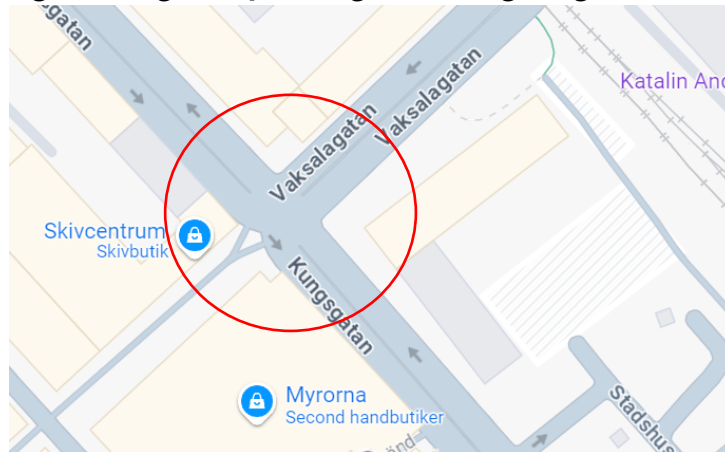
Utvärdering av trafikregleringen om påbjuden körriktning på Kungsgatan

I denna bilaga redovisas diagram och kartor rörande uppföljningen av Kungsgatan. Inkluderade diagram och kartor redovisas i text i tjänsteskrivningen.

Karta Kungsgatan

Kartan hänvisar till att visa var regleringarna i fråga är placerade.

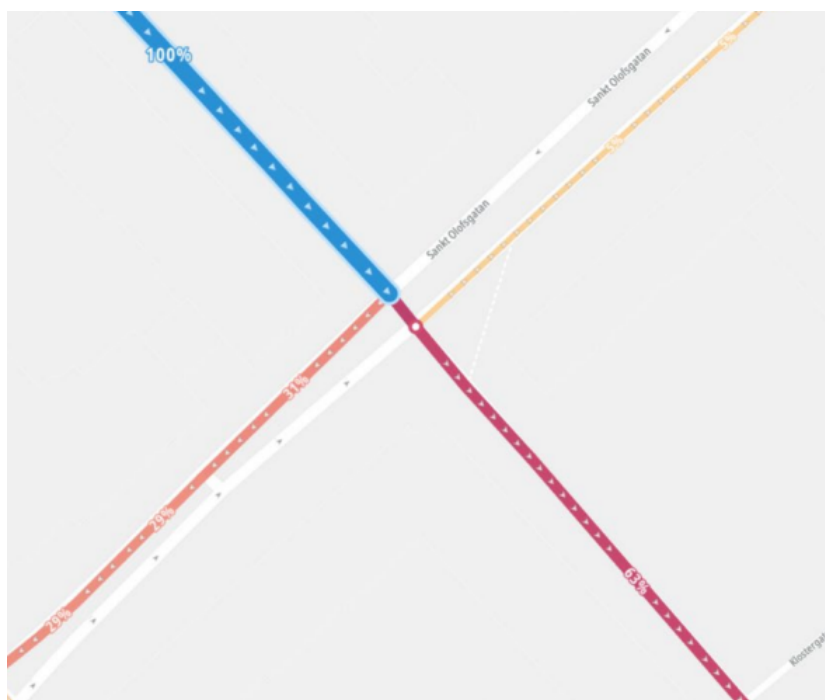
Figur. 1 Geografisk placering av trafikreglering som utvärderas



