

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033



Trafik och samhälle, Region Uppsala,

Storgatan 27 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024 | www.region uppsala.se

Titel:	Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033
Organisation:	Region Uppsala
Diarienummer:	RS2022-00070
Författare:	Catrin Alvinder Cecilia Carlqvist Sofia Krafft Katharina Staflund Kristoffer Levin, Trivector Traffic AB
Konsultstöd:	Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning Länsplan 2022–2033

Förord	5
Sammanfattning.....	6
1. Inledning.....	8
2. Mål för länsplanen	10
2.1 Mål för länsplanen.....	10
2.2 Länsplanens kopplingar.....	12
2.3 Kopplingen till regional utvecklingsstrategi	14
3. Planeringsförutsättningar och nulägesbeskrivning.....	18
3.1 Uppsala län i ett storregionalt perspektiv	18
3.2 Planeringsförutsättningar för Uppsala län	19
3.3 Trafikverkets transportprognoser	34
3.4 Olycksstatistik för vägar i Uppsala län.....	36
3.5 Slutsatser.....	37
4. Brister	38
4.1 Brister i stråk	40
4.2 Från brist till åtgärdsplanering.....	54
5. Finansiering av infrastrukturåtgärder	57
5.1 Medfinansiering av statlig infrastruktur	57
5.2 Samfinansiering	57
5.3 Förskottering.....	57
5.4 Statlig medfinansiering.....	58
5.5 Finansieringsformer för gång- och cykel.....	58
5.6 Stadsmiljöavtal	60
5.7 Särskilda satsningar	60
6. Framtagande av åtgärdsplan	61
6.1 Planeringsförutsättningar från regeringens direktiv	61
6.2 Regionala planeringsförutsättningar.....	63
6.3 Plandelar	64
6.4 Avstämning 2018–2021.....	66
6.5 Alternativa planinriktningar och hållbarhetsbedömning	66
6.6 Motiv	67

7. Åtgärdsplanen	69
7.1 Prioriteringsprinciper för kombinationsresor cykel och kollektivtrafik	82
7.2 Prioriteringsprinciper för trafiksäkerhet och enskilda vägar	84
7.3 Prioriteringsprinciper för åtgärder för regional utveckling	84
7.4 Prioriteringsprinciper för steg 1- och 2-åtgärder	84
7.5 Summering av åtgärdsplanernas koppling till direktivet	85
8. Bedömning av länsplanen utifrån hållbarhetsaspekterna	86
8.1 Strategisk miljöbedömning	86
8.2 Hållbarhetsbedömning med social konsekvensbedömning	86
8.3 Metod för bedömning	87
8.4 Underlag för konsekvensbedömningar	88
8.5 Bedömda alternativ	90
8.6 Sammanfattande bedömning av åtgärdsplan	91
9. Genomförande	95
9.1 Ansvarsrollerna i genomförandeprocessen	95
9.2 Genomförandeplanen	96
10. Samverkansplattformar	97
10.1 Forum för fysisk planering (FFFP)	97
10.2 Kommunsamråd	97
10.3 Kommunrundor	97
11. Uppföljning	98
12. Utvärdering och revidering	99
13. Bilagor	99
14. Referenser och underlagsmaterial	100
15. Ordlista	101

Förord

Länsplanen för regional transportinfrastruktur för Uppsala län är ett av de viktigaste verktygen för att påverka utvecklingen i Uppsala län. Det handlar om att bidra till flera olika målområden. Det är självklart att planen ska bidra till ett klimatneutralt och transporteffektivt transportsystem, bland annat genom att stärka kollektivtrafiken, hela-resan-perspektivet och skapa förutsättningar för mer effektiva godstransporter. Samtidigt ska transportsystemet också bidra till en förbättrad tillgänglighet och skapa goda förutsättningar för bostadsbyggande och utveckling av näringslivet i hela länet, men också för att ge tillgång till en större arbetsmarknad. Naturligtvis är trafiksäkerhet i fokus, men även i övrigt behöver infrastrukturplaneringen ha ett hälsofrämjande perspektiv.

Inom transportpolitiken finns det många viktiga mål och det är självklart att det uppstår målkonflikter. En viktig del i att utarbeta en länsplan är därför att balansera de olika målen mot varandra och framför allt hitta sätta att minimera de negativa effekter som kan uppstå vid genomförandet av olika åtgärder.

Infrastrukturplanering är till sin natur långsiktig och länsplanen har ett 12-årigt perspektiv. Även om planerna revideras vart fjärde år gör de utdragna processer som planerande och byggande av infrastruktur innebär att vi inte kan börja med ett tomt blad vid varje planeringsomgång, utan vi måste bygga vidare på tidigare planer.

I denna plan genomför vi det namnsatta objekt som fanns med i den tidigare planen och med samma ambitionsnivå. Därmed lever vi upp till det som varit en viktig ingång i arbetet, att lagt kort ska ligga. På grund av att kostnaden för objekten har ökat så har detta varit möjligt tack vare en utökad budget och hårda prioriteringar. Viktigt är att alla de fyra namnsatta objekten innehåller betydande investeringar för att säkra och förbättra framkomligheten för gång och cykel.

Planen ger också förutsättningarna för att uppfylla det som Region Uppsala åtagit sig i avtal med staten och Uppsala och Knivsta kommuner vad gäller resurser i länsplan för transportinfrastruktur för gång- och cykelvägar.

Även om Region Uppsala är ansvarig för att ta fram planen är det ett arbete som sker i tät dialog med olika intressenter, företag, angränsande regioner och föreningar – och inte minst Trafikverket och länets kommuner. Ett stort tack till er alla som engagerat er och bidragit till att ta fram denna länsplan för transportinfrastruktur.

Johan Örjes (C)
Ordförande i trafik- och samhällsutvecklingsnämnden



Sammanfattning

Länsplanen är framtagen på uppdrag av staten och är, tillsammans med Trafikverkets nationella plan, en del av den långsiktiga planeringen av investeringar på den statliga infrastrukturen. I Uppsala län är det Region Uppsala som har uppdraget att upprätta och fastställa länsplanen. I samband med regeringsdirektivet tilldelades Region Uppsala en länsplanerans på 1 901 miljoner kronor för 2022–2033. En första justering av den ekonomiska ramen för Uppsala län beslutades av Trafikverket den 2 juli 2021, vilket ledde till att ramen höjdes till 1 921 miljoner kronor. Slutligt besked om den ekonomiska ramen fattas av regeringen under 2022.

Länsplanen för Uppsala län ska bidra till att uppfylla mål på såväl nationell som regional nivå. Planen tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin, nationella transportpolitiska mål samt de fokusområden som regeringen lyfter fram i direktiv och proposition. Utifrån detta har tio mål formulerats för länsplanen fördelade på tre områden;

1. Ett klimatneutralt och transporteffektivt transportsystem
2. Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem
3. Ett hälsofrämjande och trafiksäkert transportsystem

Till samtliga mål för länsplanen kopplas flera strategiska inriktningar vilka är länsplanens bidrag till att uppnå målen.

I remissversionen av länsplanen (som remitterades i september 2021) togs tre olika planinriktningar fram. De tre planinriktningarna hade olika fokus där satsningarna kopplades till olika strategiska inriktningar. Planinriktningarna innehöll samma plandelar, men medlen fördelades olika inom plandelarna. En hållbarhetsbedömning har genomförts på de tre alternativen för att utvärdera i vilken omfattning de föreslagna åtgärderna bidrar till att uppfylla mål med avseende på olika perspektiv, som till exempel de transportpolitiska målen, nationella miljö kvalitetsmålen och mål för jämlikhet och jämställdhet.

Efter remissperioden har länsplanen bearbetats och en åtgärdsplan presenteras. Åtgärdsplanen för de kommande tolv åren fokuserar de första sex åren på att färdigställa flera av de satsningar som varit utpekade i länsplanen sedan tidigare. I åtgärdsplanen finns fyra namnsatta objekt; en utbyggnad och därmed slutförande av väg 288 Gimo–Börstil, utbyggnad av väg 55 Uppsala–Enköping på två delsträckor för ökad trafiksäkerhet, förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik samt framkomlighet samt gång- och cykelväg och kollektivtrafikåtgärder mellan Uppsala och Björklinge.

Region Uppsala, Uppsala och Knivsta kommuners har åtaganden i de intentionsavtal som slutits med staten gällande fyrspårsutbyggnaden och ett ökat bostadsbyggande. För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att

avtalet förverkligas avsätts totalt 290 miljoner kronor till ett åtgärdspaket kopplat till fyra spår i länsplanen.

Region Uppsala väljer att samfinansiera en gång- och cykelväg längs med stamvägnätet för säkerställa en cykelbarhet samt att ge möjlighet för oskyddade trafikanter att röra sig längs med den mötesfria vägen. Det avsätts 15 miljoner kronor till åtgärden.

Inom plandelen namnsatta brister - vägplaner avsätts 30 miljoner kronor för att säkerställa en god planberedskap inför nästkommande planrevidering. Plandelen, namnsatta brister avser brister som det ännu saknas underlag för och som bedöms kosta mer än 50 miljoner kronor att åtgärda. Potten är en buffert för namnsatta objekt. Länsplanen avsätter 100 miljoner kronor till denna plandel.

Åtgärdsplanen avsätter totalt 433 miljoner kronor till utpekade objekt och till åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor. Planen har följande fyra åtgärdsområden:

- Kombinationsresor cykel och kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet och enskilda vägar
- Regional utveckling -fokus näringsliv och besöksnäring
- Steg 1 och steg 1-åtgärder

Region Uppsala har valt att utvidga den strategiska miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning som, förutom betydande miljöpåverkan, även bedömer och beskriver sociala konsekvenser av länsplanen

Åtgärdsplanen är relativt likvärdig nollalternativet avseende merparten av fokusområdena. Den stora skiljelinjen gäller klimat och landskap, där det är tydligt att åtgärdsplanen i större utsträckning leder i negativ riktning än i nollalternativet. I gengäld leder åtgärdsplanen i större utsträckning i en positiv riktning avseende generell tillgänglighet.

Bedömningen av måluppfyllelse visar att planen går i en negativ riktning avseende flera av miljökvalitetsmålen samt etappmålet för klimat, men i gengäld i positiv riktning avseende etappmål för trafiksäkerhet.

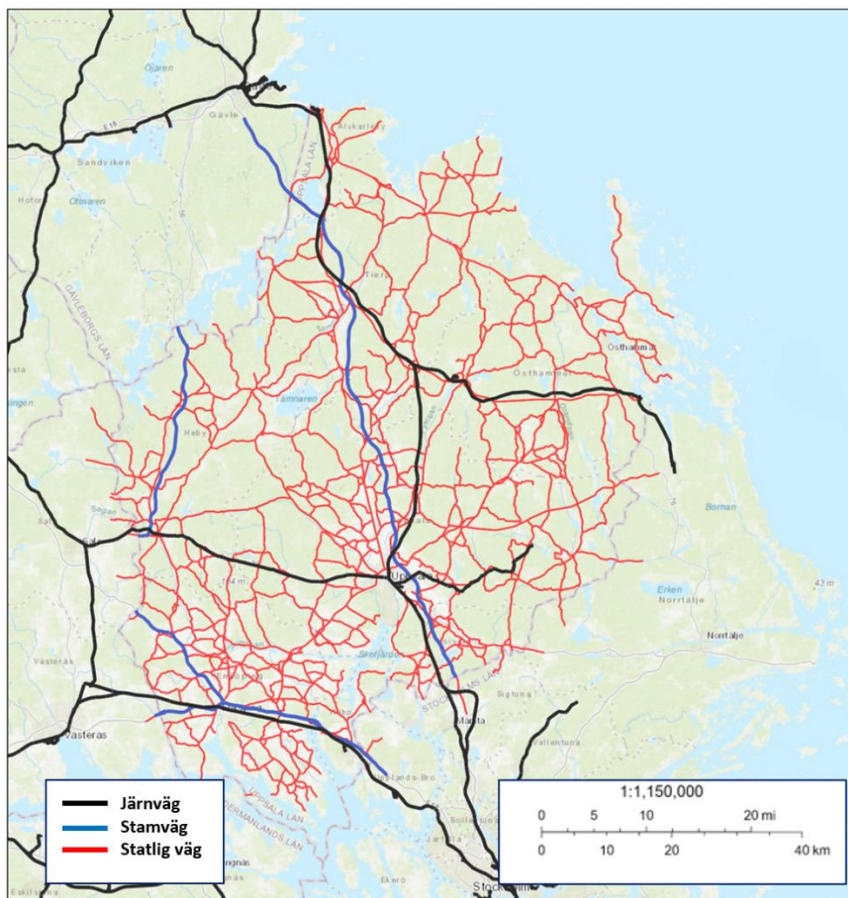
Genomförandet av länsplanen är i många fall en fråga om samarbete. Det är av stor vikt att Region Uppsala i egenskap av länsplaneupprättare tar en aktiv roll i arbetet med att samarbeta med länets kommuner och Trafikverket för att nå lyckosamt genomförande av länsplanen. I arbetet med genomförande av länsplanen tar Region Uppsala fram en genomförandeplan som beskriver vilka åtgärder som ska genomföras de kommande sex åren. Planen revideras årligen med undantag för året som en ny länsplan tas fram då enbart en aktualisering genomförs.

1. Inledning

Den långsiktiga planeringen av statlig infrastruktur sker genom nationell plan för transportinfrastruktur och länsplaner för regional infrastruktur (i fortsättningen länsplan). I Uppsala län är det Region Uppsala som har uppdraget att upprätta och fastställa länsplanen. Uppdraget innebär att planera och prioritera investeringar i vägtransportsystemet i Uppsala län.

Länsplanen innefattar utveckling och investeringar i det regionala statliga vägnätet, cykelvägnätet och kollektivtrafikanläggningar såsom hållplatser. Det handlar även om åtgärder som syftar till att förbättra kapaciteten och säkerheten i transportsystemet. Åtgärder i järnvägssystemet och insatser kopplade till sjöfart eller luftfart kan också innefattas. Däremot innefattar det inte drift och underhåll, eller vidmakthållande av transportsystemet som det uttrycks, vilket hanteras i nationell plan.

I det regionala statliga vägnätet ingår samtliga statliga vägar i Uppsala län utom E4, E18, väg 56 och väg 70. De senare ingår i det nationella stamvägnätet och hanteras därmed i den nationella planen.



Karta 1: Järnvägar, stamvägar samt övriga statliga vägar i Uppsala län. Källa: Trafikverket

Eftersom det regionala statliga vägnätet är omfattande är det rimligt att investeringar kopplade till länsplanen utgår från prioriteringar där utpekade stråk är centrala, se

Karta 10.

INRIKTNINGSPLANERING



ÅTGÄRDSPLANERING



Figur 1: Tidplan för framtagande av långsiktiga infrastrukturplaner för perioden 2022-2033 Källa: Region Uppsala

Den 23 juni 2021 gav regeringen samtliga länsplaneupprättare, däribland Region Uppsala, i uppdrag att ta fram länsplaner för perioden 2022–2033. Trafikverket fick samtidigt i uppdrag att upprätta en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling och vidmakthållande av transportsystemet för samma period.

I direktivet från Regeringen anges de ekonomiska ramarna för åtgärdsplanerna. Sammanlagt uppgår dessa till 799 miljarder för nationell plan och länsplaner, varav

- 437 mdkr används till utveckling av transportsystemet.
- 165 mdkr används till vidmakthållande av statliga järnvägar
- 197 mdkr används till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar

Direktivet innebär vidare att de ekonomiska ramarna för länsplanerna höjs något jämfört med nuvarande period 2018–2029. Planeringsramen för Uppsala län är 1 901 miljoner kronor för 2022–2033. En första justering av den ekonomiska ramen för Uppsala län beslutades av Trafikverket den 2 juli 2021 vilket innebar att ramen höjdes till 1 921 miljoner kronor. Slutligt besked om den ekonomiska ramen fattas av regeringen under 2022.

2. Mål för länsplanen

Länsplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier och behöver kopplas till dessa. I detta kapitel redogörs först för mål och strategiska inriktningar för länsplanen. Därefter tydliggörs hur planen kopplas till nationella och regionala mål.

2.1 Mål för länsplanen

Länsplanen innehåller tio mål fördelade i tre områden;

1. Ett klimatneutralt och transporteffektivt transportsystem
2. Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem
3. Ett hälsofrämjande och trafiksäkert transportsystem

Det första området är kopplat till det nationella klimatpolitiska målet om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med 70% till år 2030 (basår 2010, exkluderat inrikesflyg). Kollektivtrafikresor samt gång- och cykelresor samt hållbara godstransporter är fokus inom området eftersom miljöfrågan är av central betydelse för infrastrukturplaneringen.

Tillgänglighetsfrågorna är viktiga att beakta inom infrastrukturplaneringen. Investeringar ska bidra till att främja regional utveckling och skapa goda förutsättningar för bostadsbyggande, arbetsplatser och näringsliv samt underlätta kompetensförsörjning. Jämlikhets- och jämställdhetsfrågorna kopplar till ett transportsystem som ska fungera för alla. Dessa aspekter fångas upp i område 2.

Trafiksäkerhet är ett viktigt område som beaktas i all infrastrukturplanering. Särskilt viktigt är detta för oskyddade trafikanter. Möjligheten att på ett tryggt och säkert sätt röra sig i trafikmiljöer som gång- eller cykeltrafikanter är även viktigt för folkhälsan. Ett systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågorna är viktigt för att nå målen. Dessa aspekter fångas upp i område 3.

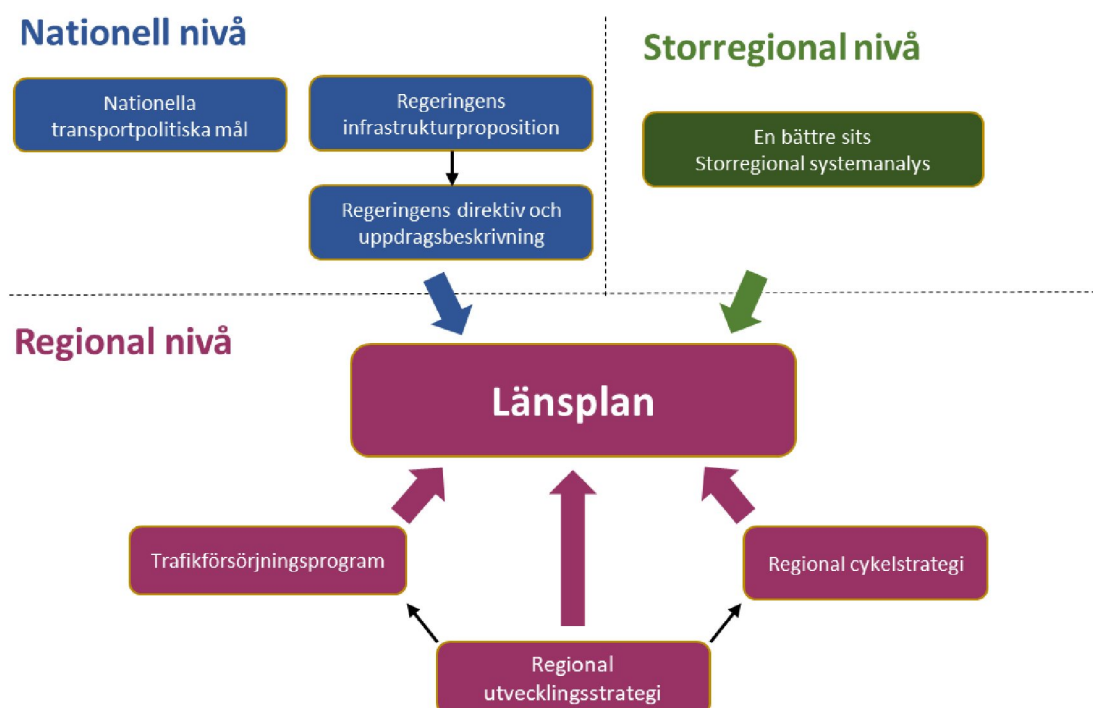
Till samtliga mål för länsplanen kopplas strategiska inriktningar som är länsplanens bidrag till att uppnå målen.



Figur 2: Mål och strategisk inriktning för länsplan 2022–2033 Källa: Region Uppsala

2.2 Länsplanens kopplingar

Länsplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier och behöver kopplas till dessa. Mål och strategier beskrivs i styrande dokument på olika nivåer och **Error! Reference source not found.** nedan åskådliggör vilka styrande dokument som länsplanen har kopplingar till.



Figur 3: Länsplanens kopplingar till målstyrande dokument Källa: Region Uppsala: Länsplanens kopplingar till målstyrande dokument Källa: Region Uppsala

Nationell nivå

Nationella transportpolitiska mål

Riksdagen har fastställt nationella transportpolitiska mål. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det sker genom ett funktionsmål om transportsystemets tillgänglighet samt ett hänsynsmål om miljö, hälsa och säkerhet, där funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Regeringens infrastrukturproposition

Propositionen visar hur regeringen vill att utveckling och vidmakthållande av transportsystemet ska bidra till de övergripande mål som riksdagen har fastställt.

Regeringens direktiv

Direktivet ger det formella uppdraget till regionerna att upprätta länsplaner. Direktivet ger, förutom länsplaneramar, också mer detaljerade instruktioner för vad som ska behandlas i länsplanen. Fortsatt tidplan fram till fastställelse ingår också.

Storregional nivå

En bättre sits - Storregional systemanalys

En Bättre Sits-samarbetet (EBS) är ett storregionalt transportpolitiskt samarbete mellan de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Inom ramen för En Bättre Sits har det tagits fram en Storregional systemanalys där länen, i enighet, presenterar de prioriterade infrastrukturinvesteringar som krävs för att klara gemensamma utmaningar och för att stärka utvecklingen i Stockholm – Mälardalenregionen. Den Storregionala systemanalysen¹ är samarbetets bidrag till Trafikverkets arbete med framtagandet av den nationella planen för infrastruktur och överlämnades i oktober 2020 till Trafikverket.

Investeringar som berör Uppsala län och är prioriterade i systemanalysen är bland annat:

- Ostkustbanan (kapacitetsåtgärder, stationsanpassning, förbigångsspår etc.)
- Fyra spår Uppsala – Stockholm
- Ombyggnad och kapacitetsförstärkning av Uppsala C
- Hjulstabron
- Arosbanan (ny järnväg mellan Uppsala-Enköping)

Inom En Bättre Sits-samarbetet har även en Storregional godsstrategi² tagits fram och ett Godstransportråd har bildats under ledning av Mälardalsrådet och Trafikverket. Rådet samlar näringsliv, akademi och politik till en arena där alla deltar på lika villkor. Godstransportrådet ska:

- Utveckla och stärka samverkan mellan olika transportlösningar och trafikslag.
- Stärka och utveckla dialogen mellan näringsliv, akademi, myndigheter och politik.
- Skapa insikter för omställning till hållbara lösningar.
- Presentera goda exempel på användning av olika trafikslag och hur de kan bidra till klimatomställningen.
- Identifiera behov och brister som påverkar kort- och långsiktig planering av infrastruktur

Regional nivå

Regional utvecklingsstrategi

Länsplanen är ett medel för att uppnå visionen i den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län som antogs av regionfullmäktige i mars 2021. Den regionala utvecklingsstrategin är även Agenda 2030-strategi för Uppsala län. Den regionala utvecklingsstrategin ger tillsammans med nu gällande länsplan och

¹ Framtidens resor - Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen (En bättre sits 2020)

² Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen (En bättre sits 2020)

trafikförsörjningsprogram de regionala utgångspunkterna för förslag till mål och inriktning för länsplan 2022–2033.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020–2030

Trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige i september 2020. Målen i trafikförsörjningsprogrammet bygger på tre nyttoperspektiv för samhället, medborgaren och resenären. Kollektivtrafiksystemet ska vara effektivt, jämlikt och attraktivt.

Trafikförsörjningsprogrammet är kollektivtrafikmyndighetens övergripande styrdokument och anger mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling. Eftersom investeringar i transportsystemet inom ramen för länsplanen påverkar kollektivtrafikens utvecklingsförutsättningar är det viktigt att mål och strategier överensstämmer.

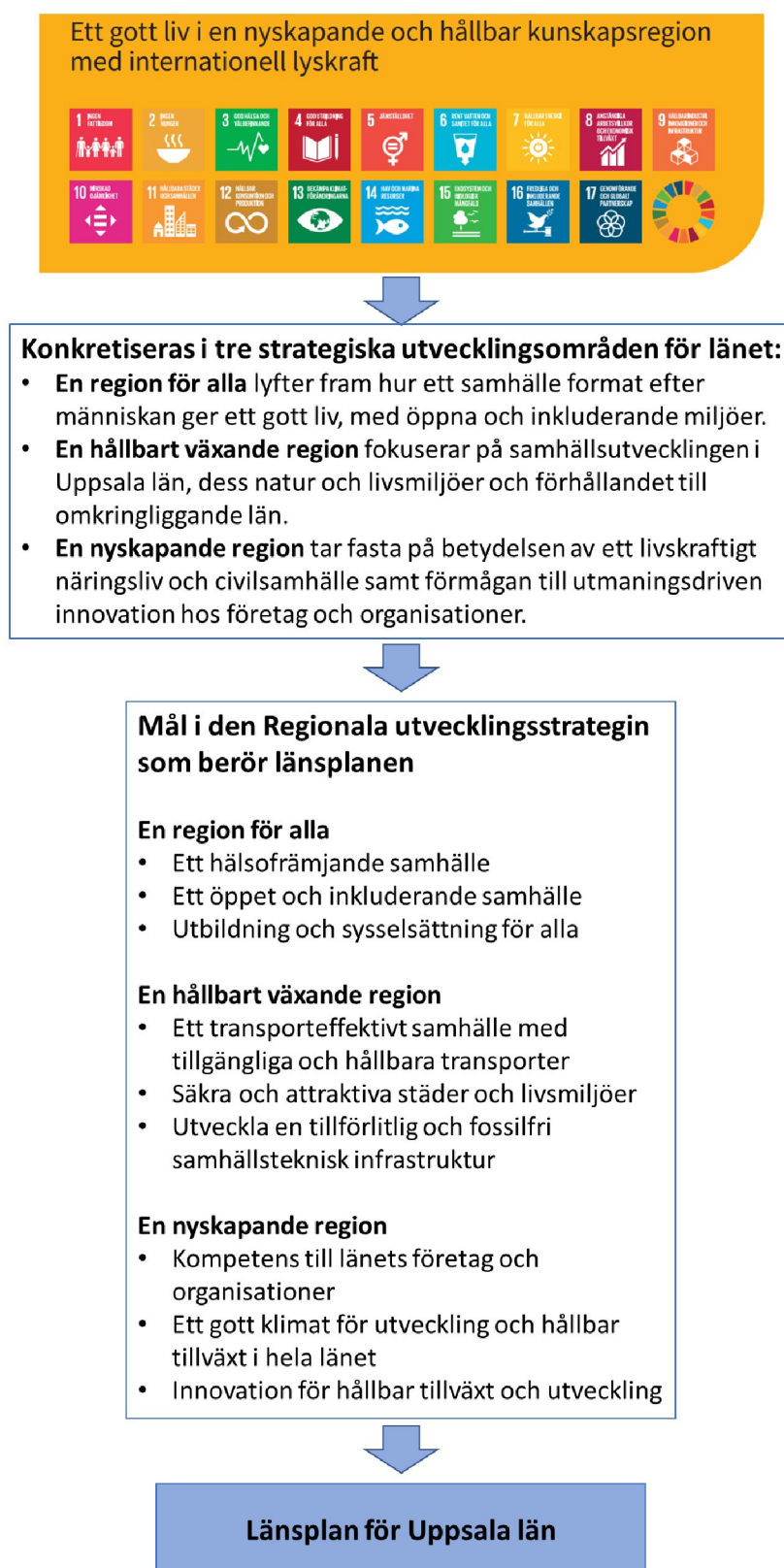
Regional cykelstrategi för Uppsala län

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län antogs av Regionstyrelsen i december 2017. Cykelstrategin anger mål, strategier och inriktning för arbetet med att skapa bättre förutsättningar för cykling i Uppsala län. I länsplanen fördelas ekonomiska medel som ett verktyg att nå målen. Medel fördelas till olika cykelfrämjande åtgärder utifrån prioriteringsprinciper som redogörs för i kapitel 7 Åtgärdsplanen.

2.3 Kopplingen till regional utvecklingsstrategi

Region Uppsalas viktigaste styrdokument är den regionala utvecklingsstrategin som även är Agenda 2030-strategi för länet. Strategin pekar ut tre strategiska utvecklingsområden; En region för alla, En hållbart växande region och En nyskapande region, alla med ett antal långsiktiga utvecklingsmål inom respektive utvecklingsområde. Länsplanen har kopplingar till alla tre områden och flera av de tillhörande långsiktiga utvecklingsmålen. För samtliga strategiska utvecklingsområden är flertalet indikatorer kopplade varav några är direkt överförda till mål i länsplanen. Sambandet illustreras i **Error! Reference source not found.** samt förklaras kortfattat därefter.

Vision för Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030-strategi för Uppsala län



Figur 4: Länsplan 2022–2033 ur ett regionalt utvecklingsperspektiv Källa: Region Uppsala

En region för alla

- Ett hälsofrämjande samhälle
- Ett öppet och inkluderande samhälle
- Utbildning och sysselsättning för alla

En region för alla lyfter fram hur ett samhälle format efter människan ger ett gott liv, med öppna och inkluderande miljöer. Åtgärder i länsplanen ska enligt målen bidra till att fler väljer hållbara transportmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång. Det innebär ökad fysisk rörlighet, vilket i sin tur bidrar till förbättrad hälsa.

En hållbart växande region

- Ett transporteffektivt samhälle med tillgängliga och hållbara transporter
- Säkra och attraktiva städer och livsmiljöer
- Utveckla en tillförlitlig och fossilfri samhällsteknisk infrastruktur

En hållbart växande region fokuserar på samhällsutvecklingen i Uppsala län, dess natur och livsmiljöer och förhållandet till omkringliggande län. Länsplanen ska bidra till att klimatmålen uppnås och till att öka den regionala, och storregionala, tillgängligheten för hållbara transporter till viktiga målpunkter och att öka tillgången till arbetsplatser och utbildning samt stärka näringslivet genom kompetensförsörjning. Satsningar som bidrar till att fler väljer hållbara transportmedel såsom kollektivtrafik, cykel och gång är centrala. Godstransporterna är viktiga för länet och det långsiktiga målet att arbeta för en ökad samordning av godstransporter konkretiseras i länsplanens mål att bidra till effektiva och hållbara godstransporter till, från, genom och inom länet.

