

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2013-09-27

Diarienummer
KSN-2013-0920

Kommunstyrelsen

Länstransportplan för Uppsala län 2014-2025 remiss

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge skrivelse till Regionförbundet i Uppsala län enligt **bilaga 1**.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis föreslås kommunen förorda alternativ 1 men med tillägget av sista etappen av väg 288 (Gimo-Börstil). Vidare ställer kommunen sig bakom att försöka få fram en överenskommelse mellan berörda parter i syfte att förbättra kapaciteten för att gynna den regionala pendlingen på Ostkustbanan. Kommunen är också positiv till att både medfinansiering för gång- och cykelvägar och möjligheten till att söka bidrag för miljö och trafiksäkerhetsåtgärder tas bort. Slutligen ser kommunen positivt att integrera cykelplanen i länstransportplanen.

Ärendet

Regionförbundet inkom den 19 juni 2013 med en inbjudan att lämna synpunkter på förslaget till en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. **Bilaga 2.**

Länsplanen ska vara trafikslagsövergripande och omfattar investeringar och trafiksäkerhetsåtgärder i det statliga vägnätet, statlig medfinansiering till anläggningar för regional kollektivtrafik, miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder mm. Den omfattar även driftbidrag till icke-statliga flygplatser som är strategiska för regionen samt medfinansiering för investeringar eller underhållsåtgärder i det nationella transportsystemets alla former av infrastruktur.

Regionförbundets styrelse tog ett inriktningsbeslut i januari 2013 som pekar på att planen skall möjliggöra för:

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

Utifrån direktiven har två alternativ arbetats fram. De två alternativen medför olika konsekvenser.

Alternativ 1 innebär framförallt att medel satsas på finansiering av åtgärder i järnvägssystemet, förutom satsning på kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.

Alternativ 2 innebär i princip att nuvarande plan för perioden 2010-2012 fullföljs, men med en tydligare satsning på kollektivtrafik och gång- och cykelvägar.

Regionförbundets samlade effektbedömning av hur de två alternativen bidrar till att klara de nationella och regionala transportmålen visar att alternativ 1 uppfyller i princip alla målen medan alternativ 2 inte bidrar till att uppfylla målen om att utsläppen av växthusgaser skall minska med 40 % till 2020, inte heller att godstransporter till och från Uppsala län ska ske så effektivt och hållbart som möjligt samt bara delvis bidrar till ökat resande med kollektivtrafik (buss men inte järnväg).

Regionförbundet önskar särskilt synpunkter på:

- Vilket av de föreslagna alternativen som förordas,
- Hur man ser på förslaget om förändringar rörande medfinansiering/samfinansiering samt
- Frågan rörande cykelplanens integrering som en reviderad strategi i länstransportplanen.

Ärendet har sänts på internremiss till gatu- och samhällsmiljönämnden vars yttrande läggs direkt till dessa handlingar under mötet på grund av att nämnden väntas fatta beslut vid sammanträdet som äger rum den 2 oktober 2013. **Bilaga 3.**

Föredragning

Alternativ 1 bidrar till att uppfylla transportpolitiska målen nationellt, den regionala utvecklingsstrategin, trafikförsörjningsprogrammet och ÖP2010 samt IVE 2014-2017. Det beror på att alternativ 1 har ett större fokus på hållbara transportlösningar med tydliga satsningar på kollektivtrafik samt gång- och cykelåtgärder. Alternativ 1 bedöms också i större utsträckning stödja den högre utveckling och befolkningstillväxt som Uppsala kommun och länet står inför eftersom både den inomregionala och storregionala tillgängligheten förbättras och att fler kan ta sig fram på befintliga gator med kollektivtrafiken, dvs. mer yteffektivt. Det kan också antas att flera av kollektivtrafiksatsningarna ligger inom Uppsala kommun eftersom

det är här man får störst effekt med bättre framkomlighet för kollektivtrafiken vilket även grannkommuners invånare får nytta av, speciellt vad det gäller arbetsresor.

I alternativ 1 föreslås att medel från länstransportplanen används till medfinansiering av järnvägsåtgärder eftersom det är tydligt att Uppsala län främst behöver bättre kapacitet och funktionalitet i järnvägssystemet. Det handlar främst om smärre åtgärder eftersom investeringarna är så kostnadskrävande och för att järnvägsinvesteringar normalt finansieras i den nationella planen. Enligt bl.a. IVE 2014-2017 är Uppsala kommuns viktigaste behov av infrastruktur mer kapacitet på Ostkustbanan och en station i Bergsbrunna, Uppsala södra. Kollektivtrafiknämnden i landstinget har i sitt yttrande föreslagit extra satsningar på åtgärder som främjar att pendeltågstrafiken ökar och som kommunen bör ställa sig bakom. Förslaget innebär att en förhandlingsman utses med uppdrag att i samverkan med Trafikverket, berörda län och kommuner arbeta fram en överenskommelse om ett paket som omfattar investering i såväl järnvägsutbyggnad som en ny station, Uppsala södra. Paketet föreslås även omfatta kommunala åtaganden i form av investeringar som utvecklar de södra stadsdelarna. Planeringen ska baseras på att främja ett ökat kollektivt resande, där tågtrafiken mellan Stockholm och Uppsala utgör ryggrad. En överenskommelse med bindande avtal om genomförande bör föreligga senast år 2015. Om inte detta skulle lyckas bör pengarna om disponeras inom ramen för kollektivtrafikfrämjande åtgärder under planperioden.

En annan viktig järnvägssatsning, som främst gynnas i alternativ 1, är att möjliggöra tågresor till och från Vänge. Eventuellt krävs det ökad kapacitet på Dalabanan för att möjliggöra detta. För närvarande pågår det en kapacitetsstudie hos Trafikverket som beräknas vara klar inom en månad. För att turtätheten ska kunna öka krävs mer kapacitet på sträckan Uppsala-Sala. Processen för att förverkliga detta bör fortsätta tillsammans med bl.a. regionala kollektivtrafikmyndigheten och Dalabanans intressenter.

När det gäller väg 55 föreslås en omstart för att få ett helhetstänk utmed hela stråket. Det finns starka önskemål om att bygga en järnväg i stråket. Genom en åtgärdsvalsstudie kan väg och järnväg studeras tillsammans för att få bästa funktionen som håller i framtiden. I denna studie bör även infarten till Uppsala studeras på nytt. Efter mycket arbete och olika omtag, senast inom projektet Den Goda Staden, visade den fortsatta utredningen att kostnadsbedömning på valt alternativ felade med en miljard samt att de bedömda exploateringsvinsterna inte kunde hämtas hem. I styrgruppen för samhällsutbyggnad togs beslut om att backa och studera vad som är möjligt att göra med de medel som finns avsatta i planen samt hur en etapputbyggnad kan göras. Nu ligger det 30 mkr i båda alternativen för att åtgärda korsningen Flogsta som i nuläget anses vara ett problem. I åtgärdsvalsstudie bör man studera sträckan med de mål och förhållanden som gäller idag och inte vara låst i vad som sades på 1990-talet.

Alternativ 2 innebär att länet fortsätter på den tidigare beslutade inriktningen och fullföljer dels utbyggnaden av väg 288, även sista delen mellan Gimo-Börstil, dels väg 55 kvarvarande delar mellan Enköping- Uppsala. Detta gör att det blir cirka 370 mkr mindre till att åtgärda namnsatta brister och potter, dvs. åtgärdsvalstudier och till åtgärder för trafiksäkerhet, kollektivtrafik samt gång- och cykel. När det gäller pottorna tillkommer delvis pengar genom

medfinansiering från kommunerna, vilket gör att en större summa än angiven inte kan läggas på kollektivtrafik. Fördelen med att bygga färdigt väg 288 med sträckan Gimo-Börstil är att länets alla kommuner binds samman med vägar och på så sätt får betydelse för den regionala integrationen.

Alternativ 2 innebär också att väg 55 kvarvarande delar mellan Uppsala- Enköping byggs om. Detta innebär att det blir svårare att motivera att starta en åtgärdsvalsstudie angående en järnväg i stråket inom ramen för länstransportplanen. För infarten Uppsala gäller som för alternativ 1, dvs. 30 mkr är avsatta för Flogsta korsningen.

Förutom ställningstagande till de olika alternativen önskar Regionförbundet kommunens syn på förslaget om kommunala medfinansieringen av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet och att den statliga medfinansieringen till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i det kommunala vägnätet tas bort. Kommunen ser positivt på detta eftersom de i princip kvittar ut varandra, förenklar ärendehantering och möjliggör effektivare projektgenomförande. Dock får detta inte innebära att utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet stannar av då detta är viktigt för en förbättrad trafiksäkerhet, att barn och unga kan cykla till och från skolan och fritidsaktiviteter likväl som att yrkesverksamma kan cykelpendla längre sträckor. Att gång- och cykelvägar alltid byggs i samband med 1+2-vägar måste bli en självklarhet i planeringen.

Den tredje frågeställningen i remissen är att cykelplanen föreslås integreras i länstransportplanen, vilket kommunen också ser som positivt då det stärker bilden av ett helhetsgrepp på transportsystemet, oavsett färd sätt, och hela resan perspektivet. Dock måste kommunernas möjlighet till att påverka prioritering av gång – och cykelvägar säkerställas.

Sammanfattningsvis föreslås kommunen förorda alternativ 1 men med tillägget av sista etappen av väg 288 (Gimo-Börstil). Vidare ställer kommunen sig bakom att försöka få fram en överenskommelse mellan berörda parter i syfte att förbättra kapaciteten för att gynna den regionala pendlingen på Ostkustbanan. Kommunen är också positiv till att både medfinansiering för gång- och cykelvägar och möjligheten till att söka bidrag för miljö och trafiksäkerhetsåtgärder tas bort. Slutligen ser kommunen positivt att integrera cykelplanen i länstransportplanen.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Ulla Holmgren
Enhetschef

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2013-09-27

Diarienummer
KSN-2013-0920

FÖRSLAG

Regionförbundet i Uppsala län

Länstransportplan för Uppsala län 2014-2025 remiss

Regionförbundet har bett om Uppsala kommuns synpunkter på angelägna åtgärder och brister i transportsystemet för att upprätta ny länsplan åren 2014-2025. Regionförbundet önskar synpunkter på framförallt tre punkter som kommunen utgår ifrån i sitt svar (enligt nedan).

Kommunen förordar alternativ 1 med tillägget av sista etappen av väg 288 (Gimo-Börstil). Kommunen anser att alternativ 1 bidrar till att uppfylla målen på nationell, regional och kommunal nivå genom att det är en tydlig satsning på kollektivtrafik inklusive tågtrafik samt gång- och cykel. Detta är en förutsättning för att kommunen och länet ska fortsätta bidra med – och än mer att ta ett större ansvar för att skapa tillväxtmiljöer för boende och exportinriktat näringsliv i Stockholm-Upsalaregionen inom hållbara ramar. Kommunen anser dock att det är viktigt att hålla ihop länets kommuner med bra infrastruktur, vilket motiverar att alternativet kompletteras med sista etappen på väg 288.

Kommunen ställer sig även bakom den regionala kollektivtrafikmyndighetens förslag om att tillsätta en förhandlingsman för att försöka få fram en överenskommelse mellan berörda parter för att förbättra kapaciteten på Ostkustbanan i syfte att underlätta den regionala pendlingen.

Vidare är kommunen positiv till att både medfinansiering för gång- och cykelvägar och möjligheten till att söka bidrag för miljö och trafiksäkerhetsåtgärder tas bort eftersom det skulle förenkla ärendehantering och möjliggöra effektivare projektgenomförande. Dock får detta inte innebära att utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet stannar av då detta är viktigt för en förbättrad trafiksäkerhet, att barn och unga kan cykla till och från skolan och fritidsaktiviteter likväl som att yrkesverksamma kan cykelpendla längre sträckor. Att gång- och cykelvägar alltid byggs i samband med 1+2-vägar måste bli en självklarhet i planeringen.

Slutligen ser kommunen positivt på att integrera cykelplanen i länstransportplanen, eftersom det bidrar till ett helhetsgrepp på transportsystemet, oavsett färdväg, och hela resan-

perspektivet. Dock måste kommunernas möjlighet till att påverka prioritering av gång – och cykelvägar säkerställas.

Kommunstyrelsen
Fredrik Ahlstedt
Ordförande

Astrid Anker
Sekreterare

LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN

2014 - 2025

DEL 1 - ÅTGÄRDSPLAN

Remissversion

Innehåll

Sammanfattning

DEL 1

1. Inledning
2. Uppdraget
3. Arbetet med länsplanen
4. Länsplan
5. Nationell plan
6. Från vision till mål
7. IT-infrastruktur
8. Åtgärdsplan
9. Mer om potter
10. Brister
11. Genomförande
12. Strategisk miljöbedömning – sammanfattning
13. Samlad effektbedömning - sammanfattning

DEL 2

14. Planeringsförutsättningar
 15. Nulägesbeskrivning
 16. Nationell plan och angränsande länsplaner
 17. Samhällsekonomiska bedömningar
 18. Referenser och underlagsmaterial
 19. Ordlista
- Bilagor:
1. Strategisk miljöbedömning
 2. Samlad effektbedömning
 3. Inkomna behov från kommuner och landsting

Sammanfattning

Regeringen har i december 2012 givit Regionförbundet i uppdrag att upprätta en ny länstransportplan för perioden 2014-2025. De finansiella ramarna för perioden fram till 2021 ligger fast i enlighet med nuvarande länstransportplan. För perioden 2022-2025 har Uppsala län tilldelats 534 miljoner kronor i planeringsram.

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

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

Regionförbundet har inhämtat kommunernas och landstingets syn på behov och brister i transportsystemet. En löpande dialog har skett på såväl politisk som tjänstemannanivå.

Remissversionen bygger på en ny löpande planering i likhet med hur arbetet kommer att ske inom ramen för den nationella planen, som Trafikverket arbetar med. Det är endast de första åren som investeringsobjekt pekas ut. I den senare delen av planen pekas istället brister ut. Dessa brister innebär ett

uppdrag till Trafikverket och Regionförbundet att påbörja utredning för hur dessa brister skall lösas. Varje år fattar förbundsstyrelsen i dialog med Trafikverket beslut om vilka utredningar som skall påbörjas.

Remissversionen innehåller två alternativ till länsplan. Båda alternativen bygger på styrelsens inriktningsbeslut och en betydande ambitionshöjning för utveckling av hållplatser, bytespunkter och perronger i kollektivtrafiknätet samt utbyggnad av gång- och cykelvägar.

I alternativ 1 fullföljs utbyggnaden av väg 288 till mötesfri landsväg fram till Gimo. Möjlighet ges också för finansiering av åtgärder i järnvägssystemet om det bidrar till pendeltågssystemets utveckling.

I alternativ 2 fullföljs utbyggnaden av väg 288 till mötesfri landsväg till Börstil, samt utbyggnad av kvarvarande etapper på väg 55 till mötesfri landsväg mellan Enköping och Kvarnbolund utanför Uppsala stad.

Det föreslås i planen att den kommunala medfinansieringen av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet tas bort. Likaledes föreslås det att den statliga medfinansieringen till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i det kommunala vägnätet tas bort. På länsnivå tar de båda medfinansieringspotterna i princip ut varandra.

DEL 1

1. Inledning

Länsplanen konkretiserar hur kommunerna och landstinget vill utveckla det regionala transportsystemet för att nå vision och mål i den regionala utvecklingsstrategin, Uppländsk Drivkraft 3.0 (regionuppsala.se/rus).

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

Länsplanen tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin och i gjorda överenskommelser inom ramen för samarbetet i En Bättre Sits (enbattresits.se).

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

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

2. Uppdraget

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

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

Direktiven innebär vidare att de ekonomiska ramarna för länsplanerna behålls oförändrade för perioden 2014-2021. För åren 2022-2025 blir de årliga ramarna på samma nivå som genomsnittet för länsplanerna för åren 2010-2021.

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

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

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

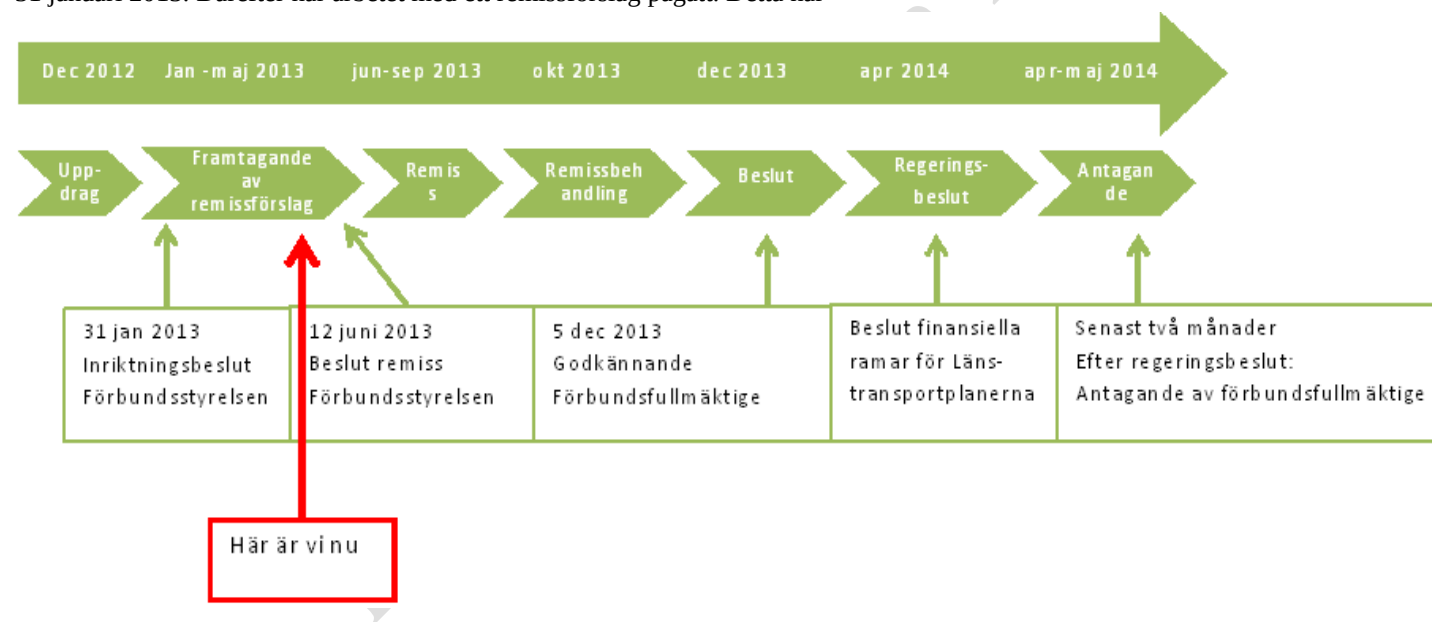
3. Arbetet med länsplanen

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

En övergripande inriktning för arbetet beslutades av förbundsstyrelsen den 31 januari 2013. Därefter har arbetet med ett remissförslag pågått. Detta har

kontinuerligt stämts av i beredningen för trafik- och samhällsplanering, samt i förbundsstyrelsens arbetsutskott. Även Regionförbundets nätverk för översikts- och trafikplanerare har varit involverade. Den 22 mars genomfördes också ett dialogmöte i Uppsala med ett sjuttital medverkande. Inbjudan till detta möte gick ut brett till kommuner, landsting, organisationer, och intresseföreningar.

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



4. Länsplan

Länsplanen ska vara trafikslagsövergripande och får omfatta följande:

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



Figur 4.1. Kartan visar den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen i Uppsala län.

5. Nationell plan

Den nationella planen får omfatta följande:

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

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

6. Från vision till mål

Vision till 2030: ”Uppsala är Europas mest attraktiva kunskapsregion”

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

Strategisk inriktning

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

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

- Ökat resande med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken (väg och järnväg).
- Effektiva och hållbara godstransporter till/ från och genom länet (väg, järnväg och sjöfart).

- Ökad andel resor som sker med cykel eller till fots (gång- och cykelvägar).
- Bred samverkan med omkringliggande län, för att stärka och utveckla resande och transporter i ett stor-regionalt perspektiv.

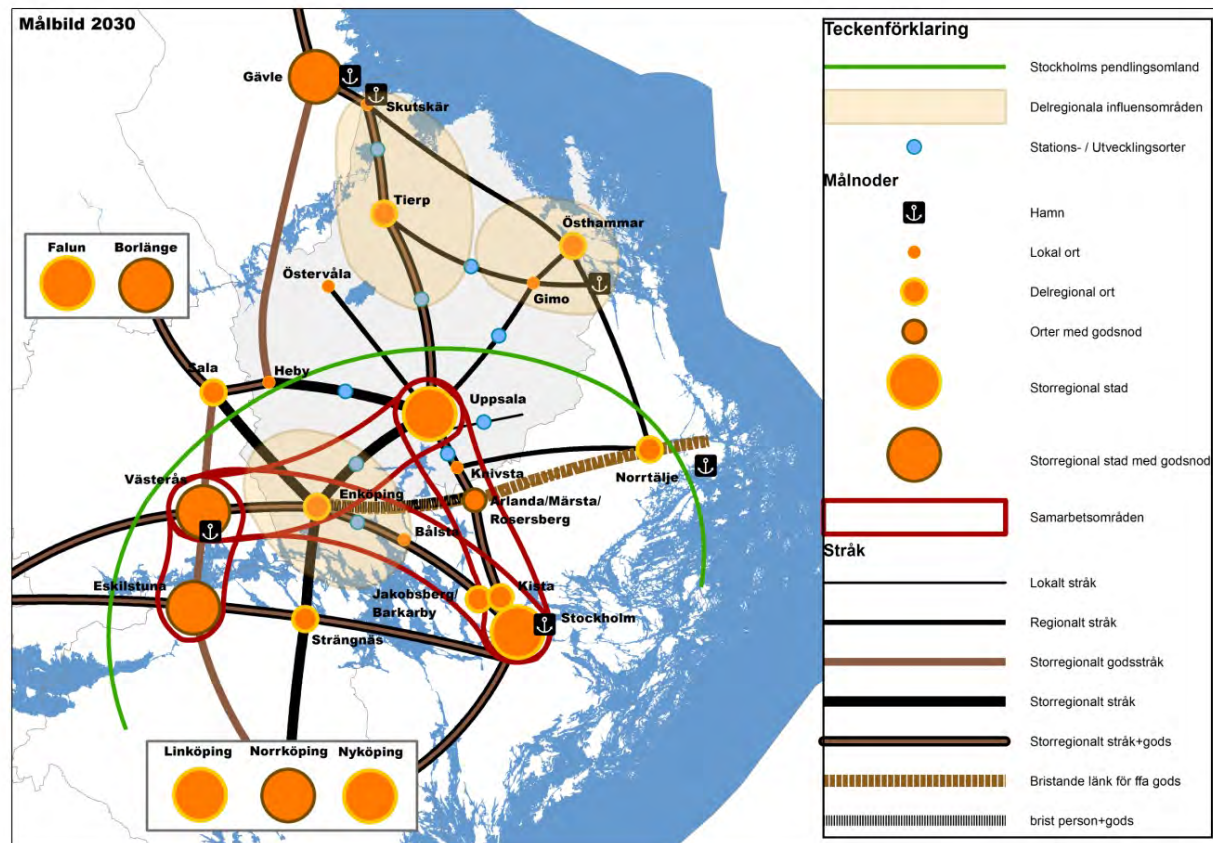
Uppsala-regionens inriktning går väl i linje med regeringens inriktning att vårda det befintliga transportsystemet så att dess kapacitet kan nyttjas fullt ut, att fokusera på kapacitet för effektivare arbetspendling och att fokusera på kollektivtrafik, gång och cykel samt näringslivets transporter. Regeringen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

Remissversion 2013-06-19

Målbild 2030 för Uppsala län

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

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



Mål

- Antalet resande med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020. Det långsiktiga målet är att hälften av alla motoriserade resor sker med kollektivtrafik. (Ur landstingets trafikförsörjningsprogram, basår: 2006).
- Uppsala län ska få infrastrukturella investeringsmedel minst i proportion till länets andel av rikets befolkning till år 2030, motsvarande ca 3,8 %.
- Utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 % till år 2020. (Bas: 2 mdr ton CO₂-ekvivalenter år 1990).
- Uppsala län ska ha en bred och regelbunden samverkan med omkringliggande län, så att resande och transporter i ett stor-regionalt perspektiv stärks och utvecklas. (Bas: Se avsnitt "Samband med nationell och angränsande läns planer".)
- Godstransporter till, från och genom Uppsala län ska ske så effektivt och hållbart som möjligt.
- Andel resor som sker till fots eller med cykel ska öka.

EU-mål och nationella mål för transportpolitik, gemensamma mål för Östra Mellansverige samt mål för den regionala utvecklingsstrategin (Uppländsk Drivkraft 3.0) har fungerat som underlag för ovan angivna mål för länsplanen.

Cykelstrategi

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

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

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

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

7. IT-infrastruktur

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

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

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

8. Åtgärdsplan

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

Förslaget till åtgärdsplan följer den nya rullande planeringsprocessen. Den är indelad i namnsatta objekt för byggstart under år 1-3 samt år 4-6, namnsatta brister för de därpå följande åren samt, som tidigare, potter för åtgärder som bedöms kosta mindre än 25 mkr.

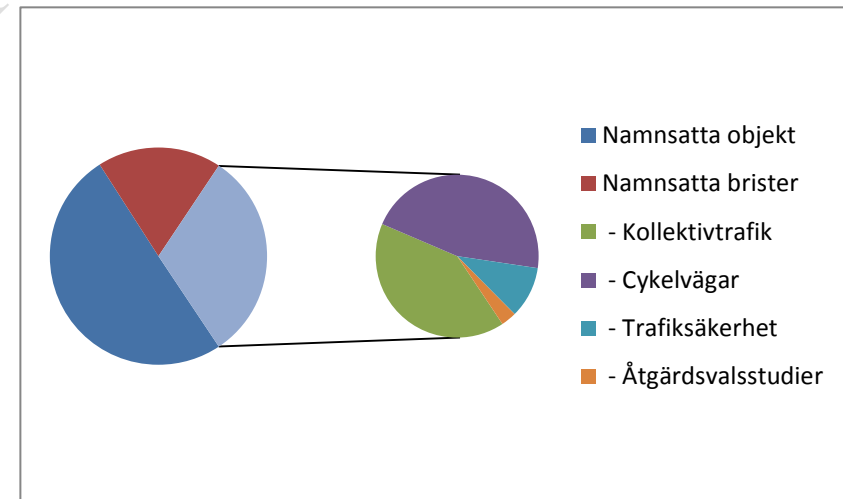
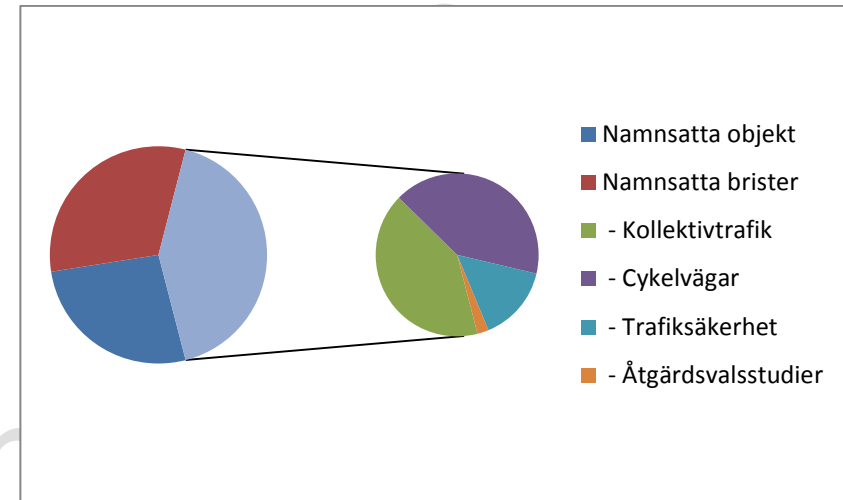
Den nya processen innebär att Förbundsstyrelsen årligen kommer fatta beslut om vilka brister som ska utredas för ev åtgärder. Syftet med den nya processen är att kombinera ökade möjligheter att hantera förändringar i omvärlden med en resurseffektiv planering. Se vidare under kapitel 9: genomförande.

Alternativ 1 och 2

Åtgärdsplanen innehåller två alternativa förslag över hur länsplanens medel skall användas. Båda förslagen bygger på den strategiska inriktning som angivits ovan. Det är första gången två olika alternativ presenteras i ett remissförslag. Det finns fler orsaker till detta:

1. Länsplanen ska enligt direktiven omfattas av en miljökonsekvensbeskrivning. Denna bör göras på två rimliga alternativ resp ett noll-alternativ.

2. Sedan nuvarande länsplan antogs 2010 har omfattande fördyringar inträffat för de största namnsatta objekten (fyra etapper av väg 288 samt väg 55 infart Uppsala). Det är därför rimligt att pröva två olika alternativ att hantera dessa fördyringar.
3. Sedan 2010 har ny kunskap gjort att ett ökat fokus finns på dels drift och underhåll, men också utveckling av järnvägssystemet samt utveckling av cykelvägnätet. Inte minst i storstadsregioner, som Uppsala län är en del av, kan detta leda till behov av en annan inriktning. Detta samtidigt som det endast är via länsplanen som en utveckling av samtliga statliga vägar förutom E4, E18, rv 56 och 70 kan finansieras.



Figur 8.1. Fördelning av medel alternativ 1 och 2.

Alternativ 1

Alternativet innebär en satsning på kollektivtrafik, cykelvägar samt färdigställande av påbörjade eller förskotterade objekt från tidigare plan.

Namnsatta objekt: ca 420 mkr, år 1-3 samt 4-6

- Återstående återbetalning för förskottering av väg 709
- Återbetalning förskottering väg 288 Jälla-Hov
- Väg 288 Hov - Alunda
- Väg 288 Alunda - Gimo
- Ev muddring i Hargs Hamn

Namnsatta brister: ca 500 mkr, år 7-12

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

Varav inriktning väg: ca 200 mkr, år 7-12

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

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

Varav inriktning: järnväg ca 300 mkr, år 7-12

Åtgärder i järnvägssystemet finansieras via den nationella planen. Det är dock tydligt att de regionala utvecklingsmålen i Uppsala län i stor utsträckning förutsätter en förbättrad funktionalitet i järnvägssystemet. Därför föreslås i alternativ 1 en medfinansiering/ finansiering av järnvägsåtgärder. Eftersom järnvägsinvesteringar är mycket

kostnadskrävande handlar det främst om smärre åtgärder (inte nya spår) och under förutsättning att någon eller några av följande effekter kan påvisas:

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

Se vidare i kapitel 10: Brister.

Potter: ca 660 mkr

Medel föreslås fördelas på olika åtgärdesområden enligt följande:

- Kollektivtrafik ca 275 mkr
- Cykelvägar ca 275 mkr
- Trafiksäkerhet ca 95 mkr
- Åtgärdsvalsstudier ca 15 mkr

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

Se vidare i kapitel 9: Mer om potter.

alternativ 1		Total kostnad	Varav i planen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2014-2025
	väg 288 Jälla-Hov: återbetalning av förskottering				50		50									100
	väg 709 återbetalning av förskottering						15									15
	väg 288 Hov-Alunda	173	152	66	23	63										152
	väg 288 Hov-Alunda Behov av förskottering															
	väg 288 Alunda-Gimo i planen inklusive återbetalning på förskotterade medel	170	155			26	27	80	22,5							155,5
	väg 288 Alunda-Gimo Behov av förskottering			-24,8	-63,5	-41										
	namnsatta objekt			66	73	89	92	80	23	0	0	0	0	0	0	422,5
	namnsatta brister								50,5	73	73	75,5	75,5	75,5	75,5	498,5
	Potter															
	Kollektivtrafik															275
	Cykelvägar															275
	Trafiksäkerhet															95
	Åtgärdsvalsstudier															15
	Summa potter			38	38	56	55	55	62	62	62	58	58	58	58	660
	varav infart Uppsala och muddring			20	20											
	Totalt			104	111	145	147	135	135	135	135	134	134	134	134	1581

Figur 8.2. Den ekonomiska planen för alternativ 1

100 mkr ska återbetalas till landstinget för väg 288 Jälla-Hov. En återstående återbetalning för väg 709 finns också med. Behovet av förskottering för väg 288 Hov-Alunda och Alunda-Gimo minskar kraftigt i alternativ 1 jämfört med det förskotteringsavtal som finns. Dels visar uppdaterade kalkyler att kostnaden har sjunkit jämfört med då avtalet skrevs, dels innebär senareläggningen av väg 55 infart Uppsala att etapperna på väg 288 kan flyttas närmare i tiden. I de gråmarkerade raderna redogörs för det behov av förskottering som uppstår på grund av den uppsnabbade genomförandeplanen i enlighet med förskotteringsavtalet mellan Landstinget, SKB och Trafikverket. Förskotteringsbehovet är redovisat som ett underskott i tabellen. Alla tal är avrundade till 500 000 kr.

Alternativ 2

Alternativet innebär genomförande av åtgärder med utgångspunkt från länsplan 2010-2021 kompletterat med en satsning på kollektivtrafik och cykel. Alternativet innebär att man tar ställning till genomförande av objekt också för år 7-12. Detta är en avvikelse från den nya planeringsprocessen.

Namnsatta objekt: ca 540 mkr, år 1-3 samt 4-6

- Återbetalning förskottering väg 709
- Återbetalning förskottering väg 288 Jälla-Hov
- Väg 288 Hov - Alunda
- Väg 288 Alunda - Gimo
- Ev muddring i Hargs Hamn
- Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund
- Väg 55 Litslena - Enköping
- Väg 288 Gimo - Börstil

Namnsatta objekt: ca 250 mkr år 7-12

- Väg 288 Gimo – Börstil

Namnsatta brister: ca 290 mkr, år 7-12

Vilka objekt som blir aktuella avgörs av de åtgärdsvalsstudier som genomförs. Det är också möjligt att använda dessa medel för medfinansiering av större kollektivtrafikanläggningar (över 25 mkr).

Följande bör särskilt beaktas i valet mellan olika åtgärder:

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

Se vidare i kapitel 10: Brister.

Potter: ca 500 mkr

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

- Kollektivtrafik ca 210 mkr
- Cykelvägar ca 210 mkr
- Trafiksäkerhet ca 65 mkr
- Åtgärdsvalsstudier ca 15 mkr

Se vidare i kapitel 9: Mer om potter.

		Total kostnad	Varav i planen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2014-2025
alternativ 2																
	väg 288 Jälla-Hov: återbetalning av förskottering				50		50									
	Väg 709: återbetalning						15									
	väg 288 Hov-Alunda	173	152	66,5	23	63										152,5
	väg 288 Hov-Alunda Behov av förskottering															
	väg 288 Alunda-Gimo i planen inkl återbetalning	170	155			44	44,5	67								155,5
	väg 288 Alunda-Gimo Behov av förskottering			-24,8	-63,5	-41										
	väg 55 Enköping- Litslena	49	49					23	26							49
	väg 55 Örsundsbro- Kvarnbolund	94	94						65	28,5						93,5
	väg 288 Gimo-Börstil	223	223							62,5	90,5	70				223
	Namnsatta objekt			66,5	73,0	107,0	109,5	90,0	91,0	91,0	90,5	70,0	0,0	0,0	0,0	789
	Namnsatta brister											20,5	89,0	89,0	89,0	287,5
	Potter															
	Kollektivtrafik															210
	Cykelvägar															210
	Trafiksäkerhet															65
	Åtgärdsvalsstudier															15
	Potter			37,5	38	38	37,5	45	44	44	44,5	43	44,5	44,5	44,5	505
	varav infart Uppsala och muddring															
				20	20											
	Totalt			104,0	111,0	145,0	147,0	135,0	135,0	135,0	135,0	133,5	133,5	133,5	133,5	1581,0

Figur 8.3. Den ekonomiska planen för alternativ 2.

Återbetalning för tidigare förskottrade objekt samt behov av förskottering för etapperna på väg 288 ser ut som i alternativ 1. Jämfört med nuvarande länstransportplan 2010-2021 kan objekten på väg 55 samt sista etappen på väg 288 Gimo-Börstil flyttas närmare i tiden. Detta beror dels på att de nya kalkylerna för väg 288 visar på minskade kostnader samt att väg 55 infart Uppsala flyttas fram i tiden. I de gråmarkerade raderna redogörs för det behov av förskottering som uppstår på grund av den uppsnabbade genomförandeplanen i enlighet med förskotteringsavtalet mellan Landstinget, SKB och Trafikverket. Förskotteringsbehovet är redovisat som ett underskott i tabellen. Alla tal är avrundade till 500 000 kr.