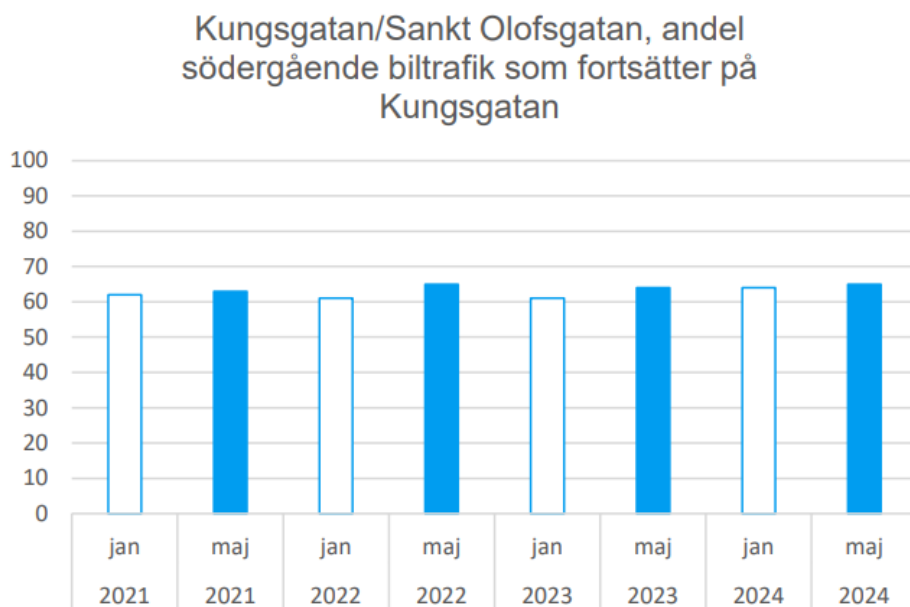
Regleringar

Här presenteras regleringarna rörande påbjuden vänster/högersväng.

Figur 4. Genomfart i södergående riktning på Kungsgatan



Tabell 1. Södergående biltrafik längs Kungsgatan

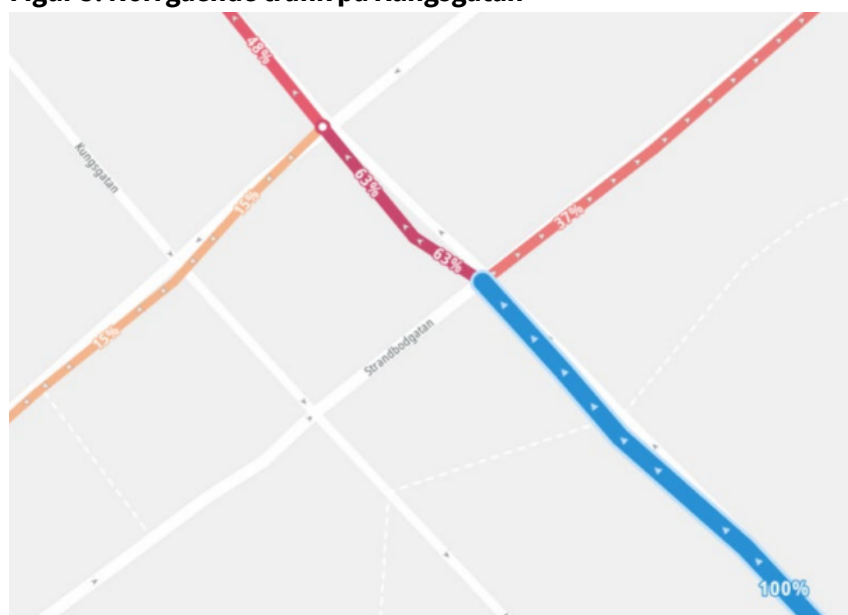


Genomfart norrgående Kungsgatan

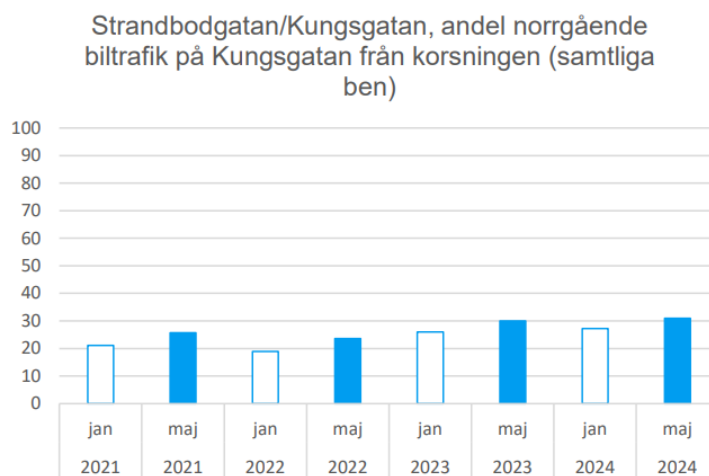
Här redovisas det hur trafiken ser ut säsongmässigt i norrgående riktning på Kungsgatan. I snitt visar siffrorna att 37% svänger höger på Strandbodgatan, 15% svänger vänster och 48% fortsätter rakt fram.