Indikatorer som är direkt överförda till mål i länsplanen är:

- Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska minska med 70 % till år 2030 (basår 2010, exkluderat inrikesflyg)
- Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska fördubblas till 2030 (Basår 2006, skattat värde 17 %)
- Kollektivtrafikens regionala tillgänglighet ska öka
- Andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ska fördubblas till år 2030 (Basår 2016, 19 %)
- Andelen cykeltrafik ska öka med tio procentenheter till år 2030 (Basår 2016, 13 %)

Trafiksäkerhet är ett viktigt fokus för länsplanen och målet kopplar till det långsiktiga målet Säkra och attraktiva städer och livsmiljöer.

En nyskapande region

- Kompetens till länets företag och organisationer
- Ett gott klimat för utveckling och hållbar tillväxt i hela länet
- Innovation för hållbar tillväxt och utveckling

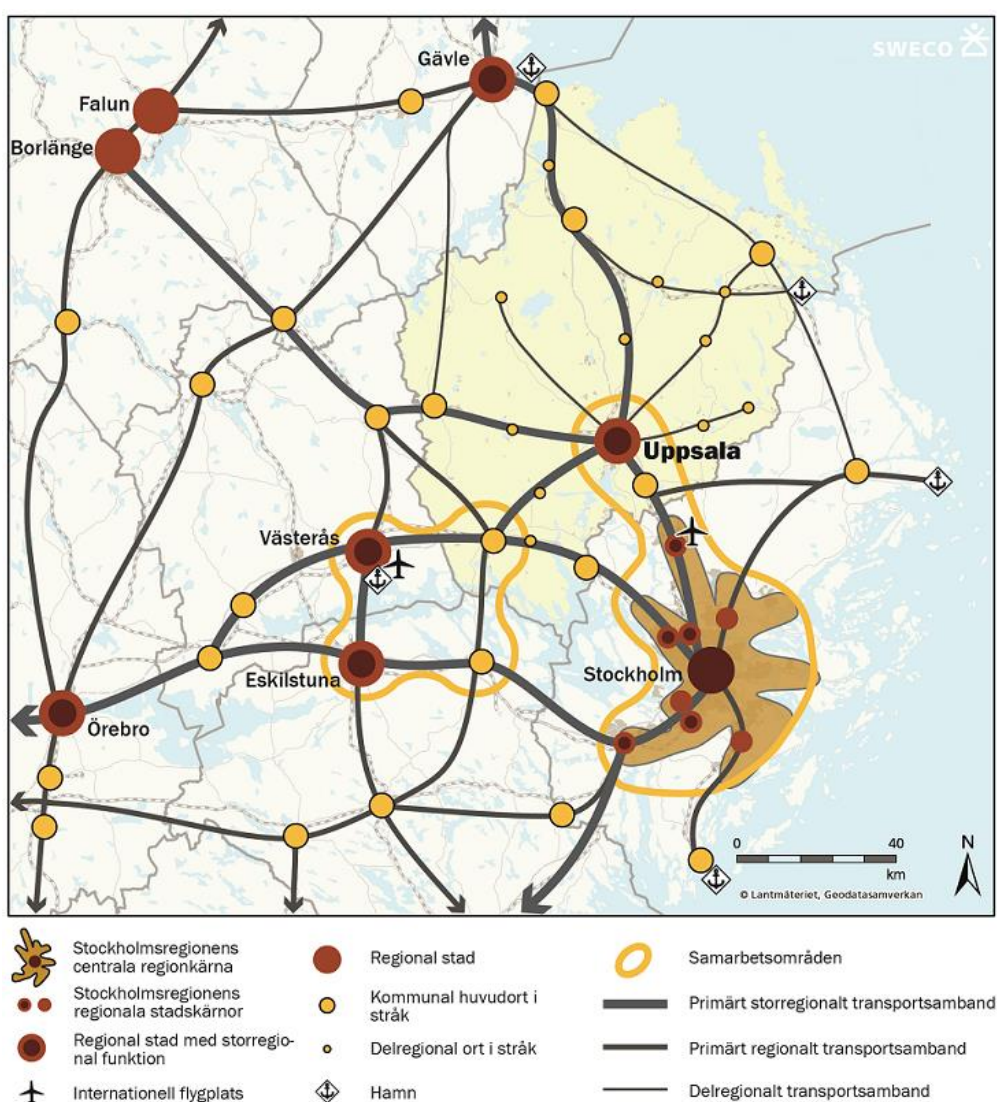
En nyskapande region tar fasta på betydelsen av ett livskraftigt näringsliv och civilsamhälle samt förmågan till utmaningsdriven innovation hos företag och organisationer. Länsplanens åtgärder ska bidra till att öka den regionala, och storregionala, tillgängligheten för hållbara transporter till viktiga målpunkter och att öka tillgången till arbetsplatser och utbildning samt stärka näringslivet genom kompetensförsörjning. Större funktionella arbetsmarknader rymmer fler branscher, vilket påverkar företagandet positivt.

3. Planeringsförutsättningar och nulägesbeskrivning

Följande kapitel beskriver planeringsförutsättningar och nuläge för Uppsala län, vilka tillsammans utgör utgångsläget för arbetet med en ny länsplan.

3.1 Uppsala län i ett storregionalt perspektiv

Uppsala län är en del av Stockholm–Mälarenregionen. Utbytet är på alla sätt intensivt mellan länen. Inte minst arbetspendlingen ger stora resandeströmmar i kollektivtrafiken och på vägarna. Kartan nedan är hämtad från den regionala utvecklingsstrategin. Den visar viktiga städer, kopplingar och infrastruktur. Det är tydligt att Uppsala läns utbyte med Stockholmsregionen har en stor påverkan på länet.



Karta 2: Städer, stråk och samband viktiga för Uppsala län. Källa: Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030-strategi för Uppsala län, Region Uppsala

3.2 Planeringsförutsättningar för Uppsala län

Befolkningsutveckling

I den befolkningsprognos³ som Region Uppsala har tagit fram prognostiserar Uppsala län öka antalet invånare med 107 400 till 483 800 fram till 2050. Detta motsvarar en årlig befolkningsökning med 0,8% vilket är mer än de 0,5% som SCB:s prognostiserar för riket.

Det är främst inrikes inflyttning som driver befolkningsutvecklingen. Bortsett från åren fram till 2025 är inrikes nettoinflyttningen större än födelseöverskottet. En bidragande orsak till att inflyttningen är betydelsefull är den ökade inflyttningen från Stockholms län. Sedan 2010 har inflyttningen från Stockholms län ökat från 4 500 personer till 7 000 personer per år. I prognosen antas den ökade inflyttningen bestå, även om de senare årens stora inflyttning inte bedöms komma upprätthållas.

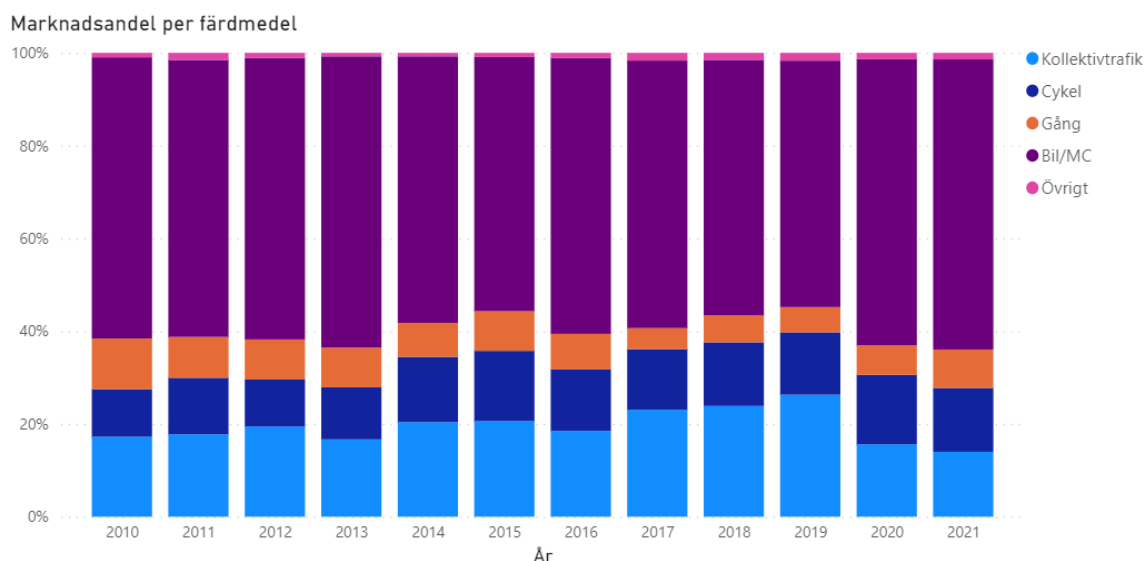
Tabell 1: Befolkningsprognos 2050. Källa: Befolkningsprognos för Uppsala län 2019–2050, Region Uppsala

	Befolkning			Sysselsättning dagbefolkning		
	2019	2050	Förändring	2017	2050	Förändring
Basscenario	383 713	483 800	+100 087	148 000	195 000	+47 000

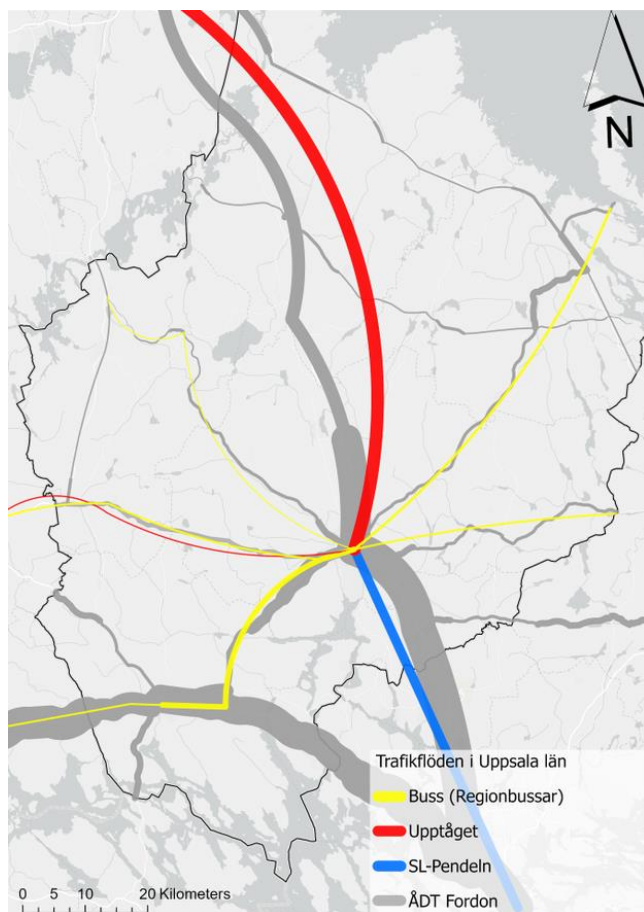
³ [befolkningsprognos-for-uppsala-lan-2019-2050.pdf \(regionuppsala.se\)](https://regionuppsala.se/befolkningsprognos-for-uppsala-lan-2019-2050.pdf)

Transporter i Uppsala län

Bilen är det dominerande transportmedlet i Uppsala län men de hållbara transportmedlen som kollektivtrafik, cykel och gång har under de senaste åren tagit fler marknadsandelar. Efter många år med en positiv trend för resandet med kollektivtrafiken i Uppsala län minskade dock andelen kollektivtrafiksresor drastiskt år 2020 till förmån för resor med bil eller motorcykel. Detta antas bero på Coronapandemin. Andelen bil- eller motorcykelresor har inte varit så hög sedan år 2013.



Figur 5: Marknadsandel per färdmedel i Uppsala län. Det senaste året har bil- och motorcykelresor tagit andelar från kollektivtrafiksresorna. Källa: Kollektivtrafikbarometern



Karta 3: Kartan visar intensiteten av transporter i stråken i Uppsala län. Källa: Region Uppsala och Trafikverket

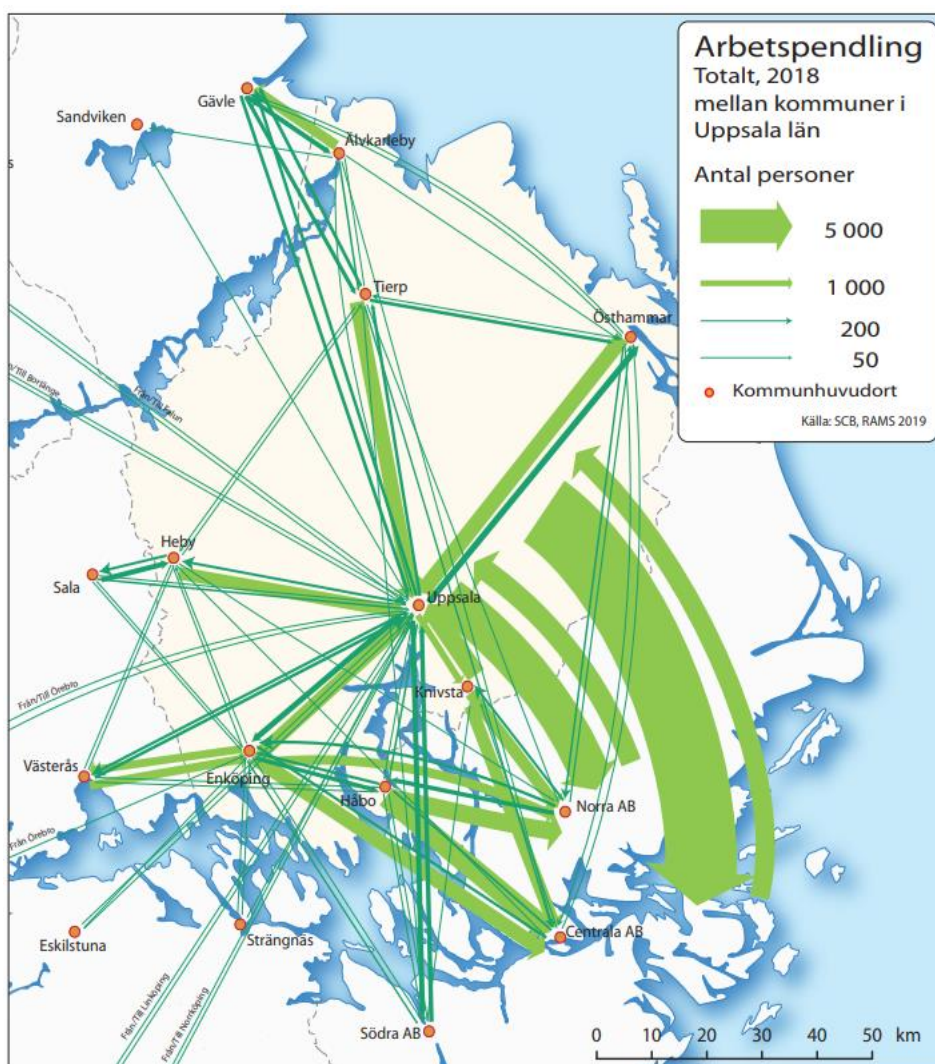
Kartan ovan visar intensiteten av transporter i stråken. Uppgifterna är senast tillgängliga data från 2019 och visar för kollektivtrafiken antal påstigande per dygn och för fordonstrafiken antal fordon per årsmedeldygn (ÅDT).

Transportarbetet är starkt koncentrerat till stråken i Uppsala län, framför allt till Ostkustbanan och E4 samt Mäljarbanan och E18. Även Arosstråket, Östhammarstråket och Dalastråket har relativt höga flöden av persontransporter. Antalet påstigande per dygn för sträckan Uppsala-Gävle respektive Uppsala-Stockholm med tåg är ca 12 000 på vardera sträckan. Utöver detta tillkommer SJs trafik på sträckan. För Arosstråket är antalet påstigande i busstrafiken ca 5 000.

Arbetspendling

I Uppsala län är arbetspendlingen omfattande, och majoriteten av pendlingen sker till eller från Uppsala. Kartan nedan illustrerar start- och målpunkter för arbetspendling i länet. De största pendlingsströmmarna står att finna över den södra länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm, samt mellan Uppsala och omkringliggande kommuner. Också från Håbo kommun (med Bålsta som huvudort) och Enköpings kommun till Stockholm är arbetspendlingen betydande, samt mellan Enköping och Västerås. I norr möjliggör Älvkarleby kommuns närhet till Gävle arbetspendling över norra länsgränsen. Sedan

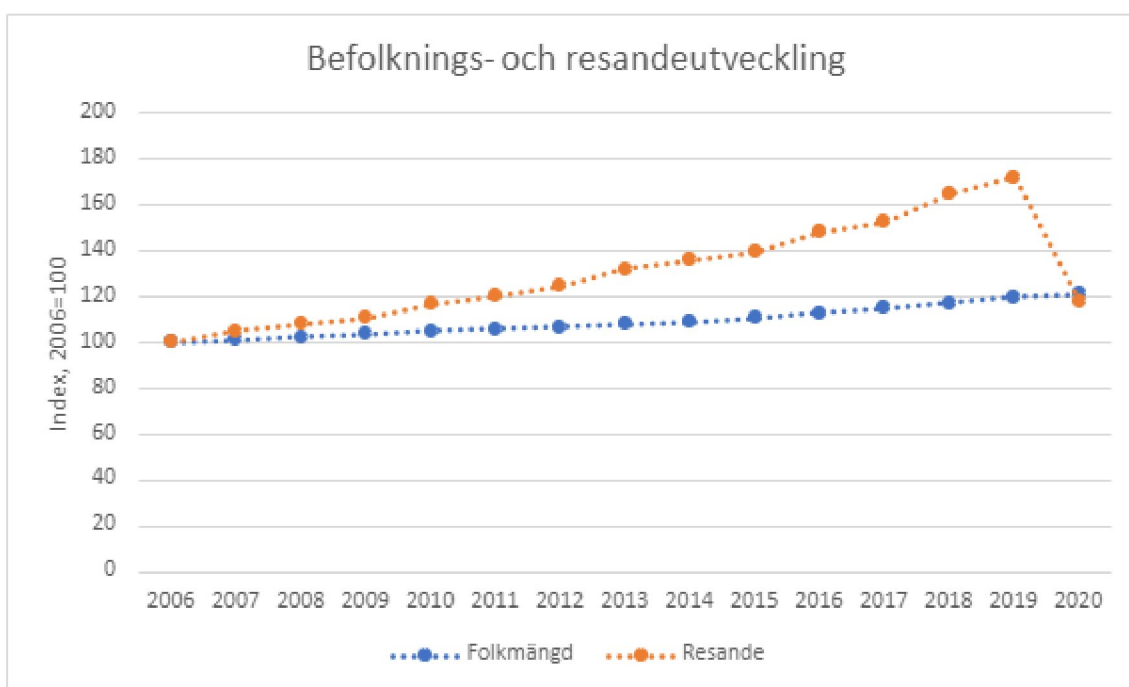
1990-talet har arbetspendlingen mellan många av orterna ökat med mellan 200 och 400 procent, och i absoluta tal har arbetspendlingen från Uppsala till centrala Stockholms län ökat mest.



Karta 4: Arbetspendling i Uppsala län år 2018. Källa: Arbetspendling i Stockholm-Mälardalsregionen, Mälardalsrådet och Afry, 2020

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikresandet ökade fram till och med år 2019 med cirka 70 procent i jämförelse med år 2006. Coronapandemins påverkan på resandet med kollektivtrafik under år 2020 är dock tydlig. Under år 2020 var det en lägre andel av befolkningen som reste med kollektivtrafik än under år 2006. Målet med den regionala utvecklingsstrategin är att kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna ska fördubblas till år 2030 i jämförelse med basåret 2006.



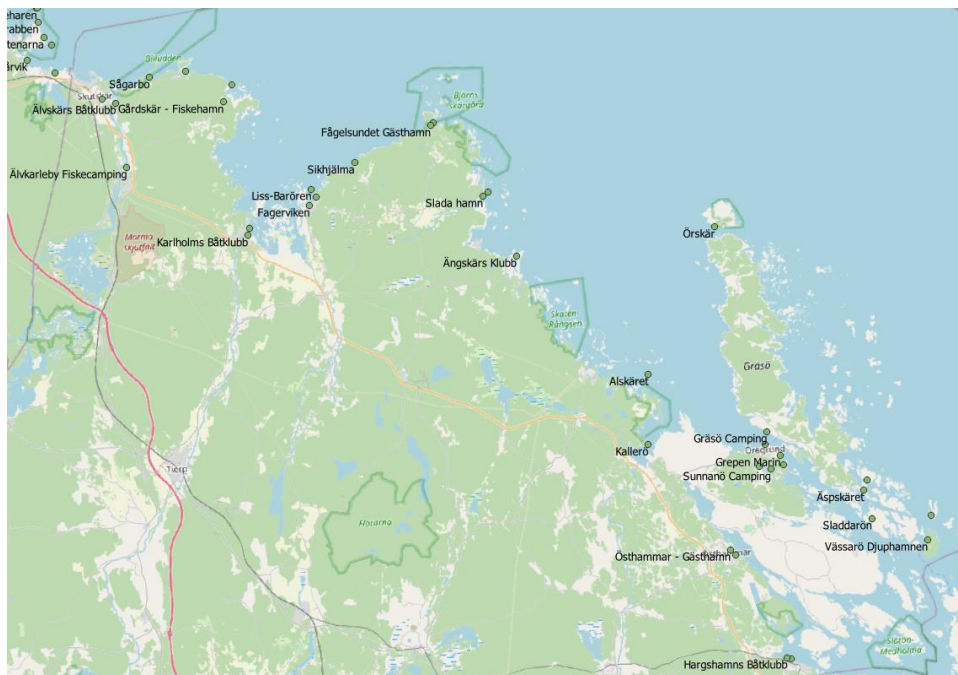
Figur 6: Befolkningsutvecklingen och utvecklingen av resandet med den avtalade kollektivtrafiken i relation till varandra år 2006–2020 för Uppsala län. Index för år 2006 = 100. Källa: Regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2020 Uppsala län.

Kustnoder

Region Uppsala har under åren 2016–2018 medverkat i projektet ”KOMPIS” – Kommunal planering i havet i statlig samverkan vilket har haft som målsättning att utveckla ett planeringsunderlag för hållbar utveckling, båtturism och rörligt friluftsliv i Uppsala och Gävleborgs läns skärgårdar. I projektet ingick förutom regionerna även kustkommunerna i Uppsala och Gävleborgs län.

Projektets resultat har sammanställts i rapporten Vår gemensamma kust - planeringsunderlag för hållbar utveckling, båtturism och rörligt friluftsliv i Uppsala läns och Gävleborgs läns skärgårdar⁴.

⁴ Rapporten finns att hämta på Länsstyrelsen i Uppsala läns hemsida [Vår gemensamma kust | Länsstyrelsen Uppsala \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se/upp/om-oss/va-rem-gemensamma-kust/)



Karta 5: Inventerade kustnoder i Uppsala län. Källa: Projekt KOMPIS – Kommunal planering i havet i statlig samverkan, GIS-underlag

Projektet har främst haft tre syften;

1. Ta fram planeringsunderlag för att i en farled kunna binda ihop Uppsala läns och Gävleborgs skärgårdar genom att öka tillgängligheten för båtturism och rörligt friluftsliv och särskilt peka ut egenskaper som har betydelse för regionala samband.
2. Längs farleden peka ut ett pärlband med intressanta platser som är tillgängliga både från land och från hav med god tillgång till olika former av service och som är viktiga i en kust- och havsplanering.
3. Skapa bra underlag för hållbar planering av kust och hav i det berörda kustområdet.

Planeringsunderlaget ger en bra grund för ett fortsatt arbete med utveckling av Uppsala läns kustnoder. Region Uppsala har pekat ut två kustnoder som är av regional betydelse och de är Äspeskär och Ångskär.

Potentialstudie för cykel

Region Uppsala har genomfört en potentialstudie⁵ för cykel som belyser cykelbarheten för dagliga resor i Uppsala län. Analysen visar hur många sysselsatta och elever i Uppsala län som kan cykla längs säkra vägar från bostaden till arbets- eller studieplats inom en rimlig tid. Studien bygger på var sysselsatta och elever bor och var de arbetar respektive går i skolan. Genom att analysera vilken väg som är kortast för varje individ visar studien vilka vägar i länet som har störst potential för cykelpendling. Potentialstudien för cykling inkluderar i nuläget inte kombinationsresor med andra trafikslag.

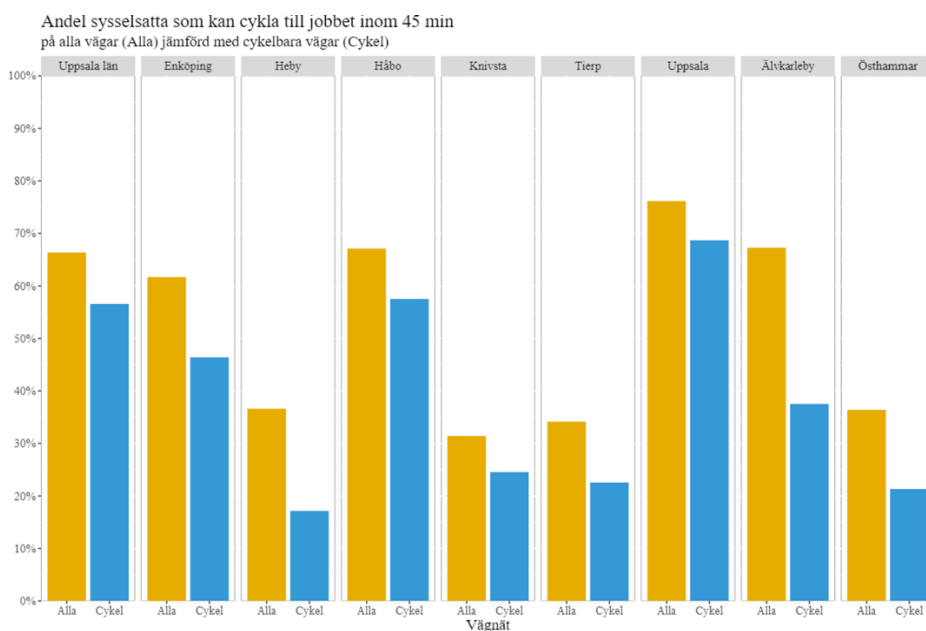
⁵ Potentialstudien finns i sin helhet på Region Uppsalas hemsida region uppsala.se.

Studien ger en förståelse för cykelbarheten för dagliga resor i länet och hur den skiljer sig åt mellan olika kommuner. En kartläggning av dessa resor ökar kunskapen om effekterna av en ny cykelväg på människors möjlighet att cykla till arbetet eller skolan. Genom att visualisera cykelflöden i varje stråk blir det möjligt att kartlägga potentiella brister som finns i dagens vägnät. Det blir enklare att planera och prioritera de åtgärder som behövs för att fler ska kunna cykla regelbundet.

Analysen visar bland annat att potentialen för cykelpendling i Uppsala län är stor men varierar mellan kommunerna.

- På säkra cykelvägar kan 57 % av de sysselsatta nå arbets- eller studieplats inom 45 minuter.
- På hela vägnätet kan 66 % av de sysselsatta nå arbets- eller studieplats inom 45 minuter.

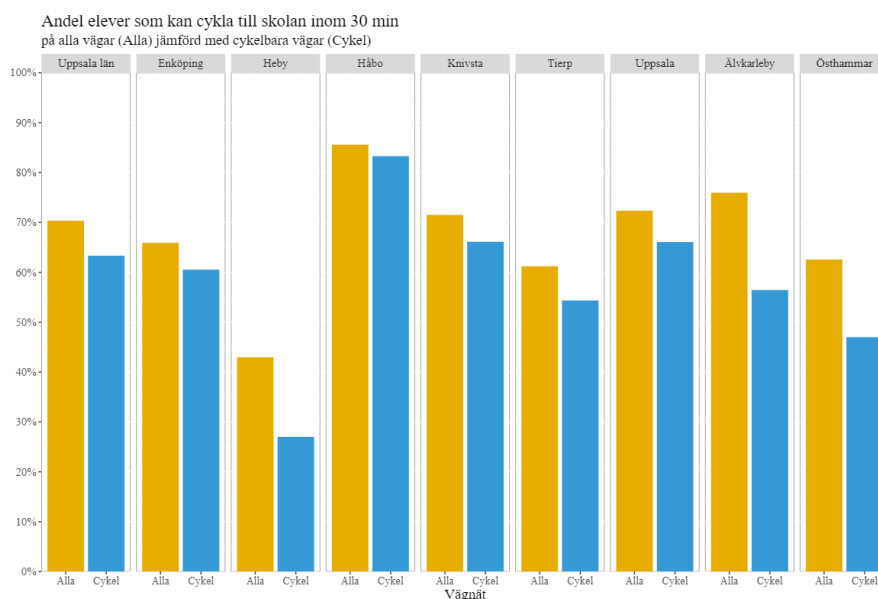
Diagrammet nedan visar cykelpotentialen för sysselsatta i länet respektive länets kommuner. Högst potential har Uppsala kommun medan Heby kommun har lägst potential när det gäller cykelbara vägar.



Figur 7: Andel sysselsatta som kan cykla till arbetet inom 45 minuter fördelat på samtliga vägar respektive cykelbara vägar. Källa: Potentialstudie för cykel, Region Uppsala.

Cykelpotentialen för skolpendling är högre än den för arbetspendlingen vilket främst beror på att avstånden till skola ofta är kortare än till arbetsplats/universitet.

Diagrammet nedan visar cykelpotentialen för skolresor i länet respektive länets kommuner. Inom Håbo kommun kan drygt 80% av skolresorna ske inom 30 minuter på säkra cykelvägar.



Figur 8: Andel elever som kan cykla till skolan inom 30 minuter fördelat på samtliga vägar respektive cykelbara vägar.
Källa: Potentialstudie för cykel, Region Uppsala

Cykelturism

I den regionala cykelstrategin för Uppsala län framgår att prioriteringen för att stärka cykling för rekreation och turism främst bör bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet på sträckor där det finns brister. Befintliga och nya cykelturistleder bör även byggas ihop. Dessutom bör ”felande länkar” åtgärdas för att binda samman tätorter med besöks- och rekreationsmål. I strategin understryks att samverkan är viktig för att lyckas med att stärka cykling för rekreation och turism.

Region Uppsala arbetar vidare med cykelturismfrågan tillsammans med Upplandsstiftelsen efter kartläggning och framtagandet av visionsbild. För att Uppsala län ska kunna utveckla bra förutsättningar för både cykling och besöksnäring behövs samverkan tillsammans med kommunerna i länet.

