Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2021-12-01

RS 2021-0749

Regionstyrelsen

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033 och samråd hållbarhetsbedömning

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning

Regionstyrelsen har beretts möjlighet att yttra sig över Region Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 för Uppsala län.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Uppsala om förslag på länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033 och samråd hållbarhetsbedömning.

Regionrådsberedningens motivering

Regionrådsberedningen tackar för möjligheten att få vara remissinstans till Region Uppsalas länsplan. Regionrådsberedningen vill lyfta att det storregionala perspektivet är väsentligt i infrastrukturplaneringen mellan de båda länen. Bland annat är det viktigt för den starka kopplingen som finns mellan Stockholm och Uppsala län i form av en sammanhållen arbetsmarknadsregion.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033 – remissversion
3. Tillväxt-och regionplanenämndens yttrande den 21 oktober 2021
4. Trafiknämndens yttrande den 6 oktober 2021

Irene Svenonius

Gustav Hemming

Regionledningskontoret
Josefin Årevall

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-11-08

RS 2021-0749

Regionstyrelsen

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033 och samråd hållbarhetsbedömning

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Uppsala om förslag på länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033 och samråd hållbarhetsbedömning.

Sammanfattning

Regionstyrelsen har beretts möjlighet att yttra sig över Region Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 för Uppsala län.

Region Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 innehåller tre olika planinriktningar med tillhörande åtgärdsplaner. Syftet med de tre inriktningarna är att ge underlag för en bredare diskussion under remissförfarandet. Regionledningskontoret anser att en kombination av planinriktning *A) Tätorter och dess omland* och *B) Regional utveckling* skulle vara att förorda ur ett storregionalt perspektiv.

Planinriktning A) Tätorter och dess omland innehåller något större satsningar som stödjer goda kopplingar till utbyggnaden av 4-spår på Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgränsen. Detta skulle vara att förorda ur ett storregionalt perspektiv, då pendlingen längs sträckan är av stor betydelse för Stockholmsregionens kompetensförsörjning.

Planinriktning B) Regional utveckling innefattar något större medelstilldelning till kollektivtrafik och kombinationsresor. Detta skulle kunna vara positivt ur ett storregionalt perspektiv, givet att insatserna som

görs gynnar den totala andelen kollektivtrafikresande även mellan Uppsala och Stockholms län.

Regionledningskontoret vill framhäva att de trafiksäkerhetsbrister som åtgärdas längs väg 77 genom finansiering från länsplan för Stockholms län 2018–2029 även bör mötas upp av investeringar i Uppsala län för att de totala investeringarna ska ge störst nytta.

Bakgrund

Regionstyrelsen har beretts möjlighet att yttra sig över Region Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 för Uppsala län. Ärendet är behandlat av Tillväxt- och regionplanenämnden (TRN 2021-0187) och Trafiknämnden (TN 2021-0953).

Regionledningskontorets förslag och motivering

Region Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 innehåller tre olika planinriktningar med tillhörande åtgärdsplaner, *A) Tätorter och dess omland, B) Regional utveckling med nytta för samhälle, näringsliv och arbetsmarknad* och *C) Stråk och deras omland*. Syftet med de tre inriktningarna är att ge underlag för en bredare diskussion under remissförfarandet.

De tre planinriktningarna innehåller till stor del samma prioritering av investeringar med vissa variationer. Prioriteringar av åtgärder följer uppräkningar av sedan tidigare beslutade åtgärder, varpå stor del av investeringsutrymmet i planen är knutet till redan planlagda åtgärder. Hållbarhetsbedömningen av planen har analyserat de tre plan-inriktningarna i jämförelse med ett nollalternativ.

Det sker, som framgår av planförslaget, ett intensivt utbyte mellan Stockholms och Uppsala län inte minst genom omfattande arbets- och studiependling. De senaste decennierna har denna förstärkts ytterligare, delvis som en följd av gemensamma satsningar på utbyggd spårburen kollektivtrafik. Regionledningskontoret vill peka på vikten av att bibehålla och utveckla den starka koppling som finns mellan Uppsala och Stockholms län i termer av en sammanhållen arbetsmarknadsregion. Kopplingen till Arlanda och den storskaliga pendling som sker mellan Uppsala och Stockholms regionala stadskärnor är av stor betydelse för länens kompetensförsörjning och utveckling.

Planinriktning A) Tätorter och dess omland innehåller något större satsningar som stödjer goda kopplingar till utbyggnaden av 4-spår på Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgränsen. Detta skulle vara att förorda ur ett storregionalt perspektiv, då pendlingen längs sträckan är av stor betydelse för Stockholmsregionens kompetensförsörjning.

Regionledningskontoret delar i stort planförslagets beskrivningar av bristerna i de järnvägssträckor som omfattas av pendeltågs- och regionaltågstrafiken. Utbyggnaden av 4-spår mellan länsgränsen och Uppsala kommer möjliggöra än tätare trafik med både pendeltåg och regionaltåg, men också göra pendeltågstrafiken mer robust genom att den i högre utsträckning separeras från övrig tågtrafik.

Regionledningskontoret anser att det är viktigt att länsplanen för Uppsala län utformas så att den kan möta de behov som framöver kommer uppstå till följd av utbyggnaden av den gemensamma spårbundna kollektivtrafiken och stadsdelarna därikring. I detta bör ingå att på olika sätt säkerställa att den nytillkomna bebyggelsen och infrastrukturen kring den utformas så att resande med kollektivtrafik blir förstahandsvalet. Detta för att minska risken för ökade framkomlighets- och kapacitetsproblem på E4:an mot Stockholm som identifieras i planförslaget.

Planinriktning B) Regional utveckling innefattar något större medelstilldelning till kollektivtrafik och kombinationsresor. Detta skulle kunna vara positivt ur ett storregionalt perspektiv om insatserna som görs gynnar kollektivtrafikresande även mellan Uppsala och Stockholms län.

Regionledningskontoret bedömer att planförslaget som helhet följer intentionerna i det storregionala samarbetet inom En bättre sits, men anser att en kombination av dessa två inriktningar skulle vara att förorda ur ett storregionalt perspektiv. Satsningar för att förbättra den storregionala kollektivtrafiken och utveckla den gemensamma arbetsmarknadsregionen är av stor vikt.

Regionledningskontoret instämmer i övrigt med de beskrivningar av brister och behov i planförslaget som relaterar till transportinfrastrukturen i Stockholms län. Regionledningskontoret vill poängtera vikten av att trafiksäkerhetsbrister åtgärdas längs väg 77 mellan E4 och Rimbo även i Uppsala län. Omfattande åtgärder görs längs vägen genom finansiering från länsplan för Stockholms län 2018–2029 och det är viktigt att hela stråket får en höjd standard för att investeringarna ska ge störst nytta.

Ekonomiska konsekvenser
Förslaget bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033 – remissversion
2. Tillväxt-och regionplanenämndens yttrande den 21 oktober 2021
3. Trafiknämndens yttrande den 6 oktober 2021

Beslutsexpediering

1. Region Uppsala
2. Tillväxt- och regionplanenämnden
3. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-11-08

RS 2021-0749

Region Uppsala

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033

REMISSVERSION

Innehållsförteckning Länsplan 2022–2033

Förord 4
Sammanfattning 5
1. Inledning 7
2. Mål för länsplanen 9
2.1 Mål för länsplanen 9
2.2 Länsplanens kopplingar 11
2.3 Kopplingen till regional utvecklingsstrategi 15
3. Planeringsförutsättningar och nulägesbeskrivning 19
3.1 Uppsala län i ett storregionalt perspektiv 19
3.2 Planeringsförutsättningar för Uppsala län 20
3.3 Trafikverkets transportprognoser 35
3.4 Olycksstatistik för vägar i Uppsala län 37
3.5 Slutsatser 38
4. Brister 39
4.1 Brister i stråk 41
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. Åtgärdsplan 61
6.1 Planeringsförutsättningar från regeringens direktiv 61
6.2 Regionala planeringsförutsättningar 62
6.3 Plandelar 63
6.4 Avstämning 2018–2021 64
6.5 Nollalternativet 64

7. Planinriktningar 66
7.1 Alternativ A - Tätorter och dess omland 66
7.2 Alternativ B - Regional utveckling med nytta för samhälle, näringsliv och arbetsmarknad 73
7.3 Alternativ C - Stråk och dess omland 80
7.4 Summering av åtgärdsplanernas koppling till direktivet 91
7.5 Jämförelse av de tre planinriktningarna 92
8. Bedömning av planinriktningar utifrån hållbarhetsaspekterna 93
8.1 Strategisk miljöbedömning 93
8.2 Hållbarhetsbedömning med social konsekvensbedömning 93
8.3 Bedömningskriterier 93
8.4 Sammanfattning av bedömning 96
9. Genomförande 101
9.1 Ansvarsrollerna i genomförandeprocessen 101
9.2 Genomförandeplanen 102
10. Samverkansplattformer 103
10.1 Forum för fysisk planering (FFFP) 103
11. Uppföljning 103
12. Utvärdering och revidering 104
13. Bilagor 104
14. Referenser och underlagsmaterial 105
15. Ordlista 106

Versionshantering

Version	Beskrivning
0_1	Utkast utskickat inför TSN AU 2021-05-10
0_2	Utkast utskickat inför TSN 2021-05-20. Text som har lagts till är markerad med streck i kanten och avvikande färg. Formateringsändringar har inte markerats.
0_3	Utkast utskickat inför TSN AU 2021-06-07. Text som har lagts till är markerad med streck i kanten och avvikande färg.
0_4	Version utskickad inför TSN AU 2021-09-06.
0_5	Version justerad efter TSN AU, utskickad inför TSN 2021-09-20.
0_6	Remissversion

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-resa-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.

Infrastrukturplanering är till sin natur långsiktig och detta dokument presenterar förslag på inriktning för länsplanen under de kommande åren. 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.

Även om Region Uppsala är ansvarig för att ta fram planen är det ett arbete som sker i tät dialog med olika intressenter, inte minst Trafikverket och länets kommuner.

I denna remiss har vi försökt att lyfta blicken något och presenterar tre alternativa inriktningar: Den första med inriktning på att åtgärda brister i prioriterade tätorter med mindre än 10 000 invånare och dess omland. Den andra med inriktning på regional utveckling. Den tredje fokuserar på de prioriterade stråken och dess omland. Vi hoppas att dessa alternativ ska kunna bidra till att diskussionen blir något bredare än att fokusera på de namnsatta objekten.

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.

Vi ser fram emot en bred dialog och många kloka synpunkter från alla remissinstanser som kommer att göra den slutliga länsplanen för regional transportinfrastruktur i Uppsala län till en viktig pusselbit för en hållbar utveckling i hela länet.

Johan Örjes (C))
Ordförande i trafik- och samhällsutvecklingsnämnden

Sammanfattning

Länsplanen är framtagen på uppdrag av staten och är, tillsammans med Trafikverkets nationell plan, en del av den långsiktiga planeringen av infrastrukturinvesteringar. I Uppsala län är det Region Uppsala som har uppdraget att upprätta och fastställa länsplanen. I samband med regeringsdirektivet tilldelades Region Uppsala en länsplaneram på 1 901 miljoner kronor för 2022–2033. En första justering av den ekonomiska ramen för Uppsala län beslutades 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.

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

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

Remissversionen innehåller tre olika planalternativ vilka på olika sätt bidrar till målen i länsplanen. Samtliga planer innehåller plandelarna;

- Namnsatta objekt
- Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande
- Samfinansiering nationell plan
- Namnsatta brister
- Åtgärdsområden
    1. Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel
    2. Trafiksäkerhet och enskilda vägar
    3. Regional utveckling - fokus näringsliv och besöksnäring
    4. Steg 1 och steg 2

Planalternativen har olika fokus där satsningarna kopplas till olika strategiska inriktningar och medlen fördelas olika inom plandelarna.

Alternativ A - Tätorter och dess omland

- fokuserar 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

- fokuserar 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

- fokuserar 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.

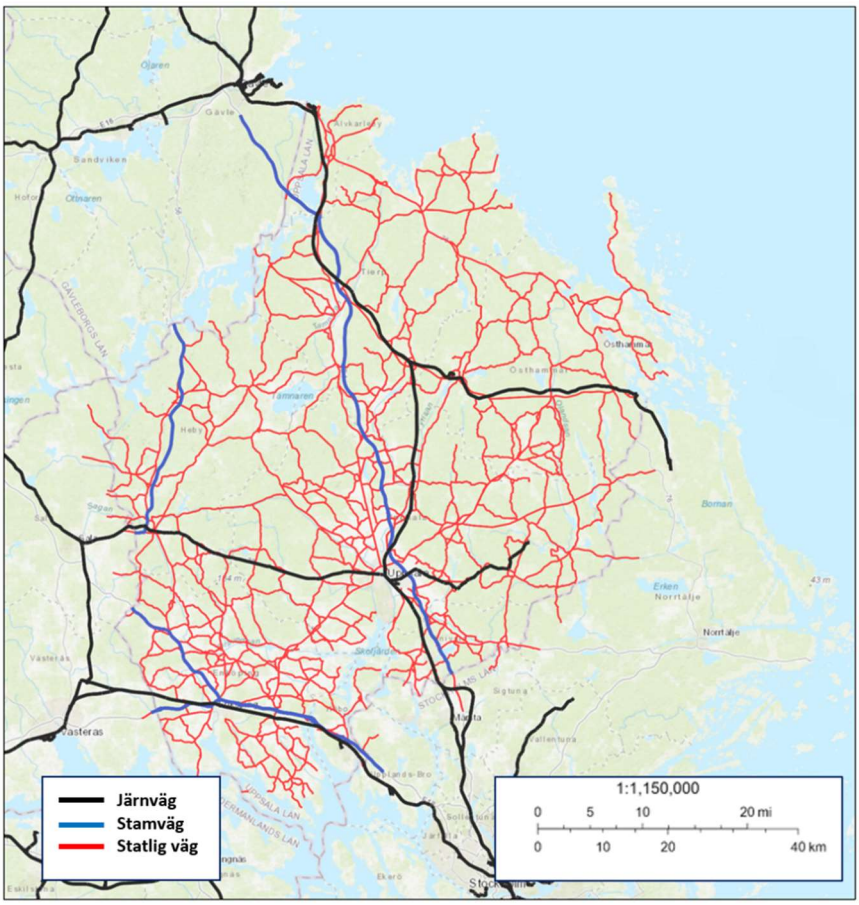
Samtliga planalternativ ingår i den hållbarhetsbedömning som genomförts inför remissen. Den slutliga länsplanen kommer att innehålla en åtgärdsplan.

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 måste investeringar kopplade till länsplanen utgå från prioriteringar där utpekade stråk är centrala, se Karta 10.



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 länstransportplaner 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 länstransportplanerna 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 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;

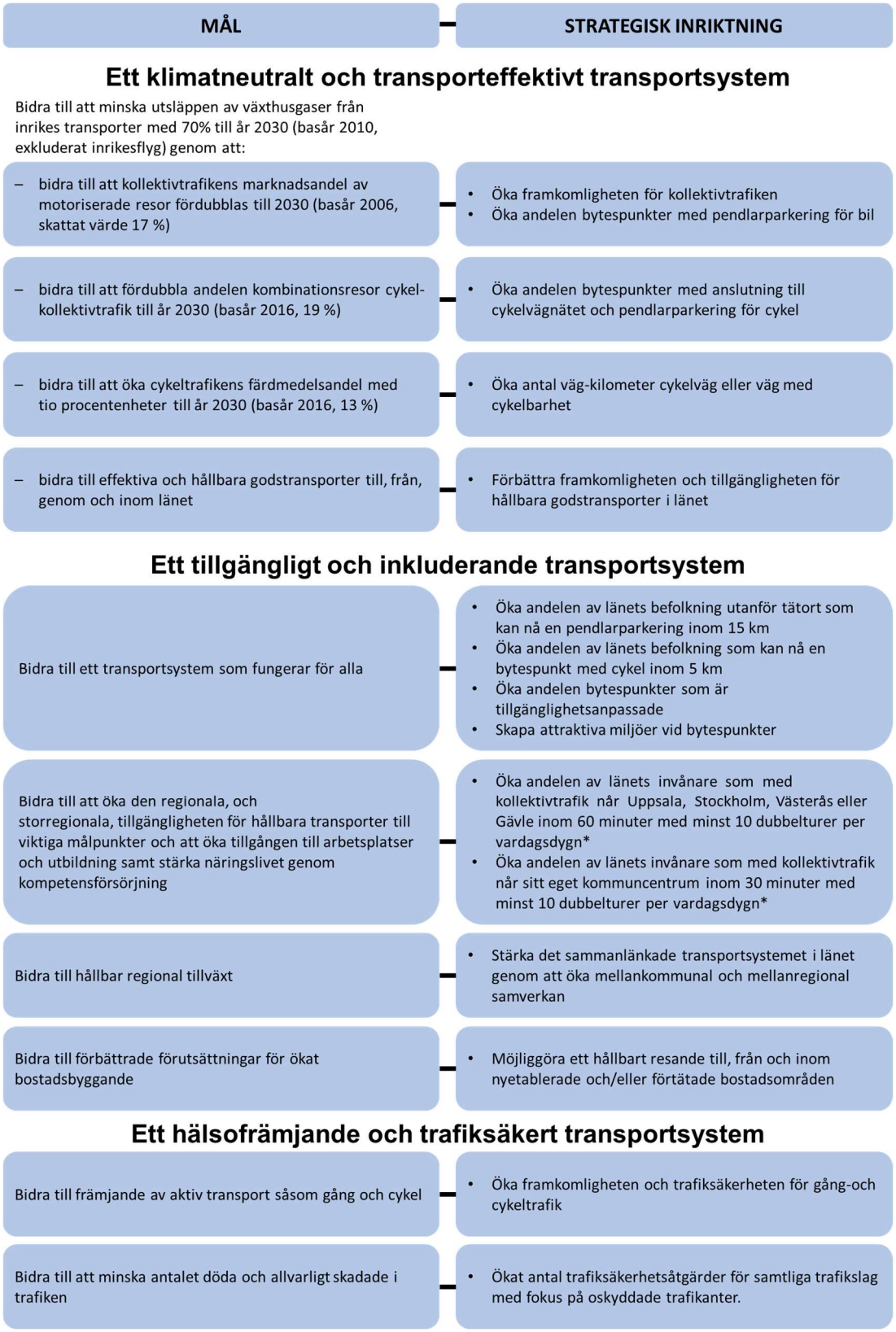
1. Ett klimatneutralt och transporteffektivt transportsystem
2. Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem
3. Ett hälsofrämjande och trafiksäkert transportsystem

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 cykeltrafikant är även viktigt för folkhälsan. Ett systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågorna är viktigt för att nå målen. Dessa aspekter fångas upp i område 3.