9. Mer om potter

Generellt gäller att alla åtgärder som görs inom ramen för potter ska beslutas i dialog mellan Regionförbundet och Trafikverket. Vid behov förs också dialog med kollektivtrafikmyndigheten, aktuell kommun och ev annan berörd part.

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

Kollektivtrafik

Till statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar avsätts 275 mkr i alternativ 1 och 210 mkr i alternativ 2. Medlen innebär en avsevärd ambitionshöjning med upp till nästan tre gånger så mycket medel beroende på alternativ. Medlen skall användas för kollektivtrafikanläggningar enligt Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm. Ytterligare lika mycket medel skall sålunda komma från kommunerna eller landstinget och innebär att ansökningar för ungefär 50 mkr behöver hanteras årligen.

Kollektivtrafiknämnden har i september 2012 antagit ett regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län. Programmet utgör ett underlag för prioritering av åtgärder av kollektivtrafikanläggningar, bl a när det gäller tillgänglighet för funktionsnedsatta. Ett arbete pågår dessutom att ta fram en handlingsplan för utveckling av hållplatser, stationer och knutpunkter. Medlen skall bidra till att genomföra handlingsplanen, med upp till 50 % statlig medfinansiering. För att arbetet skall få ordentlig fart är det av stor vikt att ansvarsfrågan (och finansieringen) mellan kommunerna och kollektivtrafikmyndigheten löses. Tills handlingsplanen är antagen bör

följande kriterier användas vid bedömning av inkomna ansökningar för statlig medfinansiering:

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

Cykelvägar

Sammanlagt avsätts 275 mkr i alternativ 1 och 210 mkr i alternativ 2 för byggande av cykelvägar längs det statliga vägnätet. Medlen skall användas för att genomföra cykelstrategin. Som ett beslutsunderlag för vilka cykelvägsobjekt som bör gå vidare till åtgärdsvalsstudier och fysisk planering används följande urvalsmodell:

1. Genomförbarhet
 - a. Beräknad kostnad baserat på längd och trolig separeringsform
2. Behov – trafiksäkerhet
 - a. Totalt årsdygnstrafik (ÅDT)
 - b. Högsta tillåtna hastighet
 - c. Vägbredd
3. Målgrupp
 - a. Skolväg
 - b. Viktig arbetsväg/dörr till dörr
 - c. Rekreation och turism.
4. Efterfrågan – befolkningsunderlag

- a. Antal invånare i sammanbundna tätorter
- b. Antal invånare inom 2 km längs med vägen utanför tätort
- 5. Betydelse för ett sammanhållet cykelvägnät.
 - a. Antal anslutningar till befintligt cykelvägnät

Urvalsmodellen ska ses som vägledande för vilka cykelvägsobjekt som bedöms medföra störst samhällsnytta i länet enligt gängse beräkningsmodeller. Samtidigt kan det finnas skäl att prioritera upp cykelvägar av andra skäl, t ex i glesare delar av länet, så att utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet inte bara koncentreras till de södra delarna av länet.

Eftersom cykelvägar påverkas av den kommunala planeringen skall alltid dialog ske med aktuell kommun inför beslut om åtgärdsvalsstudie.

Trafiksäkerhet

Ca 95 mkr avsätts i alternativ 1 och ca 65 mkr i alternativ 2 för trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet samt bidrag till det enskilda vägnätet. Trafiksäkerhetsåtgärder rör korsningar, sidoområdesåtgärder mm. I fall där åtgärdsvalsstudier inte behöver genomföras (och prövas av förbundsstyrelsen) baseras urvalet av åtgärder strikt på vad som bedöms ge mest effekt för trafiksäkerheten, vilket sker i dialog med Trafikverket.

Åtgärdsvalsstudier

Åtgärdsvalsstudier ersätter det som tidigare kallades förstudier. Här formuleras brister i transportsystemet och här beskrivs översiktligt hur de kan lösas. Åtgärdsvalsstudier kan initieras av olika parter, inte bara Trafikverket. Metoden syftar till att tidigt i processen få med alla berörda parter och att stärka arbetet enligt fyrstegsprincipen.

Slutsatser och ställningstaganden från åtgärdsvalsstudier kan innebära att inblandade parter arbetar vidare också med vad som kallas steg 1-åtgärder. Det vill säga åtgärder som förändrar efterfrågan på transporter. De medel som här avsätts för åtgärdsvalsstudier kan också användas för att finansiera sådana steg 1-åtgärder. Särskilt kan nämnas åtgärder som ökar användningen av cykel och kollektivtrafik.

Medfinansiering

I tidigare länsplan kunde kommunerna söka statlig medfinansiering för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet. Medfinansieringen reglerades i samma förordning som för statlig medfinansiering för kollektivtrafikanläggningar.

I tidigare länsplan krävdes samtidigt att kommunerna bidrog med 50 % medfinansiering för byggande av regionala cykelvägar längs det statliga vägnätet.

Totalt fanns i den tidigare länsplanen 82 mkr avsatta för cykelvägar och 65 mkr avsatta för det kommunala vägnätet. I praktiken tog således den kommunala och den statliga medfinansieringen ut varandra.

I denna länsplan föreslås att båda dessa medfinansieringsmöjligheter tas bort. Det ger lite extra nytta och förenklar processen avsevärt. Samtidigt innebär det att man kan behöva väga in ytterligare parametrar inför beslut om vilka regionala cykelvägar som skall prioriteras. Se mer under cykelvägar ovan.

10. Brister

I detta kapitel redogörs för brister i transportsystemet i Uppsala län. Kapitlet är indelat i större namnsatta brister resp övriga brister. För att utreda dessa brister och hitta lämpliga åtgärder bör de flesta av dem studeras närmare inom ramen för en åtgärdsvalsstudie. I de fall man bedömer att det redan finns tillräckligt med studier och underlag kan dock en alternativ process prövas. Se också kapitel 11: Genomförande.

Begreppet åtgärdsvalsstudie förklaras närmare i kapitel 18 del 2: ordlistan. Det bör dock poängteras att fyrstegsprincipen skall vara vägledande i arbetet med åtgärdsval. Eftersom de också bör ha ett transportslagsövergripande perspektiv kan de beröra delar i transportsystemet som finansieras via såväl nationell plan som länsplan. Indelningen förklaras närmare under resp avsnitt. Utifrån det inriktningsbeslut som förbundsstyrelsen fattat bör följande särskilt beaktas i valet mellan olika åtgärder:

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

Större namnsatta brister

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

Större namnsatta brister är indelade i två prioriteringsnivåer enligt följande:

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

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

Prioritet 1

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

- Bristande kapacitet för tågtrafiken, vilket i sin tur medför bristande tillförlitlighet och osäkra restider för resenärerna.
- Svårigheter att ta tillvara bostadsbyggnadspotentialen i befintliga och potentiella stationsnära lägen, så länge som inte fler stationsuppehåll kan möjliggöras, t ex i Alsike och Uppsala södra (Bergsbrunna).
- Risk för överflyttning från tågtrafik till biltrafik, vilket skulle medföra ökad trängsel, fler olyckor och större klimatpåverkan.
- Svårigheter att binda samman mellersta och norra Sverige med Stockholm-Mälarenregionen med spårburen trafik, vilket riskerar medföra sämre nytta för redan gjorda och planerade investeringar norr om Uppsala.

(Högt prioriterat av Landstinget/ UL, Knivsta kommun och Uppsala kommun. Även högt prioriterat av Region Gävleborg och Länsstyrelsen Stockholms län).

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

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

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

(I den tidigare länsplanen finns tre etapper längs väg 55 med. För den första etappen, infart Uppsala, har utredningar genomförts. Svårigheter har dock uppstått när det gäller att komma överens om rimliga lösningar och kalkylerna har blivit flerfaldigt dyrare än den avsatta ramen. De två senare etapperna, Örsundsbro – Kvarnholund och Enköping – Litslena har ännu inte utretts närmare. Förslagsvis lyfts dessa tre etapper in i en åtgärdsvalsstudie för hela Arosstråket, så att de kan studeras i ett större sammanhang och med tydligare fokus på kollektivtrafik och oskyddade trafikanter).

(Högt prioriterat av Landstinget/ UL, Enköpings kommun och Uppsala kommun. Även högt prioriterat av Länsstyrelsen i Västmanland och Region Örebro).

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

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

(Högt prioriterat av Landstinget/ UL och Håbo kommun).

Sala – Uppsala: Infrastrukturen längs stråket Sala - Uppsala bidrar till att integrera Dalarna och norra Västmanland (t ex Sala) med Uppsala och Arlanda, vilket bl a leder till en förstärkt arbetsmarknad för dessa delar. En robustare infrastruktur skapar förutsättningar för utbyggnad och utveckling längs hela stråket. Järnvägen (Dalabanan) längs stråket Sala - Uppsala bidrar till att möjliggöra snabba och smidiga resor med tåg, inte minst pendlingsresor för arbetande och studerande. Den parallella länsvägen (väg 72) är viktig för att knyta samman de mindre orterna längs vägen med stationsorterna Heby och Morgongåva.

Kollektivtrafiken är väl utvecklad med såväl pendeltågstrafik som regional busstrafik, vilket skapar förutsättningar för ökad utbyggnad och utveckling i stationsnära lägen. Ev åtgärder kan finansieras såväl via länsplanen som via nationell plan. Brister i korthet längs stråket Sala – Uppsala:

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

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

(Högt prioriterat av Landstinget/ UL, Heby kommun och Uppsala kommun).

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

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

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

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

- Trafiksäkerhetsbrister. Har accentuerats sedan Upptågstrafiken börjat. Tågmöte sker i Morgongåva mellan stillastående Upptåg och passerande Dalatåg. Övergången ligger precis intill perrongen och innebär att människor (även barn) springer under bommarna, dels för att hinna med tåget eller bussen, dels för att hinna till skolan.
- Skolväg för låg- och mellanstadiebarn.

- Trafiksäkerhetsbrister i relation till väg 72.

(Högt prioriterat av Heby kommun och Landstinget/UL)

Väg 76 Gävle – Forsmark- Norrtälje: Väg 76 bidrar till att koppla ihop norra Roslagskusten och dess målpunkter (Gävle – Skutskär/ Älvkarleby – Karlholmsbruk – Skärplinge – Forsmark – Östhammar – Hargs Hamn - Hallstavik - Norrtälje). Forsmark är sedan länge en viktig arbetsplats för många längs stråket. Forsmarks verksamhet (kärnkraftverk och ev slutförvar) är av stabil karaktär och har behov av god och säker infrastruktur för såväl person- och som godstransporter.

För att underlätta arbetspendling samt tjänste- och besöksresor till/ från bl a Forsmark finns också behov av regelbunden och attraktiv kollektivtrafik längs stråket. Ev åtgärder finansieras via länsplanerna i Uppsala, Gävleborg och Stockholms län. Vägens brister i korthet:

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

(Högt prioriterat av Älvkarleby kommun, Tierps kommun och Östhammars kommun. Även prioriterat i Gävleborgs systemanalys).

Lokal och regional kollektivtrafik i Uppsala stad. Tillgängligheten till olika målpunkter i Uppsala stad är viktigt för invånare i hela länet. En utveckling av kollektivtrafiken inom Uppsala stad bör bidra till att förbättra kopplingarna till regional tåg- och busstrafik. Ev åtgärder kan finansieras via såväl länsplan som nationell plan. Brister i korthet:

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

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

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

Prioritet 2

Stationer Uppsala – Tierp: Stationer med förbättrad standard och tillgänglighet möjliggör en utveckling av stationssamhällen längs sträckan Uppsala – Tierp. Alla resenärer, även de med funktionshinder, ges goda möjligheter att resa kollektivt med Upptåget. Ev åtgärder kan finansieras via såväl länsplan som nationell plan. Stationernas brister i korthet:

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

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

Väg 55 Enköping – Strängnäs: Vägen binder ihop södra och norra delarna av Stockholm-Mälarenregionen och utgör en alternativ väg till E4/E20 genom Stockholms län. Ev åtgärder finansieras via länsplanerna i Uppsala och Sörmlands län. Objektet fanns med i det s k 125 % -alternativet i nuvarande länsplan, det vill säga ett planeringsalternativ med en högre ekonomisk ram. Vägens brister i korthet:

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

(Högt prioriterad av Enköpings kommun.)

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

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

(Högt prioriterad av Håbo kommun.)

Väg 272 Björnarbo-Heby kommungräns: Vägen har en god standard från Uppsala till Björnarbo. Objektet fanns med i det så kallade 125 % - alternativet i nuvarande länsplan. Objektets geografiska avgränsning bör klargöras. Vägens brister i korthet:

- Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet.

(Högt prioriterad av Heby kommun)

Väg 288 Gimo – Börstil: I alternativ 1 prioriteras andra åtgärder än en utbyggnad till mötesfri väg Gimo-Börstil. Vägen går då kvar i nuvarande sträckning och andra åtgärder kan behövas. Sträckan bidrar till att förbättra tillgängligheten från Roslagskusten och Östhammars kommun till Uppsala, Stockholm-Mälardalenregionen och övriga södra Sverige. Ev åtgärder finansieras via länsplanen. Vägens brister i korthet:

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

(Högt prioriterad av Östhammars kommun.)

Väg 282 Uppsala-Almunge

Stråket Uppsala-Almunge är utpekad som ett lokalt stråk i målbild 2030. Stråket ligger i sin helhet inom Uppsala kommun och är ett utpekad utbyggnadsstråk i kommunens översiktsplan och en fördjupad översiktsplan för Funbo finns. Den möjliggör ca 1 000 nya bostäder. En förstudie för väg 282 E4-Gunsta finns framtiden. Befintliga och kommande brister är:

- Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet genom tätorter.

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

(Högt prioriterad av Uppsala kommun)

Övriga brister

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

Kollektivtrafik

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

Cykelvägar

Kommunerna har inkommit med över 60 olika cykelvägsobjekt och de prioriteras över lag tämligen högt. I del 2 av länsplanen redogörs för den inventering av cykelvägar som har gjorts. En urvalsmodell används för att utgöra en utgångspunkt för prioritering av vilka cykelvägar som bedöms ge mest nytta och som utgör utgångspunkt för vilka åtgärdsvalsstudier som bör

påbörjas. I tabellen nedan redovisas vilka cykelvägar som ryms inom en kostnadsram på 300 mkr. En schablonkostnad har använts för att bedöma kostnaden för de olika objekten.

Rang	Kommun	Sträcka	Inrapporterade behov av kommunerna	Summa kostnad
1	Uppsala	Ramstalund-Uppsala		
2	Uppsala	Uppsala-Lövstalöt (G:a E4)		
3	Uppsala	Uppsala-Uppsala Näs (Ytternäs)		
4	Enköping	Enköping-Fjärdhundra		
5	Enköping	Litslena-Örsundsbro		
6	Enköping	Enköping-Hummelsta		
7	Knivsta	Knivsta- Alsike		
8	Knivsta	Knivsta Alsike Västra		
9	Uppsala	Gävsta-Jälla (LV288)		
10	Uppsala	(Uppsala)Husbyborg-Börjekorset		164 miljoner kronor
11	Uppsala	Lövstalöt-Björklinge (G:a E4)		
12	Enköping	Enköping-Skolsta		
13	Enköping	Enköping-Lillkyrka		
14	Heby	Heby-Sala		
15	Håbo	Bålsta-Krägga		
16	Enköping	Svinnegarn-Spelbo		
17	Älvkarleby	Älvkarleby-Skutskär		
18	Östhammar	Östhammar-Norrskedika		
19	Håbo	Bålsta- Grans gård		
20	Knivsta	Vassunda-Sävja (LV255)		
21	Uppsala	Alsike-Sävja		
22	Uppsala	Gunsta-Länna		300 miljoner kronor

Figur10.1. Grön färg indikerar att objektet finns med i kommunernas inrapporterade behov.

En dialog måste dock alltid ske med respektive kommun. Det kan dock finnas skäl att prioritera upp cykelvägar av andra skäl, t ex i glesare delar av

länet, så att utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet inte bara koncentreras till de södra delarna av länet.

Trafiksäkerhet

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

11. Genomförande

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

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

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

Regionförbundet - förbundsfullmäktiges roll

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

Regionförbundet - förbundsstyrelsens roll

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

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

2. Även byggandet av cykelvägar kräver i de flesta fall fysisk planering som inleds med en åtgärdsvalsstudie. Dessa omfattas således av de beslut som fattas av förbundsstyrelsen varje år.
3. Prioritering av objekt som ska gå vidare från åtgärdsvalsstudie till den fysiska planeringsprocessen (vägplan/ järnvägsplan) eller till någon annan form av åtgärd. Prioriteringen görs utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier.
4. I förekommande fall beslut om objekt som ska prioriteras för byggstart under kommande treårsperiod.

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

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

Regionförbundet – tjänstemännens dialog

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

Trafikverkets roll

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

12. Strategisk miljöbedömning - sammanfattning

Strategisk miljöbedömning är en process som utförs som en del i arbetet med att utarbeta en länsplan. Syftet är att främja en hållbar utveckling genom att få in miljöfrågorna tidigt i planprocessen, som en integrerad del i länsplanen. Strategiska miljöbedömningar har tagits fram parallellt för de fem länen Uppsala, Stockholm, Örebro, Västmanland och Sörmland..

Avgränsning

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

Redovisningsprincip

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

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

Planalternativ 1 skiljer sig från de övriga alternativen främst genom en mycket tydligare satsning på kollektivtrafik, cykelvägar och järnväg

redovisas under en separat rubrik. I detta alternativ satsas bara drygt hälften av den summa som satsas i övriga två alternativ på vägprojekt (620,5 mkr jämfört med 1076,5 samt 1100 mkr).

Sammanfattande slutsatser

- Länsplanens **alternativ 1** anses generellt sett ha bäst förutsättningar att gå i riktning mot de nationella miljömålen och de transportpolitiska målen. Orsaken till detta är att man i planalternativ 1 har valt att fördela medel åt järnväg (i form av en medfinansiering) och inte enbart åt vägtrafik (som i planalternativ 2). Dessutom föreslås mer pengar läggas på kollektivtrafik och cykel än i alternativ 2.
- Både **nollalternativet** och **alternativ 2** föreslår endast vägsatsningar, i form av namnsatta objekt och brister. Det innebär att alla de positiva konsekvenser på klimat och hälsa som en satsning på järnväg medför, endast tillfaller alternativ 1.
- **Alternativ 1** har vid en jämförelse mellan alternativen fått bästa resultat för samtliga miljöaspekter, utom vad gäller trafiksäkerhet och materiella tillgångar.
- Här har istället **nollalternativet** (tätt följt av **planalternativ 2**) fått högsta resultat, vilket beror på att man i dessa båda alternativ satsar mer pengar på vägobjekt och därmed även exempelvis trafiksäkerhet än i planalternativ 1. Miljöaspekten materiella tillgångar har tolkats som att ett mer förgrenat vägnät är det mest positiva för att få ökad åtkomst till ekonomiska värden.
- För **alternativ 1** finns det tre miljöaspekter där alternativet sticker ut och anses vara överlägset bäst i förhållande till planalternativ 2 (och nollalternativet). Detta gäller för miljöaspekterna klimatfaktorer, luft samt tillgång till utbud/aktiviteter. Detta är främst kopplat till det

faktum att man i planalternativ 1 väljer att satsa på järnväg och inte enbart väg.

- Att **planalternativ 2** i dessa fall (och i flera andra) ändå bedöms vara bättre än nollalternativet beror i sin tur i stora delar på att man väljer att satsa mer på kollektivtrafik och cykelvägar än i nollalternativet.

13. Samlad effektbedömning - sammanfattning

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

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

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

LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN

2014 - 2025

DEL 2 - BAKGRUND

Innehåll

Sammanfattning

DEL 1

1. Inledning
2. Uppdraget
3. Arbetet med länsplanen
4. Länsplan
5. Nationell plan
6. Från vision till mål
7. IT-infrastruktur
8. Åtgärdsplan
9. Mer om potter
10. Brister
11. Genomförande
12. Strategisk miljöbedömning – sammanfattning
13. Samlad effektbedömning – sammanfattning

DEL 2

- 14. Planeringsförutsättningar**
- 15. Nulägesbeskrivning**
- 16. Nationell plan och angränsande länsplaner**
- 17. Samhällsekonomiska bedömningar**
- 18. Referenser och underlagsmaterial**
- 19. Ordlista**
- Bilagor:**
 - 1. Strategisk miljöbedömning**
 - 2. Samlad effektbedömning**
 - 3. Inkomna behov från kommuner och landsting**

14. Planeringsförutsättningar

Omvärlden

Sedan 1945 har världen upplevt en snabb globalisering. Den driver på utvecklingen världen över - från Tierp till Taipei och från Bålsta till Bangalore – till en växande levnadsstandard, förbättrad hälsa och stärkta fri- och rättigheter. Globaliseringen väntas gå vidare, inte minst driven av ny teknik, sociala medier och sammanflätade ekonomier.

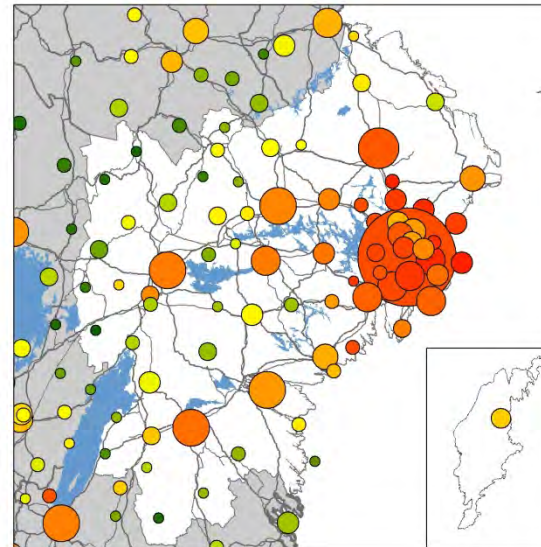
Samtidigt präglas världen för närvarande av en genuin osäkerhet och turbulens. Till synes goda konjunkturer kan snabbt vändas till sin motsats. Konkurrensen mellan länder, regioner och företag hårdnar. Den långt drivna tekniska utvecklingen leder till ökad specialisering. I arbetslivet drivs kompetenskraven upp och de okvalificerade jobben blir allt färre. Många nya jobb skapas inom relativt nystartade, kunskapsintensiva tjänsteföretag i storstadsregionerna.

Människor och företag rör sig allt mer i geografin, oberoende av administrativa gränser. Ökad rörlighet skapar större arbetsmarknadsregioner, vilket i sin tur genererar högre tillväxt och sysselsättning än i mindre regioner. Regionförstoringen har gjort att Uppsala län numera är tätt sammanflätat med huvudstadsregionen och Östra Mellansverige.

Men perspektivet är större än så. I det nya Europa uppmuntras en ökad regionalisering, regionalt utbyte och utveckling över nationella gränser. För Uppsalaregionen erbjuder särskilt samarbetet i Östersjöområdet, med en marknad på 100 miljoner människor, stora möjligheter för utbyte av kunskap och innovation, handel och finansiering.

Stockholm-Mälardalenregionen och Östra Mellansverige

Uppsala län är en del i Stockholm-Mälardalenregionen och Östra Mellansverige, som numera blivit en alltmer integrerad region med en tredjedel av Sveriges invånare. Befolkningen här väntas växa med två Malmö fram till år 2030, vilket medför att infrastruktur och transporter är av vital betydelse för att åstadkomma en fungerande arbetsmarknadsregion och godsförsörjning.



Figur 14.1. Befolkningsförändringarna 2000-2010 visar på koncentration till de större städerna i Östra Mellansverige. Grönt=minskning, gult=oförändrat, rött=ökning. (Källa: SCB)

Sedan flera år tillbaka samverkar ett stort antal aktörer och de omkringliggande länen om infrastruktur- och transportfrågor under det

gemensamma begreppet ”En bättre sits” (www.enbattresits.se). Inom ramen för En bättre sits presenterade länen i december 2007 för regeringen en gemensam syn på och prioritering av hur infrastrukturen i regionen bör utvecklas. Samma år slöts ett avtal om Citybanans finansiering mellan staten och företrädare för fem län.



Inför den förra planeringsomgången 2010 – 2021 gjorde sedan fem Mälardalslän och Gotland en gemensam **regional systemanalys** 2008.

Samverkan mellan aktörerna har successivt fördjupats och omfattar idag samtliga länsplaneupprättare och regionala kollektivtrafikmyndigheter i sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Hösten 2012 tog dessa sju län fram en **kompletterande pm till systemanalysen**, där aktuella behov av infrastrukturåtgärder i Östra Mellansverige 2014 – 2025 redovisas, kompletterad med åtgärder i Östergötland.



Denna pm är i hög grad koncentrerad på den spårburna infrastrukturen. Det är framför allt när det gäller denna som förutsättningarna har förändrats. Det innebär att systemanalysen från 2008 i allt väsentligt är aktuell när det gäller vägsystemet.

Östra Mellansverige står för ca hälften av landets produktion och ännu mer inom kunskapsintensiva näringar. Utvecklingen här är därför viktig för hela landet. Den kraftiga tillväxten i regionen fortsätter, vilket har förstärkt behovet av en sammanhållen regional kollektivtrafik. Ett sammanhållet system är viktigt för den önskade regionala utvecklingen mot flerkärnighet och förstorad arbetsmarknad. De viktigaste åtgärderna i Östra Mellansverige för perioden fram till 2025 är i första hand....

... **förstärkt satsning på drift- och underhållsåtgärder** samt kapacitetshöjande trimningsåtgärder i järnvägssystemet, så att detta blir pålitligt och robust samt stödjer en effektiv trafikering.

... **särskilda storstadsåtgärder** som mobility management, trimningsåtgärder för vägtrafiken, satsningar på kollektivtrafiken och cykeltrafiken samt effektivisering av distributionstrafiken.

... **investeringar på väg, järnväg och i kollektivtrafiken** enligt En bättre sats-listan från systemanslysen 2008, kompletterad med åtgärder i Östergötland.

Beredskap måste även finnas i perioden fram till 2025 för vissa ännu inte beskrivna behov. Det gäller i första hand reinvesteringsåtgärder på väg och järnväg i Stockholm, åtgärder på land och i farleder för en effektiv sjöfart samt ytterligare åtgärder för att nå klimatmålen.

Sammantaget innebär detta att den snabba tillväxten, trängseln och klimatfrågan är stora utmaningar för både de sju länen i Östra Mellansverige och landet som helhet. Det är nödvändigt att förbättra underhållet och genomföra åtgärder för effektivare användning av transportsystemet, men takten på investeringar i infrastrukturen får för den skull inte minska. Det finns också ett stort behov att i samverkan och med bred systemsyn förbättra beredskapen för framtida åtgärder i transportsystemet i Östra Mellansverige.

Uppsalaregionen på två minuter

Uppsala län består av åtta kommuner och är med omkring 342 000 invånare landets femte största län år 2013.



I norra delen av länet ligger kommunerna Älvkarleby, Tierp och Östhammar med en stark industritradition som är väl synlig både i historiska bruksmiljöer och i dagens internationella storföretag. Landsbygden med kusten och bruken lockar till sig allt fler turister.

Älvkarleby (9 100 inv) i norr ligger endast någon mil söder om Gävle. Funktionellt har Älvkarlebyborna ett stort utbyte med Gävle som huvudsaklig arbetsmarknad. Samhörigheten med Uppsala län har över tiden växt sig allt starkare, och i takt med förbättrade kommunikationer pendlar allt fler söderut mot Uppsala, Arlanda och Stockholm.

Tierps kommun (20 200 inv) är stor till ytan och har en utspridd befolkning. En stor del av befolkningen bor på landsbygden och en fjärdedel i centralorten Tierp. De norra delarna av kommunen riktar sig främst mot Gävle, medan de södra delarna dras mot Uppsala. Den nya motorvägen och bättre tågförbindelser har förstärkt denna utveckling. Etableringen av Tierp Arena har gett hela kommunen ett lyft och nybyggaranda.

Östhammar (21 300 inv) är en kommun med en utspridd befolkning. Det finns fem ganska jämnstora tätorter fördelade över kommunen. Pendlingen mot Uppsala har ökat kraftigt under senare år och väntas ta ytterligare fart när väg 288 rustas. Länets största privata arbetsplats, Sandvik Coromant, med ca 1 700 anställda finns i Gimo. Kommunen är ett naturligt centrum inom kärnkraftsområdet med Forsmarks kärnkraftverk, och en kommande förvaring av använt kärnbränsle.

Regionens ekonomiska nod är **Uppsala** (202 600 inv), en gammal lärdomsstad, vilket avspeglas i kulturliv och i kulturmiljöer, och en modern internationellt orienterad storstad med spetskompetens inom några av framtidens viktigaste tillväxtområden som life science, IT och energi. De offentliga arbetsgivarna Uppsala kommun, Landstinget i Uppsala län med Akademiska sjukhuset, universiteten samt statliga verk som Läkemedelsverket, Livsmedelsverket, Statens Veterinärmedicinska Anstalt (SVA) och Sveriges geologiska undersökning (SGU) sysselsätter omkring 40 % av dagbefolkningen. Uppsala är centrum för en stor del av regionens vård, omsorg, utbildning, kultur och service. Staden är ett handelscentrum med ett stort antal människor verksamma i handels- och servicenäringar. Stadskärnan och de historiska monumenten spelar en växande roll för besöksnäringen.

Uppsala universitet som grundades för över 500 år sedan är en oskiljaktig del av länet.

De södra delarna av Uppsala län präglas av tätbefolkad landsbygd och många tätorter. **Knivsta** (15 300 inv) har ett strategiskt läge nära Arlanda och bekvämt pendlingsavstånd till Stockholm och Uppsala, vilket syns i en omfattande arbetspendling och stor inflyttning. I den södra länsdelen är branschspridningen stor med många småföretag och en förhållandevis stor jordbruksnäring, samt ett växande antal företag inom tjänstesektorn.

Länets näst största stad, **Enköping** (40 300 inv), har en snabb befolkningstillväxt. Kommunens näringslivsstruktur har gått från jordbruk och verkstadsteknisk produktion mot servicenäring och småföretag. Nya etableringar och företag har bidragit till snabb jobbtillväxt. Forsvarsmaktens ledningsregemente har utvecklats till en högteknologisk garnison med inriktning mot ledningscentrum för hela försvaret. Förbättrade kommunikationer i stråket Stockholm–Västerås ger nya förutsättningar för inflyttning och boende. Genom närheten till ett antal större städer i Mälarenregionen har Enköping lockat till sig flera nya logistikföretag.

I södra delen av länet ligger samhället Bålsta, som är en del av **Håbo** kommun (19 900 inv). I Håbo är handel och kommunikation viktiga branscher, liksom byggvaruföretag som är inriktade på Stockholm–Mälarenregionen. Håbo beskrivs som hjärtat i Mälardalen och har vuxit med närmare 40 % på 25 år.

I den västliga delen av länet ligger **Heby** kommun (13 400 inv), som är en växande landsbygdskommun, med trygghet, närhet och livskvalitet. I Heby finns många småföretag inom gröna näringar, turism, skog och bygg. En tydlig profil på hästrelaterat boende sker. Kommunen präglas av entreprenörskap och ett rikt kultur- och föreningsliv.

Regional utvecklingsstrategi

I december 2012 blev den tredje versionen av Uppländsk Drivkraft klar (www.regionuppsala.se/rus). Det är Uppsala läns regionala utvecklingsstrategi och den tar sikte på 2030 och handlar om hur vi med samlade krafter ska kunna skapa bästa möjliga framtid för människor och verksamheter i Uppsala-regionen. Om knappt två decennier vill vi att invånarna här ska kunna blicka tillbaka och konstatera att man i början av 2010-talet fattade de beslut som gjort **Uppsala till Europas mest attraktiva kunskapsregion** (visionen i den regionala utvecklingsstrategin).



Den regionala utvecklingsstrategin är landstingets och kommunernas svar till staten och omvärlden på hur Uppsala-regionen vill bidra till att EU uppnår en smart och hållbar tillväxt för alla.

Den regionala utvecklingsstrategin konkretiseras i fyra strategiska inriktningar för regionens utvecklingsarbete: **innovativ region, växande region, kompetent region och attraktiv region**. Dessa kräver i sin tur åtaganden och konkretisering av vad som behöver göras för att nå dit, vilket bl a länsplanen tar fasta på.

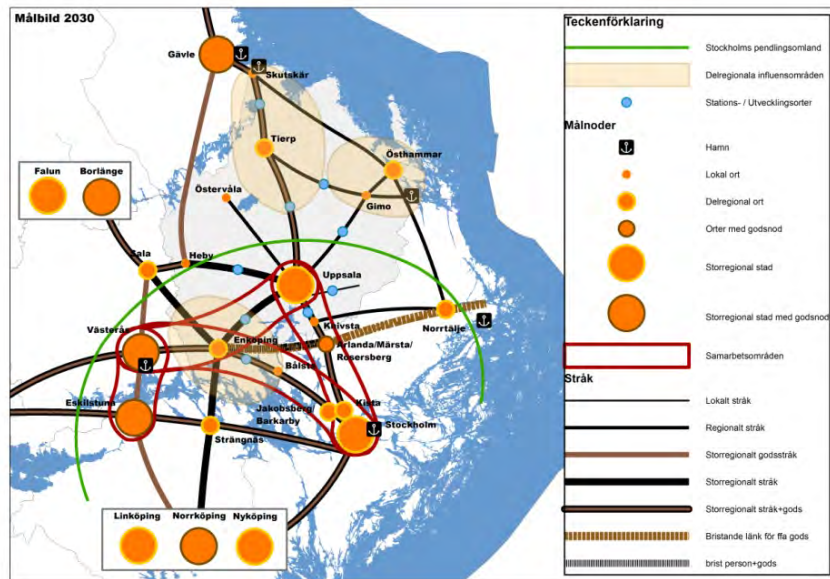
Gemensam målbild

Uppsala läns snabba tillväxt förutsätter tillgång till bostäder, en robust infrastruktur och goda kommunikationer som människor, företag och verksamheter kan lita på. En samordnad planering av infrastruktur, kommunikationer och bostäder fordrar en gemensam bild för hur den övergripande fysiska, rumsliga strukturen ska hanteras. Därför har en gemensam "målbild 2030" tagits fram. Målbilden sammanfattar den strategiska inriktningen för en **växande region** i den regionala utvecklingsstrategin.

Målbilden bygger på tidigare politiska överenskommelser och kommunernas översiktsplaner. Målbilden utgår från funktionella samband, oberoende av administrativa gränser, och är därför en regional konkretisering av den bredare strukturbild som tagits fram för Stockholm – Mälaren-regionen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2010). Den visar inte allt, utan fokuserar på de vägar och orter som bedöms som allra viktigast för att hålla ihop delarna i en helhet.

Målbilden bedöms kunna medföra positiva effekter för jämställdheten i Uppsala-regionen. Utvecklingen av kollektivtrafiken längs de stora stråken förbättrar möjligheten att pendla kollektivt, vilket underlättar särskilt för kvinnor som pendlar kollektivt i större omfattning än män.

Även för utvecklingen av bredband och elektroniska kommunikationer är stråktänkandet viktigt. Genom att satsa på de stora stråken ges stora delar av länet möjlighet till goda kommunikationer, dels med kollektivtrafiken, men också digitalt genom ökade möjligheter att arbeta/ studera under tiden de reser eller på distans hemifrån.



Befolkningsutveckling och tillgänglighet

Uppsalaregionen är en av landets snabbast växande regioner och en integrerad del av Stockholm – Mälaregionen, som beräknas öka med omkring 650 000 personer fram till år 2030. Uppsala län har idag (2013) ca 342 000 invånare och kommer enligt prognoser att växa till ca 400 000 år

2030, under förutsättning att Stockholm klarar sin del av den väntade tillväxten. I annat fall kan Uppsala län ha uppemot 440 000 invånare år 2030.

Befolkningsprognoserna finns inte framtagna uppdelat på kön. Däremot kan man historiskt se att kvinnor i något större omfattning än män väljer att flytta från landsbygden och mindre orter in till städer, medan män oftare stannar kvar på sin hemort. Så har det sett ut nationellt och även i Uppsalaregionen.

Samtidigt kan man se att i de mindre orter där pendlingsmöjligheterna kollektivt är goda och/ eller där det finns en mångfasetterad arbetsmarknad har man haft lättare att attrahera i första hand kvinnor att stanna kvar eller bosätta sig. Tvärtom har mindre orter med bristande kollektivtrafik och smal arbetsmarknad haft det svårare.

