

Skapat av (Efternamn Förnamn, org)
Engström, Emma, ÅF

Dokumentdatum
2017-02-24

Version
1

Ärendenummer

Åtgärdsvalsstudie väg 282, dialogmöte 1

Datum och tid för mötet: 2016-12-16, kl. 08.30-12.00

Närvarande:

Ann-Christin Hedebrant	Albert Thun AB
Björn Engström	Cykelfrämjandet i Uppsala
Per Häggblom	Cykelfrämjandet i Uppsala
Olle Lindgren	Funbo IF
Mats Kallin	Funbo Källtorps väg- och villaförening
Anders Johansson	Gunsta vägförening
Lars-Arne Olsson	Gunsta vägförening
Fredrik Nordqvist	Holmen
Nils-Anders Olsson	Holmen
Barbro Eklund	Lillsjöns vägsamfällighet Almunge
Ingvar Eklund	Lillsjöns vägsamfällighet Almunge
Stefan Lejholm	LRF Mälardalen/Almunge Knutby
Kjell Danielsson	LRF Mälardalen/Vaksala
Håkan Lindström	LRF Mälardalen
Malin Elinder	Länna byalag
Magnus Thibblin	Länna byalag
Katja Saranka	Länsstyrelsen i Uppsala län
Björn Rossipal	Museiförening Stockholm Roslagen järnvägar Lennakatten
Bo Lennemyr	Museiförening Stockholm Roslagen järnvägar Lennakatten
Tomas Lohammar	Naturskyddsföreningen
Joakim Selling	Nobina
Mattias Andersson	Nobina
Ulf Berggren	PRO Almunge
Charles Ågren	Räddningstjänsten
Christian Mineur	Trafikverket, Planering
Anders Jordeby	Trafikverket, Underhåll
Marie-Louise Elfström	Uppsala kommun, planprogram Länna
Sara Ringbom	Uppsala kommun, planprogram södra Gunsta
Robert Engblom	Uppsala kommun, planprogram Marielund

Projektets arbetsgrupp:

Rickard Ehn	Region Uppsala
My Larsson	Region Uppsala/Kollektivtrafikförvaltningen UL
Catrin Klauninger	Trafikverket
Mimmi Skarelius Lille	Uppsala kommun
Kjell Säfvestad	ÅF
Emma Engström	ÅF

Inledning

Catrin Klauninger, biträdande projektledare från Trafikverket hälsade deltagarna välkomna till dialogmötet. Trafikverkets projektledare Tina Melin var sjuk och hade inte möjlighet att närvara på mötet. Trafikverket driver denna åtgärdsvalsstudie tillsammans med Uppsala kommun och Region Uppsala. Organisationerna har stöd av konsulter från ÅF som processleder studien och genomför

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Engström, Emma, ÅF

Dokumentdatum
2017-02-24

Version
1

utredningsarbete. Deltagarna har blivit inbjudna till dialogmötet för att ta till vara deras kunskap och erfarenhet i detta tidiga skede i planeringsprocessen.

Kjell Säfvestad, ÅF presenterade dagordningen för mötet och deltagarna presenterade sig själva. Rickard Ehn, Region Uppsala berättade att huset som vi befinner oss i invigdes i september och här sitter Region Uppsala, det vill säga landstingets verksamheter undantaget sjukvården.

Åtgärdsvalsstudier och planeringsprocessen

Kjell berättade om bakgrunden till åtgärdsvalsstudier. Denna typ av studie har funnits i cirka fem år och kom till bland annat för att bättra kunna involvera infrastrukturens användare. En åtgärdsvalsstudie består av fyra skeden. I detta första skede "Initiera" kommer berörda organisationer, i detta fall Trafikverket, Uppsala kommun och Region Uppsala, överens om att gemensamt genomföra en utredning. I skede två "Förstå situationen" inventeras brister, behov och förutsättningar och beskrivs i en nulägesbeskrivning. Som en del i detta arbete ingår genomförandet av ett dialogmöte för att samla in kunskap och erfarenhet av de som bor och verkar i stråket. I detta skede tas även mål för studien fram. I det tredje skedet "Pröva tänkbara lösningar" diskuteras tänkbara lösningar på de behov och brister som identifieras på dagens dialogmöte. I detta skede hålls dialogmöte två där deltagarna gemensamt tar fram förslag på åtgärder. I det fjärde skedet "Forma inriktning och rekommendera åtgärder" tar arbetsgruppen fram ett förslag på vilka åtgärder som ska rekommenderas och förslag på hur de kan finansieras.