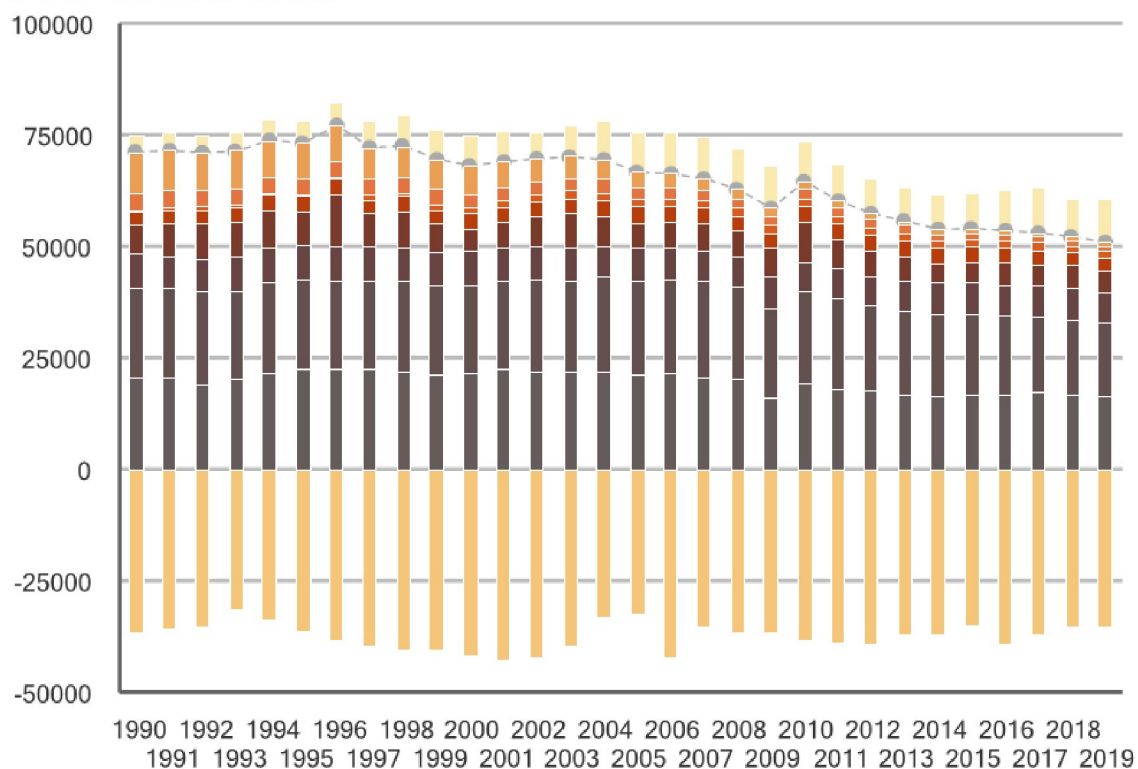
Region Uppsala och Upplandsstiftelsen vill skapa en regional cykelled tillsammans med Håbo kommun och Enköpings kommuner. I det arbetet testas parterna en modell för samverkan och identifierar vilka åtaganden som respektive part har ansvar för. Parterna tror att cykelleden kan gynna användandet av det lågtrafikerade vägnätet och även ha en positiv inverkan på folkhälsan samt öppna upp för fler möjligheter för besöksnäringen.

I den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län framgår att en hållbart växande besöksnäring ökar länets attraktivitet och ökar förutsättningarna för ett gott liv. Besöksnäringen skapar attraktionskraft, sysselsättning och ger förutsättningar för en levande landsbygd. Besöksnäring på landsbygden är inte sällan knuten till aktiva naturupplevelser som bidrar till en förbättrad folkhälsa.

Klimatpåverkande utsläpp

De territoriella⁶ utsläppen av växthusgaser har minskat med 2,4 procent jämfört med 2018. Totalt har de territoriella utsläppen minskat med 29 procent sedan 1990 men Sveriges utsläpp av växthusgaser minskar för långsamt.

Tusen ton koldioxidekvivalenter



Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser 1990-2019

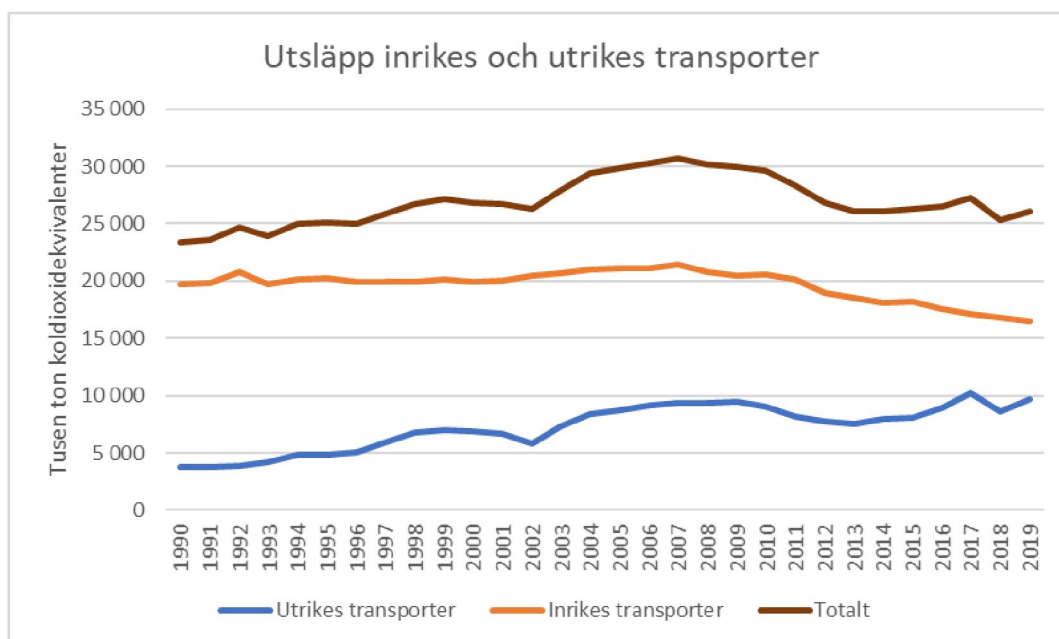


Källa: Naturvårdsverket

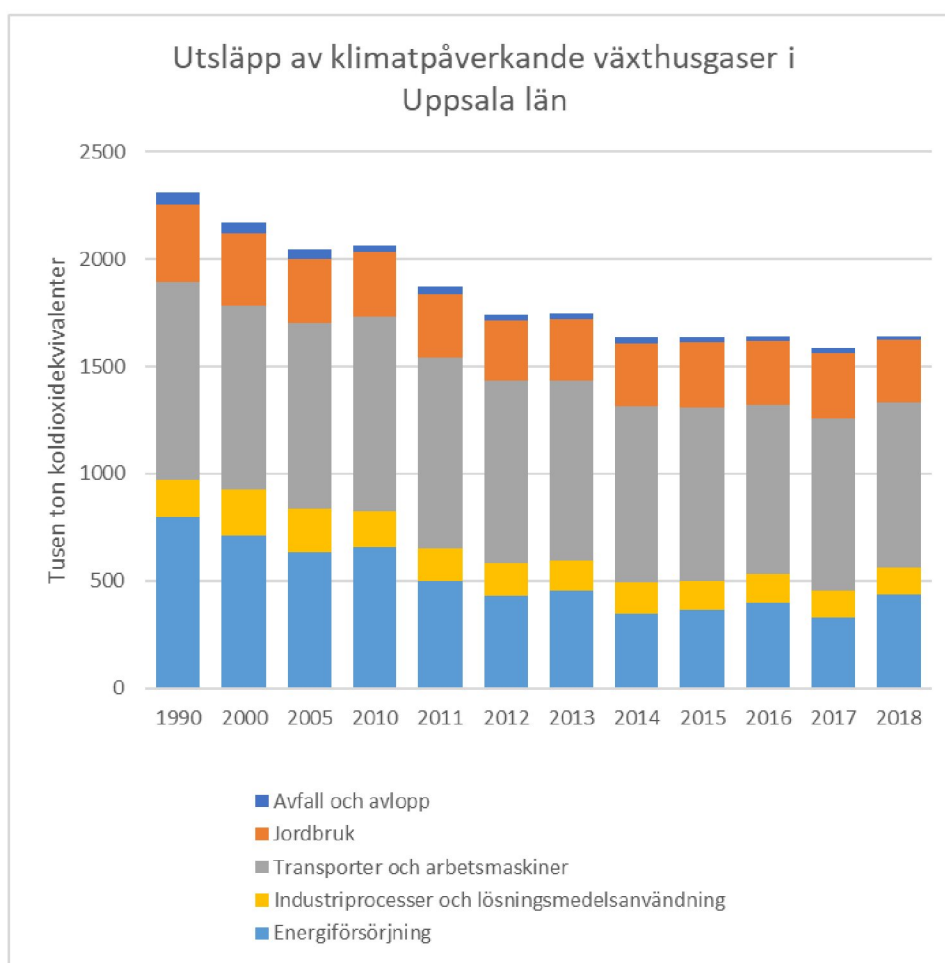
Figur 9: Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser 1990–2019. Källa: Naturvårdsverket

Nationellt har utsläpp orsakade av inrikes transporter sedan år 1990 sjunkit medan utsläpp orsakade av utrikes transporter har ökat. Transportsektorns totala utsläppsmängder har dock ökat sedan år 1990, men skulle kunna vara mindre om utsläppsmängderna från utrikes transporter följde samma trend som utsläppen från inrikes transporter.

⁶ Territoriella utsläpp av växthusgaser är de som sker inom landets gränser



Figur 10: Utsläppen från utrikes transporter ökar medan utsläppen från inrikes transporter minskar. Över tid har utsläppen från transportsektorn i sin helhet minskat. Källa: Naturvårdsverket.

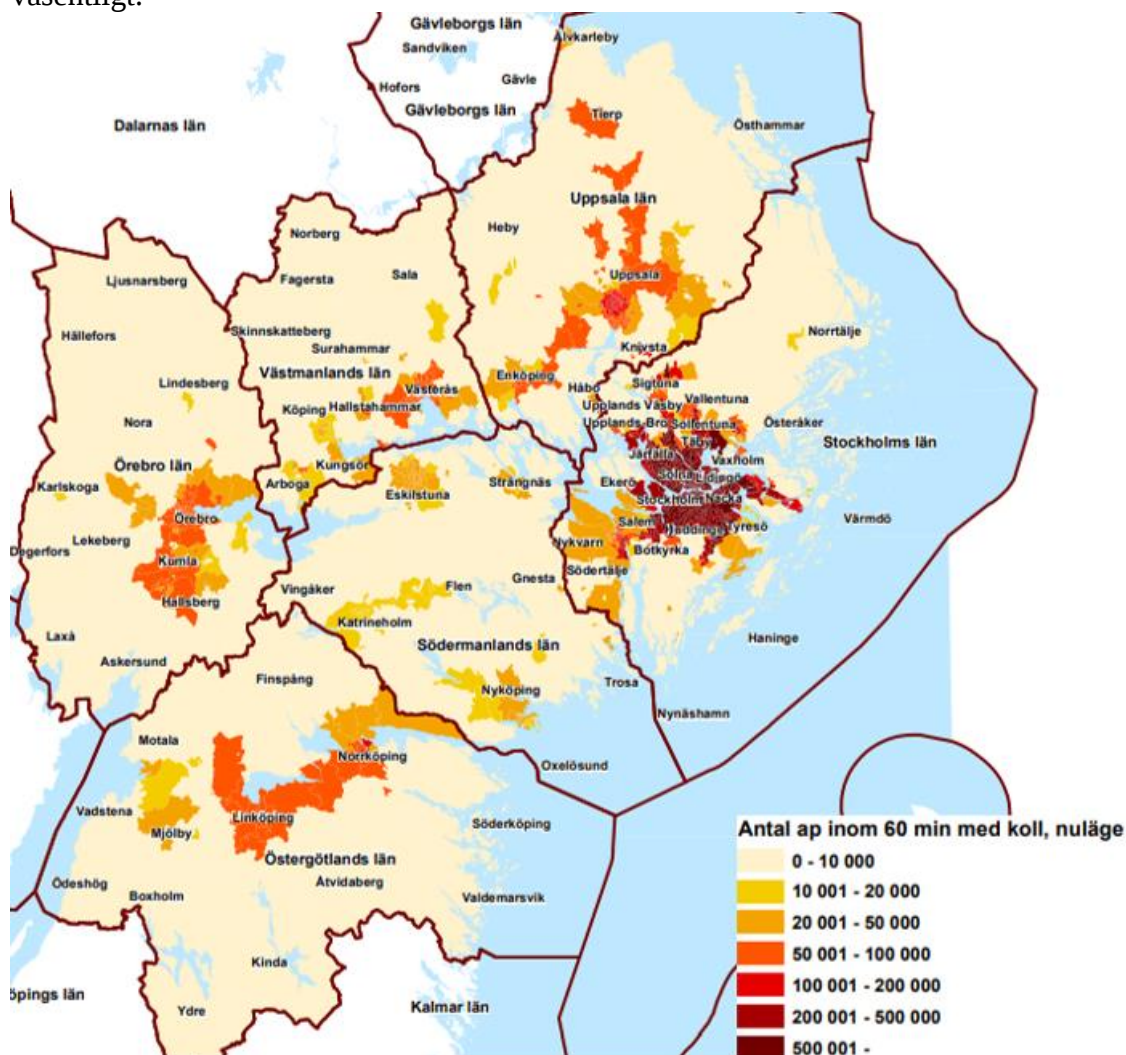


Figur 11: Utsläpp av växthusgaser i Uppsala län. Källa: www.sverigesmiljomal.se

Målet i länsplanen innebär att utsläppen från inrikes transporter ska vara minst 70 procent lägre 2030 jämför med 2010. Av f Figur 10 och Figur 11, som visar de totala utsläppen i riket respektive länet, framgår att det är en utmaning. De senaste åren har en minskning börjat framträda, men det är otydligt hur stark trenden är. En stark teknikutveckling pågår där bland annat eldrift inom transportsektorn växer starkt. Det kan påverka utsläppsmålen starkt under kommande år.

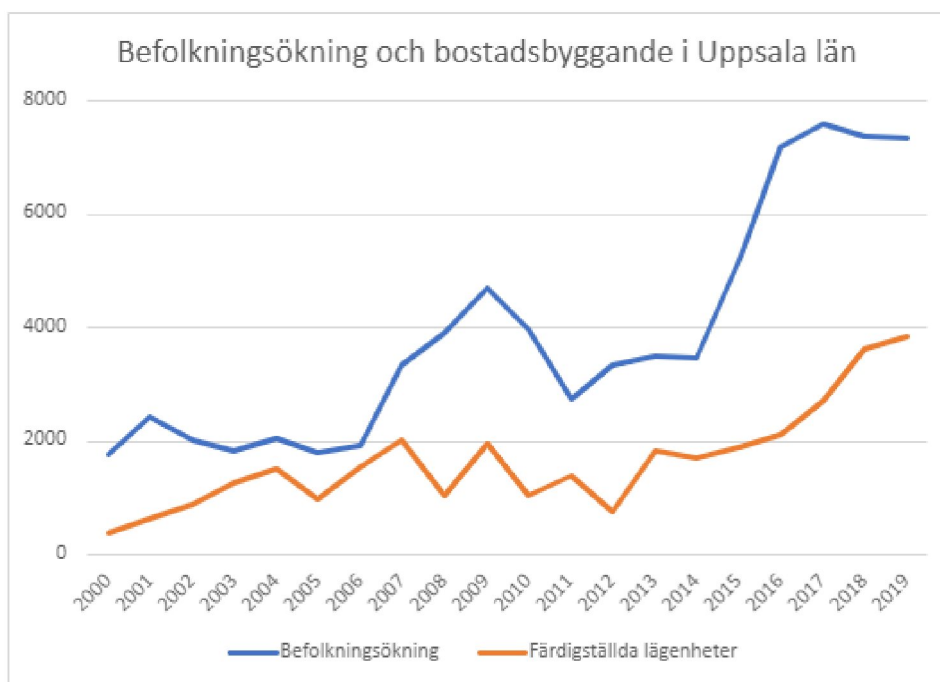
Tillgänglighet och bostadsbyggande

En av transportsystemets viktigaste funktioner är att skapa tillgänglighet för människor, näringslivet och verksamheter i stort. Tillgängligheten till arbetsplatser är av stor betydelse för regionen. Med investeringar i bland annat järnvägssystemet såsom fyra spår med nya stationssamhällen på Ostkustbanan mellan Uppsala – Stockholm samt utvecklad kollektivtrafik kan antalet arbetsplatser som kan nå från olika platser i Uppsala län öka väsentligt.



Karta 6: Tillgänglighet till arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik. Källa: Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen, En Bättre Sits, 2020

Att förbättra tillgängligheten till arbetsplatser är också en möjlighet till att öka bostadsbyggandet samt utjämna regionalt skilda förutsättningar och avstånd. Inte minst vid befintliga och nya stationsorter finns stor potential för ett ökat bostadsbyggande. Bostadsbyggandet har under de senaste åren börjat öka i takt med befolkningstillväxten. Även om ökningstakten av befolkningstillväxten mattats av något innebär befolkningsprognosen att det kommer krävas en fortsatt ökning av bostadsbyggandet.



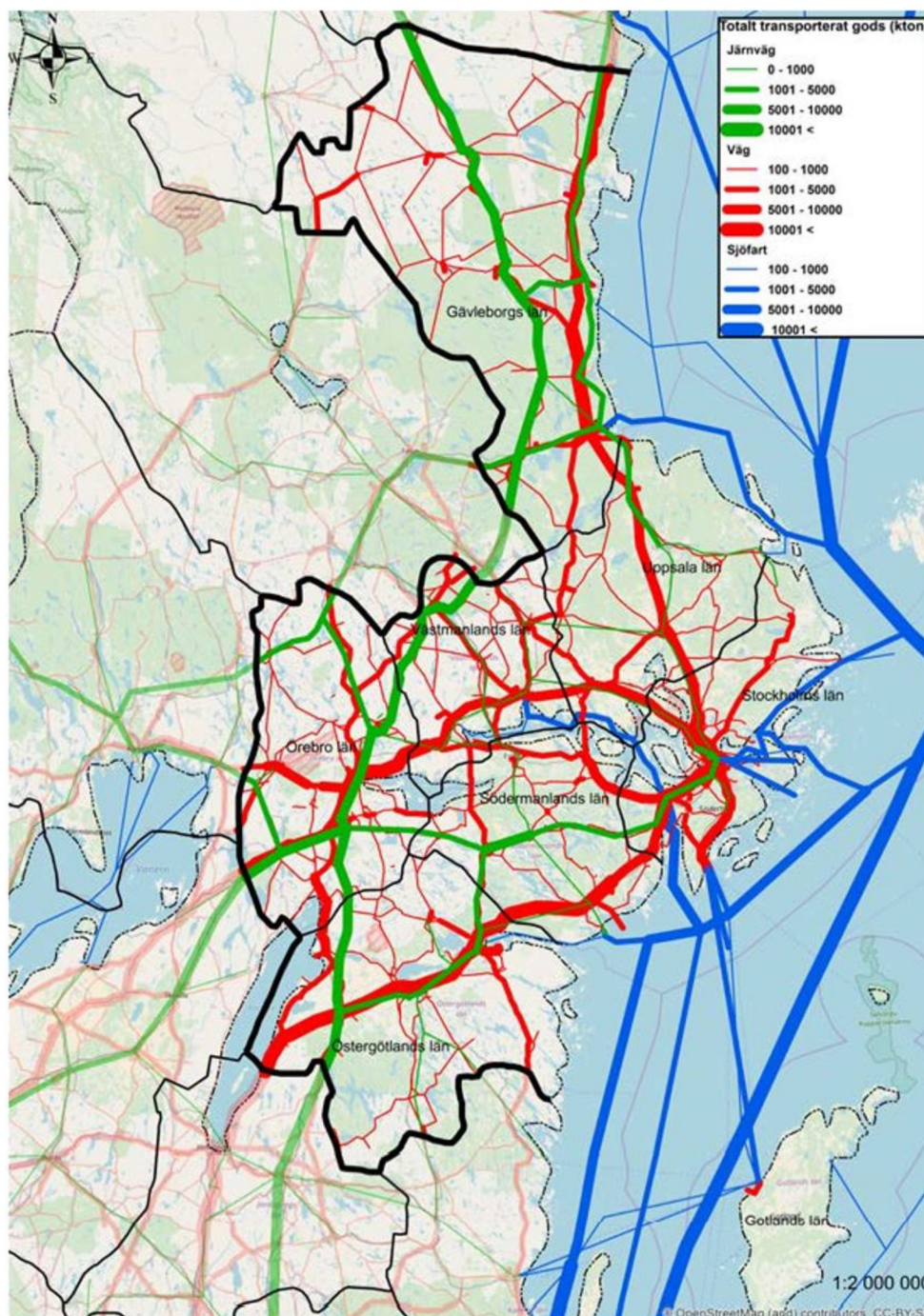
Figur 12: Antal färdigställda bostäder har de senaste åren börjat öka i takt med befolkningstillväxten, men skillnaden mellan befolkningsökning och färdigställda bostäder är fortsatt en utmaning. Källa: SCB.

Gods

Stockholm–Mälarenregionen är en stor såväl konsumtionsmarknad som producent av varor. Dessutom finns en omfattande transittrafik från och till norra Sverige. Transittrafiken går huvudsakligen genom de västra delarna av Stockholm–Mälarenregionen medan import och export av varor huvudsakligen sker från söder till och från Stockholmsregionen. Uppsala län har därför relativt låga flöden av godstransporter. Samspelet mellan transportslagen är avgörande för en effektiv logistik och terminaler samt hamnar utgör viktiga noder. En stark tillväxt sker dock inom logistikanläggningarna i och runt Arlanda, längs E18 och den kombiterminal som finns i Rosersberg. Denna kopplar i stor utsträckning till den växande hamnen i Gävle vilket genererar ökande godstransporter på såväl E4 som Ostkustbanan. Hargs hamn har dessutom en ökande betydelse för bulktransporter till och från Stockholm–Mälarenregionen. Det finns planer på att återstarta gruvverksamheten i Dannemora och använda sig av Hargshamnbanan för att transportera järnmalm till hamnen i Harg.

Det mindre vägnätet är också av stor vikt för näringslivets transporter och då särskilt skogs- och lantbrukstransporter. En avgörande fråga för dessa transporter är att vägen har

tillräcklig bärighet för tunga transporter. För att upprätthålla bärigheten finns ett särskilt bärighetsanslag finansierad inom nationell plan som används till att upprätthålla god bärighet på delar av det mindre vägnätet - ett särskilt utpekat näringslivsvägnät.



Karta 7: Godsflöden i Stockholm-Mälarenregionen (rött=på väg, grönt=på järnväg, Källa: Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen, En Bättre Sits

Enligt den storregionala godsstrategin för Stockholm-Mälarenregionen är välfungerande godstransporter en förutsättning för en levande och aktiv Stockholm-Mälarenregion, och

kartan nedan illustrerar nuvarande viktiga stråk och noder för godstransporter. Fram till och med år 2040 beräknas de totala godsmängderna att öka med 65 procent, samtidigt som godstransporterna i länet står inför utmaningar såsom växande flöden på redan överbelastade system, hinder för överflyttning av gods, omställning av vägtransporter, bristande hållbarhet etc.



Karta 8: Viktiga stråk och noder i Stockholm-Mälarenregionen. Källa: Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen, En Bättre Sits.

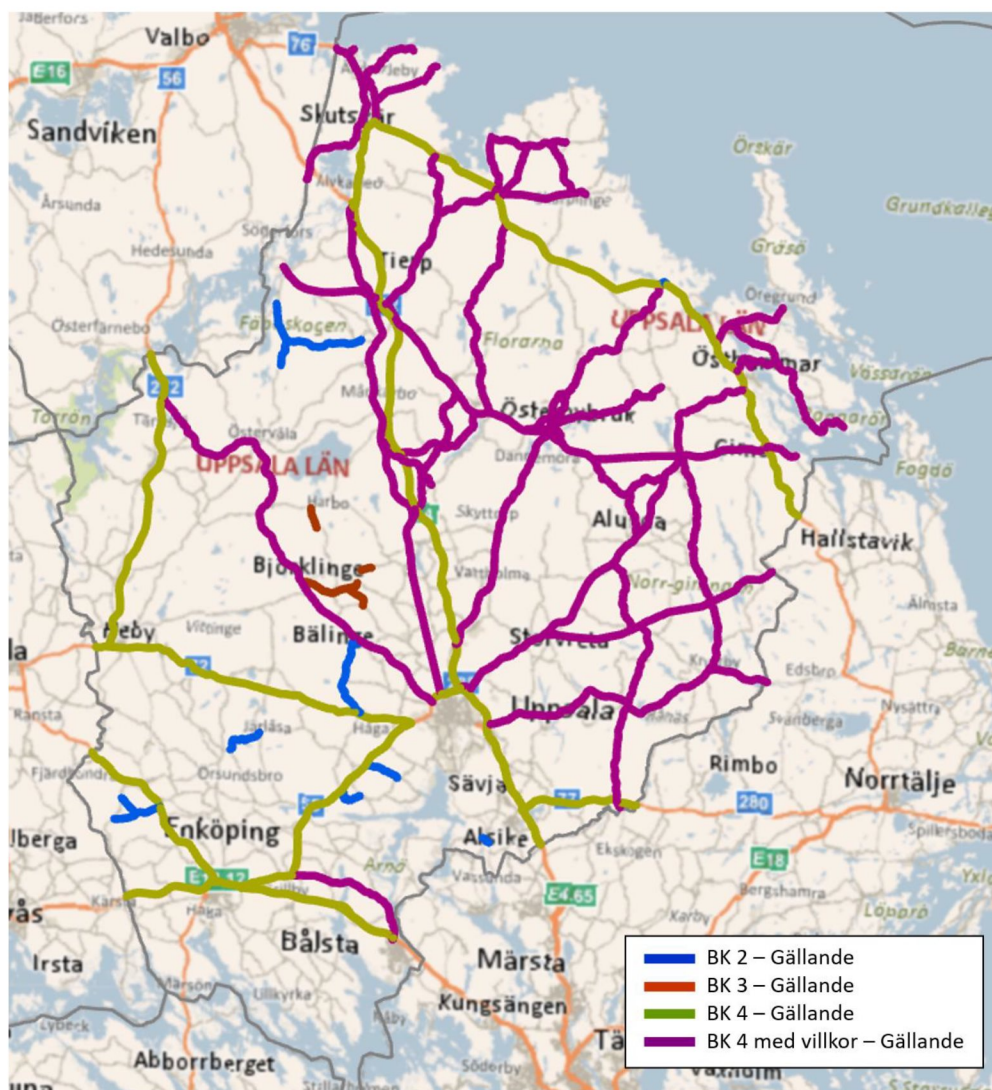
Bärighet

Bärighet avser hur tunga fordon en bro eller en väg får belastas med. Trafikverket klassar vägsystemet i olika bärighetsklasser vilka reglerar hur tunga fordon som får trafikera vägen. Enskilda och kommunala vägar regleras genom lokala bestämmelser.

- BK1 Max 64 tons bruttovikt tillåts. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.
- BK2 Max 51,4 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.
- BK3 Max 37,5 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.
- BK4 Max 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1, men beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre.

Vägar klassade BK4 tillåter de högsta fordonsvikterna och vissa av dem har villkor.

Trafikverket arbetar med genomförandeplaner för uppgradering av viktiga vägar till BK4. Investeringar i åtgärder som möjliggör längre och tyngre fordon hanteras dels i nationell plan, dels i den kommunala planeringen.



Karta 9: Vägar i Uppsala län med bärighetsklasser BK2-BK4. Källa: Trafikverket

3.3 Trafikverkets transportprognoser

I detta avsnitt redogörs för prognoser för person- och godstransporter. Trafikverket har gjort prognoser för utvecklingen av trafiken med fokus på året 2065⁷. I tabellerna nedan redovisas prognosen fram till 2040 med utblick mot 2065.

Trafikverkets basprognos utgår från beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastrukturen. Det klimatpolitiska ramverket är beaktat i 2020-åra basprognos.

Trafikverkets basprognos är ett strategiskt viktigt verktyg som ger vägledning för planering och bedömning av olika infrastrukturinvesteringars nyttoeffekter. Det är känt att den prognosmodell som används i basprognosen inte fullt ut beaktar snabba förändringar som snabb lokal eller regional tillväxt i befolkning, sysselsättning eller transporter. Denna brist riskerar att återspeglas i Trafikverkets samhällsekonomiska analyser och prioriteringar mellan åtgärder. Prognosverktygen behöver utvecklas för att tydliggöra vilka effekter på transportsystemet som erhålls av en mer målstyrd planering.

Enligt prognosen kommer kollektivtrafikresandet i lokal och regional kollektivtrafik i landets tre storstadsregioner att öka med endast ca 38 procent åren 2017–2040. Det är en uppseendeväckande svag utveckling av det kollektiva resandet i relation till den regionala och ekonomiska tillväxt som förväntas ske i Stockholms-, Göteborgs- och Skåne-regionen men även i Uppsala län som är en del av Stockholms arbetsmarknadsregion.

Bortsett från kortsiktiga effekter av Coronapandemin, finns inget som talar för att de senaste decenniernas mycket positiva resandeutveckling i den regionala tågtrafiken kraftigt skulle bromsa in. Majoriteten av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i landet har planer på att expandera regional och lokal trafik för att kunna möta en fortsatt växande efterfråga på bekväma och snabba pendlingsresor. Det finns därmed en stor risk att investeringar som berör regional kollektivtrafik, systematiskt kan komma att systematiskt nedprioriteras på grund av låg beräknad lönsamhet.

Persontransporter

Trafikverket har gjort prognoser för utveckling av trafiken med fokus på året 2065.

När det gäller alla de motoriserade trafikslagen för persontrafik så är dessa inte nedbrutna på de olika länen. För riket ser prognosen ut enligt diagrammet nedan. Regionaltågtrafiken förväntas öka med 54 procent och den långväga tågtrafiken med 53 procent till år 2040. Den regionala biltrafiken förväntas öka med 29 procent och den långväga biltrafiken med 21 procent till år 2040. Vilken effekt som vill uppnås kan styras med politiska mål och andra styrmedel så som skatter och avgifter.

⁷ Rapport - inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket 2020:186

Tabell 2: Förändring av inrikes persontransportarbete, enligt 2020 års basprognoser, procent. Källa: Trafikverket

Färdmedel	Årlig tillväxt 2017–2040	2040–2065	Total tillväxt 2017–2040	2040–2065
Långväga bil	0,8	0,5	21	14
Långväga tåg	1,8	1,0	52	27
Långväga buss	0,8	0,4	21	12
Flyg	0,0	0,1	0	3
Summa långväga	1,0	0,6	25	16
Regional bil*	1,1	0,7	29	19
Regional tåg	1,9	1,0	54	28
Regional övrig spår	1,6	0,6	43	15
Regional buss	0,7	0,5	16	14
Gång och cykel	0,8	0,3	21	8
Summa regionalt	1,1	0,7	30	19
Totalt	1,1	0,7	28	18
varav bil	1,0	0,7	27	18
varav tåg	1,9	1,0	53	28
varav buss	0,7	0,5	17	14

Not:

* inklusive yrkestrafik

Godstransporter

Trafikverkets har även tagit fram prognoser för godstransporter. Sjöfarten förväntas ha den starkaste tillväxten (64 %) fram till 2040, medan järnvägen har en relativt långsammare tillväxt likt järnvägstrafiken. Om en annan utveckling önskas kan utvecklingen styras med till exempel skatter och avgifter.