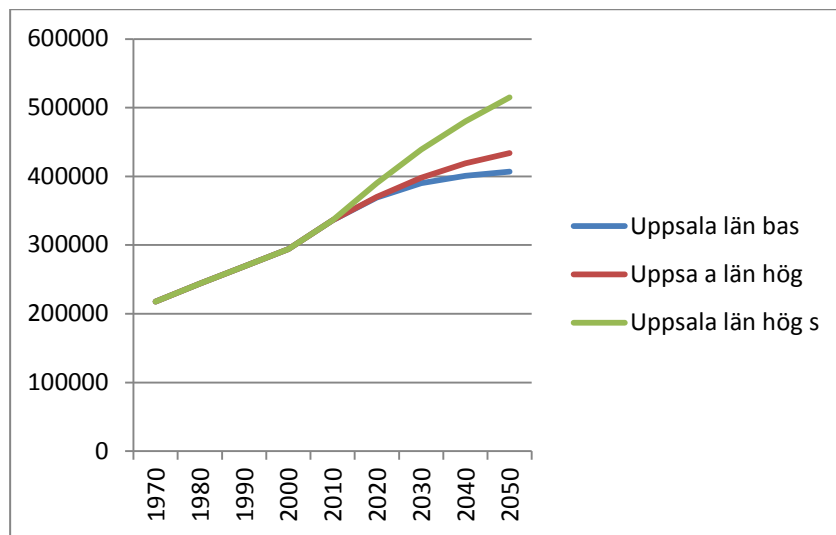
Befolkningsprognos 2030 (källa: TMR)

Befolkningsprognos 2030. (Källa: TMR)

	2010	2030, scenario hög	2030, scenario hög 8 ^a
Hälsö	19629	22371	24129
Älvkarleby	9103	9997	10310
Knivsta	14724	18868	21634
Hälsö	13382	13720	14829
Tierp	20125	20342	22251
Uppsala	157787	248063	273277
Enköping	39759	44392	50132
Östhammar	21373	21318	22885
Totalt	335882	398469	439467

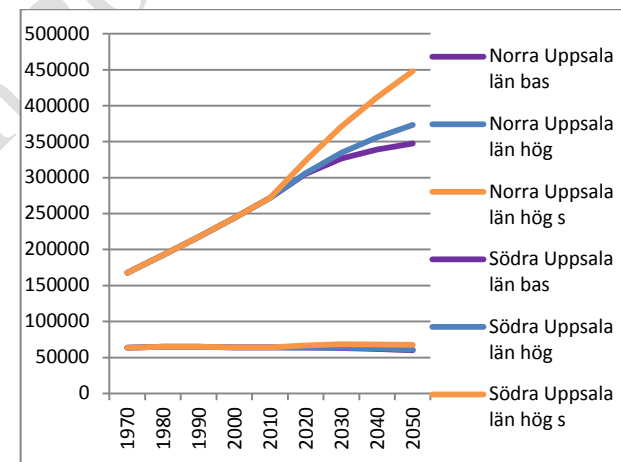
^a Om Stockholm inte kan göra sin del av den väntade tillväxten.

Uppsala län har historiskt haft bland de snabbaste befolkningsökningarna i landet. Prognoserna pekar på en fortsatt hög befolkningsökning. Scenariot hög i figur 14.1 är det scenario som mest liknar den historiska utvecklingen med ungefär samma absoluta befolkningsökning. Scenario hög s visar dock en ökning som procentuellt ligger på samma nivå som historiskt, vilket ger allt större absolut ökning. Scenario hög s bygger dock på att man i Stockholms län inte kommer att bygga tillräckligt med bostäder och att människor i högre utsträckning väljer att bosätta sig i bl a Uppsala län. En allt större integration med huvudstadsregionen kan öka sannolikheten för detta scenario.



Figur 14.1. Befolkningsutveckling i Uppsala län de senaste 40 åren samt tre olika prognoser för de närmaste 40 åren (källa: Regionförbundet och TMR)

Fördelningen av befolkningsökningen i länet är ojämn. Det är de fyra södra kommunerna där befolkningen ökar medan de fyra norra har en oförändrad befolkning. Orsakerna är sannolikt såväl demografiska som socioekonomiska. Hög medelålder och relativt få invånare i barnafödande åldrar ger en negativ naturlig befolkningsförändring. Samtidigt är tillgängligheten till arbetsmarknader sämre i de norra delarna. Näringslivet är industribaserat i globalt konkurrenskraftig och avancerad industriproduktion. Prognoser för dagbefolkningens utveckling innebär att det framför allt är i de privata tjänstenäringarna som sysselsättningen kommer att öka. Dessa finns i liten utsträckning i de dessa kommuner.



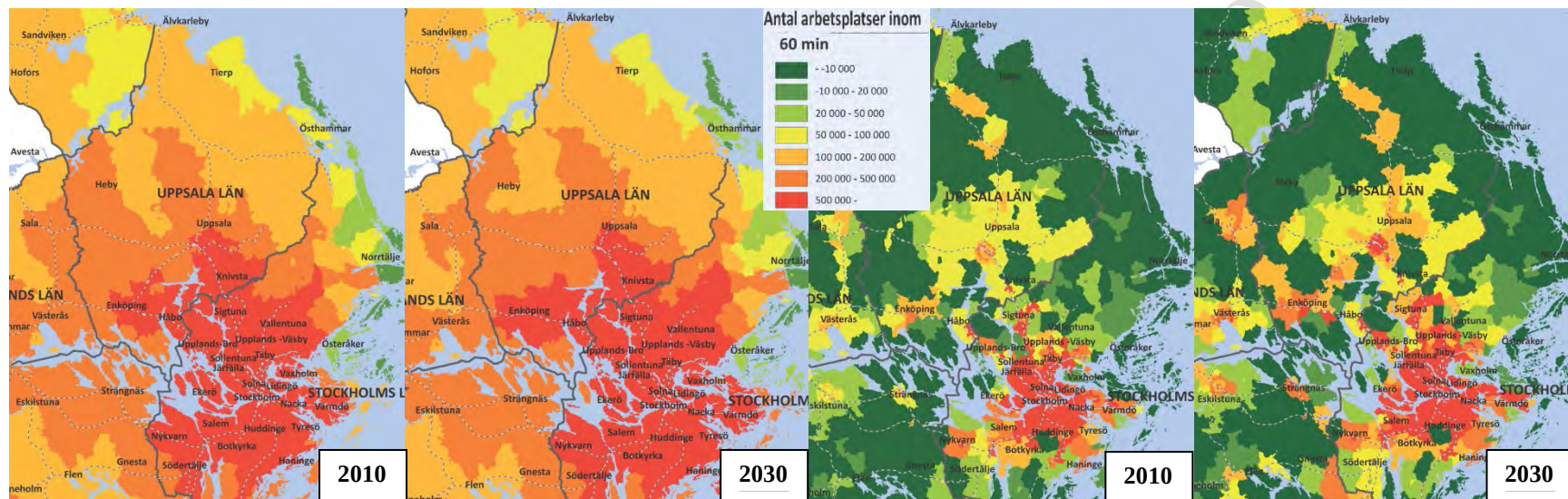
Figur 14.2. Befolkningsprognoser fördelat på norra och södra länsdelen. Den norra omfattar Älvkarleby, Tierp, Östhammar och Heby. Den södra omfattar Uppsala, Knivsta, Håbo och Enköpings. (källa: Regionförbundet och TMR)

Uppsala län har som bekant ett bra geografiskt läge. Närheten till stora arbetsmarknader gör det relativt lätt för människor att hitta rätt jobb och lätt för arbetsgivare att hitta rätt arbetskraft. Tillgängligheten varierar dock för olika delar av länet och flest arbetsplatser når man från den södra länsdelen.

I den befolkningsframskrivning för östra Mellansverige som presenteras ovan har också tillgängligheten till arbetsplatser med bil och kollektivtrafik undersökts med dagens infrastruktur och med en utbyggd infrastruktur och utökad trafikering för 2030. Den utbyggda infrastrukturen tar inte sin utgångspunkt i nationell plan och länsplaner. Istället tar den sin utgångspunkt i olika måldokument, såsom t ex En bättre sats-överenskommelsen.

För Uppsala läns del antas samtliga större vägar vara utbyggda till mötesfritt vägnät. På järnvägssidan antas att bl a en ny järnvägslänk finns mellan Uppsala och Enköping samt att Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala delvis är utbyggt med ytterligare två spår. Dessa utbyggnader möjliggör väsentligt utökad pendeltågstrafik med nya uppehåll i bl a Uppsala Södra (Bergsbrunna), Vänge och Örsbundsbro.

För Uppsala län är slutsatsen väldigt tydlig att det framför allt är med spårburen kollektivtrafik som en förbättrad tillgänglighet kan nås. Resultaten syns i nedanstående kartor. Det är också tydligt att tillgängligheten med bil är god över ett betydligt större geografiskt område, medan kollektivtrafikens konkurrenskraft framför allt finns i de starka stråken och i stationsnära lägen. Utanför dessa områden är tillgängligheten låg och bilen är viktig för tillgänglighet till arbetsplatser. Med en utbyggd järnväg och fler uppehåll med pendeltåg får nya stationsorter dramatiskt förändrad tillgänglighet.



Figur 14.3. De två vänstra kartorna visar tillgänglighet med bil 2010 och 2030. De två högra kartorna visar tillgänglighet med kollektivtrafik 2010 och 2030.

Kartorna skall läsas så att från en plats, t ex området runt Enköping, där kartan är röd, når man över 500 000 arbetsplatser med bil inom 60 min år 2010. Bor man nära stationen i Enköping når man mellan 200 000 och 500 000 arbetsplatser med kollektivtrafik(tåg) på 60 min år 2010. Från samma plats når man år 2030 ungefär lika många arbetsplatser med bil medan man med tåg också når över 500 000 arbetsplatser, en väsentlig ökning

Jämställdhet

Uppsalaregionens framtid skapas av alla kvinnor och män som bor och verkar här. Alla invånares förmåga, kraft och kunskap är de viktigaste tillgångarna för hållbar utveckling och långsiktig tillväxt. Regionen har redan en ung befolkning, stor inflyttning och hög utbildningsnivå. Arbetslösheten är lägst i landet, sysselsättningen hög och tillgången till kompetens god.

Trots det råder stora skillnader mellan och inom kommuner och mellan kvinnor och män när det gäller sysselsättning, hälsa, utbildningsnivå och företagsamhet.

Regionförbundet Uppsala län har nyligen på uppdrag av regeringen tagit fram en regional handlingsplan för jämställdhetsintegrering av det regionala tillväxtarbetet. I den redovisas såväl mål, strategiska principer som aktiviteter som syftar till att åstadkomma en jämställd tillväxt i Uppsala län. I den framgår bl a att en ny jämställd länsplan ska utarbetas (den här).



Skillnaderna i resmönster mellan män och kvinnor är belagda. Män reser mer med bil, medan kvinnor använder kollektivtrafiken. Män går och cyklar mindre än kvinnor.

Historiskt har de satsningar som gjorts på infrastruktur generellt gynnat mäns resande framför kvinnors, men de senaste årens ändrade fokus mot att i större omfattning prioritera åtgärder som leder till ökat resande med kollektivtrafik och cykel måste kunna ses som ett steg i rätt riktning. Ännu är det dock så att det generellt satsas betydligt mer på infrastruktur för vägtrafik än på cykeltrafik och spårtrafik/ kollektivtrafik.

Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik tar årligen fram en kollektivtrafikbarometer. I rapporten från 2012 framgår att av männens resor sker sex av tio som förare av bil jämfört med knappt en av två av kvinnornas resor. En av fem resor sker med kollektivtrafik. Av kvinnornas resor sker knappt en av fyra med kollektivtrafik jämfört med en av fem av männens resor. Kollektivtrafikandelen av männens resor har ökat med närmare två procentenheter mellan 2011 och 2012, från 17,70 till 19,70 %. I åldern 26-75 år används kollektivtrafiken för knappt en av sex resor, medan gruppen 15-19 gör drygt en av två resor med kollektivtrafik. I gruppen 20-25 år har det minskat till fyra av tio resor.

I kollektivtrafikbarometern har de som intervjuats även fått uppge sin bedömning av vad som krävs för att fördubbla kollektivtrafikresandet:

- att kollektivtrafikens attraktionskraft gentemot bilen ökar, vi måste skapa en trafik som är relevant och lätt att förstå och som upplevs enkel att använda.
-och genom det få fler förvärvsarbetande män (och kvinnor) i ålder 26-64 år som reser längre sträckor (> 1 mil) att ställa bilen oftare till förmån för kollektivtrafik och för kortare resor välja cykel eller gång om möjligt.
- att kollektivtrafikens image/status höjs bland dem som idag inte reser så ofta med kollektivtrafik.

I denna länsplan skall jämställdhetsperspektivet beaktas i större utsträckning än tidigare och i den tillhörande effektbedömningen kommer de olika alternativens effekt på jämställdhet i transportsystemet att utvärderas.

Näringslivets utveckling

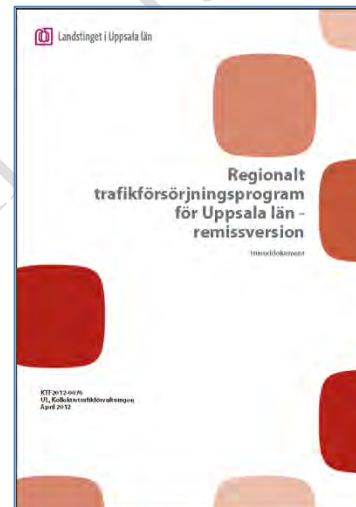
I Uppsalaregionen finns det inom flera branscher ett värdeskapande näringsliv med internationell spets. Inom några branscher finns redan mogna företag och stark industri, medan andra främst består av små, snabbväxande bolag med stor potential. Länet mest konkurrenskraftiga branscher är i dagsläget den kunskapsintensiva industrin, life science-sektorn, energi- och miljösektorn, ett kluster kring informationsteknik samt nya kunskapsintensiva tjänsteföretag.

Systematiska skillnader gör att kvinnor är mindre delaktiga än män i länets företagande, varför Regionförbundet arbetar särskilt för att stötta kvinnligt företagande samt för att skapa ett företagsklimat som gör att fler kvinnor vill starta och driva företag i länet.

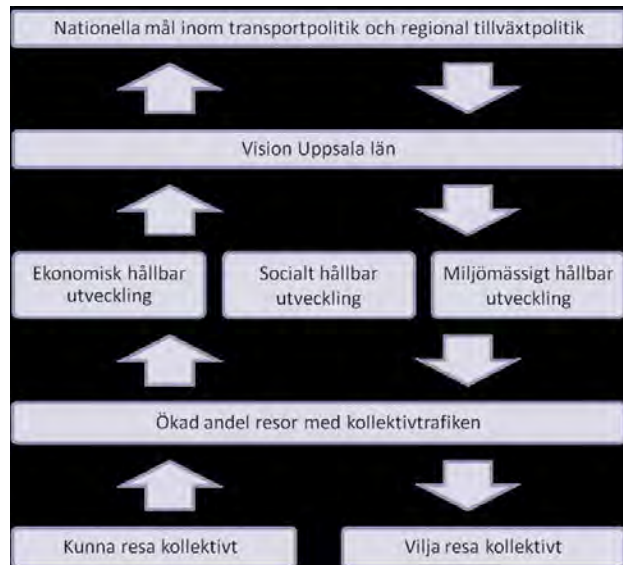
Näringslivets utveckling är starkt sammankopplad med tillgången till god infrastruktur och bra kommunikationer. Både för persontransporter och godstransporter, men också för elektroniska kommunikationer. Särskilt för företag på landsbygden och i länets yttre delar kan det vara avgörande för att kunna rekrytera och behålla kompetent arbetskraft. En satsning på infrastruktur i de stora stråken ökar möjligheterna för snabb och bra kollektivtrafik. Det ökar också möjligheterna att bygga ut bredband till hela länet, så att även landsbygdens boende, företag och verksamheter kan utvecklas och konkurrera på likvärdiga villkor som städerna.

Trafikförsörjningsprogram

Sedan 1 januari 2012 är Landstinget i Uppsala län regional kollektivtrafikmyndighet med huvudansvar för utvecklingen av länets regionala kollektivtrafik. Detta är Uppsala läns första regionala trafikförsörjningsprogram som ska sätta ramarna för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling i länet. Programmet har sin utgångspunkt i en hållbar regional utveckling och vad som krävs för att kollektivtrafiken ska kunna bidra till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar region.



Trafikförsörjningsprogrammets ramverk redovisas i figur 14.4 nedan.



Figur 14.4

Branschens långsiktiga mål är att fördubbla andelen kollektivtrafik i förhållande till biltrafiken. Detta är också landstingets långsiktiga mål. Det finns dock idag ingen realistisk plan för hur detta ska ske eller någon bedömning av vilka sociala, ekologiska och ekonomiska kostnader det är förknippat med.

Landstinget i Uppsala län nöjer sig därför i detta program med att ställa upp **målet att fördubbla antalet resor**, med fokus på att kollektivtrafiken kontinuerligt tar marknadsandelar från bilen. För att nå fördubblingsmålet finns sedan ett antal **funktionsmål** i programmet.

För att kollektivtrafiken ska kunna bidra till programmets mål är inriktningen att skapa ett sammanhållet system med fokus på hela reskedjor. De olika

byggstenarna i systemet ska vara väl integrerade med varandra och med andra trafikslag såsom cykel och bil. System ska uppfattas som förutsägbart, pålitligt och bestående över tid.

Storregional tågtrafik – trafikplan 2017

De senaste 15 åren har det länsöverskridande resandet ökat kraftigt och länsgränserna blivit allt mindre relevanta för arbets- och vardagsresande. Utvecklingen har gjort att resenärerna och samhället i stort på gott och ont blivit allt mer beroende av regional tågtrafik och länen har blivit allt mer beroende av varandra. Den regionala tågtrafikens omfattning, men alltmer också kvalitet och förmåga till stabilitet över tiden, har därmed blivit en kritisk faktor för länens och regionens utveckling.

För att illustrera ett möjligt gemensamt framtida trafikåtagande i form av ett storregionalt stornät har MÅLAB (www.malab.se) tillsammans med berörda kollektivtrafikmyndigheter i Mälardalen + Östergötland tagit fram trafikplan 2017. Utgångspunkten för trafikplanen är de övergripande beskrivningar av regionaltågtrafikens roll, önskade funktioner och strategier för att nå dit som formulerats i PM Mål och behov (MÅLAB november 2011).

För att regionaltågstrafik ska kunna bedrivas enligt trafikplan 2017 krävs en rad åtgärder. MÅLAB har därför tagit fram en särskild pm där behov av infrastrukturåtgärder för regionaltågssystemet i Mälardalen redovisas.

Nedanstående redovisning av dessa åtgärder delas in i tre prioriteringsgrupper A, B och C, där A är högst prioriterat och C är lägst prioriterat. Följande åtgärder har tagits upp och kategoriserats för Uppsala län:

- Stationsåtgärder för effektiva till- och fränkopplingar av fordon i trafik, nya växlar, signalåtgärder mm vid Uppsala station (B).
- Fler förbigångsspår på sträckan Uppsala – Gävle, t ex vid Tierp (C).
- Mäljarbanan, kapacitetshöjande, ytterligare 4-spårsutbyggnad (B).
- Bro/Bålsta, eventuellt nytt vändspår för SL-insatståg under högtrafiktid (C).
- Myrbacken – Uppsala, trimning av hastighetsprofil samt signalåtgärder för tätare tågföring (B).
- Knivsta, stängning av plankorsning för ökad kapacitet och säkerhet, åtgärda nedsättning över Knivsta bg. Nedsättningen innebär idag en minuts påslag i tidtabellen (B).
- Knivsta - Ekeby, åtgärda hastighetsnedsättningen på Trunnsta mosse (B).
- Uppsala station, eventuella åtgärder för att klara fler till- och fränkopplingar av fordon samt fordonsuppställning (C).
- Behovet av nytt mittplacerat vändspår omedelbart norr om Uppsala station bör utredas (C).

Det finns också mer generella åtgärder, som kan vara aktuella vid olika stationer i Uppsala län, t ex följande:

- Säkerställande av elkraftsförsörjning (B).
- Utveckling av signalställverk, säkra driften, förenkla ombyggnadsåtgärder, effektivare styrning (B).
- Uppgradera banornas hastighetskapacitet (B).
- Trimning av ban- och signalsystem, baliser, ”samtidig infart” mm (B).

Därutöver finns åtgärder utanför länet som påverkar tågtrafiken även i Uppsala län, i synnerhet sådant som görs i Stockholm/ Arlanda-området.

15. Nulägesbeskrivning

I figur 15.1 visas den statliga transportinfrastrukturen i Uppsala län. Nationella stamvägar, som finansieras via den nationella planen, är markerade i rött. Övriga statliga vägar är markerade i svart. Medel för utveckling och finansiering av dessa vägar finansieras via länsplanen.

Europavägarna genom länet är utbyggda till motorvägsstandard. För riksväg 56, Stingtorpet-Tärnsjö och Heby-Stingtorpet är ombyggnad till mötesfri landsväg planerad att påbörjas under 2013. När det gäller riksväg 70, Enköping-Simtuna, finns denna med i nuvarande nationella plan för genomförande. Det innebär att de nationella stamvägarna genom länet inom några år kommer att hålla en god standard.



Figur 15.1

Kapacitet och trafikarbete

Trafikverket genomförde under 2011 – 2012 en större utredning av det svenska transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder till 2025 resp 2050. Den visade att det finns kapacitetsbrister i transportsystemet, men också potentialer. De största bristerna finns inom järnvägen, men brister finns även inom väg, främst i storstadsområdena. Bristande bärighet finns både i väg- och järnvägsnätet i delar av landet. Potentialer finns inom sjöfarten för godstrafiken, men också buss och cykel för persontrafik.

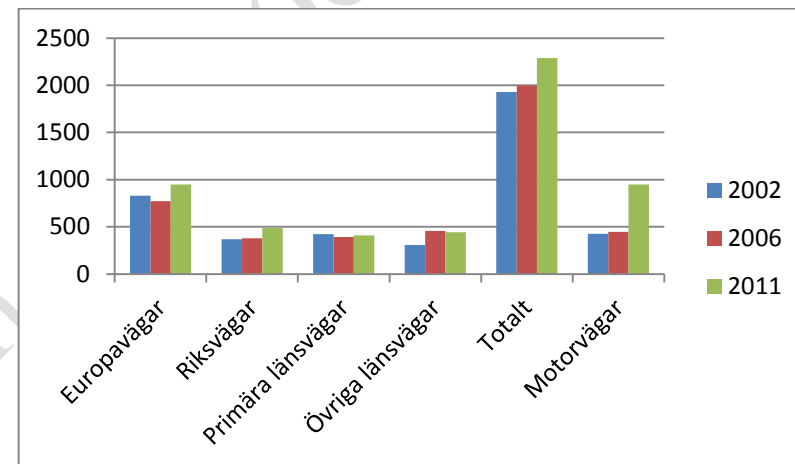
Det förväntas att såväl gods- som persontransporterna kommer att öka kraftigt till år 2050. Att enbart bygga nytt kommer inte att vara ekonomiskt hållbart eller lösa våra kapacitetsproblem. Det finns potential att lösa delar av problemen genom samverkan mellan alla trafikslag, och det finns stora möjligheter att effektivisera i vårt transportsystem.

Fyrstegsprincipen är en grundläggande utgångspunkt. Den innebär att man i första hand överväger åtgärder som kan påverka behovet av transporter och valet av transportsätt, i andra hand åtgärder som effektiviserar användningen av infrastruktur och fordon, i tredje hand begränsade ombyggnadsåtgärder och i fjärde hand nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

För Uppsala läns del konstaterades fram till 2025 kapacitetsbrist för **pendeltrafik Uppsala – Stockholm**. Förväntad efterfrågan av resor kommer leda till ökad vägtrafik på grund av kapacitetsbrist på järnvägen. Trafikverket konstaterar också att ökade godsmängder till **Hargshamn** kräver förbättringar i farleden.

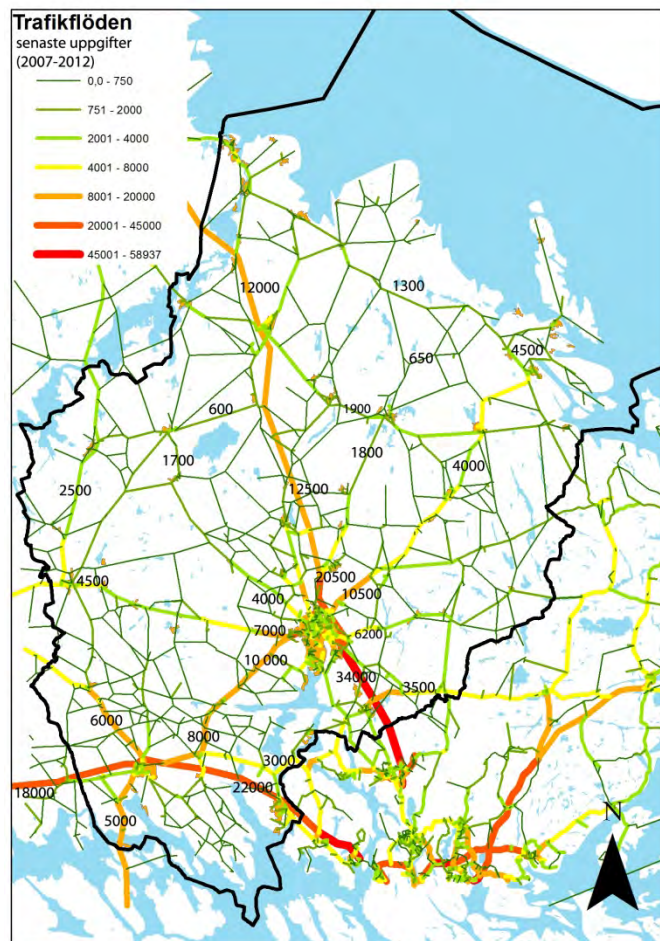
Väg

Vägtrafiken fortsätter att öka. Totalt har trafikarbetet i Uppsala län ökat med 14 % mellan 2006 och 2011 och med knappt 4 % mellan 2002 och 2006. Hela ökningen finns dock på europavägar och riksvägar.

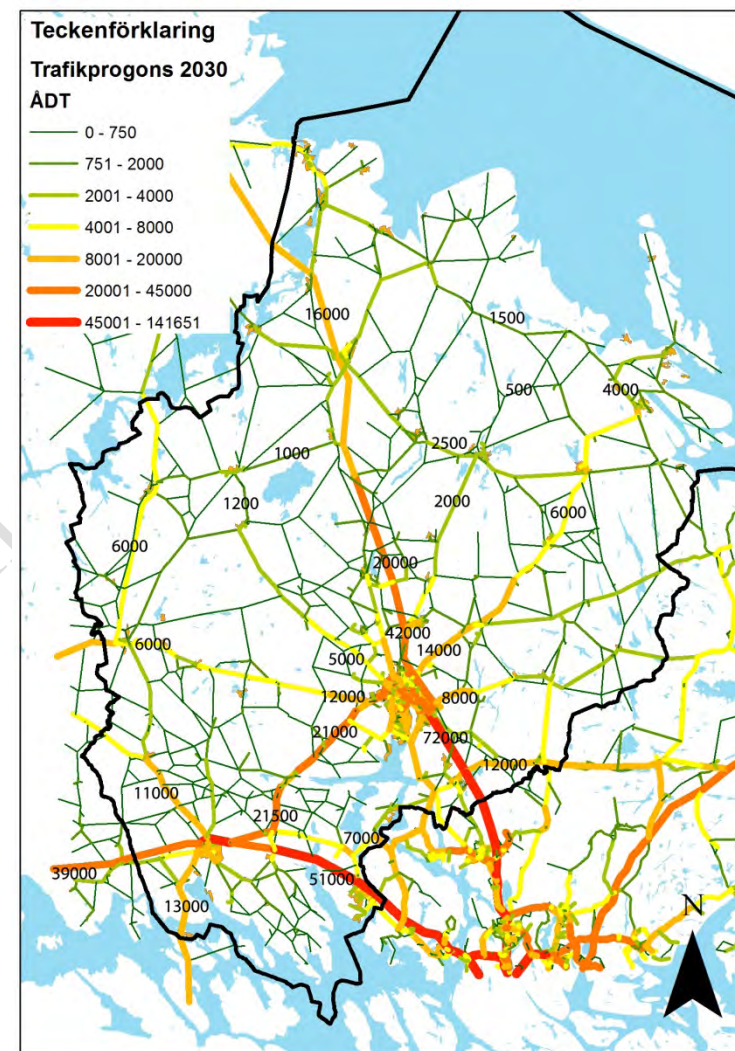


Figur 15.2. Tabellen visar utveckling av trafikarbetet mätt i miljoner fordonskilometer per år för olika vägtyper. Trafikarbetet ökar på Europavägar och riksvägar. Den stora ökningen för trafikarbete på motorvägar beror till viss del på de två nya motorvägssträckorna E18 Enköping-Sagån och E4 Uppsala-Mehedeby.

I figur 15.3 visas trafikflödet, antal fordon per årsmedelsdygn, för några utvalda sträckor. Trafiken är koncentrerad till Europavägarna och de större radiella vägarna ut från Uppsala och Enköping. På det övriga vägnätet är trafiken relativt liten.



Figur 15.3



Figur 15.4. Kartan visar prognos trafikflöden 2030 på några utvalda sträckor. Jämför figur 15.3. (Källa: Trafikverket).

Trafikverket har gjort prognoser för utveckling av vägtrafiken. I prognosen görs följande antaganden:

- Prognosen bygger endast på beslutade styrmedel för transportsektorn om bl a krav på förnyelsebara drivmedel, utsläppsrätter och utsläppskrav på personbilar.
- Real inkomstökning på 1,9 % /år 2010-2030.
- Befolkningen i landet ökar med 10 % 2010-2030.
- Oljepriset ökar från USD 78,1/fat till USD 134,5/fat
- Körkostnaden för personbilar minskar från 1,85 kr/km till 1,80 kr/km (inkl drivmedel och slitage).

Sammantaget innebär detta risk för en fortsatt ökning av trafikarbetet. Ökade oljepriser bedöms av Trafikverket kunna kompenseras av mer energieffektiva bilar med allt högre kvalitet. Sambandet mellan ökade inkomster och ökad bilkörning har historiskt varit starkt och detta samband antas fortsatt vara starkt.

I Uppsala län har trängsel och köbildning i vägtrafiken endast förekommit på det kommunala vägnätet i framför allt Uppsala stad. Prognoserna pekar dock på att köbildning kommer att uppstå också på det statliga vägnätet på E4 söder om Uppsala och väg 55 mellan Enköping och Uppsala (om denna byggs ut till mötesfri 2+1-väg.).

Järnväg

I enlighet med tidfigurer för 2013, den så kallade tågplan 2013, ser antalet tågrörelser ut enligt figur 15.5. På Hargshamnbanan går endast godståg och på övriga banor är den stora majoriteten persontåg.

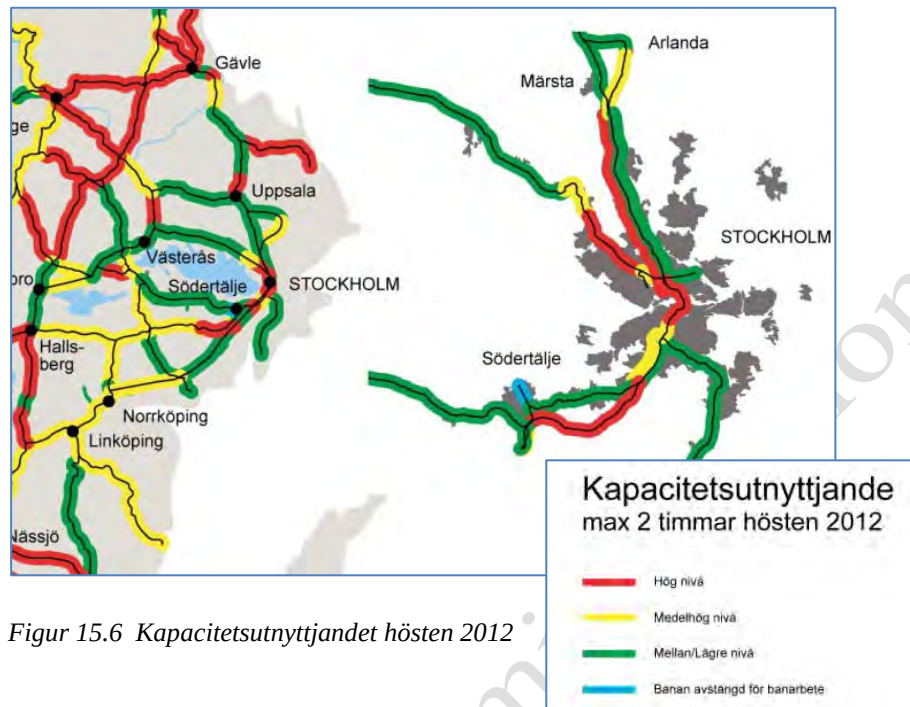


Figur 15.5. Antal tåg i båda riktningar. OKB står för Ostkustbanan. (Källa: Trafikverket tågplan 2013.)

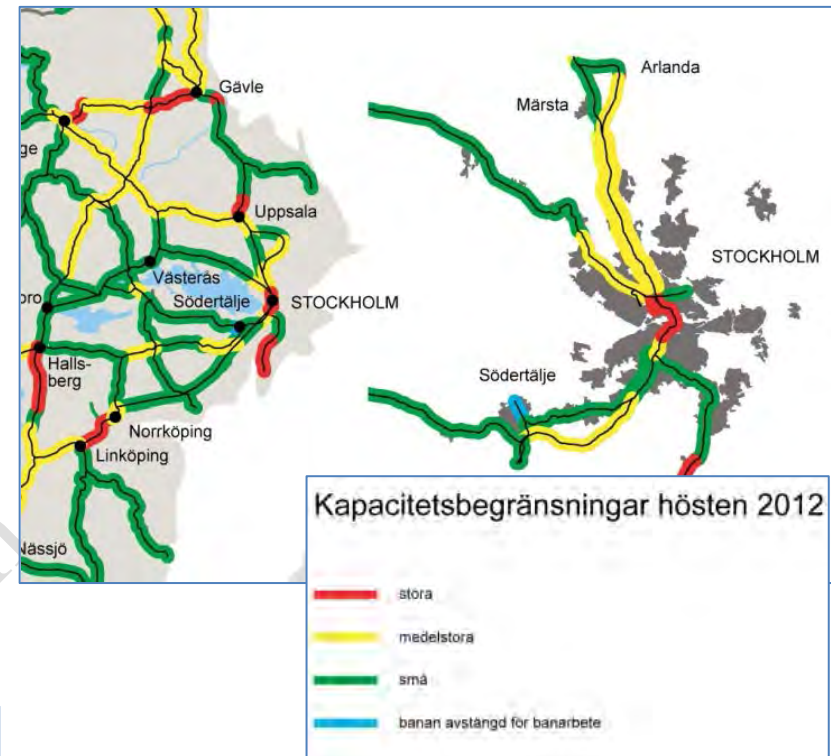
Kapaciteten i järnvägssystemet är mycket ansträngd och i figurerna 15.6 och 15.7 visas två kartor för dessa. Den första kartan visar det teoretiska kapacitetsutnyttjandet hösten 2012 baserat på det antal tågrörelser som fanns på banan under perioden.

För sträckan Uppsala-Märsta tycks god kapacitet finnas. Den andra kartan visar kapacitetsbegränsningar samma tid. I denna karta tas hänsyn till specifika förutsättningar för olika bandelar, såsom tidtabellernas upplägg, uppehållsmönster och hastighetsbegränsningar på banan. För sträckan Arlanda/Märsta-Stockholm är risken hög för störningar på ytterspår, dvs de spår som används av all trafik utom SL's pendeltågstrafik.

För Ostkustbanan Uppsala-Gävle är kapacitetsutnyttjandet också högt. Med dubbelspår förbi Gamla Uppsala och Skutskär hanteras dessa begränsningar. På Mälmarbanan råder också hög risk för förseningar på sträckan Kallhäll-Tomtebodav. För Dalabanan Uppsala-Sala är läget bra grundat i den teoretiska modellen. Dock innebär bl a enkelspårdrift att störningskänsligheten är medelstor för sträckan.



Figur 15.6 Kapacitetsutnyttjandet hösten 2012



Figur 15.7 Kapacitetsbegränsningar hösten 2012

Observera att kapacitetsbegränsningarna i den andra kartan gäller för dygnet som helhet. En redovisning av situationen under högtrafik (morgon och kväll) skulle sannolikt visa större begränsningar.

Järnvägen är ett system där de olika bandelarna är beroende av varandra på ett helt annat sätt än vägar. På till exempel Ostkustbanan är sträckan mellan Uppsala och Märsta/Arlanda gul en del och grön en del. Eftersom alla tåg på

bandelen berör den gula delen är denna dimensionerande för kapaciteten. I praktiken kan en till synes grön (och problemfri) sträcka ändå inte möjliggöra mer trafik.