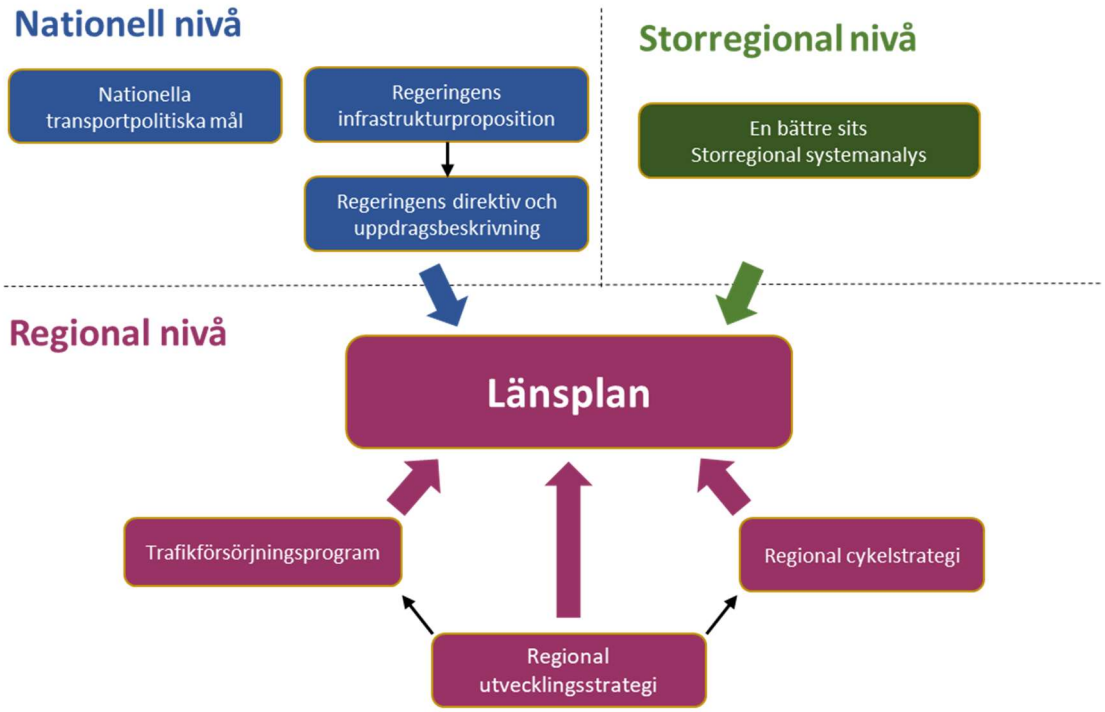
Till samtliga mål för länsplanen kopplas strategiska inriktningar som är länsplanens bidrag till att uppnå målen.



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

2.2 Länsplanens kopplingar

I detta kapitel förklaras länsplanens kopplingar till andra viktiga mål och styrande dokument. Den regionala utvecklingsstrategin är Region Uppsalas viktigaste styrande dokument. Sambanden mellan samtliga styrande dokument sammanfattas i figuren nedan.



Figur 3: 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.

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 – Mälarregionen. Den Storregionala systemanalysen[1] 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 godsstrategi[2] 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
Länstransportplanen är ett medel för att uppnå visionen i den regionala utvecklings-strategin 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-Mälarregionen (En bättre sits 2020)
[2] Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen (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 dess strategiska arbete. 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 0 Nollalternativet innebär att man fortsätter i den riktning som länsplanen för perioden 2018–2029 hade. Det innebär att de i den förra planen namngivna objekten ingår i nollalternativet (förutom de objekt som redan är genomförda). Den procentuella fördelningen mellan potterna så som de var i den tidigare planen behålls i nollalternativet men summorna anpassas till den nya ekonomiska ramen.

De namnsatta objekt som ingår i nollalternativet (se tabell 8) har drabbats av kostnadsfördyringar på cirka 60 %, eller totalt 340 miljoner kronor. Kostnads-fördyringarna 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 potterna alltså blir mindre i nollalternativet än i gällande plan (2018-2029). En justering har således gjorts nedåt för de olika potterna i förhållande till medel utöver det som är låst till namnsatta objekt.

För det namnsatta objektet väg 288 Gimo-Börstil utgår nollalternativet från den avsiktsförklaring som finns mellan Östhammars kommun, Region Uppsala och Trafikverket och som innebär mötesfri landsväg med 100-standard upptill 54 procent av vägen, kostnadsberäknat till 360 miljoner kronor, varav 330 miljoner kronor finansieras inom länsplanen. Det finns också ett förslag som innebär 100-standard upptill 95 procent av vägen, som beskrivs närmre under avsnitt om Planalternativ C nedan, men detta ingår alltså inte i nollalternativet.

Tabell 8: Fördelning mellan namnsatta objekt och åtgärdsområden i nollalternativet. Summor i miljoner kronor Källa: Region Uppsala

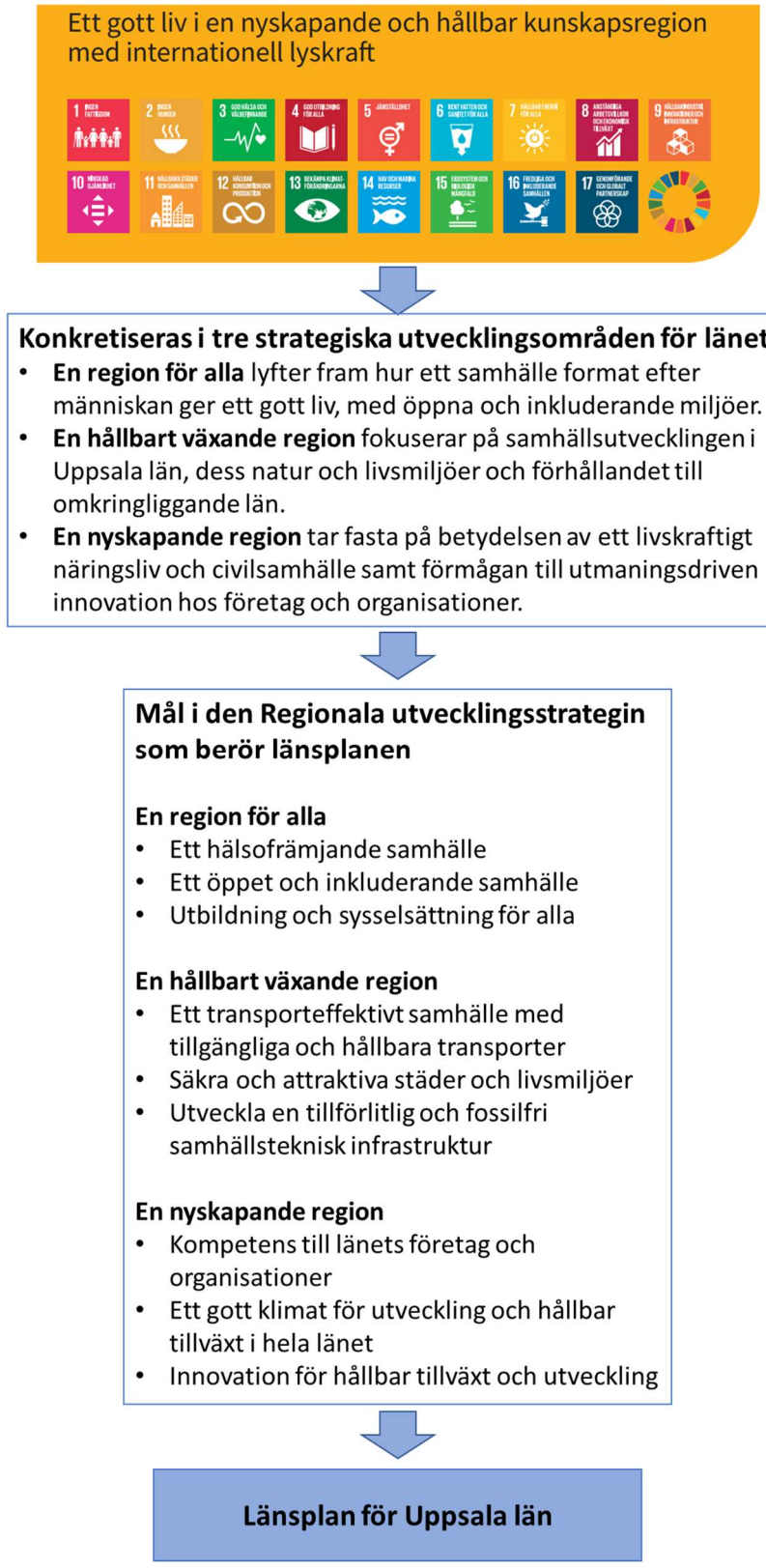
	Budget nollalternativ 2022-2033	Budget gällande plan 2018-2029
Namnsatta objekt	**902**	**561**
Väg 288 Gimo-Börstil	330	255
Väg 55 Enköping-Litslena	157	101
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	182
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	53
Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling	**376**	**413**
Namnsatta brister	**112**	**123**
Kollektivtrafik	**192**	**210**
Gång- och cykel	**191,5**	**210**
Trafiksäkerhet och enskilda vägar	**100**	**110**
Övrigt	**27,5**	**30**

Planinriktningar.

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 med ett antal långsiktiga utvecklingsmål inom respektive utvecklingsområde. Alla tre områdena berör länsplanen för flera av målen liksom flera av de långsiktiga utvecklingsmålen. För samtliga strategiska utvecklingsområden är flertalet indikatorer kopplade varav några är direkt överförda till mål i länsplanen. Sambandet illustreras i Figur 4 samt förklaras kortfattat nedan.

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

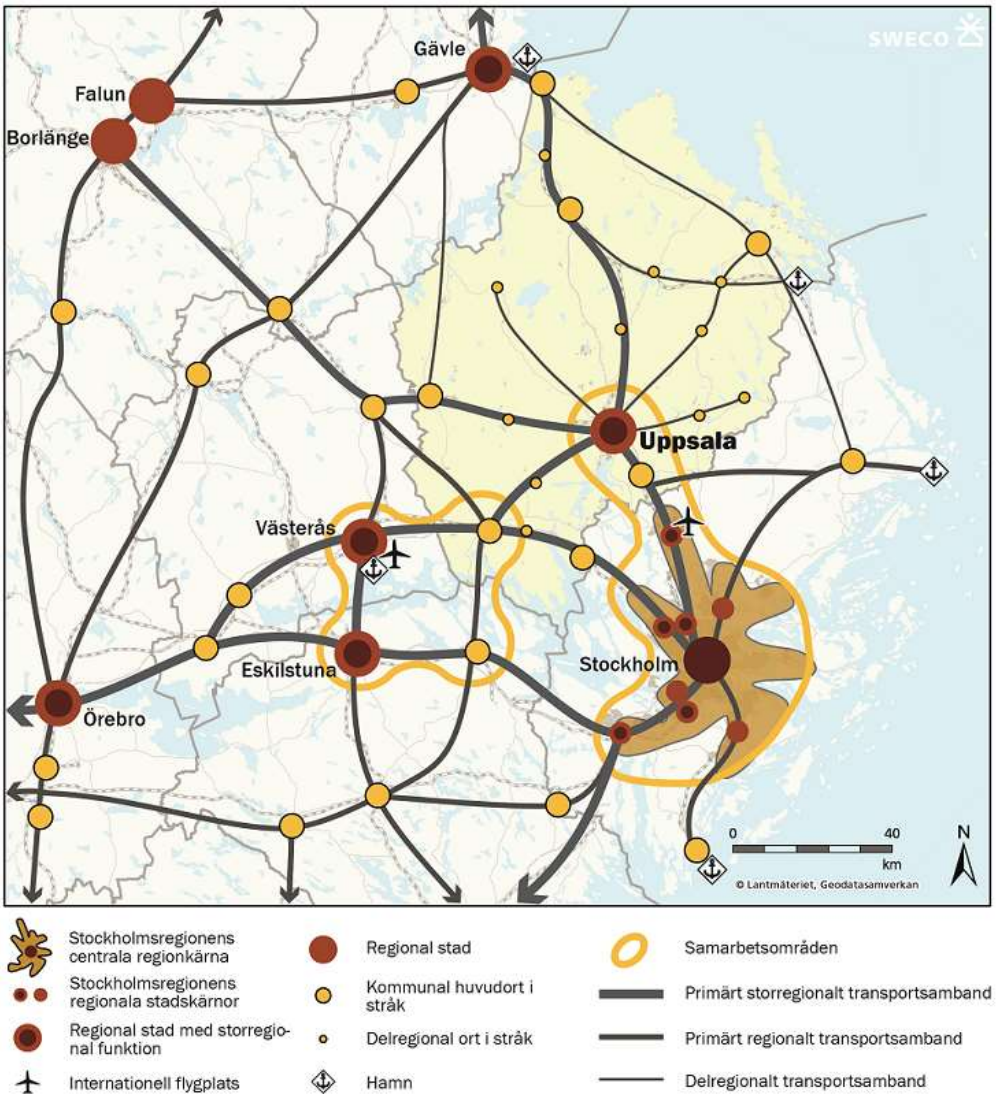
- Kompetens till länets företag och organisationer
- Ett gott klimat för utveckling och hållbar tillväxt i hela länet
- Innovation för hållbar tillväxt och utveckling

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

3.1 Uppsala län i ett storregionalt perspektiv

Uppsala län är en del av Stockholm–Mälarregionen. 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 befolkningsprognos[3] som Region Uppsala har tagit fram prognostiseras 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. I prognosen antas den ökade inflyttningen bestå, även om de senare årens stora inflyttning inte kommer upprätthållas.

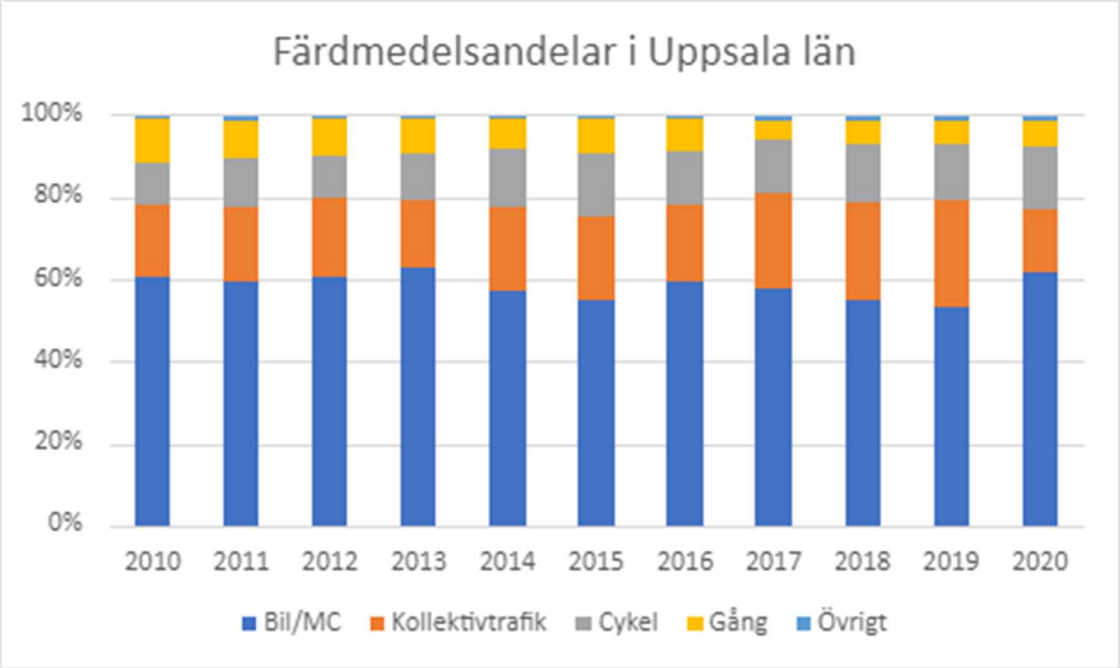
Tabell 1: Befolkningsprognos 2050. Källa: Befolkningsprognos för Uppsala län 2019–2050, Region Uppsala

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

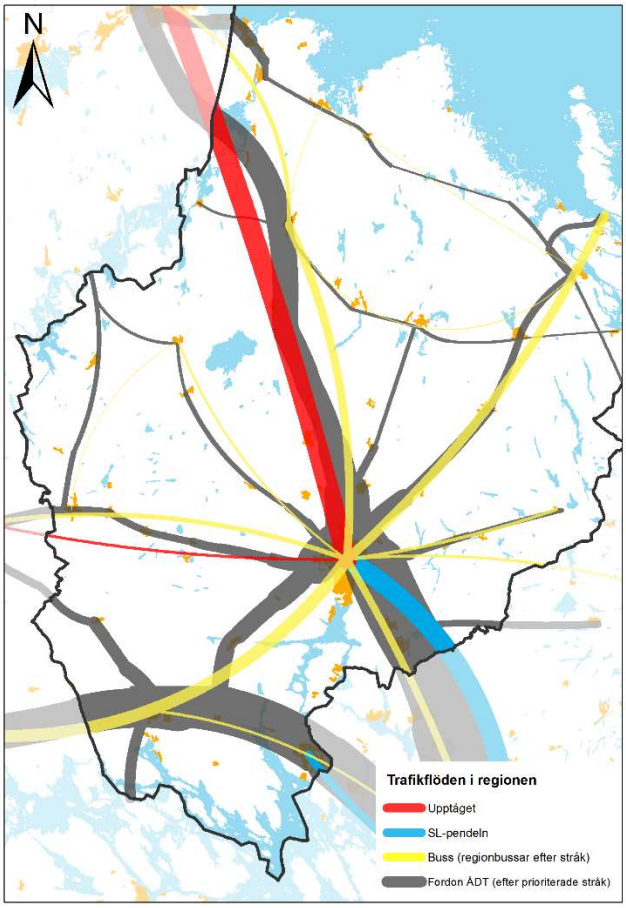
[3] befolkningsprognos-for-uppsala-lan-2019-2050.pdf (regionuppsala.se)

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 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 beror på Coronapandemin. Andelen bil- eller motorcykelresor har inte varit så hög sedan år 2013.



