

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2012-09-26

Diarienummer
KSN-2012-0869

Kommunstyrelsen

Samrådsremiss väg 55 delen Kvarnbolund-Berthåga, Uppsala Kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Trafikverket enligt **bilaga 1**.

Ärendet

Trafikverket Region Öst översände den 26 juni 2012 förslag till samrådsremiss väg 55, delen Kvarnbolund-Berthåga, Uppsala kommun, **bilaga 2**.

En kompletterande utredning för väg 55, delen Kvarnbolund-Berthåga har tagits fram och syftar till att komma fram till ett systemalternativ som ska ligga till grund för det kommande arbetsplanearbetet.

Bakgrund

Processen med att komma fram till en lösning väg 55 – Infart Uppsala har pågått sedan 2000. Genom projektet Den Goda Staden fick processen en skjuts framåt och parterna kunde enas om en gemensam lösning. Tyvärr visade sig denna lösning bli mycket dyrare än beräknat och Trafikverket kom överrens med kommunen att den liggande utredningen skulle göras och att flera systemalternativ skulle studeras.

Remissbehandling

På grund av den korta svarstiden har kommunledningskontoret och kontoret för samhällsutveckling samarbetat kring förslag till yttrande. Gatu- och samhällsmiljönämnden kommer att behandla svaret 9 oktober.

Kollektivtrafikmyndigheten har inkommit med synpunkter. De förordar systemalternativ C2 då det ger bäst framkomlighet för kollektivtrafiken. De önskar att i större omfattning få fortsätta delta i det kommande arbetet **(bilaga 3)**.

En medborgardialog genomfördes den 10 september 2012. Synpunkterna som inkom var spridda och ingen stark enighet om systemalternativ framkom.

Regionförbundet har yttrat sig direkt till Trafikverket **(bilaga 4)**. De ifrågasatte framförallt de prognoser som använts i utredningen samt om det verkligen är befogat med så omfattande lösningar eftersom kostnaderna starkt överstiger de 200 mkr som finns avsatta i länstransportplanen. De ser gärna att det görs ytterligare studier som tar hänsyn till befintliga medel och anpassas till Sveriges och Europas klimat, miljö och hälsomål med en omflyttning från bil till järnväg för godstransporter och mer kollektivtrafik samt gående och cyklister för persontransporter.

Föredragning

Kommunen och Trafikverket har arbetat relativt tätt med utredningen och de effektmål som ställdes upp i början av arbetet var:

- Framkomligheten skall förbättras för alla trafikslag
- Barriäreffekten för samtliga trafikslag på tvärgående väg 55 skall minska
- Trafiksäkerheten för samtliga trafikslag skall öka
- Projektets markintrång skall minimeras
- Mötet med staden skall tydliggöras

Utifrån detta har fem olika systemalternativ arbetats fram med olika för och nackdelar. Detta utvecklas vidare i förslaget till kommunens svar.

Av de studerade systemalternativen anses enbart C2 och C3 vara möjliga att gå vidare med. Kommunledningskontoret anser att kommunen bör välja det alternativ som i första hand förbättrar för gående och cyklister samt för kollektivtrafiken. Det skulle innebära att systemalternativ C2 väljs. Systemalternativ C3 förbättrar för biltrafiken och minskar antalet bilar på lokalgatorna men försvårar för en eventuell spårväg.

Kommunledningskontoret anser att utredningen bör kompletteras med klimat, miljö och hälsomål samt att alternativa prognoser tas fram som tar hänsyn till att målen klaras och de förväntningar som finns i omflyttning i både gods- och persontransporter till mera hållbara alternativ. Dock bör det även studeras hur ombyggnaden av riksväg 55 i Södermanland påverkar infarten till Uppsala. Alternativ som tar mer hänsyn till befintliga medel bör studeras.

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt
Stadsdirektör

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2012-09-26

Diarienummer
KSN-2012-0869

Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

Samrådsremiss väg 55 delen Kvarnbolund-Berthåga, Uppsala Kommun
Dnr: TRV 2011/34070

Trafikverket och Uppsala kommun har arbetat tillsammans för att ta fram en arbetshandling som ska ligga till grund för ett nytt ställningstagande av systemlösning, en lösning som parterna anser bäst svarar upp mot de uppsatta effektmålen. Kommunens tidigare ställningstagande, dvs. systemalternativ B som togs fram inom projektet Den Goda Staden visade sig tidigt bli mycket dyrare än de 300 mkr som det bedömdes kosta 2009. Ytterligare fem olika alternativ har tagits fram som nu ligger för ställningstagande. De fem alternativen ligger långt ifrån de kostnadsbedömningar som gjordes och de 200 mkr som ligger i länstransportplanen och inget av alternativen når på ett tillfredställande sätt de uppsatta effektmålen.

Processen tydliggör förändringar i samhället och i trender. Utredningen har inte lyckats fånga upp detta. Det visar sig bl.a. i trafikprognoserna där det skett en traditionell uppräknings samt att klimat, miljö och hälsomålen inte har blivit belysta i tillräcklig omfattning. Uppsala kommun anser att utredningen bör kompletteras med alternativa trafikprognoser som även är anpassade efter kommunens, Sveriges och Europas uppsatta mål vad gäller klimat, miljö och hälsa. Kommunen har fått prognoser utifrån ÖP2010 och ett antal scenarios, vilka skulle behöva prövas i utredningen. Prognosen visar på betydligt lägre trafikflöden om gång-, cykel- och kollektivtrafikandelarna uppnås i enlighet med ÖP2010. Även Trafikverkets egna mål och antaganden kring omflyttningar av transporter från väg till järnväg och sjöfart när det gäller godstrafik bör vägas in och beskrivas liksom omflyttningar till kollektivtrafik, gång och cykel för persontransporter.

Ytterligare en faktor som inte vägts in är utbyggnad i Södermanland av riksväg 55. Hur påverkar detta trafikeringen förbi Uppsala? Ett tänkbart scenario är att transporter kommer att ledas förbi Stockholm via riksväg 55 vilket ger ökad trafik på infarten till Uppsala.

Kostnaden

I nuläget är överenskommelsen att Trafikverket och Uppsala kommun gemensamt ska komma fram till ett systemalternativ och därefter sker en förhandling mellan parterna om kostnaderna. Detta är dessvärre inte det enda infrastrukturobjekt som kommunen antas medfinansiera. Därför anser kommunen att det är av yttersta vikt att det fortsatta arbetet fokuserar på att lösa det som är viktigast för en långsiktigt hållbar utveckling och tillväxt.

Om det skulle innebära en fördyring på mer än 10 procent för Länstransportplanen måste något annat objekt prioriteras bort. Det kräver ett nytt ställningstagande i regionförbundets styrelse samt att länets övriga kommuner måste acceptera förändringen. Det är således viktigt att åtgärderna är de mest kostnadseffektiva och svarar upp emot målen.

Alternativen

De olika systemalternativen sammanfattas i tabellen nedan.

	KVARNBOJUND	STENHAGEN C	FLOGSTA	BERTHÅGA	KOSTNADER	BYGGTID
B1	Planskild för vänstersväg	Överliggande cpl	Underliggande cpl	Överliggande cpl	738 Msek	4 år
B2	Planskild för vänstersväg	Överliggande cpl	Överliggande cpl	Överliggande cpl	1317 Msek	4-5 år
C1	Cpl i plan	Överliggande cpl	-	Modifierad tpl	464 Msek	3 år
C2	Cpl i plan	Överliggande cpl	Halv trafikplats	Modifierad tpl	489 Msek	3 år
C3	Cpl i plan	Överliggande cpl	Överliggande cpl	Modifierad tpl	585 Msek	4 år

Generella synpunkter på systemalternativen

Gående och cyklister

- En planskild förbindelse vid Starbo och till Stenhagen behöver studeras. De boende har tidigare varit med genom exploateringen och betalat för befintlig signalövergång vid Stenhagsvägen, vilket visar på att de boende anser kopplingen mycket viktig.
- En gc-tunnel norr om trafikplats Berthåga bör planeras med mer gena cykelvägar genom det som idag är åkermark som eventuellt ska bebyggas med bostäder intill Berthåga eller med golfbana intill Rickomberga. För golfbanans planering är det viktigt med en gc-tunnel på norra sidan av trafikplats Berthåga som komplement till den tunnel som idag finns längre norr ut.
- Gc-vägen mellan Starbo och Flogsta bör ligga alldeles intill RV 55 istället för att gå genom skogen och rakt över fältet. Detta minskar intrånget i naturreservatet.
- I Stenhagen innebär alla C-alternativen att gående och cyklister korsar ramperna i plan. Även med en utformning av cirkulationsplatsen med högsta fokus på att få ner hastigheten kommer det svårt att hastighetssäkra dessa passagepunkter till 30 km/h. Kopplingarna för gående och cyklister i form av gc-tunnlar behöver bli fler för att komplettera trafikplatsernas passagepunkter.

Biltrafiken

- C-alternativen innebär att cirkulationsplatsen i korsningen Otto Myrbergsväg/Luthagsesplanaden ger bättre trafiksäkerhet och framkomlighet än idag. Det blir även mer lättorienterat i trafikplatsen för trafikanter som ska från centrum till Bärbyleden.