I kapacitetsutredningen 2012 kom man fram till att det i princip inte finns utrymme för fler resande med tåg mellan Uppsala och Stockholm med dagens järnvägssystem samt att detta riskerar att istället öka personbilstrafiken på E4 samma sträcka. Trafikverkets prognos i figur 15.8 nedan bekräftar kapacitetsproblemen. Prognosen bygger på de investeringar i järnvägsnätet som är beslutade i gällande nationella plan. Jämför gärna med figur 15.4 som visar samma prognos för ökningen i trafikflöden på E4.

Förändring 2010-2030



Figur 15.8 .Kartan visar förändringar i persontrafiken på järnväg. (Källa: Trafikverket)

Godstransporter

Under 2012 – 2013 har en större godskartläggning tagits i samarbete mellan länen i Östra Mellansverige. Den visar bl a att godstransporterna över tid har ökat i Sverige och så även i Uppsalaregionen, vilket framför allt beror på ökad internationell handel med i första hand Asien och Östeuropa.

En viktig trend som påverkar efterfrågan på godstransporter är att befolkningen i städer och större tätorter växer, vilket även gäller för städer och tätorter i Uppsala län. Det leder till ökad konsumtion och ökat behov av varutransporter. Detta leder till trängsel på vissa vägar och järnvägar, särskilt i och i anslutning till större städer.

Uppsala län är ett av de län i Sverige som har låg andel godstransporter ut från länet, särskilt viktmässigt, men även värdemässigt. Tvärtom tar Uppsala län emot relativt mycket gods, vilket bl a beror på att vi har tämligen liten egen produktion.

Merparten gods till/ från och genom Uppsala län går med lastbil på väg. Lastbilsterminaler är viktiga för att uppnå ett effektivt flöde av dessa transporter. I Uppsalaregionen finns större lastbilsterminaler i bl a Uppsala. De vägar som används mest för godstransporter är E4, E18 och väg 56 (Räta linjen). Uppsala är till stor del ett transitlän där godstransporterna i första hand går genom länet med start- och målpunkter i andra län eller utomlands.

Uppsala län har inte särskilt mycket godstransporter på järnväg, men det används för vissa transporter på Ostkustbanan, Dalabanan och Hargshamnsbanan. I Uppsala finns en bangård, som dock har begränsad kapacitet. Uppsalaregionen använder därför även de större bangårdarna i Gävle och Borlänge för godshantering till/ från länet.

För Uppsala län är annars större logistikområden i angränsande län viktiga. Framför allt är den nya kombiterminalen i Roserberg (norra Stockholm)

viktig. Rosersberg har förbindelse med Gävle Hamn via Ostkustbanan, vilket kan medföra ökad kapacitetsbrist på den redan hårt belastade Ostkustbanans del mellan Uppsala och Stockholm. Risk finns för konflikt mellan persontransporter och godstransporter. Om godstransporterna skulle försämrade för persontransporterna riskerar vi en ökad överflyttning från tåg till bil, vilket vore olyckligt för den redan ansträngda trafiksituationen in mot Stockholm. **Detta är en viktig signal om att det finns ett stort behov av två ytterligare spår på Ostkustbanan för att klara den kommande tillväxten av såväl person- som godstransporter mellan Stockholm och Uppsala på ett hållbart sätt.**

Uppsala-regionen har också två egna hamnar, Hargs Hamn och Skutskärs Hamn. För övrigt nämns i kartläggningen även Gävle Hamn och Göteborgs Hamn som viktiga hamnar för länets godstransporter till sjöss.

Hargs Hamn är en allmän hamn och hanterar idag i första hand skogsprodukter följt av järn- och stålprodukter samt övrig torrbulk. Hargshamnbanan ansluter till hamnen och malm från Dannemoragruvan ankommer med tåg för vidare utskleppning. I ett framtida perspektiv kommer godsvolymer som hanteras i Hargs Hamn sannolikt att öka kraftigt utifrån att järnmalmproduktionen i Dannemora beräknas stiga successivt. Det kommer också innebära ökad belastning på Hargshamnbanan, som redan idag har bristfällig standard.

Skutskärs Hamn är en industrihamn kopplad till Stora Enso och Skutskärs bruk där tillverkning av pappersmassa sker. Massan skeppas ut från hamnen medan kemikalier och rundvirke transporteras in till hamnen.

Arlanda flygplats står för den största flygfrakten i Sverige och även för Uppsala-regionen. Det är uteslutande högvärdigt men volymmässigt mycket små mängder gods som skickas med flygfrakt.

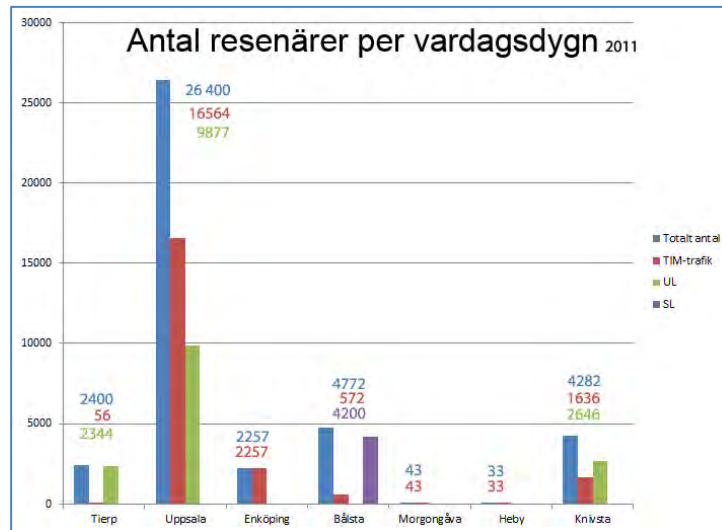
Resandeundersökning

Både 2011 och 2012 har en resandeundersökning genomförts i Östra Mellansverige. Efter Stockholm är Uppsala den station i regionen som har flest av- och påstigande tågresenärer. Även Knivsta och Bålsta har relativt sett ett stort dagligt resande med tåg.

Det största länsöverskridande resandet finns mellan Uppsala län och Stockholms län, men också mellan Uppsala län och Västmanlands län är det relativt stort. Däremot är det betydligt färre som reser mellan Gävleborgs län och Uppsala län. De flesta reser med tåg till sitt arbete och de reser oftast 4-5 dagar i veckan. Majoriteten av dem som reser med tåg är mellan 18 och 40 år.

Omkring hälften är män och omkring hälften är kvinnor. Generellt reser män mindre med kollektivtrafiken än kvinnor, men just när det gäller pendling med tåg i storstadsnära områden så kan man se att detta inte stämmer, vilket också detta resultat bekräftar. Män i storstadsnära lägen tenderar alltså att resa mer kollektivt än på andra håll i landet, särskilt när det gäller just kollektivt resande med tåg.

I resandeundersökningen redovisades endast resandet med regionala SJ-tåg. I Uppsala län har vi valt att lägga till resandet med UL-tåg och SL-tåg för att få en helhetsbild av tågresandet i samt till/ från länet (år 2011). Observera att det 2011 var mycket få tåg som stannade i Morgongåva och Heby, därav det låga resandet. Detta redovisas i figur 15.9.

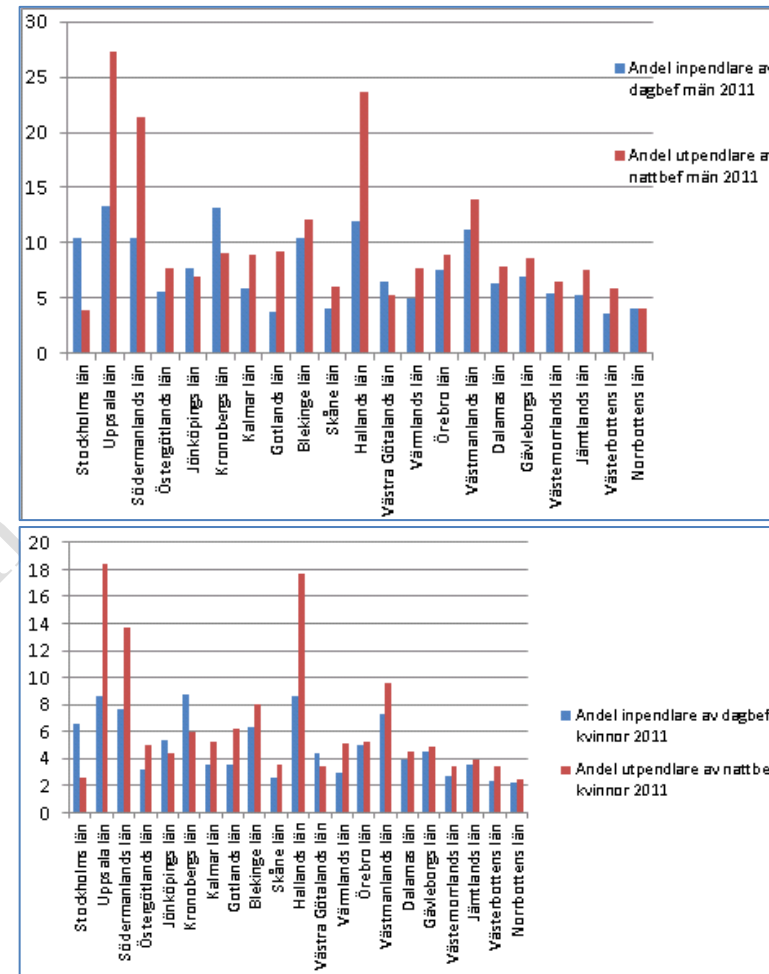


Figur 15.9

I december 2012 började UL köra pendeltågstrafik på sträckan Uppsala – Morgongåva – Heby – Sala och de tidiga utvärderingarna visar att resandet ser mycket bra ut. Många av tågen är välfyllda och resenärerna ger UL gott betyg för service och punktlighet.

I december 2012 började också SL att köra pendeltågstrafik på sträckan Uppsala – Stockholm – Älvsjö med uppehåll på alla pendeltågsstationer längs den sträckan. Även de tågen har visat sig snabbt bli välfyllda.

Inför nästa resandeundersökning (hösten 2013) kommer resultatet utifrån ovanstående nyheter att bli extra intressant. Uppsala län har i ett nationellt perspektiv fortsatt störst andel utpendlare för såväl kvinnor som män. Även inpendlingen ligger högst för män, men skillnaden till andra län är mindre. I figurerna 15.10 och 15.11 nedan redovisas detta.



Figur 15.10 och 15.11.

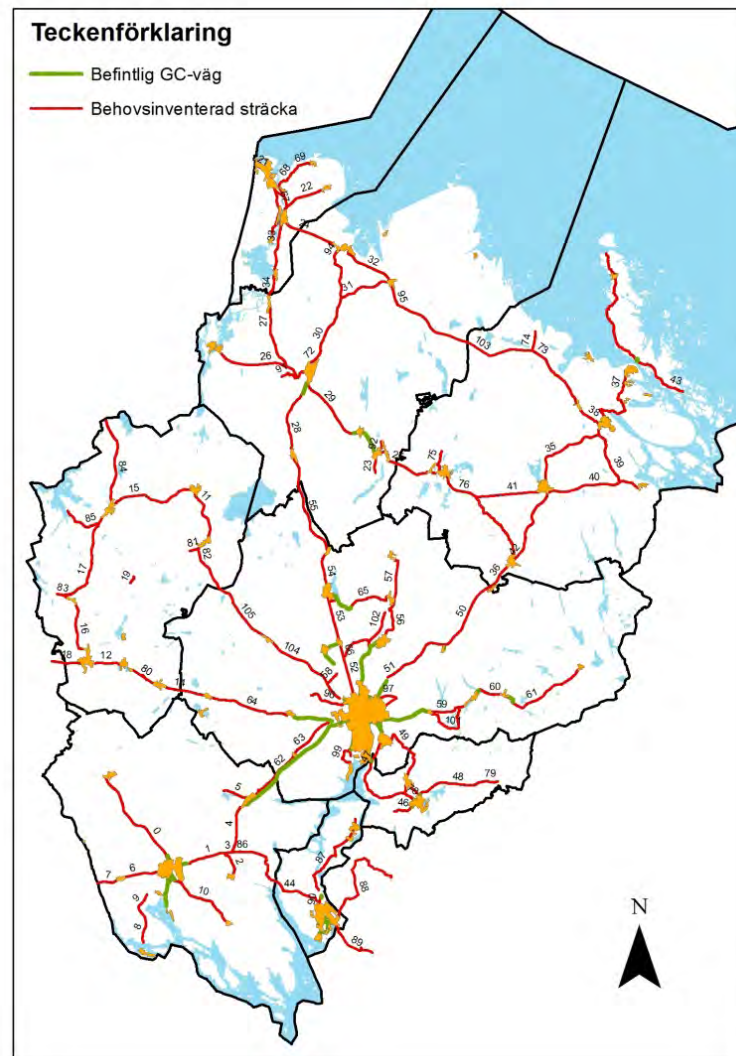
Cykelinventering och utvärdering av cykelplanen

Hösten 2012 genomfördes en inventering av behovet av cykelvägar. Utgångspunkten var att binda ihop så gott som samtliga länets tätorter. I dialog med kommunerna valdes ytterligare några sträckor ut. Sammanlagt 106 sträckor med en total längd om knappt 900 kilometer inventerades. Behovet utreddes enligt den urvalsmodell som finns i cykelplanen från 2010. I figur 15.12 visas samtliga sträckor.

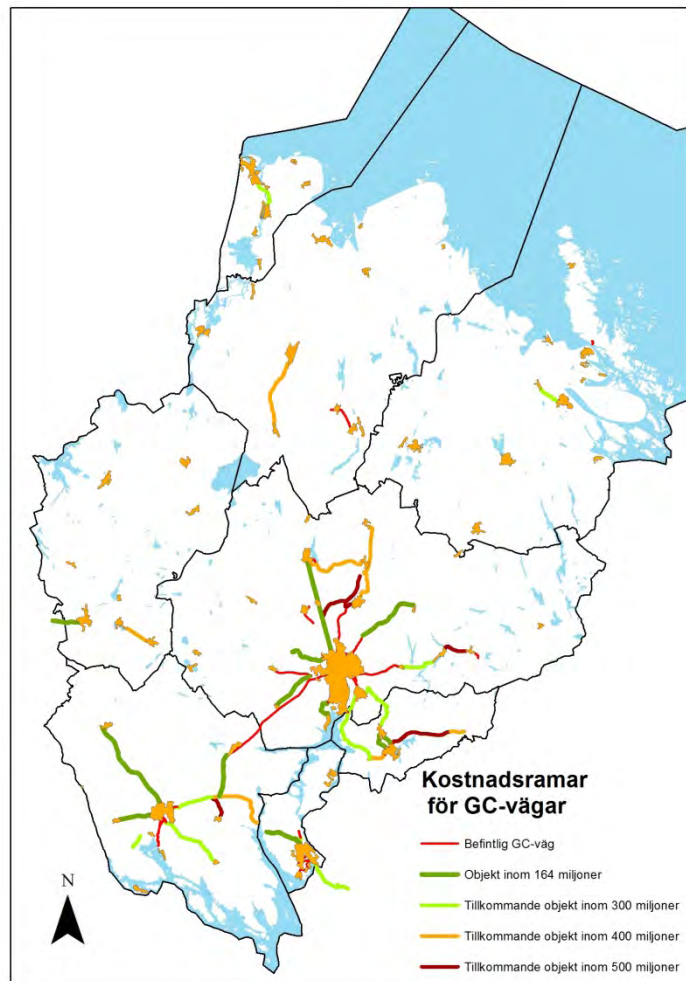
En enkel utvärdering har gjorts av cykelplanen. Förslaget är att en integrerad cykelstrategi förs in i denna länsplan samt att inriktningsmål och urvalsmodell modifieras något. Se förslag i del 1, kapitel 6: Från vision till mål, samt kapitel 9: Mer om potter.

I figur 15.14 visar en lista över de cykelvägar som ger mest nytta enligt urvalsmodellen. Se vidare under del 1, kapitel 9: Mer om potter. Det är i första hand för dessa som åtgärdsvalsstudier bör genomföras. Eftersom kopplingen till den kommunala planeringen är stor krävs alltid dialog med aktuell kommun.

Figur 15.15 och 15.16 visar hur många ytterligare invånare som kan knytas till cykelvägnätet vid olika finansiella nivåer utifrån listan i figur 15.13. Utifrån antal invånare avtar nyttan i någonstans mellan 400 och 500 mkr. Notera att urvalsmodellen tar hänsyn till fler variabler än antal invånare. Trafikflöden, hastighet och vägbredd är några variabler. Det innebär att det kan finnas objekt som prioriteras lägre men som skulle ge ett större utfall i antal invånare.



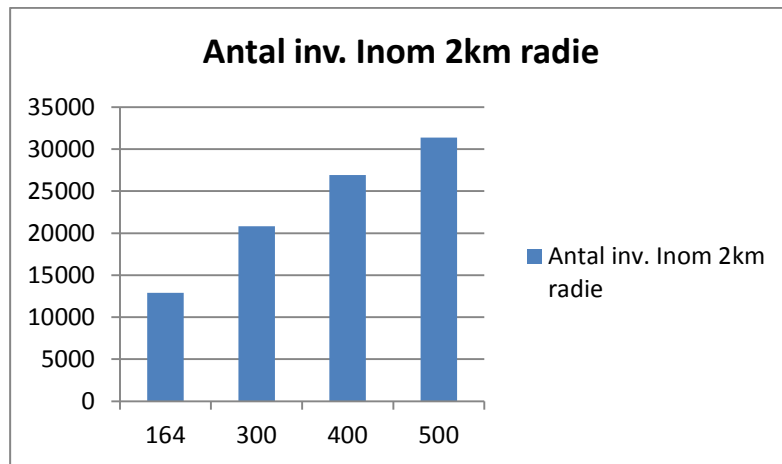
Figur 15.12. Behovsinventerade sträckor.



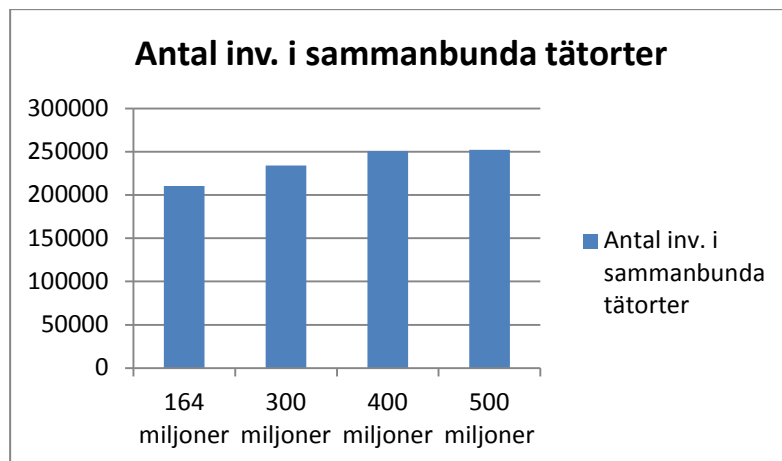
Figur 15.13. Kartan visar vilka cykelvägar som ryms inom olika medelsramar enligt den urvalsmodell som använts.

Rang	Kommun	Sträcka	Inrapporterade behov av kommunerna	Summa kostnad
1	Uppsala	Ramstalund-Uppsala		
2	Uppsala	Uppsala-Lövstalöt (G:a E4)		
3	Uppsala	Uppsala-Uppsala Näs (Ytternäs)		
4	Enköping	Enköping-Hummelsta		
5	Uppsala	Lövstalöt-Björklinge (G:a E4)		
6	Knivsta	Knivsta- Alsike		
7	Knivsta	Knivsta Alsike Västra		
8	Uppsala	(Uppsala)Husbyborg-Börjekorset		
9	Enköping	Litslena-Örsundsbro		
10	Uppsala	Gävsta-Jälla (LV288)		
11	Enköping	Enköping-Fjärdhundra		
12	Heby	Heby-Sala		
13	Håbo	Bålsta-Krägga		164 miljoner kr
14	Enköping	Enköping-Skolsta		
15	Enköping	Enköping-Lillkyrka		
16	Håbo	Bålsta- Grans gård		
17	Älvkarleby	Älvkarleby-Skutskår		
18	Enköping	Svinnegarn-Spelbo		
19	Östhammar	Östhammar-Norrskedika		
20	Uppsala	Gunsta-Länna		
21	Knivsta	Alsike-Sävja		
22	Knivsta	Vassunda-Sävja (LV255)		
23	Håbo	Bålsta-Uppl.bro(gränsen)		300 miljoner kr
24	Tierp	Tierp-Månkarbo		
25	Knivsta	Knivsta- Vassunda		
26	Enköping	Ekolsund-Litslena		
27	Uppsala	Storvreta-Vattholma ÖSTLIG		
28	Uppsala	Vattholma-Skyttorp		
29	Uppsala	Björklinge-Vattholma		
30	Enköping	Skolsta-Litslena		
31	Knivsta	Husby-Knivsta till bred väg		
32	Heby	Morgongåva- Vittinge		400 miljoner kr
33	Enköping	Skolsta-Grillby		
34	Uppsala	Länna-Almunge		
35	Uppsala	Storvreta-Vattholma VÄSTLIG (290)		
36	Uppsala	Lövstalöt-Storvreta		
37	Knivsta	Knivsta-Husby		500 miljoner kr

Figur 15.14. Prioriteringslista enligt urvalsmodellen inom olika ramar.



Figur 15.15.

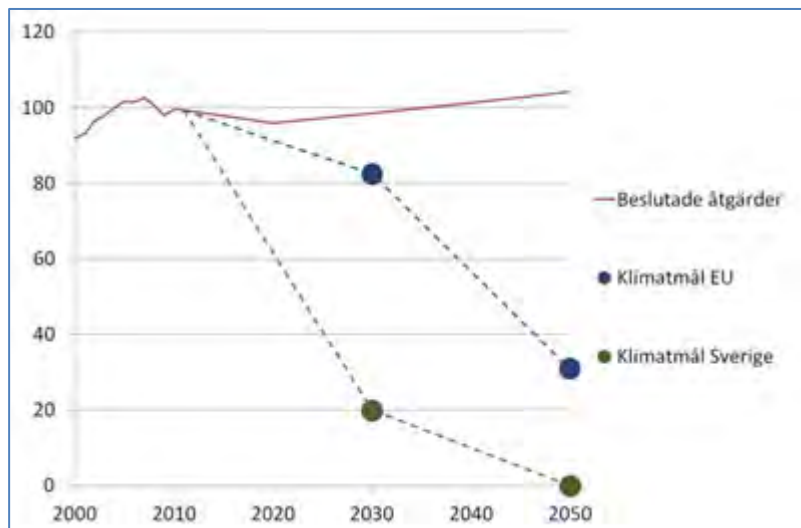


Figur 15.16. När det gäller antal inv finns en avtagande nytta . Tabellerna visar antal invånare som berörs av de cykelvägar som finns i figur 15.13.

Klimat och miljö

De senaste åren har klimatet hamnat betydligt mer i fokus än tidigare och insikten ökat om att transportsystemet måste hantera mål om begränsad klimatpåverkan. Detta påverkar givetvis mål, funktionella krav och strategier. För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: ett transportsnålt samhälle, ökat kollektivtrafikresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet. Det krävs också att fossila drivmedel ersätts av förnyelsebara drivmedel, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.

I figur 15.17 nedan redovisas Sveriges och EU:s klimatmål.



För Uppsalaregionen är en av de stora utmaningarna att klara av att möjliggöra ökad rörlighet samtidigt som vår klimatpåverkan behöver minskas.

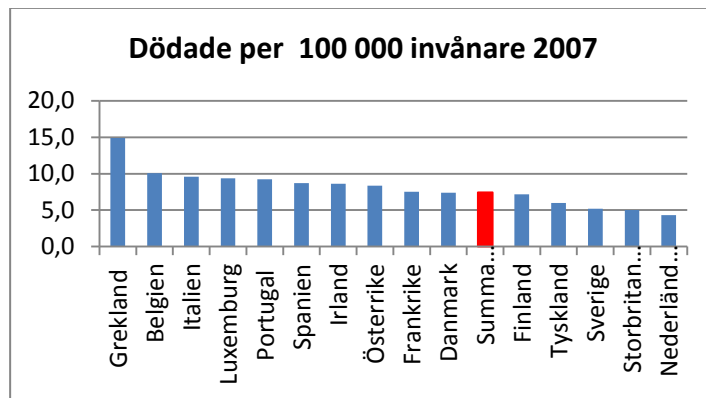
Uppsala län är beroende av arbetstillfällen i andra län. Därför är det angeläget att motverka de kapacitetsbrister som det stora resandet och de ökade varutransporterna medfört på spår och vägar. Mer trafik ökar utsläppen från transportsektorn, varför effektiva och resurssnåla transporter av människor och av varor är en förutsättning för näringslivsutveckling, jämställdhet, kompetensförsörjning och minskad klimatpåverkan även i vår region. Närheten till Arlanda flygplats är en viktig konkurrensfördel för länet, varför även tillgängligheten dit är viktig att bevara och utveckla på ett hållbart sätt.

En annan utmaning för länet är att utveckla en mer hållbar samhällsplanering eftersom den har stor betydelse för hantering av klimatfrågan. Genom att se till helheten och utveckla samordningen bättre avseende bebyggelse, kommunikationer, utbildning, vård, omsorg och näringsliv är vår bedömning att såväl Uppsalaregionens städer som landsbygd kan fortsätta utvecklas på ett hållbart och smart sätt.

Förbundsstyrelsens inriktningsbeslut inför upprättandet av denna länsplan är ett första steg i riktningen mot ett mer hållbart transportsystem i Uppsala län. Det innebär att vi i första hand fokuserar på åtgärder som bedöms medföra ökat resande med kollektivtrafiken, ökad andel gång- och cykelresor, mer effektiva och hållbara godstransporter samt att vi fortsätter vår nära samverkan med omkringliggande län.

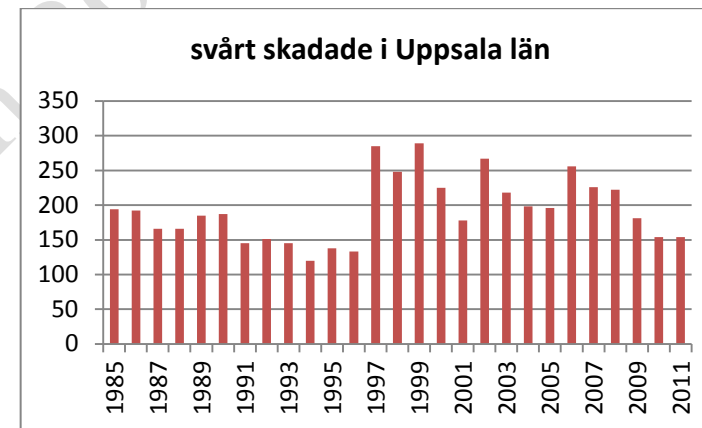
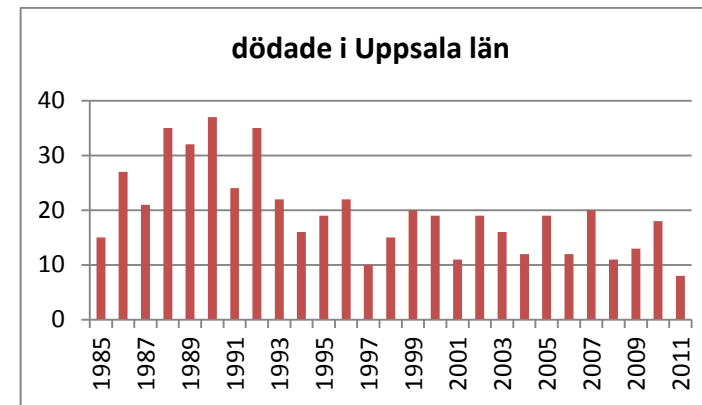
Trafiksäkerhet

I princip alla länder inom EU har minskande antal döda och svårt skadade i trafiken. Antalet döda per år har minskat med 45 % mellan åren 2001 och 2011 enligt CARE, EU's olycksstatistikportal. Per capita är skillnaderna stora och i Grekland dödas nästan fyra gånger så många personer i trafiken jämfört med Nederländerna.



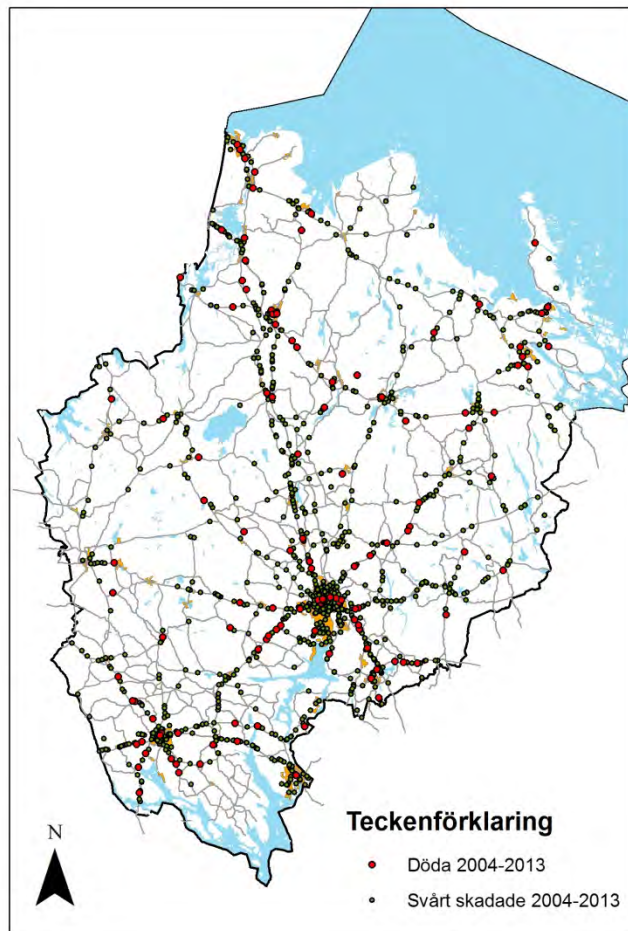
Figur 15.18. Sverige ligger bra till i olycksstatistiken jämfört med EU-15 länderna. Sedan 2007 har antalet dödade sjunkit ytterligare. (Källa: Transportstyrelsen.)

I Uppsala län har antalet döda och svårt skadade också minskat de senaste trettio åren, även om minskningen inte är så dramatisk. Förklaringen är sannolikt att trafiksäkerheten redan 2001 var hög. Under samma period har befolkningen ökat med ca 10 % och även bilinnehavet har ökat, vilket påverkar olycksfrekvensen.



Figur 15.19. Antal döda och svårt skadade 1985-2011. (källa: Transportstyrelsen)

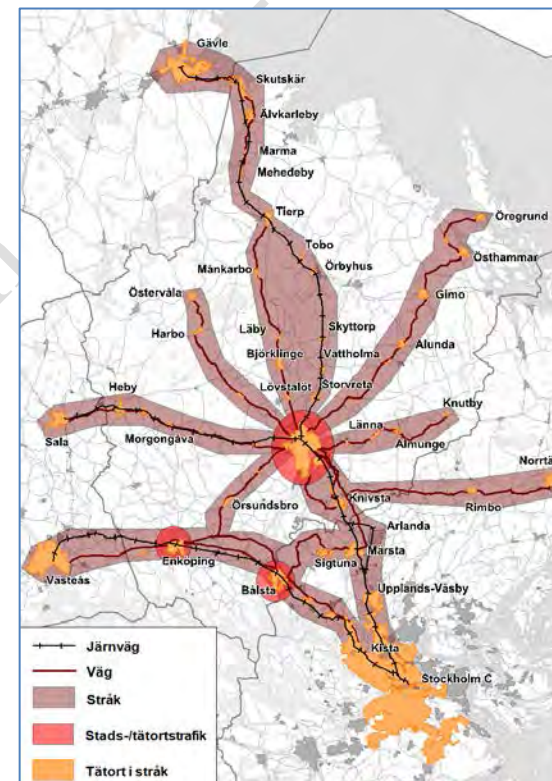
Trafikolyckorna är koncentrerade till de större vägarna, vilket syns i figur 15.20. Relativt många svåra olyckor inträffar på väg 55 Uppsala-Örsundsbro och på väg 288.



Figur 15.20. Antalet döda och svårt skadade i polisrapporterade olyckor. (Källa: Transportstyrelsen (STRADA)).

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikresandet i Uppsala län är relativt omfattande och särskilt resandet över länsgränserna. Länets struktur är lämpat för kollektivtrafik eftersom transportsystemet och majoriteten av invånare och företag finns i tydliga stråk. De flesta av de strålar ut från Uppsala stad. Denna struktur är inte unik för Uppsala län men den är särskild tydlig här.



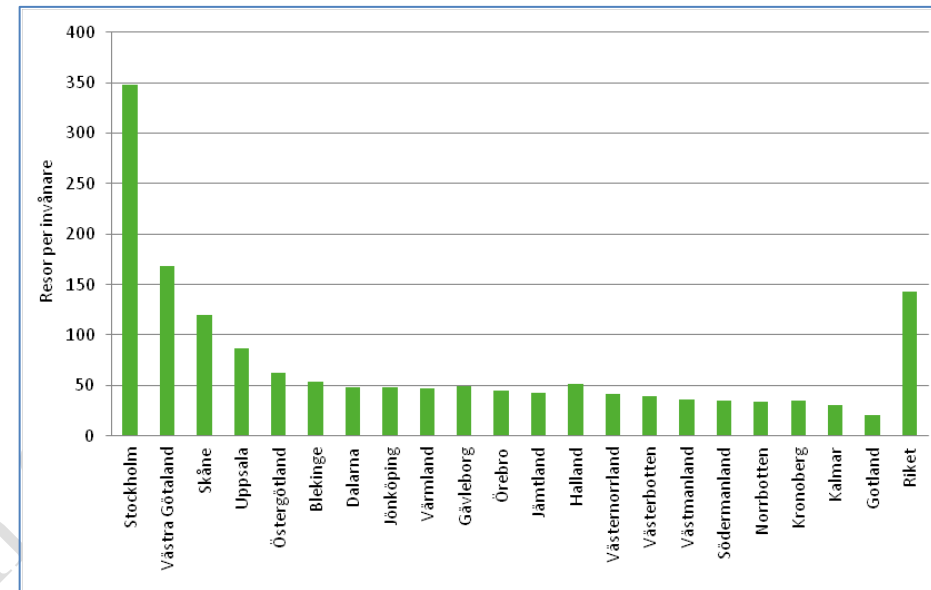
Figur 15.21. De starka kollektivtrafikstråken i Uppsala regionen.

I fyra av stråken är pendel- och regionaltågstrafik stommen: Uppsala - Sala, Västerås – Enköping – Stockholm, Uppsala – Gävle och Uppsala – Stockholm. För regionbusstrafiken är Uppsala - Öregrund och Uppsala - Enköping de mest intensiva stråken.

Utbyggnaden av väg 288 till mötesfri landsväg kommer att ske de närmaste åren. Det finns då en risk att bilens relativa konkurrenskraft ökar jämfört med buss. I samband med obyggnad höjs hastighetsgränsen för bil till 100 km/h medan bussar har en hastighetsgräns på 90 km/h. Det blir därför viktigt att utveckla till exempel linje- och hållplatsstruktur, standard på hållplatser och tillgänglighet till och från hållplatser för att förbättra konkurrenskraften. Man ska dock komma ihåg att också busstrafiken tjänar på ombyggnaden eftersom resan blir mer jämn och behaglig, och säkerheten ökar givetvis.

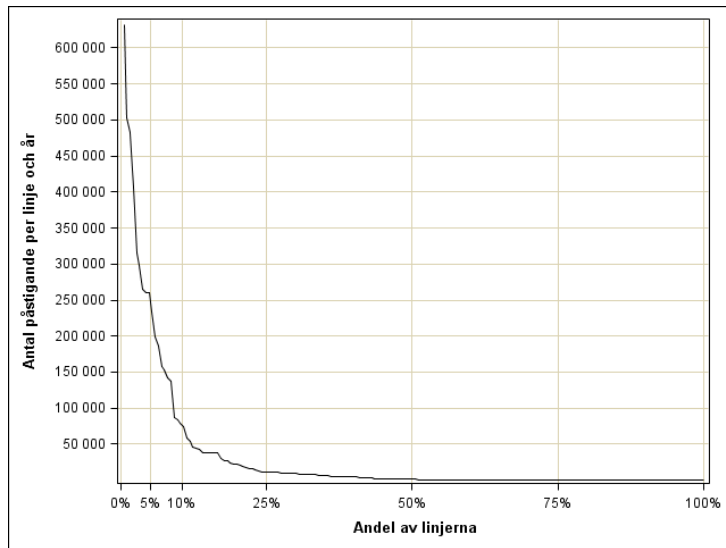
Det finns även behov av förbättrade kommunikationer i stråket Enköping – Uppsala. Utifrån det finns i denna länsplan förslag att genomföra en åtgärdsvalsstudie där man tittar på olika möjligheter att utveckla kommunikationerna längs hela Arosstråket, i första hand för att åstadkomma förbättrad kollektivtrafik. Avgränsningen för stråket är inte bestämd, men det förs en dialog med aktörer längs hela sträckan Örebro – Eskilstuna – Västerås – Enköping/ Bålsta – Uppsala/ Arlanda.