Tabell 2 visar säsongvariationer på de fordon som fortsätter längs Kungsgatan i norrgående riktning.

Figur 5. Norrgående trafik på Kungsgatan



Tabell 2. Norrgående trafik på Kungsgatan

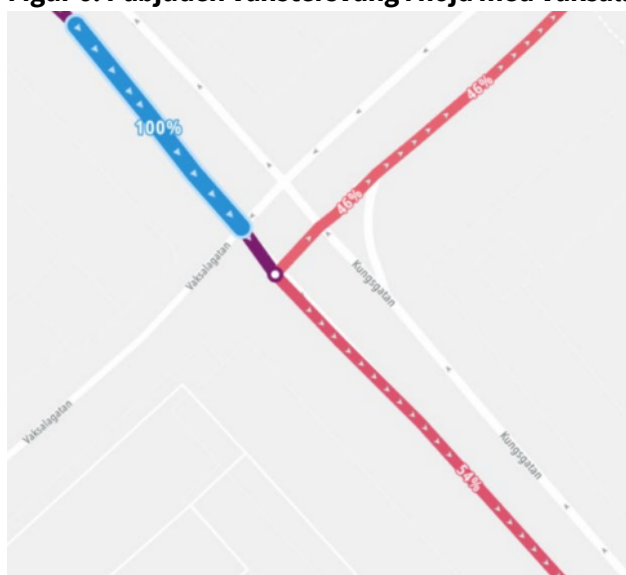


Påbjuden vänstersväg Vaksalagatan

Här redovisas siffrorna rörande påbjuden vänstersväg mot Vaksalagatan. Siffrorna visar att 46% av fordonen följer regleringen och 54% fortsätter längs Kungsgatan.

Tabell 3 visar förändringen i efterlevnad av regleringen genom åren. Här redovisas en ökning på 15% mellan åren 2021 och 2024.

Figur 6. Påbjuden vänstersväg i höjd med Vaksalagatan



(Bild 6)

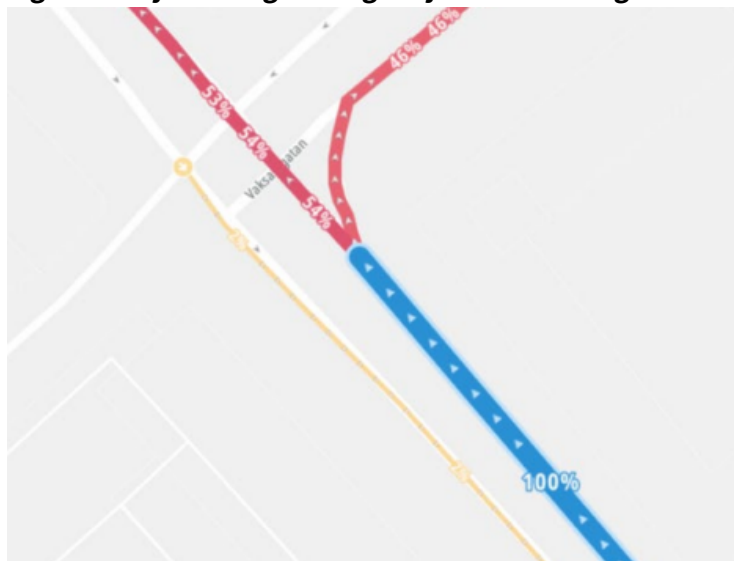
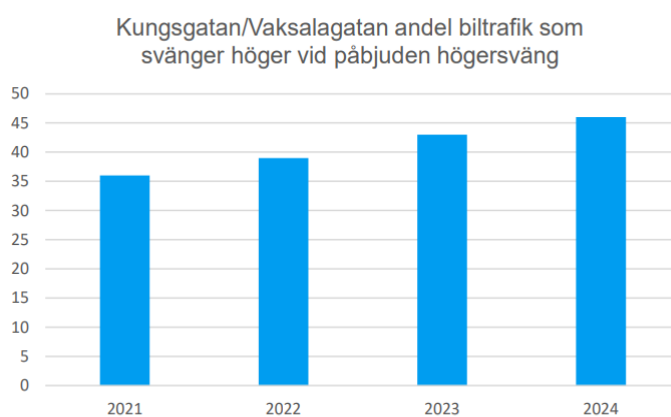
Tabell 3. Förändring i % av efterlevnad av påbjuden vänstersväg