Figur 5: Färdmedelsandelar 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: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029, Region Uppsala

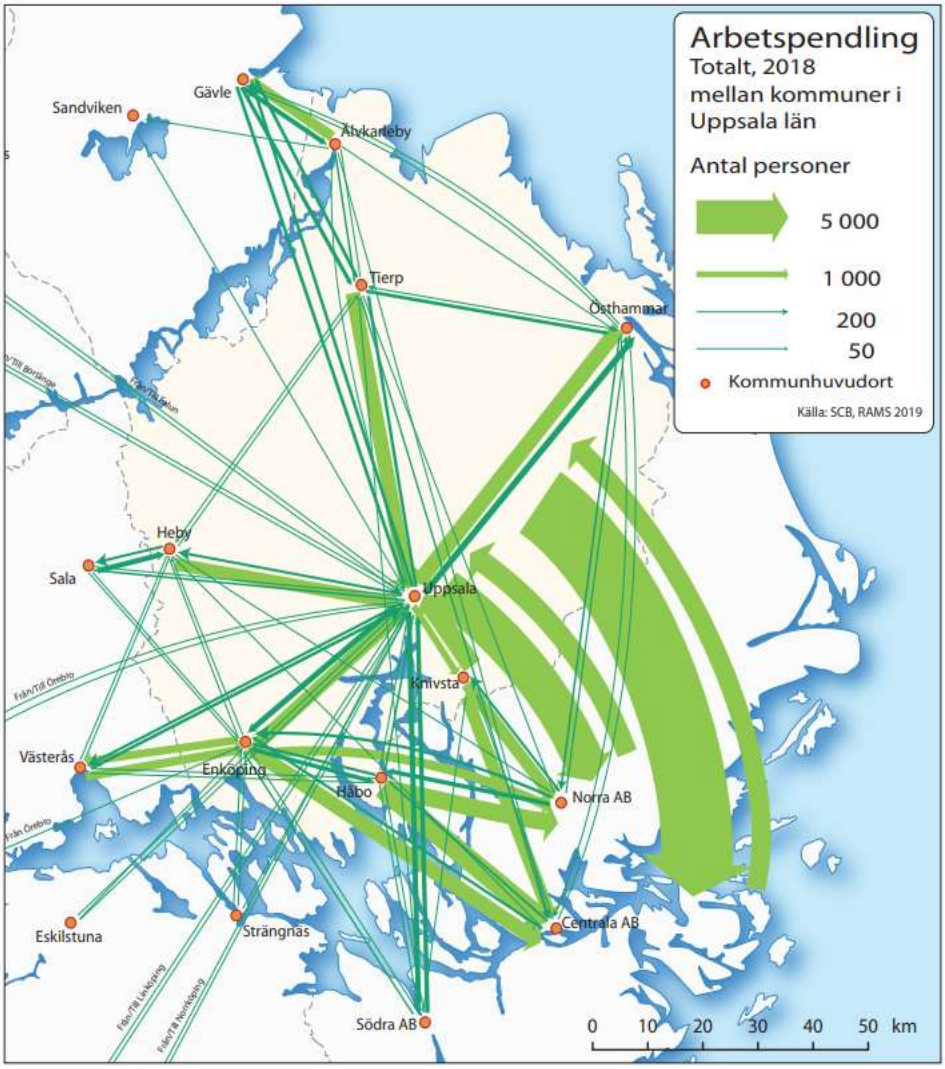
Kartan ovan visar intensiteten av transporter i stråken. Uppgifterna är senast tillgängliga data, 2015–2016. Fordonsflödena varierar från ca 1 000 till ca 40 000 fordon per årsmedelsdygn (ÅDT). Antal kollektivtrafikresenärer i stråken varierar för regionbuss mellan ca 1 000 och 6 500 påstigande resenärer per dag. För Tågtrafiken är sträckorna Uppsala-Gävle och Uppsala-Stockholm mest trafikerade med ca 11 000 påstigande per dag. Ungefär lika många reser också med SJs trafik Stockholm-Uppsala.

Transportarbetet är starkt koncentrerat till stråken i Uppsala län, inte minst till Ostkustbanan och E4 samt Mälarbanan och E18. Även Arosstråket, Östhammarstråket och Dalastråket har relativt höga flöden av persontransporter.

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

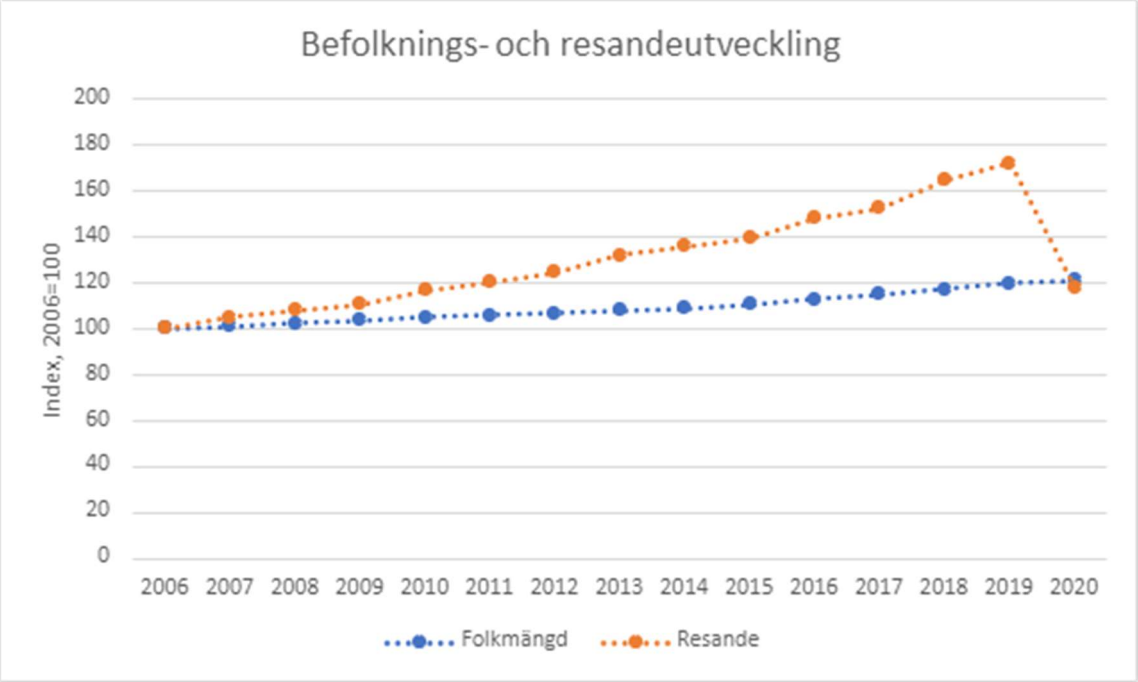
1990-talet har arbetspendlingen mellan många av orterna ökat med mellan 200 och 400 procent, och i absoluta tal har arbetspendlingen från Uppsala till centrala Stockholms län ökat mest.



Karta 4: Arbetspendling i Uppsala län år 2018. Källa: Arbetspendling i Stockholm-Mälarregionen, 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 skärgårdar[4].

[4] Rapporten finns att hämta på Länsstyrelsen i Uppsala läns hemsida Vår gemensamma kust | Länsstyrelsen Uppsala (lansstyrelsen.se)



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 Äspskär och Ängskär.

Potentialstudie för cykel

Region Uppsala har genomfört en potentialstudie[5] 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.

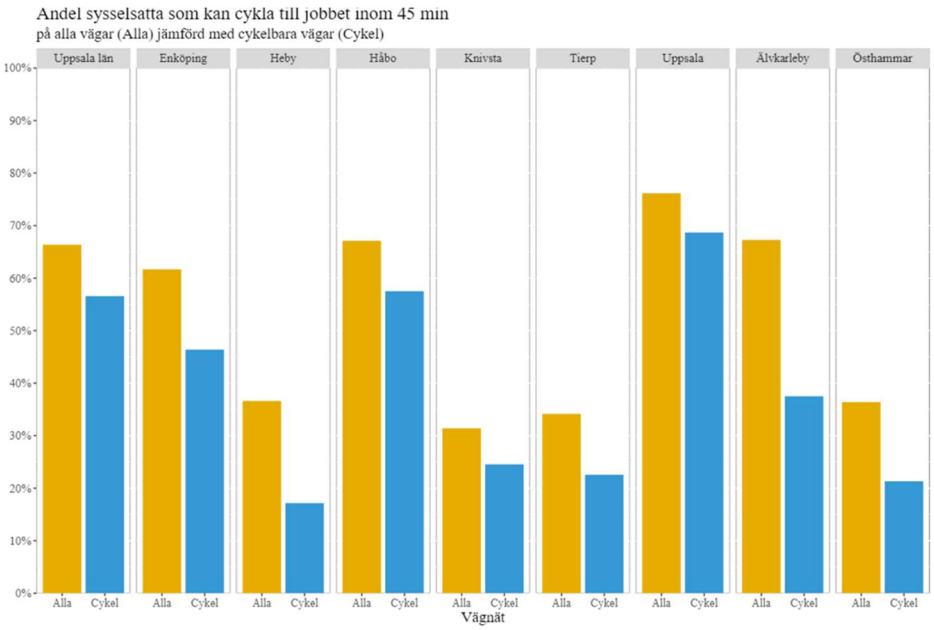
[5] Potentialstudien finns i sin helhet på Region Uppsalas hemsida regionuppsala.se.

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.

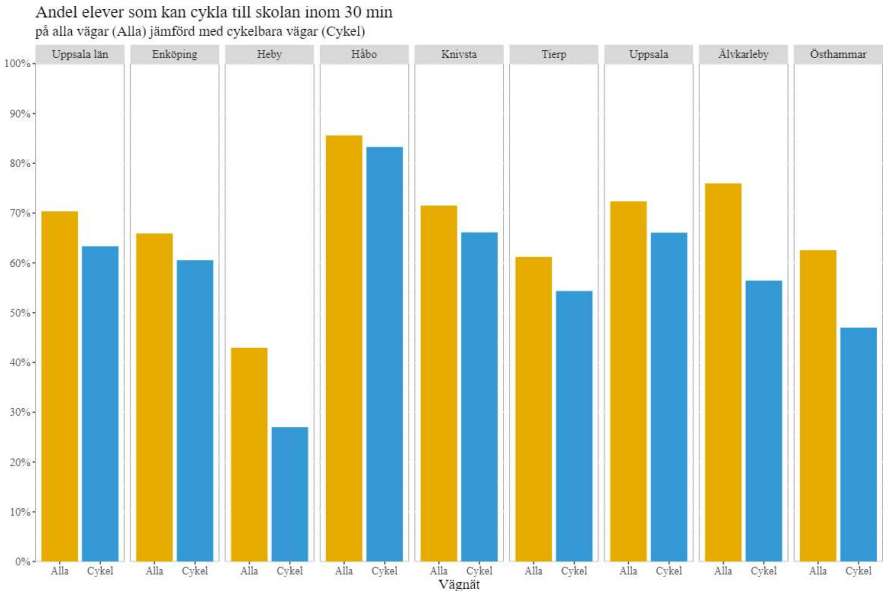
Diagrammet nedan visar cykelpotentialen för sysselsatta i länet respektive länets kommuner. Högst potential har Uppsala kommun medan Heby kommun har lägst potential när det gäller cykelbara vägar.



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 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.

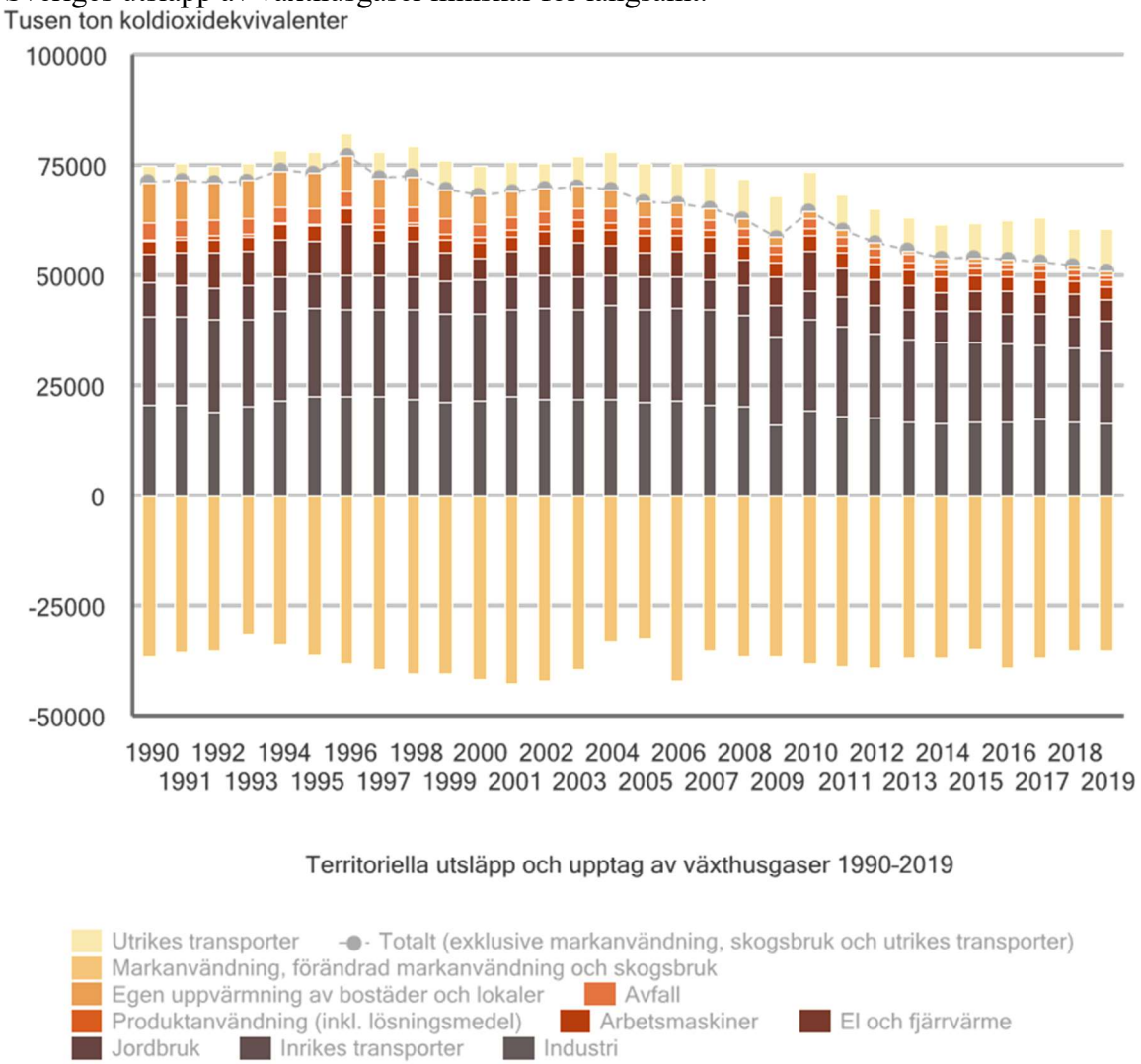
Region Uppsala arbetar vidare med cykelturismfrågan tillsammans med Upplandsstiftelsen efter kartläggning och framtagandet av visionsbild. För att Uppsala län ska kunna utveckla bra förutsättningar för både cykling och besöksnäring behövs samverkan tillsammans med kommunerna i länet.

Region Uppsala och Upplandsstiftelsen vill skapa en regional cykelled tillsammans med Håbo kommun och Enköpings kommuner. I det arbetet testar 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

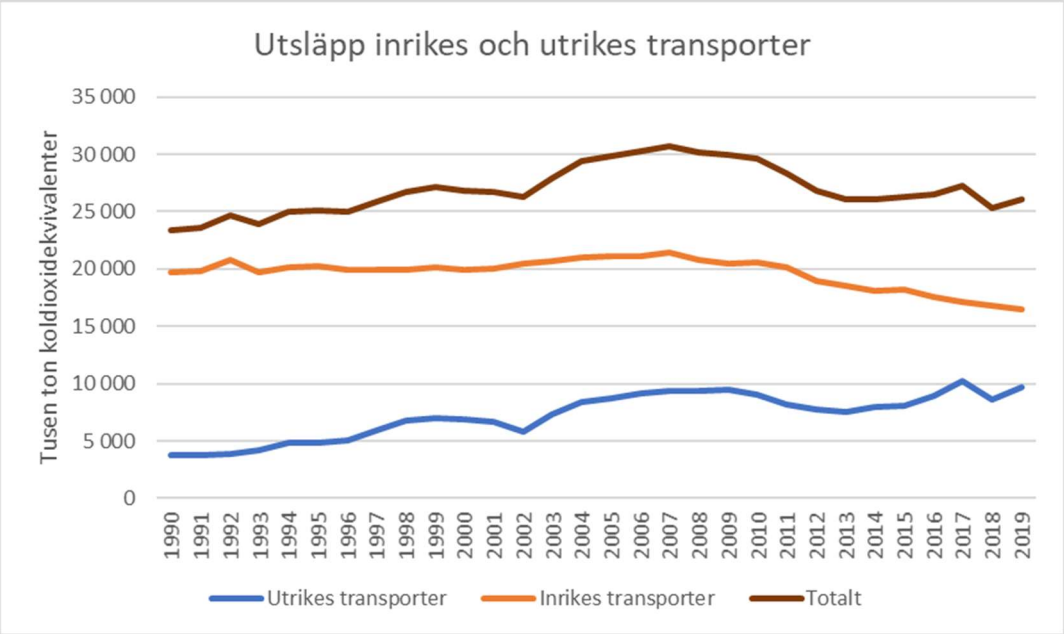
De territoriella[6] utsläppen av växthusgaser har minskat med 2,4 procent jämfört med 2018. Totalt har de territoriella utsläppen minskat med 29 procent sedan 1990 men Sveriges utsläpp av växthusgaser minskar för långsamt.



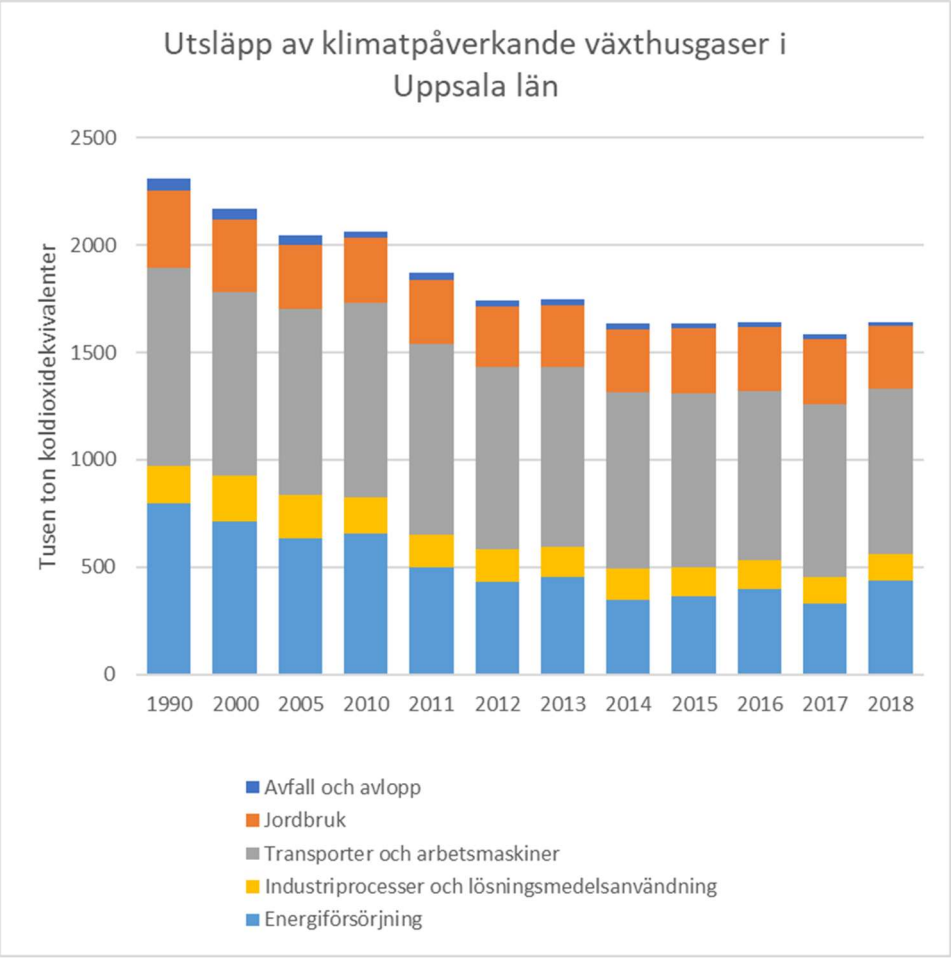
Figur 9: Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser 1990–2019. Källa: Naturvårdsverket

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.

