



Strategienheten
Eddie Lundgren

Datum
2018-04-10

Dnr
-

Sid
1 (6)

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Mål & brister som tas upp i ÅVS gällande framkomlighet i Öregrunds hamn

Varför behövs åtgärder? Varför just nu?

Framkomligheten och trafiksäkerheten för trafiken genom Öregrund tätort och särskilt till färjeläget utgör en utpekad brist i länstransportplanen för Uppsala län år 2014 till år 2025. Trafiken till och från Gräsö via Gräsöleden, en ca 1 km lång färjeled, är intensiv, särskilt på sommaren och vid storhelger vilket innebär köbildningar genom Öregrund och svårigheter för trafikanter att ta sig till olika målpunkter inom Öregrund.

Syftet med denna åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är att se över de brister som lyfts i regionala planen. Utifrån identifierade brister ska förslag till åtgärder diskuteras och rekommenderas och kostnadsbedömmas samt föreslå ansvarig aktör och tidplan för genomförande av rekommenderade åtgärder. Syftet är att i dialog skapa underlag för prioritering och val av åtgärder för god tillgänglighet till Öregrunds färjeläge. Rekommendationer och inriktning ska stå som underlag för planeringsarbete för kommun, kollektivtrafikmyndigheten och i länstransportplanen.

Mål för denna åtgärdsvalsstudie är att identifiera behov och brister gällande tillgängligheten för Öregrunds färjeläge genom Öregrunds tätort, ge förslag och rekommendera åtgärder som svarar upp mot de behov och brister som identifieras inom ramen för ÅVS-processen, tids- och kostnadsätta åtgärderna samt föreslå en ansvarsfördelning

Geografisk avgränsning

Denna åtgärdsvalsstudie har fokus på den del av väg 1100/1184 som går rakt igenom centrala Öregrund till färjeläget. Figur 9 visar utredningsområdet (där vägen är rödmarkerad) och influensområdet för åtgärdsvalsstudien. Utredningsområdet rymmer främst vägens sträckning till hamnområdet i Öregrund inklusive färjeläge. I utredningsområdet identifieras brister och behov. I området ingår vägen från färjeläget i Öregrund (Skatgränd-Södra Hamnplan-Kyrkogatan-Rådhusgatan-Västergatan) ner till Västergatans korsning med Slånvägen. Influensområdet är ett större område som inrymmer utredningsområdet och utgörs av området i och omkring Öregrunds tätort inklusive nuvarande område för färjeläge och färjeled. Influensområdet behöver denna studie förhålla sig till och lösningar kan föreslås inom det. Vidare påverkas influensområdet av situationen inom utredningsområdet.



Mål för problemlösning

För att kunna utvärdera huruvida föreslagna åtgärder medverkar till att uppnå det övergripande syftet med denna åtgärdsvalsstudie, har ett antal åtgärdsvalsstudie-specifika mål tagits fram. Målen är framtagna av arbetsgruppen. I samband med dialogmöte 1 har det även funnits möjlighet för övriga intressenter att lämna synpunkter på gällande formulering av målen.

Målen ska komplettera, fördjupa och precisera nationella, regionala och kommunala mål. Utgångspunkten är ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Målen är indelade i sex olika kategorier. För varje kategori finns även förslag på indikatorer som kan användas för att bedöma graden av måluppfyllelse för en specifik åtgärd. Indikatorerna är tänkt att kvalitativt bedömas även om flera kan beräknas utifrån fysiska platsförutsättningar, trafikmängder och kända samband eller schabloner för olika åtgärder som finns till exempel i Trafikverkets effektkatalog.

Mål kan till viss del vara motstridiga då förbättring inom ett område kan påverka ett annat negativt. Dock är detta inget anmärkningsvärt då målkonflikter kan t.ex. hanteras via en kombination av åtgärder som minimerar totala negativa effekter eller så kan en viss negativ påverkan vara acceptabel under förutsättning att den totala situationen förbättras i önskvärd riktning.

Målen gäller främst infrastruktur som mest gient leder till färjeläget i Öregrund vilket även inkluderar:

- Infrastruktur för oskyddade trafikanter

- Sidoanläggningar för kollektivtrafiken
- Anslutande korsningspunkter för fordon och/eller oskyddade trafikanter

Nedan presenteras målen, följt sedan av problembeskrivning och brister som lyftes under dialogmöte 1 med inbjudna föreningar i Öregrund.