Påbjuden högersväg Vaksalagatan

Här redovisas siffrorna rörande påbjuden högersväg mot Vaksalagatan. Siffrorna visar att 46% av fordonen följer regleringen och 54% fortsätter längs Kungsgatan.

Tabell 4 visar förändringen i efterlevnad av regleringen genom åren. Här redovisas en ökning på 10% mellan åren 2021 och 2024

Figur 7. Påbjuden högersväng i höjd med Vaksalagatan**Tabell 4. Förändring i % av efterlevnad av påbjuden högersväng**

Trender i trafiken Kungsgatan

Här hänvisas siffror rörande utveckling och trender i trafiken på Kungsgatan. Tabell 5 visar att från 2021, året innan regleringen var på plats, och 2024 så har antalet fordon minskat. Detta är en minskning på ca 17,4% mellan åren. Uträkningen presenteras nedan.

Figur 8. Den procentuella förändringen av fordon på Kungsgatan.

$$\text{Procentuell förändring} = \frac{9377 - 7748}{9377} \times 100 = \frac{1629}{9377} \times 100 \approx 17,37\%$$

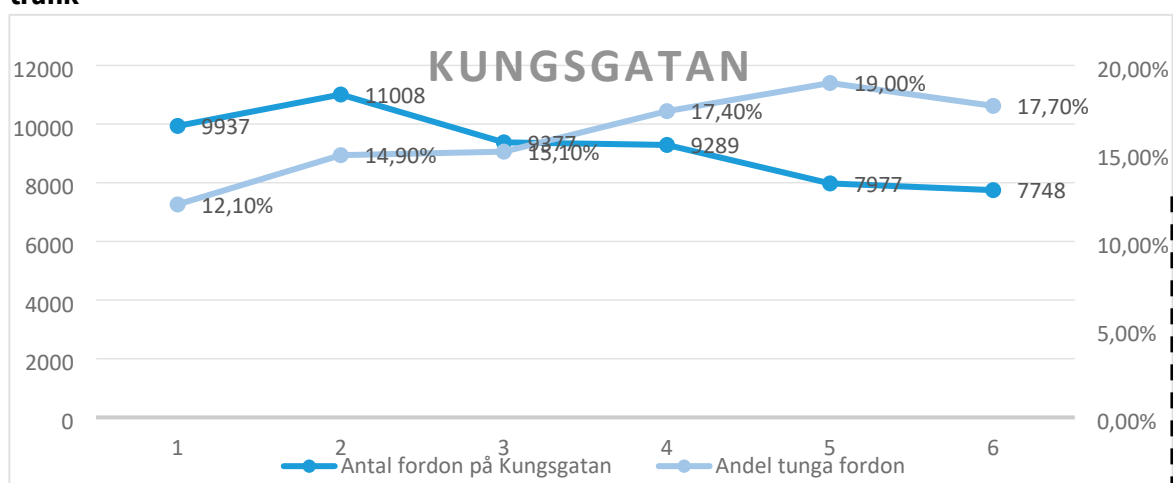
Tabell 5. Trafikutveckling fordon per dygn på Kungsgatan, norr om Strandbodgatan 2019–2024

År	Antal	Andel tunga fordon
2019	9937	12,10%
2020	11008	14,90%
2021	9377	15,10%
2022	9289	17,40%
2023	7977	19,00%
2024	7748	17,70%

Figur 9. Den procentuella förändringen av trafiken exklusive tung trafik. Där ”TF” är ”Tung trafik”

	Fordon	ATF	Antal TF	Antal inte TF
2021	9377	0,151	1415,927	7961,073
2024	7748	0,174	1348,152	6399,848
			Antal inte TF, förändring	-0,196107359