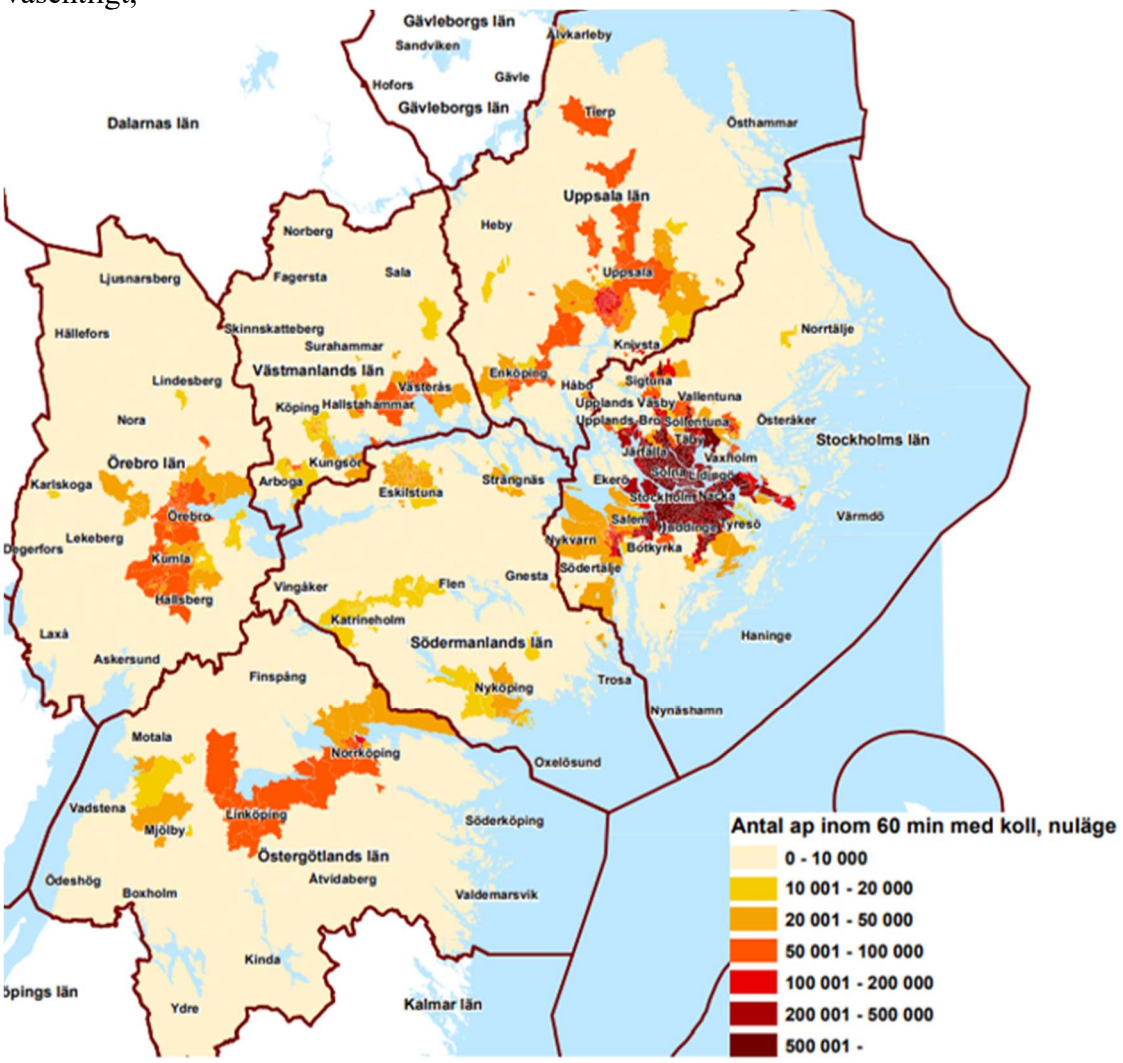


Figur 11: Utsläpp av växthusgaser i Uppsala län. Källa: www.sverigesmiljomal.se

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.

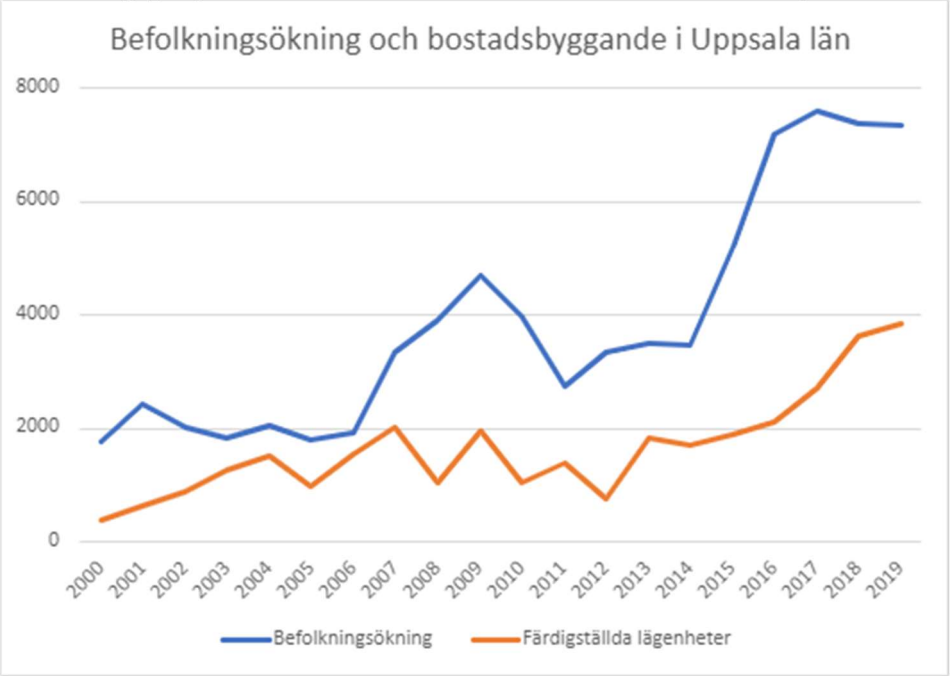
Tillgänglighet och bostadsbyggande

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 nås från olika platser i Uppsala län öka väsentligt,



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

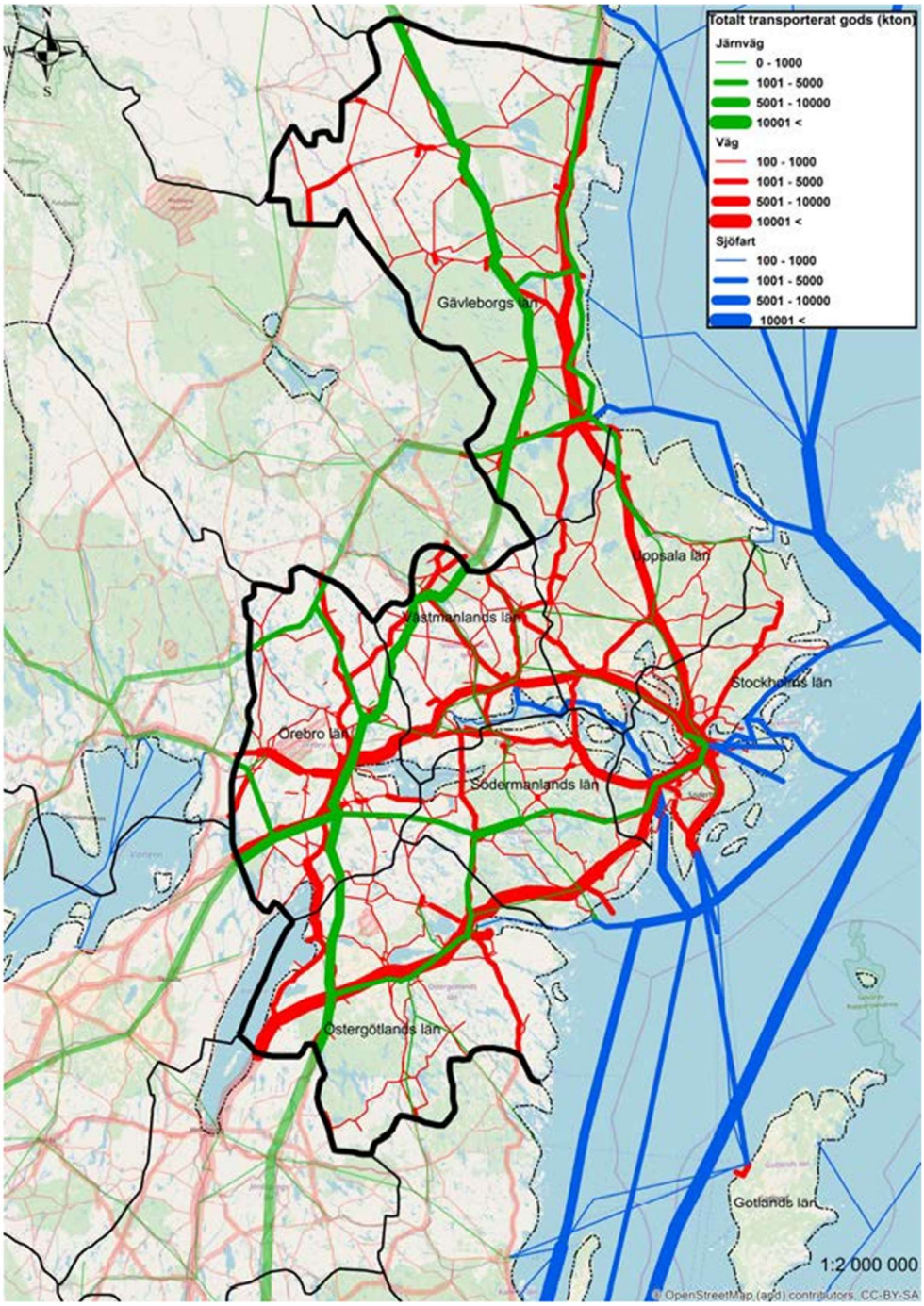
Att förbättra tillgängligheten till arbetsplatser är också en möjlighet till att öka bostadsbyggandet samt utjämna regionalt skilda förutsättningar och avstånd. Inte minst vid befintliga och nya tågstationer finns stor potential för ett ökat bostadsbyggande. Bostadsbyggandet har under de senaste åren 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–Mälarregionen 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–Mälarregionen medan import och export av varor huvudsakligen sker från söder till och från Stockholmsregionen. Uppsala län har därför relativt låga flöden av godstransporter. En stark tillväxt sker dock inom logistikanläggningarna i och runt Arlanda 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–Mälarregionen.



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

Enligt den storregionala godsstrategin för Stockholm-Mälarregionen är välfungerande godstransporter en förutsättning för en levande och aktiv Stockholm-Mälarregion, 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-Mälarregionen. Källa: Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen, En Bättre Sits.

Bärighet

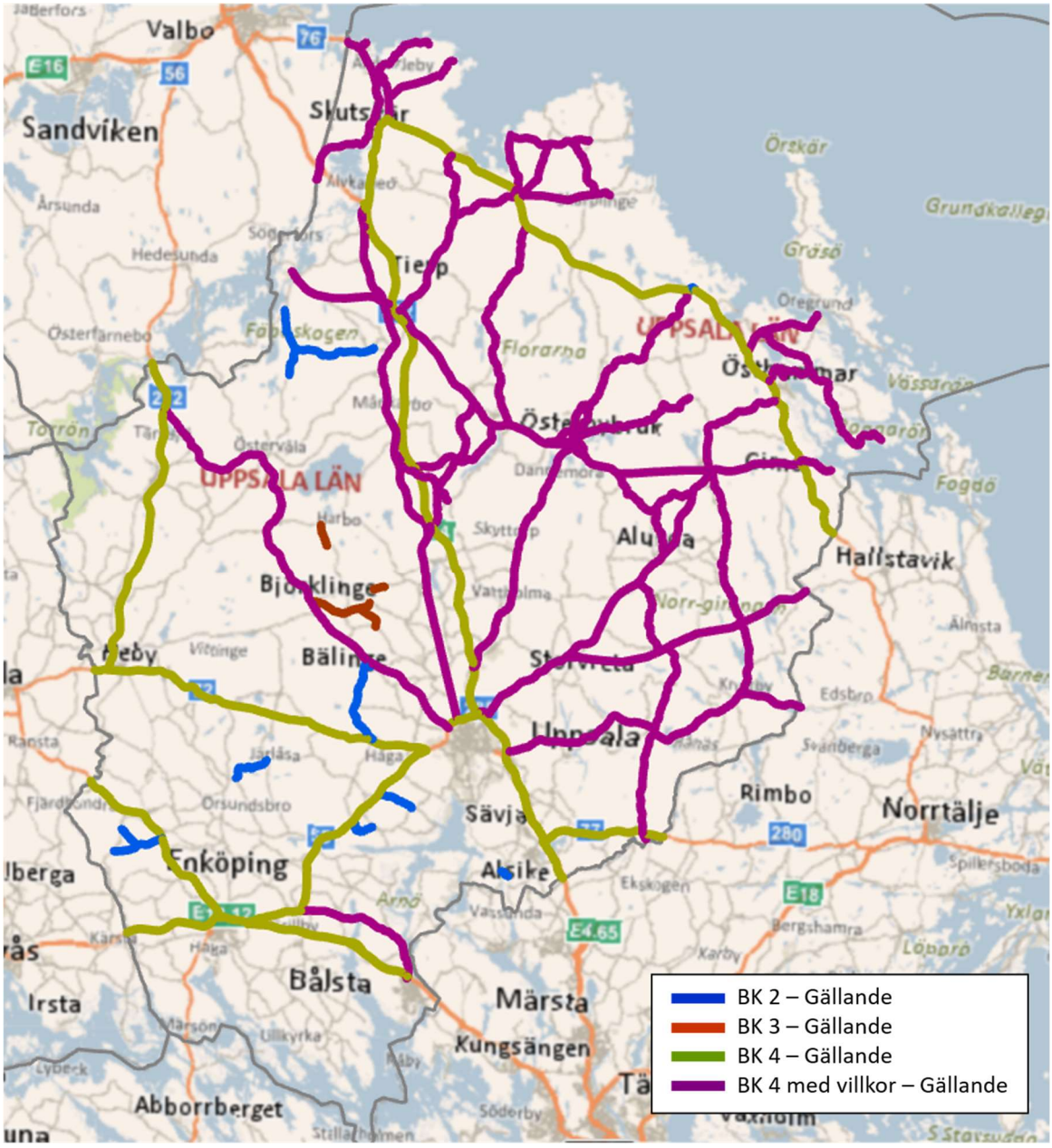
Bärighet avser hur tunga fordon en bro eller en väg får belastas med. Trafikverket klassar vägsystemet i olika bärighetsklasser vilka reglerar hur tunga fordon som får trafikera vägen. Enskilda vägar regleras genom lokala bestämmelser.

- 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 och 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 2065[7]. 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.

Prognosverktygen behöver utvecklas för att tydliggöra vilka effekter på transportsystemet som erhålls av en mer målstyrd planering.

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. Regionaltågstrafiken 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 framprognoser 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 vägtransportsystemet. 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.

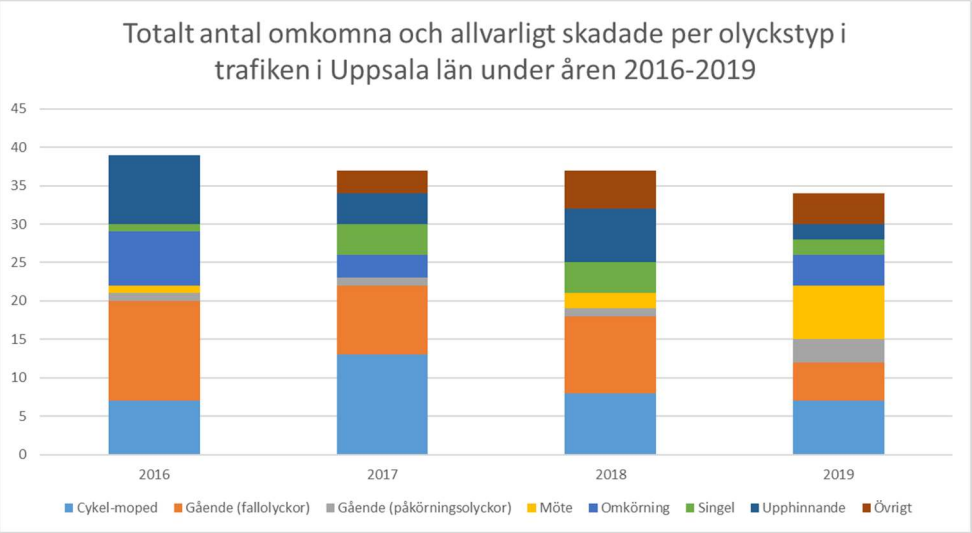
Tabell 4: Antal olyckor efter svårighetsgrad och år. Källa: STRADA.

