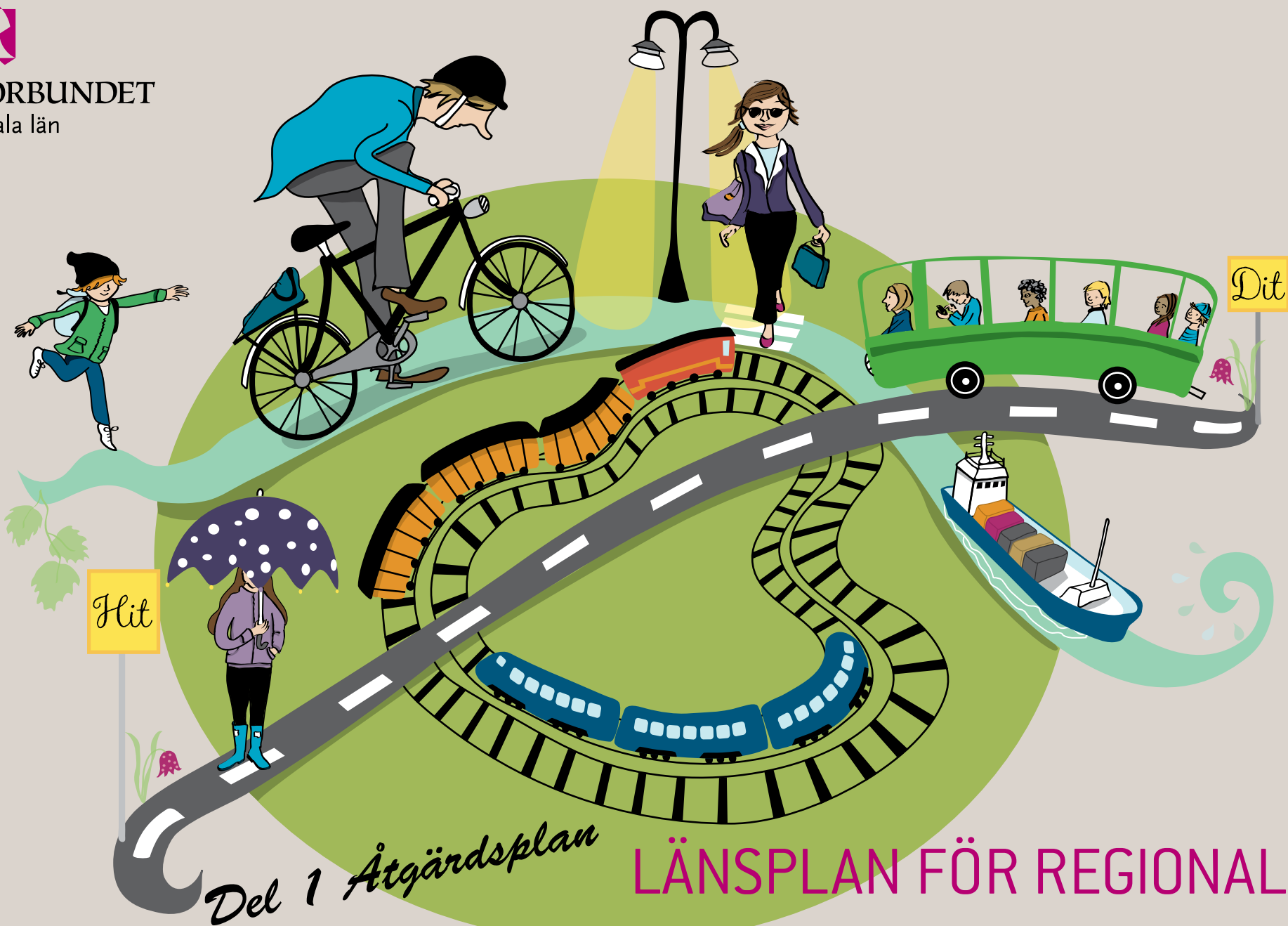




REGIONFÖRBUNDET  
Uppsala län



Del 1 Åtgärdsplan

# LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR 2014-2025

Illustration omslag: Helena Holmquist, Häppi Design  
Tryck: KPH – Trycksaksbolaget



# INNEHÅLL

---

Sammanfattning	04
Inledning	05
Uppdraget	05
Arbetet med länsplanen	06
Länsplan	07
Nationell plan	08
Från vision till mål	08
IT-infrastruktur	10
Åtgärdsplan	11
Mer om potter	13
Brister	14
Övriga brister Uppsala län	17
Genomförande	19
Strategisk miljöbedömning - sammanfattning	20
Samlad effektbedömning - sammanfattning	21

## SAMMANFATTNING

**R**egeringen har i december 2012 gett regionförbundet i uppdrag att upprätta en ny länsplan för perioden 2014–2025. De finansiella ramarna för perioden fram till 2021 ligger fast i enlighet med tidigare länsplan. För perioden 2022–2025 har Uppsala län tilldelats 534 miljoner kronor i planeringsram. Regeringen fattade slutligt beslut om länsramen i maj 2014.

I januari 2013 tog förbundsstyrelsen ett inriktningsbeslut som innebär att planen skall möjliggöra för ett:

- » ökat kollektivtrafikresande, särskilt längs de stora stråken,
- » ökad andel resande med cykel och till fots,
- » hållbara godstransporter samt
- » ökat utbyte med kringliggande regioner.

Regionförbundet har inhämtat kommunernas och landstingets syn på behov och brister i transportsystemet. En löpande dialog har skett på såväl politisk som tjänstemannanivå. Länsplanen bygger på en ny löpande planering i likhet med

hur arbetet har skett inom ramen för den nationella planen, som Trafikverket arbetat fram. Det är endast de första åren som investeringsobjekt pekas ut. I den senare delen av planen pekas istället brister ut. Dessa brister innebär ett uppdrag till Trafikverket och regionförbundet att påbörja utredning för hur dessa brister skall lösas. Varje år fattar förbundsstyrelsen i dialog med Trafikverket beslut om vilka utredningar som skall påbörjas.

Länsplanen har varit ute på remiss under perioden 19 juni–1 oktober 2013. I remisshandlingen redovisades en åtgärdsplan med två alternativ. Under remissen inkom yttranden från drygt 20 remissinstanser. Alla enskilda remissvar samt en samlad remissammanställning finns att ta del av via regionförbundets kansli.

En majoritet av alla remissinstanser förordar alternativ 1. Några förordar alternativ 1 kompletterat med ombyggnad av väg 288 Gimo–Börstil och några förordar alternativ 2. Flera remissinstanser anser att en ombyggnad av väg 288 Gimo–Börstil är av strategisk och långsiktig betydelse för den regionala integrationen i den enda länsdelen som saknar

järnväg för persontrafik samt att inriktningen i tidigare läns-transportplaner bör fullföljas. Regionförbundet har beaktat detta och arbetat om alternativ 1 så att den slutliga åtgärdsplanen följer alternativ 1 kompletterat med ombyggnad av väg 288 Gimo–Börstil.

Övriga justeringar som gjorts som följd av detta har gjorts med beaktande av den inriktning som styrelsen tidigare tagit, d.v.s. med sikte på att åstadkomma en påtaglig ambitionshöjning för utveckling av hållplatser, bytespunkter och perronger i kollektivtrafiken samt utbyggnad av gång- och cykelvägar.

Åtgärdsplanen innefattar därför ombyggnad av väg 288 till Börstil, men ger också möjlighet för finansiering av åtgärder i järnvägssystemet som bidrar till att utveckla pendeltågstrafiken i länet. För övrigt bör noteras att den kommunala medfinansieringen av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet tas bort. Likaledes tas den statliga medfinansieringen till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i det kommunala vägnätet bort. Dessa åtgärder tar i princip ut varandra. ↻

## INLEDNING

Länsplanen konkretiserar hur kommunerna och landstinget vill utveckla det regionala transportsystemet för att nå vision och mål i den regionala utvecklingsstrategin, Uppländsk Drivkraft 3.0 ([www.region uppsala.se/rus](http://www.region uppsala.se/rus)).

Länsplanen görs på uppdrag av staten och Regeringen har den 20 december 2012 gett länen i uppdrag att ta fram nya länsplaner. I Uppsala län har regionförbundet ansvaret att upprätta länsplanen. Planen omfattar en 12-årsperiod, 2014–2025. Samtidigt har Regeringen också gett Trafikverket i uppdrag att göra en nationell plan.

Länsplanen tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin Uppländsk Drivkraft 3.0 och i gjorda överenskommelser inom ramen för samarbetet i En Bättre Sits ([www.enbattresits.se](http://www.enbattresits.se)).

