



CENTERPARTIETS REMISSVAR

Trafiknätsplan

SAMMANFATTNING

Uppsala kommuns befolkning kommer att öka med 30 procent de kommande 25 åren enligt gällande befolkningsprognoser. Centerpartiet anser att Trafiknätsplanen har goda förutsättningar att bli ett av flera faktaunderlag för att forma ett hållbart och välfungerande Uppsala. För att utgöra ett tydligt planeringsverktyg för proaktiv trafikplanering krävs dock tydligare prioriteringar, högre ambitionsnivå och fler konkreta åtgärder i närtid.

Centerpartiet Uppsala

2025-01-20

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	2
2. Trafiknätsplanens roll och sammanhang	2
3. Klimatmål och befolkningsökning	2
4. Huvudtrafiknätet för motorfordon	3
5. Kollektivtrafikens infrastruktur.....	3
6. Norra station och nordvästra staden	4
7. Cykelvägar och landsbygden	4
8. Infartsparkeringar	4
9. Enskilda vägar och samfälligheter	5
10. Näringslivets behov.....	5
11. Fyrstegsprincipen och nyinvesteringar	5

1. Inledning

Centerpartiet delar många av intentionerna i förslaget till Trafiknätsplan för Uppsala stad. En minskning av genomfartstrafiken i stadskärnan skapar förutsättningar för en trivsamt vistelsemiljö, samtidigt som trafiken tydligare och effektivare leds till sina målpunkter, vilket underlättar framkomligheten. Dessutom bidrar detta till en bättre situation för kollektivtrafiken. Förslaget till Trafiknätsplan saknar dock tydliga tidsplaner och lider av en generell brist på konkretion. Generella formuleringar om viljeyttringar och målbilder skapar emellanåt en otydlighet i vad programmet faktiskt förpliktar till. Genomgående anges att olika aspekter behöver "studeras närmare", vilket gör att planen riskerar att enbart leda till fler utredningar. För att vara ett aktiverande styrdokument är ambitionsnivån låg, vilket blir tydligt i formuleringen på sidan 39:

” Som framgår av remissförslaget kommer inte mycket ny övergripande transportinfrastruktur att tillkomma till 2050.”

2. Trafiknätsplanens roll och sammanhang

Planen ska fungera som en koppling mellan kommunens *Program för mobilitet och trafik* samt *Översiktsplanen*. Vi ser positivt på ambitionen att minska genomfartstrafiken i innerstaden till förmån för kollektivtrafik, cykel och gång. Dock saknas en tydlig strategi för hur detta ska kombineras med att tillgodose behovet av framkomlighet för utryckningsfordon, varutransporter, boende och medborgare med nedsatt funktion.

3. Klimatmål och befolkningsökning

Enligt befolkningsprognosen för 2024 kommer Uppsala kommun år 2050 att ha 318 000 invånare, vilket motsvarar en ökning med cirka 30 % från dagens cirka 245 000 invånare. Samtidigt har kommunen ambitiösa klimatmål: att vara klimatneutral till 2030 och klimatpositiv till 2050. Detta kräver väsentliga minskningar av utsläppen från trafiken.

Parallellt har andelen cyklister i Uppsala tätort minskat från 40 % år 2015 till 33 % år 2023 (sidan 58). Denna trend får ingen förklaring i Trafiknätsplanen, vilket påverkar rimligheten i att nå målet om hållbara transporter. Uppsala måste systematiskt genomföra förändringar i trafiksystemet för att klara klimatmålen och befolkningsökningen i kombination med fortsatt hög tillgänglighet till city för våra invånare som bor i våra tätorter och landsbygder.

4. Huvudtrafiknätet för motorfordon

Vi stödjer intentionen att flytta genomfartstrafik till huvudleder utanför innerstaden. Dock saknas en konkret plan för hur detta ska realiseras utan att skapa nya flaskhalsar. Specifika åtgärder som Centerpartiet anser bör utredas och genomföras är följande;

- **Bygg påfart till E4 från Fålhagsleden** för att avlasta Råbyvägen (anslutning till E4 via Gränby), Vaksalagatan och Fyrislundsgatan. Det skulle skapa en bättre livsmiljö för boende samt skapa möjligheter att bättre utveckla handel och verksamheter
- **Planera om Tycho Hedens korsningar** för att hantera större trafikflöden och minska trängseln vid strategiska punkter.
- **Säkra kapaciteten vid korsningen Bärbyleden och Luthagsesplanaden** som redan idag är olycksdrabbad och behöver omedelbara åtgärder.
- **Säkra kapaciteten på Stationsgatan för biltrafik** för att säkerställa god tillgänglighet till stationsområdet i en växande Uppsala.

5. Kollektivtrafikens infrastruktur

Centerpartiet ser stora behov av en god och välfungerande kollektivtrafik som tjänar hela staden och kommunen. Som teknikval för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken i staden har vi förordat snabba el-bussar med egna körfält, så kallade Buss Rapid System (BRT). Den planerade depån för spårvagnen bör få en västlig placering och bygget av bron vid Ultuna skjutas fram i tiden. Den så kallade Ultunalänken löser inga trafikproblem i närtid, resurser bör läggas på att utveckla kapacitetsstark kollektivtrafik norrut och västerut där vi redan i dagsläget har behov av att avlasta trafiken.