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

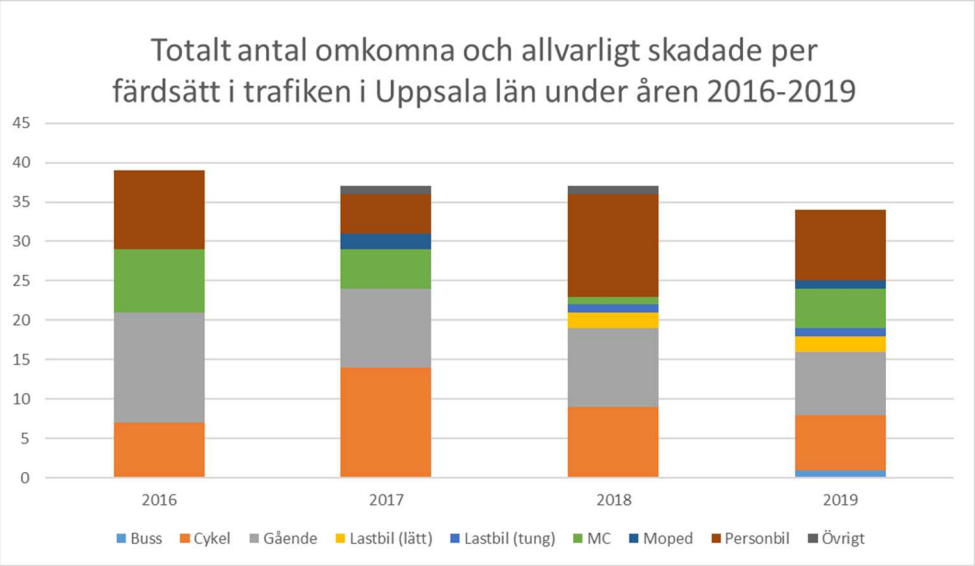
Väghållare	Död	Död ej officiell	Svår olycka	Lindrig olycka	Totalt
Statlig	64	13	627	1854	2558
Kommunal	20	3	341	1747	2111
Enskild	8	2	94	294	398
Summa	92	18	1062	3895	5067

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 färdsätten cykel, gång och personbil.



Figur 14: Antalet omkomna och allvarligt skadade per färdsätt 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 0

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.

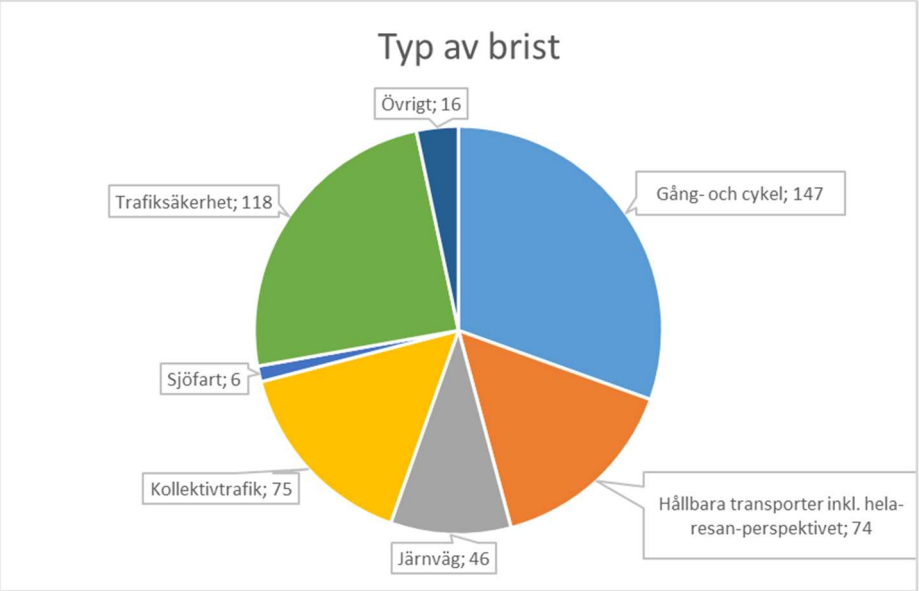
4. Brister

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 (ÅVS[8]), 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.

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

[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.



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

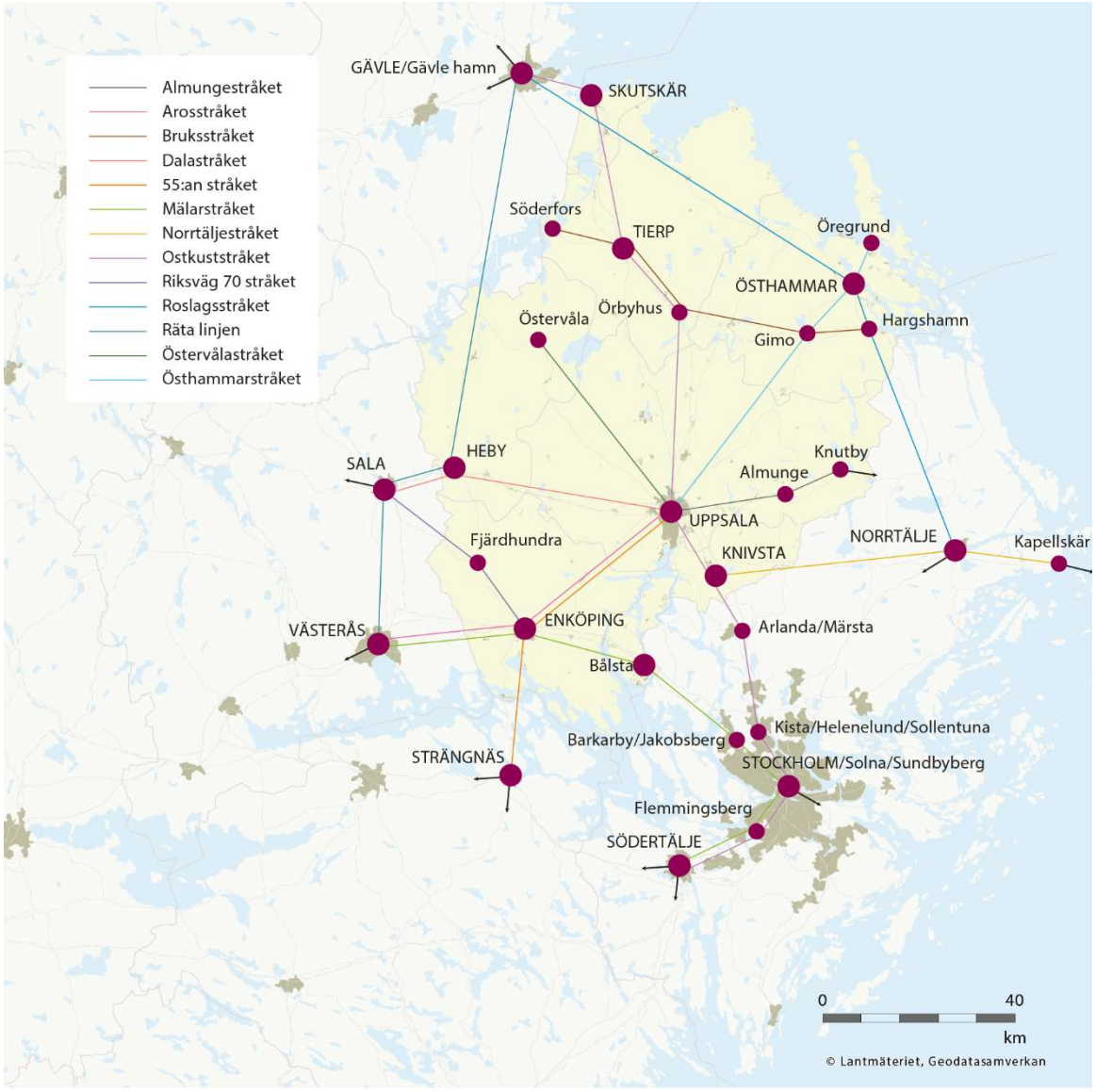
Behovet av ett hela-resan-perspektiv längs stråken framkommer tydligt som en brist när slutsatser från utredningar, workshops och kommunernas inrapporterade brister läggs samman. Från start till mål omfattar en resa ofta ett byte mellan olika transportslag, en kombinationsresa vilken kan vara; cykel 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 PM Brister och behov. 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 0

Genomförande.

4.1 Brister i stråk

Ett urval av brister beskrivs för stråken i Uppsala län som åskådliggörs i nedan. Eftersom länsplanen endast revideras vart fjärde år bör bristformuleringarna enligt nedan ses över utifrån eventuella nya omständigheter när nästa steg i planeringsprocessen tas.



Karta 10: Prioriterade stråk i Uppsala län. Källa: Region Uppsala

Ostkuststråket

Sträckan Stockholm–Arlanda–Uppsala, ABC-stråket

Ostkustbanan

Ostkustbanan mellan Stockholm och Sundsvall har en viktig funktion att knyta samman berörda regioner. Sträckan Uppsala – Stockholm är en av landets mest trafikerade

järnvägssträckor för både långväga och regionalt resande. En betydande andel av persontransporterna på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm är volymen dagligt resande vilket till stor del beror på arbetspendling mellan Uppsala och huvudstadsregionen samt persontrafik till Arlanda flygplats. Ostkustbanan är också av central betydelse för godstrafiken, bland annat för transporter till kombi- och postterminalen i Rosersberg.

2018 fattade regeringen beslut om Nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. I beslutet ingick att möjliggöra för en utökad kapacitet till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm samt två nya tågstationer belägna söder om Bergsbrunna i Uppsala kommun samt i Alsike i Knivsta kommun.

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 Bergsbrunna samt från 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, antingen på var sin sida eller endast på en sida av nuvarande järnvägsspår.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 fullt ut 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 stationsom 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.

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 (Furuvik)
Ostkustbanan trafikeras av Region Uppsalas Upptågstrafik mellan Uppsala och Gävle, med moderna nyanskaffade dubbeldäckade tåg av hög standard och god tillgänglighet för personer med funktionsvariationer. Syftet med stationsanpassningen är att skapa plant

insteg mellan perrong och tåg, att perrongerna ska förlängas till minst 220 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 regionaltåg 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 Ängeby - 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–Mälarregionen. I den systemanalys som är framtagen inom ramen för En bättre sits formuleras mål för transportsystemet där;

- regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen
- 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–Mälarregionen. 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 Tomteboda 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 regionaltåg.

Förutom att åtgärda brister i transportsystemet skapar en järnvägslänk på sträckan utvecklingsmöjligheter för en flerkärnig Stockholm–Mälarregion 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
Vägplanearbetet 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
Vägplanearbetet 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
En ÅVS för gång- och cykelväg samt kollektivtrafik har genomförts med avgränsningen Uppsalavägen (Norra infarten vid Örsundsbro, väg 55 och väg 569), Enköpingsvägen (väg 568), väg 55 till Litslena. ÅVS:en omfattade även väg 569, Nysätravägen till Alstasjön och hållplatserna Örsundsbro centrum, Salnecke och alla platser 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 saknarsäkra 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

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

Stråket mellan Uppsala och Almunge är utpekat 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.
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 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 industrispår för hållbara godstransporter från företagsparken i Morgongåva som ansluter till 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.

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.

För tillfället pågår en stråkbaserad ÅVS för väg 72 mellan Kvarnbolund och Heby (korsningen väg 56/väg72).

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.

Mälarbanan
Det är viktigt att fullfölja Mälarbanans pågående utbyggnad till fyra spår på sträckan Tomteboda–Kallhäll. Utbyggnaden ger förbättrad kapacitet och tillgänglighet med möjlighet till såväl fler tåg samt kortare restid. Det stärker förutsättningarna för bostadsbyggande i stationsnära lägen såväl i Bålsta som i Enköping. Mälarbanan är en del i stråket Stockholm-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. Stationen har begränsad kapacitet för att klara ökad turtäthet i pendeltågstrafiken. En om- och utbyggnad av stationen är en viktig pusselbit i förutsättningarna för den omfattande utbyggnad av bland annat bostäder som planeras och pågår i centrala Bålsta. Håbo kommun har byggt en ny bussterminal intill stationen. Syftet med att åtgärda 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 Mälarbanan väster om Kungsängen. Region Uppsala har i dialogen föreslagit att brister ska utredas och omfatta sträckan Kungsängen-Bålsta med utsikt mot Västerås. Det är ett särskilt viktigt stråk med omfattande trafik och ökat antal resande med pendel- och regionaltåg. ÅVS avser ökad kapacitet och robusthet i järnvägen. Region Uppsala anser att det är långsiktigt trovärdigt att möta trafikutvecklingen med två nya spår Kungsängen- Bålsta. Dessutom förutsätts en om- och tillbyggnad av kapacitet och höjd standard i stationen i Bålsta för att nå förbättrad tillgänglighet och säkerhet i resenärsmiljön. 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.

Väg 263
I utförd ÅVS har vägens funktion formulerats enligt följande; ”Vägen har en lokal funktion med viss regional betydelse”. Den regionala kopplingen gäller tillgängligheten till Arlanda från Håbo och Enköping. Huvudvägen till Arlanda västerifrån går via E18 och väg 267, Rotebroleden, vilken är snabbare och säkrare och anpassad för genomfartstrafik. En ÅVS har tydliggjort bristerna som både gäller trafiksäkerhetsbrister för gång- och cykeltrafikanter och trafiksäkerhetsbrister i korsningspunkter och sidoområden.

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

Trafikplats Draget
Brister i trafikplatsens funktion. Dålig 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.

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. Vägen är en nationell stamväg och hanteras via nationell plan.

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 nya cirkulationsplatser längs väg 292 då det under åren har inträffat olyckor i korsningarna vid väg 292/709/716 i Örbyhus, Tierps kommun och 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.

Cirkulationsplatsen vid Örbyhus har även ett behov av gång- och cykelpassage för gående och cyklister och att knyta ihop befintliga gång- och cykelvägar på ömse sidor om korsningen.

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.

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 restidskvoter[9] 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.

[9] Se ordlista för förklaring av begreppet.

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 funktioner. ÅVS:en resulterade i att bytespunkten skulle omlokaliseras till hållplats Skäfthammars 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-resan-perspektivet 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.

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. I Genomförandeplan för infrastruktursatsningar beslutas vilka åtgärder som ska genomföras. 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 åtgärderna 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 och medfinansieringsavtal som Region Uppsala har tecknat inom ramen för arbetet med länsplanen.

Stråk	Namn	Beskrivning
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

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 väg290/Kometvägen i Storvreta. Avtalet omfattar åtgärderna upprätta en vägplan för Fullerö trafikplats samt produktion av en gångpassage på väg 290.

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 att till exempel 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 tågperronger 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 indexuppräkning av 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% 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%av 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.

40/60 för gång- och cykelvägar längs statlig väg

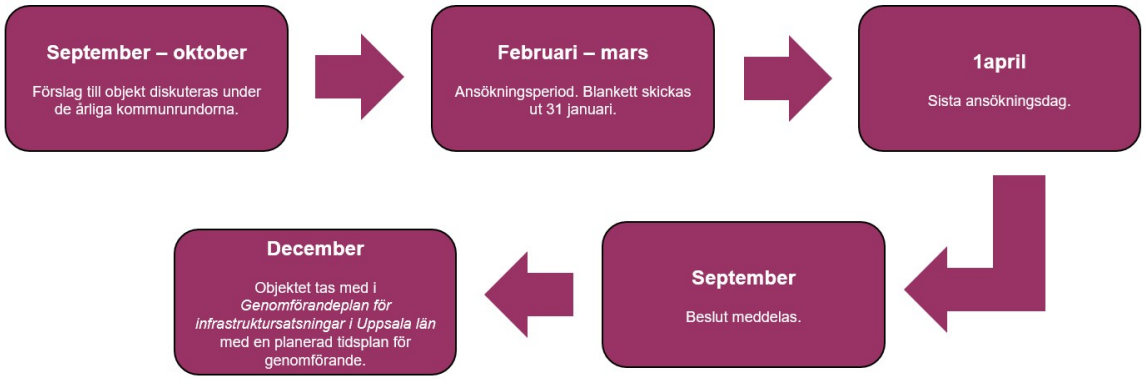
Finansieringsformen 40/60 för gång- och cykelvägar längs statlig väg innebär att alla kommuner i länet kan vartannat år söka medel för byggande av gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Länsplanen finansierar med 40 procent och den aktuella kommunen med 60 procent.

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 1[10] 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 färdsätten 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 miljökvalitetsmålet 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: planlaggning_vagar_jarnvagar_1_0_141014.pdf (trafikverket.se 2021-05-21)

6. Åtgärdsplan

Den ekonomiska ramen för Uppsala län för 2022–2033 har i regeringens direktiv räknats upp från 1 657 miljoner kronor till 1 901 miljoner kronor. Efter Trafikverkets avräkning har den siffran justerats till 1 921 miljoner kronor, vilket fördelas över åren i enlighet med tabellen nedan.

Tabell 7: Den preliminära årliga fördelningen i miljoner kronor av den totala planeringsramen om 1921 miljoner kronor Källa: Trafikverket

År	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
MKr	166	160	158	163	162	161	159	158	159	158	159	158

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
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.

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.

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.

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 ram 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.
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 medfinansiera åtgärder som gör det möjligt att angöra de nya områdena med kollektivtrafik, gång och cykel och bidra till att utveckla stationslägena.
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	Brister som det ännu saknas underlag för. Buffert för namnsatta objekt.
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-resan-perspektivet, 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 Nollalternativet

Nollalternativet innebär att man fortsätter i den riktning som länsplanen för perioden 2018–2029 hade. Det innebär att de i den förra planen namngivna objekten ingår i nollalternativet (förutom de objekt som redan är genomförda). Den procentuella fördelningen mellan potterna så som de var i den tidigare planen behålls i nollalternativet men summorna anpassas till den nya ekonomiska ramen.

De namnsatta objekt som ingår i nollalternativet (se tabell 8) har drabbats av kostnadsfördyringar på cirka 60 %, eller totalt 340 miljoner kronor. Kostnads-fördyringarna 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 potterna alltså blir mindre i nollalternativet än i gällande plan (2018-2029). En justering har således gjorts nedåt för de olika potterna i förhållande till medel utöver det som är låst till namnsatta objekt.

För det namnsatta objektet väg 288 Gimo-Börstil utgår nollalternativet från den avsiktsförklaring som finns mellan Östhammars kommun, Region Uppsala och Trafikverket och som innebär mötesfri landsväg med 100-standard upptill 54 procent av vägen, kostnadsberäknat till 360 miljoner kronor, varav 330 miljoner kronor finansieras inom länsplanen. Det finns också ett förslag som innebär 100-standard upptill 95 procent av vägen, som beskrivs närmre under avsnitt om Planalternativ C nedan, men detta ingår alltså inte i nollalternativet.

Tabell 8: Fördelning mellan namnsatta objekt och åtgärdsområden i nollalternativet. Summor i miljoner kronor Källa: Region Uppsala

	Budget nollalternativ 2022-2033	Budget gällande plan 2018-2029
Namnsatta objekt	**902**	**561**
Väg 288 Gimo-Börstil	330	255
Väg 55 Enköping-Litslena	157	101
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	182
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	53
Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling	**376**	**413**
Namnsatta brister	**112**	**123**
Kollektivtrafik	**192**	**210**
Gång- och cykel	**191,5**	**210**
Trafiksäkerhet och enskilda vägar	**100**	**110**
Övrigt	**27,5**	**30**

7. Planinriktningar

Tre alternativa planinriktningar har tagits fram till remissversionen av länsplanen. 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 miljökvalitetsmålen och mål för jämlikhet och jämställdhet.

Den slutgiltiga länsplanen ska endast innehålla en åtgärdsplan.

7.1 Alternativ A - Tätorter och dess omland

Planalternativ A fokuserar på brister och behov kopplade till prioriterade tätorter, med mindre än 10 000 invånare, i länets kommuner. 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.