Arbetet har bedrivits av regionförbundet i samverkan med Trafikverket, angränsande län, länets kommuner, landsting och länsstyrelse. Effektbeskrivning och strategisk miljöbedömning har genomförts av konsultfirman SWECO. Ett större dialogmöte (infradag) har hållits där, förutom de som angivits ovan, även en rad organisationer, föreningar m.fl. deltagit. Länsplanen har skickats ut på en bred remiss under sommaren 2013.

Hösten 2010 antog förbundsfullmäktige en cykelplan. En utvärdering av planen har skett. Slutsatserna leder till att smärre förändringar föreslås samt att planen integreras och blir en tydlig del i länsplanen.

Del 2 av länsplanen finns på regionförbundets webbplats. Den innehåller planeringsförutsättningar, nulägesbeskrivning, nationell plan och angränsande länsplaner, samhällsekonomiska bedömningar samt bilagor.

[www.region uppsala.se](http://www.region uppsala.se)

”*Länsplanen tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin och i gjorda överenskommelser inom ramen för samarbetet i En Bättre Sits.*”

## UPPDRAGET

I direktiven från Regeringen anges de ekonomiska ramarna för åtgärdsplanerna. Sammanlagt uppgår dessa till 522 miljarder för nationell plan och länsplaner, varav

- » 86 mdr för drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar,
- » 155 mdr för drift och underhåll av statliga vägar, samt
- » 281 mdr för utveckling av transportsystemet.

Direktiven innebär vidare att de ekonomiska ramarna för länsplanerna behålls oförändrade för perioden 2014–2021. För åren 2022–2025 blir de årliga ramarna på samma nivå som genomsnittet för länsplanerna för åren 2010–2021, baserat på 2013 års kostnadsindex.

Uppsala län har fått en planeringsram för åren 2022–2025 på 534 mkr. Slutligt beslut om denna ram fattas av regeringen våren 2014.

Regeringen pekar i direktiven särskilt ut behovet av en ökad användning av kollektiva transportmedel samt cykling och behovet av att det dels behövs regionala och kommunala cykelplaner, dels behöver avsättas medel för cykelvägar.

I direktiven ger regeringen vidare Trafikverket i uppdrag att använda sig av den nya rullande planeringsmodellen för den nationella åtgärdsplanen. Motsvarande uppdrag ges inte till länsplaneupprättarna men i detta förslag används denna. Mer om modellen under kapitel 8, Åtgärdsplan samt kapitel 11, Genomförande.

## ARBETET MED LÄNSPLANEN

Det förberedande arbetet med länsplanen inleddes hösten 2012 i och med att regeringen lade fram sin infrastrukturproposition till riksdagen. Efter att riksdagen godkände propositionen gav regeringen i december i uppdrag att ta fram nya länsplaner och nationell plan. Regionförbundet skickade därefter en begäran till kommuner och landsting om behov och brister i transportsystemet. För att få en god transportslagsövergripande överblick omfattade begäran behov och brister oavsett om ansvaret ligger på kommuner, länsplaner eller den nationella planen. Sammanlagt inkom närmare 250 olika behov och brister. Se vidare del 2, kapitel 15: Nulägesbeskrivning.

En övergripande inriktning för arbetet beslutades av förbundsstyrelsen den 31 januari 2013. Därefter har arbetet med ett remissförslag pågått. Detta har kontinuerligt stämts av i beredningen för trafik- och samhällsplanering, samt i förbundsstyrelsens arbetsutskott. Även regionförbundets nätverk för översikts- och trafikplanerare har varit involverade. Den 22 mars genomfördes också ett dialogmöte i Uppsala med ett sjuttioal medverkande. Inbjudan till detta möte gick ut brett till kommuner, landsting, organisationer, och intresseföreningar.

För övrigt har löpande samverkan skett med Trafikverkets regionala kontor Öst och Stockholm samt inom ramen för samarbetet En Bättre Sits där, förutom Uppsala, länsplaneupprättarna i Stockholm, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland deltar. Därutöver har också dialog förts med länsplaneupprättarna i Gävleborg och Dalarna. ↻

## LÄNSPLAN

Länsplanen ska vara trafikslagsövergripande och får omfatta följande:

- » Investeringar i statliga vägar som inte är stamvägar.
- » Trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar som inte är stamvägar.
- » Statlig medfinansiering till anläggningar för regional kollektivtrafik, åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken, miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät samt kommunala flygplatser.
- » Driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms strategiskt viktiga för regionen.
- » Medfinansiering för investeringar eller underhållsåtgärder i det nationella transportsystemets alla former av infrastruktur (vägar, järnvägar, farleder etc.).



Kartan visar den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen i Uppsala län.

## NATIONELL PLAN

**D** en nationella planen får omfatta följande:

- » Investeringar och förbättringar i det nationella stamvägnätet, det statliga järnvägsnätet, tillhörande gång- och cykelvägar, stationer och terminaler.
- » Drift och underhåll på det nationella stamvägnätet, det statliga järnvägsnätet, tillhörande gång- och cykelvägar, stationer och terminaler.

Planen får också innehålla åtgärder som ska beviljas statlig medfinansiering när det gäller farleder och slussar, drift av icke-statliga flygplatser, regionala kollektivtrafikanläggningar, rullande järnvägsmateriel samt drift av enskilda vägar.



## FRÅN VISION TILL MÅL

**V**ision till 2030:  
”Uppsala är Europas mest attraktiva kunskapsregion”


Uppsalaregionen ska vara attraktiv för fler människor och företag. Samhället och dess invånare, ska hålla samman och kunna möta en snabb expansion, mitt i landets tillväxtmotor. Vi ska jämföra oss med andra i Europa och vara bland de bästa, på några områden till och med bäst. Vi ingår i storstads- och kunskapsregion Stockholm och bidrar med särskild kunskap och innovation. Vår ledstjärna är en utveckling som vilar på hållbarhetens tre fundament: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

### Strategisk inriktning

Uppsalaregionens utvecklingsarbete inriktas mot att skapa en region som är innovativ, växande, kompetent och attraktiv. Vi är en del av huvudstadsregionen med hållbara kommunikationer i alla riktningar. Detta bidrar till att kommuner och orter ges egen utvecklingskraft och skapar goda och hälsosamma livsvillkor för regionens invånare.

För att uppnå detta krävs bl.a. ett starkt, hållbart transportsystem med begränsad klimatpåverkan. Förbundsstyrelsen beslutade därför i december 2013 att denna länsplan bör inriktas på insatser som bidrar till följande:

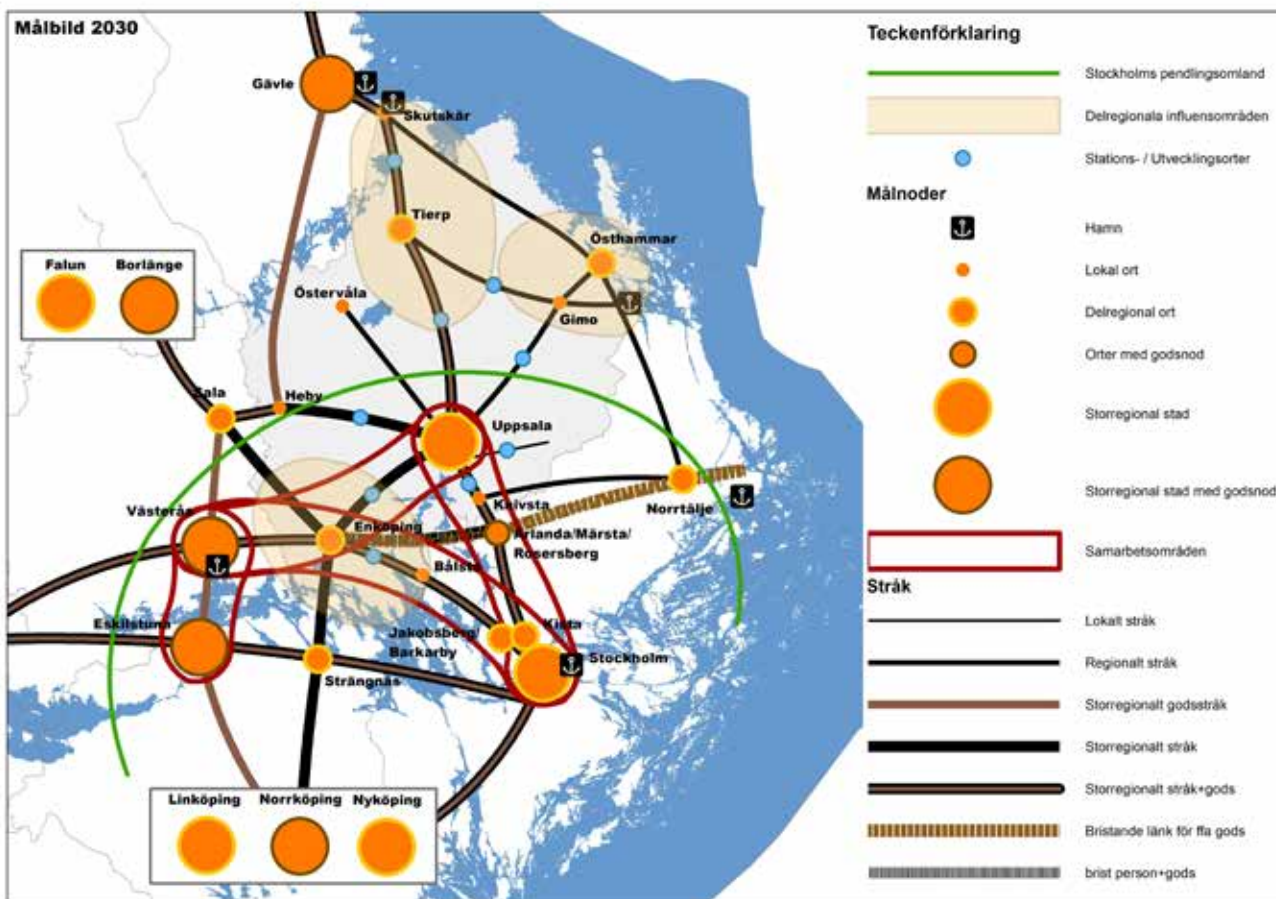
- » Ökat resande med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken (väg och järnväg).
- » Effektiva och hållbara godstransporter till/från och genom länet (väg, järnväg och sjöfart).
- » Ökad andel resor som sker med cykel eller till fots (gång- och cykelvägar).
- » Bred samverkan med omkringliggande län, för att stärka och utveckla resande och transporter i ett storregionalt perspektiv.

Uppsalaregionens inriktning går väl i linje med regeringens inriktning att vårda det befintliga transportsystemet så att dess kapacitet kan nyttjas fullt ut, att fokusera på kapacitet för effektivare arbetspendling och att fokusera på kollektivtrafik, gång och cykel samt näringslivets transporter. Regeringen betonar också att prioriteringar ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning med begränsad klimatpåverkan. 

### Målbild 2030 för Uppsala län

Målbilden uttrycker Uppländsk Drivkraft 3.0 och dess rumsliga konsekvenser. Bilden visar viktiga stråk, orter och andra noder.

Bilden ska tolkas utifrån den strategiska inriktningen för länsplanarbetet och de mål som redovisas. ↻



Kartan visar viktiga stråk, orter och andra noder.





## Mål

- » Antalet resande med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020. Det långsiktiga målet är att hälften av alla motoriserade resor ska ske med kollektivtrafik. (Det första delmålet till 2020 finns också i landstingets trafikförsörjningsprogram, basår: 2006).
- » Uppsala län ska få infrastrukturella investeringsmedel minst i proportion till länets andel av rikets befolkning till år 2030, motsvarande ca 3,8 %.
- » Utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 % till år 2020. (Bas: 2 mdr ton CO<sup>2</sup>-ekvivalenter år 1990).
- » Uppsala län ska ha en bred och regelbunden samverkan med omkringliggande län, så att resande och transporter i ett stor-regionalt perspektiv stärks och utvecklas. (Bas: Se avsnitt "Samband med nationell och angränsande länsplaner" i Del 2.)
- » Godstransporter till, från och genom Uppsala län ska ske så effektivt och hållbart som möjligt.
- » Andel resor som sker till fots eller med cykel ska öka.
- » EU-mål och nationella mål för transportpolitik, gemensamma mål för Östra Mellansverige samt mål för Uppländsk Drivkraft 3.0 har fungerat som underlag för ovan angivna mål för länsplanen.

## Cykelstrategi

Byggandet av cykelvägar och åtgärder för att få fler att cykla bör vara en integrerad del av den övriga infrastrukturplaneringen. Därför ersätts den tidigare regionala cykelplanen med denna cykelstrategi och blir därmed en integrerad del i länsplanen. Utvecklingen av det regionala cykelvägnätet behöver ges ett tydligt fokus, särskilt mot bakgrund att det historiskt har tenderat att prioriteras lågt.

I detta avsnitt redogörs för en övergripande strategi för cykelvägar i Uppsala län. I avsnitt åtgärdsplan redogörs för finansiella förutsättningar och urvalsmodell för byggandet av regionala cykelvägar och i avsnitt genomförande redogörs för processen fram till byggande.

För att nå de preciserade målen bör byggandet av cykelvägar bidra till följande:

- » Att resan från dörr till dörr underlättas. Cykling skall ses som en integrerad del i en persons resa från start till mål. Kopplingen till kollektivtrafikens hållplatser och stationer är därför särskilt viktig.
- » Att möjliggöra för skolbarn att kunna cykla säkert till skolan på egen hand.
- » Att underlätta för arbets- och studiependling med cykel. ↻

## IT-INFRASTRUKTUR

God infrastruktur är en viktig faktor för Uppsala läns utveckling. Det gäller inte bara transportinfrastruktur (som länsplanen tar upp), utan även IT-infrastruktur. För att åstadkomma goda kommunikationer i hela länet krävs en väl utbyggd infrastruktur för både transporter och elektroniska kommunikationer.

Dessa olika typer av infrastruktur kompletterar varandra och kan med fördel samplaneras. Vid åtgärder längs vägar, cykelvägar eller liknande bör man därför sträva efter att samtidigt lägga ner bredband om behov finns. För att bedöma behovet krävs en löpande dialog mellan Trafikverket, regionförbundet, länsstyrelsen och berörd kommun i samband med att åtgärder på väg-/cykelvägnätet genomförs.

Stöd för detta kan man hämta i regeringens digitala agenda för Sverige (IT i människans tjänst) och målet där, att 90 % av alla hushåll och verksamheter ska ha tillgång till bredbandsuppkoppling motsvarande 100 Mbit/s senast år 2020. En regional digital agenda för Uppsala län har tagits fram i bredsamarbeten under 2013. I den lyfts utbyggnaden av IT-infrastrukturen i länet upp som ett prioriterat strategiskt område att arbeta vidare med. Länsstyrelsen följer kontinuerligt upp utbyggnaden av IT-infrastrukturen i länet och flertalet kommuner har en planering för sin utbyggnad och sina behov. ↻

# ÅTGÄRDSPLAN

**D**en ekonomiska ramen för länsplanen för 2010–2021 har i regeringens direktiv räknats upp från 1 518 mkr till 1 601 mkr. Därtill har länet tilldelats en planeringsram för 2022–2025 på 534 mkr. Från detta ska förbrukade medel för 2010–2013 räknas bort. Det innebär en planeringsram på 1 580 mkr för hela perioden 2014–2025.

Den nya processen innebär att förbundsstyrelsen årligen kommer fatta beslut om vilka brister som ska utredas inom ramen för s.k. åtgärdsvalsstudier. Syftet med den nya processen är att kombinera ökade möjligheter att hantera förändringar i omvärlden med en resurseffektiv planering där fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Mer om genomförande i kapitel 9. Mer om åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen i kapitel 10: Brister.

Åtgärdsplanen för Uppsala län redovisas nedan och följer den nya rullande planeringsprocessen. Den är indelad i namnsatta objekt för byggstart under år 1–3 samt år 4–6, namnsatta brister för de därpå följande åren samt, som tidigare, potter för åtgärder som bedöms kosta mindre än 25 mkr. Åtgärdsplanen innebär en satsning på kollektivtrafik och cykelvägar samt färdigställande av överenskomna och förskotterade objekt från tidigare plan.

*Namnsatta objekt: ca 500 mkr, år 13 samt 4–6*

- » Återstående återbetalning för förskottering av väg 709
- » Återbetalning förskottering väg 288 Jälla–Hov
- » Väg 288 Hov–Alunda
- » Väg 288 Alunda–Gimo

”

*För att åstadkomma goda kommunikationer i hela länet krävs en väl utbyggd infrastruktur för både transporter och elektroniska kommunikationer.”*

*Namnsatta brister: ca 550 mkr, år 7–12*

Om lämpliga åtgärder saknas kan medel omfördelas mellan de båda inriktningarna. Det är också möjligt att använda dessa medel för medfinansiering av större kollektivtrafikanläggningar (över 25 mkr).