Figur 10. Förändringen i trafik på Kungsgatan samt förändringen av andelen tung trafik

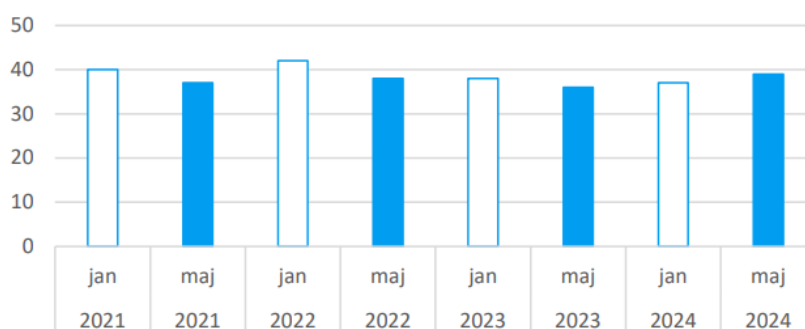


Väderkvarnsgatan

Här redovisas säsongsvariationer på Väderkvarnsgatan för att undersöka om den agerar som en alternativ rutt under vinterhalvåret. Siffrorna visar ett något högre antal fordon under vinterhalvåren, dock i liten skala. Detta kan vara ett tecken på att dubbdäcksförbudet har en effekt på Kungsgatan.

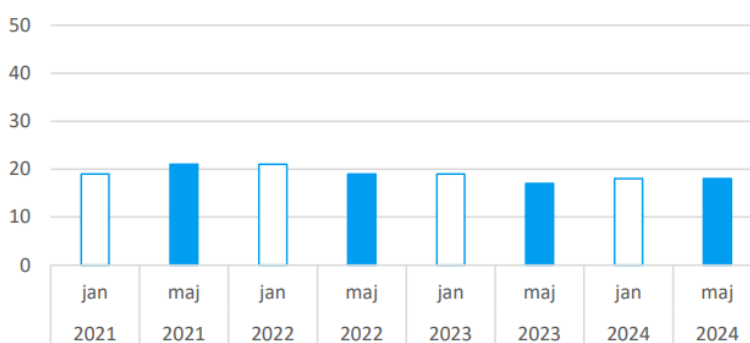
Tabell 6. Andelen fordon längs Väderkvarnsgatan med säsongsvariationer, kommande från Strandbodgatan

Andel Väderkvarnsgatan N (kommer från Strandbodgatan N om Kungsgatan)



Tabell 7. Andelen fordon längs Väderkvarnsgatan kommande från Råbyvägen, med säsongsvariationer

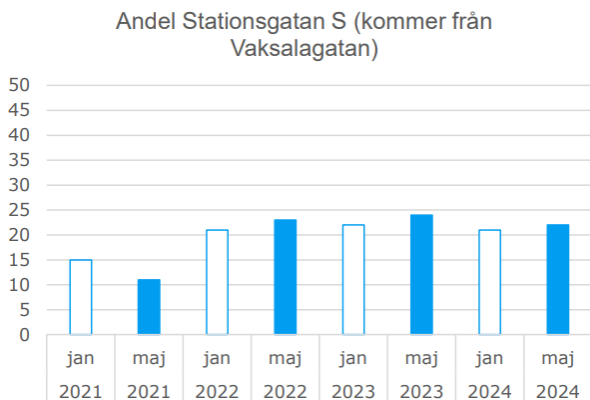
Andel Väderkvarnsgatan S (kommer från Råbyvägen Ö om kungsgatan)



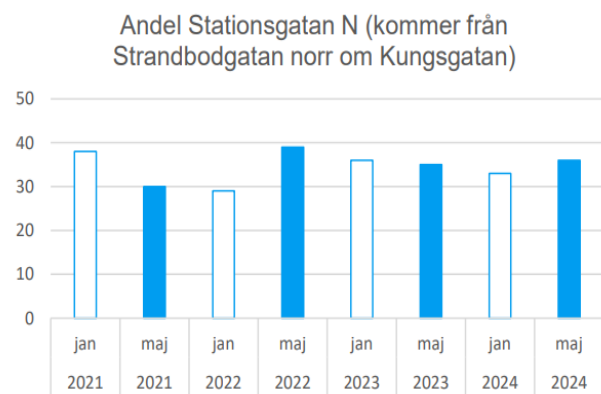
Stationsgatan

Här redovisas säsongsvariationer på Stationsgatan för att undersöka om den agerar som en alternativ rutt under vinterhalvåret. Här visar siffrorna att det finns en viss ökning södergående, dock inget mönster i norrgående riktning. Trafikutvecklingen undersöks även för att se om det finns en noterbar ökning av fordon på Stationsgatan genom åren. Här finns inte heller något tydligt mönster.