Storstadsregionerna har särskilda förutsättningar för kollektivtrafik där fördelarna jämfört med bil är mer uppenbara på grund av trängsel och höga parkeringsavgifter. Men också förutsättningarna att erbjuda en konkurrenskraftig kollektivtrafik.



Figur 15.22. Uppsala län har ett relativt stort kollektivtrafikresande utanför de tre traditionella storstadslänen. (Källa: Trafikanalys, regional och lokal kollektivtrafik 2011)

Med länets geografiska läge nära huvudstadsregionen och med resmönster som alltmer integreras i huvudstadsregionens är de strukturella förutsättningarna för att öka kollektivtrafikresandet goda. Tills för några år sedan reste Uppsala länsbor lika ofta med kollektivtrafik som skåningar. De senaste åren har dock resandet i Skåne ökat mer än i Uppsala. Skåne kan tjäna som ett exempel på att det går att arbeta framgångsrikt med utveckling av kollektivtrafik. Det krävs dock att planering av kollektivtrafik följer tydliga strategier, och sker i samklang med kommunernas bebyggelseplanering och statens och regionernas infrastrukturplanering.

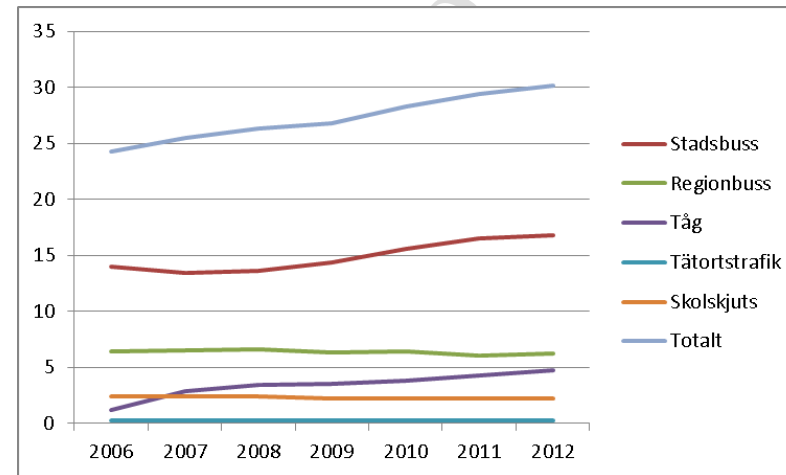


Figur 15.23. Fem procent av UL's busslinjer har mer än 250 000 passagerare per år. 50 000 passagerare/år motsvarar fyra fullsatta bussar per vardag. (Källa: Landstinget, kollektivtrafikförvaltningen)

Figur 15.23 visar på ett annat sätt länets struktur. Ett fåtal linjer, i de starka stråken, står för den absoluta majoriteten av resandet. 90 % av busslinjerna står för endast en liten del av resenärerna.

När det gäller utvecklingen från 2006 till 2012 har resandet med kollektivtrafiken i Uppsala län ökat med drygt 5 %. Upptågstrafiken och stadsbussstrafiken i Uppsala står i princip för hela den ökningen. Resandet med övrig kollektivtrafik har däremot i princip legat kvar på samma nivå, trots att länets befolkning och totala resande under samma period har vuxit.

Se också avsnitt "resandeundersökning" ovan. Där redogörs för den regionala tågtrafiken.

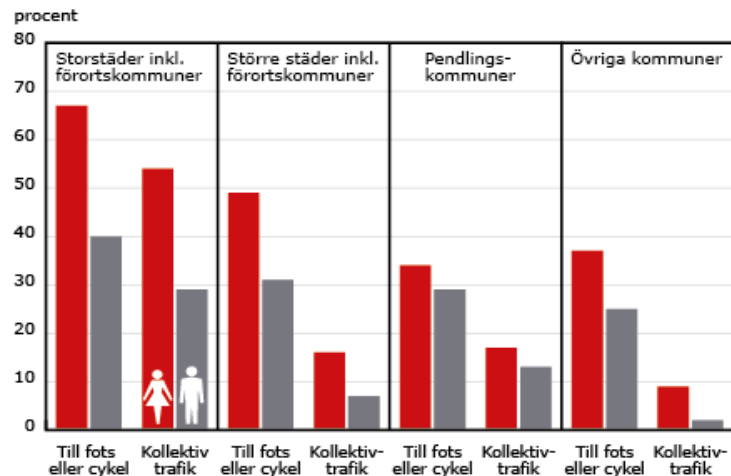


Figur 15.24. Utvecklingen av resandet för olika typer av UL's kollektivtrafik i miljontals resor per år. Upptågstrafiken och stadsbussarna i Uppsala står för hela ökningen.

Oskyddade trafikanter

Till oskyddade trafikanter räknas alla de som rör sig på egen hand utan motordrivet fordon i trafiken. I första hand brukar man prata om gående och cyklister, men även personer som tar sig fram med t ex rullstol, inlines, skateboard, till häst, med moped mm räknas som oskyddade trafikanter. De som går och cyklar är dock i klar majoritet jämfört med övriga typer.

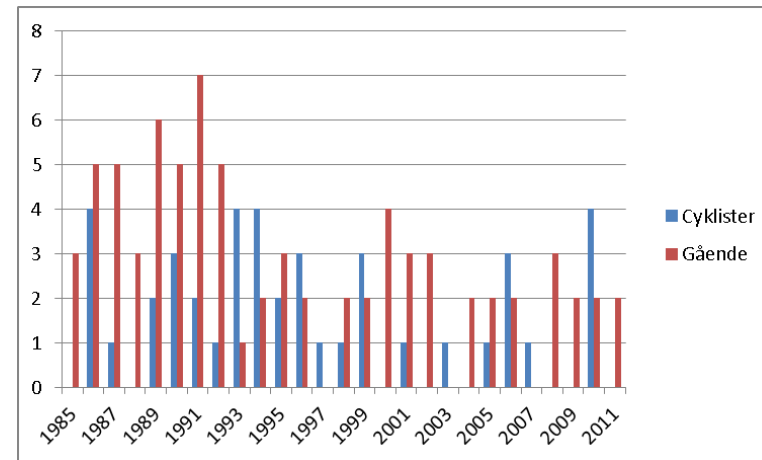
Kvinnor går, cyklar och åker dessutom kollektivt mer än män. Så har det sett ut under lång tid och trenden fortsätter. I figur 15.25 kan man se att det är fler kvinnor än män som tar sig fram i trafiken som oskyddade trafikanter, till fots eller med cykel. Detta gäller i alla typer av kommuner.



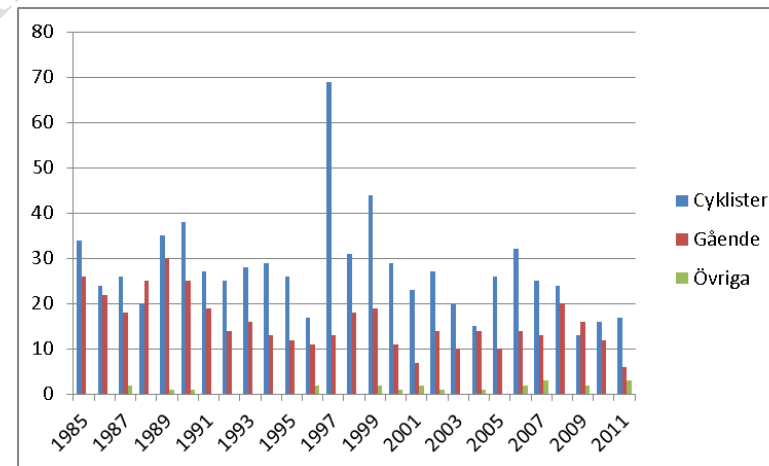
Figur 15.25 visar kvinnors och mäns resvanor i olika typer av kommuner

Situationen för oskyddade trafikanter är tudelad. Olycksstatistiken visar å ena sidan att antalet döda och svårt skadade har minskat relativt mycket de senaste trettio åren. Statistiken bygger på polisrapporterade olyckor, därför finns inte statistik för mindre allvarliga olyckor med. Här är bortfallet i statistiken stort. Utvecklingen beror sannolikt på att utformning av korsningar, övergångsställen, byggande av gång- och cykelvägar med mera har gett resultat.

Å andra sidan har biltrafiken ökat kraftigt, varför vissa vägar kan anses för farliga att röra sig långsamt som oskyddad trafikanter. Medvetenheten och kunskapen om säkerhetsriskerna i trafiken har ökat, vilket sannolikt är en orsak till att färre oskyddade trafikanter rör sig långsamt på vägarna. Inte minst torde detta gälla alla barn, som i allt större utsträckning skjutsas med bil till skola och fritidsaktiviteter.



Figur 15.26. Antal dödade oskyddade trafikanter i vägtrafiken i Uppsala län 1985-2011. (Källa: Transportstyrelsen)



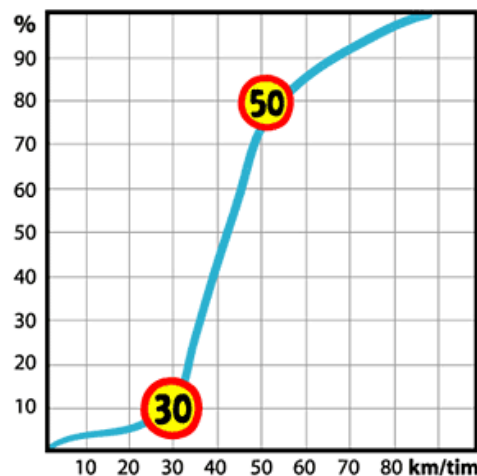
Figur 15.27. Antal svårt skadade oskyddade trafikanter i vägtrafiken i Uppsala län 1985-2011.

Barn

På senare år har kraven på att beakta barnperspektivet i planeringen blivit starkare, men trots detta har vi fortfarande ett transportsystem som till stor del är anpassat för vuxna, i synnerhet bilburna. Barn är inte fullt trafikmogna förrän vid ca 12 års ålder och om de ska kunna förflytta sig i trafiken på egen hand krävs helt enkelt att transportsystemet utformas på ett sätt som tar större hänsyn till dem.

I Sverige finns det i gruppen barn ungefär lika många flickor som pojkar. Däremot är det redan i tidig ålder vanligare att pojkar skadar sig i trafiken, atingen på egen hand eller genom att de oftare är inblandade i trafikolyckor.

Figur 15.28 visar risken att dödas vid en påkörning av bil i olika hastigheter. Bilden gäller för alla oskyddade trafikanter, men eftersom barn är korta och mer sköra så är risken ännu större för dem än för vuxna.



Figur 15.28 visar risken att dödas vid en påkörning av bil i olika hastigheter

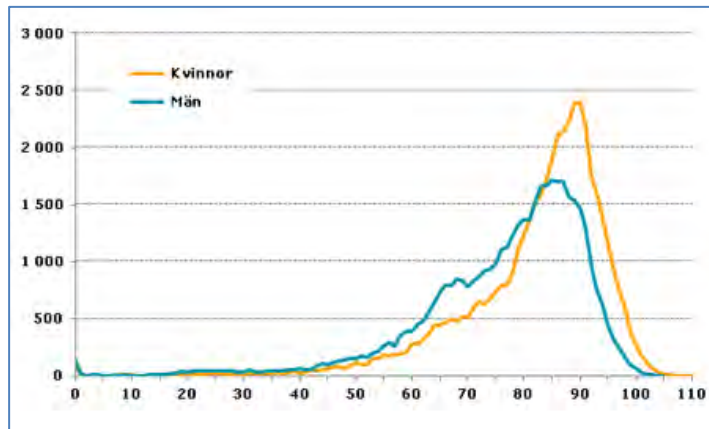
Längs vägar med större flöden och hastigheter över 30 - 35 km/ tim krävs i princip separerade gång- och cykelvägar samt säkra passager/ korsningar för att barn under 12 år ska kunna förflytta sig där på ett säkert sätt. Det gäller i princip hela det regionala vägnätet, som länsplanen omfattar.

Detta behov hamnar i konflikt med behovet av snabba och smidiga transporter för gods arbets- och studiependling mm. Det finns inte heller resurser att bygga ett gång- och cykelnät längs hela det regionala vägnätet. Däremot föreslår vi i denna länsplan en ambitionshöjning vad gäller utbyggnaden av det regionala gång- och cykelvägnätet och särskilt på sådana sträckor och platser där vi vet att många går och cyklar. I vår urvalsmodell beaktas också barn och deras väg till skolan särskilt.

Äldre

Äldre är också en särskilt utsatt grupp av oskyddade trafikanter. Antalet äldre blir fler och fler då livslängden ökar. Många äldre idag är aktiva och har både vilja och behov att kunna förflytta sig på ett tryggt och säkert sätt i trafiken. I många av de undersökningar som görs studeras inte gruppen äldre fullt ut. Dels görs ofta en avgränsning av åldersgrupper och då stannar man inte sällan redan vid 64 år, trots att gruppen över 65 år blir större och större. Hänsyn tas inte heller till att gruppen äldre är väldigt mångfasetterad. En del drabbas av sjukdom och funktionshinder tidigt under åldrandet, medan en del är friska och pigga långt upp i åren.

Det finns ganska mycket fler kvinnor än män i gruppen äldre, särskilt i gruppen över 80 år. Se figur 15.29.



Figur 15.29. Antal avlidna efter ålder och kön 2011

Trots dessa olikheter bland äldre är det viktigt att precis som för barn beakta de äldres perspektiv i infrastrukturplaneringen. Generellt kan man trots allt säga att åtgärder som gynnar barns säkerhet och rörlighet även gynnar de äldres situation. Med separerade gång- och cykelvägar samt med säkra och trygga korsningar/ passager får äldre det lättare att ta sig fram i trafiken.



Personer med funktionshinder

Personer med funktionshinder är en ännu mer mångfasetterad grupp än äldre. Det finns många typer av funktionshinder som gör det svårt för personer att röra sig tryggt och säkert i trafiken. Det kan gälla rörelsehinder, synskador, hörselskador, allergier, kognitiva svårigheter (demens, hjärnskador, utvecklingsstörning, läs- och skrivsvårigheter, autism, asberger och ADHD mm). Personer med funktionshinder finns i alla åldersgrupper, men flertalet är äldre personer. Eftersom en del funktionshinder är sådana som kommer i takt med stigande ålder och kvinnor lever längre än män, så blir följden att fler kvinnor än män lever med olika typer av funktionshinder.

Även när det gäller denna grupp är det viktigt att hela tiden inhämta ny kunskap och beakta deras behov i infrastrukturplaneringen. Precis som för äldre kan man generellt säga att många åtgärder som gynnar barns säkerhet och rörlighet även gynnar situationen för personer med olika funktionshinder. Helt enkelt för att det rör sig om åtgärder som skapar en lugnar och tryggare trafikmiljö för alla typer av oskyddade trafikanter. Utöver sådana åtgärder har såklart personer med olika typer av funktionshinder olika behov av åtgärder.

Under senare år har kraven på att åstadkomma god tillgänglighet för alla i transportsystemet skärpts. Vid ny- och ombyggnad av infrastruktur ska de nya kraven tillgodoses så långt det är rimligt. Därutöver finns det också krav på att alla befintliga hinder i transportsystemet successivt ska åtgärdas om de faller inom definitionen "enkelt avhjälpta hinder". Det kan gälla nedsänkningar av kantsten, markeringar av trappor, markeringar för ledstråk, borttagande av växter, utbyte till lättlästa skyltar kompletterade med bildspråk och teckenspråk mm.



I länsplanen finns utrymme inom potterna för denna typ av åtgärder. Det kan både gälla åtgärder kopplade till kollektivtrafiken, utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet eller trafiksäkerhetsåtgärder. När det gäller tillgänglighetsförbättringar inom kollektivtrafiken i Uppsala län har Landstinget tagit fram underlag för dessa behov inom ramen för länets trafikförsörjningsprogram.

16. Nationell och angränsande läns planer

Den nationella åtgärdsplanen och övriga länstransportplaner i östra Mellansverige kommer att remitteras under samma period som denna plan. I detta kapitel kommer efter remissen att ges korta sammanfattningar av de delar i dessa planer som påverkar Uppsala län och vår länstransportplan.

Ett flertal dialogmöten har skett med övriga länsplaneupprättare och Trafikverket både när det gäller länsplanerna och den nationella planen. Trafikverket region öst har också genomfört en hearing med länsplaneupprättarna i denna region, förutom Uppsala län, Sörmlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län. Möjlighet gavs då att framföra våra prioriteringar för transportsystemet. Gemensamma möten med Trafikverket region Stockholm och Länsstyrelsen i Stockholms län har också skett.

Under arbetets gång, vintern och våren 2013, har avstämningar skett med kringliggande län om gemensamma beröringspunkter:

- Stockholms län: avstämning kring Ostkustbanan, väg 263 och Mäljarbanan.
- Sörmlands län: avstämning kring väg 55 och Arosstråket
- Västmanlands län: avstämning kring Arosstråket , Dalabanan och Råta linjen (väg 56).
- Örebro län: avstämning kring Arosstråket
- Dalarnas län: avstämning kring Dalabanan.
- Gävleborgs län: avstämning kring Ostkustbanan, väg 76 och Råta linjen.

17. Samhällsekonomiska bedömningar

Trafikverket gör effektbedömningar och samhällsekonomiska bedömningar för de namnsatta objekten. Bedömningarna, så kallade SEB'ar, skall godkännas av Trafikverket centralt i Borlänge. På grund av den snäva tidplan som gällt har vi till remissen inte fått godkända SEB'ar.

Tabellen på nästa sida sammanfattar effekter på utsläpp, trafiksäkerhet och restider för dessa objekt. Effekterna värderas enligt en modell och utifrån detta kan den samhällsekonomiska nyttan räknas ut. Denna visas i kolumn G, NNK, eller nettonuvärdeskvot. En NNK=2 innebär t ex att om samhället satsar 1 krona på ett objekt får samhället tillbaka denna krona plus ytterligare 2 kr. Kalkylerna är baserade på den utformning av objekten som är beslutat om i länsplan 2010-2021. Undantaget är väg 55 infart Uppsala. Eftersom förutsättningarna har förändrats har kalkyler gjorts på fyra alternativ.

Objekt	Skede per 2013-01	Kostnad i gällande plan 2009-06	Kostnadsberäkning 2013-06 kalkyl	mnkr/km	Km	NNK	Kommentar
55 Enköping Litlsena	Förstudie	44	73	11	6,4	2	inkl beläggning samt separat gc-utmed hela sträckan
55 Örsundsbro	Förstudie	77	148	9	16	2,9	inkl. 16 km gc, beläggning
288 Alunda Gimo	Arbetsplan pågår	270	171	13	13	1,1	
288 Höv-Alunda	Arbetsplan klar	134	169	13	13		
288 Gimo Börstil	Vägutredning klar	339	223	16	13,9	-0,1	
55 Infart Uppsala - Alt C1 bantad	Vägutredning klar	198	257	107	2,4	-3,0	Avser Alt C1 - bantad, ny tpl Stenhagen. 80 km/h
55 Infart Uppsala - Alt Cirk Flogsta	-	-	30	-	-	-41,9	Alt cirkulation Flogsta
55 Infart Uppsala - Alt signal Flogsta	-	-	5	-	-	-9,7	Alt signal Flogsta
55 Infart Uppsala - hö/hö planskildhet	-	-	40	-	-	-0,5	Alt hö/hö Flogsta/Stenhagen samt

- **Alt C1 bantad** innebär en trafikplats vid Stenhagens Centrum samt att korsningarna vid Stenhagsvägen och Flogsta stängs. Vägen byggs om till standard för 80 km/h.
- **Alt Cirk Flogsta** innebär att korsningen i Flogsta ersätts av en cirkulationsplats.
- **Alt Signal Flogsta** innebär en signalreglerad korsning (trafikljus).
- **Alt hö/hö-planskildhet** innebär att korsning Flogsta endast tillåter att man kan svänga höger in till Flogsta och höger ut från Flogsta i riktning mot Uppsala samt höger in på Stenhagsvägen och höger ut från Stenhagsvägen i riktning från Uppsala. Därtill byggs en tunnel under Väg 55 mellan dessa korsningar. I praktiken erhålls då en utdragen trafikplats.

När det gäller den samhällsekonomiska nyttan, NNK, för de olika projekten så sticker korsningsalternativen för infart Uppsala ut genom att ha väldigt höga negativa värden. Orsaken är att modellen fungerar sämre för dessa typer av åtgärder (korsningsåtgärder) och fångar nyttorna sämre än för en längre vägsträcka. En cirkulationsplats innebär till exempel att restiden ökar på sträckan. Detta får ett väldigt stort utslag trots att ökningen av restiden är

mycket liten. Modellen gör ingen skillnad av den relativa värderingen av en restidsförlängning på 15 sekunder eller 10 minuter. Värdet i modellen för en restidsförlängning på 10 minuter är 40 gånger så stort som för 15 sekunder. Sannolikt skulle dock en person värdera skillnaderna olika. Det är dessutom endast nyttor och kostnader för den motorburna trafiken som fångas upp i modellen.

Remissversion 2013-06-19

18. Referenser och underlagsmaterial

Ska kompletteras efter remissen.

Regionförbundet Uppsala län

Uppländsk Drivkraft 3.0 Den regionala utvecklingsstrategin (2012)

Länstransportplan för Uppsala län 2010-2021 (2010)

Remissversion 2013-06-19

19. Ordlista

Fyrstegsprincipen skall användas då en brist i transportsystemet skall åtgärdas. Den innebär:

Tänk om

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

Optimera

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

Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Bygg nytt

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

Åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsval ersätter det som tidigare hette förstudie i den fysiska planeringsprocessen. Val av åtgärder för bättre fungerande transportsystem handlar om att lösa problem och tillgodose behov på ett sätt som bidrar till en hållbar samhällsutveckling och med kostnadseffektiva åtgärder. Alla former av åtgärder och åtgärds kombinationer liksom alla trafikslag ska studeras innan åtgärder väljs och ett projekt skapas. Processen som leder fram till åtgärdsval ska inkludera informationsutbyte med allmänheten, intresseorganisationer och berörda parter.

2013-05-13

Uppdragsnummer

3580703000

Strategisk miljöbedömning tillhörande länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2014-2025

Sammanfattning	4
1 Inledning	6
1.1 Syfte och bakgrund	6
1.2 Regler och riktlinjer för miljöbedömningen	6
2 Process och samråd om miljöbedömningen	8
2.1 Miljöbedömningsprocessen	8
2.2 Samråd om avgränsning	9
3 Bedömningsgrunder	10
1.1 Länstransportplanens mål	10
3.1 Miljökvalitetsmål	10
3.2 Transportpolitiska mål	10
3.3 Beslutade avgränsningar	11
4 Nulägesbeskrivning	13
2 Konsekvenser av enskilda objekt och åtgärdsområden	14
2.1 Metod	14
2.2 Konsekvenser av namnsatta objekt	15
2.2.1 Allmänt om namnsatta objekt	15
2.2.2 Konsekvensbedömning	15
2.3 Konsekvenser av namnsatta brister samt potter	16
2.3.1 Allmänt om namnsatta brister och potter	16
2.3.2 Konsekvensbedömning	17
3 Alternativbeskrivning	22
3.1 Nollalternativ	22
3.2 Alternativa inriktningar av planen	23
4.1.1 Planalternativ 1	23
4.1.2 Planalternativ 2	24
4.1.3 Skillnader mellan alternativen	25
4 Samlade konsekvenser av studerade alternativ	26
4.1 Metod	26
4.2 Samlad konsekvensbedömning av respektive alternativ	26
4.1.4 Nollalternativ och planalternativ 2	26
4.1.5 Planalternativ 1	28
4.1.6 Jämförelse mellan alternativen	30
4.2 Målkonflikter	33
2 (38)	

2013-05-13

MKB TILLHÖRANDE LÄNSPLAN FÖR REGIONAL
TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN 2014-2025.

5	Indirekta och kumulativa effekter	34
5.1	Följdexploatering	34
5.2	Barriäreffekter	34
5.3	Översvämning	34
5.4	Skogsbilvägar	35
5.5	Kumulativa effekter	35
6	Uppföljning av planens miljöpåverkan	36
	Bilaga 1 Källor	37

Sammanfattning

Strategisk miljöbedömning är en process som utförs som en del av arbetet med att utarbeta en länstransportplan. Syftet med miljöbedömningen är att främja en hållbar utveckling genom att få in miljöfrågorna tidigt i planprocessen och arbeta med dem som en integrerad del i planen. Miljöbedömningar har tagits fram parallellt för de fem länen Uppsala, Stockholm, Örebro, Västmanland och Sörmland av en och samma grupp konsulter.

Ett samråd kring avgränsningen av miljöbedömningen för Uppsalas länstransportplan har genomförts under 27 mars till 17 april 2013 med Länsstyrelsen, Naturvårdsverket samt länets samtliga kommuner. Efter genomfört avgränsningssamråd beslutades om en geografisk, tidsmässig och innehållsmässig avgränsning. Miljöbedömningen utgår från fokusområdena Klimat, Hälsa och Landskap med tillhörande miljöaspekter som Trafikverket föreslår i sin rapport "Allmänna utgångspunkter för förslag till miljöbedömningsgrunder".

Den miljöpåverkan som länstransportplanens respektive föreslagna tilldelade penningssummor och prioriterade objekt/brister bedöms ge upphov till har redovisats först för de namnsatta objekten och sedan för olika åtgärds-kategorier. De kategorier som har valts är åtgärder för brister inom vägsystemet, åtgärder för förstärkning av kollektivtrafik på väg, åtgärder för brister inom järnväg samt åtgärder för cykelvägnätet.

Slutligen har en samlad miljöbedömning av länstransportplanens två utformningsalternativ (alternativ 1 och 2) samt nollalternativet utförts. Eftersom nollalternativet och alternativ 2 är relativt lika varandra, med den skillnaden att planens alternativ 2 fokuserar mer på kollektivsatsningar och cykelvägar, har konsekvenser för dessa redovisats för sig, medan planalternativ 1 har redovisats för sig. Planalternativ 1 skiljer sig från de övriga alternativen främst genom en mycket tydligare satsning på kollektivtrafik, cykelvägar och järnväg redovisas under en separat rubrik. I detta alternativ satsas bara drygt hälften av den summa som satsas i övriga två alternativ på vägprojekt (620 mkr jämfört med 1080 samt 1100 mkr).

Länstransportplanens alternativ 1 anses generellt sett ha bäst förutsättning att gå i riktning mot de nationella miljömålen och de transportpolitiska målen. Orsaken till detta är att man i planalternativ 1 har valt att fördela medel åt järnväg (i form av en medfinansiering) och inte enbart åt vägtrafik (som i planalternativ 2). Dessutom föreslås mer pengar läggas på kollektivtrafik och cykel än i alternativ 2. Både nollalternativet och alternativ 2 föreslår endast vägsatsningar, i form av namnsatta objekt och brister. Det innebär att alla de positiva konsekvenser på klimat och hälsa som en satsning på järnväg medför, endast tillfaller alternativ 1.

Alternativ 1 har vid en jämförelse mellan alternativen fått bästa resultat för samtliga miljöaspekter, utom vad gäller trafiksäkerhet och materiella tillgångar. Här har istället nollalternativet (tätt följt av planalternativ 2) fått högsta resultat, vilket beror på att man i dessa båda alternativ satsar mer pengar på vägobjekt och därmed även exempelvis trafiksäkerhet än i planalternativ 1. Miljöaspekten materiella tillgångar har tolkats som att

4 (38)

2013-05-13

MKB TILLHÖRANDE LÄNSPLAN FÖR REGIONAL
TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN 2014-2025.

ett mer förgrenat vägnät är det mest positiva för att få ökad åtkomst till de ekonomiska värden som definieras i tabell 8.1 nedan.

För alternativ 1 finns det tre miljöaspekter där alternativet sticker ut och anses vara överlägset bäst i förhållande till planalternativ 2 (och nollalternativet). Detta gäller för miljöaspekterna klimatfaktorer, luft samt tillgång till utbud/aktiviteter. Detta är främst kopplat till det faktum att man i planalternativ 1 väljer att satsa på järnväg och inte enbart väg. Att planalternativ 2 i dessa fall (och i flera andra) ändå bedöms vara bättre än nollalternativet beror i sin tur i stora delar på att man väljer att satsa mer på kollektivtrafik och cykelvägar än i nollalternativet.

1 Inledning

1.1 Syfte och bakgrund

Miljöbedömning är en process som utförs som en del av arbetet med att utarbeta en länstransportplan. Syftet med miljöbedömningen är att främja en hållbar utveckling genom att få in miljöfrågorna tidigt i planprocessen och arbeta med dem som en integrerad del i planen. Samråd under arbetet med miljöbedömningen genomförs för att ge berörda myndigheter och allmänheten möjlighet till insyn och påverkan i arbetet med länstransportplanen och dess miljöpåverkan.

Resultatet av miljöbedömningen redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som i detta fall utgör ett kapitel i Länstransportplanen. MKB:n ska bland annat redovisa planens betydande miljöpåverkan och tydliggöra ställningstaganden under arbetet och motiv till vägval i processen.

MKB:n syftar till att:

- Beskriva planens betydande miljöpåverkan och hur denna ska hanteras i planarbetet
- Möjliggöra en samlad bedömning av planens miljöpåverkan
- Beskriva hur miljömålen har beaktats vid utarbetandet av planförslaget
- Där så är möjligt redovisa förslag på åtgärder så att eventuella negativa effekter av planens betydande miljöpåverkan minskar eller helt kan undvikas
- Utgöra ett beslutsunderlag i länstransportplanen

I miljöbalkens 6 kap finns krav på att en miljöbedömning ska upprättas för planer som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar finns angivet vilka planer som omfattas av kraven på miljöbedömning. En länsplan för regional infrastruktur antas enligt förordningen alltid medföra betydande miljöpåverkan och ska därför alltid miljöbedömas.

1.2 Regler och riktlinjer för miljöbedömningen

Miljöbedömningen utgår från ett antal styrdokument från olika nivåer. De viktigaste dokumenten redovisas här och en detaljerad lista finns i avsnittet referenser.

Regeringsbeslut: Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2012/13:119)

Regeringsuppdraget att upprätta förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur kom 20 december 2012. Varje läns ekonomiska ram kommer att vara oförändrad fram till och med 2021. För de tillkommande 4 åren tillförs preliminära ramar på motsvarande nivå, för Uppsala cirka 134 miljoner kronor per år.

Planeringsdirektivet uppdrar även åt Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för 2014 – 2025.

Lagregler om miljöbedömningen finns i *miljöbalken* 6 kap § 12 och *förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar*.

Trafikverket har gett ut flera relevanta publikationer som använts i arbetet, t.ex. *Handbok för miljöbedömning av planer och program*, *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet* och *Effektsamband för vägtransportsystemet*.

2 Process och samråd om miljöbedömningen

2.1 Miljöbedömningsprocessen

Arbetet med miljöbedömningen har skett parallellt med arbetet med länstransportplanen för att på så sätt stärka förutsättningarna för en integrerad miljöbedömningsprocess.

Miljöbedömningar har tagits fram parallellt för de fem länen Uppsala, Stockholm, Örebro, Västmanland och Sörmland av en och samma grupp konsulter. Det innebär att löpande diskussioner har förts om bedömningar och avgränsningar i MKB:erna. Under framtagandet av Uppsala länstransportplans miljöbedömning har även regelbundna diskussioner förts med ansvarig infrastrukturstrateg på Regionförbundet Uppsala län.

Som underlag för att beskriva miljöförhållandena och miljökonsekvenserna på den länsövergripande nivå som är aktuellt för länsplanen, har information från miljömålsuppföljningen använts. Orsaken är att miljömålsuppföljningen görs just länsvis och beskriver utvecklingen av miljötillståndet i länet samt att bedömningen har gjorts att de miljöaspekter som ska innefattas i en miljöbedömning i enlighet med miljöbalken 6 kap 12 §, också omfattas av miljömålen.

Miljömålen har i miljöbedömningen inte bara använts som ett underlag för att beskriva miljötillståndet idag utan också som en riktningsvisare för samhällets syn på ett eftersträvanvärt miljötillstånd och därmed en grund för att bedöma huruvida de miljökonsekvenser som uppstår är positiva eller negativa. Trafikverkets metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet har använts som utgångspunkt vid bedömningarna.

I ett första steg har de olika typer av åtgärder som presenteras i länstransportplanen klumpats ihop i åtgärdsgrupper och miljöbedömts separat, för att få en något djupare analys av varje kategori. Därefter har länstransportplanens tre alternativ (inklusive nollalternativ) analyserats var och ett för sig med avseende på landskap, klimat och människors hälsa. Alternativen har sedan jämförts sinsemellan.

Denna miljöbedömning beskriver de länsövergripande miljökonsekvenser som de strategiska prioriteringarna i länsplanen kan ge upphov till. Miljökonsekvenser som blir en följd av genomförande av enskilda objekt i planen, på grund av de särskilda miljöförhållanden som råder på de platser där objekten planeras, har inte innefattats i miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen, utan bedöms bättre i samband med MKB i för vägutredning och/eller arbetsplan.

I bedömningen antas att vägtrafikens (personbil, buss, lastbil) miljöpåverkan fortsätter på samma sätt som idag avseende t.ex. utsläpp av klimatgaser och utsläpp till vatten. Hänsyn har inte tagits till möjliga effekter av en radikalt förändrad fordonsflotta eller drivmedelsförsörjning.

2.2 Samråd om avgränsning

Ett samråd kring avgränsningen av miljöbedömningen har genomförts under 27 mars till 17 april 2013 med Länsstyrelsen, Naturvårdsverket samt länets samtliga kommuner. Ett samrådsunderlag med förslag till avgränsning av miljöaspekter, bedömningsgrunder, alternativ, tidsperspektiv samt inom vilket geografiskt område konsekvenser ska bedömas skickades ut via mail.

3 Bedömningsgrunder

1.1 Länstransportplanens mål

I länstransportplanens kapitel 6 presenteras planens strategiska inriktning och övergripande mål. Dessa är till stor del hämtade från den regionala utvecklingsstrategin, Uppländsk drivkraft 3.0. Målen handlar bland annat om ett ökat kollektivtrafikresande, minskade utsläpp av växthusgaser samt om resande i ett stor-regionalt perspektiv.

Miljöbedömningen har utgått främst från de nationella miljökvalitetsmålen nedan, men även i viss mån de transportpolitiska målen. Trafikverket har i sin metodbeskrivning (se avsnitt 2.2) föreslagit bedömningsgrunder som har använts vid arbetet med miljöbedömningarna i denna rapport. Dessa utgår från miljökvalitetsmålen.

3.1 Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet innehåller ett generationsmål, fjorton etappmål och sexton miljökvalitetsmål. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen.

Av de nationella miljömålen bedöms följande vara särskilt relevanta för länstransportplanen för Uppsala län:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giffri miljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

3.2 Transportpolitiska mål

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa:

- Tillgänglighetsmålet: att transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet

10 (38)

2013-05-13

MKB TILLHÖRANDE LÄNSPLAN FÖR REGIONAL
TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN 2014-2025.

- Hänsynsmålet: att transportsektorn ska bidra till att bryta beroendet av fossila drivmedel och öka energieffektiviteten, att antalet döda och skadade ska fortsatt minska och att miljökvalitetsmålen uppfylls och ökad hälsa nås

3.3 Beslutade avgränsningar

Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en "beskrivning av hur relevanta miljökvalitetsmål och andra miljöhänsyn har beaktats i planen" (6 kap 12§ miljöbalken 1998:808).

Efter genomfört avgränsningssamråd beslutades att miljöbedömningen ska avgränsas till följande:

- *Geografisk begränsning:* huvudfokus är miljöpåverkan inom Uppsala län, men för vissa betydande aspekter med vidare påverkansområde (t.ex. klimat) kommer ett nationellt eller globalt perspektiv användas
- *Tidsmässig begränsning:* I miljöbedömningen jämförs den huvudsakliga inriktningen i de två föreslagna planalternativen för perioden 2014-2025 med den huvudsakliga inriktningen av gällande länstransportplan (nollalternativet) för perioden 2010-2021.
- *Miljömässig begränsning:* Tre prioriterade fokusområden; klimat, hälsa och landskap, har föreslagits av Trafikverket i rapporten "Allmänna utgångspunkter för förslag till miljöbedömningsgrunder" (arbetsversion 2012-09-10). Regionförbundet i Uppsala län har beslutat att utgå från dessa tre fokusområden vid miljöbedömningarna för länstransportplanen, se figur 3.1.



