



Till; registrator.ktf@regionuppsala.se

Dnr. TS2021-00277

Remissyttrande Dnr TS2021-00277

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033

Det är positivt att Sveriges Bussföretag avdelning CWUX har beretts möjlighet att svara på rubricerat förslag. Sveriges Bussföretag är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen i Svenskt Näringsliv. Sveriges Bussföretag organiserar 270 medlemsföretag med cirka 28 000 anställda. Medlemsföretagen består av busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik och anordnar bussresor inom och utanför landets gränser.

Sveriges Bussföretag avdelning CWUX, som är en av tio avdelningar inom Sveriges Bussföretag, väljer i sitt remissvar att besvara alla de sex frågor som angetts i remissen. Tre av frågorna är mer utförligt besvarade.

1. Anser remissinstansen att planens mål och inriktning är relevanta utifrån ert perspektiv respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller om något bör strykas.

Sveriges Bussföretag avdelning CWUX vill se en betydligt större fokusering av hela resan perspektivet där busstransporter är en betydelsefull del av lösningen kopplat till klimatfrågan. Busstransporter skapar en långsiktig flexibilitet för små pengar varpå betydelsen av framkomlighet, oavsett om vi pratar glesbygd eller stadsmiljö, bytesplatser, pendelparkeringar av olika slag, är dessa komponenter som utgör viktiga faktorer för att kunna attrahera resenärer till fler multimodala resor och minskad klimatpåverkan. Dessvärre, upplever Sveriges Bussföretag avdelning CWUX att Turist- och Beställningstrafik, och Expressbusstrafik är en bortglömd del av kollektivtrafiken i Uppsala. Hela resan perspektivet är därför svår att få att fungera med tidigare nämnda orsaker där nu också platsbristen alltmer gör sig gällande och ytterligare försvårar resandet.

Exempel: Järnvägen ska byggas ut till ett 4-spår för att få plats med ökad tågtrafik, denna åtgärd gör det väsentligt mycket trängre "bakom" Uppsala station. Det har även aviserats att museispårvägen ska flyttas till en sydligare position i Uppsala för att göra plats för nya spår, detta spår på ytterligare nämnda problem.

Stora delar av stadstrafiken går på östra sidan av stationen på Stationsgatan. På västra sidan är det idag redan trångt för regiontrafikens bussar som också tar stor del av Kungsgatan.

Orsaken att det fungerar hjälpligt i dag, beror på att vi kan använda en hållplats på Stationsgatan (östra sidan) som vi använder tillsammans med anslutningstrafik till Viking line och Eckerö samt en del av Expressbusstrafiken. Om möjligheten med Stationsgatan försvinner, måste bussresenärerna få en ny hållplats. Denna hållplats får i så fall inte vara för





långt från stationen, då de flesta resenärer här inte är bilburna. Många är dessutom äldre och 70+ med sämre rörlighet varpå en långsiktig lösning omgående är mycket angelägen.

BRT – Buss Rapid Transport

Att resa med BRT är att resa med ett system som anpassar sig efter resenärens behov. Det förhöjer den kollektiva resan i städerna. Fordonen är välkomnande och behagliga för varje enskild passagerare, oavsett längden på resan eller vid vilken tid på dygnet som resan sker. Enkel och ofta lättförståelig design, guidar resenärerna till var de kan sitta, stå, kliva av och kliva på. Resenärerna känner sig trygga och säkra under resans gång. Det är ett smidigt, komfortabelt, modernt och miljömedvetet sätt att resa, menar Sveriges Bussföretag avdelning CWUX, som därför starkt vill värna värdet av att resa med BRT och lämnar följande synpunkter och exempel:

Sydöstra Uppsala/Bergsbrunna är det planerat en ny station i samband med 4-spåret.

Härifrån har vi uppfattat att en ny spårväg ska byggas till Gottsunda. I planen ligger även en tvådelad spårväg från Gottsunda mot Uppsala C via Norby och Ulleråker mot Uppsala C.

Orsaken, som vi uppfattar det att man valt spårväg, är mängden resenärer som spårvagnen kan ta emot jämfört med det antal som en BRT buss kan ta.

För oss är denna avsikt svår att förstå och vi menar att det är ett mycket olyckligt feltänk då vi inte över huvud taget delar uppfattningen om att BRT har begräsning i resenärs antal.