Följande bristområden ingår:

- Kollektivtrafik (bytespunkter, hållplatser, hela-resan- perspektivet, passage vid hållplats, anslutningsväg)
- Cykel, cykelparkering, skyltning
- Trafikmiljö i tätorten (trafiksäkerhet)
- Korsningspunkter (trafiksäkerhet)
- Barriärer

Tabell 9: Tätorter med mindre än 10 000 invånare i länets kommuner Källa: Region Uppsala

Heby kommun	Tierps kommun	Östhammars kommun	Knivsta	Enköping	Uppsala	Älvkarleby	Håbo
Heby	Söderfors	Östhammar	Knivsta	Hummelsta	Björklinge	Marma	Skokloster
Morgongåva	Tierp	Öregrund	Alsike	Örsundsbro	Storvreta	Älvkarleby	
Vittinge	Tobo	Österbybruk		Fjärdhundra	Vattholma	Skutskär	
Östervåla	Örbyhus	Gimo		Skolsta	Skyttorp	Älvkarleö	
Harbo	Skärplinge	Alunda		Grillby	Ramstalund		
Tärnsjö	Karlholmsbruk	Hargs hamn		Lillkyrka	Vänge		
	Mehedeby				Jårläsa		
	Tierps kyrkby				Rasbo/Gåvsta		
	Månkarbo				Gunsta		
					Länna		
					Almunge		
					Knutby		
					Lövstalöt		
					Bälinge		

I tabellen nedan redovisas åtgärder och åtgärdsområden som tilldelas medel i åtgärdsplanen för planinriktning A. Dessa förklaras därefter.

Tabell 10: Åtgärder som ingår planalternativ A

Alternativ A - Tätorter och dess omland				
Plandelar	**Total 2022-2033**	**År 2022-2024**	**År 2025-2027**	**År 2028-2033**
Namnsatta objekt				
Väg 55 Enköping-Litslena	157	91	66	0
Väg 55 Enköping-Litslena Medfinansiering Enköpings kommun	5	5	0	0
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	33	316	0
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	66	0	0
Väg 272 Harbo och Östervåla	30	2	7	22
Väg 288 Gimo-Börstil	285	11	90	184
Väg 288 Gimo-Börstil Medfinansiering Extern part	75	0	0	75
Delsumma Namnsatta objekt	887	202	479	206
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande				
Korsning 282/652/södra Slavstavägen (korsning vid Danmark)	31	0	0	31
Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala, stationanpassningen etapp 3	319	2	6	311
Delsumma Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	350	2	6	342
Samfinansiering nationell plan				
Väg 56 Sala-Heby	15	0	15	0
Stationsanspassning Ostkustbanan Storvreta-Tierp	63	40	23	0
Delsumma Samfinansiering nationell plan	78	40	38	0
Namnsatta brister				
Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5	4	1	0
Väg 55 Bärbyleden - Österleden Medfinansiering Uppsala kommun	5	4	1	0
Odefinierade brister	37	0	0	37
Delsumma Namnsatta brister	42	4	1	37
Åtgärdsområden				
1. Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel				
Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	140	15	0	125
Örsundsbro-Alsta sjön. Medfinansiering Enköpings kommun	8	0	0	8
Utpekade objekt för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	121	92	0	29
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	60	34	0	26
Delsumma Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	321	141	0	180
2. Trafiksäkerhet och enskilda vägar				
Trafiksäkerhet och enskilda vägar -övriga	100	10	0	90
Trafiksäkerhetsåtgärder inom tätort	55	35	0	20
Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	60	14	0	46
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	215	59	0	156
3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring	23	8	0	15
Delsumma regional utveckling	23	8	0	15
4. Steg 1 och steg 2	5	5	0	0
Delsumma steg 1 steg 2 -åtgärder	5	5	0	0
Totalsumma	1921	461	524	936

Namnsatta objekt

Inom plandelen namnsatta objekt avsätts 887 miljoner kronor.

Väg 55 Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund
Vägsträckorna planeras att byggas om till en mötesfri landsväg, med mitträcke och med målhastighet 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 i Uppsala län som inte har spårburen kollektivtrafik. I det kommande vägplanearbetet 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 samt 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 en vägplan och Trafikverkets bedömning är att den lämnas in för fastställelse i augusti 2022. Produktion beräknas preliminärt pågå mellan perioden 2023–2026.

Ombyggnad av sträckan Enköping-Litslena bedöms av Trafikverket kosta cirka 162 miljoner kronor varav länsplanen står för 157 miljoner kronor. Extern finansiering motsvarande 5 miljoner kronor förutsätts således tillkomma från Enköpings kommun. Sträckan Örsundsbro-Kvarnbolund bedöms kosta 349 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 66 miljoner kronor. Åtgärden innehåller också upprustning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

Väg 272 Harbo och Östervåla
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 åtgärder genomförs i tätorterna Harbo och Östervåla för att förbättra cykelbarheten, kollektivtrafiken och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Länsplanen avsätter 30 miljoner kronor till åtgärderna.

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. 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-standard upptill 54 procent av vägen. Det planeras för cykelbarhet längs hela sträckan, tillgänglighetsanpassningar av hållplatser, övriga kollektivtrafikåtgärder och förbättringar av korsningar. Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomligheten på väg 288 mellan Gimo och Börstil.

Ombyggnad av vägen bedöms av Trafikverket kosta cirka 360 miljoner kronor varav länsplanen står för 285 miljoner kronor. Extern finansiering motsvarande 75 miljoner kronor förutsätts således tillkomma. Region Uppsala för en diskussion med Östhammars kommun om en sådan finansiering.

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 ville 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 350 miljoner kronor till ett åtgärdspaket kopplat till fyra spår i länsplanen.

Av de medel som avsätts har en korsningsåtgärd vid väg282/652/Södra Slavstavägen pekats ut som åtgärd. Länsplanen avsätter 31 miljoner kronor till åtgärden

För tillfället pågår en åtgärdsvalsstudie och syftet med studien är 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. Det finns även 319 miljoner kronor avsatta till odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta och Uppsala.

Samfinansiering nationell plan

Inom plandelen samfinansiering avsätts 78 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 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 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.

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 förlängning till 220 meter samt att det ska en förbättrad resenärsmiljö både inom och utanför stationen.

Trafikverket har genomfört en funktionsutredning gällande perrongförlängning som blev färdig under 2019. Efter det har Trafikverket gjort ett ställningstagande för hur det fortsatta arbetet ska gå till. Trafikverket föreslår en modell för fördelning av finansieringen för att genomföra stationsanpassning av Ostkustbanan från Storvreta till Furuvik.

Trafikverket och Region Uppsala har enats om en utbyggnadstakt för perrongförlängningen som sker i tre etapper. Två av dessa etapper kommer att genomföras (A och B) under planperioden.
I dagsläget finns ingen plan för när utbyggnaden av etapp C kommer att genomföras. Länsplanen har avsatt 63 miljoner kronor för åtgärden.
Trafikverket kommer att påbörja en ny funktionsutredning som kommer utreda anpassning av plant insteg mellan perrong och tåg.

Namnsatta brister

Inom plandelen namnsatta brister avsätts 42 miljoner kronor.

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.

Odefinierade brister

För brister som bedöms kosta mer än 50 miljoner kronor att åtgärda. Potten avser brister som det ännu saknas underlag för och potten är en även buffert för namnsatta objekt. Länsplanen avsätter 37 miljoner kronor.

Åtgärdsområden

Medel till åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor redovisas under åtgärdsområden. Totalt avsätts 564 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 321 miljoner kronor. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder utmed det statliga och det kommunala vägnätet. 261 miljoner kronor avsätts till åtgärder på det statliga vägnätet, och 60 miljoner kronor för åtgärder på det kommunala vägnätet. Av 261miljoner kronor inom åtgärdsområdet kombinationsresor avsätts 121 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.

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.

Trafikförsörjningsprogram utgör en grund för hur prioritering av åtgärder bör göras i länsplanen. I programmet 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 m.m. 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.

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.

155 miljoner kronor avsätts för åtgärder på statligt och enskilt vägnät. Av de 155 avsätts 55 miljoner kronor till trafiksäkerhet inom tätorter och dess omland. Resten av medlen avsätts till utpekade tätorter (under 10 000 invånare) och enskilda vägar. 60 miljoner kronor för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät. Längs det statliga vägnätet handlar det främst om sidoområdesåtgärder såsom att ta bort fasta hinder, eller anlägga sidoräcken, och korsningsåtgärder.

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

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 23 miljoner kronor för denna typ av åtgärder. Det kan till exempel handla om att tillgängliggöra en turistanläggning, eller annan viktig målpunkt person- eller godstransporter. Det är positivt om åtgärder kan finansieras av flera parter i syfte att stärka effekterna för regional utveckling.

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 under ombyggnationen.

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

Planalternativ B fokuserar 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 för åtgärder som blir mer riktade åtgärder längs ett stråk snarare än längs stråket som helhet. Åtgärderna kan vara i form av att utveckla bytespunkter som leder vidare till regionalt viktiga målpunkter i länet.

Följande bristområden ingår:

- Framkomlighetsbrister för kollektivtrafiken och godstransporter
- Tillgänglighet till större samhällsviktiga målpunkter
- Tillgänglighet till bytespunkter för att nå större arbetsplatser (ta sig till arbetet)
- Minskade utsläpp

I tabellen nedan redovisas åtgärder och åtgärdsområden som tilldelas medel i åtgärdsplanen för planinriktning B. Dessa förklaras därefter.

Tabell 11: Åtgärder som ingår planalternativ B.

Alternativ B - Regional utveckling med nytta för samhälle, näringsliv och arbetsmarknad				
Plandelar	År 2022-2033	År 2022-2024	År 2025-2027	År 2028-2033
Namnsatta objekt				
Väg 55 Enköping-Litslena	157	91	66	0
Väg 55 Enköping-Litslena. Medfinansiering Enköpings kommun	5	5	0	0
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	2	31	316
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	66	0	0
Väg 288 Gimo-Börstil	285	11	274	0
Väg 288 Gimo-Börstil. Medfinansiering Extern part	75	0	75	0
Delsunma Namnsatta objekt	857	170	371	316
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande				
Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala	350	8	42	300
Delsumma Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	350	8	42	300
Samfinansiering nationell plan				
Väg 56 Sala-Heby	15	0	15	0
Stationsanspassning Ostkustbanan Storvreta-Skutskär	100	49	23	28
Delsumma Samfinansiering nationell plan	115	49	38	28
Namnsatta brister				
Väg 72 Kvarnbolund - Heby	10	0	0	10
Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5	4	1	0
Väg 55 Bärbyleden - Österleden Medfinansiering Uppsala kommun	5	4	1	0
Odefinierade brister	65	0	0	65
Delsumma Namnsatta brister	80	4	1	65
Åtgärdsområden				
1. Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel				
Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	170	24	18	128
Utpekade objekt för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	110	92	18	0
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	60	37	17	6
Delsumma Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	340	153	53	134
2.Trafiksäkerhet och enskilda vägar				
Trafiksäkerhet och enskilda vägar -övriga	86	20	0	66
Österbybruk	15	15	0	0
Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	50	27	18	5
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	151	62	18	71
3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring	23	5	0	18
Delsumma Regional utv	23	5	0	18
4. Steg 1 och steg 2	5	5	0	0
Delsumma steg 1 steg 2 -åtgärder	5	5	0	0
Totalsumma	1921	456	523	932

Namnsatta objekt

Inom plandelen namnsatta objekt avsätts 857 miljoner kronor.

Väg 55 Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund
Vägsträckorna planeras att byggas om till en mötesfri landsväg, med mitträcke och med målhastighet 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 i Uppsala län som inte har spårburen kollektivtrafik. I det kommande vägplanearbetet 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 samt 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 tillfället pågår två vägplaner, för sträckorna Enköping-Litslena och Örsundsbro-KvarnbolundTrafikverkets bedömning är att vägplanerna ska lämnas in för fastställelse i augusti 2022 Produktion beräknas preliminärt pågå mellan perioden 2023–2025 Enköping-Litslena och 2027-2029 Örsundsbro-Kvarnbolund.

Ombyggnad av sträckan Enköping-Litslena bedöms av Trafikverket kosta cirka 162 miljoner kronor varav länsplanen står för 157 miljoner kronor. Extern finansiering motsvarande 5 miljoner kronor förutsätts således tillkomma från Enköpings kommun. Sträckan Örsundsbro-Kvarnbolund bedöms kosta 349 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 66 miljoner kronor. Åtgärden innehåller också upprustning 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. 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-standard upptill 54 procent av vägen. Det planeras för cykelbarhet längs hela sträckan, tillgänglighetsanpassningar av hållplatser, övriga kollektivtrafikåtgärder och förbättringar av korsningar. Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomligheten på väg 288 mellan Gimo och Börstil.

Ombyggnad av vägen bedöms av Trafikverket kosta cirka 360 miljoner kronor varav länsplanen står för 285 miljoner kronor. Extern finansiering motsvarande 75 miljoner kronor förutsätts således tillkomma. Region Uppsala för en diskussion med Östhammars kommun om en sådan finansiering.

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 ville 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 Knvista 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 350 miljoner kronor till ett åtgärdspaket kopplat till fyra spår i länsplanen.

Samfinansiering nationell plan

Inom plandelen samfinansiering avsätts 115 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 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 90 km/h till 100 km/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.

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 att det ska bli ett plant insteg mellan perrong och tåg, att perrongerna ska förlängas till 220 meter samt att det ska en förbättrad resenärsmiljö både inom och utanför stationen.

Trafikverket har genomfört en funktionsutredning gällande perrongförlängning som blev färdig under 2019. Efter det har Trafikverket gjort ett ställningstagande för hur det fortsatta arbetet ska gå till. Trafikverket föreslår en modell för fördelning av finansieringen för att genomföra stationsanpassning av Ostkustbanan från Storvreta till Furuvik.

Trafikverket och Region Uppsala har enats om en utbyggnadstakt för perrongförlängningen i tre etapper. I denna planinriktning finns det finansiering för alla tre etapper (A, B och C) men ingen plan för när utbyggnad av etapp C kommer att genomföras. Länsplanen har avsatt 100 miljoner kronor för åtgärden.

Trafikverket kommer att påbörja en ny funktionsutredningen som kommer utreda anpassning av plant insteg mellan perrong och tåg.

Namnsatta brister

Inom plandelen namnsatta brister avsätts 80 miljoner kronor.

Väg 72 Kvarnbolund -Heby
För tillfälligt pågår en stråkbaserad åtgärdsvalsstudie för väg 72 Kvarnbolund -Heby och för att möjliga en fortsättning inom Trafikverkets planläggningsprocessen avsätter länsplanen 10 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.

Odefinierade brister
För brister som bedöms kosta mer än 50 miljoner kronor att åtgärda. Potten avser brister som det ännu saknas underlag för och potten är en även buffert för namnsatta objekt. Länsplanen avsätter 65 miljoner kronor.

Åtgärdsområden

Medel till åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor redovisas under åtgärdsområden. Totalt avsätts 519 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 kombinationsresor-potten avsätts 340 miljoner kronor. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder utmed det statliga och det kommunala vägnätet. 280 miljoner kronor avsätts till åtgärder på det statliga vägnätet, och 60 miljoner kronor för åtgärder på det kommunala vägnätet. Av 280 miljoner kronor inom åtgärdsområdet kombinationsresor avsätts 110 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

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.

Trafikförsörjningsprogram utgör en grund för hur prioritering av åtgärder bör göras i länsplanen. I programmet redogörs 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 m.m. 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.

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. 101 miljoner kronor avsätts för åtgärder på statligt och enskilt vägnät och 50 miljoner kronor för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät. Längs det statliga vägnätet handlar det främst om sidoområdesåtgärder såsom att ta bort fasta hinder, eller anlägga sidoräcken, och korsningsåtgärder.

För statlig medfinansiering på kommunalt vägnät handlar det om åtgärder som regleras av Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Det innebär åtgärder såsom gång- och cykelvägar,

cykelparkeringar, andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder men också åtgärder för att hantera bullerstörning

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 23 miljoner kronor för denna typ av åtgärder. Det kan till exempel handla om att tillgängliggöra en turistanläggning, eller annan viktig målpunkt person- eller godstransporter. Det är positivt om åtgärder kan finansieras av flera parter i syfte att stärka effekterna för regional utveckling.

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 under ombyggnationen.

7.3 Alternativ C - Stråk och dess omland

Planalternativ C fokuserar 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 i prioriterade.

Följande bristområden ingår:

- Kollektivtrafik (bytespunkter, hållplatser, hela resan-perspektivet, passage vid hållplats, anslutningsväg)
- Kombinationsresor
- Bytespunkter och dess upptagningsområde
- Cykelstråk mellan orter

I tabellen nedan redovisas åtgärder och åtgärdsområden som tilldelas medel i åtgärdsplanen för planinriktning C. Dessa förklaras därefter.

Tabell 12: Åtgärder som ingår planalternativ C

Alternativ C - Stråk och dess omland				
Plandelar	År 2022-2033	År 2022-2024	År 2025-2027	År 2028-2033
Namnsatta objekt				
Väg 55 Enköping-Litslena	157	91	66	0
Väg 55 Enköping-Litslena Medfinansiering Enköpings kommun	5	5	0	0
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	33	316	0
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	66	0	0
Väg 55 Litslena-Örsundsbro	52	4	48	0
Väg 55 Litslena-Örsundsbro -Alsta sjön. Medfinansiering Enköpings kommun	8	0	8	0
Väg 272 Östervåla-Librobäck	10	2	9	0
Väg 288 Gimo-Börstil	475	11	140	324
Väg 288 Gimo-Börstil Medfinansiering Extern part	75	0	0	75
Delsumma Namnsatta objekt	1109	206	579	324
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande				
Korsning 282/652/södra Slavstavägen (korsning vid Danmark)	31	0	0	31
Väg 255/602 Flottsund/Sävja- via Vassunda - korsning väg 1039/1040 Haknäs - Gång-och cykelväg och kollektivtrafikågärder	40	2	8	30
Väg 255/602 Flottsund/Sävja- via Vassunda - korsning väg 1039/1040 Haknäs - Medfinansiering Knivsta kommun	60	0	0	60
Odefinerade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala	183	0	0	183
Delsumma Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	254	2	8	244
Samfinansiering nationell plan				
Väg 56 Sala-Heby	15	0	15	0
Stationsanspassning Ostkustbanan Storvreta-Skutskär	100	49	23	28
Delsumma Samfinansiering nationell plan	115	49	38	28
Namnsatta brister				
Väg 72 Kvarnbolund - Heby	10	0	0	10
Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5	4	1	0
Väg 55 Bärbyleden - Österleden Medfinansiering Uppsala kommun	5	4	1	0
Odefinierade brister	30	0	0	30
Delsumma Namnsatta brister	45	4	1	40
Åtgärdsområden				
1.Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel				
Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	100	15	0	85
Utpekade objekt för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	100	100	0	0
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	50	23	0	27
Delsumma Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	250	138	0	112
2.Trafiksäkerhet och enskilda vägar				
Trafiksäkerhet och enskilda vägar -övriga	60	10	0	50
Österbybruk	15	15	0	0
Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	50	29	0	21
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	125	54	0	71
3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring	18	5	0	13
Delsumma Regional utv	18	5	0	13
4. Steg 1 och steg 2	5	5	0	0
Delsumma steg 1 steg 2 -åtgärder	5	5	0	0
Totalsumma	1921	462	627	832

Namnsatta objekt

Inom plandelen namnsatta objekt avsätts 1109 miljoner kronor.