Tabell 3: Förändring av inrikes godstransportarbete, enligt 2020 års basprognoser, procent. Källa: Trafikverket

Färdmedel	Årlig tillväxt 2017–2040	Total tillväxt 2017–2040
Järnväg	1,55	42
Sjöfart	2,16	64
Väg	1,65	46
Summa	1,80	51

3.4 Olycksstatistik för vägar i Uppsala län

Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Strada bygger på polisrapporterade olyckor sedan år 2003 samt sjukhusrapporterade olyckor. Akademiska sjukhuset i Uppsala anslöts till systemet först 2016-01-01, vilket gör att statistiken fram till och med år 2015 enbart innehåller polisrapporterade olyckor. Det gör att främst cykelolyckor och olyckor med mindre svårighetsgrad som skedde tidigare än år 2016 underskattas.

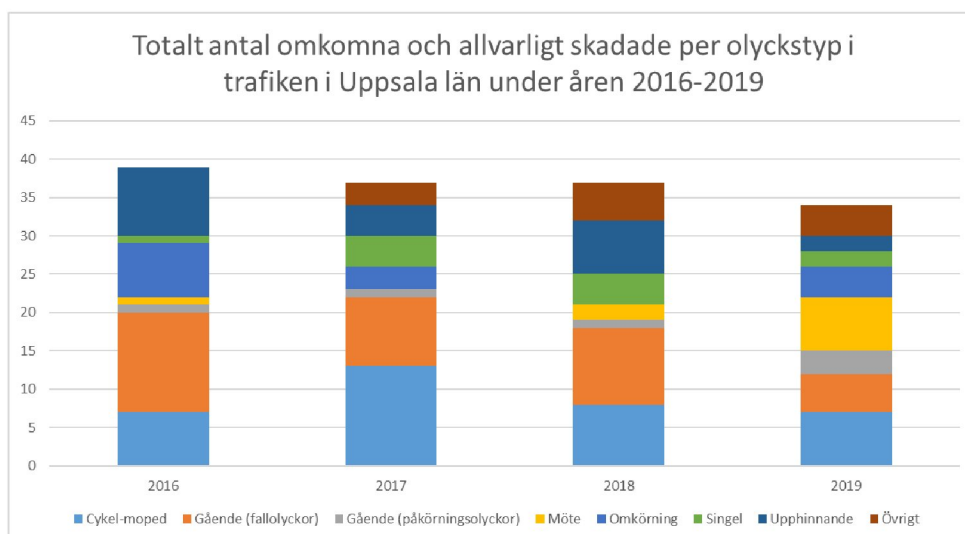
Tabell 4: Antal olyckor efter svårighetsgrad och år. Källa: STRADA.

År	Dödsolyckor	Dödsolyckor (ej officiell statistik)	Svåra olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
2006	12	0	166	436	614
2007	15	0	173	402	590
2008	11	3	165	454	633
2009	13	0	151	422	586
2010	17	2	125	470	614
2011	8	2	127	422	559
2012	11	1	133	472	617
2013	12	1	85	308	406
2014	3	1	70	275	349
2015	5	0	99	297	401
2016	5	0	101	375	481
2017	2	3	224	807	1036
2018	9	2	172	706	889
2019	8	2	135	549	694
2020	4	0	120	367	491
Summa	135	17	2046	6762	8960

Tabell 5: Antal olyckor efter svårighetsgrad och väghållare. Åren 2010–2020. Källa: Strada

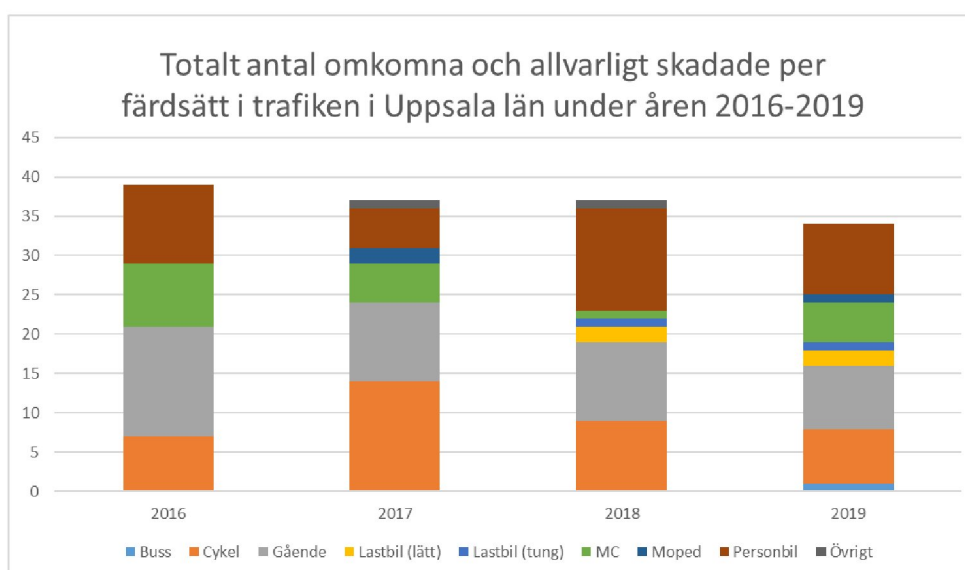
Väghållare	Död	Död ej officiell	Svår olycka	Lindrig olycka	Totalt
Statlig	64	13	627	1854	2558
Kommunal	20	3	341	1747	2111
Enskild	8	2	94	294	398
Summa	92	18	1062	3895	5067

Figuren nedan visar antalet omkomna och allvarligt skadade per olyckstyp i Uppsala län under åren 2016–2019. Totalt minskar antalet omkomna och allvarligt skadade över tid. Detta gäller i synnerhet för omkomna och allvarligt skadade från cykel- och mopedolyckor under åren 2018 och 2019 samt för fallolyckor. Dock har antalet mötesolyckor ökat sedan år 2016.



Figur 13: Antalet omkomna och allvarligt skadade per olyckstyp i trafiken i Uppsala län under åren 2016–2019. Källa: STRADA

Som figuren nedan visar sker flest olyckor där människor skadas allvarligt eller omkommer för färdssätten cykel, gång och personbil.



Figur 14: Antalet omkomna och allvarligt skadade per färdssätt i trafiken i Uppsala län under åren 2016–2019. Källa: STRADA

3.5 Slutsatser

Kapitlet Planeringsförutsättningar och nulägesbeskrivning ger en bild av Uppsala län i förhållande till bland annat transportfrågorna. Kopplas detta till de mål som länsplanen ska bidra till (se kapitel 2 Mål för länsplanen) framträder vissa utmaningar.

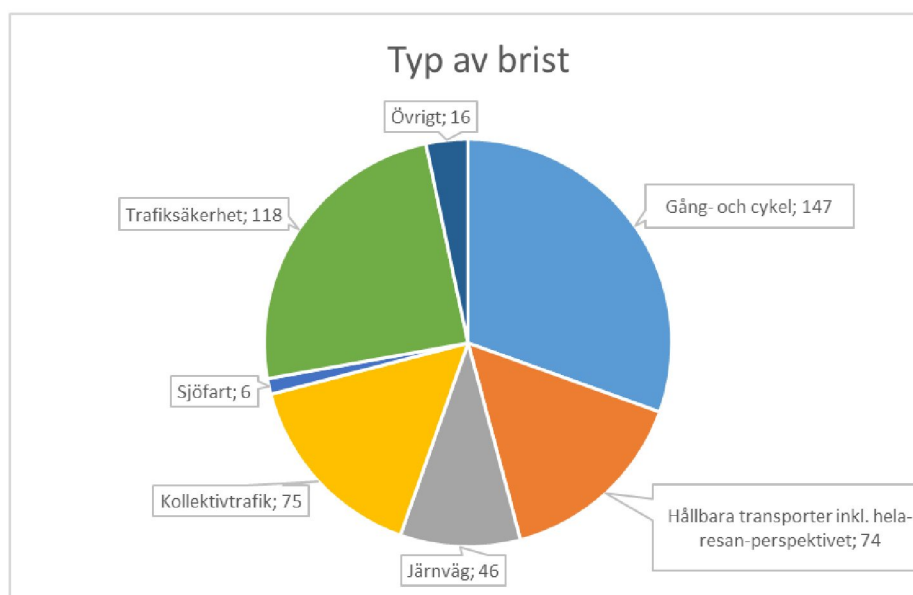
De hållbara transporterna (gång-, cykel och kollektivtrafik) behöver ta marknadsandelar för att bidra till att klimatmålen uppnås och fokus på hela-resan-perspektivet är viktigt att beakta.

4. Brister

I detta kapitel redogörs för brister i transportsystemet i Uppsala län. Bristerna har rapporterats in från kommunerna i länet, Trafikverket, Upplandsstiftelsen och två regioninterna verksamheter, Ambulanssjukvården och Fastighet och service. Region Uppsala har också i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kartlagt brister och behov specifikt relaterade till länets, och angränsande läns, busstrafik och järnväg. Brister och behov i länets transportinfrastruktur har också identifierats genom att kartlägga dessa utifrån genomförda utredningar från år 2017 till och med mars år 2021. Utredningar som legat till grund för inventeringen är främst åtgärdsvalsstudier (ÅVS⁸), stråkutredningar och tätortsutredningar

Insamlingen har skett via en formell remiss som genomfördes mellan november 2020 och februari 2021. Brister i transportsystemet framkommer också i kontinuerlig dialog med länets kommuner, Trafikverket, allmänhet, företag och organisationer. Brister som redovisas nedan är både brister som hanteras i nationell plan och länsplan.

Sammanlagt har runt 480 brister identifierats. Remissinstanserna har prioriterat sina brister. Vanligast förekommande är brister i gång- och cykelvägnätet, se Figur 15. Det saknas länkar på många platser samt möjlighet att cykla mellan orter, både i pendlings- och fritidssyfte.



Figur 15: Antal brister och behov per kategori i Uppsala län. Källa: Region Uppsalas sammanställning

För att utveckla transportsystemet i Uppsala län behöver framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet förbättras för hållbara transporter, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång. Brister i järnvägssystemet är högt prioriterat i alla stråk med järnväg och hanteras framför allt i nationell plan som rör regional och storregional tillgänglighet. Det betyder

⁸ En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är en studie som ska föregå alla formella planeringsprocesser och ta hänsyn till alla trafikslag för att skapa en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder.

att det finns ett behov av att koppla ihop åtgärder som finansieras via nationell plan med länsplanens åtgärder.

Behovet av ett hela-resan-perspektiv längs stråken framkommer tydligt som en brist när slutsatser från utredningar, workshops och kommunernas inrapporterade brister läggs samman. Från start till mål omfattar en resa ofta ett byte mellan olika transportslag, en kombinationsresa vilken kan vara; cykel till buss, bil till buss, buss till buss och så vidare. Hela-resan-perspektivet innebär då att bytena ska ske så effektivt, snabbt och bekvämt som möjligt. Det handlar i stor utsträckning om hållplatsåtgärder, pendlarparkeringar och behov av gång- och cykelvägar som kopplar till kollektivtrafiksystemet. Trafiksäkerhetsbrister är vanligt förekommande som inrapporterade brister från länets kommuner men är mer sällan högt prioriterade.

En fullständig redovisning av insamlade brister finns i Bilaga 1. Redovisningen utgör underlag för såväl revidering av länsplanen som upprättande av genomförandeplanen för kommande år och med utblick sex år framåt.

I följande avsnitt redogörs för ett urval av bristerna. För mera detaljerad information om planerade åtgärder och i vilket stadium åtgärderna befinner sig hänvisas till dokumentet *Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2021 med utblick 2027*. En mera utförlig beskrivning av genomförandeprocessen finns i kapitel 9 Genomförande.

Fyra spår

Bristande spårkapacitet Uppsala C–Arlanda/Skavsta by gör att fyra spår hela sträckan länsgräns Stockholms län–Uppsala är en av de högst prioriterade åtgärderna i den nationella planen. Bristen är utredd i en ÅVS som färdigställdes under våren 2017.

Åtgärden är indelad i två etapper, från Uppsala C till söder om Bergsbrunna samt från söder om Bergsbrunna till länsgränsen mot Stockholm. Två nya tågstationer vid Alsike och Bergsbrunna anläggs och Uppsala C anpassas för att kunna ta emot fler tåg och resenärer. Fyrspåret möjliggör en separation av trafiken mellan långsamma och snabba tåg.

Utbyggnaden av den planerade sträckan i etapp 1 från Uppsala C till söder om Bergsbrunna innebär att de nya järnvägsspåren antingen kommer att placeras invid de befintliga spåren, eller som två nya spår i ny sträckning antingen öster eller väster om befintlig spårkorridor. Utformning och funktion för Uppsala C kommer att ses över och studeras vidare. Anläggningen kommer att medföra att den befintliga tågstationen behöver byggas om. En breddning av stationsområdet är ett exempel på tänkbar utformning. Bristen hanteras i nationell plan. Planeringen av den andra etappens utbyggnad är inte påbörjad. Trafikverket utreder inledningsvis möjlig och önskad lokalisering av spårsträckning, parallellt befintlig bana alternativt i helt ny sträckning fram till länsgräns mot Stockholms län.

Uppsala C

I det korta perspektivet berör bristerna bland annat för korta plattformar på vissa spår, för få genomgående spår och bristande kapacitet för vändande och genomgående tåg från såväl norr som söder. Dessa brister behöver utredas skyndsamt för ett genomförande inom en femårsperiod. Ett utbyggt fyrspår möjliggör en trafikering som ger än större kapacitetsbrister på Uppsala C när det står färdigt. Det innebär i sin tur att kapacitetsbristerna på Uppsala C behöver åtgärdas innan fyrspåret färdigställs. När det gäller Uppsala C finns det brister i ett sammanhållet resecentrum för all typ av kollektivtrafik. Se också under CX-stråket ”Uppsala norra infart”. Bristen hanteras framför allt i nationell plan.

Stationsläge Uppsala södra/Bergsbrunna och Alsike

Nya stationer är endast möjliga om banan byggs ut till fyra spår. Avtal har tecknats mellan staten, Knivsta och Uppsala kommuner och Region Uppsala om utbyggnad till fyra spår.

Avtalen mellan parterna innebär en kraftig samhällsutbyggnad vilket också kommer att kräva lokala kopplingar med samtliga trafikslag. Gång- och cykeltrafik längs sträckningen av Ostkustbanan och möjligheterna att binda samman Uppsala, Bergsbrunna, Alsike, Knivsta och vidare söderut mot Märsta och Stockholm ska utredas.

Knivsta station

Det finns en identifierad brist på tillgänglighet och kapacitet när resande ska ta sig till och från plattform vid Knivsta station som är en av Stockholm-Mälardalsregionens större pendlarstationer utanför de större städerna har identifierade brister och bör uppgraderas.

Stationen är samtidigt en bytespunkt i kollektivtrafiksystemet söder om Uppsala. Kapacitetsbristen handlar främst om problem vid stora resandeflöden mellan gång- och cykeltunneln och plattform vid stationen. Passagen till och från plattform sker via den planskilda tunnel som förbinder östra och västra sidan av Knivsta tätort. Tunneln trafikeras även av fotgängare och cyklister vilket skapar konfliktpunkter mellan tågresande, övriga fotgängare och cyklister. Problemet är att det är för liten yta för resenärsmängderna som finns.

Vid bussterminalen i Knivsta finns det behov av en tydligare koppling mellan buss och tåg för byten. Det råder även brist på väntutrymmen i den samlade resenärsmiljön. Brister i stationsområdet finns även avseende den upplevda tryggheten. I stationens södra del kommer den befintliga plankorsningen att stängas. Denna åtgärd kan påverka tillgängligheten för resande med tåg samt innebär även en svårighet för gående och cyklister som ska passera järnvägen planskilt via en planerad brolösning. Det är en brist på pendlarparkeringar för både bil och cykel vid Knivsta station. Det är fullbelagt på parkeringarna på den nordöstra cykelparkeringen. Behovet av cykelparkeringar måste tillgodoses vid samtliga entréer på den nya stationen.

Genom avtalet om utbyggnad av fyra spår har Knivsta kommun förbundit sig att planera för 15 000 nya bostäder till år 2057 i Knivsta och Alsike. Den kommunala tillväxten och en ökande befolkning innebär ytterligare behov av hållbara transporter bland annat i buss- och tågtrafiken. Den dagliga arbetspendlingen till Uppsala och mot Arlanda och Stockholm är redan idag omfattande. En ökad inflyttning ställer nya krav på bland Knivsta stations utformning och resenärsmiljöer.

Järnvägen skär idag genom kommunen och skapar barriäreffekter som bör beaktas i den framtida planeringen. Om järnvägen förläggs i en helt ny sträckning ökar behovet av betydelsefulla åtgärder för att minimera barriäreffekterna.

Trafikplatser och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling

E4 mellan Uppsala och Stockholm har motorvägsstandard med två körfält i vardera riktningen. Trafikplatser med anslutning till E4 finns idag vid Knivsta (trafikplats Brunnby), Uppsala Södra (trafikplats Säby) och Uppsala (trafikplats Kumla), Trafikplats Säby är endast för trafik söderut och söderifrån medan trafikplatserna Brunnby och Kumla når båda riktningar.

Mellan Knivsta och Uppsala är det ett flöde på ca 40 000 fordon per dygn och mellan Knivsta och Märsta ca 36 000 fordon per dygn sett till båda riktningar. E4 är utpekad som prioriterad väg för godstransporter. Lastbilstrafiken per årsdygn varierar på sträckan mellan 1000 – 2000 fordon. Trafikverkets basprognos för godstransporter på väg pekar på en årlig ökning av antalet fordonskilometrar i både Stockholms och Uppsala län

De identifierade bristerna och behoven är:

- Exploateringen kommer att innebära ett ökat trafikflöde på E4, vilket kan medföra framkomlighets- och kapacitetsproblem. Primärt kan det vara söderut mot Stockholm som de största kapacitetsbristerna finns.
- Det kan uppstå ett ökat framtida behov av bilparkering, framför allt för samåkning, i anslutning till E4.
- Trafiksäkerheten längs vägarna upplevs som bristfällig i relation till vägens årsdygnstrafik (ÅDT), framför allt i form av rörig trafikmiljö, brister för oskyddade trafikanter när det gäller att korsa vägen samt vid hållplatser. Många vägar i området är smala och krokiga, har flera utfarter och jordbruksmaskiner är vanligt förekommande.
- Det saknas trafiksäkra gång- och cykelmöjligheter väg längs bland annat väg 255 från Flottsund till Vassunda samt från Flottsund till Sävja, väg 1060 och från Danmarks by till Uppsala och Bergsbrunna.

Ostkuststråket

Sträckan Uppsala - Gävle, CX-stråket

Ostkuststråket CX sträcker sig mellan Uppsala – Tierp – Skutskär och vidare över till länsgränsen mot Gävleborg och Gävle/Gävle hamn. Stråket innefattar E4, väg 600, väg 290, väg 291 samt järnvägsbanan Ostkustbanan. I Uppsala län går stråket genom Uppsala kommun, Tierps kommun samt Älvkarleby kommun. Högst prioriterade brister i stråket rör främst järnvägen och stationernas funktion som bytespunkter. Sett till prognoserna om betydande resandeökningar i regional- och fjärrtågtrafiken riskerar Uppsala att bli en ny flaskhals vid Uppsala C, där fyra spår fram till Uppsala övergår till en tvåspårslösning norr om Uppsala. Beakta även trafikutvecklingen på Dalabanan samt anslutningen av en möjlig Arosbana.

Plankorsningar i Uppsala stad

I Uppsala stad utgör järnvägen en barriär och plankorsningarna vid S:t Olofs- och S:t Persgatorna ger bristande framkomlighet som följd. Detta bidrar till spårspring som utgör en allvarlig säkerhetsrisk. Ett avtal finns mellan Trafikverket och Uppsala kommun om att bygga planskilda korsningar och hur det ska finansieras.

Stationsanpassningar Uppsala – Skutskär (Furuviik)

Ostkustbanan trafikeras av Region Uppsalas Upptågstrafik mellan Uppsala och Gävle, med moderna nyanskaffade dubbeldäckade tåg av hög standard och god tillgänglighet för personer med funktionshinder. Syftet med stationsanpassningen är att skapa plant inesteg mellan perrong och tåg, att perrongerna ska förlängas till minst 225 meter för att möjliggöra multipelkopplade tåg samt en förbättrad resenärsmiljö både inom och utanför stationen.

Stationerna på sträckan har otillräcklig standard med bland annat bristande tillgänglighet och funktion, även brister i upplevt trygghet och säkerhet behöver beaktas. Det gör att ett

hela-resan-perspektiv för kollektivtrafiken brister. Utvecklade bytespunkter vid stationerna och ökad kapacitet i tågtrafiken kan också bidra till förbättrade förutsättningar för bostadsbyggande. När utredningen av bristerna görs bör den även omfatta brister och utvecklingsmöjligheter i transportsystemet till och från stationerna i syfte att säkerställa ett helhetstänk i stråket. Bristen för stationsanpassningarna hanteras via såväl nationell plan som länsplan.

Region Uppsalas målsättning med åtgärden:

- Längre perronger möjliggör trafik med multipelkopplade tåg
- Tillgänglighetsanpassade stationer
- Förbättrad resenärsmiljö och standard
- Förbättrad trafikantinformation

Depå Fullerö

På grund av de senaste årens trafikutökningar och anskaffning av nya dubbeldäckade tåg, har ett behov uppstått av att anlägga en depåanläggning för såväl pendel- som regional tåg i Uppsalas närområde. En avsiktsförklaring om att utreda förutsättningarna för en ny tågdepå har tecknats mellan Region Uppsala, Region Stockholm, Trafikverket och Uppsala kommun. Arbetet med en fördjupad förstudie är genomförd.

Trafikplats Fullerö

Området vid trafikplatsen på E4 vid Fullerö cirka en mil norr om Uppsala är attraktivt för nya exploateringar. Det är viktigt att säkerställa att infrastrukturen svarar mot behoven. Trafikverket upprättar därför en vägplan för Trafikplats Fullerö där E4 och väg 290 möts, fram till korsningen mellan väg 290 och Kometvägen.

Väg 600 Uppsala – Björklinge

Det finns bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge samt brister i tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser längs hela sträckan. Cyklister och fotgängare är i dagsläget hänvisade till att färdas i blandtrafik längs med väg 600. Det finns även brister i möjligheten att parkera cyklar vid hållplatserna.

Väg 600/742 Tierp – Tierps kyrkby

Mellan Tierp och Tierps kyrkby, längs väg 742 och väg 600 saknas en gång- och cykelväg. Cyklister och fotgängare är i dagsläget hänvisade till att färdas i blandtrafik på väg 742 och väg 600. På sträckan planeras en cirka fyra kilometer gång- och cykelväg, som kommer att anläggas på befintlig vägbana separerad från motorfordonstrafiken. I projektet ingår även tillgänglighetsanpassning av befintliga busshållplatser längs den aktuella sträckan, samt åtgärder på väg 600 inne i Tierps kyrkby. Målet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på sträckan genom att skapa en trygg, bekväm och attraktiv gång- och cykelväg.

Uppsala norra infart

För sträckan Uppsala C till förgreningen mellan Dalabanan och Ostkustbanan finns det risk för framtida kapacitetsbrist. Detta särskilt kopplat till den ökande trafik som möjliggörs genom att fler resande väljer tåget som transportmedel samt genom den kapacitetsutbyggnad som nu planeras för järnvägsanläggningen främst söder om Uppsala.

I planeringsarbetet bör de planerande parterna beakta en långsiktig trafiktillväxt på järnvägen norr om Uppsala i den regionala och långväga person- och godstrafiken. Detta föranleder behov av och förutsättningar för kapacitetsutbyggnad norr om Uppsala Central. Investeringar längs Ostkustbanan såväl norr om Gävle som söder om Uppsala, Dalabanan samt en framtida Arosbana leder till ökad kapacitet vilket kan leda till ökad trafik. Sträckan är förberedd för ytterligare ett spår. Bristen hanteras via nationell plan.

Väg 290 Storvreta- Vattholma

Mellan Storvreta och Vattholma, längs med väg 290 saknas i dagsläget en separerad gång- och cykelväg. Cyklister och fotgängare är i dagsläget hänvisade till att färdas i blandtrafik längs väg 290. Det finns flera olika möjligheter att skapa en bättre cykelbarhet mellan Storvreta och Vattholma. Den ena är att längs väg 696 som passerar Ångeby - dels för att knyta an till de småbyar som finns längs med vägen eller att öka cykelbarheten längs med väg 290.

Arosbanan ((Arlanda)–Uppsala–Enköping–(Västerås/Örebro/Oslo))

Brister i järnvägssystemet

Transportsystemet brister idag i öst–västlig riktning norr om Mälaren. Bristen hindrar utvecklingen till en funktionell och flerkärnig arbetsmarknad i norra delarna av Stockholm–Mälarenregionen. I den systemanalys som är framtagen inom ramen för En bättre sats formuleras mål för transportsystemet där;

- regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm–Mälarenregionen
- utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

Sträckan Enköping–Uppsala utgör i detta perspektiv en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet. Till bristerna hör långa pendlingstider Uppsala–Enköping–Västerås, bristande tillgänglighet till och från Arlanda och norra Storstockholm från de sydvästra delarna av Uppsala län och de västra delarna av Stockholm–Mälarenregionen. På nationell nivå brister tillgängligheten mellan norra Sverige och västra och sydvästra Sverige.

Mälarbanans långsiktiga behov av ökad kapacitet bör beaktas i den kommande investeringsplaneringen. Fyrspår byggs idag ut från Tomtebodavägen till Kallhäll. Region Uppsala ser att det finns skäl att planera för en fortsatt utbyggnad av fyra spår västerut från Kallhäll till Bålsta för den ökande tågtrafiken med pendel- och regionalståg.

Förutom att åtgärda brister i transportsystemet skapar en järnväglänk på sträckan utvecklingsmöjligheter för en flerkärnig Stockholm–Mälarenregion och ökad robusthet för järnvägssystemet. En tydlig koppling finns till den funktion som stråket Stockholm – Oslo har för den storregionala och nationella tillgängligheten.

Bristen hanteras framför allt via nationell plan.

En systemvalsstudie har genomförts gemensamt av regionerna i Örebro, Västmanland och Uppsala. Med grund i de slutsatser som görs där bör en ÅVS genomföras. Den berör såväl flera regionala som nationella aktörer.

55:an-stråket

Stråket sträcker sig längs väg 55 från Uppsala – Enköping – Hjulstabron – och över länsgränsen till Södermanlands län vidare mot Strängnäs och Norrköping. Väg 55 är Uppsala läns mest trafikerade kollektivtrafikstråk och ett av de högst prioriterade stråken och det är därför viktigt att arbeta för god framkomlighet och hög tillgänglighet för kollektivtrafiken och möjliggöra för kombinationsresor. Vägen ingår i ett regionalt prioriterat stråk för kollektivtrafik, kombinationsresor, pendlarparkeringar och cykel.

Enköping – Litslena

Vägplanarbetet pågår mellan Enköping – Litslena och avgränsningen är vid trafikplats Annelund (korsning E18/55) och slutar vid cirkulationsplats Litslena (korsning väg 55/väg 263). Längs sträckan som är cirka 6,5 km finns behov av att säkra ett hela-resan-perspektiv och bristerna rör så väl trafiksäkerhets- som framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Det innebär bland annat att det finns behov av tillgänglighetsanpassning av hållplatser och accelerationsfält för bussar. Vidare finns ett behov av nya pendlarparkeringar för både bil och/eller cykel samt standardhöjning av nuvarande pendlarparkeringar och utökning av antalet platser. I stråket finns även brister i gång- och cykelvägnätet och vid passager för de oskyddade trafikanterna. Längs sträckan finns även brister i trafiksäkerheten framför allt vid korsningspunkter framför allt i Skolsta och vid Enköpings företagspark.

Örsundsbro – Kvarnbolund

Vägplanarbetet pågår mellan Örsundsbro – Kvarnbolund och avgränsningen är från hållplatsen Eningböle till korsningen väg 55/72 Kvarnbolund. Längs sträckan som är cirka 16,6 km finns behov av att säkra ett hela-resan-perspektiv och bristerna rör så väl trafiksäkerhets- som framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Det innebär bland annat att det finns behov av tillgänglighetsanpassning av hållplatser och accelerationsfält för bussar. Vidare finns ett behov av nya pendlarparkeringar för både bil och/eller cykel samt standardhöjning av nuvarande pendlarparkeringar. I stråket finns även brister i gång- och cykelvägnätet och vid passager för de oskyddade trafikanterna. Längs väg 55 finns det även brister i trafiksäkerheten framför allt vid södra infarten till Örsundsbro och behov av planskilda gång- och cykelpassager vid Säva, Ramstalund, Skärfälten.

Örsundsbro – Litslena

För tillfället pågår en ÅVS för gång- och cykelväg samt kollektivtrafikbrister med avgränsningen Uppsalavägen (Norra infarten vid Örsundsbro, väg 55 och väg 569), Enköpingsvägen (väg 568), väg 55 till Litslena. ÅVS:en omfattar även väg 569, Nysätravägen till Alstasjön och hållplatserna Örsundsbro centrum, Salnecke och alla hållplatser längs väg 55 från södra infarten till Örsundsbro till Litslena. Bristerna längs sträckan är framför allt avsaknad av säkra gång- och cykelförbindelser utmed Litslena-Örsundsbro, vidare genom Örsundsbro fram till Eningböle samt mot Alstasjön. Flera busshållplatser är inte tillgänglighetsanpassade och saknar säkra anslutningsvägar, passager samt att det finns ett utökat behov av pendlarparkeringar för både bil och cykel

längs sträckan. Behovet av ny gång- och cykelväg längs Örsundsbro och Litslena bidrar till ett sammanhängande cykelstråk mellan Enköping-Örsundsbro-Uppsala.

Enköping–Strängnäs

Hjulstabron på väg 55 är en viktig passage över Mälaren. Bristerna gäller dels trafiksäkerhet och framkomlighet för fordonstrafiken och oskyddade trafikanter som nyttjar Hjulstabron. Vidare finns ett behov av att möjliggöra för större lastfartyg att trafikera farleden på Mälaren. En vägplan för en ny Hjulstabro har tagits fram men är ännu ej fastställd då regeringen inte prioriterade Hjulstabron i den nationella infrastrukturplanen för 2018–2029.