Synpunkter och kommentarer på systemlösningar

Systemlösning B1 och B2

Beträffande båda dessa lösningar anser Uppsala kommun att kostnaderna inte är försvarbara jämfört med de nyttor som uppkommer.

Systemlösning C1

Denna lösning innebär att Flogsta blir utan trafikplats, vilket inte är förenligt med effektmålen.

Systemlösning C2

+Gång- och cykeltrafik

En ny gc-bro planeras över Rv 55 i Berthåga för det stora stråket mellan Berthåga och in mot city. För Berthågabor som ska till t ex skolorna i Luthagen blir det en omväg jämfört med idag. Denna gc-bro kommer även att bli väl synlig och påverka landskapsbilden, vilket kan bli ett hinder i det fortsatta arbetet.

En planskild gc-passage av väg 55 vid Flogsta ger en trafiksäker och framkomlig väg för gående och cyklister.

+Kollektivtrafiken:

Utformningen av trafikplats Flogsta innebär att stomlinjen går under väg 55 i en rak sträckning vilket utgör en klar förbättring i framkomligheten. Denna utformning är också den som på bästa sätt kan byggas ut med spårvägstrafik i en framtid. Det är därför viktigt att den utformas med de mått som spårtrafik kräver.

- Biltrafiken

Utformningen av en halv trafikplats i Flogsta är svårorienterbar och medför längre färdväg för trafikanter från och till Flogsta västerut. Alternativet innebär dessutom att möjligheten till avlastning av de idag hårt trafikbelastade gatorna Övre Slottsgatan och Krongatan uteblir. Alternativet leder till mer biltrafik i Stenhagen.

Det behövs en förlängning av Flogstavägen mot Luthagsesplanaden vilket innebär 2000 fordon/dygn. Flogstavägen och Luthagsesplanaden avlastar främst Flogstavägen förbi Ekeby samt Hedensbergsvägen förbi COOP. Denna sträckning behövs även för kollektivtrafikens framkomlighet samt för att ge möjlighet till exploatering i området.

Trafikmängden på Hedensbergsvägen förväntas öka med totalt 5000 fordon/dygn eftersom utformningen inte ger Flogstaborna någon möjlighet att köra via väg 55 när de ska till Stenhagens centrum eller västerut.

Systemlösning C3

- Gång- och cykeltrafik

I Flogsta måste gående och cyklister korsa ramperna till och från cirkulationsplatsen i plan. Rv 55 passeras dock planskilt. Detta innebär betydligt sämre trafiksäkerhet och framkomlighet jämfört med C1 och C2. Trafiksituation blir dock bättre än i dag då många gående och cyklister korsar väg 55. Även med en utformning av cirkulationsplatsen med fokus på sänkt hastighet går det inte att hastighetssäkra dessa passagepunkter till 30 km/h.

- Kollektivtrafiken

För stadstrafiken medför en överliggande cirkulation vid Flogsta en väsentligt sämre framkomlighet och längre restid jämfört med en tunnellsnning som i C1 och C2. Lösningen ger dock bättre framkomlighet än idag. Utformningen försvårar möjligheten att dra en spårväg i framtiden.

- Biltrafiken

Ovanliggande cirkulationsplats utgör en ”fullvärdig korsning” som även är trafiksäker. Möjligheten finns att skapa en attraktiv koppling mellan de södra och västra stadsdelarna vilket kan avlasta de hårt trafikbelastade gatorna Övre Slottsgatan och Krongatan. En aspekt som är viktig med tanke på de utbyggnadsplaner som finns i stadens södra delar. Dock krävs åtgärder på gatunätet i Eriksberg för att klara de förväntade trafikmängderna.

I detta alternativ behövs ingen koppling för biltrafiken i Flogstavägens förlängning mot Luthagsplanaden.

Slutsats

Resonemanget ovan gör att Uppsala kommun anser att systemalternativ C2 bör vara vägledande för fortsatta studier. Det bör ytterligare studeras hur alternativet kan förbättras för samtliga trafikslag. Vidare bör studeras en etappvis utveckling av framtida framkomlighet i ett Uppsala som växer.

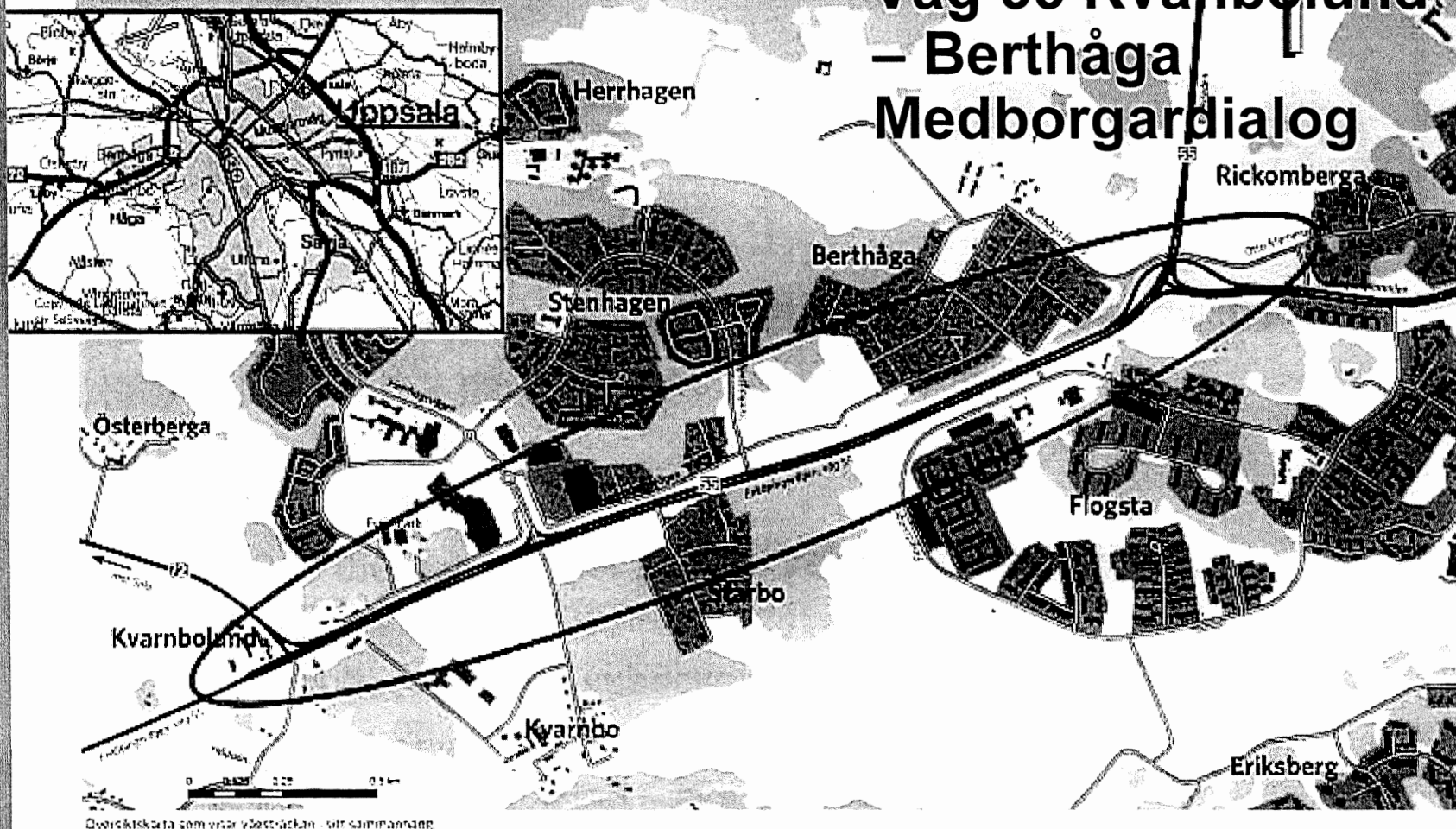
Om C3 går att utforma för spårväg samt att gc-tunnel är möjlig att bygga vid Starbo som komplement till gc-passagerna vid trafikplatsen kan C3 vara att föredra.

Ett ökat fokus bör läggas på de oskyddade trafikanterna samt kollektivtrafiken för att underlätta ett ökat användande av dessa trafikslag. Det är viktigt att även fortsättningsvis låta alla parter (kommunen, regionförbundet och Kollektivtrafikmyndigheten) vara med i utformningen av infart Uppsala.