#### **VARAV VÄG 288 GIMO BÖRSTIL: CA 180 MKR, ÅR 7–12**

Väg 288 Gimo–Börstil är av strategisk och långsiktig betydelse för den regionala integrationen i den enda länsdelen som saknar järnväg för persontrafik.

- » Med utgångspunkt från tidigare beslutade länstransportplaner samt förnyad dialog med Trafikverket bör en ombyggnad av väg 288 Gimo–Börstil ske, efter att en åtgärdsvalsstudie om lämpliga och rimliga åtgärder genomförts. Åtgärderna ska sammantaget leda till att utbyggnaden av hela väg 288 kan anses vara uppfylld i enlighet med intentionerna bakom det förskotteringsavtal som finns.

#### **VARAV INRIKTNING VÄG: CA 150 MKR, ÅR 7–12**

Vilka vägobjekt som blir aktuella avgörs av de åtgärdsvalsstudier som genomförs. Följande bör särskilt beaktas i valet mellan olika åtgärder:

- » Åtgärder som förbättrar förutsättningarna att öka det kollektiva resandet skall prioriteras särskilt.
- » Anslutningar för gång- och cykeltrafik skall också prioriteras särskilt.

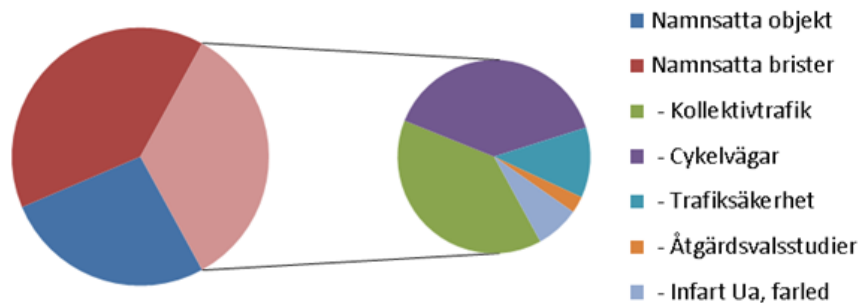


**VARAV INRIKTNING: JÄRNVÄG CA 215 MKR, ÅR 7–12**

Åtgärder i järnvägssystemet finansieras via den nationella planen, men kan härmed också samfinansieras via länsplanen. Det är tydligt att de regionala utvecklingsmålen i Uppsala län i stor utsträckning förutsätter en förbättrad funktionalitet i järnvägssystemet. Eftersom järnvägsinvesteringar är mycket kostnadskrävande handlar det främst om smärre åtgärder och under förutsättning att någon eller några av följande effekter kan påvisas:

- » Ökad robusthet för pendeltågstrafik.
- » Möjliggörande av nya uppehåll för pendeltågstrafik.
- » Möjliggörande av styv och/eller tätare tidtabell för pendeltågstrafik.
- » Vara en del av ett finansieringspaket där ovanstående effekter uppnås.

Se vidare i kapitel 10: Brister.



Den ekonomiska fördelningen av medel i åtgärdsplanen enligt förslaget till antagandeanternativ.

Potter: ca 535 mkr

Medel fördelas på olika åtgärdesområden enligt följande:

- » Kollektivtrafik ca 210 mkr
- » Cykelvägar ca 210 mkr
- » Trafiksäkerhet ca 60 mkr
- » Åtgärdsvalsstudier ca 15 mkr
- » Särskilda objekt: Korsning väg 55/ Flogstavägen 30 mkr + farledsfördjupning Hargs Hamn 10 mkr

Medlen föreslås inte fördelas inom åtgärdesområdena för varje år utan endast över hela planperioden. På så sätt kan åtgärder koncentreras inom enskilda områden för ett år beroende på bl.a. hur den fysiska planberedskapen ser ut. Kostnaden för enskilda objekt inom pottåtgärder tenderar också att öka vilket kan göra det svårt att inrymma en åtgärd inom ett år. Inte minst är kollektivtrafikanläggningar för pendeltågstrafik ofta relativt dyra åtgärder. Se vidare i kapitel 9: Mer om potter. ↻

	Antagande- alternativ	Alt. 1	Alt. 2
Väg 288 Jälla–Hov: återbetalning av förskottering	100	100	100
Väg 709: återbetalning	15	15	15
Väg 288 Hov–Alunda	161	152	152
Väg 288 Alunda–Gimo	225	155,5	155,5
Väg 288 Gimo–Börstil	*	0	223
Väg 55 Enköping–Litslena	0	0	49
Väg 55 Örsundsbro–Kvarnbolund	0	0	93,5
<b>Namnsatta objekt</b>	<b>501</b>	<b>423</b>	<b>789</b>
<b>Namnsatta brister</b>	<b>363</b>	<b>500</b>	<b>287,5</b>
<i>Varav järnväg</i>	213	300	0
<i>Varav väg</i>	150	200	287,5
<b>Namnsatt brist väg 288 Gimo–Börstil</b>	<b>181</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Potter</b>			
<i>Kollektivtrafik</i>	210**	275	210
<i>Cykelvägar</i>	210**	275	210
<i>Trafiksäkerhet och enskilda vägar</i>	60	100	65
<i>Åtgärdsvalsstudier</i>	15	15	15
<b>Potter varav infart Uppsala och farledsfördjupning</b>	<b>535</b>	<b>660</b>	<b>505</b>
	40	40	40
<b>Totalt</b>	<b>1580</b>	<b>1580</b>	<b>1580</b>

\* Se namnsatt brist väg 288 Gimo–Börstil

\*\* Medlen för kollektivtrafik och cykelvägar är minskat med 40 miljoner för att inrymma farledsfördjupning i Hargshamn samt mindre åtgärder på väg 55 infart Uppsala.

Antagandeanternativet i jämförelse med de två alternativen från remissbehandlingen

## MER OM POTTER

**G**enerellt gäller att alla åtgärder som görs inom ramen för potter ska beslutas i dialog mellan regionförbundet och Trafikverket. Vid behov förs också dialog med kollektivtrafikmyndigheten, aktuell kommun och eventuell annan berörd part.

Fördelningen mellan olika potter kan skilja sig från ett år till nästa, men ska över hela 12-årsperioden vara i ungefärlig överensstämmelse med fördelningen ovan. Avstämning görs i den årliga processen.

### Kollektivtrafik

Till statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar avsätts 210 mkr, vilket innebär en avsevärd ambitionshöjning jämfört med tidigare länsplan. Dessa medel skall användas för två olika typer av kollektivtrafikåtgärder.

- » Ca 50 % skall användas för kollektivtrafikanläggningar enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Ytterligare lika mycket medel ska komma från kommunerna eller landstinget.
- » Ca 50 % skall användas för kollektivtrafikanläggningar utmed statligt vägnät, d.v.s. där Trafikverket är väghållaransvarig myndighet.
- » Fördelningen ovan kan skilja sig från ett år till nästa, men ska över hela 12-årsperioden vara i ungefärlig överensstämmelse med den fördelning som anges i punkterna ovan.

Kollektivtrafiknämnden har i september 2012 antagit ett regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län. Programmet utgör ett underlag för prioritering av åtgärder av

kollektivtrafikanläggningar, bl.a. när det gäller tillgänglighet för funktionsnedsatta. Ett arbete pågår dessutom att ta fram en handlingsplan för utveckling av hållplatser, stationer och knutpunkter. Medlen skall bidra till att genomföra handlingsplanen, med upp till 50 % statlig medfinansiering. För att arbetet skall få ordentlig fart är det av stor vikt att ansvarsfrågan (och finansieringen) mellan kommunerna och kollektivtrafikmyndigheten löses. Tills handlingsplanen är antagen bör följande kriterier användas vid bedömning av inkomna ansökningar för statlig medfinansiering:

- » Åtgärden ska bidra till att öka attraktiviteten och funktionaliteten i den regionala stomtrafiken.
- » Åtgärden ska bidra till att utveckla dörr-till-dörresan. Det vill säga åtgärder, i anslutning till kollektivtrafikanläggningen, som effektiviserar och förbättrar möjligheterna att cykla, gå eller ta bilen till kollektivtrafiken, kan vara berättigade till medel.
- » Ju fler resenärer som påverkas positivt desto större chans att åtgärden är berättigad till medel.