En ÅVS har utförts längs väg 55 med avgränsning från Björndammen, via Strängnäs upp till trafikplats 141 (Enköpings kommun). Det finns brister i vägens utformning och standard med dålig sikt och smal vägbredd. Det påverkar dels sikten för kollektivtrafiken vid busshållplatserna samt att det är svårt för tunga fordon att göra omkörningar och att bli omkörda. Övriga brister längs sträckan är att det saknas separata gång- och/eller cykelvägar och oskyddade trafikanter måste därför använda vägbanan. Vägen utgör också en barriär för gående och cyklister på grund av bristen på säkra passager. Både tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är därför mycket låg längs den aktuella vägsträckan. Ingen av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade eller har de funktioner som krävs för att kunna benämnas bytespunkt, såsom cykelparkering, bilparkering, realtidsinformation eller väderskydd. I princip är samtliga hållplatser dessutom bristfälliga utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Gång- och cykelanslutningar saknas, ingen belysning förekommer och vissa hållplatser har en olämplig placering, till exempel i en kurva eller korsning med dålig sikt

Anslutande vägnät till väg 55

Väg 596 och väg 597 från Skärfälten via Stabby vägsäl till Lurbo bro i Uppsala kommun används som genväg från södra Uppsala mot Enköping. Vägarna har bristande trafiksäkerhet, är smala, är av låg bärighetsklass och har bristande hållplatsinfrastruktur.

Almungestråket (Uppsala–Gunsta–Almunge–Knutby–(Edsbro))

Stråket mellan Uppsala och Almunge är utpekad som ett utbyggnadsstråk i Uppsala kommuns översiktsplan. Det förbereds för omfattande utbyggnader av främst bostäder, särskilt i Gunsta närmast Uppsala men även längre österut i Marielund, Länna och Almunge.

Bristerna är kopplade till bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter såsom möjligheter att ta sig till och från busshållplatser på ett säkert sätt samt att byta mellan trafikslag. Vissa framkomlighetsproblem finns också, särskilt i korsningar. Dessa brister kommer att växa i och med det ökade resandet när fler personer bor och verkar i stråket. Inriktningen i kommunens översiktsplan är att merparten av de nya bostäderna kommer tillkomma i anslutning till tätorterna i stråket. En betydande del beräknas i anslutning till Gunsta.

Längs Almungestråket (väg 282) har brister kopplade till trafiksäkerhet, kollektivtrafik, gång- och cykel samt hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet identifierats. Brister gällande cykelbarheten finns främst mellan Gunsta och Almunge.

I Uppsala kommun är pendling omfattande i tätorter och bygder utanför staden. Väg 282 är ett viktigt pendlingsstråk både med kollektivtrafik och med bil. Via väg 273 som passerar Almunge i nordsydlig riktning finns en koppling mot Arlanda

En ÅVS har genomförts för sträckan trafikplats Kumla till Almunge. Under perioden 2018–2021 har sidoområdesåtgärder genomförts samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Dalastråket (Uppsala–Morgongåva–Heby–(Sala/Borlänge/Mora))

Dalabanan

På Dalabanan planeras ett flertal åtgärder genomföras för att förbättra kapaciteten. Åtgärderna innefattar bland annat trimning av signalsystemet, spårbyte, kontaktledningsbyte samt förlängning och nyanläggning av mötesspår.

Järnvägen är i akut behov av spårbyte vilket planeras genomföras mellan perioden 2024–2027. Banan är enkelspårig vilket försvårar pendeltågstrafik med tillräcklig turtäthet för en attraktiv trafik och ytterligare uppehåll. Det betyder i sin tur behov av parallell stomtrafik med buss. En utvecklad regiontågstrafik med ytterligare uppehåll kan bidra till förstorad funktionell arbetsmarknad vilket inkluderar södra Dalarna och delar av Västmanland och möjliggör för ett ökat bostadsbyggande i stationsnära lägen. Nya spår minskar driftstörningar och skapar en mer robust och pålitlig järnväg.

Ytterligare brister är osäkra plankorsningar i bland annat Morgongåva som vid bomfällning orsakar köer och påverkar framkomligheten på väg 72 samt att det ökar risken för spårspring. Även stationerna i Morgongåva och Heby har brister i plattformar, plattformshöjder och kundmiljöer. Det finns behov av ett stickspår för hållbara godstransporter från företagsparken i Morgongåva och ett i Heby till Setra sågverk som ansluter till Dalabanan. Det finns ett behov av en utredning om förutsättningar för ytterligare uppehåll på Dalabanan.

I Uppsala är plankorsningen vid Börjegatan kapacitetshämmande för såväl den regionala busstrafiken som för stadstrafiken i Uppsala. Bristen hanteras framför allt via nationell plan.

Väg 72

Väg 72 är en funktionellt prioriterad väg på regional nivå för dagliga personresor med bil, för långväga personresor med bil samt för kollektivtrafik med buss. Enligt länsplanen är väg 72 bidragande till att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda, vilket bland annat möjliggör en förstorad arbetsmarknad.

Väg 72 växlar i karaktär från landsbygd till lite tätare glesbygd men har även drag av lokal karaktär/funktion i samhällen som exempelvis Heby och Morgongåva. Vägen som i

stort sett är parallell med Dalabanan är även viktig för att skapa tillgänglighet till järnvägen.

Cykelbarheten längs stråket är relativt god. Det finns ett behov av att binda ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiken, dels också fysiska gång- och cykellänkar som binder ihop tätorter. Det finns brister i cykelbarheten på sträckorna Vänge – Järlåsa, Järlåsa – Vittinge samt Vittinge – Morgongåva. Sammanhängande cykelbart parallellt vägnät saknas för dessa sträckor, med undantag för Vittinge – Morgongåva där en alternativ sträckning via Gillberga och Grimle finns.

Till bristerna längs vägen hör osäkra förhållanden för oskyddade trafikanter, bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet att ta sig till och från busshållplatser ur ett hela-resan-perspektiv. Vägen har också bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter. Framkomligheten för kollektivtrafiken har brister, specifikt i Morgongåva samt sträckan Järlåsa-Kvarnbolund. Det är svårt för bussen att komma ut från hållplatsfickan i rusningstrafik. Brister finns gällande siktsträckor och längd på accelerationsfält för bussarna. Lokaliseringen av hållplatser är inte optimal för de som reser med kollektivtrafiken, vilket innebär att oskyddade trafikanter går längs smala vägrenar till och från hållplats. Detta är särskilt besvärligt under vintern då vägrenarna har plogvallar.

Sträckan har bristande åtgärder för vilt, till exempel saknas viltpassager, samtidigt som mycket vilt, främst rådjur, rör sig längs vägen. Svängfiler saknas längs hela sträckan. Det finns också bristande framkomlighet i att ta sig ut från anslutande vägar. Hela sträckan har bristande hastighetsefterlevnad. Mycket tung trafik bidrar till lägre framkomlighet och farliga omkörningar. Trafikflödena har ökat de senaste 5–10 åren vilket ger sämre framkomlighet.

I stråkbaserad ÅVS för väg 72 mellan Kvarnbolund och Heby (korsningen väg 56/väg72) avslutades under första kvartalet 2022.

Sträckan Vittinge–Morgongåva

En ÅVS genomfördes 2018 och utredningsområdet bestod av väg 72 och dess närområde på sträckan Morgongåva tätort fram till och med Vittinge. Syftet var att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Sträckan mellan Morgongåva och Vittinge är 6 km och cykelvägen är tänkt att följa väg 72 på den sträcka där alternativ väg saknas, en sträcka där hastigheten är hög (vid studiens genomförande var hastighetsgränsen 90 km/h, idag är den 80 km/h) och vägen är för smal för den tillåtna hastigheten.

Under första kvartalet 2021 påbörjade Trafikverket en vägplan för en ny gång- och cykelväg mellan Morgongåva och Vittinge.

Mälarstråket (Södertörn/Stockholm/Sundbyberg) –Bålsta–Enköping–(Västerås)
De högst prioriterade bristerna i stråket berör Mälarbanans kapacitet samt Bålsta station och resecentrum.

Mäljarbanan

Det är viktigt att fullfölja Mäljarbanans pågående utbyggnad till fyra spår på sträckan Tomtebodå–Kallhåll. Utbyggnaden ger förbåtttrad kapacitet och tillgänglighet med möjlighet till såväl fler tåg samt kortare restid. Det stärker förutsåttningarna för bostadsbyggande i stationsnära lägen såväl i Bålsta som i Enköping. Mäljarbanan är en del i stråket Stockholm–Våsterås–Örebro–Karlstad–Oslo och kapacitetsbrister längs med banan påverkar möjligheterna att utveckla kommunikationerna mellan de båda huvudstäderna med konkurrenskraftig spårburen trafik. Bristen hanteras via nationell plan.

Bålsta station

Stationen och resecentrumet i Bålsta har idag bristande kapacitet med köbildning på stationen och på perrongerna, bristande tillgänglighet för funktionshindrade samt bristande trygghet och säkerhet. Stationen har begrånsad kapacitet för att klara ökad turtåthet i pendeltågstrafiken. En om- och utbyggnad av stationen är en viktig pusselbit i förutsåttningarna för den omfattande utbyggnad av bland annat boståder som planeras och pågår i centrala Bålsta. Håbo kommun har byggt en ny bussterminal intill stationen. Syftet med att åtgårda bristerna är att knyta samman tåg och busstrafiken i ett samlat resecentrum. Bristen hanteras via såväl nationell plan som länsplan.

Trafikverket Region Stockholm har kontaktat Region Uppsala och Håbo kommun angående en planerad ÅVS för Mäljarbanan väster om Kungsången. Region Uppsala har i dialogen föreslagit att brister ska utredas och omfatta sträckan Kungsången–Bålsta med utsikt mot Våsterås. Det är ett särskilt viktigt stråk med omfattande trafik och ökat antal resande med pendel- och regionaltåg. ÅVS avser ökad kapacitet och robusthet i järnvågen. Region Uppsala anser att det är långsiktigt trovårdigt att möta trafikutvecklingen med två nya spår Kungsången– Bålsta. Dessutom förutsått en om- och tillbyggnad av kapacitet och höjd standard i stationen i Bålsta för att nå förbåtttrad tillgänglighet och säkerhet i resenårsmiljön. Region Uppsala ser behov av ett nära samarbete mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen Region Stockholm och Håbo kommun med syfte att uppnå ökad spårkapacitet samt en ombyggd och anpassad station i Bålsta.

Våg 263

I utförd ÅVS har vågens funktion formulerats enligt följande; ”Vågen har en lokal funktion med viss regional betydelse”. Den regionala kopplingen gäller tillgängligheten till Arlanda från Håbo och Enköping. Huvudvågen till Arlanda västerifrån går via E18 och våg 267, Rotebroleden, vilken är snabbare och säkrare och anpassad för genomfartstrafik. En ÅVS har tydliggjort bristerna som både gäller trafiksåkerhetsbrister för gång- och cykeltrafikanter och trafiksåkerhetsbrister i korsningspunkter och sidoområden.

Trafikplats Åsen

Håbo kommun planerar för ett omfattande verksamhetsområde i norra delen av Bålsta vilket kan komma att innebåra en ökad påfrestning i transportinfrastrukturen. Bristerna gäller framför allt trafiksåkerhetsbrister med anslutning österifrån, gång- och cykeltrafik samt avsaknad av samåkningsparkeringar med god anslutning till trafikplatsen och E18.

Trafikplats Draget

Brister i trafikplatsens funktion. Dålig sikt, tillgänglighet, köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta med otydlig geometri som leder till kraftiga inbromsningar.

Norrtäljestråket Knivsta–(Norrtälje/Kapellskär)

Stråket har en regional och storregional funktion framför allt för godstrafiken och väg 77 genom Stockholms län. Det finns stora brister såväl när det gäller trafiksäkerhet som framkomlighet. En utbyggnad av vägen i Stockholms län är finansierad i länsplan för Stockholms län 2018–2029. Inom Uppsala län har vägen en relativt hög standard och inga regionalt högt prioriterade brister finns. Det finns även brister i cykelbarheten och möjlighet att göra hållbara kombinationsresor längs med väg 77 i Knivsta kommun.

Riksväg 70-stråket (Enköping–Fjärdhundra–(Sala/Borlänge/Mora))

Vägen är utbyggd till mötesfri landsväg. Emellertid finns det fortfarande brister i möjligheten att cykla mellan Enköping och Fjärdhundra. En lösning där befintliga lokala och enskilda vägar nyttjas för gång- och cykelväg har arbetats fram. Några felande länkar kvarstår i arbetet för att få en cykelbarhet och det finns även brister i skyltning av cykelbarheten.

Roslagsstråket ((Gävle/Gävle hamn) – Karlholmsbruk–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–(Norrtälje))

En ÅVS slutfördes för väg 76 år 2016. I den föreslås ett åtgärdspaket som omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt att åtgärda felande länkar för möjligheterna för oskyddade trafikanter att röra sig längs vägen på vissa sträckor samt att åtgärda hållplatser. Region Uppsala har tillsammans med de berörda kommunerna tagit fram ett ställningstagande utifrån resultat från ÅVS:en.

Räta linjen (Norrköping/Västerås) –Heby–Tärnsjö–(Hedesunda/Valbo)

Sträckan Heby–Sala

Väg 56 mellan Sala och Heby ingår i det nationella vägnätet och är en del av den så kallade Räta linjen mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och vägen har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen ska byggas om till mötesfri väg och hastigheten på sträckan kommer att höjas från nuvarande högsta hastighet 90km/h till 100km/h. Vägen förses med mittseparering vilket minskar risken för olyckor och ökar trafiksäkerheten. I projektet ingår också hållplatsåtgärder och en separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan samt bulleråtgärder för de fastigheter som påverkas av buller från vägen. Vägplanen vann laga kraft i november 2020. Trafikverket arbetar med att ta fram bygghandlingar inför byggskedet.

Sträckan Heby–Tärnsjö

Vägen är en nationell stamväg och hanteras via nationell plan.

Vägen är utbyggd till mötesfri landsväg. I samband med det finns det fortfarande brister i möjligheten att cykla mellan Tärnsjö och Heby. En lösning är att använda det parallella vägnätet och nyttja det för att skapa cykelbarhet mellan tätorterna. Eventuellt kvarstår några felande länkar längs sträckan för att få en cykelbarhet och det finns även brister i skyltning av cykelbarheten. I Tärnsjö finns det bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Sträckan Länsgräns Gävleborg-Gävle

Region Gävleborg lyfter fram att vägen inte har några större brister i jämförelse med andra vägar inom Gävleborgs län. Emellertid är den främsta risken kollision med tunga fordon.

Bruksstråket (Söderfors–Tierp–Gimo–Hargshamn)

Det planeras för en ny cirkulationsplats längs väg 292 då det under åren har inträffat olyckor i korsningen väg 292/290 i Österbybruk, Östhammars kommun. Behovet av trafiksäkerhetsåtgärder har främst berott på att trafikanter på de anslutande vägarna inte har lämnat företräde för korsande trafik.

Det finns stora brister gällande cykelbarheten längs hela sträckan.

Det finns planer på att återstarta gruvverksamheten i Dannemora och använda sig av Hargshamnsbanan för att transportera järnmalm till hamnen i Harg. För att kunna göra det behöver reinvesteringar genomföras på banan.

Östervålastråket (Uppsala–Harbo–Östervåla–Räta linjen)

Stråket har olika karaktär, från landsväg i öppet landskap närmast Uppsala till smalare och krokigare karaktär i Heby kommun.

Brister som lyfts rör främst tillgänglighet för oskyddade trafikanter, ett bristande hela-resan-perspektiv med till exempel avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska punkter samt bristande tillgänglighet till hållplatser som en konsekvens av bland annat genomförda sidområdesåtgärder i form av räcken. Det har också pekats ut att det bland annat saknas gång- och cykelanslutningar som medger att oskyddade trafikanter kan röra sig längs med eller över väg 272 på ett säkert sätt. Det finns brister för kollektivtrafiken då det saknas tillgängliga och säkra hållplatser. Vissa hållplatser saknar fickor, väderskydd samt anslutande gång-och cykelvägar.

Region Uppsala ser att cykelbarheten längs stråket är låg. Längs med väg 272 finns det gott om parallellt vägnät som kan användas för att öka cykelbarheten längs stråket.

Längs med väg 272 finns det brister i trafiksäkerheten kopplat till vägstandarden. Utifrån vägbredd, linjeföring och siktförhållanden är standarden högst närmast Uppsala där trafikflödena är som störst. Samtidigt anger Trafikverkets nationella vägdata (NVDB) att en sträcka på cirka 7 km håller låg trafiksäkerhetsklass mellan Librobäck och Åkerby. Det saknas gång- och cykelanslutningar som medger att oskyddade trafikanter kan röra sig längs med eller över väg 272 på ett säkert sätt.

En stråkbaserad ÅVS har genomförts för hela väg 272. I samband med ÅVS:en genomförde Region Uppsala en stråkutredning längs sträckan på fokus på det hållbara resandet och innefattade bland annat fördjupad information och åtgärdsförslag gällande kollektivtrafiken.

Östhammarsstråket (Uppsala–Alunda–Gimo–Östhammar–Öregrund–Gräsö)

Högst prioriterade brister i stråket rör den sista etappen av utbyggnaden av väg 288, sträckan Gimo–Börstil och bytespunkt Gimo. Denna del av Uppsala län saknar järnvägsförbindelse för persontransporter. Av den anledningen är restiden och konkurrenskraftiga restidskvoter⁹ för kollektivtrafiken på väg 288 särskilt viktiga.

Gimo–Börstil

Sträckan är, förutom närmast Uppsala, den enda längs väg 288 som i nuläget inte är utbyggd till mötesfri landsväg. Bristerna längs stråket rör oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Det finns stora brister gällande cykelbarheten längs hela sträckan. Vägen har även trafiksäkerhetsbrister för motorfordonstrafik. En ÅVS genomfördes under 2015–2016.

Bytespunkt Gimo

Region Uppsala har tillsammans med Östhammars kommun genomfört en ÅVS för bytespunkt Gimo och syftet med studien var att ta ett helhetsgrepp gällande lokalisering och funktionsutveckling för ÅVS:en i bytespunkten och omlokalisering till hållplats Skärfhammars kyrka. En överenskommelse har tecknats mellan Östhammars kommun och Region Uppsala för att få till den nya bytespunkten. Idag finns det brister i att samtliga busslinjer inte kan angöra bytespunkten vilket leder till avsaknad av hela-resanperspektivet och smidiga kombinationsresor mellan buss, cykel och bil.

Öregrund

Framkomligheten och trafiksäkerheten för trafiken genom Öregrund tätort och särskilt till färjeläget utgör en utpekad brist. Trafiken till och från Gräsö via Gräsöleden, en ca 1 kilometer lång färjeled, är intensiv, särskilt under sommarmånaderna och vid storhelger vilket leder till köbildningar genom Öregrund och svårigheter för trafikanter att ta sig till olika målpunkter inom Öregrund. Den omfattande köbildningen påverkar även kollektivtrafikens framkomlighet som har stora svårigheter att ta sig fram till färjeläget under sommaren.

Gimo–Hov

Vägen är utbyggd till mötesfri landsväg. I samband med det finns det fortfarande brister i möjligheten att cykla mellan Hov och Gimo. En lösning är att använda det parallella vägnätet och nyttja det för att skapa cykelbarhet längs med sträckan. Eventuellt kvarstår några felande länkar längs sträckan för att få en cykelbarhet och det finns även brister i skyltning av cykelbarheten. De största cykelbarhetsbrister är mellan Skoby och Gimo.

⁹ Se ordlista för förklaring av begreppet.

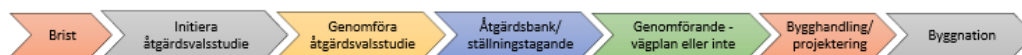
Skäve – Jälla

Vägen från Skäve cirkulationsplats till Jälla är ungefär 2,5 kilometer lång och är en vanlig väg med två körfält. Det finns en gång- och cykelväg längs sträckan. Vägen är mittseparerad från Jälla-Gimo. Den aktuella vägen är inte mittseparerad och det på grund av för många utfarter för att den ska kunna vara mittseparerad enligt tidigare utredning. Den beräknade årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) uppgår till 14 950 fordon per dygn

Framkomligheten längs sträckan har stora brister med köbildning under rusningstid. Detta påverkar framför allt framkomlighet kollektivtrafiken.

4.2 Från brist till åtgärdsplanering

Infrastrukturprojekt i länsplanen som ligger på det statliga vägnätet ska planeras enligt en särskild process som styrs av lagar som slutligen leder fram till en vägplan. Trafikverket är huvudman för denna planering. I planläggningsprocessen utreds var och hur infrastrukturinvesteringen ska byggas. Flertalet prioriterade infrastrukturåtgärder i länsplanen är redan inne i planläggningsprocessen sedan många år medan andra är utpekade som brister och inte har någon utredning ännu. Hur lång tid det tar att få fram svaren hur bristen ska lösas beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.



Figur 16: Förenklad bild av planläggningsprocessens olika steg för åtgärder på statligt vägnät i länsplanen Källa: Region Uppsala

Resultatet av planläggningsprocessen och utformningen av vägen beskrivs och redovisas i en vägplan. I planläggningsprocessen ingår olika steg.

Första steget är att identifiera brister i transportsystemet. Bristerna bedöms och vissa brister går vidare i processen med att initiera en åtgärdsvalsstudie.

En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder för bristerna. I åtgärdsvalsstudien redogörs åtgärdsförslag och dessa har utvärderats avseende effekter och konsekvenser, kostnad och genomförbarhet. Trafikverket gör sedan ett ställningstagande för vilka åtgärdsförslag som bedöms kunna genomföras och ha lönsam effekt. De åtgärder som Trafikverket föreslår att länsplanen ska gå vidare med hanteras och prioriteras av Region Uppsala. Övriga åtgärder som åtgärdsvalsstudien rekommenderar är upp till varje part att genomföra. Region Uppsala har valt att ta ett helhetsansvar efter en avslutad ÅVS för att säkerställa att de åtgärderna som ÅVS:en rekommenderar blir genomförda. Tillsammans med berörda parter tas en överenskommelse fram om de åtgärder som ska genomföras. I Genomförandeplan för infrastrukturens satsningar beslutas vilka åtgärder som ska genomföras inom länsplanen. Samråd är viktigt under hela planläggningen för att olika intressenter som berörs av åtgärderna ska få säga sitt.

Planeringsperspektiv 2022–2033

För åtgärdsplanen gäller att för beslut som fastställer åtgärder de första sex åren utgår från att åtgärder har kommit så långt i den fysiska planeringen att de kan börja byggas så som planerat. De sista sex åren av planperioden visar mer en totalbild av behov och brister i länets transportsystem. Av behov och brister kan också vissa åtgärder namnsättas och budgeteras år 7–12. Detta görs utifrån bedömningen att behoven är viktiga i ett långsiktigt perspektiv utifrån nuvarande strategisk inriktning, utvecklingen i länet och om behoven hänger ihop med andra investeringar år 1–6.

Nedan beskrivs de avsiktsförklaringar, medfinansieringsavtal och avtal som Region Uppsala har tecknat inom ramen för arbetet med länsplanen.

Namn		
Avsiktsförklaring		
Räta linjen	Gång- och cykelväg Sala-Heby väg 56	Gång- och cykelväg, finansieras tillsammans med Region Västmanland
Östhammarstråket	Väg 288 Gimo-Börstil	Uttrycker parternas gemensamma mål att säkra utbyggnaden och finansieringen av väg 288 Gimo-Börstil
Ostkuststråket	Gemensam hållbar samhällsplanering i Knivsta kommun	Uttrycker parternas mål att samarbeta för en hållbar samhällsutveckling.
Medfinansieringsavtal		
Dalastråket	Heby lastterminal	Tillsammans med Trafikverket och Setra ska Region Uppsala finansiera åtgärder vid Heby lastterminal, som innebär att varutransporter kan föras över från väg till järnväg
Avtal		
Ostkuststråket	Avtal avseende bostadsbyggande i Alsike, Nydal och "Nysala" i Knivsta kommun	Avtal gällande bl a utbyggnad av fyra spår mellan Uppsala och Stockholm, ny station i Alsike, kollektivtrafik och bostadsbyggande.
Ostkuststråket	Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun	Avtal gällande bl a utbyggnad av fyra spår mellan Uppsala och Stockholm, ny station i Bergsbrunna (Uppsala S), kapacitetsstark kollektivtrafik och bostadsbyggande.

Medfinansieringsavtal - ny trafikplats på E4

Avtalet avser vägplan, bygghandling och produktion av ny trafikplats på E4 mellan trafikplats 184 Brunnby i Knivsta kommun och avfart 186 vid Danmark i Uppsala kommun. Avtalet är mellan Uppsala kommun, Knivsta kommun och Trafikverket. Ny trafikplats på E4 är genom förhandlingsplanering en av de åtgärder som avtalats mellan samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande, Uppsala kommun, Knivsta kommun och Region Uppsala, i för kommunerna separata avtal.

Åtgärden genomförs för att möjliggöra den expansiva bostadsutveckling som planeras i de båda kommunerna. Den övergripande infrastrukturen behöver utvecklas för att anpassas till det ökade bostadsbyggandet.

Medfinansieringsavtal – trafikplats Fullerö

Avtalet avser en vägplan för trafikplats Fullerö i korsningen mellan E4 och väg 290 samt närliggande korsningspunkt längs väg 290/Kometvägen i Storvreta. Avtalet omfattar åtgärderna upprätta en vägplan för Fullerö trafikplats samt produktion av en gångpassage på väg 290. Avtalsparter är Uppsala kommun och Trafikverket Region Öst.

5. Finansiering av infrastrukturåtgärder

Medlen i länsplanen är begränsade och genom att använda dem i kombination med andra finansieringsformer ökar möjligheten att skapa förutsättningar som gynnar den regionala transportinfrastrukturen. Nedan beskrivs olika finansieringsformer för infrastrukturåtgärder.

5.1 Medfinansiering av statlig infrastruktur

Med medfinansiering avses till exempel att en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur. Medfinansieringen innebär ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande kopplat till satsningar på det statliga vägnätet. Hur stor del som ska medfinansieras av annan part än länsplanen grundar sig i hur stor kommunal kontra regional nytta infrastrukturåtgärden har. Om projektet har tydliga kommunala exploateringsnyttor i form av till exempel markvärden, bostadsbyggande och verksamheter ska alltid medfinansiering övervägas och prövas. Medfinansiering ska i sådana fall diskuteras och förhandlas med Region Uppsala och Trafikverket så tidigt som möjligt i planläggningsprocessen.

5.2 Samfinansiering

Länsplanen finansierar helt eller delvis åtgärder som normalt ska finansieras via den nationella transportplanen. Detta exempelvis vid ombyggnationer av tågplattformar och gång- och cykelvägar längs med stamvägar.

5.3 Förskottering

Förskottering innebär att Region Uppsala, kommun eller enskilda parter lånar ut pengar till staten för att få ett planerat byggande av statlig infrastruktur tidigarelagt. Objektet måste finnas med i länsplanen och vara planerat att genomföras inom 5 år. Länsplanen har en årlig fördelning av medlen att förhålla sig till och kan därmed inte överskrida detta. Förskottering kan vara fördelaktigt att tillämpa exempelvis då flera objekt hamnar för produktion inom samma år. Det kan exempelvis vara vägplaner som tas fram parallellt eller som av olika skäl blivit försenade eller tidigarelagda.

Trafikverket tillämpar följande riktlinjer i all hantering av förskotteringar:

- Den samlade skulden för Trafikverkets åtaganden i förskotteringsavtal får inte överskrida 30 procent av tilldelade medel som får användas till aktuella åtgärder innevarande år.
- Avtal om förskottering får inte innehålla villkor som innebär indexuppräknings- eller räntor på förskotterade belopp.
- Förskotteringar ska alltid till övervägande del omfatta byggkostnader.
- Ett objekt som förskotteras får maximalt tidigareläggas med fem år i förhållande till plan.
- Skälen för behovet av förskottering ska anges i den förskotterade aktörens ansökan till Trafikverket.

- För att sluta avtal om förskottering från en kommun ska fullmäktigebeslut kunna uppvisas i ärendet.
- Konsekvenserna för fullgörandet av den långsiktiga planen ska utredas innan avtal ingås och eventuell påverkan på andra objekt ska klargöras.
- Avtal om förskottering får inte innehålla uppgifter om tidpunkt för återbetalning av förskottering, annat än att förskottering återbetalas när medel finns tillgängliga i Trafikverkets budget. I sin årsredovisning ska Trafikverket redovisa den sammanlagda förskotteringsskulden vid utgången av innevarande år.

5.4 Statlig medfinansiering

Finansiering ur nationell eller regional plan till åtgärder gällande kollektivtrafikanläggningar, trafiksäkerhet där även gång- och cykelåtgärder ingår samt miljöåtgärder. Bidraget kan sökas av kommuner och kollektivtrafikmyndigheten och beviljas med upp till 50 procent av produktionskostnaderna. Åtgärderna ska vara på det kommunala vägnätet och genomföras av annan än planupprättaren.

5.5 Finansieringsformer för gång- och cykel

I tabellen nedan beskrivs de olika finansieringsformerna för gång- och cykelåtgärder.

Tabell 6: Finansieringsformer för gång- och cykelåtgärder Källa: Region Uppsala

Lokalisering av åtgärd	Finansiering
Längs statligt vägnät, del av det prioriterade regionala väg- eller cykelnätet	100% via länsplanen
Längs statligt vägnät, gång- och cykelvägar som ej är en del av det regionala cykelnätet	40% via länsplanen och 60% via aktuell kommun
Längs kommunalt vägnät	Upp till 50% via länsplanen och minst 50% via aktuell kommun
Kommunal cykelväg utefter statlig väg	100% via aktuell kommun med möjlighet till medfinansiering upp till 50% via länsplan

100% finansiering för gång- och cykelvägar längs statlig väg

De åtgärder som är en del av det regionala cykelvägnätet finansieras till 100 procent av länsplanen. Ett regionalt cykelvägnät omfattas dels av länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiken, dels fysiska gång- och cykellänkar som binder ihop tätorter.

40/60 för gång- och cykelvägar längs statlig väg

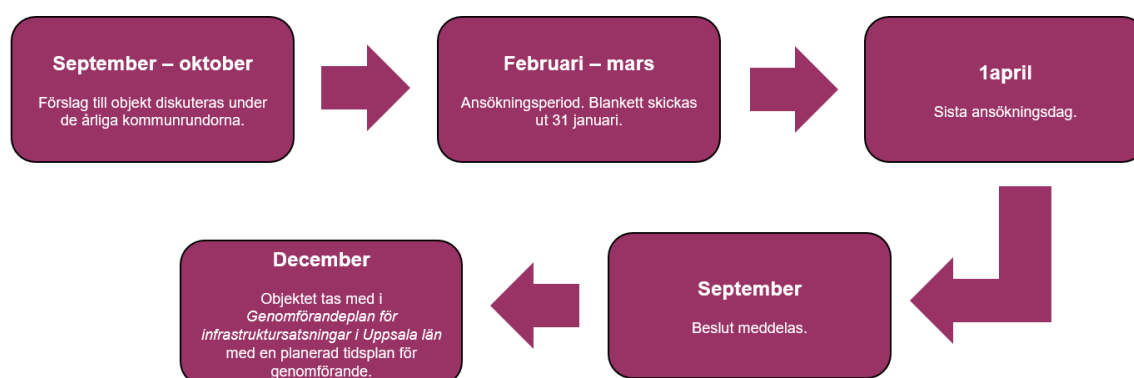
Finansieringsformen 40/60 för gång- och cykelvägar längs statlig väg innebär att alla kommuner i länet kan vartannat år söka medel för byggande av gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Länsplanen finansierar med 40 procent och den aktuella kommunen med 60 procent.