Figur 3.1. Trafikverkets föreslagna fokusområden och miljöaspekter i rapporten "Allmänna utgångspunkter för förslag till miljöbedömningsgrunder (arbetsversion 2012-09-10).

4 Nulägesbeskrivning

Uppsala län är en region med en relativt stark positiv befolkningsutveckling, varav den största tillväxten väntas ske inom Uppsala kommun och länets södra delar. En ökad befolkning medför generellt sett ökade transportbehov, vilket speglar sig i ett ökat trafikarbete (körda fordonskilometer) i Uppsala län. Antalet körda fordonskilometer har ökat med 14 % mellan 2006 och 2011, och den största trafikökningen sker på länets motorvägar¹.

Ungefär hälften av länets utsläpp av växthusgaser härstammar från personbilstrafik och tunga transporter på väg. Det ökade trafikarbetet har därmed även bidragit till en ökad klimatpåverkan. Utöver klimatpåverkan har transportsektorn även stor betydelse för luftkvaliteten, särskilt i tätorter. De största problemen med luftföroreningar inom Uppsala län är kopplade till höga halter av partiklar och kvävedioxid. Problemen förekommer i tätorter och främst i Uppsala stad. Under senaste åren har årsmedelvärden överskridits vid några tillfällen. Både dessa typer av luftutsläpp kommer i främst från transportsektorn, men även i mindre utsträckning från vedeldning.

Med hänsyn till befolkningsprognosen kan man vänta sig att även transportbehovet kommer att fortsätta öka. Om det ökade transportbehovet tillgodoses av personbilar och godstranporter på väg (dvs. följer det senaste årtiondets trend) kommer även utsläppen av skadliga ämnen att öka. Exempel på åtgärder för att bryta denna trend, och minska utsläppen från transportsektorn är satsningar på kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar, att andelen förnyelsebara transportbränslen ökar samt satsningar för minskat personbilsberoende. Det finns för närvarande flera mål och strategiska dokument som syftar till att möta de utmaningar som transportsektorn inom Uppsala län står inför. För en djupare inblick i regionens visioner och mål med hänsyn till transporter, se kapitel 6 *Från vision till mål, del 1* av denna plan.

¹ För mer information om befolknings- och trafikutvecklingen inom länet, se kap 12 och 13 i planen.

2 Konsekvenser av enskilda objekt och åtgärdsområden

2.1 Metod

I detta kapitel beskrivs den miljöpåverkan som länstransportplanens respektive föreslagna tilldelade penningssummor och prioriterade objekt/brister bedöms ge upphov till. En samlad miljöbedömning av planens två utformningsalternativ samt nollalternativet görs i kapitel 7.

Miljöbedömningen utgår från fokusområdena Klimat, Hälsa och Landskap som Trafikverket föreslår i sin rapport "Allmänna utgångspunkter för förslag till miljöbedömningsgrunder" (se avsnitt 3.4).

För de olika namngivna objekten har en bedömning gjorts om åtgärden väntas ge positiv eller negativ påverkan. Skalan redovisas i tabellen nedan.

Bedömningssymboler	Betydelse
+	Åtgärden bedöms ge positiv miljöpåverkan
-	Åtgärden bedöms ge negativ miljöpåverkan
+ / -	Åtgärden bedöms ge obetydlig miljöpåverkan
?	Åtgärdens konsekvenser är oklara

Bedömningen om åtgärden ger positiva eller negativa miljökonsekvenser är väl underbyggd. Bedömningen av hur stora miljökonsekvenserna kan bli (antalet plus- eller minustecken) bör däremot ses som mer ungefärlig. Det bygger på en värdering av riskkällor och uppskattningar av möjliga konsekvenser och sannolikheten för dessa. Underlaget är osäkert och bedömningen är ofta en sammanvägning av flera olika faktorer och parametrar som är relevanta för målområdet.

Vid den förenklade bedömningen av respektive objekts och åtgärdsområdes konsekvenser nedan har jämförelsealternativet varit att åtgärden inte genomförs. Det är först under avsnitt 7 vid den samlade bedömningen som jämförelser mellan de olika alternativen, inklusive nollalternativ har gjorts.

2.2 Konsekvenser av namnsatta objekt

2.2.1 Allmänt om namnsatta objekt

Samtliga namnsatta objekt (utom muddring i Hargshamn) som presenteras i länstransportplanens kapitel 8 är vägprojekt som finansieras helt av medel avsatta i länstransportplanen. De namnsatta objekten som pekas ut i länstransportplanen listas nedan.

Objekten nedan föreslås i planens båda utformningsalternativ (liksom i nollalternativet):

- Väg 288 delsträckor Hov-Alunda samt Alunda-Gimo
- Muddring i Hargs hamn

Följande objekt föreslås endast i planalternativ 2 (samt i nollalternativet):

- Väg 288 delsträcka Gimo-Börstil.
- Väg 55 delsträckor Enköping-Litslena samt Örsundsbro- Kvarnbolund.

2.2.2 Konsekvensbedömning

Huvudsyftet med vägprojekten nedan är att bygga om till mötesfri väg för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. I samtliga fall är processen redan påbörjad, genom att en arbetsplan har tagits fram eller en vägutredning är upprättad. I de flesta fall handlar det om en breddning av befintlig väg och en ny sträckning i vissa mindre avsnitt.

Åtgärd	Väg 288 Hov – Alunda, Alunda-Gimo samt Gimo-Börstil Väg 55 Örsundsbro – Kvarnbolund samt Enköping – Litslena	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	-	Åtgärden bedöms medföra ökad vägtrafik med ökade koldioxidutsläpp till följd. Eftersom hastigheten för bil ökar, men inte för buss, bedöms förutsättningarna för kollektivtrafik bli sämre. Samtidigt bedöms förutsättningarna för cykel förbättras.
Hälsa	+	Ökad trafiksäkerhet, något ökade utsläpp till luft samt buller, möjlighet till bättre dagvattenrening. Sammanlagt övervägande positiva konsekvenser.
Landskap	-	På vissa sträckor breddas vägen och gör intrång i omgivningen med risk för viss påverkan på natur- och kulturmiljön. För några delsträckor tas helt ny mark i anspråk och landskapet bedöms påverkas negativt, om än måttligt.

Hargshamns AB har fått tillstånd att muddra utanför hamnen, för att vidga befintlig farled. Detta för att tillåta djupgående fartyg som fraktar malm från Dannemora gruva. Tillståndet innebär också utbyggnad av en malmkaj och ny kaj. Järnväg finns idag mellan gruvan i Dannemora och hamnen.

Åtgärd	Muddring av farled vid Hargshamn	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Åtgärden medför att samma antal transporter kan ske med färre fartyg. Ses som en positiv, om än måttlig klimatpåverkan.
Hälsa	+	Ökad säkerhet i farleden.
Landskap	-	Muddringen och uppläggning av massor innebär intrång i naturmiljö och landskap.

2.3 Konsekvenser av namnsatta brister samt potter

2.3.1 Allmänt om namnsatta brister och potter

Olika brister har identifierats i transportsystemet i Uppsala län. Dessa är indelade i större namnsatta brister respektive övriga brister (som tilldelas potter). Större namnsatta brister definieras i länstransportplanen som brister som bedöms kosta mer än 25 miljoner kronor att åtgärda eller där ett paket av sinsemellan beroende brister bedöms kosta mer än 25 miljoner kronor. Större namnsatta brister är indelade i två prioriteringsnivåer.

Brister som bedöms kosta under 25 miljoner kronor och som har prioriterats högt av kommunerna och/eller landstinget, eller där Regionförbundet och Trafikverkets egna underlag ger orsak att prioritera bristen högt tilldelas olika potter i länstransportplanen. Fördelningen mellan olika potter kan skilja sig från ett år till nästa, men ska över hela 12-årsperioden vara i ungefärlig överensstämmelse med den fördelning som anges i respektive alternativ. Potterna fördelas mellan följande insatser:

- Kollektivtrafik (hållplatser, pendlarparkering, knutpunkter och station)
- Trafiksäkerhet (korsningar, trafikplatser, skolvägar och passager)
- Cykelvägar (utbyggnad av cykelvägar)
- Åtgärdsvalsstudier (för val av brister och lämpliga åtgärder)

För att utreda olika brister och hitta lämpliga åtgärder bör de flesta av dem studeras närmare inom ramen för en åtgärdsvalsstudie. Läs mer om namnsatta brister och vilka som prioriteras i länstransportplanen i kapitel 10.

Under konsekvensbedömningen nedan har brister av olika slag klumpats ihop i fyra åtgärds kategorier. De åtgärds kategorier som beskrivs nedan är följande: Åtgärder för brister inom vägsystemet, åtgärder för förstärkning av kollektivtrafik på väg, åtgärder för brister inom järnväg samt åtgärder för cykelvägnätet.

2.3.2 Konsekvensbedömning

Åtgärder för brister inom vägsystemet

Flera av åtgärder som är kopplade till brister inom vägnätet handlar om att kunna hålla jämn och hög hastighet för motorfordon (bil, lastbil). Effekten av förändrade hastigheter kan delas upp i:

- Direkta effekter, som kommer av att varje fordon sänker/höjer farten,
- Indirekta effekter genom förändrad restid; och
- Indirekta effekter genom förändrad närmiljö.

På kort sikt har de direkta effekterna störst inverkan. Indirekta effekter kan vara svårare att mäta, men har sannolikt större effekt på sikt.

Direkta effekter är tydligast i farter över 70 km/h. Här finns en tydlig koppling mellan hastighet, bränsleförbrukning och energianvändning. Utsläppen och bränsleförbrukningen ökar inte linjärt, utan snabbare vid högre hastigheter. Förklaringen är att luftmotståndet får allt större betydelse. Vid lägre hastigheter är effekten på utsläpp inte lika tydlig. Detta beror på att dagens motorer har låg verkningsgrad vid låga hastigheter. I takt med ökad elektrifiering, hybrider, laddhybrider och elbilar kommer även sänkta hastigheter vid låga hastigheter ge minskade utsläpp och energianvändning.

Indirekta effekter från högre hastigheter i stadsmiljö är en otrygg miljö för oskyddade trafikanter. Man får en negativ spiral där allt fler väljer att ta bilen istället för att gå eller cykla. En högre hastighet innebär också att det behövs ett större gaturum för bilarna eftersom säkerhetsmarginalen måste öka. Vid 60 km/h krävs mer än dubbelt så stor yta för biltrafiken som vid 20 km/h.

Investeringar i form av nya korsningar kan leda till fler inbromsningar och accelerationer, med ökade utsläpp av luftföroreningar som följd.

I tabellen nedan sammanfattas miljöpåverkan av de åtgärder som ska leda till trafiksäkerhet och ökad kapacitet. För ett utvecklat resonemang kring åtgärder kopplade till förstärkt kollektivtrafik, se nästa avsnitt.

ÅTGÄRDSOMRÅDE BRISTER INOM VÄGSYSTEMET		
Fokusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	-	Ökade utsläpp
Hälsa	-	Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet (för bilburna). Samtidigt ökade utsläpp till luft, mark och vatten, ökat buller, minskad attraktionskraft g/c, markanspråk. Sammantaget negativ påverkan.
Landskap	-	Åtgärderna kan leda till ökade barriäreffekter samt intrång i omgivningen i viss mån och därmed påverkan på landskapsbild och naturmiljön.

Åtgärder för att förstärka kollektivtrafiken på väg

Nästa kategori av åtgärder syftar till att förstärka kollektivtrafiken på väg. Det handlar om kapacitetsförstärkande åtgärder med fokus på förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik, men också om åtgärder för att utveckla hållplatser, knutpunkter och anslutningar till kollektivtrafik.

Resonemanget i avsnittet ovan kring höjda hastigheter och därmed ökad kapacitet i transportsystemet på väg gäller även här. En skillnad är dock att om åtgärden kan leda till en överflyttning från bil till buss så leder detta till att kapaciteten i systemet kan öka med en väsentligt mer begränsad miljöpåverkan eller rentav ge minskade utsläpp. Den detaljerade utformningen av systemet är avgörande för att inte bara skapa efterfrågan på busstransporter utan också få människor att välja bort bilen.

Om tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras genom att hållplatser utvecklas och anslutningar förstärks kan en ökad användning av kollektivtrafiken förväntas, vilket leder till positiva miljökonsekvenser.

Bedömningen av miljöpåverkan sammanfattas i tabellen nedan.

ÅTGÄRDSOMRÅDE: FÖRSTÄRKT KOLLEKTIVTRAFIK PÅ VÄG		
Fokusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Ökad kapacitet för kollektivtrafiken kan leda till något ökade utsläpp, men detta bedöms övervägas av att istället låter bilen stå.
Hälsa	+	Tillgänglighet för människor utan bil ökar. Sammantaget bedöms bullret minska något liksom utsläpp till luft och vatten.
Landskap	+/-	Åtgärderna kan innebära intrång i omgivande mark i viss mån, vilket kan påverka landskapet och naturmiljön något. Påverkan bedöms dock vara marginell.

Åtgärder för brister inom järnväg

Samtliga åtgärder för brister inom järnväg innebär en medfinansiering och är endast aktuellt i länstransportplanens alternativ 1. Investeringar för att bygga ut och förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik på spår kan stimulera till ökad andel kollektivtrafik. Även andra åtgärder, så som attitydpåverkan, skyltning och information om avgångar och tider, belysning, utformning av hållplatser och andra faktorer som påverkar "hela-resan-perspektivet" kan ytterligare stimulera ökad användning av spårtrafik.

Satsningar på spårtrafiken ger en begränsad överflyttning från biltrafik till spårtrafik. Trafikverket uppskattar att utsläppsminskningen vid en dubblad kapacitet inom kollektivtrafiken (inklusive både spårbunden trafik och buss) är ca 6%². I kombination med restriktioner för biltrafiken kan ett stärkt och konkurrenskraftigt spårssystem däremot resultera i betydande utsläppsminskningar. Detta ingår dock inte i länstransportplanens åtgärds paket.

Ökat resande med kollektivtrafik, inklusive spårtrafik, bidrar inte i sig till förbättrad folkhälsa. Ett väl fungerande "hela-resan-perspektiv" kan främja ett kombinerat resande med t.ex. cykel och spårtrafik. God möjlighet att kunna parkera sin cykel vid stationen, eller att ta med cykeln på tåget, ger förutsättningar för mer hälsosamma resvanor.

² Trafikverket. (2012). *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Rapport 2012:105.*

ÅTGÄRDSOMRÅDE: BRISTER INOM JÄRNVÄG		
Fokusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Minskade utsläpp eftersom fler bedöms nyttja järnvägen och därmed avstå från bilen
Hälsa	+	Ökad tillgänglighet, mindre utsläpp till luft, vatten och mark, i viss mån ökat buller
Landskap	+/-	Åtgärderna bedöms inte förstärka barriäreffekter och inte heller påverka landskapsbild och naturmiljön. Detta eftersom det endast handlar om förstärkning av och förbättrad tillgänglighet till redan befintlig spårväg.

Åtgärder för brister inom cykelvägnätet

För att öka cyklingen och för att åstadkomma en överflyttning från bil till cykel, krävs insatser för att förbättra infrastrukturen för cyklister. Samtidigt kan "mjuka" åtgärder som information, utbildning, marknadsföring och bättre organisation också ha stort inflytande på andelen trafikanter som väljer att cykla.

Överlag har åtgärder för att främja cykeltrafik mycket positiv inverkan. Det är en av få infrastruktursatsningar i steg 3 och 4 som nästan alltid är samhällsekonomiskt lönsamma, inte bidrar till ökade koldioxidutsläpp eller partiklar, och inte påverkar landskapet negativt.³ Vad gäller säkerhet så krävs att särskild hänsyn tas vid val av utformning och dimensionering för att en positiv effekt ska uppnås. En satsning på åtgärder för förbättrad standard för gående och cyklister kan också bidra till en jämnare resursfördelning och tillgänglighet för dem som har och dem som inte har bil.

Enbart satsningar på cykeltrafiken leder endast till en mindre överflyttning från biltrafik till cykeltrafik och därmed begränsad klimatnytta (upp till ca 2 % utsläppsminskning från biltrafiken⁴). Men ett stärkt och konkurrenskraftigt cykelvägnät kan tillsammans med insatser för att minska biltrafiken ge mer betydande utsläppsminskningar. Det är därför viktigt att satsning görs både för att förbättra för cykel och för att styra bort oönskad biltrafik.

Satsningar på cykelinfrastruktur genererar ökad cykeltrafik. Ökad motion ger mycket positiv effekt på folkhälsan och cykeltrafiken kommer därför med satsningar att bidra till denna ökade hälsa. Den stora hälsovinsten bidrar starkt till att satsning inom

³ WSP Group, Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län, 2013-02-22.

⁴ Trafikverket. (2012). *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Rapport 2012:105.*

cykelinfrastruktur är mycket samhällsekonomiskt lönsamma. Förbättrad infrastruktur för cykel har även visat sig vara mycket uppskattad hos befintliga cyklister och bidrar till miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö.

De fysiska ingreppen bedöms bli relativt små i jämförelse med övrig infrastruktur. Med god utformning bedöms därför inte landskapet påverkas betydande.

ÅTGÄRDSOMRÅDE: BRISTER INOM CYKELVÄGNÄTET		
Fokusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Utsläppsminskningar beror av i vilken utsträckning trafikanter avstår från bil.
Hälsa	+	Cykling som vardagsmotion, minskat buller, staden upplevs som mer attraktiv, ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet.
Landskap	+/-	Begränsad påverkan på omgivande landskap eftersom nya GC-vägar i de flesta fall följer den befintliga infrastrukturen.

3 Alternativbeskrivning

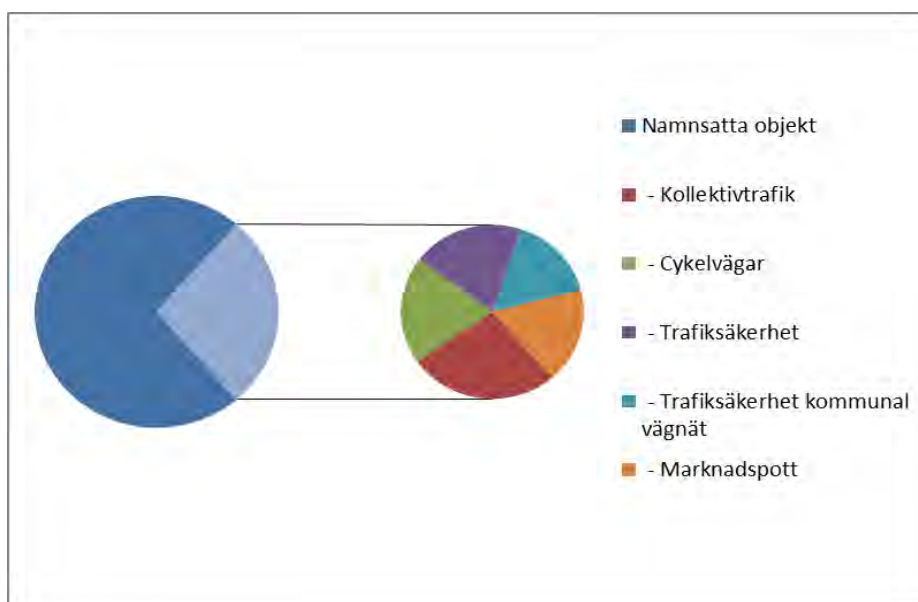
3.1 Nollalternativ

I Miljöbalken 6:12 står att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs. Detta alternativ utgör ett så kallat nollalternativ som övriga alternativ ska kunna jämföras mot för att på så sätt kunna jämföra respektive alternativs konsekvenser.

Nollalternativet innebär i denna miljöbedömning det tillstånd som skulle bli följden om Regional transportplan för Uppsala län 2014-2025 inte antas. Den *huvudsakliga* inriktningen i regional transportplan för Uppsala län 2010-2021 behålls därmed. Det är den huvudsakliga inriktningen som sedan jämförs med inriktningen i de två föreslagna planalternativen som presenteras nedan.

Figur 6.1. Fördelning av medel i de olika alternativen, inklusive nollalternativet

	Nollalt (milj kr)	Alt 1 (milj kr)	Alt 2 (milj kr)
1. Namnsatta objekt – ny och ombyggnad av väg	1100	422,5	789
2. Namnsatta brister (varav statlig medfinansiering av järnväg)	-	498 (300)	287,5 (0)
3. Potter totalt	418	660	505
- Kollektivtrafik (statlig medfinansiering)	110	275	210
- Cykelvägar	82	275	210
- Trafiksäkerhet	82	95	65
- <i>Trafiksäkerhet kommunalt vägnät</i>	65		
- <i>Marknadspott (varav järnväg)</i>	73 (53,5)		
- Åtgärdsvalsstudier	6	15	15
TOTALT	1518	1581	1581,5



Figur 6.2. Fördelning av medel i nollalternativet (gällande länstransportplan 2010-2021)

3.2 Alternativa inriktningar av planen

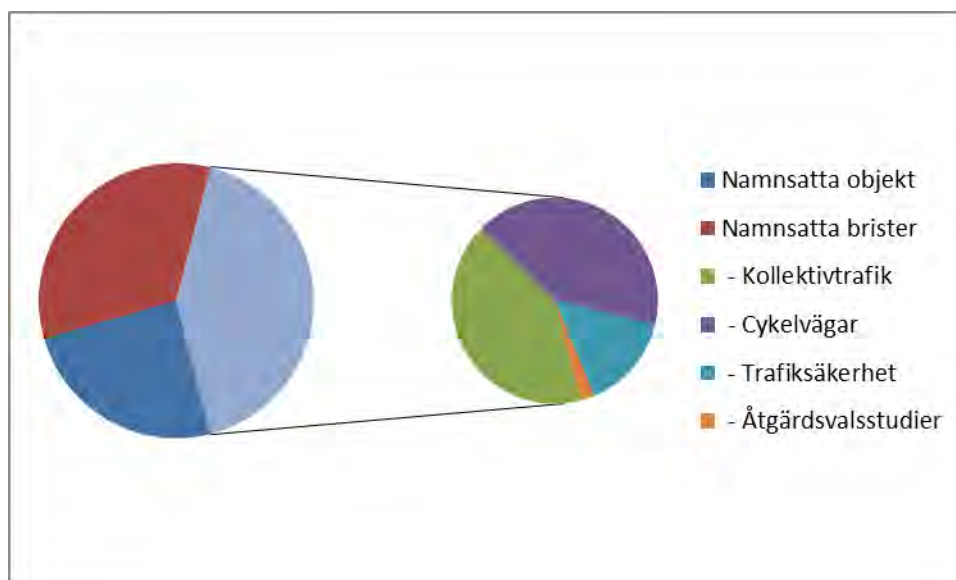
Förslaget till åtgärdsplan följer den nya rullande planeringsprocessen. Den är indelad i utpekade namnsatta objekt för byggstart under år 1-3 samt år 4-6, namnsatta brister för de därpå följande åren samt som tidigare potter för åtgärder som bedöms kosta mindre än 25 miljoner kronor. Förbundsstyrelsen fattar årligen beslut om vilka av dessa brister som ska utredas vidare för eventuella åtgärder.

Åtgärdsplanen innehåller två alternativa förslag över hur länsplanens medel ska användas.

4.1.1 Planalternativ 1

Alternativet innebär en ambitiös satsning på kollektivtrafik, cykelvägar samt färdigställande av påbörjade eller förskottade objekt från tidigare plan.

Tre namnsatta objekt föreslås i detta alternativ genomföras, år 1-5. Dessa är Väg 288 Hov-Alunda, Väg 288 Alunda-Gimo samt eventuell muddring i Hargs hamn. För namnsatta brister anslås (år 5-12) ca 500 mkr, varav ca 300 mkr avsätts till medfinansiering av åtgärder i järnvägssystemet. Resten, d.v.s. ca 200 mkr avsätts för investeringar i större vägojekt. Vilka vägojekt som blir aktuella avgörs av de åtgärdsvalsstudier som genomförs. Slutligen avsätts ca 660 mkr till potter för kollektivtrafik, cykelvägar, trafiksäkerhet samt åtgärdsvalsstudier, enligt tabell 6.1 ovan.

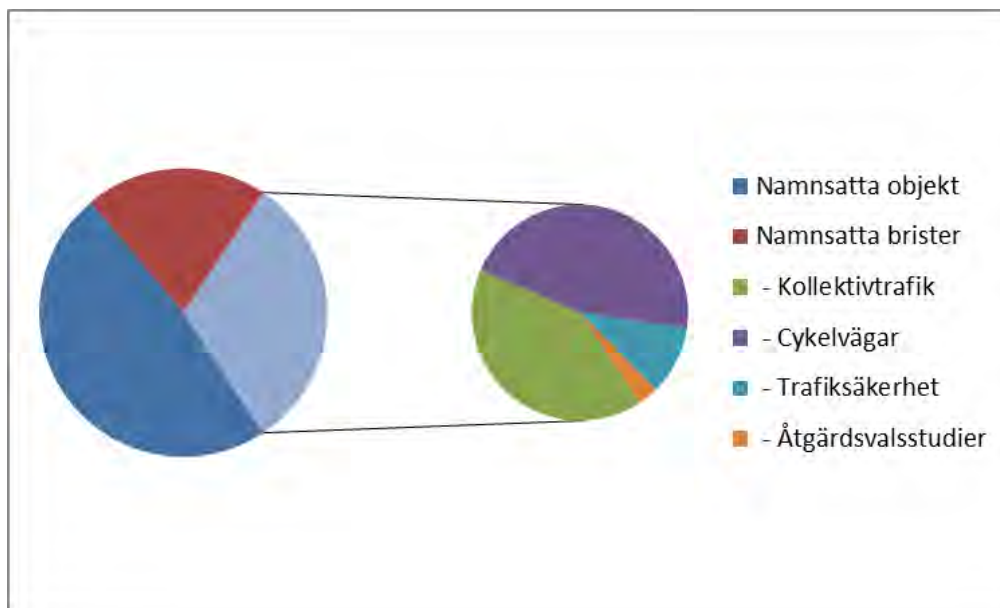


Figur 6.3 Fördelning av medel i länstransportplanens alternativ 1. OBS Det rödmarkerade området innebär namnsatta brister inom både väg och järnväg.

4.1.2 Planalternativ 2

Alternativet innebär genomförande av åtgärder med utgångspunkt från länstransportplan 2010-2021 kompletterat med en tydligare satsning på kollektivtrafik och cykel. Alternativet innebär att man tar ställning till genomförande av objekt också för år 7-12. Detta är en avvikelse från den nya planeringsprocessen.

Sex stycken namnsatta objekt föreslås genomföras, år 1-8 med en budget på sammanlagt 789 mkr. Dessa är förutom de tre som angavs i alternativ 1 ovan (Väg 288 Hov-Alunda, Väg 288 Alunda-Gimo samt ev. muddring i Hargs hamn) Väg 288 Gimo-Börstil, Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund samt Väg 55 Litslena-Enköping. För namnsatta brister avsätts sammanlagt ca 290 mkr för vägprojekt. Ingenting avsätts till medfinansiering av järnväg. Slutligen avsätts 505 mkr till potter för kollektivtrafik, cykelvägar, trafiksäkerhet samt åtgärdsvalsstudier, enligt tabell 6.1 ovan.



Figur 6.4 Fördelning av medel i länstransportplanens alternativ 2. OBS! Hela det rödmarkerade området innebär namnsatta brister inom väg.

4.1.3 Skillnader mellan alternativen

I planens alternativ 1 föreslår man att sammanlagt ca 620 miljoner kronor satsas på vägobjekt (både utpekade objekt och i form av brister), medan en betydligt större summa (ca 1080 mkr) föreslås avsättas i alternativ 2. För dessa vägsatsningar är det enbart via länstransportplanens medel som en finansiering fås. Det innebär att konsekvenser tydligare kan bedömas i och med att de vägsatsningar som inte tas med i länstransportplanen inte kommer att genomföras.

Vidare kan konstateras att nollalternativet är det alternativ som i störst utsträckning fokuserar på namnsatta vägobjekt. Där avsätts 1100 milj kr till detta ändamål.

Vad gäller potter, så avsätts betydligt högre summor för kollektivtrafik och cykelvägar i alternativ 1 och 2 än vad som är fallet i den nuvarande planen (nollalternativet). För kollektivtrafik ska pottpengarna gå till statlig medfinansiering av kollektivtrafik-anläggningar, både med mål att öka tillgängligheten för funktionsnedsatta samt att utveckla hållplatser, stationer och knutpunkter. Vad gäller cykelvägar ska pengarna användas till att genomföras cykelstrategin för länet.

4 Samlade konsekvenser av studerade alternativ

4.1 Metod

I detta kapitel beskrivs den miljöpåverkan som kan förväntas av länstransportplanens två alternativa inriktningar samt nollalternativet. Det är de olika alternativens huvudsakliga inriktning i form av föreslagna tilldelade penningssummor och prioriterade objekt som bedöms. I tabell 8.1 samt i löpande text jämförs de sedan mot varandra.

Vid bedömningen av konsekvenser har utgångspunkten varit Trafikverkets föreslagna fokusområden och miljöaspekter (se tabell 8.1). Förslagen till miljöbedömningsgrunder som Trafikverket beskriver i rapporten är tänkta att vara ett stöd för att bedöma betydande miljöpåverkan och utgöra ett bidrag till måluppfyllelse vid framtagandet av långsiktiga transportplaner.

I bedömningen antas att vägtrafikens (personbil, buss, lastbil) miljöpåverkan fortsätter på samma sätt som idag avseende t.ex. utsläpp av klimatgaser och utsläpp till vatten. Hänsyn har inte tagits till möjliga effekter av en radikalt förändrad fordonsflotta eller typ av drivmedel.

4.2 Samlad konsekvensbedömning av respektive alternativ

Eftersom nollalternativet och alternativ 2 är relativt lika varandra, med den skillnaden att planens alternativ 2 fokuserar mer på kollektivsatsningar och cykelvägar, redovisas konsekvenser för dessa under en och samma rubrik nedan. Nollalternativet innebär att 1100 mkr avsätts för vägprojekt och alternativ 2 föreslår att sammanlagt 1076 mkr avsätts för vägprojekt (namnsatta objekt och brister).

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

4.1.4 Nollalternativ och planalternativ 2

Klimat

De direkta negativa konsekvenserna av de vägtrafikåtgärder som föreslås i planalternativ 2 (liksom i nollalternativet) bedöms som små, eftersom satsningarna endast innebär ombyggnad av befintlig väg, med få nya vägavsnitt. Indirekt görs investeringarna dock i syfte att skapa bättre förutsättningar avseende tillgänglighet och framkomlighet för vägtransporterna i länet. Detta leder sannolikt till att fler väljer att arbetspendla samt till ökade personbilstransporter och tung trafik på länets vägar, vilket leder till ökade utsläpp av växthusgaser. Liksom framgår i avsnitt 5.3.2 ovan finns en tydlig koppling mellan hastighet, bränsleförbrukning och energianvändning vilket är tydligast i farter över 70 km/h.

Satsningarna på att förbättra framkomligheten och tillgängligheten på vägarna kan även innebära positiva konsekvenser avseende framkomligheten för kollektivtrafiken utmed

vägarna, vilket i så fall bedöms medföra positiva konsekvenser avseende utsläpp av växthusgaser. Den detaljerade utformningen av vägsystemet är avgörande för att inte bara skapa efterfrågan på busstransporter utan också få människor att välja bort bilen.

I planalternativ 2 avsätts betydligt mer pengar för utbyggnad av cykelnätet än i nollalternativet vilket leder till överflyttning från biltrafik till cykeltrafik i viss mån och därmed viss klimatnytta (läs mer i avsnitt 5.3.2). Dessutom avsätts i planalternativ 2 mer pengar för kollektivtrafik än i nollalternativet, vilket leder till goda förutsättningar för lägre koldioxidutsläpp. För att få full effekt av detta måste dock begränsande åtgärder för biltrafiken göras, så det blir svårare att åka bil och lättare med alternativa transportmedel. Sådan åtgärder ryms inte inom denna plan men bör finnas med i den framtida planeringen.

Hälsa

Indirekta effekter från kapacitetsförhöjande åtgärder på väg och därmed högre hastigheter i stadsmiljö är en otrygg miljö för oskyddade trafikanter, se avsnitt 5.3.2. En högre hastighet innebär också att det behövs ett större gaturum för bilarna eftersom säkerhetsmarginalen måste öka.

I den mån bättre framkomlighet på vägarna och i tätorterna leder till ökade vägtransporter ger investeringarna en negativ påverkan på människors hälsa avseende luftföroreningar och störningar av buller. De investeringar som innebär vägförkortningar, jämnare trafikrytm (t.ex. färre plankorsningar och trafikstörningar) samt förbättrade förutsättningar för att resa kollektivt eller öka andelen gång- och cykeltrafikanter, bedöms emellertid vara positiva då de indirekt leder till minskade utsläpp av föroreningar och minskat buller. Dessa investeringar bedöms även medföra positiva konsekvenser för bullermiljön så länge inte åtgärderna leder till ökade trafikmängder totalt, då bullerpåverkan istället kan bli större eller likvärdig med situationen innan åtgärd. Sammantaget bedöms situationen vad gäller buller vara i princip oförändrad i nollalternativet och planalternativ 2.

Vad gäller vattenkvalitet bedöms de negativa konsekvenserna till följd av ökad trafik och därmed utsläpp av föroreningar från vägtrafiken uppvägas av att man vid ombyggnad av väg har goda möjligheter att förbättra dagvattenreningen och därmed minska belastningen på omgivande vattendrag.

Genomförandet av nollalternativet eller planalternativ 2 kan påverka möjligheterna att använda skogen för friluftsliv genom att tillgänglighet till skogen både kan öka och minska. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form mitträcken kan öka upplevelsen av vägen som en barriär och försämra förutsättningarna för människor att använda närbelägen skogsmark. GC-åtgärder kan å andra sidan bidra till att minska barriäreffekter.

Satsningar på cykelinfrastruktur, vilket görs framförallt i planalternativ 2 (liksom i alt 1) genererar ökad cykeltrafik i viss mån. Ökad motion ger mycket positiv effekt på folkhälsan och cykeltrafiken kommer därför med satsningar att ha goda möjligheter att bidra till denna ökade hälsa.

Landskap

Planerade åtgärder i alternativ 2 samt nollalternativet bedöms inte påverka förutsättningarna för att hejda förlusten av biologisk mångfald eller minska andelen hotade arter i länet (för både växt- och djurliv). Båda alternativen omfattar främst ombyggnadsobjekt med små intrång i omgivande landskap och ger därför liten negativ påverkan.

Konsekvenser för växt- och djurliv av passage av vattendrag vid ombyggnad av väg är helt avhängigt hur broar och trummor utformas, men kan utgöra vandringshinder för vattenlevande djur. En vägombyggnad kan dock även ge en positiv konsekvens genom att tidigare dåligt fungerande passager av vattendrag åtgärdas.

Risken att påverka våtmarker på ett betydande sätt genom intrång är större vid nybyggnad än ombyggnad. Inget ombyggnadsobjekt är planerat till de mer våtmarksrika norra delarna av länet.

Ombyggnadsprojekt som medför små intrång påverkar inte omfattningen av ängs- och betesmark samt jordbrukslandskapet nämnvärt. Ombyggnad i form av rätningar och mitträcke kan dock påverka vägen som linjeelement i landskapet och barriäreffekten kan förstärkas vilket kan påverka upplevelsen av det omgivande kulturlandskapet. Befintliga strukturer med historisk förankring i det omgivande landskapet kan också påverkas.

Vad gäller satsning på cykelvägar, vilket främst görs i planalternativ 2 (liksom alt 1) sker utbyggnad av cykelvägar i de flesta fall i anslutning till befintlig infrastruktur, vilket medför att den negativa påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön blir liten.

4.1.5 Planalternativ 1

Klimat

Planalternativ 1 innebär i betydligt högre grad än de övriga alternativen satsningar på åtgärder i järnvägssystemet i form av medfinansiering. Dessa åtgärder har som syfte att medföra ökad kapacitet, tillgänglighet (fler stopp), framkomlighet och säkerhet på och i direkt anslutning till järnvägen (anslutande GC-vägar). Sammantaget ger dessa åtgärder goda förutsättningar för minskade utsläpp av koldioxid. För boende i pendlingsorter till Uppsala kan kapacitetsstärkande åtgärder för järnväg upplevas som starkt positiva och i vissa fall avgöra huruvida pendling sker med tåg eller inte. Om så är fallet blir påverkan på klimatet tydligt positiv.