Väg 55 Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund
Vägsträckorna planeras att byggas om till en mötesfri landsväg, med mitträcke och med målhastighet 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 i Uppsala län som inte har spårburen kollektivtrafik. I det kommande vägplanearbetet 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 samt 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 tillfället pågår två vägplaner för sträckorna Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnboluns och Trafikverkets bedömning är att vägplanerna ska lämnas in för fastställelse i augusti 2022 Produktionen beräknas preliminärt pågå mellan perioden 2023–2026.

Ombyggnad av sträckan Enköping-Litslena bedöms av Trafikverket kosta cirka 162 miljoner kronor varav länsplanen står för 157 miljoner kronor. Extern finansiering motsvarande 5 miljoner kronor förutsätts således tillkomma från Enköpings kommun. Sträckan Örsundsbro-Kvarnbolund bedöms kosta 349 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 66 miljoner kronor. Åtgärden innehåller också upprustning av busshållplatser.

Väg 55 Litslena-Örsundsbro-Alsta sjön
Sträckan mellan Litslena-Örsundsbro är en mötesfri väg med målhastighet 100 km/h. Region Uppsala vill öka möjligheten till kombinationsresor genom att öka tillgängligheten och förbättra kopplingarna med cykel till kollektivtrafikens bytespunkter. Enköpings kommun, Region Uppsala och Trafikverket fattade ett gemensamt beslut 2019 om att genomföra en åtgärdsvalsstudie och studien beräknas vara klar under 2021. Länsplanen avsätter 52 miljoner kronor för vägplan och produktion av gång-och cykelväg och kollektivtrafiksåtgärder. Enköpings kommun medfinansierar gång- och cykelväg mellan Örsundsbro-Alsta sjön med 8 miljoner kronor.

Väg 272 Östervåla-Librobäck
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 vid korsningen Broby
- Genomföra kollektivtrafikåtgärder för att främja kombinationsresorna

Länsplanen avsätter 10 miljoner kronor för att genomföra en vägplan.

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. 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-standard upptill 95 procent av vägen. Det planeras för cykelbarhet längs hela sträckan, tillgänglighetsanpassningar av hållplatser, övriga kollektivtrafikåtgärder och förbättringar av korsningar. Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomligheten på väg 288 mellan Gimo och Börstil.

Ombyggnad av vägen bedöms av Trafikverket kosta cirka 550 miljoner kronor varav länsplanen står för 485 miljoner kronor. Extern finansiering motsvarande 75 miljoner kronor förutsätts således tillkomma. Region Uppsala för en diskussion med Östhammars kommun om en sådan finansiering.

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 ville 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 Knvista 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 254 miljoner kronor till ett åtgärdspaket kopplat till fyra spår i länsplanen.

Av de medel som avsätts har en korsningsåtgärd vid väg282/652/Södra Slavstavägen pekats ut som åtgärd. Länsplanen avsätter 31 miljoner kronor till åtgärden.

Länsplanen pekar även ut gång- och cykelväg och kollektivtrafikåtgärder längs med väg 255 från Flottsund via Vassunda till korsningen 1039/1040 Haknäs. Länsplanen avsätter 40 miljoner kronor och Knivsta kommun medfinansierar 60 miljoner kronor.

För tillfället pågår en åtgärdsvalsstudie och syftet med studien är 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. Länsplanen avsatt 183 miljoner kronor till brister och behov från åtgärdsvalsstudien.

Samfinansiering nationell plan

Inom plandelen samfinansiering avsätts 115 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 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 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.

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 220 meter samt att det ska en förbättrad resenärsmiljö både inom och utanför stationen.

Trafikverket har genomfört en funktionsutredning gällande perrongförlängning som blev färdig under 2019. Efter det har Trafikverket gjort ett ställningstagande för hur det fortsatta arbetet ska gå till. Trafikverket föreslår en modell för fördelning av finansieringen för att genomföra stationsanpassning av Ostkustbanan från Storvreta till Furuvik.

Trafikverket och Region Uppsala har enats om en utbyggnadstakt för perrongförlängningen som sker i tre etapper (A, B och C). Etapp A sker under 2022 och etapp B sker 2026-2027. I dagsläget finns ingen plan för när utbyggnaden av etapp C kommer att genomföras men en del medel avsätts till etapp C. Länsplanen har avsatt 100 miljoner kronor för åtgärden. Trafikverket kommer att påbörja en ny funktionsutredningen som kommer utreda anpassning av plant insteg mellan perrong och tåg.

Namnsatta brister

Inom plandelen namnsatta brister avsätts 45 miljoner kronor.

Väg 72 Kvarnbolund -Heby
För tillfälligt pågår en stråkbaserad åtgärdsvalsstudie för väg 72 Kvarnbolund -Heby och för att möjliga en fortsättning inom Trafikverkets planläggningsprocessen avsätter länsplanen 10 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.

Odefinierade brister
För brister som bedöms kosta mer än 50 miljoner kronor att åtgärda. Potten avser brister som det ännu saknas underlag för och potten är en även buffert för namnsatta objekt. Länsplanen avsätter 30 miljoner kronor.

Åtgärdsområden

Medel till åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor redovisas under åtgärdsområden. Totalt avsätts 398 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 kombinationsresor-potten avsätts 250 miljoner kronor. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder utmed det statliga och det kommunala vägnätet. 200 miljoner kronor avsätts till åtgärder på det statliga vägnätet, och 50 miljoner kronor för åtgärder på det kommunala vägnätet. Av 200 miljoner kronor inom åtgärdsområdet kombinationsresor avsätts 100 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.

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.

Trafikförsörjningsprogram utgör en grund för hur prioritering av åtgärder bör göras i länsplanen. I programmet redogörs 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 m.m. 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.

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. I trafiksäkerhetspotten avsätts 125 miljoner kronor. Medel kan också användas för åtgärder längs enskilt vägnät. 75 miljoner kronor avsätts för åtgärder på statligt och enskilt vägnät och 50 miljoner kronor för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät. Längs det statliga vägnätet handlar det främst om sidoområdesåtgärder såsom att ta bort fasta hinder, eller anlägga sidoräcken, och korsningsåtgärder.

För statlig medfinansiering på kommunalt vägnät handlar det om åtgärder som regleras av Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Det innebär åtgärder såsom gång- och cykelvägar, cykelparkeringar, andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder men också åtgärder för att hantera bullerstörning

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 18 miljoner kronor för denna typ av åtgärder. Det kan till exempel handla om att tillgängliggöra en turistanläggning, eller annan viktig målpunkt person- eller godstransporter. Det är positivt om åtgärder kan finansieras av flera parter i syfte att stärka effekterna för regional utveckling.

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 under ombyggnationen.
Prioriteringsprinciper – gäller alla inriktningar

Prioriteringsprinciper för kombinationsresor cykel och kollektivtrafik
Åtgärder kan genomföras för cykel, kollektivtrafik och kombinationsresor mellan dessa två.

Inom åtgärdsområde kombinationsresor gäller följande prioriteringsprinciper för utpekade tätorter/bytespunkter/stråk:

- Åtgärder som främjar hela-resan-perspektivet
- Förbättra befintliga bytespunkter, hållplatser och stationer
- Gena och säkra gång- och cykelstråk till hållplatser, bytespunkter och stationer
- Pendlarparkeringar vid de prioriterade stråken och bytespunkter enligt Region Uppsalas riktlinjer för pendlarparkering i Uppsala län[11]
- Säkra cykelparkeringar vid bytespunkter och stationer

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

Tillgänglighet
- Åtgärder för ökad tillgänglighet i de utpekade tätorterna/bytespunkterna/stråken
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter i de utpekade tätorterna/bytespunkterna/stråken

Resenärsmiljö
- Åtgärder för ökad trygghet
- Åtgärder för ökad komfort
- Väderskydd och bänkar
- Informationssystem
- Belysning

Framkomlighet
- Åtgärder som förbättrar framkomligheten och restidskvoten i de utpekade stråken

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

[11] riktlinjer_pendlarparkering_webb.pdf (regionuppsala.se) 2021-08-27

Gång- och cykelvägar som är en del av det regionala cykelvägnätet
I första hand är cykelåtgärder med fokus på vardagsresor prioriterat:

- Öka förutsättningarna för arbets- och studiependling med cykel
- Öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet. Mötesfria vägar är prioriterade i första hand.
- Koppla cykelnätet till kollektivtrafikens bytespunkter i de utpekade tätorterna/bytespunkterna/stråken
- Öka säker tillgänglighet till grundskolor med cykel i de utpekade tätorterna/stråken
- Öka förutsättningarna för att nå allmän service/fritidsaktiviteter med cykel i de utpekade tätorterna/stråken
- Förbättra cykelparkeringar vid bytespunkter i de utpekade tätorterna/bytespunkterna/stråken
- Konkurrenskraft mot bilen (restidskvot, cykelandel)

I andra hand stöds cykelåtgärder för rekreation och turism:

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

Prioriteringsprinciper för trafiksäkerhetshöjande åtgärder

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 säkra vägar för skolbarn i de utpekade tätorterna/stråken

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
- Åtgärder som bidrar till att stärka ett hela-resan-perspektiv med kollektivtrafik, gång och cykel
- Miljöförbättrande åtgärder som beräknas få största möjliga miljönytta

Prioriteringsprinciper för åtgärder för regional utveckling

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

Prioriteringsprinciper för steg 1- och 2-åtgärder

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

7.4 Summering av åtgärdsplanernas koppling till direktivet

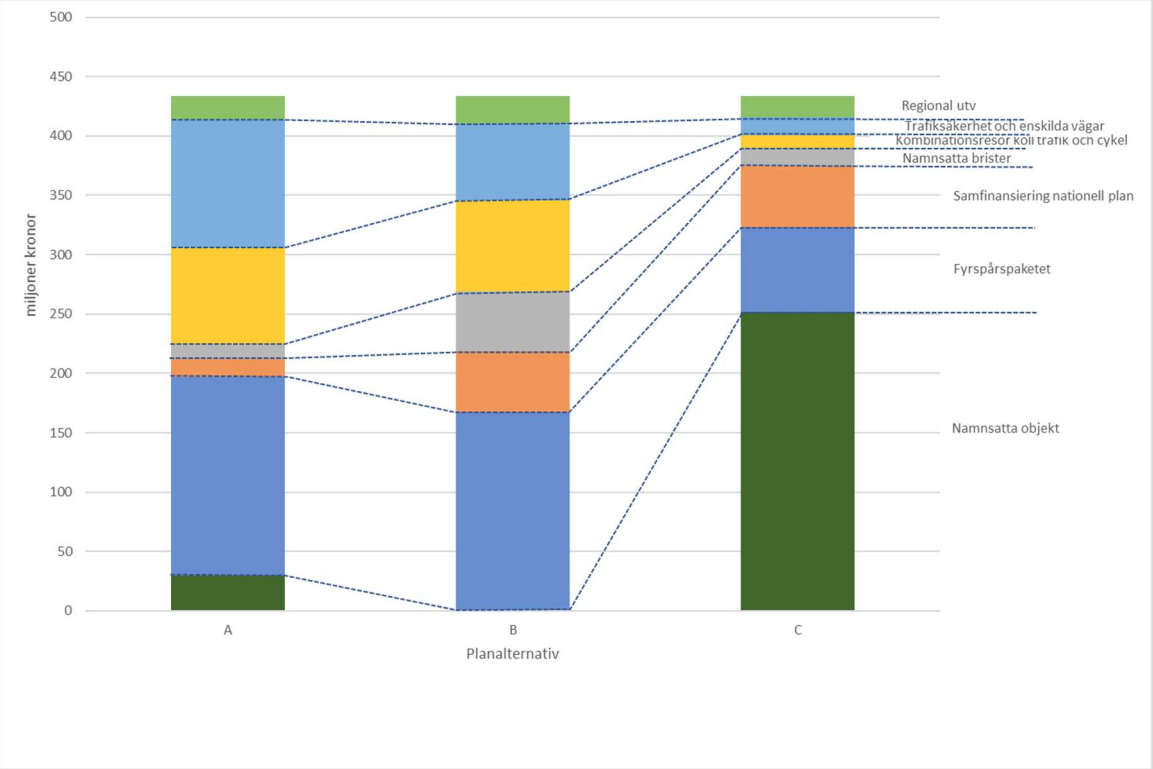
Regeringens direktiv är övergripande gällande mål och inriktningar som sammantaget ska bidra till en hållbar transportinfrastruktur. Länsplanens prioriteringar gällande åtgärder är en viktig del i att nå dessa mål. I länsplanen finns det flera namnsatta objekt som bidrar till de transportpolitiska målen. Framför allt väg 55 och väg 288 som ska byggas om med mittspeparering 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 allt mer 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 istället 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 avtalet 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.

7.5 Jämförelse av de tre planinriktningarna

En stor del av de satsade medlen är gemensamma för de tre planinriktningarna, närmare bestämt 75%. Det är i de resterande 25% som skillnaderna mellan alternativen tydliggörs i Figur 18.



Figur 18: Skillnaden i satsade medel mellan de tre alternativen. Källa: Region Uppsala

8. Bedömning av planinriktningar utifrån hållbarhetsaspekterna

Kapitel 8 sammanfattar det arbete som har gjorts i hållbarhetsbedömningen och de slutsatser som dras där. Bilaga 2 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 Miljöbalken[12] 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 länstransportplanen. 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.

8.3 Bedömningskriterier

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 för mål 2).

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

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

Underlag för konsekvensbedömningar

Samlade effektbedömningar

För namngivna objekt utgår bedömningen från de samlade effektbedömningar som Trafikverket tagit fram medan bedömningen av smärre åtgärder görs för respektive åtgärdsområde som helhet. Denna avgränsning görs eftersom åtgärdsområdena (potterna) anger en inriktning för den kommande planperioden, medan valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering. De objekt och åtgärdsområden som ingår i de olika alternativen i länsplanen beskrivs närmare under kapitel 4.

Effektsamband miljö

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärdskategoris 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 färdsätt 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 miljökvalitetsnormer 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 namngivna 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 2+1-vägar 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, ÅVS 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.

8.4 Sammanfattning av bedömning

Miljö

Klimat
I planalternativ C satsas mer medel på namngivna vägobjekt än i övriga alternativ, vilket gör att detta bedöms sämre än nollalternativet avseende inverkan på klimatet. I planalternativ A och B satsas ungefär lika mycket medel på vägar vilket gör att dessa alternativ bedöms som likvärdiga med nollalternativet avseende påverkan på klimat., men bättre än alternativ C.

Noteras bör att vid bedömningarna för Väg 288 Gimo-Börstil har bara en samlad effektbedömning funnits att tillgå. Denna är gjord för mötesfri landsväg med 100-standard upptill 95 procent av vägen, som ingår i planalternativ C. I planalternativ A och B ingår mötesfri landsväg med 100-standard upptill 54 procent av vägen och det satsas betydligt mindre medel på detta objekt i de planalternativen. Trots detta har bedömningarna i de olika alternativen varit desamma, eftersom de utgått från samma samlade effektbedömning. Från Trafikverkets sida arbetar man med att ta fram ny samlad effektbedömning för alternativet med mindre utbyggnad. När denna är klar kan bedömningen för alternativ A och B komma att ändras så att dessa planalternativs inverkan på bland annat klimatet blir mindre och skillnaderna mellan alternativen tydligare.

Hälsa
I planalternativ C satsas mer medel på vägåtgärder än i övriga alternativ, vilket bedöms öka biltrafikens relativa attraktivitet och därmed öka de totala emissionerna med negativ påverkan på aspekter luft. I gengäld bedöms de större vägåtgärderna ha positiv påverkan på buller varför alternativ C är mer positivt ur bullersynpunkt än alternativ A och B och går i positiv riktning jämfört nollalternativet avseende aspekten buller.
Alternativ A och B bedöms jämfört med nollalternativet gå i positiv riktning avseende luft på, grund av en större satsning på pott för kombinationsresor kollektivtrafik och

cykel (ofördelade medel) och i neutral riktning jämfört med nollalternativet avseende buller.

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 befolkningen avseende ökad fysisk aktivitet, möjlighet för barn, äldre och funktionshindrade att själva ta sig fram till sina mål samt ge ökad tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel. Detta gör att sammantaget att planalternativ A, B och C bedöms som likvärdiga med nollalternativet när det gäller aspekten Befolkning, även om det satsas mer medel på i namngivna objekt i alternativ C.

Landskap
Flera åtgärders effekt på landskap har inte kunnat bedömas avseende alla bedömningskriterier på grund av bristande underlag. I samtliga planalternativ satsas sammantaget en stor andel medel på åtgärder som går i negativ riktning när det gäller landskap. I planalternativ A och B investeras mindre pengar i vägobjekt jämfört med i alternativ C, vilket innebär mindre medel på åtgärder med negativ påverkan på landskapet. I planalternativ C finns vid jämförelse med övriga alternativ ytterligare en åtgärd som har negativ inverkan på flera aspekter inom landskap och en åtgärd med negativ landskapspåverkan som omfattar en större satsning i alternativ C (Gimo-Börstil). Detta gör att planalternativ A och B framstår som likvärdiga med nollalternativet och att planalternativ C bedöms som något sämre än nollalternativet.

Trafiksäkerhet
Samtliga planalternativ är väldigt likvärdiga avseende trafiksäkerhet och i samtliga alternativ bedöms ungefär lika mycket medel satsas på åtgärder som går i rätt riktning avseende trafiksäkerhet för både oskyddade trafikanter och motortrafikanter. Nästan alla åtgärder bedöms ge positiv effekt avseende trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. De flesta åtgärderna leder också till ökad trafiksäkerhet för motortrafikanter men potten för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel samt ett par namngivna vägobjekt som har neutral bedömning.

Andelar och relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel
Vid jämförelse mellan de tre planalternativen A, B och C och nollalternativet framgår att det inte är några stora skillnader avseende hur mycket medel som satsas på åtgärder som går i rätt riktning avseende Kollektivtrafik, gång och cykel. Detta eftersom man i de samlade effektbedömningarna har bedömt att de namnsatta objekten, som det satsas mer på i alternativ C, leder till såväl ökade andel gång- och cykelresor som ökad andel kollektivtrafik. I alternativ A och B satsas dock mer medel på åtgärder som stärker kollektivtrafikens relativa attraktivitet än i alternativ C och dessa alternativ bedöms därför som bäst avseende kollektivtrafik, gång och cykel. I förhållande till Nollalternativet satsas emellertid i samtliga planförslag en mindre andel medel på rena gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder. Minst andel medel till rena kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder satsas i C.