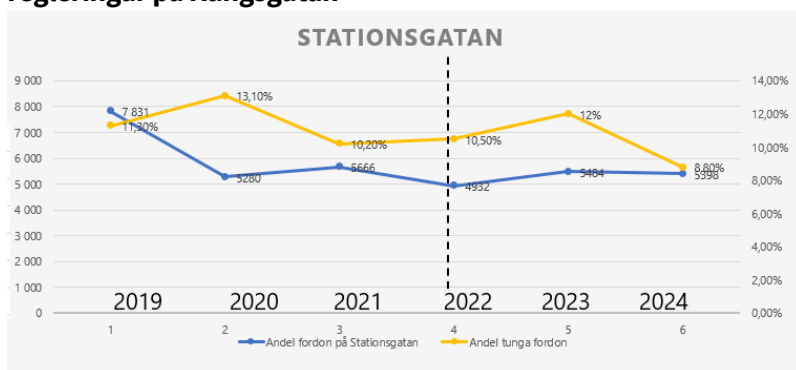
Tabell 8. Andelen fordon på Stationsgatan kommande från Vaksalagatan, med säsongsvariationer



Tabell 9. Andelen fordon på Stationsgatan kommande från Strandbodgatan, med säsongsvariationer



Figur 11. Diagram av förändringen av trafik på Stationsgatan sedan införandet av regleringar på Kungsgatan