Förutom ett regionalt cykelvägnät finns det behov av gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Exempel på gång- och cykelvägar som har en lokal funktion är gång- och cykelvägar till och mellan mindre tätorter, badplatser, idrottsplatser, besöksmål av kommunal betydelse, kommunala anläggningar samt att vägen har en låg årsdygnstrafik.

I och med framtagandet av länsplan 2018–2029 öppnade Region Uppsala upp för att ge länets kommuner möjlighet att ansöka om att använda sig av finansieringsformen 40/60 för gång- och cykelvägar längs statlig väg som har en lokal funktion.

Avvägningen av procentsatsen ska dels utgöra ett incitament till byggande av gång- och cykelvägar men å andra sidan inte ta fokus och medel från länsplanens uppgift att bygga ut ett regionalt cykelvägnät som kan bidra till länsplanens övergripande målsättning om ökade andelar hållbara resor, dvs. kollektivtrafik, cykel och gång. Eftersom behoven av gång- och cykelvägar sannolikt är större än de medel som avsätts i länsplanen kommer prioritering av gång- och cykelvägsobjekt att behöva göras.

Processen för ansökan om finansiering 40/60-åtgärder redovisas nedan.



Figur 17: Ansökningsprocess 40/60-åtgärd Källa: Region Uppsala

Cykelväg längs kommunalt vägnät

Kommunerna kan en gång per år lämna in en ansökan till Trafikverket om bidrag/statlig medfinansiering till utbyggnad av cykelväg på kommunalt vägnät. Trafikverket ansvarar för att information om ansökningstid och ansökningshandlingar skickas ut till alla kommuner. Region Uppsala prioriterar bland ansökningarna i samråd med Trafikverket Region Öst. Upp till 50% via länsplan och minst 50% via den aktuella kommunen.

Kommunal cykelväg utefter statlig väg

Det finns alternativ till etablering av kommunal cykelväg utefter statlig väg (så kallade Tierpsmodellen). Detta kan vara en valmöjlighet att tillämpa exempelvis då åtgärden är av sådan karaktär att den inte kommer att prioriteras i genomförandeplanen för länsplan. Tierpsmodellen ger kommunen även en möjlighet att få till ett genomförande som ligger mer i närtid. Kommunen finansierar åtgärden men i vissa fall kan det vara berättigat med statlig medfinansiering. Åtgärden måste kunna genomföras utanför det statliga

vägområdet och med typfall 1¹⁰ och innebär att det inte är byggande av väg i lagens mening, och ingen vägplan behövs därför tas fram.

5.6 Stadsmiljöavtal

Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik samt hållbara godstransportlösningar. Åtgärden är ett sätt att ge kommunerna ekonomiska incitament för att utveckla stadsmiljön och göra det enklare för invånarna att välja de hållbara färdsattnen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det ska stimulera till en hållbar utveckling av funktionsblandade tätorter där det ska finnas en god tillgänglighet och närhet till viktig samhällsservice, bostäder, arbetsplatser samt rekreation och friluftsliv, men även ge tillgång till en utveckling av stadens gestaltning och infrastruktur. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Förutsättningar för stöd i form av stadsmiljöavtal är motprestationer som bidrar till att hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs.

5.7 Särskilda satsningar

Inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder i nationell plan kan särskilda satsningar bli aktuella under planperioden. Trafikverket får i uppgift att beskriva de särskilda satsningarna och hur ansökan ska göras för att kunna ta del av dem. Som exempel kan nämnas samfinansiering av länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet som förkortar restiden på landsbygden. Det kan innebära åtgärder i form av mittseparering eller andra åtgärder som inte innebär hastighetssänkning.

Ett annat exempel är en föreslagen cykelpott för cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar och samfinansiering av åtgärder på statliga vägar som ingår i länsplanerna.

¹⁰ Typfall 1 : Små och okomplicerade åtgärder på befintlig anläggning, endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, frivillig markåtkomst (Källa: planläggning_vagar_jarnvagar_1_0_141014.pdf (trafikverket.se 2021-05-21))

6. Framtagande av åtgärdsplan

Den ekonomiska ramen för Uppsala län för 2022–2033 har av regeringen fastställts till 1 901 miljoner kronor. Efter Trafikverkets avräkning har den siffran justerats till 1 934 miljoner kronor, vilket fördelas över åren i enlighet med tabellen nedan.

Tabell 7: Den årliga fördelningen i miljoner kronor av den totala planeringsramen om 1934 miljoner kronor. Källa: Trafikverket

År	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
MKr	160	166	163	166	162	161	159	159	159	159	159	159

6.1 Planeringsförutsättningar från regeringens direktiv

Uppdragsdirektivet från regeringen uttrycker några grundläggande utgångspunkter som ska beaktas i planeringen.

Transportpolitiska målen och etappmålen

De transportpolitiska målen och de etappmål som regeringen har beslutat ska vara utgångspunkt för länsplaneupprättarna analyser och förslag till åtgärder. Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Klimatmålen

Det övergripande klimatmålet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast år 2045, och det utgör en viktig utgångspunkt för arbetet i länsplanen.

Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt

Enligt regeringens direktiv ska fyrstegsprincipen vara vägledande för den fortsatta planeringen. Fyrstegsprincipen är ett planeringsverktyg som syftar till att påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt (steg 1) samt att optimera redan befintlig infrastruktur (steg 2) framför att bygga om (steg 3) eller bygga ny infrastruktur (steg 4). Det ska tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts för de åtgärder som föreslås. I länsplanen för Uppsala län har fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt varit vägledande sedan förra planperioden och det är ett väl integrerat arbetssätt i samverkan med länets kommuner och Trafikverket Region Öst. Fyrstegsprincipen är ett viktigt arbetssätt för att lösa brister och behov i trafiken och infrastruktur anser Region Uppsala.

Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur. Fyrstegsprincipen och ett

trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder.

Region Uppsala kommer eftersträva åtgärder som styr mot beteendeförändring och minskar behovet av fysiska åtgärder, steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen. Att planera enligt principen skapar förutsättningar för att hitta åtgärder som bidrar till minskat behov av resor och transporter samt till överflyttning av resor och transporter till hållbarare trafikslag. Om en åtgärd bedöms bidra till sådana överflyttningseffekter ska detta vara en del av bedömningen vid val av åtgärder i exempelvis åtgärdsvalsstudier. Även digital infrastruktur bör beaktas i samband med planering av transportinfrastruktur för att vidareutveckla och skapa förutsättningar för att dra nytta av digitaliseringens möjligheter.

Övriga krav

Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta betydande industriinvesteringars behov samt behov av ökat bostadsbyggande, genom statliga transportinfrastrukturåtgärder vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. För att ett bostadsbyggnadsprojekt eller betydande industriinvesteringar ska kunna påverka prioriteringen ska det präglas av hög genomförbarhet och en tidsmässig koppling till infrastrukturobjektet.

Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan övervägas. Vad gäller persontransporter bör föreslagna åtgärder bidra till att andelen kollektivtrafik ökar. Åtgärder gällande persontransporter ska bidra till ökad andel kollektivtrafik.

Hantering av målkonflikter

I stort sett alla investeringar har en grundläggande målkonflikt mellan nyttor och investerings- och driftkostnader. Eftersom länsplanens medel är begränsade har en infrastrukturinvestering alltid en alternativkostnad; pengarna som används till en investering hade kunnat användas till något annat. Det är denna målkonflikt som avspeglas i nettonuvärdeskvoten – ju högre kvoten är, desto mer nyttor skapas per krona, och desto lägre är risken att alternativkostnaden överstiger investeringens netto nytta.

Investeringar kan också innebära målkonflikter mellan olika typer av nyttor. En järnväg eller väg i ny sträckning kan till exempel skapa ökad tillgänglighet men innebära intrång i natur- eller boendemiljöer. En annan typ av målkonflikt som kan uppstå är mellan tillgänglighetseffekter och effekter inom hänsynsmålen, huvudsakligen utsläpp och trafiksäkerhet – men i många fall finns också synergier mellan dessa mål, det vill säga att en investering kan bidra positivt till alla dessa mål.

Målkonflikter mellan tillgänglighet (funktionsmål) och externa effekter (hänsynsmål) är vanlig inom länsplanen. Sänkt hastighetsgräns ger till exempel oftast ökad trafiksäkerhet men minskad tillgänglighet, och ökad bränsleskatt ger minskade utsläpp men också oftast minskad tillgänglighet.

För investeringar är det däremot vanligt med synergier mellan funktions- och hänsynsmål. De flesta väginvesteringar ger både ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet. Däremot kan väginvesteringar göra att trafiken och därmed utsläppen ökar. Det är relativt vanligt med målkonflikter mellan infrastruktur och intrång i natur-, kultur- och boendemiljöer. Särskilt infrastrukturinvesteringar i ny sträckning kan innebära betydande intrång.

Länsplanen hanterar målkonflikterna och målsynergier genom att använda en prioriteringsgrund för vilka åtgärder som ska väljas i länsplanen. De prioriterade funktionerna utgör prioriteringsgrunden ska ge stöd i val av åtgärder och målkonflikter.

- Planera enligt fyrstegsprincipen
- Prioritera åtgärder i de regionalt prioriterade stråken
- Skapa förutsättningar för klimatneutralt och transporteffektivt transportsystem
- Skapa förutsättningar att välja hållbara kombinationsresor och hållbara trafikslag
- Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

6.2 Regionala planeringsförutsättningar

Följande förutsättningar utgör grunden för åtgärdsplaneringen. Förutsättningarna tillmötesgås i olika omfattning i de alternativa planinriktningarna.

Tillgänglighet

Transportinfrastrukturen kan genom länsplanens åtgärder förbättra tillgängligheten till större arbetsplatser och viktiga regionala målpunkter. Länsplanen har en viktig bidragande del i att förbättra tillgängligheten och bidra till att det främjas i samhällsutvecklingen. Ett tillgängligt samhälle är utformat så att så många som möjligt kan använda och ta del av det. Det handlar framför allt om att kunna ta del av den fysiska miljön och kunna ta sig runt i samhället.

Framkomlighet för kollektivtrafiken längs vägnätet

Länsplanen ska prioritera åtgärder som stärker framkomligheten för kollektivtrafiken. Det gäller i första hand regionbusslinjer med stort resande, frekvent tidtabell, nyttotrafik och arbetspendling i relationer, där kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Exempel på framkomlighetsåtgärder är signalprioritering, hållplatsåtgärder, kollektivtrafikkörfält och korsningsåtgärder.

För att realisera det krävs satsningar på regionala pendlingsstråk och överflyttning till alltmer kapacitetsstarka transporter. Exempel på detta är spårburen kollektivtrafik, kollektivtrafik i prioriterade stråken, attraktiva bytespunkter och terminaler, ökad tillgänglighet till depåer, förbättrade förutsättningar för intermodala resor vid bytespunkter och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik.

Mittseparering och cykelbarhet

Länsplanen kan genom att bygga vägar med mittseparering bidra till en förbättrad trafiksäkerhet. Emellertid innebär mötesfria vägar ett hinder för den oskyddade trafikanten och möjligheten att säkert kunna ta sig fram med gång och cykel. Därför ser länsplanen det som en viktig planeringsförutsättning att i samband med mötesfria vägar ska det finnas en cykelbarhet längs sträckan för att främja för de fossilfria transporterna.

Kombinationsresor – genomföra cykel- och kollektivtrafikåtgärder

För att främja för det hållbara resandet är det viktigt att möjliggöra för kombinationsresor mellan de hållbara transportslagen, det vill säga gång, cykel och buss eller tåg.

Länsplanen kan bidra till att planera för infrastrukturåtgärder som främjar för detta. Det kan innefatta på en kombination av åtgärder som exempelvis medfinansiering av pendlarparkeringar, regionala cykelstråk samt tillgänglighetsanpassade hållplatser vid bytespunkter.

Klimat

Länsplanen behöver i högre grad ta hänsyn till fler perspektiv som klimat och miljö. Det är främst genom miljökonsekvensbeskrivningen som det tydliggörs hur stor betydande miljöpåverkan som länsplanens genomförande väntas medföra.

Trafiksäkerhet med fokus på den oskyddade trafikanten

Länsplanen har en bidragande del för arbetet med trafiksäkerhet inom områden det finns ett tydligt fokus på oskyddade trafikanter. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Länsplanen ska därför prioritera åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Åtgärder kan vara exempelvis säkra passager för oskyddade trafikanter såsom planskildhet för gång- och cykeltrafik.

Bärighetsfrågor

Godstransporter består ofta av en transportkedja som bör ses som en helhet. Det är av vikt för den regionala utvecklingen inom Uppsala län att det finns ett väl fungerande transportinfrastruktur för godstransporter att nyttja. Länsplanen kan bidra till att öka tillgänglighet och framkomlighet för godstransporterna i utpekade stråk.

6.3 Plandelar

Åtgärdsplanen byggs upp av ett antal rubriker, plandelar. Nedan följer en förklaring av respektive plandel.

Plandel	Förklaring
Namnsatta objekt	Objekt över 50 miljoner kronor. De namnsatta objekten innefattar större vägsatsningar som gynnar bilens framkomlighet och trafiksäkerhet. Region Uppsala vill säkerställa att det i samband med etablering av mötesfri väg också ordnas med en fullgod lösning för cykel- och gångtrafikanter och att

	framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken minimeras.
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun, Knivsta kommun och staten slutit avtal om bostadsbyggande i delar av Uppsala kommun och Knivsta kommun. För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts medel till ett fyrspårpaket i länsplanen. Medlen som avsätts i länsplanen ska finansiera och medfinansiera följande: • gång- och cykelvägar, passager, cykelparkeringar och mobilitetshubbar • kollektivtrafiksåtgärder som bidrar till attraktiv, framkomlig och tillgänglighet regional kollektivtrafik • utveckling av stationsområdena och prioriterade bytespunkter • stationsanpassningar Ostkustbanan Storvreta-Skutskär
Samfinansiering nationell plan	Länsplanen finansierar helt eller delvis åtgärder som normalt ska finansieras via den nationella transportplanen. Exempel på åtgärder är: gång- och cykelväg längs med stamvägnätet.
Namnsatta brister	Vägplanskostnader för brister från ÅVS:er och avtal. Medel avsätts även för säkerställa genomförandet av bland annat de namnsatta objekten i planen.
Åtgärdsområden	Åtgärder inom olika områden som kostar mindre än 50 miljoner kronor, denna plandel kallas även för potter.
1.Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Medel till åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resanperspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder.
2.Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Medel som avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder ska användas dels till åtgärder längs statligt vägnät, dels till

	statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder. Medel kan också användas för åtgärder längs enskilt vägnät.
3. Regional utveckling - fokus näringsliv och besöksnäring	Medel som ska bidra till den regionala utvecklingen med fokus på näringsliv och besöksnäring.
4. Steg 1 och steg 2	Medel till åtgärder i syfte att påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

6.4 Avstämning 2018–2021

Länsplaneupprättarna har i direktivet fått en planeringsram och en årlig medelsfördelning som redogjorts för ovan. Trafikverket har också fått i uppdrag att efter 2021 års utgång och innan regeringen fastställer de ekonomiska ramarna för länsplanerna göra en avstämning av upparbetade medel åren 2018–2021. I genomförandet av länsplanerna varierar upparbetade ekonomiska medel mycket relativt den budget som finns i länsplanerna. Det innebär att i vissa planer har mer medel än planerat upparbetats och i andra gäller motsatsen. I Uppsala län har under de aktuella åren inga stora objekt genomförts.

6.5 Alternativa planinriktningar och hållbarhetsbedömning

Till remissversionen av länsplanen (som remitterades i september 2021) togs tre olika planinriktningar fram. De tre planinriktningarna hade olika fokus där satsningarna kopplades till olika strategiska inriktningar. Planinriktningarna innehöll samma plandelar, men medlen fördelades olika inom plandelarna.

De tre inriktningarna har bedömts i en hållbarhetsbedömningen utifrån betydande miljöpå-verkan och sociala konsekvenser. Därmed gjordes en utvärdering av hur de föreslagna åtgärderna i respektive alternativ bidrar till att uppfylla mål med avseende på olika perspektiv, som till exempel de transportpolitiska målen, de nationella miljökvalitetsmålen och mål för jämlikhet och jämställdhet. Hållbarhetsbedömningen av alternativen bifogades remitteringen av länsplanen, som ett underlag till remissinstanserna. Efter remissperioden har länsplanen bearbetats och en åtgärdsplan presenteras. För denna har en hållbarhetsbedömning gjorts på samma sätt som för de tre planalternativen.

Nedan beskrivs de tre planinriktningarna övergripande. För en mer utförlig beskrivning hänvisas till bilaga 2. Slutsatserna från hållbarhetsbedömningen beskrivs i kapitel 8 Bedömning av länsplanen utifrån hållbarhetsaspekter.

Alternativ A - Tätorter och dess omland

- Fokus på brister och behov kopplade till prioriterade tätorter, med mindre än 10 000 invånare. Åtgärder koncentreras därmed till tätorterna och bidrar även till att dess omland kan dra fördel av åtgärder som främjar hållbara transporter. Många tätorter i länet har utvecklats på ömse sidor av huvudvägar och barriäreffekterna kan vara betydande. Genom att koncentrerat satsa på trafiksäkerhetsåtgärder, bytespunkter inklusive pendlarparkeringar, passager vid hållplatser, hela-resan-perspektivet, cykelvägar mm inom tätorterna uppnås synergieffekter som kan vara betydande.

Alternativ B - Regional utveckling med nytta för samhälle, näringsliv och arbetsmarknad

- Fokus på brister och behov som bidrar till förbättringar av samhället i stort för att främja den regionala utvecklingen och samhällsnyttan. Planinriktningen ska prioritera infrastruktursatsningar som ger ökad tillgänglighet till regionalt samhällsviktiga målpunkter såsom hälso- och sjukvård, näringsliv, kompetensförsörjning, utbildningsmöjligheter, tillgänglig kollektivtrafik och arbetsmarknad. Planinriktningen främjar därför åtgärder som blir mer riktade åtgärder för en delsträcka snarare än längs stråket som helhet. Åtgärderna kan vara i form av att utveckla bytespunkter som leder vidare till regionalt viktiga målpunkter i länet.

Alternativ C - Stråk och dess omland

- Fokus på brister och behov som är lokaliserade i länsplanen utpekade stråk. Åtgärder koncentreras därmed till stråken och dess omland. Boende på landsbygden är en del av ett upptagningsområde för exempelvis en bytespunkt. Planalternativet ska leda till att det blir lättare att resa ur hela-resan-perspektiv och gynna kombinationsresorna mellan kollektivtrafik, gång och cykel. Trafiksäkerhet för alla transportslag och framkomligheten för hållbara transporter är prioriterade.

6.6 Motiv

Remissinstansernas syn på planinriktningarna

Det finns en stor spridning på vilket alternativ A-C som remissinstanserna föredrar. Nio remissinstanser uttrycker att alternativ B är det bästa, sju tycker C och fem tycker A. Bland länets kommuner ser fördelningen annorlunda ut, där är det alternativ C som får det största stödet, tre kommuner förordar det.

Många remissinstanser har synpunkter på hur länsplanen kan bidra till klimatmålen, både hur åtgärderna kan uppfylla målen i länsplanen och hur länsplanen kan bidra till att uppfylla målen nationellt.

Utgångspunkter för ny åtgärdsplan

Med stöd i remissinstansernas synpunkter och den genomförda hållbarhetsbedömningen har en slutlig åtgärdsplan formats. De generella utgångspunkter som har legat till grund för åtgärdsplanen är:

- Den satsning på namnsatta objekt som har påbörjats ska fullföljas enligt principen lagt kort ligger. Detta innebär att objekten på vägarna 55, 288 och 600 är prioriterade för genomförande under planperioden
- Åtgärder som kommit långt i Trafikverkets planläggningsprocess dvs är i vägplaneskede är prioriterade att fortsätta till genomförande
- Det är viktigt att det finns möjlighet att söka statlig medfinansiering under hela planperioden
- Satsningar på åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande är prioriterade
- Det är önskvärt att stationsanpassning Ostkustbanan kan genomföras i sin helhet under planperioden
- Det är viktigt att planen bidrar till en satsning som leder i positiv riktning gällande klimatmål

7. Åtgärdsplanen

I detta avsnitt presenteras länsplanens åtgärdsplan för åren 2022–2033 med en beskrivning av varje plandel. I fördelningstabellen nedan redovisas åtgärder och åtgärdsområden som tilldelas medel i planen samt vid vilken tid genomförande kommer att ske. I tabellen finns tre kolumner med en indelning av pengar i den tolvåriga planen. Länsplanens år 1-3 innehåller pengar för åtgärder som är aktuella för genomförande där till exempel eventuell vägplan tagits fram eller är i slutskede. År 4-6 innehåller pengar för sådant som är prioriterat sedan tidigare och åtgärder är på gång, där exempelvis vägplanarbete pågår. År 7-12 är den del av länsplanen där pengar placeras för att visa vilka objekt som är viktigast att utreda. Pengarna kan prioriteras om vid nästa planrevidering.

Tabell 8: Åtgärdsplanen

Namnsatta objekt	År 2022-2024	År 2025-2027	År 2028-2033	Summa
Väg 600 Uppsala-Björklinge: gång- och cykelväg samt kollektivtrafikåtgärder	79	0	0	79
Varav gång-och cykelväg	69	0	0	69
Varav kollektivtrafikåtgärder	10	0	0	10
Väg 55 Enköping-Litslena	99	68	0	167
Varav länsplan	93	68	0	161
Varav medfinansiering Enköpings kommun	6	0	0	6
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	42	323	0	365
Väg 288 Gimo-Börstil	11	0	539	550
Varav länsplan	11	0	464	475
Varav medfinansiering extern part	0	0	75	75
Delsumma Namnsatta objekt	225	391	464	1080
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande				
Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala och stationsanpassning av Ostkustbanan, Störvreta-Skutskär	17	36	237	290
Delsumma Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	17	36	237	290
Samfinansiering nationell plan				
Väg 56 Sala-Heby	0	15	0	15
Delsumma Samfinansiering nationell plan	0	15	0	15

Namnsatta brister				
Vägplan, väg 72 Kvarnbolund - Heby	5	10	0	15
Vägplan, väg 55 Bärbyleden - Österleden	8	2	0	10
Varav länsplanen	4	1	0	5
Varav medfinansiering Uppsala kommun	4	1	0	5
Vägplan, väg 272 Östervåla-Libroback	7	3	0	10
Namnsatta brister - övrigt	16	30	40	86
Delsumma Namnsatta brister	32	44	40	116
Åtgärdsområden				
1.Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel				
Kollektivtrafik				
Utpekade objekt för kollektivtrafik	37	0	0	37
Gång- och cykel				
Utpekade objekt för cykel	75	40	16	131
Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel, inklusive statlig medfinansiering	33	3	64	100
Delsumma Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	145	43	80	268
2.Trafiksäkerhet och enskilda vägar				
Utpekade objekt för trafiksäkerhet	21	0	0	21
Räffling	4	3	0	7
Övrig pott för trafiksäkerhet och enskilda vägar, inklusive statlig medfinansiering	30	11	61	102
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	55	14	61	130
3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring				
Regional utveckling	6	4	20	30
Delsumma Regional utv	6	4	20	30
4. Steg 1 och steg 2				
Steg 1 och steg 2-åtgärder	5	0	0	5
Delsumma steg 1 steg 2-åtgärder	5	0	0	5
Totalsumma	485	547	902	1934
Årlig prel ram från Trafikverket	489	490	955	
Differans	4	-57	53	

Namnsatta objekt

Inom plandelen namnsatta objekt avsätts 1080 miljoner kronor.

Tre av de namnsatta objekten innefattar större vägsatsningar som gynnar bilens framkomlighet och trafiksäkerhet, de innebär ombyggnation till mötesfri väg. Region Uppsala vill säkerställa att det i samband med etablering av mötesfri väg också ordnas med en fullgod lösning för cykel- och gångtrafikanter och att framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken minimeras. Region Uppsala vill poängtera att de tre stora väginvesteringarna också innehåller investeringar som förbättrar möjligheter till hållbara kombinationsresor, ökad tillgänglighet till hållplatser och framkomlighet för kollektivtrafik. Vidare ingår även åtgärder som leder till ökad cykelbarhet längs med vägen, förbättrad samåkningsmöjlighet och planskilda passager för oskyddade trafikanter i anslutning till tätorter, prioriterade bytespunkter eller större arbetsplatser.

Väg 55 Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund

Vägsträckorna planeras att byggas om till en mötesfri landsväg, med mitträcke och med mål hastighet 100 km/h. En ny gång- och cykelväg planeras längs hela sträckan och planskilda passager för gående och cyklister samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser och ny hållplatsutrustning.

Sträckan Uppsala-Enköping-Västerås är det starkaste kollektivtrafikstråket med avseende på resande som inte har spårburen kollektivtrafik. I det kommande vägplanarbetet ska förutsättningarna för kollektivtrafiken och dess konkurrenskraft gentemot bil särskilt uppmärksammas, liksom möjligheterna för oskyddade trafikanter att på ett säkert sätt färdas längs vägen samt till och från busshållplatser. Det är därför viktigt att säkra ett hela-resan-perspektiv och bristerna rör så väl trafiksäkerhet som framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken.

Vägen är utpekad som en funktionellt prioriterad väg och den är rekommenderad väg för farligt gods. Hela sträckan av väg 55 finns med i riksintresset för kommunikationer och kan i ett större perspektiv ses som ett alternativ till E4 genom Stockholm för den långväga trafiken.

För tillfälligt pågår två vägplaner och Trafikverkets bedömning är att vägplanen för Enköping-Litslena ska lämnas in i december 2022 och vägplanen för Örsundsbro - Kvarnbolund i juni 2023 för fastställelse. Produktion för båda sträckorna beräknas preliminärt pågå mellan perioden 2024–2026.

Ombyggnad av sträckan Enköping-Litslena bedöms av Trafikverket kosta cirka 167 miljoner kronor varav länsplanen står för 161 miljoner kronor. Extern finansiering motsvarande 6 miljoner kronor förutsätts således tillkomma från Enköpings kommun. Sträckan Örsundsbro-Kvarnbolund bedöms kosta 365 miljoner kronor

Väg 600 Uppsala-Björklinge Gång- och cykelväg samt kollektivtrafikåtgärder

Det pågår en vägplan för en cirka 16 km lång gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge, via Lövstalöt. Den senaste bedömningen av kostnaden är 79 miljoner kronor. Åtgärden innehåller också upprustning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

Väg 288 Gimo-Börstil

Väg 288 mellan Gimo och Börstil är ett regionalt viktigt stråk och tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet med betydelse för pendling både inom kollektivtrafik och biltrafik. Vägen är rekommenderad väg för farligt gods. Stråket förbinder Uppsala-Östhammar och är en viktig länk för Uppsala län. Vägen har stor betydelse för tillgängligheten till olika funktioner såsom arbetsplatser, skolor och andra samhällsfunktioner. Trafikverket gjorde under 2016 en åtgärdsvalsstudie för väg 288 på sträckan Gimo-Börstil.

Trafikverket arbetar med en vägplan för väg 288 Gimo-Börstil och det innebär att de planerar för en mötesfri landsväg med 100 km/tim standard. Det planeras för cykelbarhet längs hela sträckan, tillgänglighetsanpassningar av hållplatser, övriga kollektivtrafikåtgärder, en förbifart vid Hökhuvud och förbättringar av korsningar. Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomligheten på väg 288 mellan Gimo och Börstil.

Ombyggnad av sträckan Gimo-Börstil bedöms av Trafikverket kosta cirka 550 miljoner kronor varav länsplanen står för 475 miljoner kronor. Extern medfinansiering motsvarande 75 miljoner kronor förutsätts således tillkomma från extern part.

Tabell 9: Plandel Namnsatta objekt

Namnsatta objekt	År 2022-2024	År 2025-2027	År 2028-2033	Summa
Väg 600 Uppsala-Björklinge: gång- och cykelväg samt kollektivtrafikåtgärder	79	0	0	79
Varav gång-och cykelväg	69	0	0	69
Varav kollektivtrafikåtgärder	10	0	0	10
Väg 55 Enköping-Litslena	99	68	0	167
Varav länsplan	93	68	0	161
Varav medfinansiering Enköpings kommun	6	0	0	6
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	42	323	0	365
Väg 288 Gimo-Börstil	11	0	539	550
Varav länsplan	11	0	464	475
Varav medfinansiering extern part	0	0	75	75
Delsumma Namnsatta objekt	225	391	464	1080

Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande

I regeringens behandling av Nationell plan 2018–2029 prioriterade regeringen spårutbyggnaden med fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län. Statens investering skulle även ske med en motprestation från berörda kommuner i Uppsala län samt Region Uppsala. Regeringen vill bidra till ökat bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling genom att sluta avtal med kommuner. För att staten skulle finansiera objektet fyra spår slöts därför två avtal mellan den utsedde samordnaren för större exploateringar med hållbart byggande och med Uppsala kommun, Knivsta kommun och Region Uppsala.