Mer pottpengar för kollektivtrafik och cykelvägar avsätts i planalternativ 1 än i alternativ 2 och nollalternativet, vilket medför positiva effekter på klimatet, enligt resonemanget under avsnitt 5.3.2. Sådana åtgärder ger förutsättningar för att lägga om trafiken från bil till andra, mer klimatvänliga transportslag. För att få full effekt av detta behöver eventuellt begränsande åtgärder för biltrafiken göras, så att det blir svårare att åka bil och lättare med alternativa transportmedel. Sådana åtgärder ryms inte inom denna plan men bör aktivt finnas med i den framtida planeringen. I kombination med transportplanens insatser finns förutsättningar för en sådan utveckling.

Betydligt lägre summa (590 mkr) satsas i planalternativ 1 på vägprojekt än i övriga två alternativ, vilket medför att konsekvenserna blir de samma som har beskrivits för dessa alternativ men i mindre omfattning. De direkta konsekvenserna av vägåtgärderna bedöms som små då investeringarna innebär få helt nya vägsträckningar. Bättre tillgänglighet och framkomlighet på vägarna i länet bedöms i viss mån medföra ökade personbilstransporter och tung trafik på länets vägar.

Satsningarna på att förbättra tillgängligheten avseende kollektivtrafik på väg, gång- och cykeltrafik samt spårbunden trafik bedöms medföra att alternativet sammantaget medför större positiva konsekvenser för klimatet och miljön i allmänhet jämfört med nollalternativet och planalternativ 2.

Hälsa

Med planalternativ 1 sker en större satsning på kollektivtrafikåtgärder (inklusive järnväg) än i övriga alternativ. Detta bedöms medföra minskade utsläpp till omgivande luft, mark och vatten genom att en viss överflyttning kan förväntas från bilpendling till tågpendling. Dessutom förbättras möjligheterna för människor som inte är bilägare eller som inte har skog nära bostaden att använda skogen för friluftsliv. Alternativet bedöms sammantaget innebära en positiv påverkan på friluftslivet i länet. Större satsningar på kollektivtrafik medför potential för bättre möjlighet att ta sig ut i naturen.

Åtgärder för järnväg som leder till ökad trafik längs järnvägen, medför försämrad bullermiljö för de som bor i anslutning till järnvägen. Åtgärderna kan dock på andra platser medföra en marginellt förbättrad bullersituation genom att biltrafiken minskar. Den sammantagna påverkan ur bullersynpunkt är att bullermiljön riskerar att försämras på vissa platser och förbättras på andra.

Liksom i planalternativ 2 som beskrivs ovan görs i planalternativ 1 satsningar på cykelinfrastruktur, vilket genererar ökad cykeltrafik. Ökad motion ger mycket positiv effekt på folkhälsan och cykeltrafiken kommer därför med satsningar att bidra till denna ökade hälsa.

Vad gäller åtgärder inom vägnätet blir konsekvenserna de samma som har beskrivits för planalternativ 2 (och nollalternativet) men i mindre omfattning.

Landskap

Investeringarna i planalternativ 1 omfattar endast ombyggnad av befintliga vägar och järnvägar samt GC-åtgärder, vilket bedöms medföra begränsade nya intrång i det omgivande landskapet. Alternativet bedöms innebära liten risk att påverka den biologiska mångfalden eller minska andelen hotade arter i länet. Små intrång är dock inte alltid detsamma som små konsekvenser. Konsekvenserna för djur- och växtlivet och den biologiska mångfalden är helt beroende av de platsspecifika förutsättningarna på de platser som berörs av nya intrång. Detta måste utredas i den vidare projektplaneringen.

Ombyggnad av vägar och järnvägar kan medföra förlängning av trummor i vattendrag och breddning av broar, vilket kan utgöra vandringshinder för flora och fauna. Konsekvensen

av detta beror helt av hur broar och trummor utformas. En konsekvens av ombyggnad kan även vara att tidigare dåligt fungerande passager av vattendrag åtgärdas.

Planalternativ 1 medför i likhet med de övriga alternativen små intrång i odlingslandskapet och påverkar därför inte omfattningen av ängs- och betesmark nämnvärt. I vissa fall kan åtgärder i form av planskilda korsningar bidra positivt till att binda samman en tätorts två halvor. Också nygamla stationslägen kan vara betydelsefulla ur kulturmiljösynpunkt då orter som tidigare varit stationssamhällen åter kan bli det. Dessa samhällen har i regel en äldre struktur som är uppbyggd kring järnvägen som åter kan komma att få ökad betydelse. Investeringarna i järnvägsåtgärder kan medföra ökade bullernivåer i kulturhistoriska värdefulla miljöer.

4.1.6 Jämförelse mellan alternativen

I tabell 8.1 nedan görs en konsekvensanalys av samtliga alternativ enligt Trafikverkets "Förslag till miljöbedömningsgrunder för bedömning av planer och program inom transportområdet" och de definitioner av varje miljöaspekt som anges där.

I tabellen har alternativen graderats på en skala 1 till 3, där 1 har bedömts vara det bästa alternativet (i form av störst positiv effekt eller minst negativ) med avseende på en viss miljöaspekt och 3 anses vara det sämsta alternativet. Det alternativ som har fått flest 1:or (i detta fall länstransportplanens alternativ 1) är det alternativ som på bästa sätt går i riktning mot de nationella miljömålen och transportpolitiska målen.

En del siffror i tabellen är i fet stil och andra är i normal stil. Detta markerar att det finns ett avstånd mellan den/de siffror som är fetmarkerade och den/de som inte är det. Exempelvis har alternativ 1 markerats som bäst i förhållande till miljöaspekten klimatfaktorer. Eftersom siffran dessutom är fetmarkerad bedöms alternativets positiva påverkan på klimatfaktorer vara extra tydlig i förhållande till de andra alternativen.

I tabellen kan utläsas att länstransportplanens alternativ 1 generellt sett anses ha bäst förutsättning att gå i riktning mot de nationella miljömålen och de transportpolitiska målen. Orsaken till detta är att man i planalternativ 1 har valt att fördela medel åt järnväg (i form av en medfinansiering) och inte enbart åt vägtrafik (som i planalternativ 2). Dessutom föreslås mer pengar läggas på kollektivtrafik och cykel än i alternativ 2. Både nollalternativet och alternativ 2 föreslår endast vägsatsningar, i form av namnsatta objekt och brister. Det innebär att alla de positiva konsekvenser på klimat och hälsa som en satsning på järnväg medför, endast tillfaller alternativ 1.

Alternativ 1 har fått bästa resultat för samtliga miljöaspekter, utom vad gäller trafiksäkerhet och materiella tillgångar. Här har istället nollalternativet (tätt följt av planalternativ 2) fått högsta resultat, vilket beror på att man i dessa båda alternativ satsar mer pengar på vägobjekt och därmed även exempelvis trafiksäkerhet än i planalternativ 1. Samtidigt behöver man väga in att en förbättrad kollektivtrafik och järnväg (alt. 1) kan förväntas medföra minskad biltrafik och därmed minskad risk för olyckor samt att en förbättrad vägstandard (nollalt. och alt. 2) bedöms öka trafiken på väg och därmed också öka risken för olyckor. Sammantaget bedöms ändå nollalternativet följt av alternativ 2 vara bäst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Miljöaspekten materiella tillgångar har tolkats som 30 (38)

2013-05-13

MKB TILLHÖRANDE LÄNSPLAN FÖR REGIONAL
TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN 2014-2025.

att ett mer förgrenat vägnät är det mest positiva för att få ökad åtkomst till de ekonomiska värden som definieras i tabell 8.1 nedan.

För alternativ 1 finns det tre miljöaspekter där alternativet sticker ut och anses vara överlägset bäst (fetmarkerat) i förhållande till planalternativ 2 (och nollalternativet). Detta gäller för miljöaspekterna klimatfaktorer, luft samt tillgång till utbud/aktiviteter. Detta är främst kopplat till det faktum att man i planalternativ 1 väljer att satsa på järnväg och inte enbart väg. Att planalternativ 2 i dessa fall (och i flera andra) ändå bedöms vara bättre än nollalternativet beror i sin tur i stora delar på att man väljer att satsa mer på kollektivtrafik och cykelvägar än i nollalternativet.

Vad gäller miljöaspekten befolkning där tillgänglighet till olika målpunkter (för främst barn, äldre, funktionshindrade) analyseras är det de båda planalternativens inriktningar mot kollektivtrafik och cykel som medför att dessa har markerats med fet stil och därmed har bedömts vara tydligt bättre än nollalternativet.

Tabell 8.1 Gradering av samtliga alternativ på en skala 1-3 utifrån deras konsekvenser på de av Trafikverket framtagna bedömningsgrunder som definieras i tabellen. Förklaring gällande siffror som är i fet stil respektive i normal stil finns i texten på föregående sida.

Fokusområde	Miljöaspekter	Definition	Nollalt	Alt 1	Alt 2
Klimat	Klimatfaktorer	Utsläpp av växthusgaser Energianvändning	3	1	2
Hälsa	Luft	Emissioner av luftföroreningar Luftkvalitet i tätort	3	1	2
	Människors hälsa	Störning i form av buller, luftförorening eller vibrationer	3	1	2
		Förorening av dricksvatten eller mark, strålning, byggskede	1	3	2
		Trafiksäkerhet	1	3	2
		Tillgång till utbud och aktiviteter (arbete, fritid)	3	1	2
	Vatten	Påverkan på vattenkvalitet både vid drift och i byggskede	3	1	2
	Mark	Förorening av mark som kan ge skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö	3	1	2
	Materiella tillgångar	Fysiska strukturer som möjliggör åtkomst till ekonomiska värden såsom avfall-/avfallshantering, areella närings, social infrastruktur, transportinfrastruktur m.m. Ett välförgrenat vägnät är positivt.	1	3	2
Landskap	Befolkning	Tillgänglighet till olika målpunkter Avser främst befolkning utan tillgång till bil (barn, äldre, funktionshindrade)	3	1	2
	Djur- och växtliv, biologisk mångfald	Mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem	3	1	2
	Landskap	Landskapets skala, struktur och visuell karaktär (topografi, riktning, öppenhet/slutenhet)	3	1	2
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv och bebyggelse	Fysiska spår i landskapet av människors användning (mönster i landskapet, byggnader, fornlämningar m.m.)	3	1	2

4.2 Målkonflikter

Infrastrukturinvesteringar bidrar till ökad mobilitet och tillgänglighet och skapar förutsättningar för snabbare och effektivare resor och transporter. Den största andelen resor och transporter sker på väg och Trafikverkets trafikprognoser visar fortsatt trafiktillväxt. Resenärer och godstransportörer drar nytta av tillkommande infrastruktur, vilket kan generera samhällsekonomisk nytta i form av bland annat kortare restider och minskad risk för olyckor. Det är i första hand den minskade restiden som investeringarna ska leda till som gör det samhällsekonomiska lönsamt att investera i ny infrastruktur.

När befolkningen och ekonomin växer ökar även efterfrågan på resor och transporter. För att möta en ökad efterfrågan byggs bland annat ny väg-infrastruktur, vilket i sig genererar mer vägtrafik. När trafiken ökar så ökar även utsläppen av koldioxid, vilket motverkar riksdagens klimatmål. Här finns tydliga målkonflikter mellan miljömål och mål för "tillgänglighet" och "ökad framkomlighet" där exempelvis högre tillåtna hastigheter på vägarna också genererar ökade utsläpp av växthusgaser.

Riksdagens trafikutskott har konstaterat att tydliga prioriteringar behöver göras när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. Beslut som vi fattar idag kommer att påverka transportmöjligheterna och därmed även exempelvis lokalisering av bostäder och arbetsplatser för en lång tid framöver. Utskottet slår fast att investeringar i ny infrastruktur sammantaget behöver bidra till att minska koldioxidutsläppen och att det krävs prioriteringar som bidrar till en sådan utveckling.

5 Indirekta och kumulativa effekter

5.1 Följdexploatering

Ny infrastruktur kan komma att medföra nya rörelsemönster och därmed nya lägen för etablering av t.ex. handelsområden. Nya stationslägen längs en järnväg kan medföra att helt nya bebyggelseområden etableras kring dessa. Stationer längs befintliga järnvägar har ofta centrala lägen och en äldre struktur som är uppbyggd kring stationen. Att på nytt bygga upp en sådan struktur när stationer åter tas i bruk är i regel främjande för ett fungerande samhälle med god gång- och cykelmöjligheter. I takt med att de nygamla stationsorterna växer till ökar serviceunderlaget och bilberoende kan minska genom att orten blir mer självförsörjande. Ur klimatperspektiv blir detta en god spiral.

Också åtgärder i vägnätet kan bidra till att öka pendlingsmöjligheterna från fler orter genom att restiderna minskar. Sker pendlingen med buss blir klimatpåverkan liten, men om pendlingen sker med bil blir det en negativ klimatpåverkan. Det är därför viktigt att tillgodose bra kollektivtrafik på de sträckor som prioriteras för åtgärder.

5.2 Barriäreffekter

Åtgärder som gäller mitträcken medför att vägar förstärks som barriärer för både människor och djur. Människors rörelsemönster kan komma att påverkas så att man väljer bort att använda friluftsområden på andra sidan vägen från bostaden sett, med resultatet att man kan få sämre tillgång till bra friluftsområden. Det kan medföra att man i mindre utsträckning rör sig i naturen vilket innebär negativa konsekvenser för människors hälsa. I de fall mitträcke inte kombineras med längsgående GC-väg blir möjligheterna att ta sig fram med cykel längs vägen stark begränsade för vissa människor vilket får konsekvenser för människors hälsa. Det innebär troligen även att man använder bilen mer med konsekvenser för klimatet och människors hälsa som följd.

5.3 Översvämning

En utmaning för framtiden blir att i såväl den fysiska som infrastrukturplaneringen ta hänsyn till befarade klimatförändringar som till exempel ökad mängd nederbörd med ökade flöden av dagvatten. För att minimera negativa konsekvenser för sjöar och vattendrag till följd av detta bör ny infrastrukturs och andra anläggningars lokalisering och dimensioneringsbehov studeras i tidiga skeden. För att finansiera sådana studier kan avsatta anpassnings- och utvecklingsinvesteringar användas. Klimatförändringar kommer i framtiden sannolikt att medföra ökad mängd nederbörd och därmed ökade flöden i vattendrag och höjda vattennivåer i sjöar. I dagsläget är problemen begränsade men i framtiden spås denna typ av konflikter och konsekvenser bli allt mer betydelsefulla att beakta i planeringen. Dagens infrastruktur är inte uppbyggt utifrån denna förutsättning vilket kan komma att få konsekvenser i form av ombyggnadsprojekt för att åtgärda detta i framtiden.

5.4 Skogsbilvägar

Skogsbilvägar kan vara en indirekt följd av vägåtgärder genom att möjligheterna till utfarter på vägar kan minska och skogsbilvägarna kan därmed behöva bli längre. Det ökar intrången och risken för att påverka natur- och kulturmiljön.

5.5 Kumulativa effekter

I länsplanen föreslås en rad ganska små konsekvenser som i sig medför liten risk för betydande miljökonsekvenser men som sammantaget kan medföra betydande miljöpåverkan. En kumulativ effekt som planen innebär stor risk för är klimatpåverkan genom flera små åtgärder i vägsystemet som bidrar till ökat bilanvändande. En annan kumulativ effekt är när små intrång i värdefulla biotoper sammantaget kan medföra att levnadsförhållandena för någon eller några arter försämrats så mycket att en betydande negativ påverkan uppkommer. Det är inte bara planens små förändringar som sammantaget kan ge en kumulativ effekt utan lika mycket planens genomförande tillsammans med t.ex. tätortsutbyggnad och utbyggnad av annan infrastruktur.

6 Uppföljning av planens miljöpåverkan

Miljöpåverkan av länstransportplanen kommer att följas upp med hjälp av redan befintliga miljöövervakningssystem. Det finns ett antal olika system och indikatorer som följs upp som kan vara relevanta för att följa länstransportplanens miljökonsekvenser. Syftet med uppföljningen är att se om åtgärderna bidrar till måluppfyllelse på det sätt som man tänkt sig, att kontrollera att negativ miljöpåverkan inte blir större än avsett, och att kunna upptäcka och åtgärda oförutsedda negativa konsekvenser.

Faktaruta: Lagstiftningens krav på uppföljning av planer

Alla planer som ska miljöbedömas måste också följas upp. Syftet med kravet på uppföljning är att myndigheten som antagit planen tidigt ska skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan genomförandet av planen faktiskt medför. Det ska göras för att "myndigheten...tidigt skall få kännedom om sådan betydande miljöpåverkan som tidigare inte identifierats så att lämpliga åtgärder för avhjälpande kan vidtas" (MB 6 kap. 18§). "Åtgärder för avhjälpande" avser givetvis endast negativ miljöpåverkan.

Uppföljningen ska omfatta all betydande miljöpåverkan: positiv, negativ, förutsedd, oförutsedd, och gränsöverskridande. Fokus ska vara på den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan få enligt miljöbedömningen och effekterna av de åtgärder som vidtas för att minska påverkan.

Ansaret för uppföljningen ligger hos den myndighet som har antagit planen (MB 6 kap. 18§). Det inbegriper även det ekonomiska ansvaret för uppföljningen och eventuella åtgärder. Själva genomförandet av uppföljningen kan helt eller delvis utföras av exv. konsult eller annan aktör. Resultaten från uppföljningen ska dokumenteras och bör göras tillgängliga för allmänheten.

Det finns inga krav på att upprätta ett enskilt uppföljningsprogram per plan. Istället rekommenderas att befintliga övervaknings- och uppföljningssystem används när det är lämpligt. Planens kumulativa effekter kan t.ex. i vissa fall lättare konstateras om uppföljningen och övervakningen omfattar flera planer och program. Det finns heller inga närmare bestämmelser om hur uppföljningen ska gå till angående t.ex. tidpunkter, frekvens eller metoder. Detta bör anpassas till planen och beror bl.a. av hur miljöstörande planen antas vara. Effekterna av planen analyseras i samband med ordinarie årsuppföljning.

(Källa: Naturvårdsverket. Handbok 2009:1)

För närvarande uppdaterar Länsstyrelsen RUS-indikatorerna för transporter. Dessa indikatorer kommer troligen vara väl lämpade även för uppföljningen av Länstransportplanen. Boverket håller också på att ta fram uppdaterade RUS-indikatorer för miljömålet God Bebyggd Miljö. Även dessa kan vara lämpliga för uppföljningen av Länstransportplanen. I tabellen nedan listas exempel på uppföljningssystem och indikatorer som länsstyrelsen skulle kunna använda för uppföljning av planens miljökonsekvenser. För varje möjlig indikator ges också hänvisning till var informationen kan återfinnas.

Bilaga 1 Källor

Regering och Riksdag

Miljöbalken 6 kapitlet

Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Direktiv till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur 2012-12-20

Trafikverket och nationella myndigheter

Naturvårdsverket. (2013). Yttrande 2013-01-10. *Avgränsningssamråd för miljöbedömning av nationell transportplan 2014-2025*

Naturvårdsverket. (2009:1). *Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program.*

Banverket mfl. (2008). *Metodbeskrivning. Miljöbedömning i transportsektorns åtgärdsplanering 2010-2021.*

Riksrevisionen. (RR 2009:23). *Länsplanerna för regional transportinfrastruktur.*

Trafikverket (2011:134). *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet*

Trafikverket (TRV 2012/85778) *Avgränsningssamråd för miljöbedömning av nationell transportplan 2014-2025*

Trafikverkets hemsida: <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Stockholm/Projekt-i-lanet/>

Regionala och kommunala underlag

Regionförbundet Uppsala län (2010). *Länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2010-2021*

Regionförbundet Uppsala län (2010). *Regional utvecklingsstrategi, Upplands drivkraft 3.0.*

Nationella miljömålen på hemsidan www.miljomal.se

Material från Hargshamn

Muntlig kommunikation och mejlväxling

Anna Wahlström, Naturvårdsverket (telefon 20 mars 2013)

Elin Forsberg, Naturvårdsverket (telefon 20 mars 2013)

Peggy Lerman, Lagtolken (telefon 20 mars 2013)

Ida Stjärnström, SLL (mejl 20 mars 2013)

PM

2013-06-14

Uppdragsnummer:
3580703000

Samlad effektbedömning tillhörande länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2014-2025

Denna effektbedömning redovisar effekter av föreliggande planförslag med hänsyn till de två alternativa inriktningarna, planalternativ 1 och 2. Planalternativen skiljer sig främst genom att alternativ 1 innebär fler satsningar inom järnväg, kollektivtrafik samt gång- och cykelåtgärder, medan alternativ 2 i större utsträckning följer tidigare plan där fokus främst ligger på vägåtgärder. Effektbedömningen utgår ifrån nuläget och redovisar vad åtgärderna ger för positiva eller negativa effekter.

Kriterier för effektbedömningen

De nationella transportpolitiska målen, tillsammans med de regionala målen för Uppsalaregionen i detta planförslag utgör grunden i effektbedömningen. Fokus ligger på målen i denna plan, vilka i sin tur grundar sig på nationella mål för transportpolitik (se avsnitt 18.3.3. i denna plan), gemensamma mål för Östra Mellansverige som tagits fram inom ramen för samarbetet En bättre sats, samt mål för den regionala utvecklingsstrategin (Uppländsk drivkraft 2.0). De transportpolitiska målen är uppdelade i två fokusområden, ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

Effektbedömningen har inte gjorts utifrån varje enskilt mål, utan innehållet i målen har sammanfogats och grupperats till åtta kriterier. Var och ett av de regionala eller nationella målen kan alltså svara mot en eller flera bedömningsgrupper. Bedömningsgrupperna beskrivs kortfattat nedan:

Mobilitet och tillgänglighet

innefattar dels hur människor och gods kan transporteras lokalt/regionalt och nationellt, dels åtgärder som förbättrar tillgängligheten, d.v.s. minskar avstånden till målpunkter och/eller ger kortare restider. Det kan också vara åtgärder som öppnar upp nya transportvägar. Regionförstoring innefattas i begreppet tillgänglighet, och innebär att områden där personer kan bo och arbeta växer.

Kvalitet

rör främst kollektiva förbättringsåtgärder inom väg- och järnvägstrafik. Förbättringarna inbegriper exempelvis åtgärder för ökad bekvämlighet, samordning mellan trafikslag, förbättrad kommunikation, minskade köer vid städer och ökad punktlighet som leder till förhöjd tillförlitlighet för kollektivtrafiken.

Användbarhet

innebär att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla; barn, gamla, unga och människor med funktionsnedsättning. Funktionsåtgärder kan vara planskildheter vid större vägar eller järnvägar. Andra åtgärder kan vara förändring av miljöer där funktionshindrade lättare kan orientera sig eller röra sig, exempelvis taktila stråk.

Jämställdhet

innebär att systemet ska verka för samma transportmöjligheter för män och kvinnor. Åtgärder inom transportinfrastrukturen medför sällan några särskilda anpassningar till något av könen. Däremot visar statistiken att män använder bil mer än kvinnor för arbetspendling och reser längre sträckor, medan kvinnor i större utsträckning reser kollektivt. Därmed bidrar ett transportsystem som främst är utvecklat med hänsyn till biltrafik i större utsträckning till att öka mäns transportmöjligheter. Åtgärder som gynnar kollektivt resande underlättar i större utsträckning kvinnors geografiska tillgänglighet och möjligheter att ta del av regionförstoring.

Säkerhet

innebär en ambition om att minska olycksriskerna och konsekvenserna av olyckor. Mötesfria landsvägar, separering av gång- och cykelvägar från övriga trafikleder samt cirkulationsplatser är exempel på åtgärder som ger ökad säkerhet. Även hastighetsanpassning påverkar säkerheten, där lägre hastigheter ofta medför en säkrare trafikmiljö.

Miljö - landskap

innefattar påverkan på natur-, kulturmiljö- och friluftsvärden. Intrång i form av nya sträckningar och breddningar av vägar påverkar målet negativt. Mittseparering kan medföra en ökad barriäreffekt för människor och djur medan gång- och cykelåtgärder motverkar barriäreffekter. Kollektivtrafiksatsningar kan öka möjligheten för människor att ta sig ut i naturen och idka friluftsliv.

Miljö - begränsad klimatpåverkan

innefattar utsläpp av klimatpåverkande gaser. Vägtransportsektorn bidrar till drygt en tredjedel av utsläppen av växthusgaser i Sverige (2011). Transportsektorns klimatpåverkan tenderar att minska något, bland annat tack vare ekonomiska styrmedel som gör att fossila bränslen byts ut mot förnyelsebara energikällor. Transportsystemets utformning och funktion behöver dock anpassas ytterligare för att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* ska kunna uppfyllas. Satsningar som gynnar överflyttning från väg- till järnvägstransporter samt från personbilar till kollektivtrafik och cykel, är exempel på områden där transportplanering kan medföra betydande förbättringar ur klimatsynpunkt.

Miljö - hälsa

innefattar påverkan på människors hälsa med avseende på luftkvalitet och buller. Transportsektorn bidrar till ohälsa genom bland annat bullerspridning och luftföroreningar. Utöver de utsläpp av förorenande ämnen som förbränningen av fossila drivmedel medför, utgör även partiklar som uppkommer vid slitage av vägbanan hälsorisker vid inandning. Vägtrafikens effekter kan minskas genom bland annat överflyttning av vägtransporter till järnväg. Även förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter bidrar till minskat buller och luftföroreningar, framför allt i tätorter. Ökad användning av gång- och cykelvägar kan även i ett

bredare samhällsligt perspektiv bidra till en bättre hälsa genom att ge goda förutsättningar för vardagsmotion.

Mål och bedömningsmatris

Målmatriken i tabellen 1 nedan, visar hur de nationella transportpolitiska målen, samt målen och strategierna för denna plan sammanfaller med de åtta valda bedömningskriterierna för denna effektbedömning. Vissa mål kan ha mycket liten påverkan inom många olika områden, vilket kan försvåra gränsdragningen mellan grupperna. Denna sammanställning visar de tydligaste kopplingarna mellan mål och kategorier och ska ses som en vägledning snarare än en tydlig klassificering.

Tillsammans täcker de nationella transportpolitiska målen alla bedömningskategorier. Det är tydligt att de har olika inriktningar, där tillgänglighetsmålet har störst bäring inom kategorierna mobilitet och tillgänglighet, kvalitet, jämställdhet och säkerhet medan hänsynsmålen i större utsträckning är inriktade på säkerhets- och miljöinriktade frågor. Skulle man dela upp de nationella målen i sina tolv delmål kan man se att ett särskilt stort fokus ligger inom områdena mobilitet och tillgänglighet, användbarhet, jämställdhet och säkerhet. Länstransportplanens mål och strategier fokuserar istället huvudsakligen på åtgärder för minskad påverkan på klimat och hälsa, men även användbarhet, jämställdhet samt mobilitet och tillgänglighet. Inget av de regionala målen sätter fokus på ökad trafiksäkerhet.

Alla mål förutom ett berör i olika utsträckning någon eller några av de åtta bedömningskategorierna. Målet om att *"Uppsala län ska få infrastrukturella investeringsmedel minst i proportion till länets andel av rikets befolkning till år 2030, motsvarande ca 3,8 %"* kan inte bedömas påverka någon särskild kategori. Beroende på om det uppfylls kommer dock möjligheterna till utförandet av valda åtgärder att påverkas.

Tabell 1: Matris med sammanställning över måls- och strategiers samband med bedömningskategorier.

Matris över mål och bedömningskategorier	Bedömningskategorier							
	Mobilitet & tillgänglighet	Kvalitet	Användbarhet	Jämställdhet	Säkerhet	Miljö - landskap	Miljö - klimatpåverkan	Miljö - hälsa
Nationella transportpolitiska mål								
Tillgänglighetsmålet	x	x	x	x	x			
Hänsynsmålet					x	x	x	x
Länstransportplanens mål								
Antalet resande med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020 (med basår 2006). Det långsiktiga målet är att hälften av alla motoriserade resor sker med kollektivtrafik.	x	x	x	x		x	x	x
Uppsala län ska få infrastrukturella investeringsmedel minst i proportion till länets andel av rikets befolkning till år 2030, motsvarande ca 3,8 %.								
Utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 procent till år 2020 (med basår 1990).							x	
Uppsala län ska ha en bred och regelbunden samverkan med omkringliggande län, så att resande och transporter i ett storregionalt perspektiv stärks och utvecklas.	x							
Godstransporter till, från och genom Uppsala län ska ske så effektivt och hållbart som möjligt.	x						x	x
Andel resor som sker till fots eller med cykel ska öka.			x	x		x	x	x
Regionala strategier								
Ökat resande med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken (väg och järnväg).	x	x	x	x			x	x
Effektiva och hållbara godstransporter till/ från och genom länet (väg, järnväg och sjöfart).	x						x	x
Ökad andel resor som sker med cykel eller till fots (gång- och cykelvägar).			x	x		x	x	x
Bred samverkan med omkringliggande län, för att stärka och utveckla resande och transporter i ett stor-regionalt perspektiv.	x							

Effektbedömning av åtgärdsgrupper

I bedömningsmatrisen nedan beskrivs de olika åtgärdsgrupperna med hänsyn till de åtta valda bedömningskategorierna. Samtliga åtgärdsgrupper bedöms utifrån nuläge och redovisar om åtgärden får positiv, negativ eller obetydlig/obestämd påverkan. Det finns fem olika bedömningsnivåer, för teckenförklaring se rutan nedanför tabellen.

Tabell 2: Bedömningsmatris för åtgärderna med hänsyn till medeltilldelning i de två planalternativen.

Åtgärder	Alternativ 1	Alternativ 2	Mobilitet och tillgänglighet								
			Kvalitet	Användbarhet	Jämställdhet	Säkerhet	Miljö - klimatpåverkan	Miljö - hälsa	Miljö - landskap		
Namnsatta objekt	[milj. kr]										
Väg 288, Delsträckor: Hov-Alunda, Alunda-Gimo, Gimo-Börstil	420	790	+	+	0	0	+	-	0	--	
			++	+	0	0	++	--	-	--	
Muddring i Hargs hamn				+	0	0	0	+	+	+	-
				++	0	0	0	+	+	+	-
Väg 55, Delsträckor: Enköping-Litslena, Örsundsbro- Kvarnbolund	-		+	+	0	0	+	-	0	-	
			++	+	0	0	++	--	-	-	
Namnsatta brister											
Inriktning väg	200	290	+	+	0	0	+	-	-	-	
			++	+	0	0	+	-	-	--	
Inriktning järnväg	300	-	++	++	+	+	0	+	+	-	
			0	0	0	0	0	0	0	0	
Potter											
Kollektivtrafik	275	210	+	++	++	+	+	+	+	0	
			+	+	+	+	+	+	+	0	
Cykelvägnät	275	210	0	0	++	+	+	++	++	0	
			0	0	++	+	+	++	++	0	
Trafiksäkerhet	95	65	0	0	+	0	+	0	0	0	
			0	0	+	0	+	0	0	0	

+, + +	Åtgärden bedöms i ökande grad ge positiva effekter
-, - -	Åtgärden bedöms i ökande grad ge negativa effekter
0	Åtgärden bedöms ge obetydliga eller oklara effekter

Nedan följer kortfattade bedömningar av de olika åtgärdsgrupperna som presenterats i tabellen ovan. Beskrivningarna omfattar endast de bedömningskategorier som inom varje åtgärdsgrupp bedömts ge betydande positiva eller negativa effekter.

Namnsatta objekt

- *Väg 288 med tre delsträckor*

Planerade åtgärder inom länsväg 288 syftar främst till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Åtgärderna utgörs i stor utsträckning av ombyggnad till mötesfri väg, men till viss utsträckning även breddning och ny sträckning på delsträckor. De viktigaste effekterna av dessa åtgärder bedöms ligga inom kategorierna mobilitet och tillgänglighet, säkerhet samt påverkan på klimat och landskap. Genom att förbättra framkomligheten uppnås restidvinster och transporter inom regionen blir effektivare. Möjligheterna till snabbare pendling inverkar positivt på regionförstoring. Investeringar i väg 288 bidrar till att Östhammar knyts bättre till Uppsala, Arlanda, Stockholm. Vägen utgör därmed en länk av stor vikt för regionen inte bara för arbetspendling utan också för turismen.

Väg 288 trafikeras av Upplands lokaltrafik från Uppsala upp mot Öregrund och Östhammar. För att gynna kollektivtrafiken föreslås även åtgärder för tillgänglighetsanpassning vid busshållplatser (exempelvis bushållplatser med väderskydd eller cykelparkeringar i sanslutning till hållplatserna). Dessa åtgärder bidrar positivt till transporternas kvalitet.

Samtidigt innebär underlättade möjligheter för vägtransporter även att trafiken på väg ökar, vilket får negativa effekter på klimatpåverkan. Vidare medför ökade hastigheter också ökade luftutsläpp. I de fall breddning och utbyggnad av väg sker, tas tidigare obebyggd mark i anspråk vilket generellt får negativa effekter på landskapet.

- *Väg 55 med två delsträckor*

Åtgärder som planeras inom riksväg 55 syftar liksom för väg 288 huvudsakligen till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Föreslagna åtgärder lägger även större fokus på trafiksäkerhetsåtgärder i form av planskilda korsningar och en port under vägen för oskyddade trafikanter samt ombyggnad av en befintlig korsning så att separata körfält för vänstersvängande trafik byggs. Effekterna av dessa åtgärder sammanfaller till stor del med bedömningen för väg 288, med direkt ökad tillgänglighet, regionförstoring, ökad säkerhet samt ökad klimatpåverkan. Eftersom sträckan trafikeras av många busstransporter på sträckan Enköping - Uppsala, gynnar åtgärderna även kollektivtrafiken. Tillgänglighetseffekterna för både personbils-, gods- och busstransporter blir stora då vägen fungerar som en genande länk över Mälaren mot söder och väster.

De negativa effekter inom miljöaspekter som beskrevs för väg 288 kan även appliceras på väg 55.

- *Muddring i Hargs hamn*

Med syfte att vidga befintlig farled, så att djupgående fartyg tillåts användas i hamnen, har tillstånd erhållits att muddra utanför hamnen. Tillståndet innebär också utbyggnad av en malmkaj och ny kaj. Åtgärden möjliggör för ett minskat antal fartygstransporter, med större laster. Minskad färjetrafik skulle innebära något mindre risk för trafikolyckor. Muddringen och utbyggnaden av hamnen kräver betydande ingrepp i närliggande miljö och bedöms påverka landskapet negativt

Långsiktigt sett skulle åtgärden även kunna öppna upp för ökade transportmöjligheter av större gods över vatten och i viss utsträckning avlasta vägtransporter. För att möjliggöra detta krävs dock att kapaciteten Hargshamnbanan utökas, vilket i sig kräver omfattande åtgärder.

Namnsatta brister

Nedan ges en sammanfattning av de brister som har getts prioritet 1 i länsplanen. För en ingående redogörelse för namnsatta brister se kapitel 10 i denna plan. Bristerna har delats upp efter inriktning på väg och järnväg.

- *Inriktning väg*

Åtgärdsgruppen namnsatta brister inom väg sammanfaller i stor utsträckning med åtgärderna i de två tidigare beskrivna vägåtgärderna. Här omfattas generellt sett något mindre åtgärder med fokus på tillgänglighet och säkerhet. Åtgärder som gynnar kollektivtrafiken genom exempelvis förbättrade kopplingar till regional tåg- och busstrafik, bedöms få positiva effekter både ur jämställdhetssynpunkt och med hänsyn till kategorin användbarhet. Vidare har åtgärder i form av planskilda korsningar positiva effekter på tillgänglighet, användbarhet och säkerhet. Åtgärder som har getts prioritet 1 har bedömts som de mest centrala för regionförstoring och väntas få positiva effekter på utvecklingen av arbetsmarknaden i regionen.

I den utsträckning som åtgärderna medför förhöjda hastighetsgränser i stadsmiljö påverkas miljön för oskyddade trafikanter negativt. Vidare kan detta indirekt medföra en ökad användning av bil, med negativa effekter på luftkvalitet och ökad klimatpåverkan. Genom att skapa en effektivare infrastruktur för vägtransporter skapas både möjligheter för utveckling, regionförstoring och ökad tillgänglighet, samtidigt som ett ökat användande av vägtransporter medför negativ miljöpåverkan, både med hänsyn till klimat, hälsa och landskap.