Vi anser att det behövs en högre ambition i utbyggnadstakten av separata körfält för kollektivtrafiken, både på Svartbäcksgatan och Vaksalagatan. Därutöver anser Centerpartiet att prioritet bör ges till följande åtgärder:

- **Planera för kapacitetsstark kollektivtrafik till Gränby och Stenhagen**, områden som redan idag upplever kapacitetsproblem.
- **Bygga en påfart till Bärbyleden vid Tycho Hedens norra del** för att minska belastningen på bostadsområden i Gränby.
- **Utveckla infrastrukturen vid Vaksalagatan/Tycho Hedéns väg** genom en bred stadsbyggnadsanalys för att förbättra framkomligheten.

6. Norra station och nordvästra staden

Norra och västra Uppsala har stor potential. Det är attraktiva områden som expanderar och som många vill flytta till. Så ska de också förbli varför vi måste värna området och kulturmiljön kring Stabbyskogen. Förslaget på sidan 22 om att anlägga en trafikplats vid "Stabbygården" om en framtida stadsutbyggnad sker i dessa delar av staden riskerar att bli ett för stort ingrepp.

Det är också otydligt exakt vilket område som avses. "Stabby gårde", en formulering som återfinns i äldre detaljplaner, utgör idag bostadsområdet mellan Prästgårdsgatan/Hällbygatan, Börjegatan/Tiundagatan. Vad som i tidigare detaljplaner helt enkelt benämnts som "Del av Stabby gårde" utgör det som i dag är Mimmi Ekholms plats och de bebyggda kvarteren bort mot Pelargatan. Den enda obebyggda marken i det området utgörs av åkermark eller själva Stabbyskogen, mark som Centerpartiet vill freda från exploatering.

Området har också historiskt haft en järnvägsstation. Centerpartiet vill tidigarelägga återöppnandet av en Norra station vid Börjetull, som är en stadsnod enligt Översiktsplanen, och anser att den ska kompletteras med kapacitetsstark kollektivtrafik till Gränby Centrum.

7. Cykelvägar och landsbygden

Cykelinfrastrukturen på landsbygden är eftersatt. Trafiknätsplanen bör höja ambitionerna för att skapa sammanhängande cykelvägar mellan tätorten och landsbygden. Detta ökar cykelns attraktivitet som transportmedel och stödjer klimatmålen. Vidare bör ett huvudcykelnät säkerställas med hänsyn till resiliens och framtida behov. Det är även önskvärt att se över möjligheten för att särskilt markera cykelvägarna i huvudgatunätet för att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och för att bättre styra cyklisterna till dessa stråk.

8. Infartsparkeringar

Infartsparkeringar är nödvändiga för att göra staden tillgänglig för boende på Uppsalas landsbygd. Tillsammans med pendlarparkeringar utgör de en avgörande förutsättning för ett flexibelt och hållbart resande. Planens inställning att detta inte är en prioritet (sidan 35) är problematisk. Behovet av infartsparkeringar kommer att öka om antalet gatuparkeringar minskar i stadskärnan. Tillgängligheten av laddinfrastruktur är ett viktigt styrmedel för att öka privatpersoners och företags incitament att köpa en elbil. Inrikestransporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp och över 90 procent av dessa utsläpp kommer från vägtrafik. Därför är laddmöjligheter vid infartsparkeringar något som bör prioriteras högre. Vi behöver även se över ägarskapet och ansvarsfördelningen kring laddinfrastrukturen i Uppsala.

9. Enskilda vägar och samfälligheter

Det enskilda vägnätet är avgörande för den lokala trafiken i kommunens tätorter och landsbygder. Eftersom dessa vägar står för över 60 % av kommunens vägnät förordar Centerpartiet en konkret plan för hur vägföreningar kan stödjas ännu bättre.

10. Näringslivets behov

Centerpartiet noterar att näringslivets behov och förutsättningar inte är något som planen tydligt tar hänsyn till. Utöver stycket om lastplatser på sidan 54 nämns inte näringslivet överhuvudtaget. Det är en uppenbar brist med tanke på Uppsalas behov av att verka som en attraktiv kommun för företag att etablera sig. För att ge näringslivet i Uppsala de bästa möjliga förutsättningarna måste tillgängligheten i staden öka och man ska kunna nå affärer via gång, cykel, kollektivtrafik men även bil som har målpunktstrafik.

11. Fyrstegsprincipen och nyinvesteringar

Centerpartiet anser att kommunen bör tillämpa fyrstegsprincipen mer systematiskt, där åtgärder prioriteras utifrån enkelhet och kostnadseffektivitet. Vid behov av nyinvesteringar bör dessa grundas på tydliga analyser och breda dialoger med berörda aktörer.