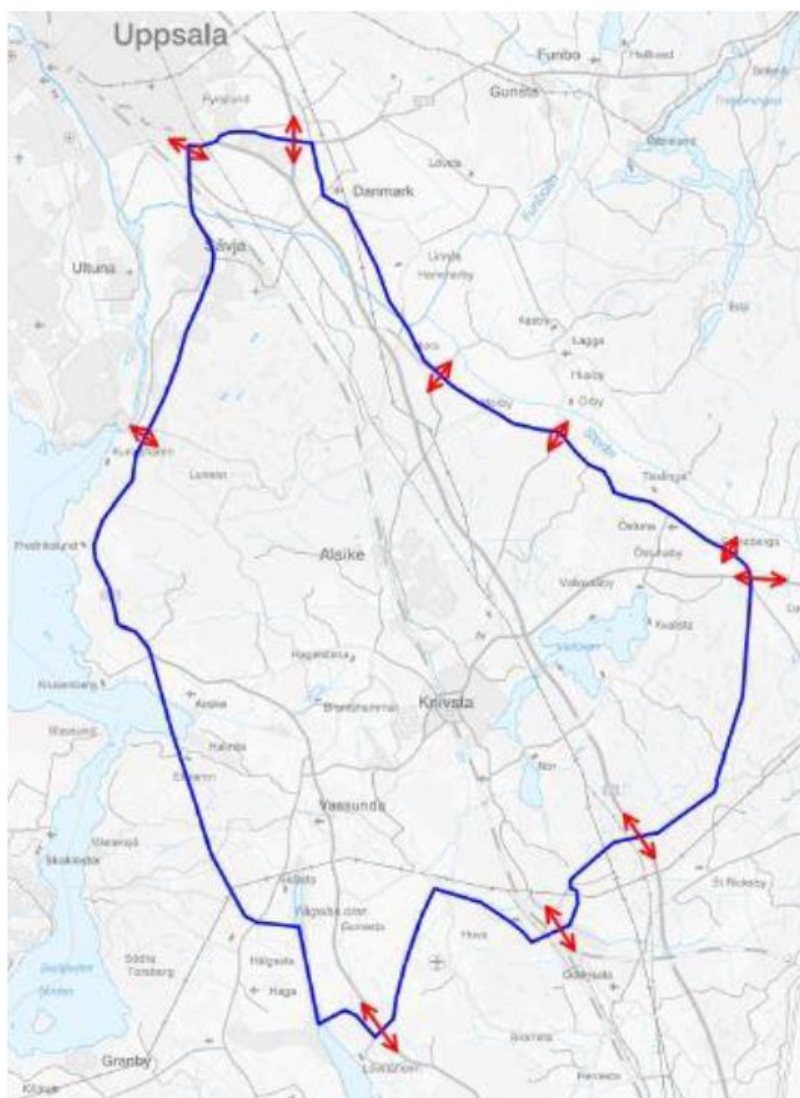
Avtalen innebär att Uppsala kommun och Knivsta kommun har åtagit sig att planera för 48 000 nya bostäder, fördelat på 33 000 nya bostäder innan år 2050 i områdena Bergsbrunna och Södra staden i Uppsala kommun respektive 15 000 bostäder innan år 2057 i områdena Västra Knivsta och Alsike i Knivsta kommun.

Under våren 2018 kom fyra spår med i den nationella planen för perioden 2018–2029, där den första delen av projektet finansierats, sträckan Uppsala C – Bergsbrunna inklusive stationsläge Bergsbrunna (Uppsala Södra). Trafikverket fick därmed uppdraget att börja planera för två nya spår. Det ingår även i objektet att färdigställa stationslägen i Bergsbrunna (Uppsala Södra) och Alsike samt att Uppsala station ska anpassas till ytterligare två anslutande spår.

För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts totalt 290 miljoner kronor till ett åtgärds paket kopplat till fyra spår i länsplanen.

Utbyggnaden till fyra spår möjliggör en kraftigt ökad trafikering med bland annat förbättrad tillgänglighet till viktiga regionala målpunkter och arbetsplatser i Stockholm-Mälardalenregionen. Det skapar också ökad attraktivitet för stationsorterna norr om Uppsala. Region Uppsala har investerat i nya tåg för att möta det ökande resandet från dessa orter, och det kommer även att behövas åtgärder till exempel i form av stationsanpassning för att möjliggöra en trafikering som har den kapacitet som kommer att krävas. I den mån stationsanpassningar inte ryms i nationell plan, kan frågan om samfinansiering från länsplanen komma att prövas.

Det pågår en åtgärdsvalsstudie med syfte att identifiera brister och behov som uppstår på infrastrukturen till följd av bostadsbyggande som är en motprestation till utbyggnad av fyra spår på sträckan Uppsala C-Stockholms länsgräns. I åtgärdsvalsstudien ingår gång- och cykelväg längs med väg 255, där Region Uppsala och Knivsta kommun kommit överens om 40–60-finansiering.



Karta 11: Åtgärdsvalsstudiens geografiska område Källa: ÅVS Tpl och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling

När åtgärdsvalsstudien är färdig och Trafikverket har gjort ett ställningstagande för åtgärdsvalsstudien kommer Knivsta kommun, Uppsala kommun och Region Uppsala att tillsammans besluta om vilka åtgärder som ska genomföras inom plandelen utifrån länsplanens inriktning. Detta kan innebära behov av att tillföra ytterligare medel i kommande länsplaner.

Medlen som avsätts i denna plandel i länsplanen ska:

- Finansiera eller medfinansiera en gen gång- och cykelväg mellan Bergsbrunna- Alsike-Knivsta-Stockholms läns gräns
- Finansiera eller medfinansiera gång- och cykelvägar och passager i ÅVS-området
- Finansiera kollektivtrafikåtgärder som gynnar en attraktiv, trafiksäker, framkomlig och tillgänglig regional kollektivtrafik

Exempel på åtgärder: Signalprioritering, hållplatsåtgärder, passager vid hållplats/bytespunkt, kollektivtrafikkörfält och korsningsåtgärder

- Medfinansiera åtgärder som bidrar till att utveckla stationsläget i Bergsbrunna (Uppsala S), Alsike och Knivsta till bytespunkter för kollektivtrafiken och gynnar hållbara kombinationsresor.
- Medfinansiera kollektivtrafikåtgärder som gynnar framkomligheten i de prioriterade stråken samt tillgängligheten för kollektivtrafiken inom tätorter
Exempel på åtgärder: Signalprioritering, kollektivtrafikkörfält, pendlarparkering och korsningsåtgärder
- Medfinansiera gång- och cykelåtgärder, cykelparkeringar och mobilitetshubbar i ÅVS-området
- Medfinansiera stationsanpassningar på Ostkustbanan mellan Storvreta-Skutskär

Finansiera innebär att medel tas från länsplanen till hundra procent. Medfinansiera innebär att länsplanen delfinansierar.

Stationsanpassning Ostkustbanan

Trafikverket har på uppdrag av Region Uppsala genomfört en funktionsutredning (FU) för stations- och resandemiljöanpassning längs Ostkustbanan mellan Uppsala-Gävle. Syftet med stationsanpassningen är det ska bli ett plant insteg mellan perrong och tåg, att perrongerna ska förlängas till 225 meter samt att det ska en förbättrad resenärsmiljö både inom och utanför stationen.

Stationer mellan Storvreta och Tierp behöver genomföra en höjdjustering i plattformar. Stationerna norr om Tierp är redan anpassade. Alla stationerna längs sträckan utom Tierp behöver en plattformsförlängning

Trafikverket och Region Uppsala har enats om en utbyggnadstakt för perrongförlängningen som sker i tre etapper (1, 2 och 3).

Tabell 10: Etappindelning för stationsanpassning

Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3
Vattholma	Skyttorp	Mehedeby
Örbyhus	Tobo	Marma
	Tierp	Älvkarleby
	Storvreta	
	Skutskär	

Etapp 1 sker under 2024 och etapp 2 sker 2027 och etapp 3 sker 2030.

Tabell 11: Plandel Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande

Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande				
Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala och stationsanpassning av Ostkustbanan, Storrreta-Skutskär	17	36	237	290
Delsumma Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	17	36	237	290

Samfinansiering nationell plan

Inom plandelen samfinansiering avsätts 15 miljoner kronor.

Väg 56 Sala-Heby

Väg 56 mellan Sala och Heby ingår i det nationella vägnätet och är en del av den så kallade Råta linjen mellan Norrköping och Gävle. Råta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och vägen har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen ska byggas om till mötesfri väg och hastigheten på sträckan kommer att höjas från nuvarande högsta hastighet 90km/h till 100km/h. Vägen förses med mittseparering vilket minskar risken för olyckor och ökar trafiksäkerheten. I projektet ingår också en gång- och cykelväg längs hela sträckan samt bulleråtgärder för de fastigheter som påverkas av buller från vägen. Region Uppsala samfinansierar tillsammans med Region Västmanland gång- och cykelväg längs med väg 56. I åtgärdsplanen avsätts 15 miljoner kr till åtgärden.

Vägplanen är fastställd av Trafikverket. Regeringen har beslutat om byggstarter för nationella infrastrukturprojekt och därmed kan Trafikverket förbereda sträckan mellan Sala och Heby för byggstart mellan 2024–2026.

Tabell 12: Plandel Samfinansiering nationell plan

Samfinansiering nationell plan	År 2022-2024	År 2025-2027	År 2028-2033	Summa
Väg 56 Sala-Heby	0	15	0	15
Delsumma Samfinansiering nationell plan	0	15	0	15

Namnsatta brister

Potten avser vägplanskostnader för brister från ÅVS:er och avtal. Medel avsätts även för att säkerställa genomförandet av bland annat de namnsatta objekten i planen. Länsplanen avsätter 116 miljoner kronor, varav 86 miljoner för namnsatta brister i övrigt.

Väg 72 Kvarnbolund-Heby

En stråkbaserad åtgärdsvalsstudie för väg 72 Kvarnbolund-Heby avslutades under kvartal 1 2022 och för att möjliga en fortsättning inom Trafikverkets planläggningsprocessen avsätter länsplanen 15 miljoner kronor för vägplanen.

Väg 55 Bärbyleden – Österleden

Åtgärden avser en vägplan för korsningspunkten väg 55 Bärbyleden/Österleden och den beräknas att kosta 10 miljoner. Vägplanen upprättas för att lösa kapacitet- och trafiksäkerhetsproblem i korsningen. Ett medfinansieringsavtal som är tecknat mellan Trafikverket och Uppsala kommun eftersom kommunen medfinansierar åtgärden med 5 miljoner kronor. Länsplanen avsätter 5 miljoner kronor.

Väg 272 Östervåla-Libroäck

Region Uppsala, Uppsala kommun och Heby kommun har genomfört en åtgärdsvalsstudie för Östervålastråket (väg 272) som blev färdig under 2020. Utifrån resultat i åtgärdsvalsstudien föreslås att en vägplan genomförs med fokus på:

- Öka cykelbarheten mellan Harbo och Östervåla samt inom tätorterna
- Öka cykelbarheten mellan Agersta och Jumkil skola
- Öka cykelbarheten och trafiksäkerheten vid korsningen Broby
- Genomföra kollektivtrafikåtgärder för att främja kombinationsresorna

Länsplanen avsätter 10 miljoner kronor för att genomföra en vägplan.

Tabell 13: Plandel Namnsatta brister

Namnsatta brister				
Vägplan, väg 72 Kvarnbolund - Heby	5	10	0	15
Vägplan, väg 55 Bärbyleden - Österleden	8	2	0	10
Varav länsplanen	4	1	0	5
Varav medfinansiering Uppsala kommun	4	1	0	5
Vägplan, väg 272 Östervåla-Libroäck	7	3	0	10
Namnsatta brister - övrigt	16	30	40	86
Delsumma Namnsatta brister	32	44	40	116

Åtgärdsområden

Medel till åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor redovisas under åtgärdsområden. Totalt avsätts 433 miljoner kronor. Det gäller medel för kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelfrämjande åtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Dessutom avsätts medel för åtgärder som bidrar till regional utveckling samt steg 1- och 2-åtgärder. Förutom vad som står under respektive rubrik bör medel som avsätts för åtgärdsområden också bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande.

Fördelningen mellan olika åtgärdsområden kan skilja sig från ett år till nästa, men ska över hela 12-årsperioden vara i överensstämmelse med den fördelning som beslutas om i denna länsplan. Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att såväl kollektivtrafikåtgärder som gång- och cykelåtgärder i stor utsträckning också bidrar till ökad trafiksäkerhet. I sammanhanget bör det påpekas att regeringen avsatt för statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal. De medlen finansieras via den nationella planen. Det är viktigt att i den årliga genomförandeprocessen beakta detta i syfte att samordna åtgärder för ökad effektivitet och måluppfyllelse.

Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel

Medel till åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder. I kombinationsresorpotten avsätts 268 miljoner kronor. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder utmed det statliga och det kommunala vägnätet. Av 268 miljoner kronor inom åtgärdsområdet kombinationsresor avsätts 168 miljoner kronor till utpekade infrastrukturobjekt. De objekten omfattas antingen av ett avtal eller att Trafikverket och Region Uppsala gör bedömningen att de har kommit så långt i planläggningsprocessen att det inte är ekonomiskt försvarbart att avbryta satsningen.

Utpekade objekt inom kollektivtrafik som finns med i åtgärdsplanen under plandel åtgärdsområde :

- Väg 288, Bytespunkt Gimo
- Hållplatspaket Uppsala län
- Väg 282, Anslutning Södra Gunsta

Utpekade objekt inom cykel som finns med i åtgärdsplanen under plandel åtgärdsområde

- Väg 72, Morgongåva-Vittinge
- Väg 600, väg 742 Tierp-Tierps kyrkby
- Älvkarleby-Skutskär
- Väg 673, Örby- Gåvsta
- Väg 55, Örsundsbro norra infarten - genom Örsundsbro - södra infarten Örsundsbro samt till Alsta sjön

Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel innehåller även medel till statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder, ej specificerat hur mycket. Länsplanen avsätter 100 miljoner kronor.

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län ger inriktningen för vilka åtgärder som bör finansieras via länsplanen. Ett regionalt cykelvägnät omfattas dels av länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiknätet, dels fysiska gång- och cykellänkar som binder ihop tätorter i vissa fall. Region Uppsala anser att gång- och cykelvägar också bör kunna anläggas längs med järnvägar där det är lämpligt och kan bidra till ett ökat cyklande. De åtgärder som är en del av det regionala cykelvägnätet finansieras till 100 procent av länsplanen. Det kan även gälla åtgärder längs enskilt vägnät. Därutöver finns behov av gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Förslaget innebär att länsplanen finansierar dessa med 40 procent och aktuell kommun med 60 procent. Avvägningen av procentsatsen består av att å ena sidan utgöra ett incitament till byggande av gång- och cykelvägar, och å andra sidan inte ta fokus och medel från länsplanens uppgift att bygga ut ett regionalt cykelvägnät som kan bidra till länsplanens övergripande målsättning om ökade andelar hållbara resor, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång.

Under perioden 2018–2021 har Region Uppsala beviljat följande objekt 40–60-finansiering:

- Väg 255 och 1039/1040, Flottsund-Vassunda-Häkenäs (Knivsta kommun)
- Väg 686, Happstavägen, Alunda (Östhammars kommun)
- Väg 569, Nysätravägen till Alstasjön, Örsundsbro (Enköpings kommun)
- Väg 709, Örbyhus - Örbyhus slott (Tierps kommun)
- Väg 272, Östervåla- Mårtsbo (Heby kommun)

Trafikförsörjningsprogramet utgör en grund för hur prioritering av åtgärder bör göras i länsplanen. I programet redogörs för prioritering av tillgänglighetsåtgärder för personer med funktionsnedsättning. Åtgärder inom ramen för kollektivtrafik bör i första hand beröra dessa linjer, hållplatser och bytespunkter.

Kollektivtrafikåtgärderna avser att förbättra kollektivtrafiken och förutsättningarna att öka det kollektiva resandet. Vilka åtgärder som ska genomföras beslutas årligen och fördelning av medel i potten kan variera från år till år.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten och länets kommuner ges möjlighet att söka statlig medfinansiering enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Det avser kollektivtrafikåtgärder utmed det kommunala vägnätet och söks via Region Uppsala. Medfinansieringen medges upp till 50 procent av investeringskostnaden, resterande del finansieras av kommunen/kollektivtrafikmyndigheten. Beslut om beviljade åtgärder fattas i samråd mellan Trafikverket och Region Uppsala.

Åtgärderna på det statliga vägnätet, där Trafikverket är väghållaransvarig myndighet, bestäms i samråd mellan Region Uppsala och Trafikverket. Åtgärder på enskilt vägnät kan komma i fråga då sker en dialog med berörd kommun, Trafikverket och Region Uppsala.

Eftersom behoven av åtgärderna sannolikt är större än de medel som avsätts i länsplanen kommer prioritering av åtgärder som gynnar kombinationsresors att behöva göras. Det kommer att ske efter genomförda åtgärdsvalsstudier, övriga utredningar och följer de principer som redovisas i figurerna nedan.

Tabell 14: Plandel Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel

1. Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel				
Kollektivtrafik				
Utpekade objekt för kollektivtrafik	37	0	0	37
Gång- och cykel				
Utpekade objekt för cykel	75	40	16	131
Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel, inklusive statlig medfinansiering	33	3	64	100
Delsumma Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	145	43	80	268

Trafiksäkerhet och enskilda vägar

Medel som avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder ska användas dels till åtgärder längs statligt vägnät, dels till statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder. Medel kan också användas för åtgärder längs enskilt vägnät. 130 miljoner kronor avsätts för åtgärder på statligt och enskilt. Längs det statliga vägnätet handlar det främst om sidoområdesåtgärder såsom att ta bort fasta hinder, eller anlägga sidoräcken, och korsningsåtgärder.

Utpekade objekt inom trafiksäkerhet och enskilda vägar som finns med i åtgärdsplanen under plandel åtgärdsområde:

- Österbybruk - cirkulationplats
- Ulva – bygdeväg och trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikkanter
- Räfpling

Övrig pott för trafiksäkerhet och enskilda vägar innehåller även medel till statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder, ej specificerat hur mycket. Länsplanen avsätter 102 miljoner kronor. För statlig medfinansiering på kommunalt vägnät handlar det om åtgärder som regleras av Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Det innebär åtgärder såsom gång- och cykelvägar, cykelparkeringar, andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder men också åtgärder för att hantera bullerstörning

Tabell 15: Plandel Trafiksäkerhet och enskilda vägar

2. Trafiksäkerhet och enskilda vägar				
Utpekande objekt för trafiksäkerhet	21	0	0	21
Räffling	4	3	0	7
Övrig pott för trafiksäkerhet och enskilda vägar, inklusive statlig medfinansiering	30	11	61	102
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	55	14	61	130

Regional utveckling - fokus näringsliv och besöksnäring

Länsplanen har en viktig funktion att bidra till den regionala utvecklingen i Uppsala län. Åtgärder inom åtgärdsområdena bidrar till det. Däremot kan det uppkomma mindre men effektiva åtgärder som faller utanför kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhet. Därför avsätts 30 miljoner kronor för denna typ av åtgärder. Det kan till exempel handla om att tillgängliggöra en turistanläggning, eller annan viktig målpunkt för person- eller godstransporter. Det är positivt om åtgärder kan finansieras av flera parter i syfte att stärka effekterna för regional utveckling.

Beslutade åtgärder som medfinansieras inom detta åtgärdsområde:

- Heby lasterterminal (näringslivsåtgärd)
- Äpskär (besöksnäringsåtgärd)
- Ängskär (besöksnäringsåtgärd)

Tabell 16: Plandel Regional utveckling

3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring	År 2022-2024	År 2025-2027	År 2028-2033	Summa
Regional utveckling	6	4	20	30
Delsumma Regional utveckling	6	4	20	30

Steg 1 och steg 2

5 miljoner kronor avsätts till ett Steg 1- och steg 2-åtgärders projekt för väg 55 i samband med ombyggnationen väg 55. Medel ska gå till att påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.

Tabell 17: Plandel Steg 1 och steg 2-åtgärder

4. Steg 1 och steg 2				
Steg 1 och steg 2 - åtgärder	5	0	0	5
Delsumma steg 1 steg 2-åtgärder	5	0	0	5

7.1 Prioriteringsprinciper för kombinationsresor cykel och kollektivtrafik

Åtgärder kan genomföras för cykel, kollektivtrafik och kombinationsresor mellan dessa två. Inom åtgärdsområde kombinationsresor gäller följande prioriteringsprinciper:

Kollektivtrafik

Åtgärder längs statligt vägnät

- Främjar hela-resan-perspektivet
- Förbättra befintliga och nya bytespunkter, hållplatser och stationer som gynnar den regionala kollektivtrafiken. Anslutningsvägar till hållplatser, bytespunkter och stationer som gynnar den regionala kollektivtrafiken
- Gynnar en attraktiv, trafiksäker, framkomlig och tillgänglig regional kollektivtrafik
Pendlarparkeringar vid de mest trafikerade kollektivtrafikstråken och bytespunkter enligt Region Uppsalas riktlinjer för pendlarparkering i Uppsala län¹¹

Åtgärder för statlig medfinansiering

- Bristande cykelparkeringar vid hållplatser, bytespunkter och stationer
- Bristande hela-resan-perspektiv
- Bristande tillgänglighet till vårdinrättningar och skolor
- Bristande anslutningsvägar till hållplatser, bytespunkter och stationer
- Bristande framkomlighet inom eller utanför tätort som påverkar express- och regionbussar
- Brister i utpekade viktiga bytespunkter av regional karaktär (både i själva anläggningen och anslutningsväg till anläggningen). Exempelvis stationer eller hållplatser där flera linjer möts
- Brist på pendlarparkeringar vid utpekade viktiga bytespunkter av regional karaktär. Vid medfinansiering av pendlarparkeringar ska Region Uppsalas riktlinjer för pendlarparkering i Uppsala län följas¹²
- Brister för kollektivtrafiken i anslutning till de prioriterade stråk
- Brister på sträckor där kollektivtrafikens prioriterade buss-eller tåglinjer trafikerar enligt Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län.
- Brister som påverkar möjligheten till arbetspendling med kollektivtrafik i länet
- Brist på mobiltetshubb

¹¹ [riktlinjer pendlarparkering webb.pdf \(region uppsala.se\)](#) 2021-08-27

¹² [riktlinjer pendlarparkering webb.pdf \(region uppsala.se\)](#) 2021-08-27

Inom statlig medfinansiering kan även åtgärder som endast rör kollektivtrafikanläggningar genomföras och då gäller följande prioriteringsprinciper:

Tillgänglighet

- Åtgärder för ökad tillgänglighet i de utpekade bytespunkterna
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter som har en regional karaktär

Resenärsmiljö

- Åtgärder för ökad trygghet
- Åtgärder för ökad komfort
- Vädskydd och bänkar
- Informationssystem
- Belysning

Framkomlighet

- Åtgärder som förbättrar framkomligheten och restidskvoten för regionbusstrafiken

Inom åtgärdsområdet kan även åtgärder som endast rör cykel genomföras och då gäller följande prioriteringsprinciper:

Gång- och cykelvägar som är en del av det regionala cykelvägnätet

Åtgärder längs statligt vägnät

I första hand är cykelåtgärder med fokus på vardagsresor prioriterat:

- Öka förutsättningarna för arbets- och studiependling med cykel längs de utpekade stråken enligt Regional cykelstrategi för Uppsala län
- Öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet. Cykelbarhet längs med befintliga mötesfria vägar är prioriterad i första hand.
- Koppla cykelnätet till kollektivtrafikens bytespunkter i de utpekade stråken
- Öka tillgänglighet till grundskolor och vårdinrättningar med cykel
- Öka förutsättningarna för att nå allmän service/fritidsaktiviteter med cykel
- Konkurrenskraft mot bilen (restidskvot, cykelandel)

I andra hand stöds cykelåtgärder för rekreation och turism:

- Utveckla cykelinfrastrukturen för rekreation och turism
- Felande länkar med potential för ökad tillgänglighet till turist- eller besöksmål längs stråken i Uppsala län

7.2 Prioriteringsprinciper för trafiksäkerhet och enskilda vägar

Inom åtgärdsområde trafiksäkerhet och enskilda vägar gäller följande prioriteringsprinciper:

Åtgärder längs statligt vägnät

- Prioritering sker utifrån underlagsmaterial från Trafikverket och inventering av korsningar som bedöms ge störst effekt för ökad trafiksäkerhet.
- Åtgärder som ger trafiksäkra vägar för grundskolebarn
- Sidoområdesåtgärder
- Räffling

Åtgärder för statlig medfinansiering

- Åtgärder som bidrar till utvecklingen av ett regionalt cykelnät samt mot regionalt viktiga målpunkter
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att förbättra vägar eller trafikmiljö till och kring vårdinrättningar och skolor prioriteras. Detta under förutsättning att den sökande kommunen gör ytterligare åtgärder för att förbättra trafikmiljön, såsom till exempel hastighetssänkande åtgärder. För att Region Uppsala ska kunna granska nyttan av åtgärden krävs kompletterande underlag till ansökan som förklarar trafiksäkerhetsbristen.
- Åtgärder som bidrar till att stärka ett hela-resan-perspektiv med kollektivtrafik, gång och cykel
- Miljöförbättrande åtgärder som beräknas få största möjliga miljönytta

7.3 Prioriteringsprinciper för åtgärder för regional utveckling

Inom åtgärdsområde regional utveckling gäller följande prioriteringsprinciper:

- Åtgärder ska bidra till att uppfylla något eller några av de fokusområden som finns i regional utvecklingsstrategi och därtill kopplade mål

Länsplanen finansierar inte brister och behov som uppkommer som följd av kommunal exploatering.

7.4 Prioriteringsprinciper för steg 1- och 2-åtgärder

Inom åtgärdsområde regional utveckling gäller följande prioriteringsprinciper:

- Medel ska främst användas till åtgärder som kopplar till de utpekade stråken

7.5 Summering av åtgärdsplanernas koppling till direktivet

Regeringens direktiv är övergripande gällande mål och inriktningar som sammantaget ska bidra till en hållbar transportinfrastruktur. Länsplanens prioriteringar gällande åtgärder är en viktig del i att nå dessa mål. I länsplanen finns det flera namnsatta objekt som bidrar till de transportpolitiska målen. Framför allt väg 55 och väg 288 som ska byggas om med mittsепарering kommer att bidra till etappmålet för trafiksäkerhet vilket innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken minskas. Gällande klimatmålen har länsplanen stora satsningar på fossilfria transporter både inom järnväg och gång- och cykel. Bland annat planeras en separerad gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge. Vidare planeras det för separerade gång- och cykelvägar längs de vägar som planeras bli mötesfria, det vill säga väg 55 och väg 288. Vikten av att applicera fyrstegsprincipen har blivit alltmer tydlig i infrastrukturplaneringen. Länsplanen beaktar detta genom att planera för åtgärder gällande gång- och cykel längs sträckorna Tierp – Tierps kyrkby samt Morgongåva – Vittinge. Åtgärder som planeras längs dessa sträckor kommer i mycket stor utsträckning kunna applicera steg 2 åtgärder vilket i det här fallet handlar om att nyttja den befintliga körbanan och infrastrukturen i stället för att bygga nytt.

Uppsala kommun och Knivsta kommun har i avtal med staten avseende bostadsbyggande åtagit sig att planera för 48 000 nya bostäder, fördelat på 33 000 nya bostäder innan år 2050 i områdena Bergsbrunna och Södra staden i Uppsala kommun respektive 15 000 bostäder innan år 2057 i områdena Nydal och Alsike i Knivsta kommun.

Syftet med avtalen är att reglera parternas åtaganden för att möjliggöra större samlade exploateringar med hållbart byggande i Alsike och västra Knivsta (Nydal) samt på längre sikt i Nysala. Staten åtar sig att bygga två nya spår på Ostkustbanan mellan Uppsala C och södra länsgränsen samt ett nytt stationsläge i Alsike. Regionen ska stå för god kollektivtrafikförsörjning av de nya stadsdelarna och tillse att det finns medel i länsplanen för gång- och cykelkopplingar mellan Knivsta-Alsike- Bergsbrunna. Kommunerna ska uppfylla särskilda kvaliteter med fokus på hållbarhet.

Det är viktigt att kommunernas ambitioner med stadsutvecklingen vägs samman med utvecklingen av Ostkustbanan och övrig kollektivtrafik, samt det lokala, regionala och statliga vägnätet. Alla parter har en viktig roll i pågående och kommande planerings- och genomförandeprocesser. Parterna har olika intressen vad gäller funktioner och värdeskapande åtgärder, vilket ställer stora krav på gemensamma prioriteringar och samordning av genomförandet både på kort och på lång sikt.

8. Bedömning av länsplanen utifrån hållbarhetsaspekterna

Kapitel 8 sammanfattar det arbete som har gjorts i hållbarhetsbedömningen och de slutsatser som dras där. Bilaga 3 utgör hållbarhetsbedömningen i sin helhet och för mera detaljer hänvisas till den.

8.1 Strategisk miljöbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länsplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken¹³ uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål. Av denna anledning ska rimliga alternativ identifieras, beskrivas och bedömas.

8.2 Hållbarhetsbedömning med social konsekvensbedömning

Region Uppsala har valt att utvidga den strategiska miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning som, förutom betydande miljöpåverkan, även bedömer och beskriver sociala konsekvenser av länsplanen. Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning, dock efterfrågas numera alltmer en belysning av de sociala konsekvenserna av åtgärder och planer i nationell och regional infrastrukturplanering.

Det centrala i en social konsekvensbedömning är att bedöma och beskriva hur transportinfrastrukturplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av samhällets investeringar? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna i planen? Vilka sociala positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet.

¹³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

8.3 Metod för bedömning

Bedömningskriterier och fokusområden

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen av länsplan 2022–2033 bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i några utpekade bedömningskriterier. Dessa bedömningskriterier utgår från de styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget (se kapitel 2 – Mål i länsplanen).

Bedömningarna sammanfattas i åtta olika fokusområden, fyra för bedömning av betydande miljöpåverkan och fyra för bedömning av sociala konsekvenser. För närmare beskrivning av den metod som används, se bilaga 3 – Hållbarhetsbedömning:

Fokusområden social konsekvensbedömning

- Jämställdhet
- Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- Socioekonomiska förutsättningar och andra bakgrundsfaktorer
- Generell tillgänglighet

Fokusområden miljöbedömning

- Klimat
- Hälsa
 - Buller
 - Befolkning
 - Luft
- Landskap
- Trafiksäkerhet
- Kollektivtrafik, gång och cykel

Detaljeringsgrad

Bedömning av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser görs för åtgärder och åtgärdsområden i planen, enligt beskrivning i kapitel 7. Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs för de åtgärder som är beslutade och kända vid den nya planperiodens början. En del av medlen inom åtgärdsområdena (potterna) är inte avsatta till specifika åtgärder utan anger enbart en inriktning för den kommande planperioden. För dessa bedöms potten i sin helhet.

Fokus på riktningsförändring

Betydande påverkan på miljö och social hållbarhet ska ses synonymt med riktningsförändring. Betydande positiv påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i negativ riktning gentemot styrande mål.

8.4 Underlag för konsekvensbedömningar

Samlade effektbedömningar

För namnsatta objekt utgår bedömningen från de samlade effektbedömningar som Trafikverket tagit fram. Den del av de samlade effektbedömningarna som primärt använts som underlag till hållbarhetsbedömningen är bedömning av transportpolitisk måluppfyllelse.

Effektsamband miljö

Med undantag för namnsatta objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärds-kategori betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser genomförts.

Klimat

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik eller med gång- och cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan av klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av för järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Relativ attraktivitet

Den relativa attraktiviteten mellan olika färd-sätt är en ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, minskad transportsnålhet, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

Hälsa

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljö-kvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Landskap

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namnsatta objekten för vilka samlade effektbedömningar har gjorts. I övriga fall då objekten har en geografisk bestämd plats har bedömningar gjorts utifrån granskning av var skyddade områden ligger.