Kommunstyrelsen

Copyright Lantmateriet 2004-11-09.
Ur Sveriges

Väg 55 Kvarnbolund – Berthåga Medborgardialog



Uppsala
KOMMUN

UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



2012-08-20

Bilag 2

Brister och problem

Tidvis är väg 55 hårt belastad – skapar kapacitets och trafiksäkerhetsproblem

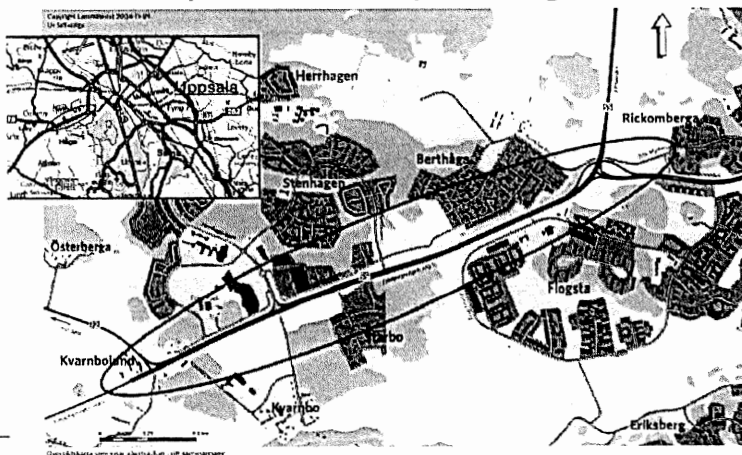
Större korsningar uppvisar kapacitetsproblem vilket också skapar trafiksäkerhetsrisker

Anslutningen mot Flogsta har för liten kapacitet vilket skapa trafiksäkerhetsrisker.

Många direktutfarter

Vägen utgör en stor barriär mellan bebyggelsedelar

Få planskilda passager över/under vägen för oskyddade trafikanter



Framkomlighet - Framkomligheten skall förbättras för alla trafikslag.

Barriäreffekt - Barriäreffekten för samtliga trafikslag tvärsgående väg 55 skall minska.

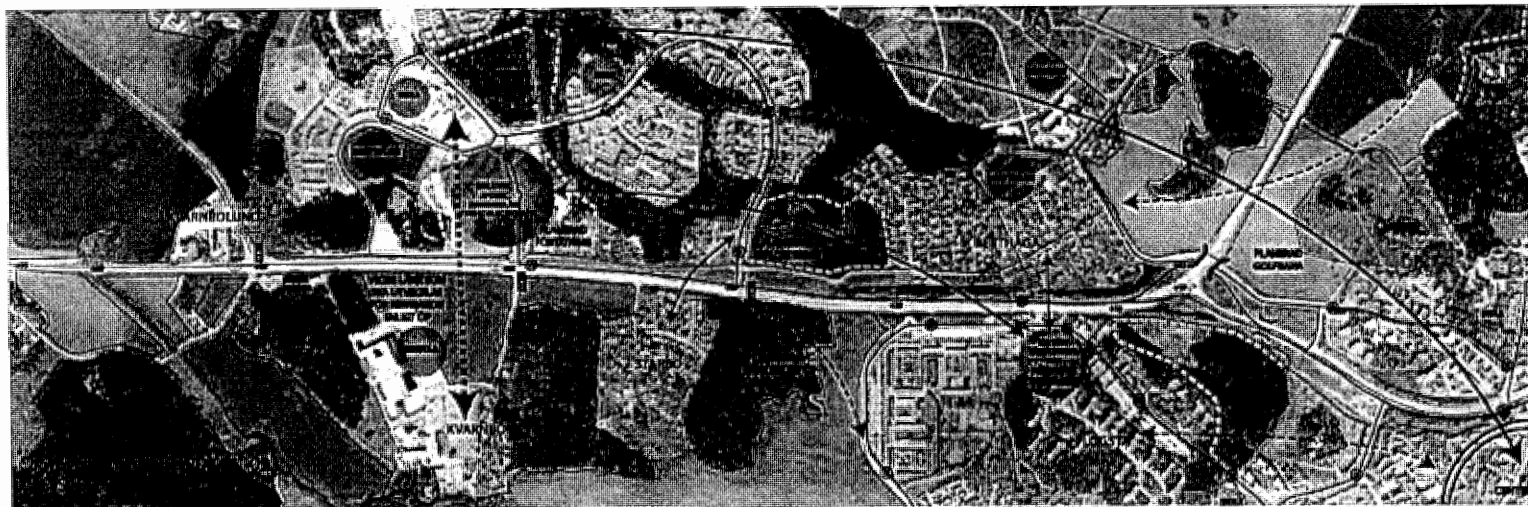
Trafiksäkerhet - Trafiksäkerheten för samtliga trafikslag skall öka.

Markintrång - Projektets markintrång skall minimeras.

Gestaltning - Mötet med staden skall tydliggöras.

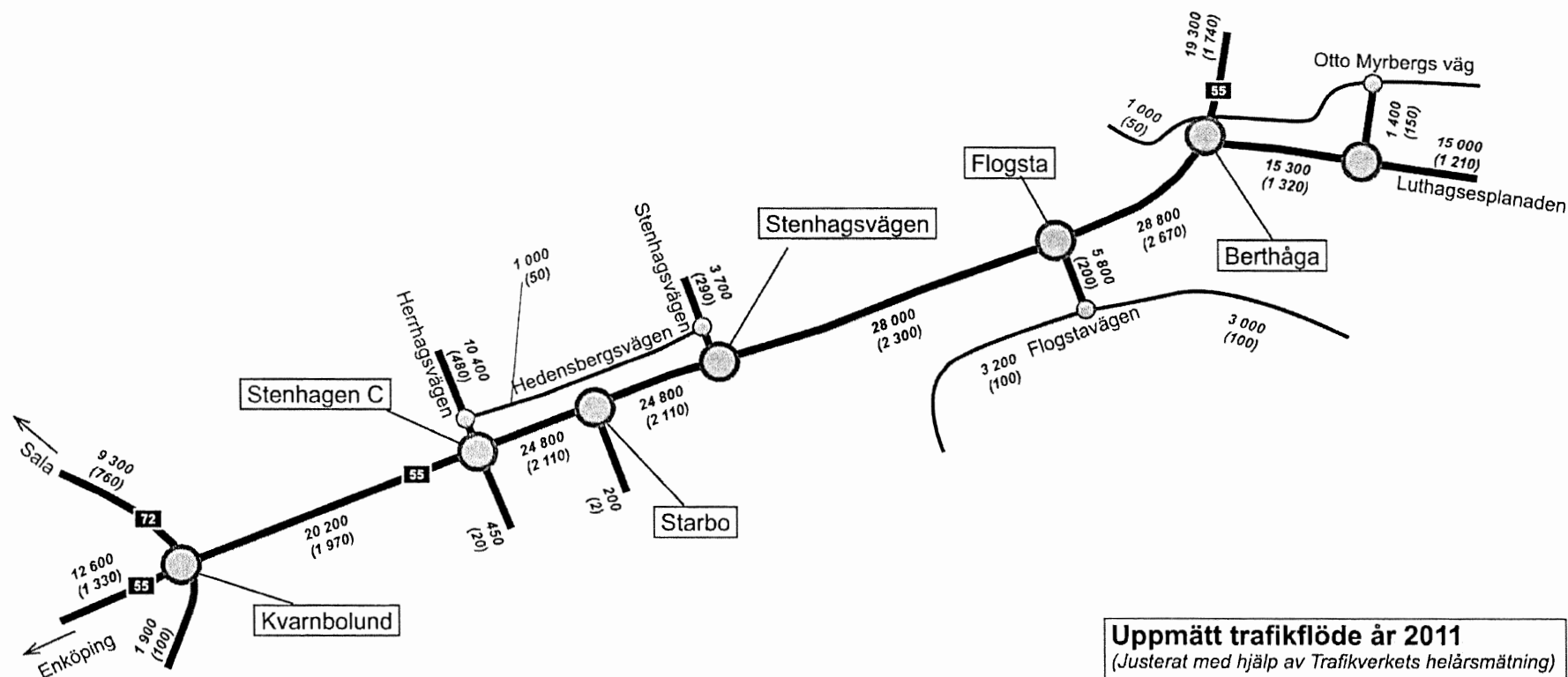
Naturliga samband

- Bostadsområden
- Handelscentra
- Centrum
- Skolor
- Servicefunktioner och arbetsplatser
- Rekreation och fritidsaktiviteter
- Kommunikationer - kollektivtrafik



-  Huvudstråk cykel
-  Lokal busslinje med hållplatser
(linjer nr 5, 21, 22, 42 (Trollkärrs området))
-  Regional busslinje med hållplatser
-  Målpunkter
-  Befintliga samband
-  Samband under utveckling
-  Grön länk
-  Signalreglerad gata/övergång
-  Cykelport
-  Mark som är intressant för planerad exploatering/förtätning