Tillgänglighet för kollektivtrafik

- Tillgängligheten för kollektivtrafiken ska förbättras inom Öregrund och till och från Gräsö

Indikatorer

Påverkar åtgärd utbud till/från färjeläge

Påverkar åtgärd restid

Påverkar åtgärd restidsosäkerhet (risken för störningar och fördröjningar)

Påverkar åtgärd restidskvot (jämförs med nuvarande kollektivtrafik och bilresande)

Påverkar åtgärd nytt/inducerat resande (alstras resor som inte fanns innan pga. förbättringar av kollektivtrafiken)

Påverkar åtgärd överflyttning av resande från bil till kollektivtrafik

Tillgänglighet för oskyddade trafikanter

- Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter ska förbättras inom Öregrund och till och från Gräsö

Indikatorer

Påverkar åtgärd nytt/inducerat resande (alstras resor som inte fanns innan pga. förbättringar för gång- och cykeltrafik)

Påverkar åtgärd överflyttning av resande från bil till gång- och cykeltrafik

Påverkar åtgärd utrymmet för oskyddade trafikanter

Påverkar åtgärd separeringsgrad mellan oskyddade trafikanter och fordon

Påverkar åtgärd barriäreffekter orsakade av motorfordon

Påverkar åtgärd genhetskvoter till viktiga målpunkter

Framkomlighet för övrig trafik

- Negativ påverkan för lokala resor som orsakas av trafik till och från färjeläge ska minimeras
- Framkomlighet för räddningstjänst och polis ska förbättras
- Framkomlighet för resande till och från Gräsö ska förbättras

Indikatorer

Påverkar åtgärd restider mellan utpekade målpunkter för övrig trafik

Påverkar åtgärd köbildning på olämpliga platser

Påverkar åtgärd fördröjning i korsningar

Trafiksäkerhet och trygghet

- Trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten ska förbättras för alla trafikantgrupper där oskyddade trafikanter har högst prioritet

Indikatorer

Påverkar åtgärd hastighetssäkringen i stråk och korsningspunkter

Påverkar åtgärd separeringsgrad mellan oskyddade trafikanter och fordon i stråk och korsningspunkter

Miljö, hälsa, natur och kultur

- Trafikens negativa påverkan på miljö och hälsa i Öregrunds tätort får inte öka
- Möjligheten att välja hållbara transporter ska förbättras
- Intrång på natur- och kulturvärden ska minimeras

Indikatorer

Påverkar åtgärd utsläpp av CO2

Påverkar åtgärd utsläpp av partiklar och kolväten

Påverkar åtgärd antal påverkade personer av buller

Påverkar åtgärd antal påverkade personer av vibrationer

Påverkar åtgärd utsläpp av föroreningar i mark och vatten

Påverkar åtgärd andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik av det totala resandet

Påverkar åtgärd andelen godstransporter med hållbara färdmedel

Ortsutveckling

- Ortsutvecklingen i Öregrund och på Gräsö ska främjas

Indikatorer:

Påverkar åtgärder planerad Ortsutveckling enligt den kommunala planeringsprocessen

Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar

Problembeskrivning

Brister och behov inom utredningsområdet och aktuell avgränsning har inhämtats från olika håll. Arbetsgruppen genomförde under februari 2018 ett platsbesök i Öregrund, ett dialogmöte har genomförts intressenter under mars 2018 och kundärenden från Trafikverket har sammanställts.

Nedan har brister och behov sammanställts. De grupperas under respektive transportsätt och anges dels som generella brister och platsspecifika i avsnitt 5.1.2.

Generella

Nedan anges generella brister som gäller mer eller mindre hela utredningsområdet.

Gång och cykel

Inom hela utredningsområdet är infrastrukturen undermålig för oskyddade trafikanter och trafiksystemet verkar inte vara planerat för gång- och cykeltrafik. Hela sträckan genom Öregrund tätort är alltså en brist.