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till mötesfria vägar med målhastighet 100 km/h skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har bedömts utifrån typ av åtgärd och närhet till skyddat område. Detta gäller även för aspekten Störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, vilken dock är komplext och i hög grad beroende av lokala förutsättningar. Denna typ påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, ÄVS eller väg- och järnvägsplan.

Effektsamband sociala konsekvenser

Utgångspunkten vid bedömning av de sociala konsekvenserna har varit bedömningarna i redan genomförda samlade effektbedömningar. För åtgärdsområden där samlade effektbedömningar saknas som underlag har bedömningar gjorts utifrån med generell kunskap om effekter av transportåtgärder och om olika gruppers resande, resmöjligheter och andra förutsättningar. Som underlag för konsekvensbedömningen har även olika GIS-baserade underlag tagits fram som beskriver socioekonomiska och demografiska förutsättningar i Uppsala län. Dessa förutsättningar kan kopplas till åtgärderna i länsplanen som underlag för en bedömning av vilka grupper och områdena som berörs av åtgärderna.

8.5 Bedömda alternativ

Nollalternativ

En bedömning och beskrivning av i vilken riktning planen går inom respektive fokusområde görs i förhållande till ett så kallat nollalternativ. Ett nollalternativ är en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan.

Nollalternativet innebär att inriktningen i den tidigare länsplanen för perioden 2018–2029 ska fortsätta gälla. Det innebär att de namnsatta objekt som fanns i den tidigare planen (och som inte var genomförda vid utgången av 2021) antas genomföras fullt ut i den nya planperioden, och att den procentuella fördelningen mellan pottorna i övrigt är densamma som tidigare plan.

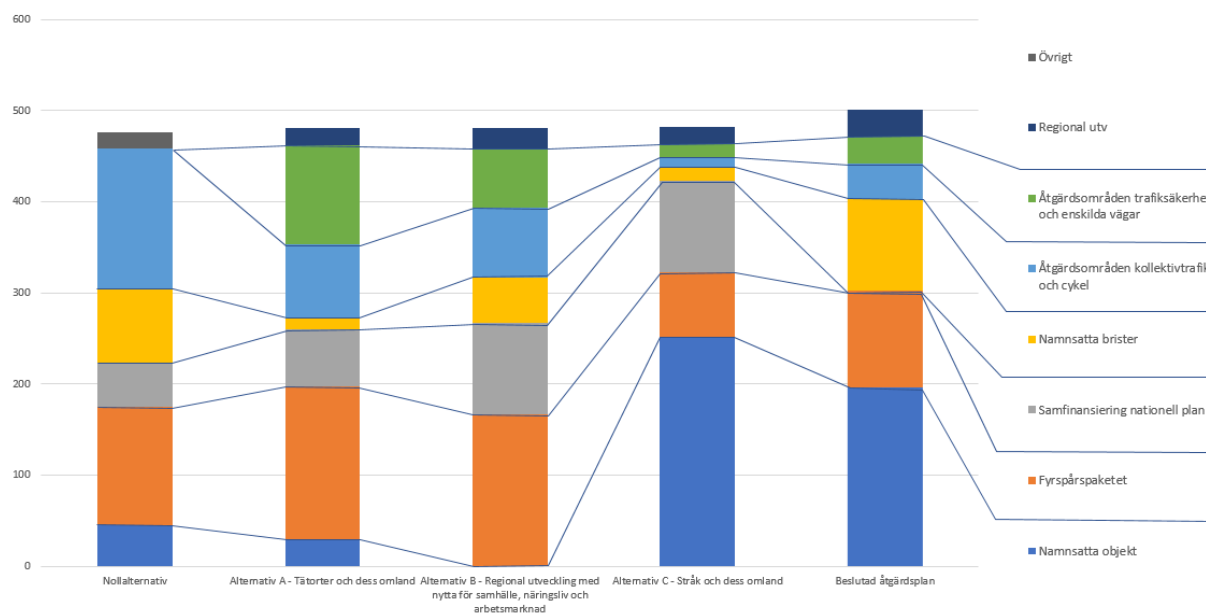
Dessa namnsatta objekt som ingår i nollalternativet har drabbats av kostnadsfördyringar på cirka 60 %, eller totalt 340 miljoner kronor. Kostnadsfördyringarna är större än utökningen av planramen för den nya planperioden (2022-2033) som ligger på 244 miljoner kronor. Det innebär att den totala summan för de pottorna alltså blir mindre i nollalternativet än i föregående plan (2018-2029). En justering har således gjorts nedåt för de olika pottorna i förhållande till medel utöver det som är låst till namnsatta objekt.

Bedömning av planinriktningar

Till remissversionen av länsplanen (som remitterades i september 2021) togs tre olika planinriktningar fram. För dessa gjordes en hållbarhetsbedömning för att belysa skillnaderna mellan val av alternativ.

Slutsatsen av denna bedömning var att gällande betydande miljöpåverkan innebär planalternativ A och B en större satsning på åtgärder som bidrar positivt till främst klimat, landskap och tillgänglighet för kollektivtrafik, gång och cykel. I gengäld innebär planalternativ C en större satsning på åtgärder som går i rätt riktning när det gäller generell tillgänglighet.

Sammantaget är bedömningarna för de tre planalternativen A, B och C relativt lika nollalternativet vad gäller bidragen till miljö och social hållbarhet. Detta beror till stor del på att 75 % av de satsade medlen i budgeten går till samma åtgärder i alla studerade planalternativ, beroende på att en stor andel av åtgärderna har kommit långt i den fysiska planeringsprocessen eller är uppbundna i avtal och överenskommelser. Detta illustreras i nedanstående figur.



Figur 18. Figuren visar skillnader mellan bedömda alternativ (inklusive nollalternativet) och den beslutade åtgärdsplanen avseende de medel som inte är gemensamma för de olika alternativen.

8.6 Sammanfattande bedömning av åtgärdsplan

Miljö

Klimat

I åtgärdsplanen satsas mer medel på namngivna vägobjekt än i nollalternativet. I åtgärdsplanen satsas i stället mindre medel på åtgärder som har en potential för överflyttning av bilresor till cykel och kollektivtrafik och mindre medel satsas därmed på åtgärder som i bruksskedet går i positiv riktning avseende klimatet.

I åtgärdsplanen innebär nästan alla vägsatsningar också en förbättring för gång, cykel och kollektivtrafik. Därmed antas det inte ske någon överflyttning till bil utan i stället ett potentiellt ökat resande till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Den negativa inverkan som fås i bruksskedet bedöms då för många av vägobjekten uteslutande komma av att emissionerna per körd fordonskilometer ökar, då förbättringarna för vägtrafiken innebär ökad hastighet. Väg 288 Gimo-Börstil, har dock en negativ påverkan även genom ett bedömt ökat trafikarbete med bil.

Sammantaget bedöms därmed de negativa effekterna för klimatet att bli större med åtgärdsplanen än i nollalternativet.

Hälsa*Buller*

Med det utformningsalternativ för väg 288 Gimo-Börstil (förbifart vid Hökhuvud) som ingår i åtgärdsplanen ger åtgärdsplanen positiva effekter avseende ljudnivåer från trafiken jämfört med nollalternativet.

Luft

Inverkan på luft bedöms som likvärdig med nollalternativet då ungefär lika mycket medel satsas på vägåtgärder som leder i negativ riktning avseende emissioner av luftföroreningar i åtgärdsplanen som i nollalternativet.

Befolkning

Nästan alla namnsatta objekt bedöms i de samlade effektbedömningarna, med de kompletterande åtgärder man genomför för kollektivtrafik, gång och cykel, ge en positiv inverkan på såväl ökad fysisk aktivitet och på möjligheten för barn, äldre och funktionshindrade att själva ta sig fram till sina mål. Detta gör sammantaget att fördelningen mellan namnsatta objekt och åtgärdsområden för gång, cykel och kollektivtrafik inte har någon avgörande betydelse för aspekten befolkning. Åtgärdsplanen bedöms därför som relativt likvärdig med nollalternativet.

Landskap

I åtgärdsplanen investeras mer pengar än i nollalternativet på vägobjekt, med negativ påverkan på landskap i form av barriärer och påverkan på utpekade värdeområden. De åtgärder som ingår i länsplanen bedöms också ha en mer negativ landskapspåverkan än åtgärder i nollalternativet. Detta gör att åtgärdsplanen bedöms som sämre än nollalternativet avseende fokusområde landskap.

Trafiksäkerhet

Nästan alla åtgärder i både åtgärdsplan och nollalternativ innebär förbättringar avseende trafiksäkerheten för motortrafikanter och/eller oskyddade trafikanter. Åtgärdsplanen bedöms därför som relativt likvärdig med nollalternativet.

Andelar och relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel

Då det i åtgärdsplanen satsas mindre medel på rena kollektivtrafik- och cykelåtgärder bedöms planalternativet sammantaget som något sämre än nollalternativet avseende fokusområde kollektivtrafik, gång och cykel.

Tabell 18. Sammanfattande jämförelse av åtgärdsplanen mot nollalternativet avseende betydande miljöpåverkan.

Fokusområde	Bedömning
Klimat	-
Hälsa:	
- Buller	+
- Befolkning	0
- Luft	0
Landskap	-
Trafiksäkerhet	0
Kollektivtrafik, gång och cykel	-

Sociala konsekvenser

Jämställdhetsperspektiv

Av analysen ur ett jämställdhetsperspektiv kan det sammantaget konstateras att både åtgärdsplanen och nollalternativet som helhet går i positiv riktning utifrån kunskap om kvinnors resbeteenden och värderingar i förhållande till transportsystemet, och i försumbar eller negativ riktning när det gäller om kvinnor eller mäns arbetsplatser nås. Åtgärdsplanen bedöms sammantaget som likvärdigt jämfört med nollalternativet avseende Jämställdhetsperspektivet.

Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

Både åtgärdsplanen och nollalternativet bidrar generellt sett positivt till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning genom att flertalet åtgärder avser eller innehåller gång, cykel eller kollektivtrafik. I båda planerna satsas ungefär lika mycket medel på åtgärder som gynnar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Socioekonomiska förutsättningar

Sammanfattningsvis kan konstateras att med hänsyn till att många åtgärder inte kunnat bedömas utifrån socioekonomiska förutsättningar går det inte att dra några säkra slutsatser avseende skillnader mellan åtgärdsplanen och nollalternativet. De bedöms, utifrån det underlag som finns sammantaget, som relativt likvärdiga.

Generell tillgänglighet

I åtgärdsplanen satsas relativt likvärdigt andel medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende fokusområdena "Medborgarnas resor" och "Tillgänglighet regionalt och mellan länder". När det gäller "Näringslivets transporter" satsas i åtgärdsplanen däremot något mer medel på namngivna vägobjekt som går i positiv riktning jämfört med nollalternativet.

Avseende ”Generell tillgänglighet” är det relevant att se de ökade medlen i åtgärdsplanen som en faktisk tillgänglighetsförbättring. När det gäller objektet väg 288 Gimo-Börstil innebär det utformningsalternativ som ingår i åtgärdsplanen minskade restider näringslivets transport, med en koppling till för länets viktiga industrisatsningar.

Sammantaget bedöms därför åtgärdsplanen som bättre än nollalternativet, beroende på en mer positiv påverkan på näringslivets transporter.

Fokusområde	Bedömning
Jämställdhet	0
Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning	0
Socioekonomiska förutsättningar	0
Generell tillgänglighet	+

Slutsatser av bedömningarna

En övergripande slutsats är att åtgärdsplanen är relativt likvärdig nollalternativet avseende merparten av fokusområdena. Detta beror till stor del på att 75 % av de satsade medlen i åtgärdsplanen också ingår i nollalternativet, beroende på att en stor andel av åtgärderna har kommit långt i den fysiska planeringsprocessen eller är uppbundna i avtal och överenskommelser.

Den stora skiljelinjen mellan åtgärdsplan och nollalternativ gäller klimat och landskap, där det är tydligt att åtgärdsplanen i större utsträckning leder i negativ riktning än i nollalternativet. Detta beror på två faktorer: Åtgärdsplanen omfattar en större satsning på namnsatta objekt på bekostnad av åtgärdsområden. Åtgärdsplanen omfattar också namnsatta objekt som innebär minskade restider för bil och större landskapspåverkan, jämfört med nollalternativet.

De generella utgångspunkter som har legat till grund för åtgärdsplanen är att den satsning på namnsatta objekt som har påbörjats ska fullföljas enligt principen lagt kort ligger. På grund av de kostnadsökningar som har skett innebär denna inriktning att en större del av planen omfattas av namnsatta objekt och att satsningarna på åtgärdsområden blir mindre. Att de namnsatta objekten har ökat i kostnad innebär inte i sig att den negativa påverkan på miljö blir större, men det innebär att andra satsningar som kan bidra positivt till miljö inte kan rymmas i planen. Detta innebär också att mer medel i åtgärdsplanen är upplåsta, vilket också minskar möjligheten att inom ramen för potter påverka utfallet i genomförandet av planen.

Nästan alla namnsatta objekt också åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel. Detta är ett exempel på hur man genom att arbeta med integrerade lösningar för olika färdssätt delvis kan motverka, eller mildra, en negativ betydande miljöpåverkan.

9. Genomförande

Genomförandet av länsplanen är i många fall en fråga om samarbete. Därför är det av stor vikt att Region Uppsala i egenskap av länsplaneupprättare och alla samarbetsparter har kunskap om varandras processer. Kommunerna och Trafikverket upprättar delar av det underlag som sedan utgör grunden för länsplanens planering och prioritering.

För att få ett regionalt sammanhållet system för infrastrukturen är det angeläget att kommunerna medverkar till att de regionala och lokala transportnäten sammanfogas. Det betyder att för att få full utväxling av åtgärderna på det statliga vägnätet behövs i vissa mån åtgärder på det kommunala vägnätet. Det kan exempelvis handla om att förkorta restiderna för regional kollektivtrafik genom nya linjedragningar som förutsätter att framkomligheten i tätorterna förbättras och på så sätt möjliggör en total restidsförkortning.

9.1 Ansvarsrollerna i genomförandeprocessen

Nedan redogörs för hur ansvarsrollerna är fördelade i genomförandet av länsplanen.

Region Uppsala

Inom Region Uppsala är det både politiska nämnder och olika förvaltningar som är inblandade i genomförandet av länsplanen.

Regionfullmäktige

Regionfullmäktige beslutar 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. När planen är fastställd av regionfullmäktige reglerar den insatserna och åtgärderna i den regionala infrastrukturen.

Regionstyrelsen

Regionstyrelsen beslutar om avsiktsförklaringar rörande objekt inom länsplanen och en gång per mandatperiod fattas beslut att skicka in en reviderad länsplan till regeringen.

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden

Nämnden ska varje år i december, undantaget år för framtagande av ny länsplan, fatta beslut om genomförandeplanen för kommande år med utblick mot ytterligare sex år. Syftet med dessa årliga beslut är att Region Uppsala och Trafikverket skall kunna göra nya ställningstaganden om vilka åtgärder som ska genomföras i transportsystemet. I takt med att utredningsarbetet för olika brister framskrider ökar kunskapen om kostnader och dess effekter, vilket medför att nya prioriteringar kan behöva genomföras.

Nämnden beslutar om överenskommelser rörande infrastrukturobjekt inom länsplanen.

Trafik och samhälle

Den ansvarige förvaltningen, Trafik och samhälle, är ansvariga för framtagandet och genomförandet av länsplanen.

Trafikverket

Trafikverkets uppdrag är att genomföra länsplanen. Trafikverket är oftast den som genomför åtgärderna, många gånger i samarbete med kommuner då det kan vara komplexa frågor som flera myndigheter och sakägare råder över.

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 potterna för statlig medfinansiering skall användas. Prioriteringarna som trafik- och samhällsutvecklingsnämnden årligen fattar beslut om behöver därför ske i dialog med Trafikverket.

Länets kommuner

I genomförandet av länsplanen har länets kommuner en nyckelroll i att bidra i arbetet med ÅVS:er, vägplaner och i produktionsskede. Länsplanens genomförande angränsar ofta mot den kommunala fysiska planeringen. Det kan medföra att berörd kommun möter upp med åtgärder för att inte få felande länkar i infrastrukturplaneringen.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har olika roller och ansvar i arbetet med att planera vägar och järnvägar. De bidrar till exempel med statliga planeringsunderlag och godkänner miljökonsekvensbeskrivningar. När det gäller länsplanen ger Länsstyrelsen i Uppsala län råd i arbetet med att ta fram länsplaner och tillhandahåller statliga planeringsunderlag.

9.2 Genomförandeplanen

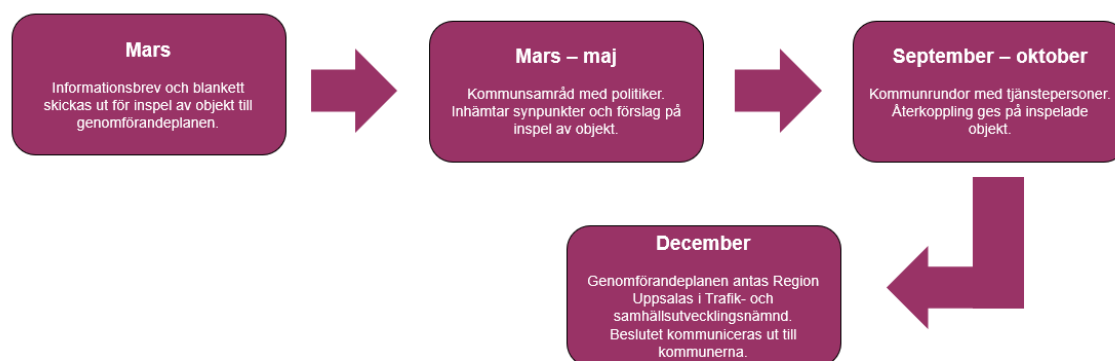
Genomförandeplanen beskriver infrastrukturens satsningar som finansieras av nationell plan, länsplan och Region Uppsala i egenskap av kollektivtrafiksmyndighet.

Genomförandeplanen revideras årligen med undantag för året som en ny länsplan tas fram då enbart en aktualisering genomförs.

I genomförandeplanen finns angivna åtgärder och tidsangivelser som många gånger behöver stämmas av mot den pågående samhällsplaneringen. Det finns ofta behov av preciseringar via särskilda ÅVS:er eller andra utredningar, innan slutlig planering och genomförande kan bli aktuellt. Årligen ges kommunerna möjlighet till inspel av objekt till genomförandeplanen.

Grundkriteriet för inspel till genomförandeplanen är att objekten ligger längs det statliga vägnätet, och som har en tydlig regional nytta. Uppsala läns regionala utvecklingsarbete förhåller sig till de nationella målen om miljö, folkhälsa, boende och byggande, klimat, kulturmiljö, jämställdhet, friluftsliv samt de europeiska och nationella transportpolitiska målen.

Årshjulet nedan beskriver den årliga processen för genomförandeplanen och Region Uppsala uppmuntrar kommunerna att ha en flerårig planberedskap för objekt att spela in.



Figur 19: Årshjul för genomförandeplanen Källa: Region Uppsala

10. Samverkansplattformar

Region Uppsalas samverkan med kommunerna sker på politisk nivå i regionalt forum och i olika regionala samråd. Olika tjänstemannagrupperingar samverkar på uppdrag av den regionala ledningsgruppen (RLG).

10.1 Forum för fysisk planering (FFFP)

Forum för fysisk planering är ett samverkansforum mellan tjänstepersoner i länets kommuner, Trafikverket Region Öst, Länsstyrelsen Uppsala län och Region Uppsala. Forumet utgår från dialog samt informations- och kunskapsutbyte mellan parterna gällande strategiska frågor som rör fysisk planering, samhällsplanering, infrastruktur samt kollektivtrafik. Forumet är en central del i genomförandeprocessen för länsplanens olika delar, såsom statlig medfinansiering och arbetet med ÅVS:er. Forumet ska bidra till att medel i länsplanen används i enlighet med dess mål och inriktning. Forumet ska också bidra till att åtgärder enligt länsplanen samordnas med kommunernas och Region Uppsalas åtgärder och investeringar i infrastruktur.

10.2 Kommunsamråd

Utgångspunkt för kommunsamråden är att samhällsplaneringen spelar en viktig roll för att uppnå hållbar regional utveckling. Syftet med samrådet är att på politisk nivå diskutera regionala utvecklingsfrågor av lokal karaktär som har bäring på regionala utvecklingsstrategin, trafikförsörjningsprogrammet och länsplanen för regional transportinfrastruktur i Uppsala län. Kommunsamråden genomförs med respektive kommun en gång per år under våren.

10.3 Kommunrundor

Kommunrundorna sker på tjänstepersonsnivå och är en uppföljning av och dialog kring genomförandeplanen för infrastrukturens satsningar, beviljande och kommande objekt för statlig medfinansiering, kommunsamråden och gemensam planering av infrastruktur. Rundorna genomförs med respektive kommun en gång per år under hösten.

11. Uppföljning

Trafikverket ska fortlöpande underrätta Region Uppsala om status på genomförandet av åtgärderna i länsplanen. Trafikverket ska också redovisa till regeringen varje år hur de fastställda länsplanerna genomförts. Kravet som ställs i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur är att redovisningen ska ske "regionvis", det vill säga motsvarande Trafikverkens regionala indelning, vilken kan innefatta flera län och därmed flera länsplaner. Den årliga redovisningen till regeringen skall omfatta uppgifter om:

- Genomförda åtgärder
- Uppnådda effekter
- Hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts
- Kostnader och anslagsförbrukning

Uppföljningen av länsplanen har hittills fokuserat på ekonomi, det vill säga att följa budgeten i projekten och att tilldelningen av medel till varje åtgärdsområde är proportionerlig mot vad planen anger. Region Uppsala erhåller kvartalsvisa rapporter från Trafikverket Region Öst samt en årlig rapport om genomförandet av länsplanen. Rapporteringen består dels av en sammanställning i form av en PM, dels en ekonomisk redovisning i Excel-format som är strukturerad på samma sätt som länsplanen, det vill säga med samma rubriker.

Det är en bekymmersam kostnadsutveckling för objekten i länsplanen vilket leder till att det tränger bort nya investeringar. I vissa fall har planeringsmognaden i objekten inte varit fullt klarlagd, vilket lett till omfattande kostnadsökningar. Framförhandlade lösningar och kostnadsbilder, utan underbyggda kalkyler, medför sannolikt automatiskt fördyringar då de lagstyrda planläggningsprocesserna inte genomförs på det sätt de är avsedda

Region Uppsala anser att beslutade objekt ska omprövas vid förändrade förutsättningar som innebär en kostnadsökning på mer än 10 procent. Beslut gällande omprövning fattas av trafik- och samhällsutvecklingsnämnden.

Det är av stor vikt att nya åtgärder är definierade och funktionerna är beskrivna vid framtagande av kalkyl. Här finns ett gemensamt ansvar för Region Uppsala som länsplaneupprättare, Trafikverket som underlagsansvarig och kommuner som deltagande kravställare. Det är angeläget att Region Uppsala följer upp objektens kostnadsökningar med mandat att ge direktiv till förändringar.

Det är komplext att följa upp länsplanens faktiska genomförande och hur fördelningen ser ut på olika trafikslag eller steg i fyrstegsprincipen. För exempelvis åtgärder med syfte att öka trafiksäkerhet är det inte alltid helt enkelt att härleda vilket färdsått attraktivitet som främjas mest. Satsningar på mittseparering och trafiksäkerhetsåtgärder ökar trafiksäkerheten för biltrafik. I de fall där hastighetsstandarden sänks blir klimatpåverkan

lägre, eftersom lägre hastighet ger lägre utsläpp av koldioxid. Ofta innebär satsning på mittseparering höjda hastighetsgränser och denna trafiksäkerhetsåtgärd ger då kortare restider och leder till fortsatt och ökat bilresande. Andra exempel på åtgärder som inte är möjliga att direkt härleda till visst trafikslag eller steg i fyrstegsprincipen är sidoområdesåtgärder, som torde avse åtgärder som främjar biltrafik, och åtgärder för säker passage, främjar oskyddade trafikanter (gående och cyklister).

Som ett komplement till Trafikverkets uppföljning av länsplanen ämnar Region Uppsala att årligen ta fram ett länsplanebokslut som redovisar arbetet med måluppfyllnad och åtgärdsplanen. Länsplanebokslutet blir ett konkret sätt för både tjänstepersoner och politiker att följa arbetet med länsplanen. Med bokslutet kommer det också ges möjlighet att jämföra Uppsala läns utveckling med andra län i Sverige.

12. Utvärdering och revidering

En länsplan gäller i tolv år, men revideras vanligtvis vart fjärde år efter direktiv från regeringen. Det är Region Uppsala i egenskap av länsplaneupprättare som enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, ska upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.

13. Bilagor

Bilaga 1: PM Brister och behov

Bilaga 2: Planinriktningar till remissversion

Bilaga 3: Hållbarhetsbedömning

Bilaga 4: Särskild sammanställning

14. Referenser och underlagsmaterial

1. Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030-strategi för Uppsala län (2021)
[Regional utvecklingsstrategi i Region Uppsala](#)
2. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029 (2017)
[lansplan-u-a-lan_2018-2029.pdf \(regionuppsala.se\)](#)
3. Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 (2018)
[Nationell plan 2018–2029 - Trafikverket](#)
4. Trafikverkets inriktningsunderlag 2022–2033/2037 (2020)
[Inriktningsunderlag 2022–2033/2037 - Trafikverket](#)
5. Regeringens proposition: Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (2020/21:151)
[Framtidens infrastruktur - hållbara investeringar i hela Sverige Proposition 2020/21:151 - Riksdagen](#)
6. Regeringens uppdrag att ta fram nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen (2021)
[Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur - Regeringen.se](#)
7. Trafikförsörjningsprogram och andra underlag från Region Uppsala/Trafik och samhälle
[Samverkan inom kollektivtrafik i Region Uppsala](#)
8. Framtidens resor - Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen (En bättre sats 2020)
[framtidens-resor-storregional-systemanalys-for-stockholm-malarregionen-2020-1-4.pdf \(enbattresats.se\)](#)
9. En Bättre Sats Storregional Godsstrategi (2020)
[En Bättre Sats Storregional Godsstrategi - Mälardalsrådet \(malardalsradet.se\)](#)
10. Samhällsekonomiska beslutsunderlag
[Samhällsekonomiskt beslutsunderlag - Trafikverket](#)

15. Ordlista

Bytespunkt

Bytespunkt är ett begrepp som återfinns i flera av målen och de strategiska inriktningarna för länsplanen. Ett arbete pågår med att definiera begreppet bytespunkt.

Cykelbarhet

Det är inte möjligt att bygga ny gång- och cykelväg längs alla sträckor i det regionala cykelvägnätet på kort sikt. I stället blir en viktig eftersträvan att skapa större cykelbarhet längs med cykelvägnätet. Med cykelbarhet menas att det skapas möjligheter för att cykla, utan att nödvändigtvis vara en fullgod gång- och cykelväg eller med gena kopplingar. En lösning kan vara att använda det parallella och lågtrafikerade vägnätet och nyttja det för att skapa cykelbarhet mellan exempelvis tätorter. En viktig förutsättning för nå en cykelbarhet längs det regionala cykelvägnätet är att det finns en tydlig skyltning och vägvisning på de vägar som ska användas.

Hållbara transporter

Med hållbara transporter avses i detta dokument de mest energismarta transportslagen som är kollektivtrafik, cykel och gång. Hållbara transportlösningar kan dock omfatta mera, till exempel kombinationer av lösningar som är mera hållbara än andra. Det kan exempelvis innebära samåkning i bil till en bytespunkt för att resa vidare med kollektivtrafiken.

Nytta, lokal

Den lokala nyttan gynnar och avgränsas inom den aktuella kommunen. Det kan exempelvis vara gång- och cykelvägar av lokal karaktär mellan bostadsområden eller till fritidsanläggningar och som inte knyter an mot det regionala vägnätet. Det bidrar till en hållbar tillväxt och bättre levnadsvillkor för kommuninvånarna.

Nytta, regional

Den regionala nyttan är en viktig länk mellan den lokala och nationella nyttan. Det kan exempelvis vara gång- och cykelvägar av regional karaktär mellan viktiga målpunkter såsom sjukhus och kollektivtrafikens bytespunkter. Det bidrar till en hållbar tillväxt och bättre levnadsvillkor för länsinvånarna.

Restidskvot

Ett mått på kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Restiden för kollektivtrafik delas med restiden för bil för en given sträcka. Är restiden densamma blir kvoten 1, är restiden för kollektivtrafik längre än med bil blir den större än 1. Ett schablontal är att kollektivtrafikens konkurrenskraft är tillräckligt god om kvoten är högst 1,5. Det vill säga om restiden med bil är 30 minuter är den 45 minuter med kollektivtrafik.

Tierpsmodellen

Ett alternativ till etablering av kommunal cykelväg utefter statlig väg i de fall åtgärden är av sådan karaktär att den inte kommer att prioriteras i genomförandeplanen för länsplan.

Tierpsmodellen gör det möjligt för kommunen att få till ett genomförande i närtid. Kommunen finansierar åtgärden och i vissa fall kan det vara berättigat med statlig medfinansiering.

Åtgärden måste kunna genomföras som typfall 1, vilket innebär att åtgärden är liten och okomplicerad samt att eventuell markåtkomst är frivillig. Ingen vägplan behöver tas fram. I vissa fall kan det bli aktuellt med ett bevakningsuppdrag, vilket innebär att Trafikverket utöver viss tillsyn på genomförandet.

Tiden från uppgörelse med markägare till färdig cykelväg ligger uppskattningsvis på cirka ett år.

Tillgänglighet

Den byggda miljön ska utformas på ett sådant sätt att så många som möjligt, oavsett funktionsnedsättning eller full rörlighet, ska kunna använda och orientera sig i samhället. Tillgänglighet ska syfta till att den fysiska miljön går att nyttja på lika villkor för alla.

Årsmedeldygnstrafik – ÅDT

Är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn, axelpar per dygn eller gående och cyklister per dygn.

Åtgärdsvalsstudie - ÅVS

Det första steget i planeringsprocessen. Åtgärdsvalsstudiens metodik är utformad i syfte att vara ett verktyg för att säkerställa att fyrstegsprincipen används.



Flexibel och situationsanpassad, kunskap- och dialogbaserad studie med tydlig dokumentation.

Figur 20: Metodik för ÅVS-genomförande Källa: Trafikverket

Figuren sammanfattar arbetsgången i en åtgärdsvalsstudie. Resultaten kan innebära åtgärder som kräver fysisk planering enligt gällande lagstiftning. Men det kan också innebära en mängd olika typer av åtgärder beroende på hur bristerna i transportsystemet ser ut och vilka aktörer som är delaktiga och har en roll i att åtgärda bristerna.