### Cykelvägar

Sammanlagt avsätts 210 mkr för byggande av regionala cykelvägar längs det statliga vägnätet i enlighet med länets cykelstrategi. För att undvika en snedfördelning i länet fördelas medlen mellan kommunerna i länet enligt följande:

- » Norra länet (Heby, Tierp, Älvkarleby och Östhammar): 40 mkr.
- » Södra länet (Enköping, Håbo, Knivsta och Uppsala): 170 mkr.
- » Fördelningen har beräknats utifrån kommunernas folkmängd.

- » Fördelningen ovan kan skilja sig från ett år till nästa, men ska över hela 12-årsperioden vara i ungefärlig överensstämmelse med den fördelning som anges i punkterna ovan.

Som ett beslutsunderlag för vilka cykelvägsobjekt som bör gå vidare till åtgärdsvalsstudier och fysisk planering används följande urvalsmodell:

1. Genomförbarhet
  - a. Beräknad kostnad baserat på längd och trolig separeringsform
2. Behov–trafiksäkerhet
  - a. Totalt årsdygnstrafik (ÅDT)
  - b. Högsta tillåtna hastighet
  - c. Vägbredd
3. Målgrupp
  - a. Skolväg
  - b. Viktig arbetsväg/dörr till dörr
  - c. Rekreation och turism.
4. Efterfrågan–befolkningsunderlag
  - a. Antal invånare i sammanbundna tätorter
  - b. Antal invånare inom 2 km längs med vägen utanför tätort
5. Betydelse för ett sammanhållet cykelvägnät
  - a. Antal anslutningar till befintligt cykelvägnät

Urvalsmodellen ska ses som vägledande för vilka cykelvägsobjekt som bedöms medföra störst samhällsnytta i länet enligt gängse beräkningsmodeller. Eftersom cykelvägar påverkas av den kommunala planeringen skall alltid dialog ske med aktuell kommun inför beslut om åtgärdsvalsstudie. ↻



# BRISTER

## Trafiksäkerhet och enskilda vägar

60 mkr avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet samt bidrag till det enskilda vägnätet. Trafiksäkerhetsåtgärder rör korsningar, sidoområdesåtgärder m.m. I fall där åtgärdsvalsstudier inte behöver genomföras (och prövas av förbundsstyrelsen) baseras urvalet av åtgärder strikt på vad som bedöms ge mest effekt för trafiksäkerheten, vilket sker i dialog med Trafikverket.

## Åtgärdsvalsstudier

I åtgärdsvalsstudier formuleras brister i transportsystemet och här beskrivs översiktligt hur de kan lösas. Åtgärdsvalsstudier kan initieras av olika parter, inte bara Trafikverket. Metoden syftar till att tidigt i processen få med berörda parter och stärka arbetet enligt fyrstegsprincipen. Mer om fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudier i kapitel 10: Brister. Slutsatser och ställningstaganden från åtgärdsvalsstudier kan innebära att inblandade parter arbetar vidare också med vad som kallas steg 1-åtgärder. Det vill säga åtgärder som förändrar efterfrågan på transporter. De medel som här avsätts för åtgärdsvalsstudier kan också användas för att finansiera sådana steg 1-åtgärder. Särskilt kan nämnas åtgärder som ökar användningen av cykel och kollektivtrafik. ↻

I detta kapitel redogörs för brister i transportsystemet i Uppsala län. Kapitlet är indelat i större namnsatta brister resp övriga brister. För att utreda dessa brister och hitta lämpliga åtgärder bör de flesta av dem studeras närmare inom ramen för en åtgärdsvalsstudie där fyrstegsprincipen ska vara vägledande.

## Åtgärdsvalsstudie

När brister och behov uppstår i transportsystemet inleds processen med att man brett och översiktligt studerar vilka typer av åtgärder som kan vara rimliga och möjliga att genomföra. Detta görs inom ramen för en åtgärdsvalsstudie, ofta under ledning av Trafikverket. Alla berörda parter ska inkluderas i arbetet, såsom t.ex. kommuner, myndigheter, näringsliv, intresseorganisationer och medborgare.

Alla former av åtgärder och åtgärds kombinationer liksom alla transportslag ska studeras innan ett konkret projekt skapas. Vid val av åtgärder är det angeläget att fokusera på att lösa problem och behov på ett sätt som så kostnads-effektivt som möjligt bidrar till en hållbar samhällsutveckling såväl lokalt, regionalt som nationellt. I de fall man bedömer att det redan finns tillräckligt med studier och underlag kan dock en alternativ process prövas. Se också kapitel 11: Genomförande.

Eftersom åtgärdsvalsstudier ska ha ett transportslagsövergripande perspektiv kan de beröra delar i transportsystemet som finansieras via såväl nationell plan som länsplan.

## Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen skall enligt direktiv från regeringen vara vägledande i arbetet med åtgärdsvalsstudier. Fyrstegsprincipen innebär i korthet följande:

### TÄNK OM

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

### OPTIMERA

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen.

### BYGG OM

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

### BYGG NYTT

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

## Särskilda prioriteringar i Uppsala län

Utifrån det strategiska inriktningsbeslut som förbundsstyrelsen i Uppsala län fattat (se kapitel 6: Från vision till mål) bör följande också särskilt beaktas i valet mellan olika åtgärder:

- » Åtgärder som förbättrar förutsättningarna att öka det kollektiva resandet skall prioriteras särskilt.
- » Åtgärder som förbättrar förutsättningarna att öka gång- och cykeltrafiken skall också prioriteras särskilt.



## Större namnsatta brister i Uppsala län

Under denna kategori finns brister som bedöms kosta mer än 25 mkr att åtgärda, eller där ett paket av sinsemellan beroende brister bedöms kosta mer än 25 mkr. Bristerna bör i de flesta fall närmare utredas genom åtgärdsvalsstudier. Utöver de brister som prioriterats nedan har ett stort antal andra brister inkommit. De har inte prioriterats så högt att de redovisas här, utan redovisas i kapitel 15 del 2: nulägesbeskrivning. Större namnsatta brister är indelade i två prioriteringsnivåer enligt följande:

**Prioritet 1:** Brister som är mycket viktiga att åtgärda för att nå regionala mål och/eller åtgärder som prioriterats högt av två eller fler kommuner/landsting/länsplaneupprättare.

**Prioritet 2:** Brister som är viktiga att åtgärda för att nå regionala mål och som prioriterats högt av en kommun/landsting/länsplaneupprättare.

### Prioritet 1

**ABC-stråket:** Infrastrukturen längs ABC-stråket (Uppsala–Arlanda/Stockholm) bidrar till att integrera Uppsala- och huvudstadsregionen och stärker dess globala konkurrenskraft. En utbyggnad av infrastrukturen skapar förutsättningar för annan utbyggnad och utveckling längs stråket. Eftersom stråket berör järnväg (Ostkustbanan) och nationell stamväg (E4) rör bristerna i stor utsträckning nationell plan. ABC-stråkets brister i korthet:

- » Bristande kapacitet för tågtrafiken, vilket i sin tur medför bristande tillförlitlighet och osäkra restider för resenärerna.
- » Svårigheter att ta tillvara bostadsbyggnadspotentialen i befintliga och potentiella stationsnära lägen, så länge som inte fler stationsuppehåll kan möjliggöras, t.ex. i Alsike och Uppsala södra (Bergsbrunna).
- » Risk för överflyttning från tågtrafik till biltrafik, vilket skulle medföra ökad trängsel, fler olyckor och större

klimatpåverkan.

- » Svårigheter att binda samman mellersta och norra Sverige med Stockholm–Mälarenregionen med spårburen trafik, vilket riskerar medföra sämre nytta för redan gjorda och planerade investeringar norr om Uppsala.

(Högt prioriterat av landstinget/UL, Knivsta kommun och Uppsala kommun. Även prioriterad av de norra kommunerna i Stockholms län, Region Gävleborg och Länsstyrelsen Stockholm).

**Arosstråket:** Ett utvecklat transportsystem i öst-västlig riktning norr om Mälaren bidrar till en funktionell och flerkärnig arbetsmarknad i norra delarna av Stockholm–Mälarenregionen. Det bidrar till att förbättra tillgängligheten till Uppsala och Arlanda och därtill kopplad logistiknod för såväl person- som godstrafik. I det lokala perspektivet kan också bättre kopplingar till, från och tvärs stråket minska dess barriäreffekter och skapa möjligheter för utveckling lokalt, såväl i mindre orter, som t.ex. längs infarten till Uppsala.