BRT anpassas lätt efter resenärs antalet. Dessutom är det med BRT lättare att ändra linjesträckning om behovet uppstår.

Vi upplever inte att Uppsala är den miljonstad som har behov av spårbunden trafik på korta sträckor i synnerhet då förtätade städer alltmer eftersträvas och premieras.

Att bygga fast sig i en spårbunden trafik på korta sträckor är varken ekonomiskt hållbart eller försvarbart samt staden går då miste om den flexibilitet och kostnadseffektiva lösning som BRT innebär.

BRT, med väl genomtänkta linjer, är därför den lösning som vi starkt förespråkar för anslutning till stationen i Bergsbrunna. En lösning med BRT kan också ske med kort förberedelsestid.

Vi vill även informera om att redan i dag rullar 85% av landets bussar fossilfritt vilket placerar oss i stark konkurrens med spårbunden trafik.

Sveriges Bussföretag avdelning CWUX yrkar därför å det bestämdaste för att prioritera en utbyggd BRT för länet och dess transportinfrastruktur.

Utöver vill vi också peka på självklarheten att låta buss i beställningstrafik trafikera kollektivkörfält. För att få bra trafikflöden och ett bra utnyttjande av dessa körfält kan man tänka sig digitala skyltar eller andra innovativa lösningar. Samråd och dialog mellan trafikhuvudman och beställningstrafik i sådana fall förslaget blir en verklighet, ska äga rum.

Sveriges Bussföretag avdelning CWUX påpekar att när det gäller pendelparkeringar finns det på några ställen men det finns ingen specifik bussanslutning mot Uppsala centrum vilken vi därför efterfrågar. Utifrån nationella ambitioner för hela resan perspektivet och dess betydelse, så anser vi att detta är en aspekt att reflektera över.



2. Anser remissinstansen att beskrivning av brister och behov i transportsystemet i Uppsala län är relevanta utifrån ert perspektiv respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller om något bör strykas.

Sveriges Bussföretag avdelning CWUX pekar på behovet av att se över på- och avfarterna i Bålsta. Både Trafikplats 147 Draget och Trafikplats 146 Åsen, kommer att behöva rondeller för att undvika köbildning. Vi ser där en markant ökning av trafikarbetet då DAGAB inleder sin verksamhet och med det en stor förekomst av tung trafik.

En ytterligare trafiksäkerhetsrisk har identifierats i samma område då den tunga trafiken ska upp för Kraftleden för att komma fram till DAGAB. Vid avfart 146 ligger en skola från där eleverna ofta promenerar ner till Shell macken, en bit därifrån. Samma väg kommer trafikeras av en stor andel tung trafik där alltså i dagsläget många yngre oskyddade trafikanter redan vistas. Utöver finns det villaområden som ytterligare ökar på andelen oskyddade trafikanter. Sveriges Bussföretag avdelning CWUX föreslår därför en annan lösning via en ny avfart med annan dragning.

Länsväg 596 och 597 från Skärfälten via Stabby vsk till Lurbo bro innehar i dag bärighetsklass I vilket bör anses som otillräckligt då den används flitigt av många.

Tillåten hastighet är 70 km.

Rådande dagsläge:

Den trafikeras av mycket tung trafik och mycket biltrafik.

För många används den även som en genväg från Södra Uppsala mot Enköping.

Den kommer att bli än hårdare trafikerad då det byggs mycket bostäder i Näs Focksta som är beläget invid LV 596. Det har också byggts mycket i Vreta som har sin utfart vid Stabby vsk.

Därför föreslår Sveriges Bussföretag avdelning CWUX för att nå en ökad trafiksäkerhet och bemötande av ökat trafikarbete, en breddning av väg 596 eller andra trafiksäkerhets höjande åtgärder där ett alternativ är att sänka medelhastigheten via ATK.

De busshållplatser som finns utmed denna väg bör ges underhåll och säkras upp.

Korsningen väg 290/699 där utrymmet på den östra sidan, mot Storvreta är i behov av breddning

När det står en bil i korsningen och väntar på att köra ut så går det inte att köra in mot Storvreta på v.699 från v.290.