Tabell 13. Sammanfattande jämförelse av planalternativen mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser.

	Planalternativ		
Fokusområde	A	B	C
Klimat	0	0	-
Hälsa:			
- Buller	0	0	+
- Befolkning	0	0	0
- Luft	+	+	0
Landskap	0	0	-
Trafiksäkerhet	0	0	0
Kollektivtrafik, gång och cykel	0	0	-

Sociala konsekvenser

Jämställdhetsperspektiv
Av analysen ur ett jämställdhetsperspektiv kan det sammantaget konstateras att samtliga planalternativ som helhet går i positiv riktning utifrån kunskap om kvinnors resbeteenden och värderingar i förhållande till transportsystemet, och i neutral eller negativ riktning när det gäller om kvinnor eller mäns arbetsplatser nås.

I samtliga planalternativ satsas cirka en tredjedel av medlen på åtgärder som berör områden med manlig dagbefolkning. I planalternativ A och B, liksom Noll, där det satsas en större andel medel på åtgärder som inte kunnat bestämmas geografiskt, är det en mindre andel medel som satsas på områden som berör områden med jämn könsfördelning. Eftersom så mycket medel satsas på områden som inte gått att geografiskt positionera går ingen rangordning av alternativen att göra avseende om kvinnliga/manliga arbetsplatser nås eller inte.

Vad gäller tillgängligheten för kollektivtrafik, gång och cykel och åtgärder som stärker förutsättningarna för att välja dessa färdsätt satsas något mer medel på sådana tillgänglighetsfrämjande åtgärder i planalternativ C, liksom Noll, än i alternativ A och B. I Alternativ A och B, liksom Noll, satsas i stället mer medel på åtgärder som stärker kollektivtrafikens relativa attraktivitet.

När det gäller trygghet och bekvämlighet i transportsystemet och trafiksäkerhet för gående och cyklister satsas i alla planalternativ lika mycket medel på åtgärder som går i positiv riktning.

Sammantaget bedöms samtliga planalternativ som relativt likvärdiga när det gäller perspektivet jämställdhet.

Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
I samtliga planalternativ satsas i princip lika mycket medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning som i nollalternativet. Inga åtgärder och planalternativ påverkar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning negativt – de allra flesta åtgärderna har en positiv påverkan.

Socioekonomiska förutsättningar
Om man ser på de åtgärder som i förslagen har en geografisk plats knuten till sig är det en större andel av åtgärderna i planalternativ C som socioekonomiskt svaga områden än i alternativ A och B, och förhållande till Nollalternativet. I planalternativ C, liksom nollalternativet, satsas också något mer medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende om åtgärderna kan bidra till ökad tillgänglighet med kollektivtrafik. Orsaken till detta är framför allt att alternativ C omfattar större satsningar på vägobjekt vilka också omfattar gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder som stärker tillgängligheten för socialt utsatta områden.

Det bör noteras är att det är flera åtgärdsområden som inte har kunnat bedömas på grund av att en geografisk plats inte kunnat lokaliseras. Likaså är de större satsningarna på nya vägar i alternativ C framför allt beroende av en större vägutbyggnad, d.v.s. den absoluta tillgängligheten för kollektivtrafiken bedöms vara likvärdig i alla planalternativen, liksom tillgängligheten till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Samtliga planalternativ svarar alltså relativt likvärdigt mot generella resmönster hos socioekonomiskt svaga grupper, med en aning mer positiv inverkan med planalternativ C, liksom nollalternativet, jämfört med alternativ A och B. Här har man också möjlighet för att inom ramen för potter påverka utfallet utifrån var man väljer att genomföra åtgärderna inom potterna (som är större i planalternativ A och B än i planalternativ C och nollalternativet) och därmed inkluderingen av socioekonomisk svagare områden.

Generell tillgänglighet
Jämfört med planalternativ C satsas det i planalternativ A och B, liksom Nollalternativet, mindre medel på namngivna vägobjekt och därmed mindre medel på åtgärder som bidrar till generell tillgänglighet och till positiva effekter för näringslivets transporter. I planalternativ A och B går istället mer medel på åtgärdsområdet ”Trafiksäkerhet och enskilda vägar” som inte bedöms bidra i positiv riktning förtillförlitlighet inom ”Medborgarnas resor”.

Tabell 14. Sammanfattande jämförelse av planalternativen mot nollalternativet avseende sociala konsekvenser.

	Planalternativ		
Fokusområde	A	B	C
Jämställdhet	0	0	0
Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning	0	0	0
Socioekonomiska förutsättningar	0	0	0
Generell tillgänglighet	0	0	+

Osäkerhetsfaktorer i bedömningarna

Bedömningarna för de tre planalternativen A, B och C är relativt lika nollalternativet vad gäller bidragen till miljö och social hållbarhet. Detta beror till stor del på att 70 % av de satsade medlen i budgeten går till samma åtgärder i alla studerade planalternativ, vilket beror på att en stor andel av medlen har kommit långt i den fysiska planeringsprocessen eller är uppbundna i avtal och överenskommelser.

En viktig osäkerhetsfaktor som bör lyftas är de samlade effektbedömningarna. Som tidigare nämnts har man i dessa bedömt att de namnsatta objekten leder till såväl ökad andel gång- och cykelresor som ökad andel kollektivtrafik eftersom de också innehåller gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Här behövs det dock poängteras att den investeringssumma som är kopplad till vägutbyggnad är större än den summa som satsas på gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Med en större summa på potter för gång, cykel och kollektivtrafik kan mer medel avsättas för mindre åtgärder med övervägande positiv påverkan på flera av fokusområdena. Det finns också en större möjlighet för att inom ramen för potter påverka utfallet i genomförandet av planen. Detta resonemang stärker ytterligare bilden av alternativ A och B, med större medel i potter, som mer positivt avseende miljö än alternativ C.

En annan aspekt som bör noteras är att resultatet påverkas av den samlade effektbedömningen för Väg 288 Gimo-Börstil. Vid bedömningarna av detta objekt har bara en samlad effektbedömning funnits att tillgå. Denna är gjord för mötesfri landsväg med 100-standard upptill 95 procent av vägen, som ingår i planalternativ C. I planalternativ A och B ingår mötesfri landsväg med 100-standard upptill 54 procent av vägen och det satsas betydligt mindre medel på detta objekt i de planalternativen. Detta kan påverka bedömningarna eftersom en utbyggnad i befintlig väg sannolikt har större påverkan på bland annat buller, luft och landskapspåverkan. Från Trafikverkets sida arbetar man med att ta fram ny samlad effektbedömning för alternativet med mindre utbyggnad. När denna är klar kan bedömningen för alternativ A och B komma att ändras. Gällande sociala konsekvenser satsas det i planalternativ A och B mindre medel på åtgärder som går i rätt riktning när det gäller socioekonomiska förutsättningar samt generell tillgänglighet. Detta beror på större vägsatsningar i planalternativ C och nollalternativet som bidrar tillgänglighet och gynnar socialt utsatta områden. I detta sammanhang behöver det dock poängteras att vägsatsningarna är dyra och att det ur ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv kan diskuteras om planens ram bör satsas på större potter än på större vägobjekt. Det finns en större möjlighet för att inom ramen för potter påverka utfallet utifrån var man väljer att genomföra åtgärderna inom potterna (som är större i planalter-nativ A och B än i planalternativ C och nollalternativet) och därmed inkluderingen av socioekonomiskt svagare områden.

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 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 viss 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 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 länstransportplanerna 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 tas beslut skicka in en reviderad länsplan till regeringen.

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden
Nämnden ska varje år, undantaget året för framtagande av ny länsplan, pendi december fatta beslut om genomförandeplanen för kommande år med utblick på 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.

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 infrastruktursatsningar 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, ochsom 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. Samverkansplattformer

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 länstransportplanens 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.

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 ekonomin, 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 av 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 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 färdsätts 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: Hållbarhetsbedömning
Bilaga 3: Åtgärdsplaner, inklusive årsfördelning

14. Referenser och underlagsmaterial

1. Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030-strategi för Uppsala län (2021)
   Regional utvecklingsstrategi i Region Uppsala
2. Länstransportplan 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-Mälarregionen (En bättre sits 2020)
   framtidens-resor-storregional-systemanalys-for-stockholm-malarregionen-2020-1-4.pdf (enbattresits.se)
9. En Bättre Sits Storregional Godsstrategi (2020)
   En Bättre Sits Storregional Godsstrategi - Mälardalsrådet (malardalsradet.se)
10. Samhällsekonomiska beslutsunderlag
    Samhällsekonomiskt beslutsunderlag - Trafikverket

15. Ordlista

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 innebär 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.

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.

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.

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, t ex 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.

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.

Lokal nytta
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 av mot det regionala vägnätet. Det bidrar till en hållbar tillväxt och bättre levnadsvillkor för kommuninvånarna.

Regional nytta
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.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden YTTRANDE TRN 2021-0187

Regionstyrelsen

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033 och samråd hållbarhetsbedömning

Bakgrund

Region Uppsala har remitterat ärendet, Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2023 och samråd hållbarhetsbedömning, till Region Stockholm för yttrande. Tillväxt- och regionplanenämnden har av regionstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över ärendet. Till följd av den korta svarstiden sker yttrandet via ordförandedelegation.

Yttrande utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms roll som regionplaneorgan, regionalt utvecklingsansvarig samt som ansvarig för länsplanen för transportinfrastruktur.

Region Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 innehåller tre olika planinriktningar med tillhörande åtgärdsplaner:

A. Tätorter och dess omland
B. Regional utveckling med nytta för samhälle, näringsliv och arbetsmarknad
C. Stråk och deras omland

De tre planinriktningarna innehåller till stor del samma prioritering av investeringar. Prioriteringar av åtgärder följer uppräkningar av sedan tidigare beslutade åtgärder. Hållbarhetsbedömningen av planen har analyserat de tre planinriktningarna i jämförelse med ett nollalternativ.

Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande

Regionledningskontoret vill belysa vikten av att bibehålla och utveckla den starka koppling som finns mellan Uppsala och Stockholms län i termer av en sammanhållen arbetsmarknadsregion. Kopplingen till Arlanda och den

storskaliga pendling som sker mellan Uppsala och Stockholms regionala stadskärnor är betydande för länens kompetens-försörjning och utveckling.

Planinriktning A ”Tätorter och dess omland” innehåller något större satsningar som stödjer goda kopplingar till utbyggnaden av 4-spår på Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgränsen. Detta skulle vara att förorda ur ett storregionalt perspektiv, då pendlingen längs sträckan är av stor betydelse för Stockholmsregionens kompetensförsörjning.

Planinriktning B ”Regional utveckling” innefattar något större medelstilldelning till kollektivtrafik och kombinationsresor. Regionledningskontoret ser positivt på planinriktningen; om insatserna genomförs främjar det den totala andelen kollektivtrafikresande mellan Uppsala och Stockholms län.

Regionledningskontoret bedömer att planförslaget som helhet följer intentionerna i det storregionala samarbetet inom En bättre sits, men anser att en kombination av dessa två inriktningar skulle vara att förorda ur ett storregionalt perspektiv. Satsningar för att förbättra den storregionala kollektivtrafiken och utveckla den gemensamma arbetsmarknadsregionen är av stor vikt.

Regionledningskontoret instämmer i övrigt med de beskrivningar av brister och behov i planförslaget som relaterar till transportinfrastrukturen i Stockholms län. Regionledningskontoret vill dock poängtera vikten av att trafiksäkerhetsbrister åtgärdas längs väg 77 mellan E4 och Rimbo också i Uppsala län. Omfattande åtgärder genomförs längs vägen genom finansiering från länsplan för Stockholms län 2018-2029 och det är viktigt att hela stråket får en höjd standard för att investeringarna ska ge största möjliga nytta.

Gustav Hemming
Ordförande
Tillväxt- och regionplanenämnden

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben

DELEGATIONSBESLUT
2021-10-06

Ärende

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Mårten Levin
070-7861463
marten.levin@sll.se

Regionledningskontoret
registrator.rlk@sll.se

Yttrande till svar på remiss om förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033

Ärendebeskrivning

Region Uppsala har skickat ut förslag till ny länsplan på remiss och regionen har getts möjlighet att lämna ett yttrande.

Följande är genom delegation (se delegationsordning för trafiknämnden och beslutsordning för trafikförvaltningen) trafiknämndens yttrande till regionstyrelsen avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län.

Beslutsunderlag

- Remiss från Tillväxt-, samhällsplanerings- och skärgårdsroteln RS 2021-0749
- Remissmissiv från Region Uppsala med remisshandlingar bestående av förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033 samt bilagor PM Brister och behov, Hållbarhetsbedömning, Åtgärdsplaner, inkl årsfördelning

Förslag och motivering

Bakgrund

Region Uppsala har tagit fram ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 för Uppsala län och sänt ut förslaget på remiss, vilken Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över. Som underlag till kommande remissvar har tillväxt, samhällsplanerings- och skärgårdsroteln begärt in yttranden över remissen från trafiknämnden samt tillväxt- och regionplanenämnden.

Överväganden och motivering

Den föreslagna länsplanen innehåller målformuleringar, nuläge och planeringsförutsättningar samt en beskrivning av brister och behov i transportsystemet i Uppsala län. Planen innehåller också förslag på åtgärdsplaner där för Uppsala län tillgängliga medel fördelas för att åtgärda brister och behov.

Remissversionen innehåller tre olika planinriktningar med tillhörande åtgärdsplaner, benämnda *A. Tätorter och dess omland*, *B. Regional utveckling med nytta för samhälle, näringsliv och arbetsmarknad* samt *C. Stråk och dess omland*. Syftet med de tre inriktningarna är att ge underlag för en bredare diskussion under remissförfarandet. Efter remissperioden avser regionen ta fram ett slutgiltigt sammanvägt förslag. Valet att i remissen presentera tre alternativa planinriktningar är intressant och kan vara en modell för andra att ta efter.

Trafikförvaltningen koncentrerar yttrande på de delar som berör Stockholms län och det storregionala sammanhang i vilket både Stockholms och Uppsala län ingår.

Som beskrivs i planförslaget sker ett intensivt utbyte mellan Stockholms och Uppsala län med inte minst omfattande arbets- och studiependling. De senaste decennierna har denna förstärkts ytterligare, delvis som en följd av gemensamma satsningar på utbyggd spårburen kollektivtrafik. Den nya pendeltågslinjen via Arlanda till Uppsala öppnade upp nya möjligheter till pendling, inte främst mellan centrala Uppsala och Stockholm, utan till och från orter däremellan. Satsningen på SL-pendeltåget och Upptåget syns också i den kraftiga ökningen av kollektivtrafikandelen under de senaste 10 åren (undantaget pandemieffekten under 2020), en ökning som också ligger i linje

med Region Uppsalas höga ambitioner avseende kollektivtrafikens marknadsandel.

Det bör noteras att den SL-pendeltrafik i Uppsala län som finns idag fortfarande är förhållandevis ny och där den fulla potentialen ännu inte syns. Över tid kommer en motsvarande utveckling ske som en konsekvens av den regionaltågstrafik som regionerna nu gemensamt bygger upp och vars utformning sannolikt kommer utvecklas över tiden, exempelvis mot den typ av regionpendel som beskrivs i remissversionen av Kollektivtrafikplan 2050.

Inom Stockholms län härrör de största bristerna i transportsystemet från trängsel och bristande kapacitet i transportsystemet som helhet. Bristerna är mest uppenbara i vägtrafiken där köer och långa restider orsakar stora samhälleliga kostnader. Vägtrafiken bidrar också till andra omfattande problem såsom buller, utsläpp och bristfällig markanvändning.

För att möta bristerna görs stora investeringar i framförallt det spårburna kollektivtrafiksystemet och i den regionala utvecklingsplanen slås också fast att bebyggelse och infrastruktur ska planeras med gång-, cykel- och kollektivtrafik som norm. För att uppnå god konkurrenskraft i förhållande till biltrafiken är målsättningen att uppnå en restidskvot för kollektivtrafik mellan de regionala kärnorna samt Arlanda om 1,5.

På grund av den starka integrationen med kringliggande län är det från Stockholmsregionens perspektiv viktigt att också dessa läns samhällsplanering och transportutveckling bygger på ett likartat synsätt. Framtida pendling och annat resande till och från målpunkter i Stockholms län behöver i så stor utsträckning som möjligt göras med kollektivtrafik, från Uppsala län i praktiken framförallt pendeltåg och regionaltåg, och inte med bil.

Utpekade brister och åtgärder
Trafikförvaltningen delar i stort planförslagets beskrivningar av bristerna i för de järnvägssträckor som omfattas av pendeltågs- och regionaltågstrafiken.

Utbyggnaden av fyrspår mellan länsgränsen och Uppsala är kommer möjliggöra än tätare trafik med både pendeltåg och regionaltåg, men också att pendeltågstrafiken genom att i högre utsträckning separeras från övrig tågtrafik blir mer robust. Fyrspåret kommer också innebära att nya stationer och nya stadsdelar kan byggas på sträckan och ge bättre förutsättningar för pendling på längre avstånd, exempelvis mellan Stockholm och norra Uppsala län och Gävle.

För sträckan söder om länsgränsen, där fyrspår finns sedan tidigare, har Trafikförvaltningen ingått avsiktsförklaringar med Trafikverket samt kommunen kring utveckling av Märsta station, samt med Trafikverket och Region Uppsala kring utveckling av Upplands Väsby station samt regionpendel i syfte att bland annat möjliggöra uppehåll med regionaltåg på stationen.

För Trafikförvaltningens del är det viktigt att länsplanen för Uppsala län utformas så att den kan möta de behov som framöver kommer uppstå till följd av utbyggnaden av den gemensamma spårbundna kollektivtrafiken och stadsdelarna därikring. I detta bör ingå att på olika sätt säkerställa att den nytillkomna bebyggelsen och infrastrukturen kring den utformas så att resande med kollektivtrafik blir förstahandsvalet, inte minst för motverka den risk för ökade framkomlighets- och kapacitetsproblem på E4-an mot Stockholm som planförslaget identifierar. Förvaltningen noterar att sådana åtgärder i olika utsträckning också finns i de tre olika planinriktningarna, exempelvis i form av fyrspårspaket och samfinansiering av stationsanpassningar på ostkustbanan.

Det är också bra att planförslaget identifierar behovet av kapacitetsförstärkning på Uppsala C, att det framöver kan finnas behov av utökad depåkapacitet liksom behovet av att ta fram en planering för fortsatt utveckling av kapaciteten på Mälarbanan inklusive frågan om utökad vändkapacitet i Bålsta.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen

Sofie Enander
Sektionschef Planering
Strategisk utveckling