En åtgärdsvalsstudie berör såväl nationell plan som flera länsplaner. Åtgärdsvalsstudien bör inledas med en dialog om avgränsning och syfte. Företrädare för hela stråket Örebro–Eskilstuna–Västerås–Enköping/Bålsta–Uppsala/Arlanda behöver delta i den dialogen. En ny järnväg i delar av stråket är ett alternativ. En åtgärdsvalsstudie för väg 263 har nyligen tagits fram, vilket man bör beakta i detta arbete. Arosstråkets brister i korthet:

- » Bristande restid och kapacitet för kollektivtrafik.
- » Bristande öst-västliga förbindelser norr om Mälaren.
- » Låg trafiksäkerhet och negativa barriäreffekter längs berörda vägar.
- » Bristande gång- och cykelmöjligheter.

(Högt prioriterat av landstinget/ UL, Enköpings kommun och Uppsala kommun. Även prioriterad av Västerås stad, Länsstyrelsen i Västmanland och Regionförbundet Örebro).

**Bålsta station:** Ett resecentrum som förbättrar kapaciteten och attraktiviteten i kollektivtrafiken möjliggör ett ökat bostadsbyggande och en utveckling av stationsområdet Bålsta. Ev. åtgärder kan finansieras via såväl länsplan som nationell plan. Stationens brister i korthet:

- » Bristande kapacitet och koppling mellan tåg- och busstrafik.
- » Sliten station som försämrar Bålstas möjligheter att få såväl nuvarande som nya invånare att känna sig trygga och attraheras att åka kollektivt.

(Högt prioriterat av landstinget/ UL och Häbo kommun).

**Sala–Uppsala:** Infrastrukturen längs stråket Sala–Uppsala bidrar till att integrera Dalarna och norra Västmanland (t.ex. Sala) med Uppsala och Arlanda, vilket bl.a. leder till en förstörd arbetsmarknad. En robustare infrastruktur skapar förutsättningar för utbyggnad och utveckling längs stråket. Dalabanen bidrar till att möjliggöra snabba och smidiga resor med tåg, inte minst pendlingsresor för arbetande och studerande.

Den parallella länsvägen (väg 72) är viktig för att knyta samman de mindre orterna längs vägen med stationsorterna Heby och Morgongåva. Kollektivtrafiken är utvecklad med såväl pendeltågstrafik som regional busstrafik, vilket skapar förutsättningar för ökad utbyggnad och utveckling i stationsnära lägen. Åtgärder kan finansieras såväl via länsplanen som via nationell plan. Brister i korthet längs stråket Sala–Uppsala:

- » Bristande kapacitet för tågtrafiken, vilket i sin tur medför bristande tillförlitlighet och osäkra restider för resenärerna.
- » Få stationsuppehåll längs sträckan medför behov av parallell kollektivtrafik på väg och järnväg.



- » Svårigheter att ta tillvara utbyggnadspotentialen i potentiella stationsnära lägen, så länge som inte fler stationsuppehåll kan möjliggöras [i t.ex. Vänge, men på längre sikt även i fler orter].

(Högt prioriterat av landstinget/ UL, Heby kommun och Uppsala kommun). Även prioriterad av kommunerna i Dalarna, Sala kommun, Region Dalarna och Länsstyrelsen i Västmanland.)

**Planskild korsning Knivsta:** Plankorsningen söder om Knivsta station är en av två kvarvarande plankorsningar på Ostkustbanan söder om Uppsala. Åtgärder berör såväl nationell plan som länsplan. Brister i korthet:

- » Trafiksäkerhet. Övergången ligger intill perrongen och innebär att människor springer under bommarna för att hinna med tåg.
- » Kapacitet. En ersatt plankorsning ger ytterligare kapacitet på Ostkustbanan eftersom hastigheten på tågen kan höjas.

(Högt prioriterat av Knivsta kommun och landstinget/UL).

**Planskild korsning Morgongåva:** Dalabanan och väg 72 delar samhället Morgongåva i två delar. En plankorsning finns intill Morgongåva station. De flesta bostäderna finns norr om Dalabanan medan en låg- och mellanstadieskola finns söder om Dalabanan. Åtgärder berör såväl nationell plan som länsplan. Brister i korthet:

- » Trafiksäkerhetsbrister som har accentuerats sedan pendeltågstrafiken startat (dec 2012). Tågmöten sker i Morgongåva mellan stillastående och passerande tåg. Övergången ligger intill perrongen och innebär att vuxna och barn springer under bommarna för att hinna med tåget, bussen eller till skolan.
- » Skolväg för flertalet låg- och mellanstadiebarn i Morgongåva.
- » Trafiksäkerhetsbrister i relation till väg 72.

(Högt prioriterat av Heby kommun och landstinget/UL)

**Väg 288 Gimo–Börstil:** Väg 288 är ett regionalt prioriterat stråk som bidrar till att förbättra tillgängligheten från Roslagskusten och Östhammars kommun till Uppsala, Stockholm–Mälarenregionen och övriga södra Sverige. Åtgärder finansieras via länsplanen. Vägens brister i korthet:

- » Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet.
- » Bristande gång- och cykelmöjligheter längs vägen.
- » Bristande länk i vägsystemet (Östhammar–Uppsala).

(Högt prioriterat av landstinget/UL, Enköpings kommun, Uppsala kommun och Östhammars kommun.)

**Väg 55 Enköping–Strängnäs:** Vägen binder ihop södra och norra delarna av Stockholm–Mälarenregionen och utgör en alternativ väg till E4/E20 genom Stockholms län. Åtgärder finansieras via länsplanerna i Uppsala och Sörmlands län. Vägens brister i korthet:

- » Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet.
- » Bristande gång- och cykelmöjligheter längs vägen.

(Högt prioriterat av Enköpings kommun. Även prioriterat av Strängnäs kommun och Regionförbundet Sörmland.)

**Väg 76 Gävle–Forsmark–Norrälje:** Väg 76 bidrar till att koppla ihop norra Roslagskusten och dess målpunkter (Gävle–Skutskär/Älvkarleby–Karlholmsbruk–Skärplinge–Forsmark–Östhammar–Hargs Hamn–Hallstavik–Norrälje). Forsmark är sedan länge en viktig arbetsplats för många längs stråket. Forsmarks verksamhet (kärnkraftverk och ev. slutförvar) är av stabil karaktär och har behov av god och säker infrastruktur för såväl person- och som godstransporter. För att underlätta arbetspendling samt tjänste- och besöksresor till/från bl.a. Forsmark finns också behov av regelbunden och attraktiv kollektivtrafik längs stråket. Åtgärder finansieras via länsplanerna i Uppsala, Gävleborg och Stockholms län. Vägens brister i korthet:

- » Mycket bristfällig och oregelbunden kollektivtrafik.
- » Långa restider för såväl buss- som personbilstrafik.
- » Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet längs vägen.

(Högt prioriterat av Älvkarleby kommun, Tierps kommun och Östhammars kommun. Även prioriterat av Gävle kommun, Norrtälje kommun och Region Gävleborg).

**Lokal och regional kollektivtrafik i Uppsala stad.** Tillgängligheten till olika målpunkter i Uppsala stad är viktigt för invånare i hela länet. En utveckling av kollektivtrafiken inom Uppsala stad bör bidra till att förbättra kopplingarna till regional tåg- och busstrafik. Åtgärder kan finansieras via såväl länsplan som nationell plan. Om en god utveckling av kollektivtrafiken förutsätter t.ex. utbyggnad av spårväg är medfinansiering från nationell plan helt nödvändig. Brister i korthet:

- » Bristande framkomlighet och långa restider för busstrafik i stadsmiljö.
- » Prognostiserad trafiktillväxt riskerar att förvärra situationen och medföra bl.a. trängsel och negativa miljökonsekvenser.

(Högt prioriterat av landstinget/UL och Uppsala kommun.)

**Mälarpaketet:** MÅLAB gör tillsammans med Trafikverket en inventering av åtgärder som behövs för att möjliggöra den storregionala trafiken i trafikplan 2017. Ett antal åtgärder pekas ut i ett underlagsmaterial. Materialet kan vara en utgångspunkt för åtgärder inom ramen för namnsatta brister: inriktning järnväg.

## Prioritet 2

**Stationer Uppsala–Tierp:** Stationer med förbättrad standard och tillgänglighet möjliggör en utveckling av stations-



samhällen längs sträckan Uppsala–Tierp. Alla resenärer, även de med funktionsnedsättning, ges goda möjligheter att resa kollektivt med Upptåget. Ev. åtgärder kan finansieras via såväl länsplan som nationell plan. Stationernas brister i korthet:

- » Stationerna har brister i standard och tillgänglighet, vilket särskilt försvårar resandet för personer med funktionsnedsättning.
- » Brister i stationernas funktion som knutpunkt, t.ex. vad gäller pendlarparkeringar.

(Högt prioriterad av landstinget/UL och Uppsala kommun.)