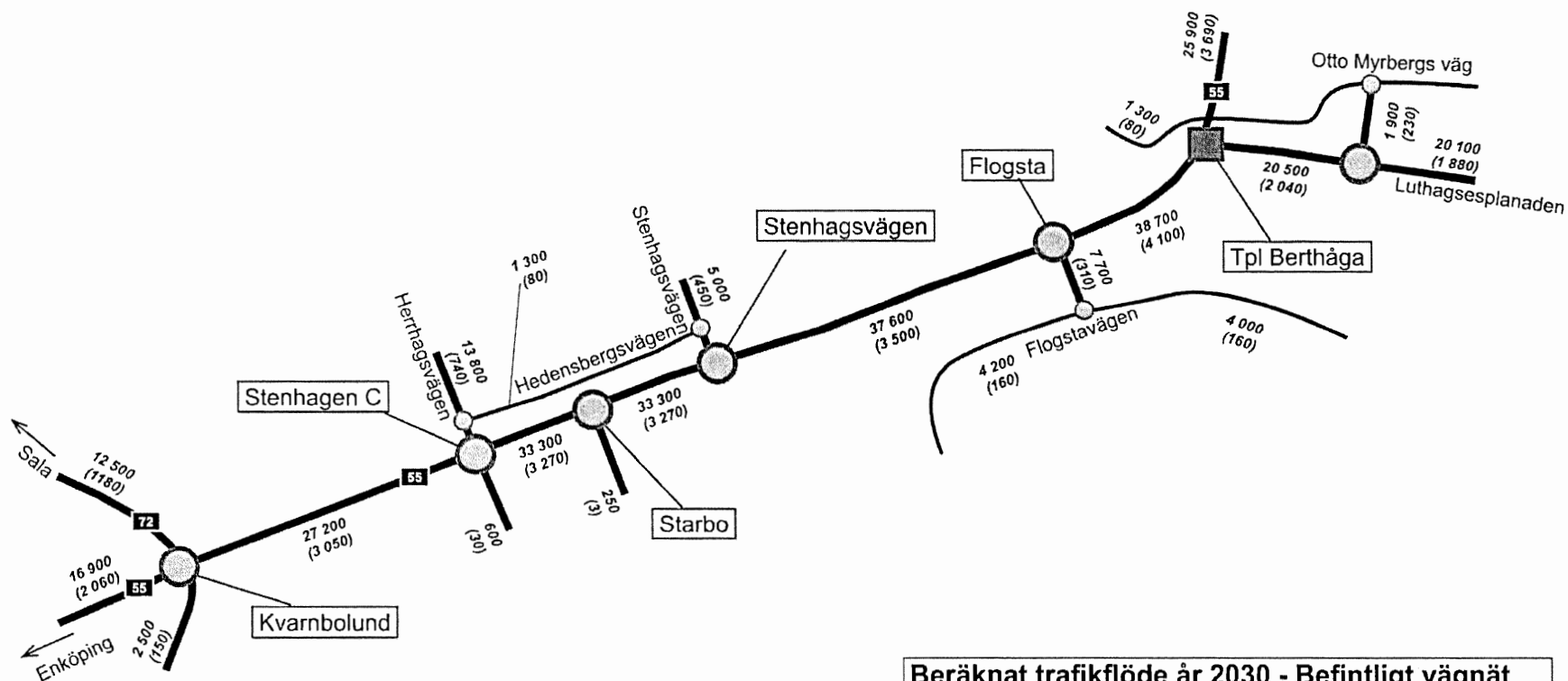
Trafikförutsättningar idag



Uppmätt trafikflöde år 2011
(Justerat med hjälp av Trafikverkets helårsmätning)

XXX Antal fordon (Vardagsmedeldygn)
(XXX) Tunga fordon (Vardagsmedeldygn)
XXX Uppskattat trafikflöde på lokaltvägar

Trafikförutsättningar 2030



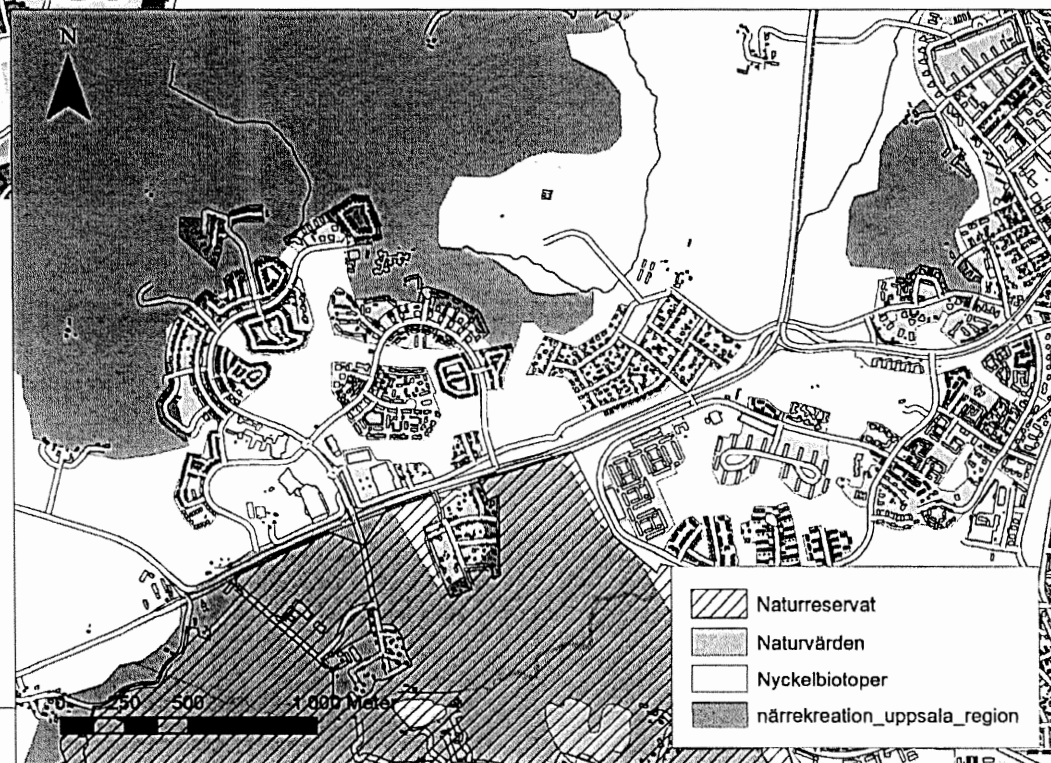
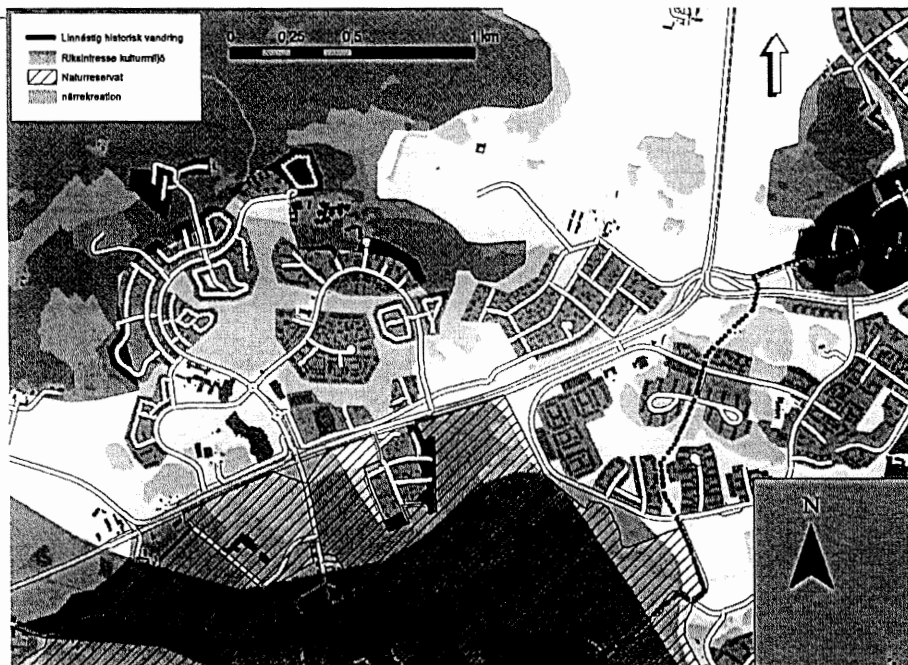
Beräknat trafikflöde år 2030 - Befintligt vägnät

(Uppräknat med trafikverkets REF-Prognos $P_b = 1,32$ $L_b = 1,55$)

xxx Antal fordon (Vardagsmedeldygn)

(xxx) Tunga fordon (Vardagsmedeldygn)