- I princip avsaknad av cykelinfrastruktur och det är oklart var cyklar ska placera sig.
- Separeringsgrad mellan oskyddade trafikanter och övriga trafikslag är bristande.
- Trottoarer är generellt för smala speciellt i hamnområdet.
- Övergångställena är för få.
- Hastighetssäkrade korsningspunkter eller sträckor finns inte.
- Vägvisning och ledning saknas till stor del.
- Ej sammanhängande infrastruktur för gång- och cykeltrafik.
- Långa avstånd till hållplatser sommartid.
- Brister i vintervägunderhåll som ger brister i framkomlighet och döljer vägmarkeringen.
- Sommartid tar andra verksamheter utrymme för oskyddade trafikanter i anspråk vilket tvingar ut oskyddade trafikanter bland fordonen. Detta förvärras av att antalet oskyddade trafikanter är många och flera är alkoholpåverkade. Ofta uppfattas genomgående gata till färjeläge som en gångfartsområde.
- Tillgänglighetsanpassningen har generellt stora brister med höga kantstegar och avsaknad av infrastruktur.
- Vissa delar av gatunätet är inte tillräckligt stort för att tunga fordon ska kunna förflytta sig, samtidigt som oskyddade trafikanter har tillräckligt med utrymme.

Kollektivtrafik

Infrastrukturen har dålig framkomlighet för bussar vid flera ställen, anslutande infrastruktur för resenärer har brister och att bussen inte kör till färjeläget är några av de mest uppenbara bristerna.

- Vägutformningen med smala gator påverkar kollektivtrafikens framkomlighet och gör det osäkert för andra trafikanter.
- Vissa hållplatser har låg standard.
- Kollektivtrafiken är dåligt synkroniserad med färjan och om bussen är sen är risken att missa färjan stor. Det upplevs riskfyllt att åka kollektivt från t.ex. Uppsala till Gräsö. Denna brist förstärks sommartid då buss stannar vid Smedjegatan.
- Dålig turtäthet för bussen. Gäller speciellt trafiken mellan Östhammar och Öregrund.

Bil

Det lokala trafiksystemet i Öregrund är inte tillräckligt dimensionerat för den biltrafik som periodvis trafikerar sträckan. Dock är detta inte rimligt i ett mindre samhälle som Öregrund med tanke på stadsmiljön, bostäder och verksamheter.

- Generellt finns en motsättning mellan lokal trafik och besöks trafik där den senare överbelastar Öregrunds tätort periodvis under sommarmånaderna.
- Otydligt trafiksystem avseende vägutformning och utmärkning. Förekommer siktproblem vid flera platser.
- Hastighetsgränsen 50 km/h upplevs hög och den är väldigt svår att hålla.
- Kan förekomma höga hastigheter in i tätortens början.
- Dålig respekt för trafikregler i kombination med att övervakning sker sällan under sommaren
- Många trafikanter verkar inte förstå att högerregeln gäller i samhället.
- Problem med parkeringsbrist och olovlig parkering speciellt sommartid.
- Trafiken till färjan skapar problem sommartid på grund av köbildning för all annan trafik.
- Räddningstjänsten har dålig framkomlighet sommartid.
- Oklart kösystem i Öregrund till färjan då bilar från tvärgator kan ställa sig före väntande fordon på huvudgatan.
- Att svänga ut från anslutningar försvåras av dåligt med utrymme. Vägmarkeringsboxarna respekteras ofta dåligt och man släpper inte ut bilar från tvärgator.
- Bättre information om väntetid för resande med färjan.
- Bilar verkar ofta stå på tomgång i köerna.

Godstransporter

De problem som personbilstrafiken drabbas av förstärks ofta rejält för den tunga trafiken. Sträckan är trång och komplicerad för den tunga trafiken. Det bedöms påverka förarnas arbetsmiljö negativt.

- Väginfrastrukturen är undermålig gällande linjeföring, sikt och bredder för tung trafik. Ofta får tung trafik använda mötande körbana för att kunna ta ut svängarna. Speciellt svårt är det för lastbilar med släpp t.ex. timmertransporter. Detta påverkar trafiksäkerheten negativt. Denna brist prioriterades relativt högt.
- Vintervägunderhållet är bristfälligt och det förekommer att tung trafik fastnar i backar. Ofta behöver de backa och ta fart igen om de fastnar.
- Även tunga fordon verkar ofta vänta med motorn igång.
- Den tunga trafiken påverkar kulturmiljön negativt.
- Transporter av farligt gods är hänvisade att köra rakt igenom Öregrund.

Eddie Lundgren, Översiktsplanerare
Torsten Blomé, Översiktsplanerare