**Väg 263 Enköping–Häbo–Märsta–Arlanda:** En åtgärdsvalsstudie färdigställdes våren 2013. Vägen är en sekundär länk med viktig regional funktion. Ev. åtgärder finansieras via länsplanerna i Uppsala och Stockholms län. I förslaget att genomföra en åtgärdsvalsstudie för Arosstråket (se ovan) bör resultatet från denna studie beaktas. Vägens brister i korthet:

- » Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet för i första hand persontrafik och kollektivtrafik.
- » Bristande gång- och cykelmöjligheter längs vägen.

(Högt prioriterad av Häbo kommun.)

**Väg 272 Björnarbo–Heby kommungräns:** Vägen har en god standard från Uppsala till Björnarbo. Objektets geografiska avgränsning bör klargöras. Vägens brister i korthet:

- » Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet.

(Högt prioriterad av Heby kommun.)

**Väg 282 Uppsala–Almunge:** Stråket Uppsala–Almunge är utpekad som ett lokalt stråk i målbild 2030. Stråket ligger i sin helhet inom Uppsala kommun och är ett utpekad utbyggnadsstråk i kommunens översiktsplan och en fördjupad

översiktsplan för Funbo finns. Den möjliggör ca 1 000 nya bostäder. En förstudie för väg 282 E4–Gunsta finns framtagen. Befintliga och kommande brister är:

- » Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet genom tätorter.
- » Kommande bostadsbyggande kan ge försämrade trafiksäkerhet och framkomlighet i befintliga korsningar.
- » Kommande bebyggelse längs stråket riskerar att ge en struktur som ger längre restider och sämre trafiksäkerhet.

(Högt prioriterad av Uppsala kommun.)

”

*Tillgängligheten till olika målpunkter i Uppsala stad är viktigt för invånare i hela länet. En utveckling av kollektivtrafiken inom Uppsala stad bör bidra till att förbättra kopplingarna till regional tåg- och busstrafik.”*

## ÖVRIGA BRISTER I UPPSALA LÄN

Övriga brister bedöms kosta mindre än 25 mkr att åtgärda. De finansieras via potter. Bristerna redovisas under resp kollektivtrafik, cykelvägar och trafiksäkerhet. De som nämns är de som prioriterats högst av kommuner och landsting. Även brister som regionförbundet i dialog med Trafikverket bedömer som viktiga nämns. För dessa brister skall normalt åtgärdsvalsstudier genomföras.

### Kollektivtrafik

Som nämns i kapitel 9, behöver en långsiktig handlingsplan tas fram för investeringar i kollektivtrafikanläggningar. I bilaga 3 redovisas de brister som kommuner och landsting prioriterat i sina behovslistor till regionförbundet 2013. Det handlar till stor del om behov av särskilda kollektivtrafikkörfält, pendlarparkeringar, bättre anslutningar för buss, hållplatsåtgärder och stationsåtgärder.

### Cykelvägar

Kommunerna har inkommit med över 60 olika cykelvägsobjekt och de prioriteras över lag tämligen högt. I del 2 av länsplanen redogörs för den inventering av cykelvägar som har gjorts. En urvalsmodell används som utgångspunkt för prioritering av vilka cykelvägar som bedöms ge mest nytta och som utgör utgångspunkt för vilka åtgärdsvalsstudier som bör påbörjas. I tabellerna nedan redovisas de cykelvägar som ryms inom en kostnadsram på drygt 300 mkr. De redovisar dock inte alla objekt som är bedömda, se del 2 för det. Objektet Knivsta–Vassunda är planerat för genomförande 2015. Löpande kommer tabellen att ses över, exempelvis kan de redovisade objekten delas in i fler etapper. En schablonkostnad har använts för att bedöma kostnaden för de olika objekten.





Rang	Kommun	Sträcka	Inrapporterade behov av kommunerna	Summa kostnad
1	Heby	Heby–Sala		
2	Älvkarleby	Älvkarleby–Skutskär		
3	Östhammar	Östhammar–Norrskedika		
4	Tierp	Tierp–Månkarbo		
5	Östhammar	Östhammar–Gökhuvud–Gimo		56,7 miljoner kronor
6	Heby	Morgongåva–Vittinge		
7	Östhammar	Hargshamn–Östhammar		
8	Östhammar	Alunda–Gimo		
9	Heby	Tärnsjö–Gysinge		120 miljoner kronor
1	Uppsala	Ramstalund–Uppsala		
2	Uppsala	Uppsala–Lövstalöt		
3	Uppsala	Uppsala–Uppsala Näs		
4	Enköping	Enköping–Hummelsta	Under genomförande	
5	Uppsala	Lövstalöt–Björklinge		
6	Knivsta	Knivsta–Alsike Västra		
7	Uppsala	(Uppsala)Husbyborg–Börjekorset		
8	Enköping	Litslena–Örsundsbro		
9	Uppsala	Gåvsta–Jälla		
10	Enköping	Enköping–Fjärdhundra		
11	Håbo	Bålsta–Krägga		
12	Enköping	Enköping–Skolsta		
13	Enköping	Enköping–Lillkyrka		
14	Knivsta	Knivsta–Sävja		
15	Håbo	Bålsta–Grans gård		
16	Enköping	Svinnegarn–Spelbo		
17	Uppsala	Gunsta–Länna		ca 207 miljoner kronor

### Trafiksäkerhet

I bilaga 3 redovisas de korsnings- och trafiksäkerhetsbrister som kommuner och landsting har prioriterat i sina behovslistor till regionförbundet 2013. Det handlar till stor del om korsningar med bristfällig standard, men också om behov av säkrare gång- och cykelvägspassager, sidoområdesåtgärder och säkerhetsförbättringar längs utpekade skolvägar. ↻

<<< Färg indikerar att objektet finns med i kommunernas inrapporterade behov.

## GENOMFÖRANDE

Förslaget till åtgärdsplan följer den nya rullande planeringsprocessen. Den innebär att planen delas in i tre tidsperioder; objekt som ska byggstartas år 1–3, objekt med planerad byggstart år 4–6 samt objekt/ brister med möjlig byggstart år 7–12.

För att ett objekt skall kunna placeras inom år 1–3 krävs att all fysisk planering har vunnit laga kraft samt att finansieringen är löst. För åtgärder som placeras inom år 4–6 är kraven något lägre. För år 7–12 är planen endast en möjlig inriktning. Här listas namnsatta brister, som man inte studerat lämpliga åtgärder för. Dessa redogörs för i avsnitt 10: Brister.

Nedan redogörs för hur ansvarsrollerna är fördelade mellan regionförbundet och Trafikverket när det gäller genomförandet av länsplanen.

### Regionförbundet - förbundsfullmäktiges roll

Förbundsfullmäktiges roll är att, liksom tidigare, besluta om inriktningen och innehållet i länsplanen. Det sker en gång per mandatperiod som följd av att regeringen lägger fram en infrastrukturproposition och den nationella planen samt länsplanerna revideras.

### Regionförbundet - förbundsstyrelsens roll

I den nya planeringsprocessen får förbundsstyrelsen en tydligare roll i genomförandet av länsplanen genom att på hösten varje år fatta följande beslut:

1. Prioritering av vilka brister som skall utredas inom ramen för en åtgärdsvalsstudie. Dialog sker med Trafikverket, och avsnitt 10: Brister, fungerar som huvudsakligt underlag. Även nya, ännu ej kända, brister kan prioriteras.

2. Även byggandet av cykelvägar kräver i de flesta fall fysisk planering som inleds med en åtgärdsvalsstudie. Dessa omfattas således av de beslut som fattas av förbundsstyrelsen varje år.

3. Prioritering av objekt som ska gå vidare från åtgärdsvalsstudie till den fysiska planeringsprocessen (vägplan/järnvägsplan) eller till någon annan form av åtgärd. Prioriteringen görs utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier.

4. I förekommande fall beslut om objekt som ska prioriteras för byggstart under kommande treårsperiod.

Syftet med dessa årliga beslut är att regionförbundet och Trafikverket skall kunna göra nya ställningstaganden om vilka åtgärder som ska göras i transportsystemet. I takt med att utredningsarbetet för olika brister framskrider ökar kunskapen om kostnader och effekter, vilket medför att nya prioriteringar kan göras.

I samband med besluten ovan får förbundsstyrelsen en redovisning av hur årets medel i pottorna är tänkt att användas. Styrelsen har då möjlighet att ta ställning till de objekt/ åtgärder som ingår i den redovisningen. Förbundsstyrelsen kommer också en gång årligen få en uppföljning av genomförandet av länsplanen.