Åtgärdsvalsstudier är ett tidigt steg i planeringsprocessen och de utgör underlag till länstransportplanen som är en 12-årig plan som revideras vart fjärde år. Nuvarande länstransportplan omfattar perioden 2014-2025. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna för länstransportplanen och Trafikverket, kommuner och trafikmyndigheter bistår med underlag. I länstransportplanen allokeras medel till objekt (åtgärder) som överstiger 25 mnkr. I länstransportplanen beskrivs även brister, den nuvarande länstransportplanen pekar ut bristande trafiksäkerhet och framkomlighet genom tätorter utmed väg 282. Huruvida ett objekt får allokerade medel genom länstransportplanen beror på politiska beslut. Objekt kan även finansieras via potter för olika typer av åtgärder, till exempel trafiksäkerhet och kollektivtrafik.

Åtgärdsvalsstudie för väg 282

Geografisk avgränsning och nuläge

Kjell redogjorde kort för studiens geografiska avgränsning (väg 282 mellan E4 och Almunge) och nuläget. För nulägesbeskrivningen finns tidigare utredningar och planer, länstransportplanen och kommunens översiktsplan som underlag.

I dagsläget bor cirka 8 500 invånare i Almungeområdet. Kommunens översiktsplan pekar på att det finns en möjlighet för området att växa med cirka 2 500 nya bostäder (VA-systemet möjliggör detta) vilket skulle innebära en fördubbling av antalet invånare i stråket. Uppsala kommun poängterar att 2 500 bostäder inte är en målsättning utan ett beredskapstal som annan planering behöver ta hänsyn till. I dagsläget är årsdygnstrafiken (ÅDT) för väg 282 cirka 6000-7000 fordon per dygn. I höjd med Almunge är trafikmängden cirka 3000 fordon per dygn. En växande befolkning innebär ett ökat resande i stråket.

I kommunens nya översiktsplan markeras ett järnvägsreservat ut längs väg 282 som ska kunna användas för ny järnväg eller nya spår. Enligt översiktsplanen kan kommunens utveckling efter 2050 innebära behov av kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik längs Lennakatten.

Under år 2017 kommer ett antal busshållplatser längs berörd sträcka att tillgänglighetsanpassas. Detta räknas in i studiens nuläge.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Engström, Emma, ÅF

Dokumentdatum
2017-02-24

Version
1

Mål med dagens möte

Målet med dialogmötet är att förstå nuläget i stråket (hur resor och transporter sker idag) men också hur framtidens problem och brister kommer att se ut. De frågor som ska besvaras är: Vad fungerar i stråket? Vilka brister finns i stråket? Hur ska stråket fungera i framtiden?

Tidsplan

Åtgärdsvalsstudien ska vara klar hösten 2017. Efter att åtgärdsvalsstudien har avslutats är nästa steg länstranportplanen. Mindre åtgärder kan genomföras på kort sikt, om de prioriteras i planeringen inom 1-3 år efter att åtgärdsvalsstudien har avslutats. För vissa typer av åtgärder kan det finnas behov av vägplaner, dessa innebär ytterligare ledtider.

Övriga frågor

En fråga ställs om turismaspekter såsom cykelturism ingår i studien. Det gör de, bland annat genom att målpunkter för turism kommer att identifieras.

Övning 1 Vad fungerar idag och brister i stråket

Kjell presenterade övning 1. Deltagarna delades in i fyra mindre grupper där de diskuterade vad som fungerar idag i stråket samt dagens brister. Först skrev deltagarna själva ner de brister och funktioner på post-its. Därefter gick de laget runt i varje grupp och diskuterade de identifierade funktionerna och bristerna. Om dessa är kopplade till specifika geografiska platser så pekades dessa ut på en karta. Som avslutning på övningen samlades alla i storgrupp och en person från varje grupp presenterade de frågor som diskuterats i de mindre grupperna.