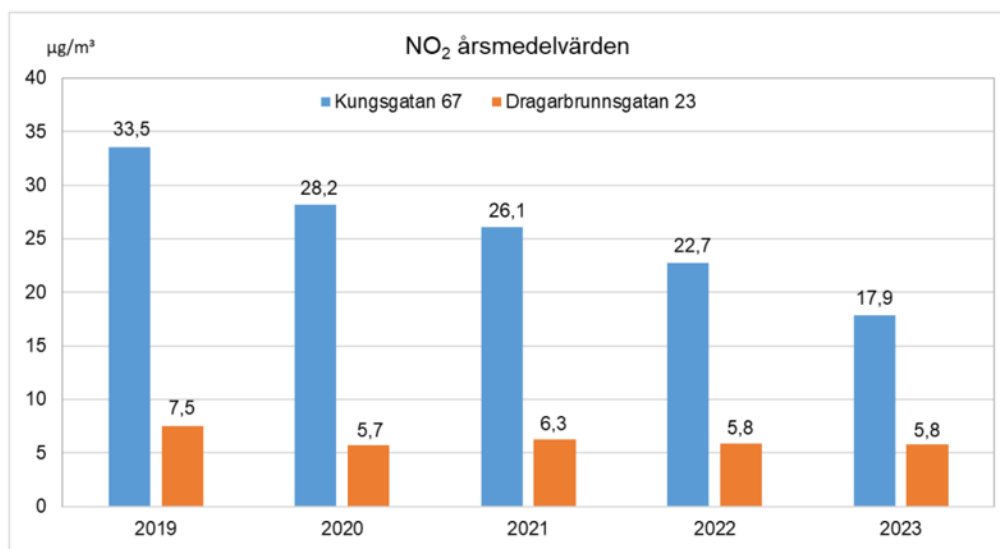


Tabell 10. Trafikutveckling fordon per dygn på Stationsgatan 2019–2024

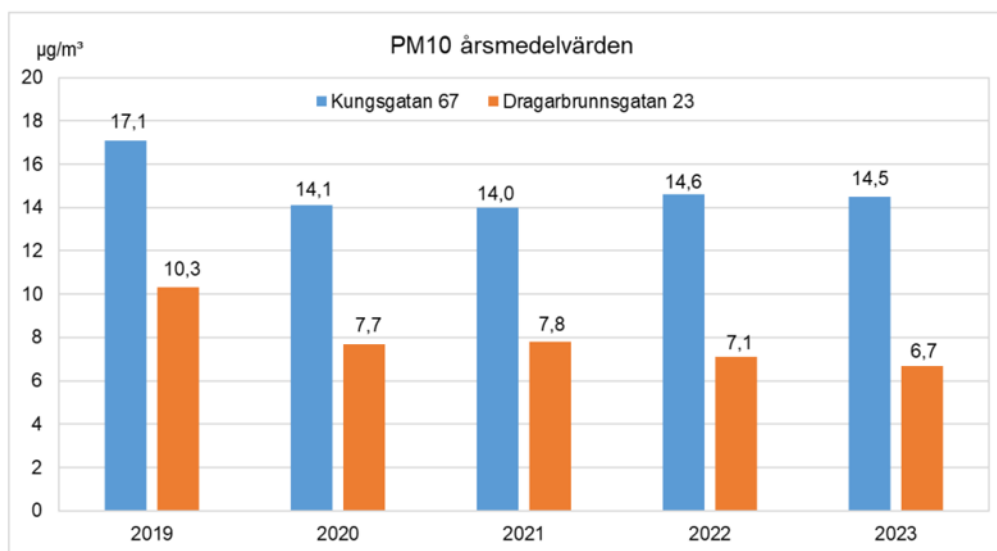
År	Antal	Andel tunga fordon
2019	7 831	11,30%
2020	5280	13,10%
2021	5666	10,20%
2022	4932	10,50%
2023	5484	12%
2024	5398	8,80%

Uppföljning luftkvalitet

Miljö kvalitetsnormerna för både halter kvävedioxid NO₂ och halter partiklar PM₁₀ har klarats med god marginal de senaste åren vid Kungsgatan 67. Dessutom klarades nationella miljömålen för både NO₂ och PM₁₀ för första gången under kalenderåret 2023.

Tabell 11. Årsmedelvärden av halter kvävedioxid NO₂ i mikrogram per kubikmeter vid Kungsgatan 67 och Dragarbrunnsgatan 23 år 2019–2023.

Tabell 12. Årsmedelvärden av halter partiklar PM10 i mikrogram per kubikmeter vid Kungsgatan 67 och Dragarbrunnsgatan 23 år 2019–2023.



Tabell 13. Resultat av luftföroreningsmätningar på Kungsgatan 67 år 2021–2024 i förhållande till miljö kvalitetsnormer

Parameter	Resultat 2021	Resultat 2022	Resultat 2023	Resultat 2024 (jan-okt)	Miljö kvalitetsnorm
PM10 årsmedelvärde	14 µg/m³	14,6 µg/m³	14,5 µg/m³	-	40 µg/m³
PM10 dygn	4 dygn	12 dygn	11 dygn	5 dygn	50 µg/m³ högst 35 dygn
NO ₂ årsmedelvärde	26 µg/m³	22,7 µg/m³	17,9 µg/m³	-	40 µg/m³
NO ₂ dygn	2 dygn	2 dygn	0 dygn	0 dygn	60 µg/m³ högst 7 dygn
NO ₂ timmar	19 timmar	25 timmar	0 timmar	2 timmar	90 µg/m³ högst 175 timmar

Tabell 14. Resultat av luftföroreningsmätningar på Kungsgatan 67 år 2021–2024 i förhållande till miljö kvalitetsmål

Parameter	Resultat 2021	Resultat 2022	Resultat 2023	Resultat 2024 (jan-okt)	Miljö kvalitetsmål
PM10 årsmedelvärde	14 µg/m³	14,6 µg/m³	14,5 µg/m³	-	15 µg/m³
PM10 dygn	19 dygn	33 dygn	33 dygn	28 dygn	30 µg/m³ högst 35 dygn
NO ₂ årsmedelvärde	26 µg/m³	22,7 µg/m³	17,9 µg/m³	-	20 µg/m³
NO ₂ timmar	382 timmar	315 timmar	91 timmar	51 timmar	60 µg/m³ högst 175 timmar