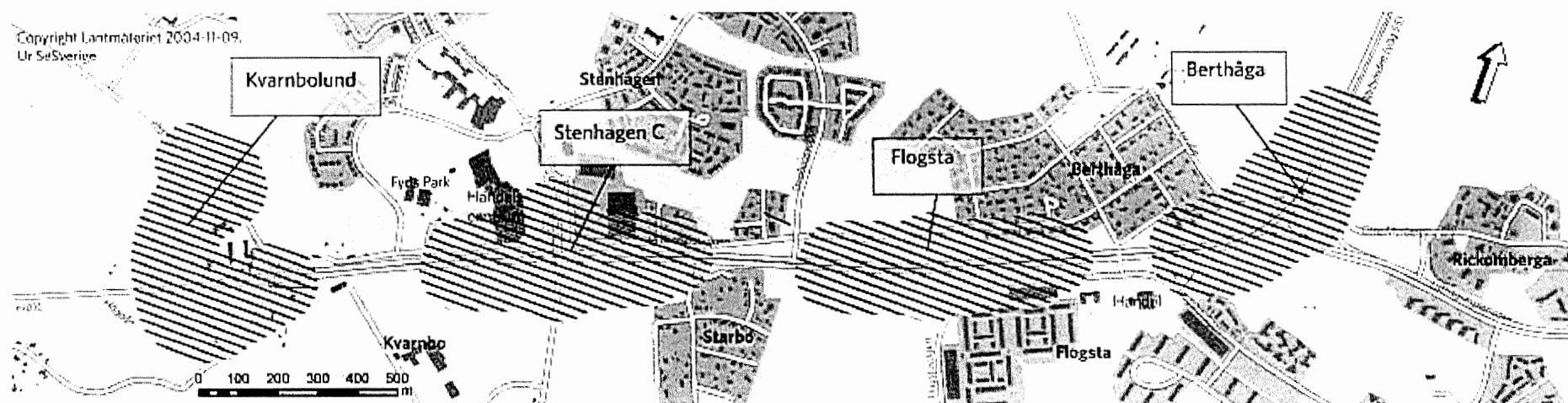
Miljöförutsättningar



Systemalternativ

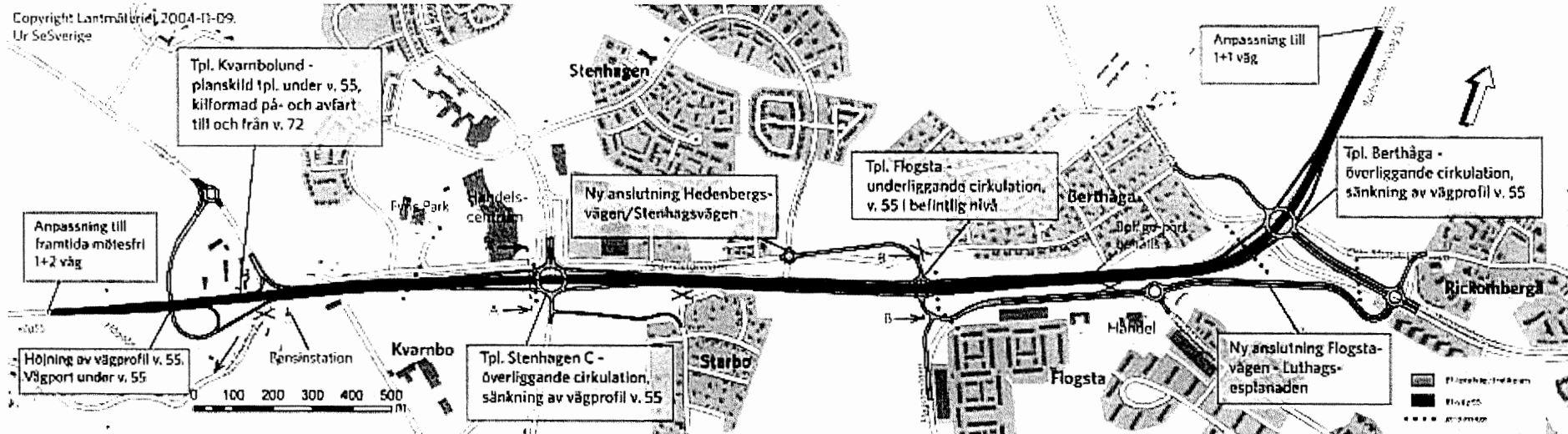
5 st systemalternativ

B1, B2 samt C1, C2 och C3

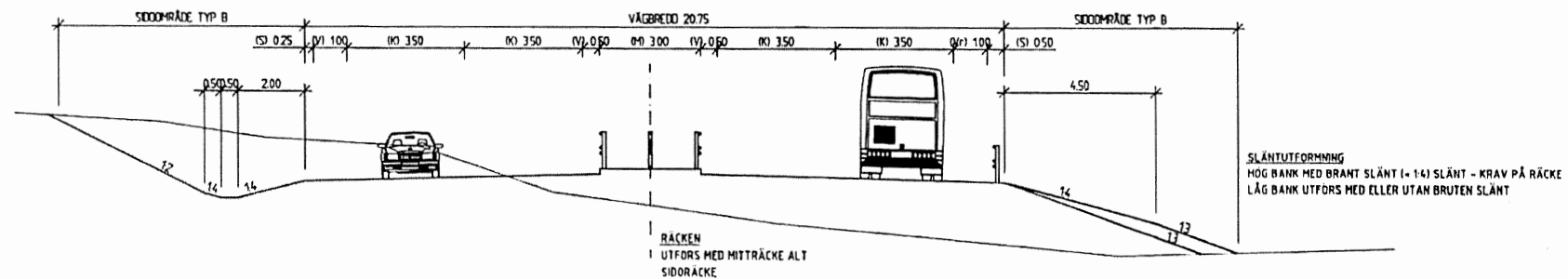


	KVARNBOLUND	STENHAGEN C	FLOGSTA	BERTHÅGA	KOSTNADER	BYGGTID
B1	Planskild för vänstersväg	Överliggande cpl	Underliggande cpl	Överliggande cpl	738 Msek	4 år
B2	Planskild för vänstersväg	Överliggande cpl	Överliggande cpl	Överliggande cpl	1317 Msek	4-5 år
C1	Cpl i plan	Överliggande cpl	-	Modifierad tpl	464 Msek	3 år
C2	Cpl i plan	Överliggande cpl	Halv trafikplats	Modifierad tpl	489 Msek	3 år
C3	Cpl i plan	Överliggande cpl	Överliggande cpl	Modifierad tpl	585 Msek	4 år