Detta är en ganska hårt belastad korsning och problemet uppstår som mest under morgonen när många skolbussar passerar korsningen för att släppa av barn i Storvreta. I praktiken blir det alltså stopp för vänstersvängande stora fordon på v.290 som har 70km/h fartbegränsning. Vi ser ett behov av lösning där innan en olycka sker och föreslår som tidigare nämnts en breddning.

Värt att notera är att anslutningen med RV 55 i Skärfälten är mycket svår i rusningstid. Det blir långa köer på LV 596 vilket ger upphov till ökad frustration hos de pendlare och med det minskad trafiksäkerhet. Vi ser det som en tidsfråga innan något allvarlig sker varpå trafiksäkerhetsfrämjande åtgärd bör sättas in.

Sveriges Bussföretag avdelning CWUX upplever ökande problem med framkomligheten och tillgänglighet för den viktiga beställningstrafiken vid resecentrum i Uppsala. I hög grad beror det på avstängningen av genomfartstrafik på Kungsgatan. Inte sällan stängs gator av på grund av andra skäl men lidande blir nyttotrafiken, vilket inte kan vara avsikten från väghållaren.



Vi föreslår en enkel lösning där förbudet helt enkelt undantar buss, cykel, taxi och givetvis utryckningsfordon. Vi vill också påminna om att beställningstrafiken inte glöms bort vid en eventuell framtida ombyggnad. Denna trafik behöver också få en god framkomlighet.

3. Vilken av de tre planeringsinriktningarna anser ni ger de bästa förutsättningarna för en hållbar regional utveckling i Uppsala län?

Sveriges Bussföretag avdelning CWUC förordar - Alternativ C

4. Vilka aspekter i hållbarhetsbedömningen anser ni att det är särskilt viktigt att prioritera i det fortsatta arbetet?

Mål som rör ekologisk hållbarhet där den kollektiva trafiken utgör en nyckel för en lägre klimatpåverkan. Vi ser där ett stort behov av betydande satsningar kring infrastrukturen och tillgänglighet till flytande biodrivmedel för att klara regionen och landets transformation till eldrivna transporter i stort. Denna överlappning över kommande år som bygger på tillgängliga biodrivmedel är en förutsättning för att nå fram till elektrifierade transporter. Dagens infrastruktur bygger på förbränningsmotorer och lär så fortsätta under längre tid - 92% av försäljning de tunga lastbilar, och 72 % av försäljningen av tunga bussar hade förbränningsmotor. Siffrorna gäller nyförsäljning inom EU 2020, varpå åtgärder som säkrar nyttjandet av biodrivmedel behövs.

Målet om ett attraktivt kollektivtrafiksystem handlar om viljan att resa kollektivt. Dock anser vi att viljan finns hos de flesta men systemen bör än mer främja pålitligheten, smidighet och multimodalt resande. Vi anser också att kommersiell och beställningstrafik ska räknas in i det kollektiva resandet i och med att detta avlastar systemen samt erbjuder klimatvänliga resor.

Vi vill på nytt resa frågan om den planerade spårbundna trafiken på korta sträckor. Det är en låst lösning som beroende på hur den byggs kommer att få negativa konsekvenser för ej spårbunden trafik. Sveriges Bussföretag avdelning CWUX föreslår därför ny analys av dessa planer.

5. I de tre planinriktningarna listas ett antal objekt. Då den ekonomiska ramen är begränsad kommer inte samtliga identifierade brister att kunna åtgärdas under den kommande 12-årsperioden. Anser ni att remissförslagen har fångat upp de viktigaste bristerna eller är det något ni saknar? Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?

Sveriges Bussföretag avdelning CWUX beklagar den stora kostnadsökningen som vi erfar har ätit upp stor del av den ekonomiska satsningen för 2022–2033. Mot denna kända anledning anser vi att planupprättaren har gjort ett bra arbete.

6. Har ni ytterligare inspel om länsplanen och hur vi tillsammans kan utveckla infrastrukturensatsningarna i Uppsala län?

Vi avser att återkomma årligen och löpnade med inspel då vi tillhör de som i hög grad nyttjar infrastrukturen och kan följa utveckling och se behov i och med dagligt brukande av den.



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Med vänlig hälsning

Tomas Ramsell, sammankallande och ansvarig - Sveriges Bussföretag avdelning CWUX