Resultatet av övning 1, de mindre gruppdiskussionerna och den gemensamma diskussionen i storgrupp, redovisas i bilaga. Resultatet utgör grund för arbetsgruppens fortsatta arbete med brister och funktioner. Generellt sett har deltagarna ganska god samsyn kring bristerna i stråket. Nedan redovisas en *grov* sammanställning av resultatet:

Vad som fungerar idag

- Turtäthet för busstrafiken
- Tillgänglighet för skogs- och jordbruksmaskiner
- Kulturlandskapet, museijärnvägen och friluftsområden är en tillgång
- Vackert landskap
- Cykelväg finns på en del av sträckan
- Transporter kommer fram
- Det finns en bra potential för arbetspendling till Uppsala, med olika färdmedel däribland cykel

Dagens brister

- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
 - Ej trafiksäker miljö för fotgängare, avsaknad av gångvägar och trottoarer
 - Ej trafiksäkra passager av vägen för att nå idrottsplatser, busshållplatser, skolor, förskolor och andra viktiga målpunkter. Stora problem för barn och ungdomar
 - Höga hastigheter gör att det inte är säkert att passera vägen
- Avsaknad av cykelinfrastruktur och trafiksäkerhet för cyklister
 - Ej trafiksäker miljö för cyklister
 - Gent och sammanhängande cykelstråk mellan Uppsala och Almunge saknas
 - Cykelväg saknas bland annat mellan Gunsta - Fjällnora, Gunsta – Länna, Länna- Almunge
 - Befintlig cykelväg har inte en gen dragning mellan Gunsta och Uppsala och den saknar naturliga kopplingar med stadens målpunkter
 - Cykelvägvisning saknas
- Trafiksäkerhet väg och korsningspunkter

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Engström, Emma, ÅF

Dokumentdatum
2017-02-24

Version
1

- Ej trafiksäkra korsningspunkter, i vissa korsningar kör många tunga transporter in och ut. Svåra att komma ut på väg 282
- Vägen är för smal för tunga fordon, vägren saknas
- Dålig sikt, vägen är både kurvig och backig
- Många fastigheter har utfarter direkt mot väg 282 vilket skapar situationer som inte är trafiksäkra, särskilt där sikten är skymd. Många utfarter skapar köbildning under rusningstid
- Fordon håller olika hastighet. Köbildning under rusningstid. Det finns bristande omkörningsmöjligheter på grund av kurvig och backig väg, skymd sikt och mötande trafik. Omkörningar görs ej trafiksäkert
- Den skyltade hastigheten är för hög genom tätorter (70km/h) och den varierar vilket gör att förare inte har koll på aktuell hastighetsbegränsning
- Förare håller för hög hastighet
- Trafik- och viltolyckor har skett
- Träd och stolpar finns inom vägens säkerhetsavstånd, kan innebära stora konsekvenser vid en eventuell olycka
- Bytesmöjligheter saknas mellan olika trafikslag
 - Mellan bil och buss
 - Mellan cykel och buss
- Belysning är dålig eller saknas helt
- Kollektivtrafikutbud
 - Kollektivtrafik saknas ända fram till Fjällnora
 - Kollektivtrafikutbudet behöver följa bostadsutvecklingen
 - Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem närmast E4:an
- Resor och transporter kan vara mer hållbara för att nå kommunens klimatmål
- Goda restider för arbetspendling med bil behöver bevakas
- Med mera

Övning 2 Hur ska stråket fungera?

Kjell presenterade upplägget för övning 2 som handlar om hur vi vill resa om 20-30 år. Hur sker resandet och transporterna? Deltagarna ombads att dela upp sig två-tre personer och i en bikupa diskutera detta mot bäring av de mål som projektets arbetsgrupp har tagit fram för studien. Som avslutning på övningen fick de olika bikuporna kort berätta vad som diskuterats.

Resultat övning 2:

- Flera bikupor tog upp en förbifartslösning för att separera trafiken från samhällena. Det ansågs positivt utifrån miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Om spårbunden kollektivtrafik inte är aktuellt tror man att biltrafiken behövs, särskilt om befolkningen växer. Väg 282 beskrivs som den sämsta av de vägar i kommunen som går in till Uppsala tätort. Ny 2+1 väg för väg 288 nämns som exempel. Förutom att förbifarter är mycket kostsamma lösningar (enligt uppgift har utbyggnaden av väg 288 kostat 850 miljoner så här långt) så kan det minska intresset av att åka kollektivt. Trafikverket lyfte även fram att det krävs ett stort underlag för så pass omfattande lösningar och tätorterna i stråket är förhållandevis små. Denna typ av lösning är först aktuell om det inte går att lösa bristerna på något annat sätt. Tänkbara lösningar kommer att diskuteras på nästa dialogmöte.
- Alla ser inte behovet av att i huvudsak resa med bil i stråket. I framtiden behöver det finnas ett kollektivtrafiksystem som möter människors behov av att resa. För att fler ska välja att åka kollektivt tror flera att det behöver vara bekvämt att ta bussen, till exempel att bussarna går ofta, att man säkert når hållplatsen och att man kan stå vindskyddad och under tak när man väntar på bussen. Även kostnaden nämns som en viktig fråga. Kollektivtrafiken behöver ha bra framkomlighet, hela vägen in till Uppsala, för att kunna konkurrera med bilen.
- Spårbunden kollektivtrafik är önskvärt. I kommunens översiktsplan kan kommunens utveckling efter 2050 innebära behov av kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik längs

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Engström, Emma, ÅF

Dokumentdatum
2017-02-24

Version
1

Lennakatten. I dagsläget är befolkningsunderlaget för litet och det är en mycket kostsam investering. I dagsläget kan busstrafik med hög turtäthet ge samma service.

- Det händer mycket kring teknikutvecklingen av bilar. Detta behöver också tas med i framtidsanalysen av stråket.
- En diskussion fördes om hur många nya bostäder som kommer att byggas längs stråket. Uppsala kommun lyfte fram att 2 500 nya bostäder som omnämns i översiktsplanen inte är ett mål men ett beredskapstal för hur många bostäder som kan byggas utifrån VA-systemet. I kommunen så planeras nya bostäder i tätorter och längs stråk där det är attraktivt att åka kollektivt. Det gäller även att utveckla bostäder på rätt sätt. Utvecklingen sker i alla stråk och områden i Uppsala. Kapacitetsmässigt så tål vägen mer trafik, dock på viss bekostnad av framkomligheten. I dagsläget finns det redan stora trafiksäkerhetsbrister som behöver åtgärdas oavsett om befolkningen växer eller inte.
- I Fjällnora är det fler bilar nu än tidigare, en anledning tros vara att man har med sig mer grejer än tidigare och kanske att man passar på att besöka en stormarknad på vägen hem.
- Det finns potential för ett attraktivt pendlingsstråk, däribland för cykel, med närhet till centrala Uppsala.
- Ett antal målkonflikter identifierades:
 - Vägen har både en lokal och regional funktion, dvs. det finns behov av att snabbt kunna arbetspendla, till exempel till Uppsala och Arlanda (även genomfart för de som bor längre ut) men också ett starkt behov av att kunna röra sig lokalt i stråket för boende och verksamma med säkra passager över vägen med mera.
 - En ökande befolkning innebär ökat underlag för service med mera men det innebär också att resorna ökar, vilket kan leda till att miljön försämras och att man inte vill bo kvar. Bebyggelseplaneringen behöver hanteras på ett förnuftigt sätt med hänsyn till trafikutvecklingen och kommunens mål för resande och transporter samt miljö.

Summering av dagen

Deltagarna summerade kortfattat dialogmötet. De tyckte att de fått framföra det som de önskade, de tyckte att de hade fått komma till tals och att det var bra att de som verkar i stråket och de kommunala, regionala och statliga företrädarna gavs tillfälle att mötas. Generellt sett så upplevde dem att det finns en ganska samstämmig bild kring brister och funktioner.

På frågan om vi missat att ta upp något på dialogmötet som framkom inga kommentarer.

Nästa dialogmöte, där tänkbara åtgärder kommer att diskuteras, planeras hållas den 4 maj. Deltagarna tyckte att förmiddagar är en bra tid för ett dialogmöte, även om den tiden liksom kvällstid är svårt. På nästa möte kommer vi att utgå från fyrstegsprincipen där möjliga åtgärder analyseras i fyra steg. I första hand (Tänk om) övervägs åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt val av transportsätt. I andra hand (Optimera) söks åtgärder som innebär ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen. I tredje hand (Bygg om) så söks åtgärder som innebär begränsade ombyggnationer. I fjärde hand (Bygg nytt) handlar det om åtgärder som innebär större ombyggnationer eller nybyggnationer.

Kjell avslutade mötet och hälsade deltagarna välkomna på nästa dialogmöte i maj.

Vid protokollet:
Emma Engström

Justerat av:
Kjell Säfvestad