Systemalternativ B1



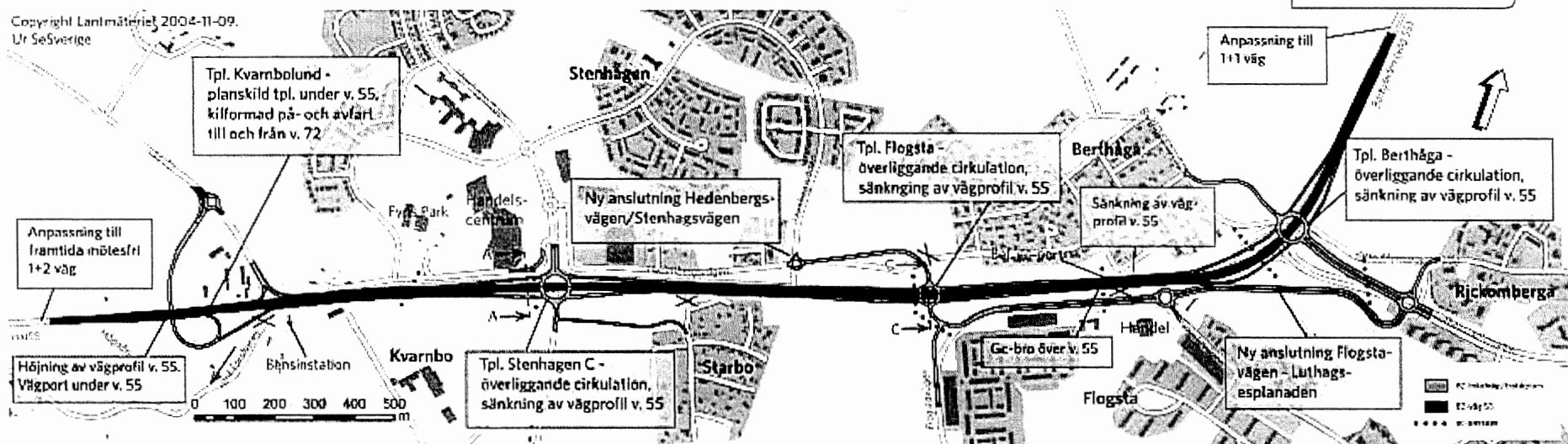
SEKTION MED FÖRHÖJD BELAGD MITTREMSA



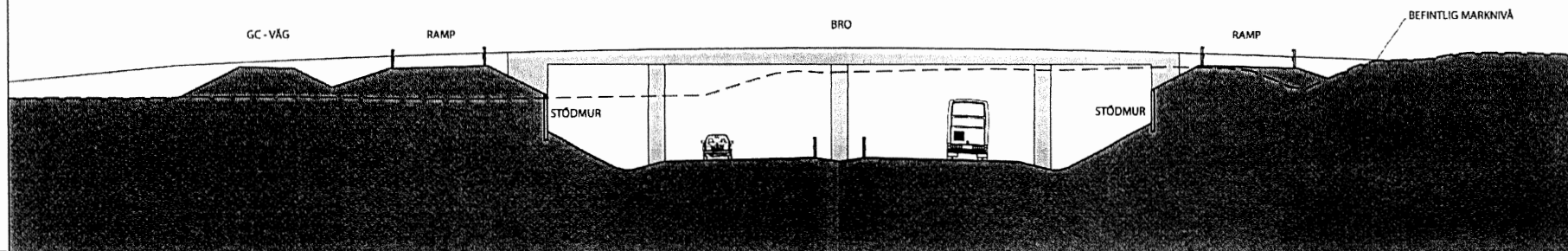
Systemalternativ B2



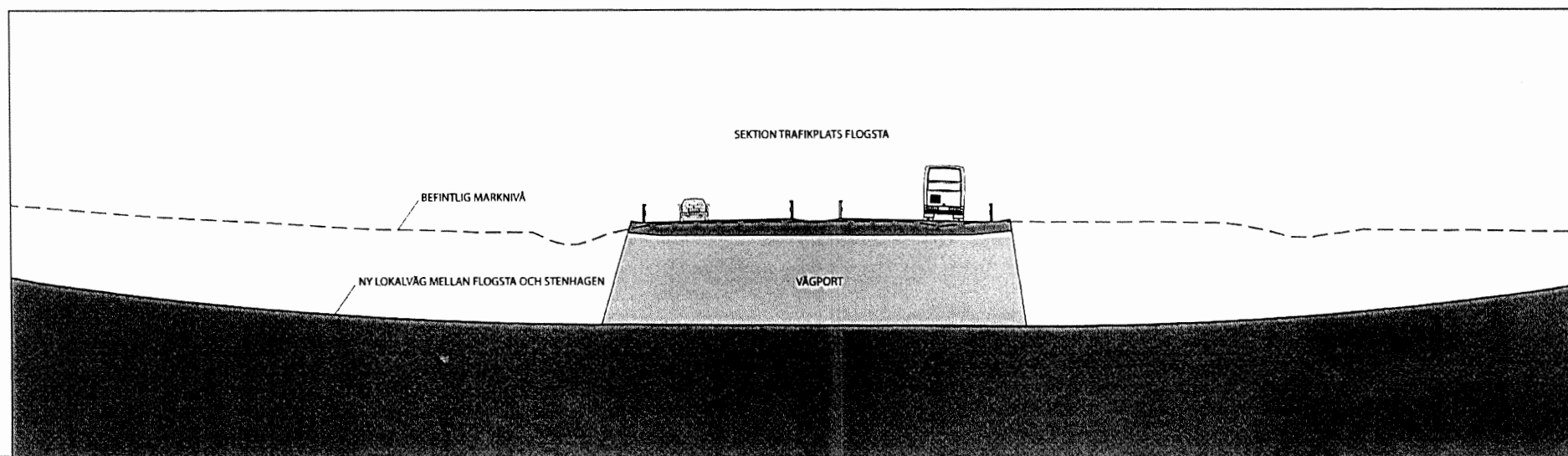
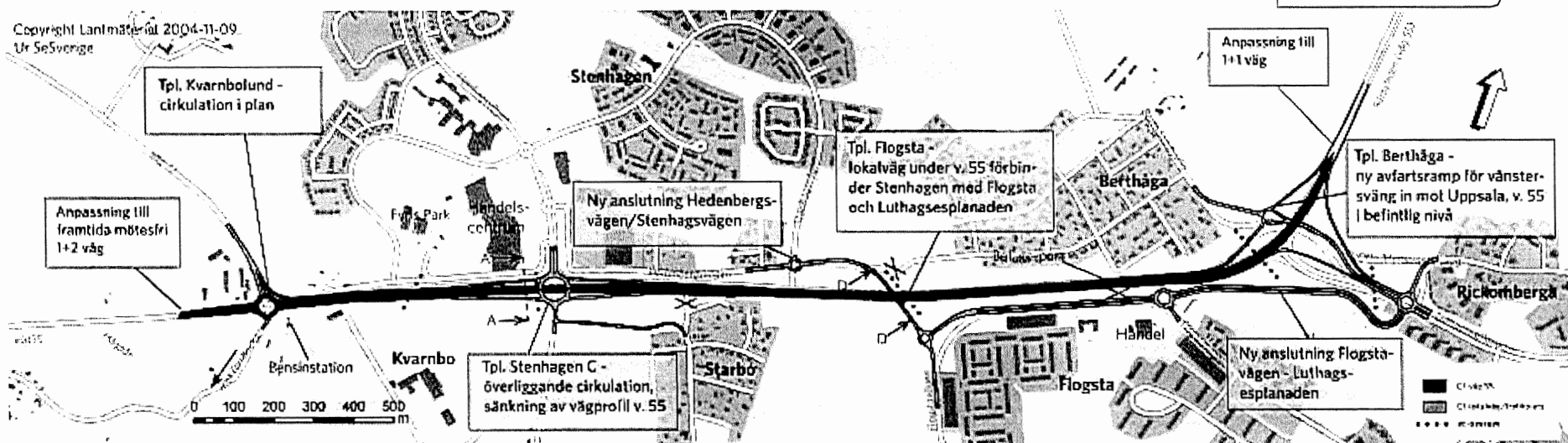
Copyright Lantmäteriet 2004-11-09.
Ur SeSverige



SEKTION TRAFIKPLATS STENHAGEN



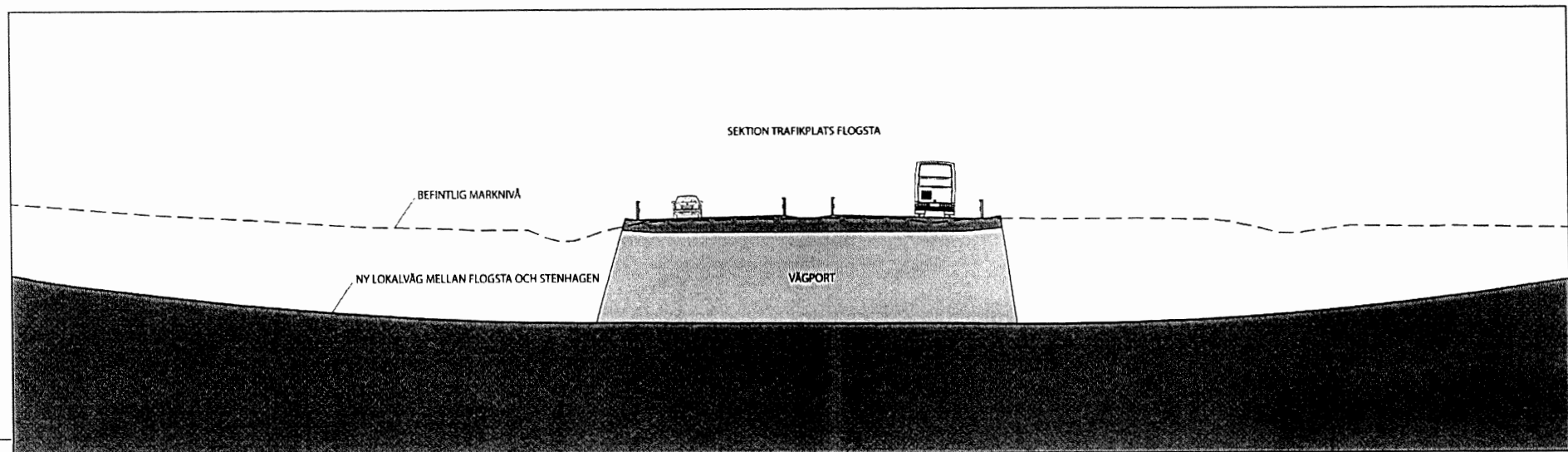
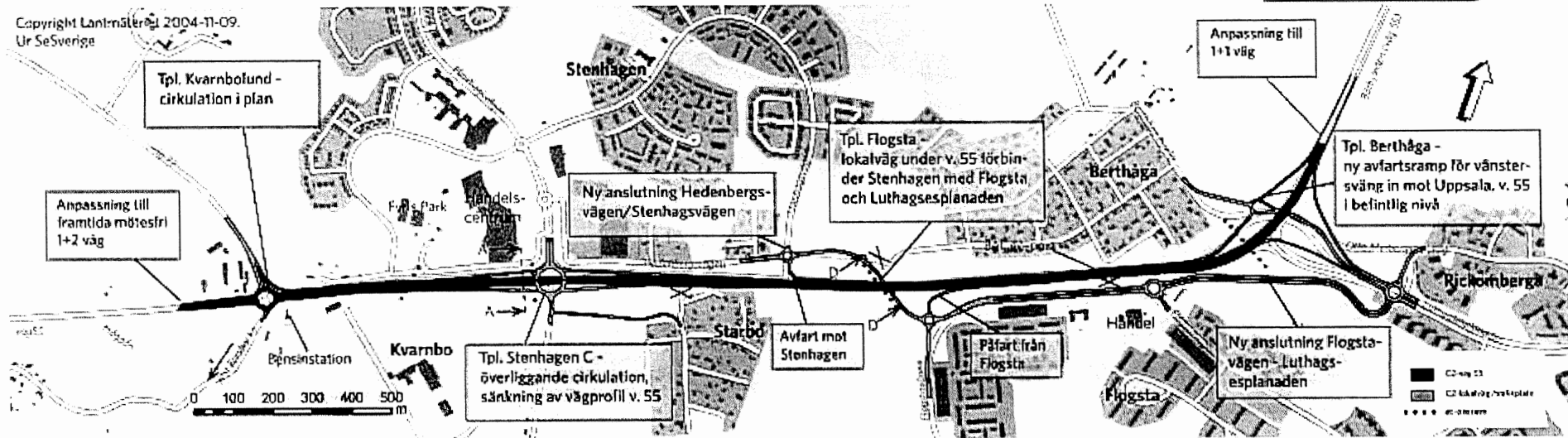
Systemalternativ C1

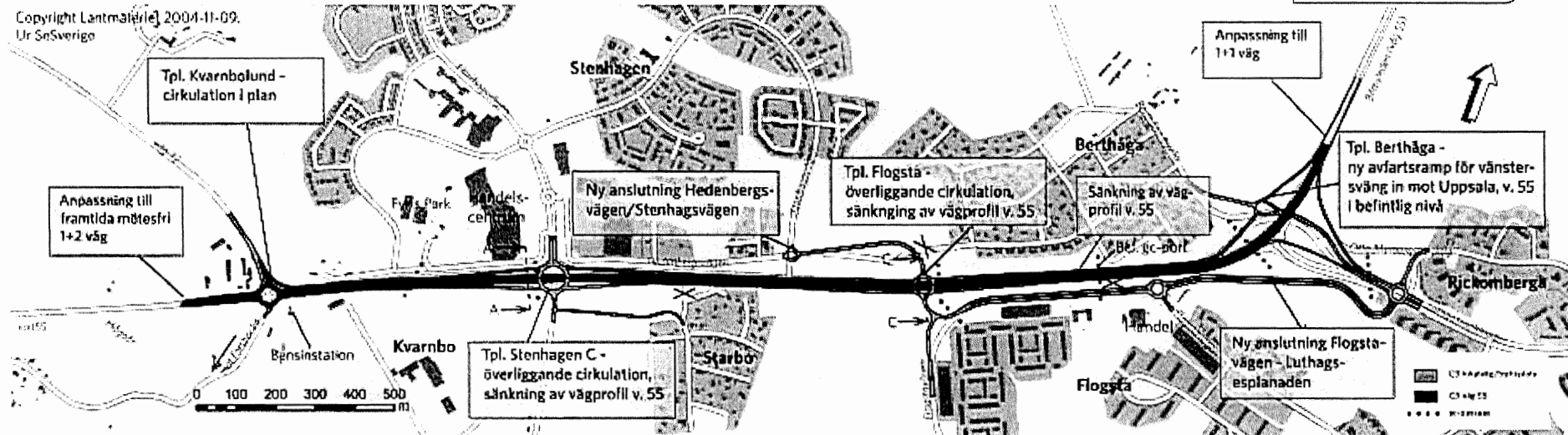


Systemalternativ C2



Copyright Lantmätare 2004-11-09.
Ur SeSverige





Sammanställning alternativ och kostnader



Förslag 2030	Regional trafik: Mycket god Lokaltrafik: Mycket god Kollektivtrafik: Mycket god	Regional trafik: Mycket god Lokaltrafik: Mycket god Kollektivtrafik: Mycket god	Regional trafik: Mycket god Lokaltrafik: Mycket god Kollektivtrafik: Mycket god	Regional trafik: Mycket god Lokaltrafik: Mycket god Kollektivtrafik: Mycket god	Regional trafik: Mycket god Lokaltrafik: Mycket god Kollektivtrafik: Mycket god	Kostnad
0 alt	Framkomligheten försämrats successivt och blir ohållbar år 2030 utan åtgärd	Ökad trafik leder till att vägens barriär- lekt ökar	Ökad trafik leder till minskad trafiksäkerhet på väg 55.	Motsvarar nuläget för väg 55	Motsvarar nuläget	
B1	Regionaltrafik: Mycket god Lokaltrafik: Mycket god Kollektivtrafik och oskyddade trafikanter: Mycket god	Planskilda gång- och cykelpassager ger ökad rörlighet och tillgång till natur och grönområden men skapar också nya barriärer genom flyttade korsningar samt visuellt genom bullerskyddsåtgärder.	Trafiksäkerheten ökar med planskilda trafikplatser inklusive ny säkrare vägutformning	Markinfrånget ökar genom flyttning av väg och av nedsänkning av väg vid och mellan samtliga trafikplatser.	Väganläggningen vid Kvarnbolund utgör mötet med staden. Viktigt med tydlig vägvisning och gestaltning för att skapa orienterbarhet	738
B2	Regionaltrafik: Mycket god Lokaltrafik: Mycket god Kollektivtrafik och oskyddade trafikanter: Mycket god	Se B1	Se B1	Markinfrånget ökar väsentligt genom flyttning av väg och av nedsänkning av väg vid och mellan samtliga trafikplatser	Väganläggningen vid Kvarnbolund utgör mötet med staden. Viktigt med tydlig vägvisning och gestaltning för att skapa orienterbarhet	1317
C1	Regional trafik: God på väg 55 mycket god på väg 72 Lokaltrafik: måttlig tillgänglighet till Flogsta-Stenhagen men i övrigt god. Anslutning av trafikbelastar lokalväg och Luthingsesplanaden Kollektivtrafik och oskyddade trafikanter: Mycket god	Se B1	Se B1	Markinfrånget ökar något genom nedsänkning av väg vid Stenhagen C. Markinfrånget ökar marginellt vid Kvarnbolund samt på sträckan mellan Stenhagen C - Berthåga	Möten med staden sker både vid nya trafikplatsen vid Stenhagen C och i ytläge vid Flogsta där viktig karaktärsmiljö synliggörs.	464
C2	Regional trafik: God på väg 55 mycket god på väg 72 Lokaltrafik: god tillgänglighet till Flogsta-Stenhagen. Halv trafikplats Flogsta minskar belastning på lokalvägen och Luthingsesplanaden Kollektivtrafik och oskyddade trafikanter: Mycket god	Se B1	Se B1	Markinfrånget ökar något genom nedsänkning av väg vid Stenhagen C. Markinfrånget ökar marginellt vid Kvarnbolund samt på sträckan mellan Stenhagen C - Berthåga	Möten med staden sker både vid nya trafikplatsen vid Stenhagen C och i ytläge vid Flogsta där viktig karaktärsmiljö synliggörs.	489
C3	Regional-trafik: Mycket god Trafik på väg 72 mot Uppsala: God Lokaltrafik: Mycket god Kollektivtrafik och oskyddade trafikanter: Mycket god	Se B1	Se B1	Markinfrånget ökar genom flyttning av väg och nedsänkning av väg mellan trafikplatserna Stenhagen C och Flogsta.	Möten med staden sker både vid nya trafikplatsen vid Stenhagen C och i ytläge vid Flogsta där viktig karaktärsmiljö synliggörs.	585
Sammanfattning	Samtliga systemlösningar förbättrar kapacitet, framkomligheten och trafiksäkerheten för trafiken på väg 55. Någon avgörande skillnad mellan systemlösningarna kan inte påvisas förutom att en fullständig trafikplats vid Flogsta förbättrar framkomligheten och kapaciteten något för vissa trafikanter. Framkomligheten för gång- och cykeltrafiken förbättras och tydliggörs i samtliga förslag	Väganläggningen i sin nuvarande form och efter en framtida utformning kommer att utgöra en barriär oavsett systemlösning. Genom fler planskilda gång- och cykelpassager möjliggörs tillgång till natur och grönområden samt ökad rörlighet över väg 55. Nya anslutningar kan leda till att boende upplever nya barriärer.	Samtliga systemlösningar förbättrar trafiksäkerheten för trafiken på väg 55. Några avgörande skillnader mellan systemlösningarna finns inte.	Samtliga systemlösningar leder till inbrott i Håga-dalen - Nästens naturreservat och bebyggelse i Starbo. Med bullerskydds-åtgärder får vägen en annan karaktär samtidigt som barriäreffekter till stor del byggs bort med nya och säkrare korsningar. Markinfrånget ökar med ökad grad av nedsänkning av väg 55 på grund av tråg, fler körfält och bullerskydd.	För vägtrafikanter blir upplevelsen av landskapets former och orienterbarheten underordnad väganläggningens med ramper och körfält vid trafikplatser. Bullerskydds-åtgärder förstärker ytterligare vägens struktur och kan komma att bryta visuella samband över väg 55 längs stora delar av vägsträckan.	



Bilaga 3

Kollektivtrafikförvaltningen UL
Strategisk utveckling
Stefan Bojander
Tfn 018-65 99 65
E-post: stefan.bojander@ul.se

Uppsala kommun
Kontoret för samhällsutveckling
753 75 Uppsala

Utredning för val av systemlösning, Infart Uppsala väg 55, projektnr:106908

Kollektivtrafikförvaltningen (KTF) lämnar här synpunkter på rubricerad handling.

Sammanfattning av utredningen

För att förbättra kapaciteten och trafiksäkerhet längs väg 55/Enköpingsvägen mellan Kvarnbolund och Berthåga i Uppsala planerar Trafikverket att bygga om sträckningen – Infart Uppsala – för framtida behov.

Fem systemlösningar B1, B2, C1, C2 och C3 med olika utformningar för anslutning mellan väg 55 och sekundärvägar redovisas. Förslagen utgör underlag för beslut om val av åtgärd.

Kollektivtrafikförvaltningens synpunkter

I enlighet med den nya lagstiftningen har Kollektivtrafikmyndigheten sedan årsskiftet det övergripande ansvaret för all kollektivtrafik i Uppsala län. Detta omfattar såväl den samhällsupphandlade kollektivtrafiken som den kommersiella kollektivtrafikens förutsättningar.

Utifrån detta uppdrag lämnar Kollektivtrafikförvaltningen nedanstående synpunkter rörande kollektivtrafikens förutsättningar i redovisade förslag.

Planeringsförutsättningar

Genom att Kollektivtrafikförvaltningen i relativt liten omfattning har medverkat i utredningsarbetet baseras vår bedömning på dels det material som Uppsala kommun överlämnat till förvaltningen, dels av information som lämnats vid arbetsmöten.

Tillgängligt underlag i form av trafikprognoser och systemförslag synes vara byggda på sedvanlig arbetsmetodik utan fördjupad analys om framtida systemförändringar i fråga om omfördelning av resvanor och res sätt, kollektivtrafikåtgärder eller omfördelning av

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-65 99 00 | fax 018-65 99 01 | org nr 232100-0024

info@ul.se | www.ul.se

resande och gods mellan väg och järnväg. Det kan även vara troligt att olika slag av miljöstyrande åtgärder kan bli mer vanligt förekommande i städer av den storlek som Uppsalas. Exakt hur analyser av förändringar i transportsystemet kan påverka nyttjandet av trafikinfrastrukturen kan idag vara metodmässigt svårhanterligt men i detta fall kan förvaltningen inte se att sådana ansatser har satt tydliga avtryck i systemförslagen.

Dagens situation

Genom området passerar både region- och stadsbussar.

Regionbussarna från Uppsala går Luthagesplanaden därefter upp på väg 55 vid Berthåga. Enköpingsbussarna fortsätter väg 55 medan trafiken mot Sala viker av väg 72. Hållplatserna som används av regionaltrafiken är vid Flogsta, Väster om trafikplats Stenhagen samt vid Kvarnbolund.

Stadsbussarna går både på Luthagesplanaden samt flogstavägen innan de går på väg 55 västerut. Därefter går de av vid Stenhagsvägen eller Herrhagsvägen. Hållplatser som används längs väg 55 är vid Flogsta samt vid tpl stenhagen.

Idag finns under delar av dygnet betydande framkomlighetsproblem för busstrafiken som kommer Luthagesplanaden samt på väg 55, vid korsning Flogstavägen. Dessa problem är knutna till möjligheterna att ta sig ut på väg 55. I rusningstrafiken morgon och eftermiddag uppstår det långa köer vilket bland annat medför att förlängda restider och ökad miljöpåverkan.

Systemlösning B1 och B2

Kollektivtrafikförvaltningen lämnar inga synpunkter på systemlösningar B1 och B2.

Systemlösning C1

Regionbusstrafiken från Uppsala får det lättare att ta sig ut på väg 55 vid trafikplats Berthåga. Det är viktigt att i kommande skede placera busshållplatserna i samråd med Kollektivtrafikförvaltningen och Uppsala kommun.

De stadsbussar som går ut på väg 55 vid trafikplats Berthåga får även en förbättring av framkomligheten. Utformningen av trafikplats Flogsta, att stadsbusstrafiken går under väg 55 medför en stor förbättring för kollektivtrafiken.

Systemlösning C2

För regionbusstrafiken se kommentarer för systemlösning C1.

Utformningen av påfartsramper i trafikplats Flogsta bedöms påverka stadstrafiken negativt. Detta kan minimeras om utformningen kring Flogsta fokuserar bättre på kollektivtrafikens behov. Det kan exempelvis vara bättre med signalreglerade korsningar med prioritering för kollektivtrafiken än rondeller. Byggs rondell kan även

körfällt genom rondell för kollektivtrafik anläggas "tänk spårväg kör buss" (exemplet Jönköping).

Systemlösning C3

För regionbusstrafiken se kommentarer för systemlösning C1.

För stadsbusstrafiken medför den överliggande cirkulationen vid trafikplats Flogsta väsentligt sämre framkomlighet samt längre restid gentemot lösningen med tunnel i C1 och C2.

Framtida spårvagn

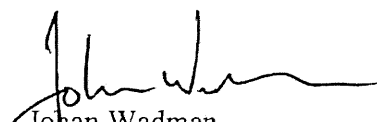
En framtida spårväg i denna del av staden bedöms behöva korsa väg 55 mellan Flogsta och Stenhagen. Om en planskild korsning anläggs är vår rekommendation att planera för spårtrafik redan initialt avseende geometri, frihöjder m m.

De olika systemlösningarna som presenteras klarar inte detta. Vissa alternativ skulle klara det med mindre justeringar andra gör detta helt omöjligt. Det är i nuläget mycket angeläget att ta nödvändig hänsyn till denna typ av planeringsförutsättning.

Slutsats

Kollektivtrafikförvaltningen förordar utifrån tillgängligt material systemlösning C1 och C2 eftersom de bäst bidrar till att lösa dagens problem för kollektivtrafiken. Dock är det viktigt att detaljutformningen i kommande skede fokuserar mer på kollektivtrafikens frågor.

För övrigt är det viktigt att Kollektivtrafikförvaltningen ges möjlighet att medverka i det fortsatta arbetet med detaljutformningen av den kommande valda systemlösningen.


Johan Wadman
Trafikdirektör


Caj Rönnbäck
Chef Strategisk utveckling



Utredning för val av systemlösning – infart Uppsala, väg 55, samrådshandling. Yttrande

Regionförbundet har på egen begäran getts möjlighet att yttra sig över ovan nämnda samrådshandling och lämnar därför följande yttrande:

Trafikprognoser

Trafikprognosen har tagits fram på traditionellt sätt och tar inte hänsyn till systemeffekter, d v s trafikomfördelningar, kollektivtrafikåtgärder eller andra åtgärder, som kan komma att påverka trafikutvecklingen på väg 55 genom Uppsala.

Utifrån bl a Trafikverkets egen kapacitetsutredning tillsammans med signaler från både regeringen och EU finns det anledning att tro att satsningar på järnväg, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik kommer att prioriteras under kommande år. Både Dalabanan och Arosstråket finns nämnda som angelägna järnvägsobjekt i kapacitetsutredningen. Utvecklingen av dessa järnvägsstråk kan komma att påverka trafiken på väg 55. Satsningar på effektivare busstrafik och fler gång- och cykelvägar lyfts också fram i kapacitetsutredningen. Långsiktigt utesluter inte heller Trafikverket att vägavgifter införs i flera städer i Sverige. Man lyfter också att förflyttningar av gods från väg till järnväg och sjöfart skall prioriteras i kommande planer. På det lokala planet arbetar Uppsala kommun för att utveckla kollektivtrafiken med bl a spårvägar samt med olika åtgärder för att öka gång- och cykeltrafiken.

Detta kommer sammantaget att medföra effekter för trafikens utveckling, även på väg 55 genom Uppsala. Regionförbundet har förståelse för att det är svårt att beräkna vilka effekter detta kan ge, men anser att det är angeläget att dessa kan vägas in i Trafikverkets prognoser. *I annat fall blir underlaget som de alternativa lösningarna bygger på inte tillförlitligt.*

Klimat, miljö och hälsa

Trafikverket har också i kapacitetsutredningen lyft in vad som krävs för att klara Sveriges och Europas klimatmål. Särskilt när det gäller utvecklingen i Sveriges storstäder, däribland Uppsala, anges att man måste bredda perspektivet och hitta nya lösningar för att klara transporterna av människor och gods. Infart Uppsala är ett bra exempel på ett projekt där klimatmålen borde lyftas in och beaktas vid val av åtgärder. Så har inte

gjorts i denna utredning. *Det saknas mål som berör klimat, miljö eller hälsa i utredningen. Det finns inte heller någon bedömning av vilka effekter de olika lösningarna medför för klimat, miljö och hälsa.* Detta behöver utredningen kompletteras med. (Länsstyrelsens beslut från 1999 om ringa miljöpåverkan behöver eventuellt också förnyas utifrån aktuella förutsättningar).

Kostnad och nytta

Detta projekt finns med i aktuell länsplan för Uppsala län. Som länsplaneupprättare anser Regionförbundet att det är viktigt att man inför det fortsatta arbetet *klarlägger finansieringen av detta projekt.* I länsplanen finns ca 200 mkr och de olika alternativen överstiger den summan flera gånger om. Fördyringen är så stor att Regionförbundet ställer sig tveksamma till om nyttan verkligen överstiger kostnaden. *En samhällsekonomisk kalkyl bör därför tas fram för de olika alternativen.*

Alternativa lösningar

Mot bakgrund av den osäkerhet som råder om den framtida trafikutvecklingen anser Regionförbundet att man bör ta fram en justerad prognos och utifrån den lägga fram ett *alternativt förslag där man fokuserar på att lösa de korsningspunkter där framkomligheten och säkerheten brister.* Detta kan medföra sänkt hastighet i några korsningar och därmed också en något längre restid för genomfartstrafikanterna. Förändringen torde dock vara marginell och vägas upp av den ökade säkerhet och tillgänglighet som åtgärderna skulle medföra. Eftersom Uppsala är en stad som växer är det naturligt att stadens infarter får en mer stadsmässig karaktär. Det underlättar tillgängligheten mellan stadsdelar och tydliggör mötet med staden. Åtgärder som föreslås bör vara av sådant slag att barriäreffekterna kan minskas. Det är också viktigt att välja åtgärder som gör det möjligt att utveckla kollektivtrafiken med t ex särskilda körfält. Med korsningsåtgärder i plan (t ex cirkulationsplatser eller utbyggda signalkorsningar) ökar möjligheterna till en stadsmässig infart. Med en sådan lösning bedömer Regionförbundet att man kan erhålla en god nytta till en betydligt lägre kostnad, vilket skulle vara positivt för såväl kommunen, regionen/länet som landet som helhet.

REGIONFÖRBUNDET UPPSALA LÄN



Cecilia Forss
Förbundsstyrelsens ordförande



Catharina Blom
Regiondirektör