### Regionförbundet – tjänstemännens dialog

Regionförbundets tjänstemän har en regelbunden dialog med såväl Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheten som länets kommuner. Dialogen följer ett utstakat schema med fyra perioder, som täcker in hela året. Inför beslut om fördelning av årets pottor sker en särskild dialog och gemensam bedömning tillsammans med Trafikverket.

### Trafikverkets roll

Trafikverkets uppdrag är att genomföra länsplanen. Det är Trafikverket som fattar beslutet om att påbörja den fysiska planeringen och att byggstarta ett objekt. Det är också Trafikverket som fattar det formella beslutet om hur de årliga medlen i pottorna för statlig medfinansiering skall användas. Prioriteringarna som förbundsstyrelsen årligen fattar beslut om behöver därför ske i dialog med Trafikverket. ↻

# STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING–SAMMANFATTNING

**S**trategisk miljöbedömning är en process som utförs som en del i arbetet med att utarbeta en länsplan. Syftet är att främja en hållbar utveckling genom att få in miljöfrågorna tidigt i planprocessen, som en integrerad del i länsplanen. Strategiska miljöbedömningar har tagits fram parallellt för de fem länen Uppsala, Stockholm, Örebro, Västmanland och Sörmland. En länsplan är ett strategiskt dokument. Få objekt är direkt utpekade och det är därför svårt att beräkna kvantifierade effekter av planen. En strategisk miljöbedömning är därför av ett mer resonerande slag, där inriktningen konsekvensbedöms. Mer detaljerade miljökonsekvensbedömningar görs inom ramen för den fysiska planeringen av varje enskilt objekt.

## Slutligt alternativ i åtgärdsplanen

Efter remiss har en samlad avvägning gjorts där det slutliga alternativet i åtgärdsplanen följer alternativ 1 kompletterat med en ombyggnad av väg 288 Gimo–Börstil. Regionförbundet gör bedömningen att de slutsatser som redovisas nedan för alternativ 1 till stor del fortfarande kan anses gälla, även efter att alternativ 1 kompletteras med väg 288 Gimo–Börstil. Denna komplettering föranleder därför ingen revidering av den strategiska miljöbedömningen. Det gäller även den samlade effektbedömningen i kap 13 nedan.

## Avgränsning

Ett samråd kring avgränsningen av miljöbedömningen för Uppsalas länsplan har genomförts med länsstyrelsen,

Naturvårdsverket, länets samtliga kommuner samt angränsande länsstyrelser och planupprättare. Efter samråd beslutades om en geografisk, tidsmässig och innehållsmässig avgränsning. Miljöbedömningen utgår från fokusområdena Klimat, Hälsa och Landskap med tillhörande miljöaspekter som Trafikverket föreslår i sin rapport ”Allmänna utgångspunkter för förslag till miljöbedömningsgrunder”.

## Redovisningsprincip

Den miljöpåverkan som länsplanens olika alternativ bedöms ge upphov till har redovisats först för de namnsatta objekten och sedan för olika åtgärdsgrupper. De kategorier som har valts är åtgärder för brister inom vägsystemet, åtgärder för förstärkning av kollektivtrafik på väg, åtgärder för brister inom järnväg samt åtgärder för cykelvägnätet.

Slutligen har en samlad miljöbedömning av länsplanens två utformningsalternativ samt nollalternativet utförts. Eftersom nollalternativet och alternativ 2 är relativt lika varandra, med den skillnaden att planens alternativ 2 fokuserar mer på kollektivsatsningar och cykelvägar, har konsekvenser för dessa redovisats för sig, medan planalternativ 1 har redovisats för sig.

Planalternativ 1 skiljer sig från de övriga alternativen främst genom en mycket tydligare satsning på kollektivtrafik, cykelvägar och järnväg redovisas under en separat rubrik. I detta alternativ satsas bara drygt hälften av den summa som satsas i övriga två alternativ på vägprojekt (620,5 mkr jämfört med 1076,5 samt 1100 mkr).

## Sammanfattande slutsatser

- » Länsplanens alternativ 1 anses generellt sett ha bäst förutsättningar att gå i riktning mot de nationella miljömålen och de transportpolitiska målen. Orsaken

till detta är att man i planalternativ 1 har valt att fördela medel åt järnväg (i form av en medfinansiering) och inte enbart åt vägtrafik (som i planalternativ 2). Dessutom föreslås mer pengar läggas på kollektivtrafik och cykel än i alternativ 2.

- » Både nollalternativet och alternativ 2 föreslår endast vägsatsningar, i form av namnsatta objekt och brister. Det innebär att alla de positiva konsekvenser på klimat och hälsa som en satsning på järnväg medför, endast tillfaller alternativ 1.
- » Alternativ 1 har vid en jämförelse mellan alternativen fått bästa resultat för samtliga miljöaspekter, utom vad gäller trafiksäkerhet och materiella tillgångar.
- » Här har istället nollalternativet (tätt följt av planalternativ 2) fått högsta resultat, vilket beror på att man i dessa båda alternativ satsar mer pengar på vägobjekt och därmed även exempelvis trafiksäkerhet än i planalternativ 1. Miljöaspekten materiella tillgångar har tolkats som att ett mer förgrenat vägnät är det mest positiva för att få ökad åtkomst till ekonomiska värden.
- » För alternativ 1 finns det tre miljöaspekter där alternativet sticker ut och anses vara överlägset bäst i förhållande till planalternativ 2 (och nollalternativet). Detta gäller för miljöaspekterna klimatfaktorer, luft samt tillgång till utbud/aktiviteter. Detta är främst kopplat till det faktum att man i planalternativ 1 väljer att satsa på järnväg och inte enbart väg.
- » Att planalternativ 2 i dessa fall (och i flera andra) ändå bedöms vara bättre än nollalternativet beror i sin tur i stora delar på att man väljer att satsa mer på kollektivtrafik och cykelvägar än i nollalternativet. ↻

# SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING–SAMMANFATTNING

En samlad effektbedömning som redovisar effekter av de båda planförslagen har också tagits fram särskilt. I tabellen nedan redovisas en sammanfattande bild av resultatet, d.v.s. hur de olika alternativen bidrar till att klara de nationella och regionala transportmålen.

Nationella och regionala transportmål	Bidrar planen till upp- fyllande av målet?		Kommentar	
	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 1	Alt. 2
<i>Nationella transportpolitiska mål</i>				
Tillgänglighetsmålet	Ja	Ja		
Hänsynsmålet	Ja	Delvis		Planen medför många TS-åtgärder, men bidrar samtidigt negativt till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan
<i>Länstransportplanens mål</i>				
Antalet resande med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020 (med basår 2006). Det långsiktiga målet är att hälften av alla motoriserade resor sker med kollektivtrafik.	Oklart	Oklart	Inga beräkningar på ökad andel kollektivtrafik har gjorts i denna bedömning. Förutsättningar för ökad kollektivtrafik ges.	Inga beräkningar på ökad andel kollektivtrafik har gjorts i denna bedömning. Vissa förutsättningar för ökad kollektivtrafik ges.
Uppsala län ska få infrastrukturella investeringsmedel minst i proportion till länets andel av rikets befolkning till år 2030, motsvarande ca 3,8 procent.			Planens innehåll påverkar inte målet	
Utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 procent till år 2020 (med basår 1990).	Ja	Nej		Alternativet bidrar till ökad trafik på väg, vilket medför ökade utsläpp av klimatpåverkande gaser.
Uppsala län ska ha en bred och regelbunden samverkan med omkringliggande län, så att resande och transporter i ett storregionalt perspektiv stärks och utvecklas.	Ja	Ja		

Godstransporter till, från och genom Uppsala län ska ske så effektivt och hållbart som möjligt.	Ja	Nej	För att öka hållbarheten hos godstransporter bör järnväg prioriteras framför väg.
Andel resor som sker till fots eller med cykel ska öka.	Ja	Ja	
<b>Regionala strategier</b>			
Ökat resande med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken (väg och järnväg).	Ja	Delvis	Bidrar inte till ökat resande med järnväg.
Effektiva och hållbara godstransporter till/från och genom länet (väg, järnväg och sjöfart).	Ja	Delvis	Bidrar inte till hållbara godstransporter på järnväg.
Ökad andel resor som sker med cykel eller till fots (gång- och cykelvägar).	Ja	Ja	
Bred samverkan med omkringliggande län, för att stärka och utveckla resande och transporter i ett storregionalt perspektiv.	Ja	Ja	







REGIONFÖRBUNDET  
Uppsala län

[www.regionuppsala.se](http://www.regionuppsala.se)