- *Inriktning järnväg*

Den del av namnsatta brister som inriktar sig på förbättringar inom järnvägen innefattar åtgärder som höjer kapaciteten inom järnväg, ökar attraktiviteten av bantransporter samt förbättrar samordningen mellan tåg- och andra kollektivtransporter. Åtgärder som möjliggör snabba och smidiga resor med tåg förbättrar möjligheterna för arbetspendling. Effekterna blir ökad satsning samt en påtagligt förbättrad och påskyndad regionförstoring. Tåg är ett transportmedel som kan användas av både gamla och unga, med eller utan körkort. Därmed

bedöms investeringar inom järnväg gynna en större andel av befolkningen och ha positiva effekter för användbarhet och jämställdhet i transportinfrastrukturen.

Genom att underlätta och göra tågresor attraktivare möjliggör man för en överflyttning av resande från bil till tåg. Den största ökningen av tågresor bedöms dock kunna ske som nyskapat resande, både med hänsyn till att trafikbehövet kommer att öka i takt med regionens utveckling och samtidigt som regionförstoring sker. Ur miljösynpunkt bedöms denna typ av åtgärder, i den utsträckning de medför överflyttning från väg, få positiva effekter inom klimatpåverkan och hälsa. Eftersom förstärkningar av spårinfrastruktur medför vissa ingrepp i landskapet och barriäreffekter, bedöms effekterna inom denna kategori bli något negativa.

Potter

Namnsatta brister inom transportinfrastrukturen som bedöms kosta mindre än 25 mkr att åtgärda finansieras via potter. Medelfördelningen till pottorna är uppdelad mellan brister inom kollektivtrafik, cykelvägnät, trafiksäkerhet samt åtgärdsvalsstudier. Effekterna av åtgärdsvalsstudier har inte bedömts här eftersom denna medeltilldelning går till beslutsfattande om åtgärdsval och medför därmed ingen fysisk påverkan.

- *Kollektivtrafik*

Medel som tilldelas potten för kollektivtrafik kommer att användas till åtgärder som på olika sätt höjer kvaliteten och attraktiviteten av resor med buss och tåg. Exempel på åtgärder inom denna pott kan avse utbyggnad av särskilda kollektivtrafikkörfält, pendlarparkeringar, bättre anslutningar för buss, handikappsanpassning, hållplatsåtgärder och stationsåtgärder. Särskild fokus läggs på åtgärder som utvecklar ett komplett transportsystem där resor med olika transportslag kan kombineras på ett smidigt sätt. De positiva effekterna inom kategorierna användbarhet, kvalitet och jämställdhet som dessa åtgärder medför bedöms inkludera och gynna en stor andel av befolkningen, med spridning över olika samhällsskikt. Vidare höjs i flera fall trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Ett tydligare hela-resan perspektiv och högre tillförlitlighet underlättar arbetspendlingen från kringliggande småorter i länet till de större tätorterna. Därmed skapas positiva effekter på den lokala arbetsmarknaden i länet.

Genom att åtgärderna gör kollektivtrafiken mer attraktiv, ökar förutsättningarna för att fler ska åka kollektivt istället för med privatbilar, vilket kan medföra positiva effekter med hänsyn till klimatpåverkan och luftkvalitet.

- *Cykelvägnät*

De medel som avses i potten för cykelåtgärder ska användas för att genomföra cykelstrategin. Åtgärderna ska syfta till att förbättra standarden på cykelvägnätet, knyta samman cykelstråk och höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En direkt effekt av ökad cykeltrafik är att detta transportslag bidrar till vardagsmotion, med mycket positiv effekt på folkhälsan. Hälsovinster med ökad andel cyklister bidrar till att satsningar inom cykelinfrastruktur är samhällsekonomiskt lönsamma. Åtgärderna inom denna pott bedöms vidare få positiva effekter inom användbarhet, jämställdhet och säkerhet. Investeringar i cykelinfrastruktur kan användas av majoriteten av

befolkningen oavsett ålder och samhällsskikt och bidrar starkt till ökad tillgänglighet och användbarhet av transportinfrastrukturen. Cykelvägar används även ofta som transportleder för funktionshindrade personer.

Eftersom transporter med cykel inte medför några utsläpp, har ökad cykeltrafik mycket positiva effekter ur klimatsynpunkt.

- **Trafiksäkerhet**

Potten för trafiksäkerhetsåtgärder avser åtgärder av mindre skala som bidrar till en säkrare trafikmiljö. Åtgärderna kan beröra korsningar, trafikplatser, skolvägar och sidoområdesåtgärder och fördelas mellan olika trafikslag. Investeringarna är inte koncentrerade till speciella stråk, utan val av åtgärder görs utifrån vad som bedöms ge störst effekt för trafiksäkerheten. En säkrare trafikmiljö ger främst positiva effekter inom kategorin trafiksäkerhet. Även användbarheten av transportsystemet ökar då det i större utsträckning blir tillgängligt för barn, äldre och funktionshindrade, vars möjligheter att nyttja ett otryggt transportsystem är särskilt begränsade.

Samlad effektbedömning

Eftersom det finns två alternativa inriktningar i åtgärdsplanen kan planen inte effektbeskrivas som en helhet. Fördelning av medel och valet av åtgärder kommer att ha betydande påverkan på planens effekter. Därmed är den samlade effektbedömningen uppdelad efter de två planalternativen.

Samlad effektbedömning för alternativ 1

Med en inriktning där en stor andel av medlen satsas inom kollektivtrafiken medför planalternativ 1 betydande fördelar inom transporters kvalitet och användbarhet samt miljöpåverkan. Denna inriktning har en tydlig anknytning till regionala mål om ökat antal resande med kollektivtrafik.

En betydande andel av medlen kommer att fördelas mellan namnsatta vägåtgärder utmed väg 288 och större namnsatta brister. Därav ökar mobiliteten och tillgängligheten inom länet och till övriga delar av regionen. Effekterna ligger därmed i linje med målet om samverkan med kringliggande län och ett storregionalt perspektiv samt målet om effektiva godstransporter. I alternativet föreslås betydande investeringar i järnväg. Förhöjd attraktivitet för tågresor och den överflyttning från vägtrafik till tåg som möjliggörs genom dessa investeringar bedöms ligga i linje med de regionala målen om regionförstoring, och minskad klimatpåverkan. Dessutom pekar genomförda studier på det främst är genom närheten till spårburen kollektivtrafik som en förbättrad tillgänglighet kan nås, se vidare resonemang på sida 10 i del 2 av denna plan.

Samtidigt medför utbyggnad av järnvägsinfrastruktur negativa effekter på landskapet, främst i form av barriärer, bulleremissioner samt ianspråktagande av mark.

Generellt för båda planalternativen kan sägas att förhöjd säkerhet bedöms bli en genomgående effekt av många av de föreslagna åtgärderna. Säkerhet i trafiken prioriteras därmed även om inget av de regionala målen fokuserar på denna fråga.

Samlad effektbedömning för alternativ 2

Flertalet effekter som bedömts aktuella för planalternativ 1 sammanfaller med effekterna av planalternativ 2. Den största skillnaden är att inga medel fördelas till järnvägssatsningar i alternativ 2. Därmed uteblir de positiva effekterna på användbarhet och kvalitet som investeringar i järnväg bedömts medföra. Medlen satsar istället i större utsträckning på de stora namnsatta vägobjekten. Denna prioritering medför att planalternativ 2 i större utsträckning bidrar till tillgänglighet på väg och effekter som förkortade restider, effektivare arbetspendling, regionförstoring samt ökad trafiksäkerhet för vägtrafiken. Genom att fokusera på de större vägåtgärderna får länet en bättre anknytning till övriga län i regionen och större tillgång till medföljande positiva marknadseffekter.

Större satsningar på vägobjekt medför samtidigt negativ miljöpåverkan, både med hänsyn till utsläpp av klimatpåverkande- och hälsofarliga gaser samt bulleremissioner. Vidare medför breddning och utbyggnad av vägar, samt ombyggnad till mötesfri väg negativa effekter på landskapet i form av markingrepp samt barriäreffekter.

Sammanställning av planalternativens bidrag till nationella och regionala målen

I tabellen nedan sammanställs bedömningen av planalternativens bidrag till uppfyllnaden av de nationella och regionala transportmål som tagits hänsyn till i denna effektbeskrivning.

Tabell 3: Bedömningsmatris för planens bidrag till uppfyllnad av nationella och regionala transportmål

Nationella och regionala transportmål	Bidrar planen till uppfyllande av målet?		Kommentar	
	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 1	Alt. 2
Nationella transportpolitiska mål				
Tillgänglighetsmålet	Ja	Ja		
Hänsynsmålet	Ja	Delvis		Planen medför många TS-åtgärder, men bidrar samtidigt negativt till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.
Länstransportplanens mål				
Antalet resande med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020 (med basår 2006). Det långsiktiga målet är att hälften av alla motoriserade resor sker med kollektivtrafik.	Oklart	Oklart	Inga beräkningar på ökad andel kollektivtrafik har gjorts i denna bedömning. Förutsättningar för ökad kollektivtrafik ges.	Inga beräkningar på ökad andel kollektivtrafik har gjorts i denna bedömning. Vissa förutsättningar för ökad kollektivtrafik ges.
Uppsala län ska få infrastrukturella investeringsmedel minst i proportion till länets andel av rikets befolkning till år 2030, motsvarande ca 3,8 %.	-	-	Planens innehåll påverkar inte målet	
Utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 procent till år 2020 (med basår 1990).	Ja	Nej		Alternativet bidrar till ökad trafik på väg, vilket medför ökade utsläpp av klimatpåverkande gaser.
Uppsala län ska ha en bred och regelbunden samverkan med omkringliggande län, så att resande och transporter i ett storregionalt perspektiv stärks och utvecklas.	Ja	Ja		
Godstransporter till, från och genom Uppsala län ska ske så effektivt och hållbart som möjligt.	Ja	Nej		För att öka hållbarheten hos godstransporter bör järnväg prioriteras framför väg.
Andel resor som sker till fots eller med cykel ska öka.	Ja	Ja		
Regionala strategier				
Ökat resande med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken (väg och järnväg).	Ja	Delvis		Bidrar inte till ökat resande med järnväg.
Effektiva och hållbara godstransporter till/ från och genom länet (väg, järnväg och sjöfart).	Ja	Delvis		Bidrar inte till hållbara godstransporter på järnväg.
Ökad andel resor som sker med cykel eller till fots (gång- och cykelvägar).	Ja	Ja		
Bred samverkan med omkringliggande län, för att stärka och utveckla resande och transporter i ett storregionalt perspektiv.	Ja	Ja		

Bilaga 3 – inkomna behov från kommuner och landsting

Nedan följer en lista över samtliga brister och behov som inkommit i samband med den begäran som Regionförbundet skickade ut till sina medlemmar med remiss mellan december 201

Kommun	Objekt	Typ av objekt	Prioritet
Enköping	året-runt-cykelleder	Cykelväg	
Heby	Heby-Morgongåva	gc-väg	1
Heby	Morgongåva-Vittinge	gc-väg	1
Heby	Harbo-Lindsbro-(Östervåla)	gc-väg	2
Heby	Heby-Tärnsjö-Gysinge väg 56	Cykelväg	5
Heby	Tärnsjö-Östa väg 881	Cykelväg	5
Heby	Harbo-Haga väg 272	Cykelväg	5
Heby	Enåker-Runhällen-Ängshäll väg 891	Cykelväg	6
Heby	Uddunge, Lunda-Ravastbo vsk	Cykelväg	6
Heby	Harbo-Laksjöbadet väg 863	Cykelväg	6
Heby	Heby-Villervallan, väg 858	Cykelväg	6
Heby	Heby-Horrstaås, väg 830 Littersbov	Cykelväg	6
Heby	Östervåla-hembygdsgården väg 272	Cykelväg	6
Heby	Morgongåva-Axsjöbadet väg 833	Cykelväg	6
Heby	väg 852-Vittingeparken	Cykelväg	6
Heby	Tärnsjö, Stort-väg 56	Cykelväg	6
Heby	Morgongåva Strandvägen- Idrottsv väg 72	Cykelväg	6
Heby	Heby-Horrsta väg 254	Cykelväg	6
Håbo	Gc-väg mellan Bålsta och Yttergran	Cykelväg	7
Håbo	Gc-väg Bålsta-Bro	Cykelväg	7
Håbo	Gc-väg Krägga-Ekolsund	Cykelväg	7
Knivsta	Knivsta-Björksta (Märsta/Arlanda)	Cykelväg	Hög
Knivsta	Alsike stn-Knivsta	Cykelväg	Hög
Knivsta	Knivsta-Mälsta-Husby Långhundra	Cykelväg	Hög
Knivsta	Alsike-Sävja	Cykelväg	Medel
Knivsta	Uppsala-Vassunda-Knivsta	Cykelväg	mycket hög
Knivsta	Lagga Kyrkby	Cykelväg och ts	Troligtvis hög
Knivsta	Ekhamn-Västersjö	Cykelväg	Troligtvis hög
Uppsala	Genom Björklinge (Sätunavägen)	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade

Uppsala	Hemslöjdvägen-Nåntunavägen (genom skogen)	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Vreta/Uppsala Näs-Uppsala (genom skogen)	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Genom Björklinge (Gävlevägen)	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Berga	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Åloppe-Bälinge	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Alsike-Sävja (längs med järnvägen)	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Genom Järlåsa	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Hov-Kommungränsen (2+1-väg)	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Korsningen 272/630-Ulva Kvarn	Cykelväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Vreta/Uppsala Näs-Uppsala (längs Lubrovägen)	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Storvreta-Vattholma	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Gunsta-Länna	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Hemslöjdvägen	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Länna-Almunge	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Flottsund-Mora hage- Krusenbergs	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade

Uppsala	Uppsala-Skölsta (längs museijärnväg)	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Genom Storvreta: Fullerövägen	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Danmark-Falebro-Bergsbrunna	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Gunsta-Fjällnora-Ut till väg 282 (rekreation)	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Hammarskog-Vreta/Uppsala Näs	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Genom Storvreta: Kilsgårdsvägen	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Genom Storvreta: Äretunavägen	Cykelväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Jälla-Örby (2+1 väg)	Cykelväg	år 1-3
Uppsala	Klastorp-Ulva Kvarn (rekreation längs ån)	Cykelväg	år 1-3
Uppsala	Bälinge-Forkarby-Ulva Kvarn, sista 300m	Cykelväg	år 1-3
Uppsala	Uppsala, Bärby hage-Lövstalöt	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Börjevägen från Husbyborg-Börjekorset	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Kvarnbolund-Kommungränsen (2+1-väg)	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Kvarnbolund-Kommungränsen (på den gamla banvallen)	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Nåntunavägen	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Lövstslöt-Björklinge	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Storvreta-Vattholma	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Danmark-Slavsta	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Uppsala-Skölsta (längs Alrungegatan)	Cykelväg	år 4-6
Uppsala	Gysningevägen från Husbyborg-Korsningen 272/630	Cykelväg	år 4-6
Älvkarleby	södra Skutskär-Älvkarleby	Cykelväg	1
Östhammar	gc-vägar mellan tätorterna	Cykelväg	3

Kommun	Objekt	Typ av objekt	Prioritet
Enköping	motorvägshpl Grillby	kollektivtrafik	
Enköping	Knutpunkt Litslena	kollektivtrafik	
Enköping	Hpl och pendlarparkering Annelund	kollektivtrafik	
Enköping	pendlarparkering resecentrum	kollektivtrafik	
Heby	Harbo	koll, ts	2
Heby	pendlarparkering Harbo	kollektivtrafik	4
Heby	generellt busshpl	kollektivtrafik	4
Heby	Runhällen, Ängshäll, väg 891	kollektivtrafik	6
Heby	Vittinge, Smedstorpet	kollektivtrafik	6
Ktf	spårtaxi Science Park - Ultuna	(spårtaxi)	Angelägna brister, oprioriterade
Ktf	Uppsala stad stråk	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	Pendlarparkering och busstn vid Älvkarleby stn	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	Harbo, hpl och pendlarpark	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	Knutpunkter Uppsala stad, Gränby, Akad sjukh	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	Litslena/Skolsta knutpunkt	kollektivtrafik	4-6 år
Ktf	Skutskär, ny centrumhållplats	kollektivtrafik	4-6 år
Ktf	Knutpunkter Uppsala stad: bl a Uppsala södra	kollektivtrafik	4-6 år
Ktf	Uppsala stad, Enköping stråk	kollektivtrafik	4-6 år
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält mm Skaft Resecentrum -Nyby -Gränby	Kollektivtrafik	år 1-3
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält mm, skaft Resecentrum - Gottsunda	Kollektivtrafik	år 1-3
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält mm, skaft Resecentrum - Gränby samt knutpunkt	Kollektivtrafik	år 1-3
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält Österleden och Fyrislundsgatan	Kollektivtrafik	år 1-3
Uppsala	Framkomlighetsåtgärder, skaft Resecentrum - Gottsunda via Norbyvägen	Kollektivtrafik	år 4-6
Uppsala	Framkomlighetsåtgärder, skaft Resecentrum - Luthagen	Kollektivtrafik	år 4-6

Uppsala	Spårtaxi resecentrum - BMC	Kollektivtrafik	år 4-6
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält mm skift Resecentrum - Ulltuna	Kollektivtrafik	år 4-6
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält, skift Resecentrum - Årsta/Slavsta	Kollektivtrafik	år 4-6
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält, skift Resecentrum - Boländerna	Kollektivtrafik	år 4-6
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält, skift Resecentrum - Ärna	Kollektivtrafik	år 4-6
Uppsala	Framkomlighetsåtgärder, skift Resecentrum - Bergsbrunna	Kollektivtrafik	år 4-6
Uppsala	Framkomlighetsåtgärder, skift Resecentrum - Årsta	Kollektivtrafik	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Kollektivtrafikkörfält, skift Resecentrum - Stenhagen	Kollektivtrafik	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Spårväg, Gränby - Nyby - Gottsunda	Kollektivtrafik	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Spårväg, Gränby - Ulltuna	Kollektivtrafik	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Spårväg, Årsta - Stenhagen	Kollektivtrafik	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Spårväg Årsta - Funbo	Kollektivtrafik	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Spårtaxi Gottsunda - Bergsbrunna station	(spårtaxi)	Angelägna brister, oprioriterade
Älvkarleby	Pendlarparkering Älvkarleby stn	kollektivtrafik	1

Kommun	Objekt	Typ av objekt	Prioritet
Enköping	Järnväg Enköping-Uppsala	järnväg	
Heby	Dalabanan	Järnväg	1
Heby	industrispår till Heby sågverk mm	Järnväg	6
Håbo	Mälarbanan	Järnväg	3
Knivsta	Ostkustbanan: Uppsala-Arlanda-Stockholm	Järnväg	mycket hög
Ktf	Ostkustbanan: Uppsala-Arlanda/Märsta-Stockholm	Järnväg	1
ktf	planskild korsning Morgongåva	Järnväg	1-3 år
Ktf	planskildheter i Uppsala	Järnväg	1-3 år
Ktf	Ostkustbanan Skutskär-Furuvik dubbelspår	Järnväg	1-3 år
Ktf	Knivsta stn planskildheter	järnväg	4-6 år
Ktf	Dalabanan ökad kapacitet	järnväg	4-6 år
Ktf	Arosstråket	järnväg	4-6 år
Ktf	ts-åtgärder inom järnväg	järnväg	4-6 år
Uppsala	Dalabanan, Uppsala- Sala, delsträckor	Järnväg	år 4-6
Uppsala	Ostkustbanan: Uppsala-Arlanda-Stockholm	Järnväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Arosstråket -ny järnväg Uppsala-Enköping	Järnväg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Uppsala norra infart, tre spår	Järnväg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Planskildkorsning – St. Persgatan	Planskild korsning järnväg/väg	år 1-3
Uppsala	Planskildkorsning - St. Olofsgatan	Planskild korsning järnväg/väg	år 1-3
Uppsala	Planskildkorsning - Vimpelgatan alt. Sofielundsgatan	Planskild korsning järnväg/väg	Angelägna brister, oprioriterade

Uppsala	Plankorsning - Bergsbrunna	Planskild korsning järnväg/väg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Plankorsning - Vänge	Planskild korsning järnväg/väg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Plankorsning . Börjegatan	Planskild korsning järnväg/väg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Plankorsning - Järlåsa	Planskild korsning järnväg/väg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Planskildkorsning - Ringgatan	Planskild korsning järnväg/väg	Angelägna brister, oprioriterade
Östhammar	Hargshamnsbanan	Järnväg	2

Kommun	Objekt	Typ av objekt	Prioritet
Heby	tåguppehåll Vittinge	kollektivtrafik	1
Håbo	Bålsta station	kollektivtrafik	2
Knivsta	Alsike station	station	mycket hög
Knivsta	Alsike knutpunkt	station/knutpunkt	mycket hög
Knivsta	Knivsta station och bussterminal	station/knutpunkt	mycket hög
Ktf	station Storvreta	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	station Örbyhus	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	stationer Tierp	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	station Vänge	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	Bålsta station	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	Älvkarleby stn	kollektivtrafik	1-3 år
Ktf	Uppsala södra	kollektivtrafik	4-6 år
Ktf	Gamla Uppsala ny station	kollektivtrafik	längre sikt
Ktf	Grillby, Krägga nya stationer	kollektivtrafik	längre sikt
Ktf	Bålsta station pendeltåg mot Enköping-Västerås	kollektivtrafik	län längre sikt
Uppsala	Station - Vänge	Station/knutpunkt	år 1-3
Uppsala	Resecentrum	Station/knutpunkt	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Station - Storvreta	Station/knutpunkt	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Station – Bergsbrunna II	Station/knutpunkt	Angelägna brister, oprioriterade

Uppsala	Station – Börjetull/Libroback	Station/knutpunkt	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Station - G. Uppsala	Station/knutpunkt	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Station - Järlåsa	Station/knutpunkt	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Station - Stenhagen	Station/knutpunkt	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Station - Ramstalund	Station/knutpunkt	Angelägna brister, oprioriterade

Kommun	Objekt	Typ av objekt	Prioritet
Heby	Morgongåva passage jvg/v 72	ts	1
Heby	Östervåla passage väg	TS	2
Heby	Harbo gnm tätort	ts	2
Heby	Tärnsjö	ts	2
Heby	Heby väg 72/254/895	ts	2
Heby	generellt övergångsställen enl trafiknätsanalys	ts	5
Heby	Heby väg 830, Skolgatan vid skolan	ts	5
Heby	Östervåla centrum väg 272	ts	5
Heby	Gräsbövägen väg 858 kurvrätning	ts	5
Heby	Östervåla vid Zetterbergs väg 272	ts	6
Heby	Heby, Storgatan väg 895	ts	6
Knivsta	Väg 77/Spakbacken	Trafiksäkerhet	Hög
Knivsta	Knivsta tpl E4/77	ts	Hög
Knivsta	Lagga kyrkby	TS	troligtvis hög
Uppsala	Trafikplats Husbyborg - Korsningen 272 och 55 norra (trafiksäkerhet)	Trafiksäkerhet	år 1-3
Uppsala	Korsningen 290/Ängbyvägen i Vattholma	Trafiksäkerhet	år 1-3
Uppsala	Korsningen norra infarten Störvreta	Trafiksäkerhet	år 1-3
Uppsala	Korsningen 282 vid Funbo vid infarten till skolan	Trafiksäkerhet	år 1-3
Uppsala	Sidoområdesåtgärder väg 282 mellan E4 och Almunge	Trafiksäkerhet	år 4-6
Uppsala	72 Vänge – Kvarnbo	Trafiksäkerhet	år 4-6

	Läby/Österby		
Älvkarleby	skolvägar i Skutskär, v 76, östra vägen	ts	1
Älvkarleby	avfarten väg 76 till Hamnvägen	ts	1
Älvkarleby	genom Marma	ts	1
Älvkarleby	Hydrokorset Älvkarleby	ts	2
Älvkarleby	vägtriangel Älvkarleby 758,759	ts	2
Älvkarleby	gnm Älvkarleö bruk	ts	2
Älvkarleby	Älvkarleby-Dragon gate	ts	3
Älvkarleby	ts genom Älvkarleö bruk	ts	2
Älvkarleby	ts genom Marma	ts	2
Östhammar	cirkulationsplats, Alunda	ts	4
östhammar	cirk.pl i Börstil	ts	4
Östhammar	cirk.pl i Österbybruk	ts	4
Östhammar	v 730 Dannemora-Österbybruk	ts	5

Kommun	Objekt	Typ av objekt	Prioritet
Enköping	Rv 55 Enköping-Strängnäs	väg	
Heby	väg 272 Björnarbo-kommungräns	väg	2
Heby	väg 746 Östervåla-E4	väg	3
Heby	Heby-Julmyra väg 623	väg	4
Heby	väg 72 Heby-rv 55	väg	4
Heby	väg 890, Enåker-Kölfors underhåll	väg	6
Håbo	väg 263	Väg	tidigt i planperioden
Håbo	Tpl Draget	Väg	4
Håbo	Tpl Krägga	väg	5
Håbo	Åtgärder på E18, Mälarbanan för logistik Bålsta	väg, järnväg	6
Uppsala	Väg 288 Hov-Alunda	Väg	år 1-3
Uppsala	Rv 55 infart Uppsala	väg	år 1-3
Uppsala	Trafikplats Årsta	Väg	år 4-6
Uppsala	Ny väglänk med trafikplats E4-Bergbrunna station	Väg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Bergsbrunnalänken Bergsbrunna station- väg 255	Väg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Ärikeslänken väg 255 - Fyrisån - DH-väg	Väg	Mycket angelägna brister, oprioriterade

Uppsala	Rv 55 Kvarnbolund – Örsundsbro 2+1 väg (trafiksäkerhet)	Väg	Mycket angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Trafikplats Berthåga	Väg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Ombyggd trafikplats E4/290, Storvreta	Väg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Bärbyleden 1 - Förstärkning	Väg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Väg 288 Uppsala - Örby	Väg	Angelägna brister, oprioriterade
Uppsala	Sydvästlänken, Kungsängsleden - Berthåga	Väg	Angelägna brister, oprioriterade
Älvkarleby	Älvkarleby-Forsmark	väg	1
Älvkarleby	genom Älvkarleby samhälle	väg	1
Älvkarleby	Gävle-Skutskär-E4	väg	2
Älvkarleby	Långsandsvägen från v 76 genom Överboda-Ytterboda	väg	3
Östhammar	väg 288 Gimo-Börstil	Väg	1
Östhammar	väg 76	väg	2

Kommun	Objekt	Typ av objekt	Prioritet
Håbo	färja Skokloster-Västersjö	vägfärja	
Östhammar	farleden till Hargshamn	sjöfart	1

GATU- OCH SAMHÄLLSMILJÖNÄMNDEN

Handläggare
Gjerstad Sofia
Västibacken Tove

Datum
2013-10-02

Diarienummer
GSN-2013-1978

Kommunstyrelsen

Yttrande över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har tagit del av regionförbundet i Uppsala läns förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025.

Nämnden förordar alternativ 1 då det alternativet i störst utsträckning omhändertar de aspekter som krävs för att bidra till att uppnå såväl samhällspolitiska som transportpolitiska mål. Nämnden ser mycket positivt på att den så kallade fyrstegsprincipen med att föreliggande åtgärdsvalstudier blir rådande inför genomförandet av nya investeringar.

Gatu- och samhällsmiljönämnden ser det som positivt att såväl den kommunala medfinansieringen av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet som den statliga medfinansieringen till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i det kommunala vägnätet tas bort. Detta förenklar ärendehantering och möjliggör effektivare projektgenomförande. Att cykelplanen integreras i länstransportplanen ses som positivt då det stärker bilden av ett helhetsgrepp på transportsystemet, oavsett färd sätt.

Gatu- och samhällsmiljönämnden vill dock framföra behovet av att prioritera Årsta trafikplats för att klara behov och framtida trafikökningar som kommer med anledning av utvecklingen i Östra Fyrislund och Östra Salabacke.

Ärendet

Regionförbundet har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till en ny länsplan för regional transportinfrastruktur. Gatu- och samhällsmiljönämnden har tagit del av regionförbundet i Uppsala läns förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025.

Länsplanen ska vara trafikslagsövergripande och omfattar investeringar i, och trafiksäkerhetsåtgärder på, statliga vägar som inte är stamvägar, statlig medfinansiering till anläggningar för regional kollektivtrafik, miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder mm. Den omfattar även driftbidrag till icke-statliga flygplatser som är strategiska för regionen samt medfinansiering för investeringar eller underhållsåtgärder i det nationella transportsystemets alla former av infrastruktur.

Regionförbundets styrelse tog ett inriktningsbeslut i januari 2013 som pekar på att planen skall möjliggöra för:

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

Regionförbundet önskar särskilt remissinstansernas synpunkter på vilket av de föreslagna alternativen som förordas, hur man ser på förslaget om förändringar rörande medfinansiering/samfinansiering samt frågan rörande cykelplanens integrering som en reviderad strategi i länstransportplanen.

Åtgärdsplanen innehåller två alternativa förslag till hur länsplanens medel skall användas. De två alternativen medför olika konsekvenser.

Alternativ 1 innebär en satsning på kollektivtrafik, cykelvägar samt färdigställande av påbörjade eller förskottade objekt från tidigare plan

Alternativ 2 innebär genomförande av åtgärder med utgångspunkt från länsplan 2010-2012 kompletterat med en satsning på kollektivtrafik och cykel. Detta alternativ innebär även att man tar ställning till genomförande av objekt för år 7-12, vilket är en avvikelse från den nya planeringsprocessen.

Regionförbundets samlade effektbedömning av hur de två alternativen bidrar till att klara de nationella och regionala transportmålen visar att alternativ 1 uppfyller i princip alla målen medan alternativ 2 inte bidrar till att uppfylla målen om att utsläppen av växthusgaser skall minska med 40 % till 2020, inte heller att godstransporter till och från Uppsala län ska ske så effektivt och hållbart som möjligt samt bara delvis bidrar till ökat resande med kollektivtrafik (buss men inte järnväg).

Yttrande

Gatu – och samhällsmiljönämnden ställer sig positiv till att fyrstegsprincipen är den grundläggande utgångspunkten för länsplanen. Det medför att de synpunkter som nämnden framförde i ärendet *Begäran om underlag inför ny länstransportplan för Uppsala län 2014-2025*, GSN 2013-0044, där man önskade ett ännu större fokus på hållbara transportlösningar och därmed mer fokus på kollektivtrafik och cykelåtgärder, tillgodoses.

Nämnden förordar alternativ 1 då det alternativet i störst utsträckning omhändertar de aspekter som krävs för att bidra till såväl samhällspolitiska som transportpolitiska mål. Nämnden ser mycket positivt på att den så kallade fyrstegsprincipen med att föreliggande åtgärdsvalstudier blir rådande inför genomförandet av nya investeringar.

Gatu- och samhällsmiljönämnden ser det som positivt att såväl den kommunala medfinansieringen av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet som den statliga medfinansieringen till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i det kommunala vägnätet tas bort. Detta förenklar ärendehantering och möjliggör effektivare projektgenomförande. Att cykelplanen integreras i länstransportplanen ses som positivt då det stärker bilden av ett helhetsgrepp på transportsystemet, oavsett färd sätt, och hela-resanperspektiv.

Dock får detta inte innebära att utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet stannar av då detta är viktiga bidrag till en förbättrad trafiksäkerhet, till att barn och unga kan cykla till och från skolan och fritidsaktiviteter likväl som att yrkesverksamma kan cykelpendla längre sträckor vilket är viktigt mål för nämnden. Att gång- och cykelvägar alltid byggs i samband med 1+2-vägar måste bli en självklarhet i planeringen.

Att cykelplanen integreras i länstransportplanen ses som positivt då det stärker bilden av ett helhetsgrepp på transportsystemet, oavsett färd sätt. Dock måste kommunernas möjlighet till att påverka prioritering av gång – och cykelvägar säkerställas.

Gatu- och samhällsmiljönämnden vill dock framföra behovet av att prioritera Årsta trafikplats för att klara behov och framtida trafikökningar som kommer med anledning av utvecklingen i Östra Fyrislund med 700 000 kvadratmeter verksamhetsyta och 2500 nya bostäder i Östra Salabacke.

Nämnden anser också att förslaget borde ha involverat Uppsalas invånare i betydligt större utsträckning.

Gatu- och samhällsmiljönämnden



Stefan Hanna
Ordförande



Inger Tjäder
Sekreterare

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-10-02

Plats och tid: Bergius, Stationsgatan 12, klockan 18:00-19:40

Ledamöter: Stefan Hanna (C) ordförande
 Louise Bill (M) 1:e vice ordförande
 Johan Lundqvist (MP) 2:e v. ordförande
 Christian Sonnenstein (M)
 Henrik Ottosson (FP)
 Mia Nordström (C)
 Ian Engblom (KD)
 Elnaz Alizadeh (S)
 Patrik Hedlund (S)
 Berit Ericsson (S)
 Lennart Söderberg (V)

Ersättare: Sten Daxberg (M)
 Harald Klomp (KD)
 Göran Svanfeldt (S)
 Erika Karlénus (MP)

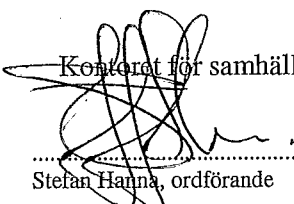
Tjänstemän: Åsa Nilsson Bjervner
 Tom Karlsson
 Ralf Nord
 Barbro Rinander
 Ann-Britt Ådegren
 Sofie Andersson Rosell
 Tove Västibacken
 Inger Tjäder, sekreterare

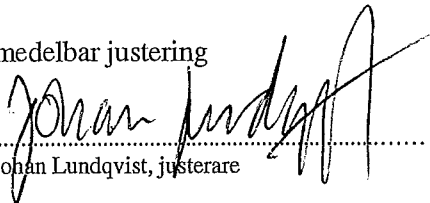
Tjänstemännen deltar som föredragande i sina respektive ärenden.

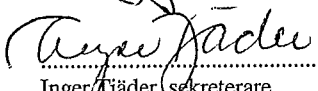
Utses att justera: Johan Lundqvist (MP)

Paragrafer: 122-124, omedelbar justering

Justeringens plats och tid: Kontoret för samhällsutveckling, omedelbar justering

Underskrifter: 
 Stefan Hanna, ordförande


 Johan Lundqvist, justerare


 Inger Tjäder, sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Gatu- och samhällsmiljönämnden, omedelbar justering § 122-124

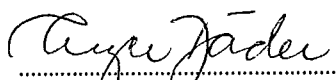
Datum: 2 oktober 2013

Datum för anslags uppsättande: 3 oktober 2013

Datum för anslags nedtagande: 25 oktober 2013

Sista dag för överklagande: 24 oktober 2013

Förvaringsplats för protokollet: Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift: 
 Inger Tjäder, KSU

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-10-02

§ 123
Yttrande över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur
GSN-2013-1667

1978 /17

Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

att anta upprättat förslag till yttrande och överlämna detsamma till kommunstyrelsen,

att denna paragraf ska förklaras omedelbart justerad.

Reservation

Johan Lundqvist (MP), Elnaz Alizadeh, Patrik Hedlund och Berit Ericsson (alla S) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Johan Lundqvists yrkande.

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har tagit del av regionförbundet i Uppsala läns förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Nämnden förordar alternativ 1 då det alternativet i störst utsträckning omhändertar de aspekter som krävs för att bidra till att uppnå såväl samhälls- politiska som transportpolitiska mål. Nämnden ser mycket positivt på att den så kallade fyrstegs- principen med att föreliggande åtgärdsvalstudier blir rådande inför genomförandet av nya investe- ringar. Nämnden ser det som positivt att såväl den kommunala medfinansieringen av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet som den statliga medfinansieringen till miljö- och trafik- säkerhetsåtgärder i det kommunala vägnätet tas bort. Detta förenklar ärendehantering och möjliggör effektivare projektgenomförande. Att cykelplanen integreras i länstransportplanen ses som positivt då det stärker bilden av ett helhetsgrepp på transportsystemet, oavsett färd sätt. Nämnden vill dock framföra behovet av att prioritera Årsta trafikplats för att klara behov och framtida trafikökningar som kommer med anledning av utvecklingen i Östra Fyrislund och Östra Sala backe.

Tilläggsyrkande

Stefan Hanna (C): Tillägg till yttrandet av meningen *Nämnden anser att förslaget borde ha involverat Uppsalas invånare i betydligt större utsträckning.*

Nämnden beslutar i enlighet med yrkandet.

Yrkande

Johan Lundqvist (MP): De delar i yttrandet som rör Årsta trafikplats stryks.

Stefan Hanna (C): Avslag till Johan Lundqvists yrkande.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens remiss av den 3 september 2013.

Kontorets skrivelse av den 17 september 2013.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-10-02

Expedieras till
Kommunstyrelsen
Akten

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande