

Handläggare  
Malmgren Tobias  
Rivera Mario  
Kahlström Ola

Datum  
2018-10-25

Diarienummer  
KSN-2018-2954

Kommunstyrelsen

## Ansökan om stadsmiljöavtal 2018-2029

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att godkänna ansökan om stadsmiljöavtal enligt ärendets **bilaga**.

### Ärendet

Uppsala kommun och Region Uppsala har höga ambitioner när det gäller att minska transportsystemets klimatpåverkan genom att öka andelen kollektivtrafik. Inriktningen i Uppsalas kommuns översiktsplan är att staden ska kunna växa med upp till 140 000 invånare och 70 000 arbetsplatser till 2050 kring en femkärnig stad med effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik. En ny station på Ostkustbanan är en viktig del i systemets koppling till det regionala trafiksystemet men även för stadsutveckling och bostadsbyggande.

Uppsala kommun skrev 2017 ett avtal med staten, Region Uppsala och Knivsta kommun om utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår med nya stationer, samt bostadsbyggande i Uppsala och Knivsta. En viktig förutsättning är en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik i form av Kunskapsspåret och Ultunalänken.

Regeringen meddelade i juni att upp till 900 miljoner kronor avsätts till Ultunalänken och att staten och Uppsala kommun ska ingå ett separat avtal om 50 procent statlig medfinansiering senast den 1 juli 2019. Uppsala kommun avser att tillsammans med Region Uppsala ansöka om stadsmiljöavtal för byggnation av spårväg för resterande delar av projektet mellan Uppsala resecentrum, Gottsunda och Ultuna (se **bilaga**, delsträcka A, B och C). I det fortsatta utredningsarbetet kommer förutsättningarna för BRT (Bus rapid transit) också att studeras parallellt.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen, Region Uppsala och kommunledningskontoret. Barn- och jämställdhetsperspektiven har beaktats i beredningen av

ärendet. Region Uppsalas styrelse fattade beslut om ansökan vid sitt sammanträde den 27 november.

### *Föredragning*

Uppsala är idag en motor för länets kommuner och den naturliga knutpunkten för kollektivtrafiken. En stor del av denna går genom Uppsala resecentrum och vidare ut i länet och till Stockholmsregionen. Uppsala kommun och Region Uppsala (dåvarande landstinget) har under flera år gemensamt undersökt alternativ för en utbyggd och kapacitetsstark kollektivtrafik som klarar av att hantera den förväntade befolkningsökningen.

Inom ramen för arbetet med alternativ för kollektivtrafiken gjordes en systemvalsstudie där spårväg jämfördes med alternativet stombusstrafik. Studien visade att spårväg är nödvändigt för att klara de förväntade resenärsflödena, om översiktsplanen mål om hållbara transporter ska nås (se **bilaga**, kap 3a).

Som ett led i Uppsalas arbete med att förverkliga kommunens översiktsplan, har ett avtal slutits med staten, Region Uppsala och Knivsta kommun om utbyggnad av ostkustbanan till fyra spår samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. Som motprestation åtar sig Uppsala kommun i avtalet att själv eller genom annan markägare eller exploatör uppföra cirka 22 000 bostäder i närområdet kring stationen av Bergsbrunna, samt ytterligare cirka 11 000 bostäder i Uppsalas södra stad. En viktig förutsättning för att lyckas med detta är utbyggnaden av en kapacitetsstark kollektivtrafik.

Längs Ultunalänken och Kunskapsspåret finns ett antal viktiga regionala målpunkter, som Akademiska sjukhuset, Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet. Till dessa pendlar dagligen en stor andel människor från kringliggande regioner. Med en koppling via Ultunalänken och Bergsbrunna station kommer tillgängligheten mellan dessa områden och motsvarande områden i till exempel Kista och Hagastaden att förbättras avsevärt. De båda länkarna utgör alltså tillsammans förutsättningen för huvuddelen av de regionala och storregionala nyttorna.

Åtgärderna i ansökan kommer att följas upp kontinuerligt under året, även i kommunens mål och budgetprocess. Inom projektet Kunskapsspåret/Ultunalänken kommer en särskild funktion för koordinering och uppföljning att placeras. Effekterna kommer att följas upp genom trafikmätningar, resvaneundersökningar, uppföljning av kollektivtrafiken, cykelboks slut samt verksamhetsuppföljning av bostadsbyggandet.

### *Ekonomiska konsekvenser*

Uppsala kommun ansöker tillsammans med Region Uppsala om stadsmiljöavtal för byggnation av spårväg för de delar av projektet som rör Uppsala resecentrum, Gottsunda och Ultuna (se **bilaga**, delsträcka A, B och C) till en totalkostnad av 2 499 533 tkr där det ansökta beloppet är 1 249 766,5 tkr. Ultunalänkens finansiering (se **bilaga**, delsträcka D) hanteras via ett separat avtal om statlig medfinansiering enligt regeringsbeslut och gällande förordning.

Beslut om byggnation av spårväg och dess ekonomiska konsekvenser för Uppsala kommun kommer att ske först efter beslut om statlig medfinansiering, dock senast 2021.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

Mats Norrbom  
Stadsbyggnadsdirektör

Ansökningsformulär **HÖST 2018**
**Statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer – Stadsmiljöavtal  
SFS 2015:579**

Trafikverkets ser gärna ansökningar i samarbete mellan kommuner/kommuner och kommuner/landsting. Definiera i så fall tydligt en part som är huvudsökande och övriga parter som medsökande.

[Länk](#) till förordningen.

**1. Uppgifter om den sökande**

<b>Kommunens eller landstingets namn</b>	<b>Uppsala läns landsting (Region Uppsala)</b>
<b>Adress</b>	Adress: Box 602,
<b>Postadress</b>	Postadress: 751 25 Uppsala
<b>Organisationsnummer</b>	232100–0024
<b>E-postadress</b>	<a href="mailto:region.uppsala@regionupsala.se">region.uppsala@regionupsala.se</a>
<b>Telefonnummer</b>	018-611 00 00
<b>Plusgiro-/bankgironummer</b>	65 68 9-2 – plusgiro 756–1871 – bankgiro
<b>Kontaktperson/-er</b>	Katharina Staflund och Cecilia Carlqvist
<b>Kontaktpersons e-postadress</b>	<a href="mailto:katharina.staflund@regionupsala.se">katharina.staflund@regionupsala.se</a> , <a href="mailto:Cecilia.carlqvist@regionupsala.se">Cecilia.carlqvist@regionupsala.se</a>
<b>Kontaktpersons telefonnummer</b>	018-6170146 (KS), 018-6170144 (CC)
<b>Kommunens eller landstingets namn</b>	<b>Uppsala kommun</b>
<b>Adress</b>	Stationsgatan 12
<b>Postadress</b>	753 75 Uppsala
<b>Organisationsnummer</b>	212000–3005
<b>E-postadress</b>	upsala.kommun@upsala.se
<b>Telefonnummer</b>	018-727 00 00
<b>Plusgiro-/bankgironummer</b>	5303–6810
<b>Kontaktperson/-er</b>	Tobias Malmgren, Ola Kahlström
<b>Kontaktpersons e-postadress</b>	<a href="mailto:Tobias.Malmgren@upsala.se">Tobias.Malmgren@upsala.se</a> <a href="mailto:Ola.Kahlstrom@upsala.se">Ola.Kahlstrom@upsala.se</a>

**Kontaktpersons telefonnummer**

Tobias Malmgren: 072–2543484

## 2. Typ av åtgärd i stadsmiljö som stöd söks för

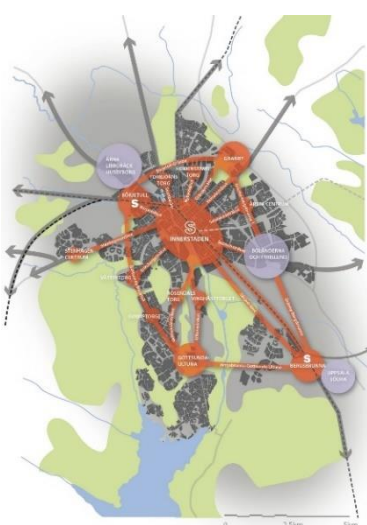
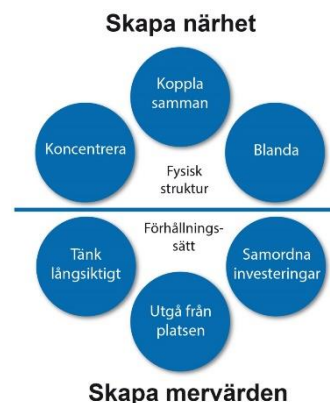
*Kryssa i vilken typ av åtgärd som ansökan avser (fler alternativ är möjliga):*

- Investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt kommunikationsbehov och som avser**
  1. en väg, gata, spåranläggning, kaj för lokala eller regionala persontransporter, perrong, hållplats, vänthall eller annan anläggning eller del av anläggning för lokal eller regional kollektivtrafik, eller
  2. ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning eller del av anläggning för cykeltrafik. (2 §)
- Investeringar i en anläggning eller del av anläggning för att demonstrera eller prova nya transportlösningar för lokal eller regional kollektivtrafik eller cykeltrafik. (3 §)**

### 3. Beskriv kommunens övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö och hur åtgärder och motprestationer passar in i detta. (8 §)

#### 3a. Beskriv kommunens övergripande arbete för en hållbar stadsmiljö.

I översiktsplanen för Uppsala kommun, som antogs 2016, anges inriktningen för Uppsalas utveckling. Den har ett starkt fokus på hållbar samhällsutveckling generellt men stadsutveckling i synnerhet där Uppsala kommun ska vara en plats för alla, öppet och sammanhållet med höga livskvalitéer och där en närhet skapas till viktiga samhällsfunktioner. En principiell vägledning för den fysiska utvecklingen finns etablerad, de s.k. Uppsala principerna, som också ska ge stöd vid avvägningar mellan olika intressen (Se figur 1). Uppsala kommun tillämpar sedan några år tillbaka "Uppsalamodellen" vid markanvisning. Modellen innebär att utifrån markanvisningstävlingar portionera små och medelstora markområden utifrån önskade stadskvalitéer. Syftet är att öka bostadsbyggandet, säkra önskade kvalitéer, få en prisvariation på bostäder och skapa hållbara och varierande miljöer och stimulera nytänkande.



Figur 2: Femstjärnig stad



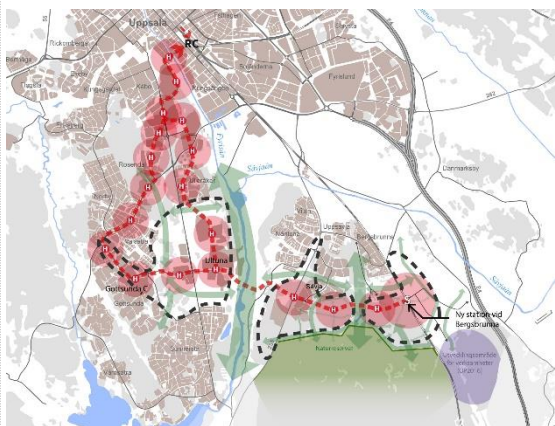
Figur 3: Regionalt perspektiv

Översiktsplanen utgör en ram för att Uppsala ska kunna växa med upp till 140 000 invånare och 70 000 arbetsplatser till år 2050. Då är Uppsala uppbyggt kring noder och stråk och Uppsala stad utvecklas i riktning mot en femkärnig stad (se figur 2). Förutom innerstaden är Bergsbrunna en av dessa noder vilket är en viktig del för utbyggnad av hela spårvägssystemet där Uppsalas koppling till Stockholmsregionen stärks. En utbyggnad längs stråk som binder samman noder möjliggör för konkurrenskraftig kollektivtrafik som bidrar till en ökande andel hållbara transporter, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik. På så sätt skapas närhet, i vardagen såväl som i landets största arbetsmarknad. Arbetet pågår bl.a. med att utveckla en mobilitets- och trafikstrategi samt trafikplan, genomförande av en handlingsplan för cykel, kollektivtrafikåtgärder för ökad framkomlighet vilket ligger in i linje med översiktsplanens målsättningar.

Figur 1: Uppsala principerna

Enligt Region Uppsalas utvecklingsstrategi förväntas befolkningen i Uppsala län öka med mellan 123 000 och 173 000 personer till 2050. Som nordlig kärna i huvudstadsregionen ökar inte bara arbetspendlingen utan också annat resandebesök, såsom olika typer av fritidsresor, från år till år. Väsentligt bättre tillgänglighet till och från Uppsala stad och viktiga målpunkter i Stockholmsregionen och vice versa förväntas därför av såväl den växande befolkningen som av näringsliv och organisationer och offentliga arbetsgivare (Se figur 3). Bergsbrunna station och kopplingen därifrån till Uppsalas södra stad är en förutsättning för det.

Uppsala stad är en motor för länets kommuner och den naturliga knutpunkten för kollektivtrafiken. Mycket av denna strålar samman vid Uppsala resecentrum. I den länsplan för regional transportinfrastruktur som Region Uppsala antog i juni under 2018 tydliggörs detta bland annat genom en inriktning på investeringar för att stärka resandet från dörr-till-dörr i de starka stråken till/från Uppsala resecentrum. I länsplanen avsätts också medel direkt kopplat till bytesfunktionen i såväl resecentrum som i Bergsbrunna. Som ett led i arbetet med att uppfylla regionala målsättningar kopplat till hållbara transporter driver Region Uppsala ett arbete med att ta fram och genomföra strategiskt viktiga styrdokument samt genomföra stora investeringar i infrastruktur och fordon på kort- och lång sikt.



Som ett led i Uppsala kommuns arbete med att förverkliga översiktsplanen har avtal slutits med staten, Region Uppsala samt Knivsta kommun om utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike, den sista i Knivsta kommun. Uppsala kommun åtar sig i avtalet att själv eller genom annan markägare eller exploatör uppföra ca 22 000 bostäder i närområdet till stationen, samt ytterligare ca 11 000 bostäder i Uppsalas södra stad. En viktig förutsättning för detta är utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik i form av Uppsala Spårvägar (Kunskapsspåret och Ultunalänken) samt en ny tågstation på Ostkustbanan vid Bergsbrunna (Se figur 4). Regeringen meddelade i juni att 900 miljoner kronor avsätts till Ultunalänken och att staten och Uppsala kommun ska ingå ett separat avtal om 50 % statlig medfinansiering senast den 1 juli 2019 enligt gällande förordning.

Figur 4: Uppsala paketet

### Varför spårväg?

Inom ramen för Uppsala kommuns och dåvarande landstingets tidigare arbete kring kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad, Framkollus, gjordes en systemvalsstudie där BRT jämfördes med spårväg och ett jämförelsealternativ i form av stombusstrafik. Denna och även senare studier inom ramen för Kunskapsspåret och Ultunalänken visar att spårväg är nödvändigt för att klara de resenärsflöden som förväntas om målen om hållbara transporter ska nås. Studierna visar att även utan omfattande styrmedel för att ändra människors färdmedelsval kommer spårväg att krävas för att klara resenärsflödena. Se också kapitel 8. I nedanstående stycke beskrivs också hur Ultunalänken och Kunskapsspåret förutsätter varandra. Det är endast med båda länkarna som huvuddelen av de regionala och storregionala nyttorna och Uppsalas komparativa fördelar kan realiseras

Som nämns ovan är Uppsala stad en drivkraft för utvecklingen i Uppsala län och en nordlig nod i huvudstadsregionen. I ett växande in- och utflöde av människor på väg till och från arbeten, studier och annat är Kunskapsspåret och Ultunalänken viktiga kuggar i reskedjan. De passerar viktiga regionala målpunkter såsom Akademiska sjukhuset, Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet. Samtliga dessa har en särskilt stor andel människor som pendlar in från kringliggande regioner. Kopplad till dessa finns också mycket av stadens innovationssystem såsom Uppsala innovation centre och Green innovation park. Med Uppsala Spårvägars koppling till (via Ultunalänken) Bergsbrunna station förbättras tillgängligheten mellan dessa områden och motsvarande områden runt bland annat Kista och Hagastaden i Stockholm. Ett intensivt samarbete finns redan häremellan och med Uppsala Spårvägar (Kunskapsspåret och Ultunalänken) och Bergsbrunna station förbättras förutsättningarna än mer med hjälp av förbättrad tillgänglighet. Antalet arbetsplatser respektive antalet potentiella arbetstagare som kan nå Ultuna inom 60 minuter ökar med mellan 400 och 600 % enligt tillgänglighetsmål för ABC-stråket (2014).

### 3b. Länk till ÖP, trafikstrategi m.fl. dokument som stöd för 3a.

#### Länk till ÖP:

Översiktsplan för Uppsala kommun: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/oversiktsplan-2016/>

#### Uppsalas innerstadsstrategi:

<https://www.uppsala.se/contentassets/389166b720314347aabf052b8c37066a/uppсалas-innerstadsstrategi.pdf>

Handlingsplan cykel: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/handlingsplan-for-arbetet-med-cykeltrafik/>

Regional utvecklingsstrategi: <https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/>

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029:

<https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/Lanstransportplan-2018-2029/>

Regional cykelstrategi: <https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/Regional-cykelstrategi-for-Uppsala-lan-/>

Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivning etc.

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/12/avtal-om-storre-samlade-exploateringar-klara/>

**Länk till övriga dokument:**

Klicka här för att ange text.

**3c. Finns beslutade mål om ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik och/eller minskad biltrafik?**

JA  NEJ

**Om mål finns, ange målen här:**

Översiktsplanen prioriterar hållbara transporter och målet är att 75 procent av resandet inom Uppsala stad ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik 2050. Detta ligger i linje med kommunala och regionala klimatmål. Enligt handlingsplanen för cykeltrafik gäller att cykeltrafikens andel ska utgöra minst 40 procent av resandet i Uppsala tätort och 35 procent sammantaget i hela kommunen till 2030. Enligt miljö- och klimatprogrammet för Uppsala kommun ska lokala transporter och energianvändning vara fossilfria senast år 2030 och klimatpositivt år 2050.

Region Uppsalas målsättning är bl.a. att fördubbla antalet resor till 2020 och kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet till 2030 jämfört med 2006 och en fossilfritt driven avtalad kollektivtrafik år 2020. Fram till år 2030 ska utsläppen för inrikes transporter vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå. I den regionala cykelstrategin finns mål om att t.ex. öka cykelns färdmedelsandel med 10 procentenheter (13 till 23%) till år 2030.

**I vilka dokument finns dessa?**

Översiktsplan för Uppsala kommun: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/oversiktsplan-2016/>

Miljö- och klimatprogrammet för Uppsala kommun: <https://www.uppsala.se/contentassets/5d36faebce83404888c3a4677bad5584/Miljo-och-klimatprogram-2014-2023.pdf>

Handlingsplan cykel: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/handlingsplan-for-arbetet-med-cykeltrafik/>

Regional utvecklingsstrategi: <https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/>

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029:

<https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/Lanstransportplan-2018-2029/>

Regional cykelstrategi: <https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/Regional-cykelstrategi-for-Uppsala-lan-/>

**3d. Om kommunen har mål för ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik och/eller minskad biltrafik, hur följs dessa upp?**

Klicka här för att ange text.



Uppsala kommun har under en längre tid arbetat med att följa upp trafikutvecklingen genom att genomföra trafikmätningar. Statistiken utgör ett viktigt underlag till planering, uppföljning och analys av åtgärder i trafiksystemet och ger bl.a. indata till arbetet med kommunens trafikmodeller. Region Uppsala genomför också mätningar, främst när det gäller kollektivtrafikens utveckling men också cykling på de regionala cykelvägarna.

Inom ramen för projektet med framtagande av en mobilitets och trafikstrategi i kommunen kommer en ny mätplan att tas fram. Tanken är att den ska ge en strategisk inriktning samt struktur för hur mätning och uppföljning ska utvecklas på sikt.

Effekterna från projektet och dess motprestationerna (avseende resande och färdmedelsfördelning) kommer att mätas och följas upp med t.ex.:

- **Trafikmätningar** av gång, cykel och fordon. Kommunen mäter årligen vägtrafiken i ungefär 50 punkter. Kommunen mäter cykeltrafiken dels med fasta mätare dels med punkträkningar, slangmätningar, utmed cykelvägarna i kommunen. Utöver dessa fasta mätare har kommunen sedan år 2016 även utfört ett större antal punkträkningar, slangmätningar och kameramätningar. Region Uppsala har fasta mätpunkter för cykel längs det statliga vägnätet.
- **Resvaneundersökningar:** Uppsala kommun genomför vart femte år en resvaneundersökning. Den senaste är från 2015. Nästa utredning kommer att genomföras år 2020.
- **Uppföljning av kollektivtrafiken** som Automatisk passagerarräkning (APR), beläggningsstatistik och resande på stadsbusstrafikens linjer vilket följs upp kvartalsvis idag. Det kan också handla om ombord undersökningar gällande trygghet, kundnöjdhet och turtäthet/behov m.m. vilket idag genomförs årligen. Framkomligheten i stadstrafiken följs upp kvartalsvis tillsammans med trafikoperatören och behandlar främst pågående framkomlighetsärenden åtgärder tillsammans med Uppsala kommun.
- **Kommunalt respektive regionalt cykelbokslut** där cykelrelaterade åtgärder följs upp kommunalt och regionalt med mål och indikatorer.
- **Bostadsbyggande:** Antalet bostäder i planer som antagits under året redovisas och följs upp i kommunens verksamhetsuppföljning.

### 3e. Hur passar åtgärderna som medfinansiering söks för och motprestationer in i kommunens övriga arbete för en hållbar stadsmiljö?

Åtgärderna och motprestationerna utgår från gällande övergripande styrdokument vilket är styrande för de kommunala verksamheternas inriktning. På så sätt genomförs dess strategiska intentioner och mål. Detta omfattar all kommunal verksamhet som rör hållbar stadsmiljö.

### 3f. Ange länk till andra relevanta dokument som ni vill hänvisa till och som är relevanta för ansökan (exempelvis fördjupa översiktsplan, utbyggnadsplaner, trafikstrategi, cykelstrategi, åtgärdsvalsstudier etc.). Ange även sidhänvisning.

Förslag fördjupad översiktsplan för södra staden: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/fordjupad-oversiktsplan-for-sodra-staden/>

Förslag planprogram för Gottsunda: <https://bygg.uppsala.se/samhallsbyggnad-utveckling/detaljplanering/avslutade-samrad-eller-granskning-2018/planprogram-for-gottsunda/>

Detaljplan för Rosendal: <https://bygg.uppsala.se/planerade-omraden/rosendal/om-rosendal/detaljplan/>

Planprogram för Ulleråker: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/planprogram-ulleraker-20162/>

Utbyggnad av Ulleråker: <https://bygg.uppsala.se/planerade-omraden/ulleraker/>

Utbyggnad av Östra sala backe: <http://ostrasalabacke.uppsala.se/>

Planprogram Kv. Hugin: <https://bygg.uppsala.se/samhallsbyggnad-utveckling/detaljplanering/avslutade-samrad-och-granskning-2016ny-sida/kv-hugin/>

Kv. Ångkvarn: [Länk till Kungsängen och Ångkvarn](#)

Planprogram Eriksberg: <https://bygg.uppsala.se/planerade-omraden/eriksberg/>

Fördjupade översiktsplaner för Storvreta och Gunsta: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/fordjupade-oversiktsplaner/>

Utbyggnad av Gunsta: <https://bygg.uppsala.se/planerade-omraden/sodra-gunsta/>

Handlingsplan cykel: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/handlingsplan-for-arbetet-med-cykeltrafik/>

**3g. Finns det planer och program som kan motverka inriktningen mot en hållbar stadsmiljö och ökad andel hållbara transporter? Beskriv dessa.**

Klicka här för att ange text.

#### 4. Beskrivning av åtgärd/åtgärder i stadsmiljö som stöd söks för (8§)

(Vid flera åtgärder, klicka på + i rutans nedre högra hörn.)

##### Projektet som helhet

Projektet **Uppsala Spårvägar** omfattar en cirka 17 km lång Spårväg med cirka 20 hållplatser samt ombyggnation och anläggande av 4 stycken broar (se kartbild 1 och 2). Hållplatserna är definierade utifrån vilken funktion de har i systemet (bas och knutpunkt). 7 stycken hållplatser samt bron över Fyrisån ingår i Ultunalänkens sträckning (inklusive Bergsbrunna station) där finansiering och avtal hanteras i en separat process (se nedan).

Projektet är indelat i följande delsträckor samt deletapper:

- Delsträcka A Centrala Uppsala (A1-2)
- Delsträcka B Västra linjen (B1-3)
- Delsträcka C Östra Linjen (C1-4)
- **Delsträcka D Ultunalänken** (Ingår i projektet men delsträckans finansiering hanteras via separat avtal om upp till 50 % statlig medfinansiering enligt villkor i regeringsbeslut och gällande förordning)

Projektet drivs gemensamt med Region Uppsala i en projektorganisation med ett antal delprojekt. Genomförandet av projektet hanteras av en genomförandeorganisation.

##### Åtgärd nr Delsträcka A1-2 Namn Bävernsgränd-Dag H

Är åtgärden stödberättigad enligt förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer?

JA  NEJ

För hjälp till ifyllnad hänvisas till **Handledning till delar av ansökan till stadsmiljöavtal, omgång 6.**

##### 4a. Beskriv sammanhanget för åtgärden. (Se Handledning 4.1)

<b>Vad är det för typ av område och var ligger det? Beskriv i ord.</b> (tex dagens situation, namn på stadsdel, typ av bebyggelse, avstånd, finns cykelbanor, finns kollektivtrafik etc)?	Spårvägsstråkets omgivning varierar med allt från tät innerstad vid Uppsala resecentrum till en glesare stadsstruktur i Gottsunda, stora verksamhets- och arbetsplatsområden som universitetssjukhuset o Statens lantbruksuniversitet, flera större stadsbyggnadsprojekt som Rosendal och Ulleråker samt grönstråk som stadsparken och. Stråken trafikeras idag av flera stombusslinjer och det finns relativt väl utformade cykel- och gångstråk.																						
<b>Uppskattning kvantifiering?</b> (tex skyltad hastighet/antal körfält/ÅDT/turtäthet kollektivtrafik etc)	Generellt har stråken där spårvägen är planerad att gå en relativt hög trafikkapacitet som t.ex. Dag H men där trafikutnyttjandet under olika tider på dygnet är högt och där både tät lokal och regional kollektivtrafik sams med bilar och godstransporter. Gång- och cykelstråk finns utbyggda längs med de befintliga vägarna. Nedan redovisas ÅDT för de olika stråken: <table border="1"><thead><tr><th>Gata</th><th>ÅDT 2016</th></tr></thead><tbody><tr><td>Islandsbron</td><td>10503</td></tr><tr><td>Sjukhusvägen</td><td>8876</td></tr><tr><td>Dag H (norr Regementsvägen)</td><td>17700</td></tr><tr><td>Dag H norr Kungsängsleden</td><td>18100</td></tr><tr><td>Dag H söder Kungsängsleden</td><td>16800</td></tr><tr><td>Vårdsätravägen (mellan Dag H och Torgny Segerstedt (TSA))</td><td>13900</td></tr><tr><td>Vårdsätravägen (väster om TSA)</td><td>12400</td></tr><tr><td>Hugo Alfvéns väg</td><td>9013</td></tr><tr><td>Gottsunda allé</td><td>3705</td></tr><tr><td>Ultunaallén</td><td>2261</td></tr></tbody></table>	Gata	ÅDT 2016	Islandsbron	10503	Sjukhusvägen	8876	Dag H (norr Regementsvägen)	17700	Dag H norr Kungsängsleden	18100	Dag H söder Kungsängsleden	16800	Vårdsätravägen (mellan Dag H och Torgny Segerstedt (TSA))	13900	Vårdsätravägen (väster om TSA)	12400	Hugo Alfvéns väg	9013	Gottsunda allé	3705	Ultunaallén	2261
Gata	ÅDT 2016																						
Islandsbron	10503																						
Sjukhusvägen	8876																						
Dag H (norr Regementsvägen)	17700																						
Dag H norr Kungsängsleden	18100																						
Dag H söder Kungsängsleden	16800																						
Vårdsätravägen (mellan Dag H och Torgny Segerstedt (TSA))	13900																						
Vårdsätravägen (väster om TSA)	12400																						
Hugo Alfvéns väg	9013																						
Gottsunda allé	3705																						
Ultunaallén	2261																						

**4b. Beskriv den åtgärd som stöd söks för samt, vid komplexa åtgärder, vilka delar som ingår i åtgärden. (Se Handledning 4.2)**

<p><b>Vad planeras och hur ska det göras? Beskriv i ord.</b> (Beskrivning för aktuell åtgärd, tex bilkörfält görs om till cykelbana eller busskörfält, körfältsbredd minskas/cykelpassage hastighetssäkras, annat)</p>	<p><b>Deletapp A1</b> (Bäverns gränd-Svandammen) Etappen är 590 meter lång och anläggs med 2 stycken hållplatser. Spårvägen går i egen bana eller i blandtrafik. Spårvägen ska integreras i befintlig bebyggelse med hårdgjord markbeläggning samt el-kablar fästa mot fasad. Vid Svandammen är det planerat att Spårvägen går på batteridrift och miljön utformas som ett torg. Större åtgärder innebär ombyggnad av Islandsbron över Fyrisån och markarbeten i form av en lednings- och mediakulvert under Bäverns gränd.</p> <p>Etappen delvis genom i "park- och institutionsstaden" som präglas av en mångfald av tidstypiska byggnader i historiska parkmiljöer.</p> <p>Trafiksituationen i Uppsala styrs mycket av befintliga broar över Fyrisån. Islandsbron är en konfliktfylld passage där samtliga trafikantslag trafikerar området. Islandsbron är, med sin närhet till sjukhuset, en viktig uttryckningsväg för ambulans. Cykeltrafiken är omfattande och för att avlasta Islandsbron planeras en separat cykelbro strax norr om Islandsbron och cykelbana längs Munkgatans norra sida (Se kartbild 2).</p> <p><b>Deletapp A2</b> (Yttre Sjukhusvägen – Dag H) är 1600 meter lång med tre hållplatser varav två med stor betydelse då de bl.a. ansluter till Universitetssjukhuset. Spårvägen planeras att gå i egen bana och blir ett nytt element i stadsrummet med tydlig karaktär. Det planeras grusbeläggning på spåret, sidostolpar samt trädplanteringar. Sjukhusområdet (Universitetssjukhuset) på den västra sidan är under utveckling och på den östra sidan vid stadsträdgården planeras bl.a. en ny fotbollsarena. Större åtgärder innebär anläggande av lednings- och mediakulvert under Sjukhusvägen och Dag Hammarskjölds väg.</p> <p>Sjukhusvägen utgör en tydlig gräns mellan sjukhusområdet och Stadsträdgården, Nya Studenternas, åsen/Ruddammsdalen och Uppsala Science Park. Vägen byggdes på 60-talet och har hög trafikkapacitet, fyra körfält och viktig för kollektivtrafik. Vägen har en viktig trafikfunktion för alla trafikantslag. Dessutom används den för sjukresebussar och mycket transporter till sjukhusområdet och en viktig uttryckningsväg för ambulans.</p> <p>Dag Hammarskjölds väg är en av Uppsalas viktigaste gator med stor betydelse för stadens historia och stadsbyggnad. Dag H är bred och har en hög trafikkapacitet. Kollektivtrafik, inklusive mycket regional busstrafik samsas med bilar och längs gatan går tunga cykelstråk, det östra är snabbcykelstråk.</p>
<p><b>Uppskattning kvantifiering?</b> (tex längd på cykelbana/längd på busskörfält/antal hållplatser/turtäthet/påverkan på bilparkering/ombyggnad av korsningspunkter etc)</p>	<p>Delsträckan A1-2 innebär att en cirka 2,2 km lång spårväg anläggs med cirka 5 stycken hållplatser. Islandsbron byggs om och en ny cykelbro anläggs strax norr om Islandsbron.</p>

**4c. Beskriv kortfattat målgruppen för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.3)**

<p><b>Vem är målgruppen? Beskriv i ord.</b> (tex pendlare, boende, verksamma, bilister, cyklister, kollektivtrafikresenärer etc)</p>	<p>Spårvägen är en kapacitetshöjande åtgärd för att möta ett ökat resbehov som beror på den förväntade befolkningsökning, ökad in- och utpendling men också utbyggnaden av nya stadsdelar och förtätningen längs stråket. Spårvägen skapar förutsättningar för en tät hållbar stadsutveckling i anslutning till anläggningen där den, på ett effektivt sätt, nyttjar stadsrummets ytor till kollektivt resande. I dessa områden är det främst gång, cykel och inte minst attraktiv kollektivtrafik som står till buds för vardagsresorna. Spårvägen utgör här ett attraktivt och hållbart alternativ för olika målgrupper där resans syften varierar och sker olika tider på dygnet. Systemet ska ha bra tillgänglighet och framkomlighet samt hög komfort; tyst, mjukt, snabbt och bekvämt. En</p>
--	---

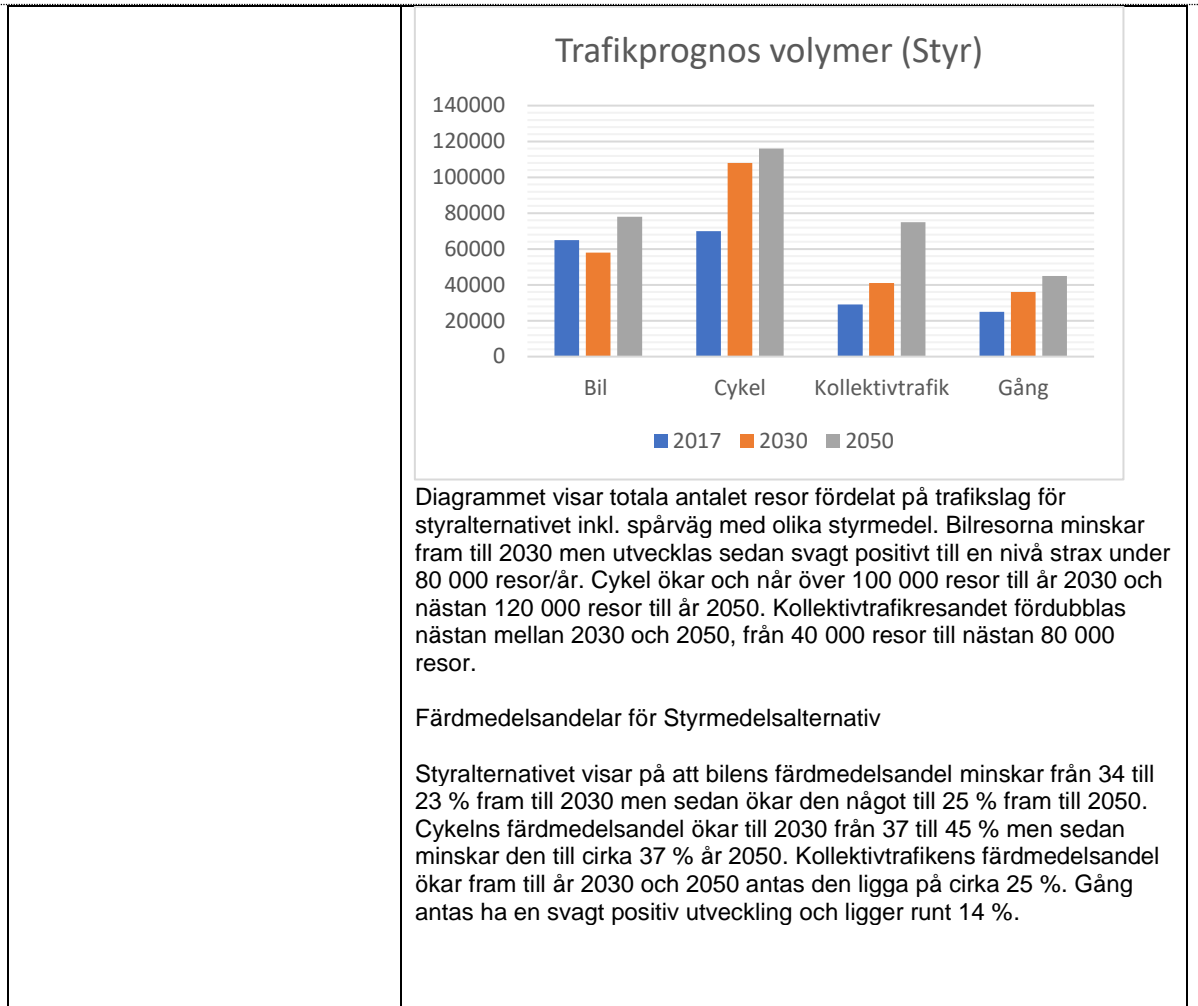
	viktig målgrupp utgör vardagsresenären, dvs pendling till arbete och skola lokalt och regionalt. Spårtrafik har också en tendens att locka nya resenärsgupper som annars inte brukar åka kollektivt, den så kallade "spårvagnsfaktorn".
<b>Uppskattning kvantifiering? Hur många är det som berörs?</b>	I och omkring sträckningen för den framtida Spårvägen bodde det år 2017 cirka 27 000 personer. 2030 beräknas de bo cirka 67 000 personer och år 2050 cirka 116 000 personer. Fullt utbyggt beräknas systemet ha 30 000 påstigande år 2030 och 80 000 påstigande år 2050.

**4d. Beskriv tjänsten som förbättras för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.4)**

<b>Hur påverkas resstandarden för berörda? Beskriv i ord.</b> (tex förkortad restid, trafiksäkerhet, trygghet, bekvämlighet, möjlighet att nå nya punkter)	Ur ett resenärsperspektiv är det viktigt att beakta hela resan mellan start och målpunkter. Spårvägen knyter här samman viktiga regionala målpunkter och arbetsplatsområden såsom Akademiska sjukhuset, Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet. Systemet kommer också att utgöra ett bärande element i de nya täta stadsdelar som finns idag och som planeras i stråken. Det kommer alltså att finnas en god tillgänglighet till ett kollektivtrafiksystem med hög komfort; tyst, mjukt, snabbt och bekvämt. Fler människor kommer också att få en förkortad restid genom högre framkomlighet i systemet. Tanken är också att nyttja hållplatserna för att skapa levande och befolkade platser för att på så sätt också skapa bättre förutsättningar för upplevd trygghet. En genomtänkt belysning och trafiksäker utformning med god framkomlighet och uppsikt bidrar också till en trygg och säker miljö längs med hela spårens sträckning.
<b>Uppskattning kvantifiering? Tex restidsförändring.</b>	Målet för spårvägssystemet är att upprätthålla en medelhastighet på 25 km/h vilket kommer att betyda restidsvinster.

**4e. Beskriv kortfattat förväntat förändrat beteende för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.5)**

<b>På vilket sätt förändras de berörda resorna? Beskriv i ord.</b>	<p>De systemvalsstudier som genomförts visar att enbart spårvägen med sin kapacitet kan möta den förväntade resandeutvecklingen. Om inte investeringar i spårvägen genomförs kommer trängseln i staden öka och det blir svårt att ta sig fram vilket förhindrar stadsutveckling och samhällsutvecklingen i stort vilket i slutändan påverkar tillväxten negativt.</p> <p>Uppsala kommun arbetar med trafikprognoser som verktyg för att bedöma transportsystemets utveckling samt nödvändiga åtgärder ur ett 2030 och 2050 års perspektiv. Syftet med trafikprognoserna är att bedöma hur kommunen behöver utvecklas fysiskt ur ett mobilitetsperspektiv och vilka typer av styrmedel som behöver användas för att nå målen. Uppsala har en målstyrd planering för att bl.a. nå översiktsplanens mål om 75 procent av resandet inom Uppsala stad ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik till 2050. Spårvägen bedöms i dessa analyser som en del av hela transportsystemet.</p> <p>Den målstyrda planeringen omfattar en mix av stadsbyggnadsprinciper, i kombination med infrastrukturinvesteringar samt ekonomiska styrmedel (ex. parkeringsavgifter, bilpool och statliga styrmedel) som påverkar beteende och färdmedelsval.</p> <p>Prognosarbetet tydliggör att spårvägen krävs för att hantera de resandevolymer som den målstyrda planeringen förväntas ge.</p>
<b>Uppskattning kvantifiering? Hur stor förändring? Hur många?</b>	Antal resor fördelat på trafikslag 2030 och 2050 – Styrmedelsalternativ



**4f. Beskriv kortfattat resandet med olika färdmedel för den åtgärd som stöd söks för. (SeHandledning 4.6)**

<p><b>I vilken utsträckning kommer beteendeförändringen att påverka resandet med gång, cykel, kollektivtrafik och bil (personkilometer)? Beskriv i ord.</b> (tex ökat resande, minskat resande, oförändrat)</p>	<p><b>Gång:</b> Se fråga 4 d och e.</p> <p><b>Cykel:</b></p> <p><b>Kollektivtrafik:</b></p> <p><b>Biltrafik:</b></p>
<p><b>Uppskattning kvantifiering? Tex antal resor som flyttas över.</b></p>	

**4g. Beskriv kortfattat hur trafiksäkerheten påverkas för den åtgärd som stöd söks för. (SeHandledning 4.7)**

<p><b>På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten av den föreslagna åtgärden? Beskriv i ord.</b></p>	<p>En genomtänkt belysning och trafiksäker utformning med god framkomlighet och uppsikt bidrar till en trygg och säker miljö längs med hela spårens sträckning. Kunskapsspåret utformas med avvikande material och tydlig kant men inte staket. Konsekvent gestaltning skapar goda förutsättningar för att läsa och förstå trafiksituationen. Korsningar för gående och cyklister ska vara öppna, tydliga och väl belysta. Det handlar också om att det finns en god överblickbarhet samt säkra vägar till och från.</p>
---	--

	Ombyggnationen för att anpassa vägnätet till ett spårvägssystem innebär bl.a. ett minskat antal körfält och övergångsställen vilket gör det lättare att korsas stråken samt minskar antalet konfliktpunkter.
<b>Uppskattning kvantifiering?</b> (tex ökat antal säkra passager etc)	

#### 4h. Vilka parter ingår i åtgärden? Om flera parter – vem gör vad?

Uppsala kommun och Region Uppsala har en gemensam projektorganisation med gemensam representation i styrgrupp och arbetsgrupp samt politisk referensgrupp. Det finns en ansvarsfördelning där Uppsala kommun tar en större del av de arbetsuppgifterna som rör planering och projektering av spårvägen. Region Uppsala ansvarar enskilt för inköp av fordon, byggnation av depå och trafikering.

#### 4i. Berörs Trafikverkets infrastruktur (är åtgärden inom Trafikverkets vägområde eller spår område)?

JA x NEJ

#### Om Ja, finns avsiktsförklaring/avtal som reglerar detta?

JA x NEJ

#### Om Ja det finns avsiktsförklaring/avtal var vänlig bifoga aktuella avtal tillsammans med ansökan.

Staten har slutit avtal med Uppsala kommun, Region Uppsala samt Knivsta kommun om utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike, den sista i Knivsta kommun Uppsala kommun åtar sig i avtalet att själv eller genom annan markägare eller exploatör uppföra ca 22 000 bostäder i närområdet till stationen, samt ytterligare ca 11 000 bostäder i Uppsalas södra stad. En viktig förutsättning för detta är utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik i form av Kunskapsspåret och Ultunalänken samt en ny tågstation på Ostkustbanan vid Bergsbrunna. Länk till avtal:

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/12/avtal-om-storre-samlade-exploateringar-klara/>

#### 4j. Beskriv mognadsgraden i projektet.

*(Har alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?)*

Tekniska förstudier finns framtagna för deletapperna.

#### 4k. Är åtgärden innovativ? JA x NEJ

Om JA, på vilket sätt? (1 §) Motivera nedan.

Den spårväg som planeras i Uppsala kommer att kännetecknas av senaste teknik och design. Både vad gäller drift, energieffektivitet, resandekvalitet och integrering i stadsmiljö. Spårvägen är en central struktur i flera stora stadsutvecklingsprojekt i staden med hög innovationsgrad, investeringar på järnväg samt utveckling av nya och befintliga stationer. På så sätt gynnas lokala, regionala och nationella kollektiva transportsystem, tillgänglighet till viktiga målpunkter samt hållbara transporter i stort.

#### 4l. Främjar åtgärden kapacitetsstarka och/eller resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik/cykeltrafik? (1 §)

Kapacitetsstarka x Resurseffektiva  x

På vilket sätt? Motivera nedan.

**Kapacitetsstarkt:** Spårvägen innebär en kapacitetsstark kollektivtrafik som kan möta de ökade resbehov som den planerade förtätningen och utbyggnaden längs stråket innebär. Den möjliggör den långsiktiga stadsbyggnadsutveckling som är planerad av kommunen. Projektet innebär att nya och gamla stadsdelar binds samman och att koppling till centrala Uppsala stärks. Systemet kopplar också genom effektiva bytespunkter till internationella, nationella, regionala transportsystem och målpunkter vars robusthet och kapacitet utvecklas genom investeringar på ostkustbanan.

**Resurseffektivt:** Spårvägen skapar förutsättningar för en tät hållbar stadsutveckling i anslutning till anläggningen vilket skapar förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande och högt nyttjande av kollektivtrafik. Spårvägen nyttjar på ett mer effektivt sätt ytor som idag används för privatbilism till kollektivt resande.

Spårvägsdrift är energieffektivt vilket ger en låg miljöbelastning.

4m. Beräknad start- och slutpunkt för byggande av åtgärden (år/månad). Ange även beräknad trafikstart i de fall den inte överensstämmer med tid för färdigställande.

Observera att före- och eftermätningar är obligatoriska.

Starttidpunkt byggande	Färdigställt	Trafikstart
2025-01	2029-12	2029-12

**Åtgärd nr** Deletapp B1-3 **Namn** Rosendal Norra och södra - Hugo Alfvéns väg

Är åtgärden stödberättigad enligt förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer?

JA  NEJ

För hjälp till ifyllnad hänvisas till **Handledning till delar av ansökan till stadsmiljöavtal, omgång 6.**

**4a. Beskriv sammanhanget för åtgärden. (Se Handledning 4.1)**

<b>Vad är det för typ av område och var ligger det? Beskriv i ord.</b> (tex dagens situation, namn på stadsdel, typ av bebyggelse, avstånd, finns cykelbanor, finns kollektivtrafik etc)?	Se åtgärd A1-2
<b>Uppskattning kvantifiering?</b> (tex skyltad hastighet/antal körfält/ÅDT/turtäthet kollektivtrafik etc)	Se åtgärd A1-2

**4b. Beskriv den åtgärd som stöd söks för samt, vid komplexa åtgärder, vilka delar som ingår i åtgärden. (Se Handledning 4.2)**

<b>Vad planeras och hur ska det göras? Beskriv i ord.</b> (Beskrivning för aktuell åtgärd, tex bilkörfält görs om till cykelbana eller busskörfält, körfältsbredd minskas/cykelpassage hastighetssäkras, annat)	<p><b>Deletapp B1</b> (Rosendal Norra och södra) är 1150 meter lång med en hållplats. Karaktären av spårvägen varierar längs olika områden som passeras. Genomgående hårdgjord markbeläggning, torgbildningar samt mittstolpar.</p> <p>Rosendal är en ny stadsdel under utbyggnad som ligger mitt i ett kunskapskluster mellan två universitet och nära till ett stort antal arbetsplatser, bl.a. Akademiska sjukhuset. Stadsdelen präglas av en mix av bostäder, skolor och förskolor, handel, service, universitetsanknuten verksamhet med campuskaraktär och närhet till naturområden så som Stadsskogen och Kronparken. Strukturen består i första hand av kvartersbebyggelse längs ett huvudstråk och anslutande lugna bostadsgator, flera parkstråk och 2 torg. Längs huvudgatan som tillika rymmer kollektivtrafik och hållplatser planeras för verksamheter i bottenvåningen. Huvudgatan, Torgny Segerstedts allé, länkar ihop innerstaden med Rosendal. På huvudgatan prioriteras snabb och tillgänglig kollektivtrafik. Området förväntas inrymma cirka 4 500 bostäder och cirka 100 000 kvadratmeter mark för universitetsanknuten verksamhet.</p> <p><b>Deletapp B2</b> (Vårdsätravägen) är 2100 meter lång och anläggs med två hållplatser. Spårvägen planeras att gå i egen bana och blandtrafik då bredden på vägen varierar. Spårvägen blir ett överordnat element i gatumiljön med sidostolpar. Anläggningen utformas i övrigt med gräsbeläggning på sträckor med egen bana, i övrig hårdgjord markbeläggning.</p> <p>Vårdsätravägen är idag en viktig och kapacitetsstark stadsdel med snabbcykelled och delvis separat körfält för kollektivtrafik. Mellan Hugo Alfvéns väg och Stadsdelen Rosendal möter den både skogsområden,</p>
--	---



	<p>idrottsanläggningar, villabebyggelse i Norby och flerbostadshus och en skola på Valsättrasidan samt en mindre handelsetablering i Rosendal.</p> <p><b>Deletapp B3</b> (Hugo Alfvéns väg) är 970 meter lång och anläggs med en hållplats. Spårvägen planeras att gå i egen bana med sidostolpar och planeras att bli integrerad i utbyggnaden av stadsdelen. Den planeras genomgående med gräsbeläggning på spåret samt trädplanteringar. Spårvägen går här i en befintlig stadsdel där huvudgatan omvandlas till stadsgata med ny bebyggelse.</p> <p>Idag är det en typisk stadsstruktur för ett miljonprojekt med vägar, parkeringar i bostadsområdets ytterkant och utifrånmatning. Bostadsområden ligger en bit ifrån vägarna. Stadsdelen har god tillgång till parker och ligger nära till frilufts- och naturområden. I en framtida situation enligt planprogrammet är Gottsunda hjärta och stadsnod i södra Uppsala med en stärkt centrumfunktion med 5000 - 7000 nya bostäder, utveckling av parkering, torg, gator och kollektivtrafik och möjligheter att utveckla service inom utbildning, idrott, kultur och handel. Som stadsnod blir Gottsunda Centrum en knutpunkt för kollektivtrafik och stadsliv.</p>
<p><b>Uppskattning kvantifiering?</b> (tex längd på cykelbana/längd på busskörfält/antal hållplatser/turtäthet/påverkan på bilparkering/ombyggnad av korsningspunkter etc)</p>	<p>Åtgärden omfattar totalt 4,2 km spårväg med 4 stycken hållplatser.</p>

**4c. Beskriv kortfattat målgruppen för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.3)**

<p><b>Vem är målgruppen? Beskriv i ord.</b> (tex pendlare, boende, verksamma, bilister, cyklister, kollektivtrafikresenärer etc)</p>	<p>Se beskrivning av deletapp A1-2</p>
<p><b>Uppskattning kvantifiering? Hur många är det som berörs?</b></p>	<p>Klicka här för att ange text.</p>

**4d. Beskriv tjänsten som förbättras för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.4)**

<p><b>Hur påverkas resstandarden för berörda? Beskriv i ord.</b> (tex förkortad restid, trafiksäkerhet, trygghet, bekvämlighet, möjlighet att nå nya punkter)</p>	<p>Se beskrivning av deletapp A1-2</p>
<p><b>Uppskattning kvantifiering? Tex restidsförändring.</b></p>	<p>Klicka här för att ange text.</p>

**4e. Beskriv kortfattat förväntat förändrat beteende för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.5)**

<p><b>På vilket sätt förändras de berörda resorna? Beskriv i ord.</b></p>	<p>Se beskrivning av deletapp A1-2</p>
<p><b>Uppskattning kvantifiering? Hur stor förändring? Hur många?</b></p>	<p>Klicka här för att ange text.</p>

**4f. Beskriv kortfattat resandet med olika färdmedel för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.6)**

<p><b>I vilken utsträckning kommer beteendeförändringen att påverka resandet med gång, cykel, kollektivtrafik och bil</b></p>	<p><b>Gång:</b> Se beskrivning av deletapp A1-2</p> <p><b>Cykel:</b> Klicka här för att ange text.</p>
---	--

(personkilometer)? Beskriv i ord. (tex ökat resande, minskat resande, oförändrat)	Kollektivtrafik: Klicka här för att ange text.  Biltrafik: Klicka här för att ange text.
Uppskattning kvantifiering? Tex antal resor som flyttas över.	Klicka här för att ange text.

4g. Beskriv kortfattat hur *trafiksäkerheten* påverkas för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.7)

På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten av den föreslagna åtgärden? Beskriv i ord.	Se beskrivning av deletapp A1-2
Uppskattning kvantifiering? (tex ökat antal säkra passager etc)	Klicka här för att ange text.

4h. Vilka parter ingår i åtgärden? Om flera parter – vem gör vad?

Se delsträcka A1-2

4i. Berörs Trafikverkets infrastruktur (är åtgärden inom Trafikverkets vägområde eller spårområde)?

JA  NEJ

Om Ja, finns avsiktsförklaring/avtal som reglerar detta?

JA  NEJ

Om Ja det finns avsiktsförklaring/avtal var vänlig bifoga aktuella avtal tillsammans med ansökan.

Se åtgärd A1-2.

4j. Beskriv mognadsgraden i projektet.

(Har alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?)

**Deletapp B1** (Rosendal Norra och södra) En fördjupad översiktsplan för södra staden finns antagen. Detaljplan för området finns. En etappvis utbyggnad av hela stadsdelen anpassad för spårväg pågår varav de första etapperna är färdigbyggda. Framtagning av Systemhandling för spårväg. Övrig projektering och utbyggnad av allmän platsmark pågår.

**Deletapp B2** (Vårdsättravägen)

En fördjupad översiktsplan för södra staden finns antagen.

**Deletapp B3** (Hugo Alfvéns väg)

En fördjupad översiktsplan för södra staden finns antagen. Planprogram och detaljplan är i ett samrådsskede varav båda innefattar spårväg. Framtagning av systemhandling pågår.

4k. Är åtgärden innovativ? JA  NEJ

Om JA, på vilket sätt? (1 §) Motivera nedan.

Se delsträcka A1-2

4l. Främjar åtgärden kapacitetsstarka och/eller resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik/cykeltrafik? (1 §)

Kapacitetsstarka  Resurseffektiva

På vilket sätt? Motivera nedan.

Se delsträcka A1-2

4m. Beräknad start- och slutpunkt för byggande av åtgärden (år/månad). Ange även beräknad trafikstart i de fall den inte överensstämmer med tid för färdigställande.

Observera att före- och eftermätningar är obligatoriska.

Starttidpunkt byggande	Färdigställt	Trafikstart
2025-01	2029-12	2029-12

**Åtgärd nr Deletapp C1-4 Namn Excercisfältet-Ultuna**

Är åtgärden stödberättigad enligt förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer?

JA  NEJ

För hjälp till ifyllnad hänvisas till **Handledning till delar av ansökan till stadsmiljöavtal, omgång 6.**

**4a. Beskriv sammanhanget för åtgärden. (Se Handledning 4.1)**

<b>Vad är det för typ av område och var ligger det? Beskriv i ord.</b> (tex dagens situation, namn på stadsdel, typ av bebyggelse, avstånd, finns cykelbanor, finns kollektivtrafik etc)?	Åtgärd A1-2.
<b>Uppskattning kvantifiering?</b> (tex skyltad hastighet/antal körfält/ÅDT/turtäthet kollektivtrafik etc)	Se åtgärd A1-2.

**4b. Beskriv den åtgärd som stöd söks för samt, vid komplexa åtgärder, vilka delar som ingår i åtgärden. (Se Handledning 4.2)**

<b>Vad planeras och hur ska det göras? Beskriv i ord.</b> (Beskrivning för aktuell åtgärd, tex bilkörfält görs om till cykelbana eller busskörfält, körfältsbredd minskas/cykelpassage hastighetssäkras, annat)	<p><b>Deletapp C1</b>(Excercisfältet) Etappen är 520 meter lång och planeras att gå på egen bana. Eftersom att är en känslig kulturmiljö inordnas spårvägen i strukturen. Inga stolpar eller kablar används på delsträckan. Markbeläggning utgörs av ängsytor med enstaka trädplanteringar. Omgivningen utgörs av grönytor samt rekreations- och evenemangsområden med höga kulturvärden.</p> <p><b>Deletapp C2</b> (Ångström) 850 meter lång och anläggs med en hållplats. Spårvägen innebär ett nytt element i stadsrummet med tydlig karaktär. Spårvägen planeras att gå på egen bana med gräsbeläggning på spåret, mittstolpar samt trädplanteringar. Omgivningen utgörs av ett institutionsområde i en känslig kulturmiljö. En ny bro byggs över Kungsängsleden.</p> <p><b>Deletapp C3</b> (Ulleråker) Etappen är 1100 meter lång och anläggs med två hållplatser. Spårvägen går på egen bana i kollektivtrafikstråket genom Ulleråker och är integrerad i stadsdelen. Omgivningen utgörs av en ny stadsdel med upp till 7-8000 bostäder och arbetsplatser. Kunskapsspåret planeras att passera genom Ulleråkers mest täta och varierande bebyggelse och dessutom förbi stadsdelens karaktärsfulla parker och platser. Hit koncentreras även handel, service och verksamheter.</p> <p><b>Deletapp C4</b> (Ultuna) Etappen är 1700 meter lång och anläggs med två hållplatser. Spårvägen är integrerad i utbyggnaden av stadsdelen och går fram i blandtrafik. Utformningen är sidostolpar med genomgående hårdgjord markbeläggning samt trädplanteringar. Ultuna är en stadsdel som till stor del präglas av Sveriges lantbruksuniversitets verksamhet. Där bedrivs undervisning och</p>
--	---

	forskning och en del studentbostäder finns inom området. Det finns också företag inom området, många med stark forskningsanknytning.
<b>Uppskattning kvantifiering?</b> (tex längd på cykelbana/längd på busskörfält/antal hållplatser/turtäthet/påverkan på bilparkering/ombyggnad av korsningspunkter etc)	Åtgärden omfattar 4,2 km spårväg med cirka 5 stycken hållplatser. En ny bro byggs över Kungsängsleden.

**4c. Beskriv kortfattat målgruppen för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.3)**

<b>Vem är målgruppen? Beskriv i ord.</b> (tex pendlare, boende, verksamma, bilister, cyklister, kollektivtrafikresenärer etc)	Se beskrivning av etapp A1-2
<b>Uppskattning kvantifiering? Hur många är det som berörs?</b>	Klicka här för att ange text.

**4d. Beskriv tjänsten som förbättras för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.4)**

<b>Hur påverkas resstandarden för berörda? Beskriv i ord.</b> (tex förkortad restid, trafiksäkerhet, trygghet, bekvämlighet, möjlighet att nå nya punkter)	Se beskrivning av etapp A1-2
<b>Uppskattning kvantifiering? Tex restidsförändring.</b>	Klicka här för att ange text.

**4e. Beskriv kortfattat förväntat förändrat beteende för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.5)**

<b>På vilket sätt förändras de berörda resorna? Beskriv i ord.</b>	Se beskrivning av etapp A1-2
<b>Uppskattning kvantifiering? Hur stor förändring? Hur många?</b>	Klicka här för att ange text.

**4f. Beskriv kortfattat resandet med olika färdmedel för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.6)**

<b>I vilken utsträckning kommer beteendeförändringen att påverka resandet med gång, cykel, kollektivtrafik och bil (personkilometer)? Beskriv i ord.</b> (tex ökat resande, minskat resande, oförändrat)	<b>Gång:</b> Se beskrivning av etapp A1-2 <b>Cykel:</b> " <b>Kollektivtrafik:</b> Klicka här för att ange text. <b>Biltrafik:</b> Klicka här för att ange text.
<b>Uppskattning kvantifiering? Tex antal resor som flyttas över.</b>	Klicka här för att ange text.

**4g. Beskriv kortfattat hur trafiksäkerheten påverkas för den åtgärd som stöd söks för. (Se Handledning 4.7)**

<b>På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten av den föreslagna åtgärden? Beskriv i ord.</b>	Se beskrivning av etapp A1-2
<b>Uppskattning kvantifiering?</b> (tex ökat antal säkra passager etc)	Klicka här för att ange text.

**4h. Vilka parter ingår i åtgärden? Om flera parter – vem gör vad?**

Se deletapp A1-2

**4i. Berörs Trafikverkets infrastruktur (är åtgärden inom Trafikverkets vägområde eller spårområde)?**

JA  NEJ

**Om Ja, finns avsiktsförklaring/avtal som reglerar detta?**

JA  NEJ

**Om Ja det finns avsiktsförklaring/avtal var vänlig bifoga aktuella avtal tillsammans med ansökan.**

Se åtgärd A1-2.

**4j. Beskriv mognadsgraden i projektet.**

*(Har alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?)*

**Deletapp C1**(Exercisfältet)

En fördjupad översiktsplan för södra staden finns antagen.

**Deletapp C2**(Ångström)

En fördjupad översiktsplan för södra staden finns antagen. Framtagande av detaljplan samt systemhandling pågår.

**Deletapp C3**(Ulleråker)

En fördjupad översiktsplan för södra staden finns antagen. Det finns ett antaget planprogram samt en antagen detaljplan för centrala Ulleråker. Två stycken detaljplaner är under framtagande som tar höjd för spårväg. Arbete med systemhandling och projektering pågår.

**Deletapp C4**(Ultuna)

En fördjupad översiktsplan för södra staden finns antagen.

**4k. Är åtgärden innovativ? JA  NEJ**

*Om JA, på vilket sätt? (1 §) Motivera nedan.*

Se deletapp A1-2

**4l. Främjar åtgärden kapacitetsstarka och/eller resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik/cykeltrafik? (1 §)**

Kapacitetsstarka  Resurseffektiva

*På vilket sätt? Motivera nedan.*

Se deletapp A1-2

**4m. Beräknad start- och slutpunkt för byggande av åtgärden (år/månad). Ange även beräknad trafikstart i de fall den inte överensstämmer med tid för färdigställande.**

**Observera att före- och eftermätningar är obligatoriska.**

Starttidpunkt byggande	Färdigställt	Trafikstart
2025-01	2029-12	2029-12

**5. En redovisning av uppskattade kostnader och finansiering av åtgärderna och uppgift om när kostnaderna planeras att redovisas till Trafikverket (8 §)**

### 6a. Kostnadsfördelning per åtgärd

(I detta ingår kostnader för investering i anläggning, men inte för planering och projektering. Kostnader för motprestationer får inte räknas in i beloppet. Lägg till fler rader om ni söker för fler än tre åtgärder genom att klicka på + på rad tre. Lägg till fler kolumner om ni söker för fler år.)

Åtgärd nr	Åtgärdens namn	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Belopp (tkr) 2028	Belopp (tkr) 2029	Totalt belopp (tkr)
1	Etapp A	23 185	82 809	156 021	196 966	185 486	170 758	50 595	865 820
2	Etapp B		69 350	186 544	294 031	208 962	140 642		899 529
3	Etapp C			66 508	234 398	143 290	162 998	126 990	734 184
<b>Total kostnad (tkr)</b>		<b>23 185</b>	<b>152 159</b>	<b>409 073</b>	<b>725 395</b>	<b>537 738</b>	<b>474 398</b>	<b>177 585</b>	<b>2 499 533</b>

### 6b. Finansiering per åtgärd

(Om finansiering från "Annan offentlig finansiering" finns, ska det anges vilken finansiering som avses. Vid flera åtgärder, klicka på + i tabellens nedre högra hörn. Läs även instruktion för 6a.)

**Åtgärd A1-2 Namn:** Etapp A: Bäverns gränd-Svandammen-Yttre Sjukhusvägen-Dag H

	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Belopp (tkr) 2028	Belopp (tkr) 2029	Totalt belopp (tkr)
Kommun/landsting	11 592,5	41 404,5	78 010,5	98 483	92 743	85 379	25 297,5	432 910
Stadsmiljöavtal - sökt belopp *	11 592,5	41 404,5	78 010,5	98 483	92 743	85 379	25 297,5	432 910
<b>Total kostnad (tkr)</b>	<b>23 185</b>	<b>82 809</b>	<b>156 021</b>	<b>196 966</b>	<b>185 486</b>	<b>170 758</b>	<b>50 595</b>	<b>865 820</b>

**Åtgärd B1-3 Namn:** Etapp B: Rosendal – Vårdsättravägen-Hugo Alfvéns väg

Typ av finansiering	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Belopp (tkr) 2028	Belopp (tkr) 2029	Totalt belopp (tkr)
Kommunen/landstinget		34 675	93 272	147 015,5	104 481	70 321		449 764,5
Stadsmiljöavtal - sökt belopp *		34 675	93 272	147 015,5	104 481	70 321		449 764,5
<b>Total kostnad (tkr)</b>		<b>69 350</b>	<b>186 544</b>	<b>294 031</b>	<b>208 962</b>	<b>140 642</b>		<b>899 529</b>

**Åtgärd C1-4 Namn:** Etapp C: Excercisfältet- Ångström-Ulleråker-Ultuna

Typ av finansiering	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Belopp (tkr) 2028	Belopp (tkr) 2029	Totalt belopp (tkr)
---------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	---------------------

Kommunen/landstinget			33 254	117 199	71 645	81 499	63 495	367 092
Stadsmiljöavtal - sökt belopp *			33 254	117 199	71 645	81 499	63 495	367 092
<i>Total kostnad (tkr)</i>			66 508	234 398	143 290	162 998	126 990	734 184

**6c. Totalt sökt belopp inom ramen för stadsmiljöavtal**

(Lägg till fler kolumner om ni söker för fler år.)

	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Belopp (tkr) 2028	Belopp (tkr) 2029	Totalt belopp (tkr)
<b>Totalt sökt belopp*</b>	11 592,5	76 079,5	204 536,5	362 697,5	268 869	237 199	88 792,5	<b>1 249 766,5</b>

\* Stöd lämnas med högst 50 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärderna. Vid fastställandet av stödnivå beaktar Trafikverket om kommunen eller landstinget har sökt eller beviljats annan offentlig eller privat finansiering för att genomföra åtgärderna.(6 §)

## 7. Beskrivning av motprestationer som kommunen åtar sig att genomföra (8 §)

**7a. Beskriv nedan kortfattat de motprestationer som kommunen eller landstinget åtar sig att genomföra** (Observera att om en viss motprestation är kopplad till en särskild åtgärd ska detta tydligt framgå av beskrivningen nedan. Vid flera åtgärder, klicka på + i tabellernas vänstra övre hörn, välj kopiera och klistra sedan in.)

Observera även att åtgärder som ni vill söka annan statlig medfinansiering för inte bör ingå som motprestationer, då det kan påverka bidraget från annan statlig medfinansiering.

- **Planer för bebyggelse centralt, kollektivtrafikhäna och funktionsblandat inklusive en målsättning om att detaljplanerna huvudsakligen ska följa översiktsplanen.** (Ange om byggnationen är belägen centralt, kollektivtrafikhäna och/eller är funktionsblandad. Datum för färdigställande av bostäder kan fyllas i när det är relevant.)

Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)	Beräknat antal bostäder	Start-tidpunkt (år mån)	Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)	(Bostäder färdigställda (år/mån))
Nummer på motprestation: 1 Namn på detaljplan: FÖP Bergsbrunna(Sydöstra staden) samt planprogram för Gottsunda.	10 000	Klicka här för att ange datum.	Klicka här för att ange datum.	Klicka här för att ange datum.

### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

<p>Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmätt finns, så ange detta.</p>	<p>Bergsbrunna-Gottsunda (kollektivtrafikhäna och funktionsblandat) En tät, hållbar och funktionsblandad stad ska utvecklas kring en ny station på Ostkustbana vid Bergsbrunna och längs med den nya spårvägen. Stora delar av exploateringen sker på jungfrulig mark men det handlar också om förtätning. Projektet omfattar både stadsutveckling inom och utanför tätortsgränsen.</p> <p>En promemoria om större samlade exploateringar i Bergsbrunna med omgivning och Södra staden i Uppsala kommun finns framtagna i samband med avtalet mellan staten och Region Uppsala. (Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivning, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun)</p> <p>Ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Bergsbrunna pågår.</p> <p>FÖP Södra staden Inriktningen är att Södra staden ska vara en drivande kraft i Uppsalas utveckling, ett förstahandsval för människor och företag från hela världen med en mångfald av människor och intressanta miljöer.</p> <p>Planprogrammet för Gottsunda handlar bl.a. om att utveckla Gottsunda med ny bostadsbebyggelse, utvecklade centrumfunktioner samt nya spårvägsstationer. Arbetet med två detaljplaner har inletts. <a href="#">Länk till samrådshandling för planprogram</a></p>
<p>Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?</p>	<p>De nya stadsområdena kommer att vara funktionsblandade för att skapa närhet.</p>



<p>Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)</p>	<p>Viktiga utgångspunkter FÖP Bergsbrunna är den promemoria som tagits fram om större samlade exploateringar i Bergsbrunna med omgivningar och Södra staden i Uppsala kommun i samband med avtalet mellan staten och Region Uppsala. Där anges bl.a. att området ska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Fungera som modellområden för hållbart byggande och utgöra testbäddar för byggsektorn.</b></li> <li>- <b>Understödja hållbart resande lokalt och regionalt</b></li> </ul> <p>Läget, den övergripande strukturen med Ultunalänk och tågstation, samt områdenas storlek ger särskilt goda förutsättningar för att med såväl fysiska strukturer som andra styrmedel bädda för att översiktsplanens mål om att 75% avresandet inom staden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.</p> <p>Nya bebyggelseområden ska ha goda förutsättningar för cykelresor...med smidig angoring till kollektivtrafik och viktiga målpunkter. Cykelnätet ska vara tydligt, sammanhängande och finmaskigt. En genomtänkt struktur av gång- och cykelvägar ska utgöra en av grunderna i stadsutvecklingen.</p> <p>Arbetet med mobilitetsfrågor och hållbara transporter kommer att vara viktiga delar i den fortsatta planeringen. Mobilitetsplaner på stadsdels och fastighetsnivå är aktuellt. Bil- och cykelpooler, försörjning med hållbara drivmedel, P-hubbar, mobilitetshus är delar som kommunen redan arbetar med och utvecklar vidare.</p> <p>Kommunens parkeringspolitik är tydligt inriktad på att minska ytbehovet. Riktvärdet för P-tal är 0,35 per bostad om 70 kvm men kan sänkas ytterligare om exploatören tar fram ett mobilitetspaket.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Bebyggas med stora volymer på ny mark</b></li> <li>- <b>Utvecklas med helt nya stadsdelar med fokus på innovativa lösningar</b></li> <li>- <b>Ingå i socialt och fysiskt sammanhängande stadsbygd</b></li> </ul>
<p>Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?</p>	<p>Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4</p>
<p>Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?</p>	<p>Påverkan resandet: Resande och mobilitet med kollektivtrafik och gång- och cykel kommer att bli högt eftersom att stadsdelarna utformas delvis med hållbart resande i fokus.</p>
<p>Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.</p>	<p>Områden kommer att ha hög tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykel.</p>
<p>Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafikenära/ fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?</p>	<p>Områden kommer att ha hög tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykel.</p>

Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)	Beräknat antal bostäder	Start-tidpunkt (år mån)	Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)	(Bostäder färdigställda (år/mån))
---	-------------------------	-------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------

<u>Nummer på motprestation:</u> 2 <u>Namn på detaljplan:</u> Södra Ulleråker etapp 2	4000	2018-10	2021-12	2030-12
---	------	---------	---------	---------

#### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmått finns, så ange detta.	Ulleråker är ett av landets största stadsutvecklingsprojekt och här planeras en tät och klimatsmart stadsdel med upp till 8000 bostäder och 15 000 invånare i ett äldre institutionsområde. Det handlar både om förtätning och byggnation på ny mark och det sker inom Uppsala tätort. Detaljplanens syfte är att implementera planprogrammets vision och målområden i den fysiska stadsmiljön. Målområdena är en god stadsmiljö, hållbara vardagsresor och en hållbar vattenmiljö. <a href="#">Länk till planprogram</a>
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?	I området planeras funktionsblandad bebyggelse.
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambition är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet.  För planprogrammet finns en mobilitetsstrategi framtagen där minst 80 % av Ulleråkerbornas resor skall ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Stadsdelen kommer att trafikeras av Spårvägen. En stor andel av bebyggelsen ligger inom 400 meter från någon av hållplatserna. Gång och cykel ges prioritet i stadsrummet. Flexibla parkeringstal tillämpas med ett gemensamt p-anläggningssystem.
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Resande och mobilitet med kollektivtrafik och gång- och cykel beräknas att bli högt eftersom att stadsdelarna utformas med hållbart resande i fokus. Målsättningen är att minst 80 % av Ulleråkerbornas resor skall ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Området kommer att ha hög tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykel. Se ovan.
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafiknära/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Området kommer att ha hög tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykel. Se ovan.

Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)	Beräknat antal bostäder	Start-tidpunkt (år mån)	Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)	(Bostäder färdigställda (år/mån))
---	-------------------------	-------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------

<b>Nummer på motprestation:</b> 3 <b>Namn på detaljplan:</b> Kv. Hugin (kollektivtrafikhänsyn och funktionsblandad) Området omvandlas från att ha utgjort stadens yttre gräns mot ett industriområde till att bli en levande och blandad	400	2017–11	2020–12	2022–12
---	-----	---------	---------	---------

#### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmått finns, så ange detta.	Området, som är beläget söder om Uppsala resecentrum, omvandlas från att ha utgjort stadens yttre gräns mot ett industriområde till att bli en levande och blandad innerstadsmiljö. Området planeras i centrala Uppsala och är delvis ett förtättningsprojekt men där också befintlig bebyggelse omvandlas. <a href="#">Länk till planprogram</a>			
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?	Genom att i planprogrammet föreslå en mer funktionsblandad bebyggelse med innerstadskaraktär, nya mötesplatser och en ny kvartersindelning skapas bättre förutsättningar för kvarteret att bli en del av stadskärnan och främja innerstadens utveckling söderut.			
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambition är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet.			
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4			
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara hela Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.  Områdets läge i centrala Uppsala med utbyggd cykelinfrastruktur och med närhet till Uppsala resecentrum och spårväg samt buss skapar goda förutsättningar för hållbart resande.			
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Befintliga cykelvägar inom planområdet byggs om till snabbcykelleder och ingår i kommunens planer med att utveckla cykelnätet. I övrigt se ovan.			
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafikhänsyn/ fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Bedömningen är att fler få större tillgänglighet till framförallt utvecklad och kapacitetsstark cykelinfrastruktur och kollektivtrafik.			
<b>Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)</b>	<b>Beräknat antal bostäder</b>	<b>Start-tidpunkt (år mån)</b>	<b>Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)</b>	<b>(Bostäder färdigställda (år/mån))</b>

<u>Nummer på motprestation:</u> 4 <u>Namn på detaljplan:</u> Ångkvarn	1000	2016–04	2019–12	2029–12
--	------	---------	---------	---------

#### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmåttn finns, så ange detta.	Ingår som en del utvidgningen av stadskärnan där Kungsängen utvecklas söder om Uppsala resecentrum och en funktionsblandad miljö skapas. <a href="#">Information om Kungsängen</a>			
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?				
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambition är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet.			
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4			
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara resandet i Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.  Områdets läge i centrala Uppsala med utvecklad cykelinfrastruktur och med närhet till Uppsala resecentrum och spårväg samt buss skapar goda förutsättningar för hållbart resande.			
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Se ovan.			
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafknära/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Bedömningen är att fler få större tillgänglighet till framförallt utvecklad cykelinfrastruktur men också kollektivtrafik			
<b>Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)</b>	<b>Beräknat antal bostäder</b>	<b>Start-tidpunkt (år mån)</b>	<b>Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)</b>	<b>(Bostäder färdigställda (år/mån))</b>

<u>Nummer på motprestation:</u> 5 <u>Namn på detaljplan:</u> Eriksberg etapp 1 Hammarparken och Moränen	573	2018-03	2020-12	2024-12
---	-----	---------	---------	---------

**Kort beskrivning av ovanstående detaljplan**

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmått finns, så ange detta.	Stadsdelen Eriksberg ligger cirka tre kilometer från centrala Uppsala intill det obebyggda området Ekebydalen. Cirka 2 400 nya bostäder planeras inom 15-30 år i ett befintligt bostadsområde, vilket ger underlag för bättre kollektivtrafik och service. Projektet omfattar bostäder och olika funktioner som förskola, centrumfunktioner och s.k. mobilitetshus, dvs ett parkeringsgarage för att optimera och effektivisera användning av gaturummet. <a href="#">Länk till planprogram</a>			
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?				
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambition är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet. En viktig mobilitetsfråga handlar om att effektivisera nyttjandet av gaturummet genom att anlägga s.k. mobilitetshus. Kopplingen till kollektivtrafiken och gång- och cykel kommer också att utvecklas för att detta ska ses som ett attraktivt alternativ.			
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4			
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara resandet i Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.			
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Området har idag kollektivtrafik och ett utbyggt gång- och cykelvägnät. Projektet kommer att stärka och utveckla det hållbara resandet. Se ovan.			
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafiknära/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Området kommer att ha hög tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykel. Se ovan.			
<b>Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)</b>	<b>Beräknat antal bostäder</b>	<b>Start-tidpunkt (år mån)</b>	<b>Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)</b>	<b>(Bostäder färdigställda (år/mån))</b>

<u>Nummer på motprestation:</u> 6 <u>Namn på detaljplan:</u> Marmorn, parkeringshuset och Kalkstenen	430	2022–12	2024–12	2029–12
---	-----	---------	---------	---------

#### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmått finns, så ange detta.	Stadsdelen Eriksberg ligger cirka tre kilometer från centrala Uppsala intill det obebyggda området Ekebydalen. Cirka 2 400 nya bostäder planeras inom 15–30 år i ett befintligt bostadsområde, vilket ger underlag för bättre kollektivtrafik och service. Projektet omfattar bostäder och olika funktioner som förskola, centrumfunktioner och s.k. mobilitetshus, dvs ett parkeringsgarage för att optimera och effektivisera användning av gaturummet. <a href="#">Länk till planprogram</a>			
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?	Se ovan.			
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambition är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet.			
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4			
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara resandet i Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.			
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Mobilitetsfrågor är centrala i projektet.			
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafiknära/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Eftersom att det är ett förtättningsprojekt kommer fler att få tillgång kollektivtrafik i närområdet samt cykelinfrastruktur.			
<b>Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)</b>	<b>Beräknat antal bostäder</b>	<b>Start-tidpunkt (år mån)</b>	<b>Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)</b>	<b>(Bostäder färdigställda (år/mån))</b>

<u>Nummer på motprestation:</u> 7 <u>Namn på detaljplan:</u> Östra Sala backe etapp 3	400	2018-04	2020-12	2024-12
---	-----	---------	---------	---------

#### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmått finns, så ange detta.	Östra Sala backe utgörs av ett tidigare kraftledningsstråk och är en viktig pusselbit i utvecklingen av den östra delen av Uppsala. Uppsalas östra stadsdelar och ska tillföra något nytt i innehåll, funktion och utformning. Projektet omfattar både verksamheter och bostäder. Projektet har ambitionen att bli det mest klimatanpassade området i Uppsala. Det kan beskrivas som ett pilotprojekt inom hållbart byggande med robusta material, bra inomhusklimat och hälsosamma byggnader. <a href="#">Länk till projektsida</a>			
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?				
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambition är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet.  Östra Sala backe har ambitionen att bli det mest klimatanpassade området i Uppsala. Det kan beskrivas som ett pilotprojekt inom hållbart byggande med robusta material, bra inomhusklimat och hälsosamma byggnader.  Östra Sala backe ska erbjuda hållbara, smarta och effektiva transporter. Utformningen av stadsmiljön ska uppmuntra till hållbart resande där gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och bilpool är självklara val.			
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4			
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara resandet i Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.			
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Se ovan.			
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafiknära/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Eftersom att detta är ett förtättningsprojekt kommer fler att få tillgång till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i närområdet.			
<b>Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)</b>	<b>Beräknat antal bostäder</b>	<b>Start-tidpunkt (år mån)</b>	<b>Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)</b>	<b>(Bostäder färdigställda (år/mån))</b>

<b>Nummer på motprestation:</b> 8 <b>Namn på detaljplan:</b> Östra Sala backe etapp 4	300	2020–12	2022–12	2026–12
--	-----	---------	---------	---------

#### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmått finns, så ange detta.	Östra Sala backe etapp 4. I övrigt se motprestation nr 7.
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?	Se motprestation nr 7.
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Se motprestation nr 7.
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara resandet i Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Se ovan samt motprestation nr 7.
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafiknära/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Eftersom att detta är ett förtätningsprojekt kommer fler att få tillgång till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i närområdet.

Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)	Beräknat antal bostäder	Start-tidpunkt (år mån)	Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)	(Bostäder färdigställda (år/mån))
---	-------------------------	-------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------



<u>Nummer på motprestation:</u> 9 <u>Namn på detaljplan:</u> Börjetull	1500	2014-01	2019-03	2029-12
---	------	---------	---------	---------

**Kort beskrivning av ovanstående detaljplan**

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmåt finns, så ange detta.	Börjetull (kollektivtrafiknära och funktionsblandat) Området är planerat att omvandlas från industriområde till en blandad stadsdel med kontor, verksamheter och bostäder. I området pekar även översiktsplanen ut ett läge för en ny pendeltågsstation på Dalabanan. <a href="#">Länk till projektsida</a>			
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?				
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambition är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet.  Omvandlingen av gaturummen sker med fokus på hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik.			
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4			
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara resandet i Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.			
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Kollektivtrafik och cykelinfrastruktur beaktas i planeringen.			
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafiknära/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Eftersom att detta är ett förtätningsprojekt kommer fler att få tillgång till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i närområdet.			

<b>Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)</b>	<b>Beräknat antal bostäder</b>	<b>Start-tidpunkt (år mån)</b>	<b>Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)</b>	<b>(Bostäder färdigställda (år/mån))</b>
<u>Nummer på motprestation:</u> 10 <u>Namn på detaljplan:</u> Gunsta	1200	2019-05	2025-12	2029-12

**Kort beskrivning av ovanstående detaljplan**

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmått finns, så ange detta.	Ett nytt funktionsblandat område växer fram i södra Gunsta, en mil öster om Uppsala intill länsväg 282. I Gunsta ska det vara enkelt att resa hållbart. Därför ska kollektiv-, gång- och cykeltrafiken utökas, bli bättre och gå snabbare. I takt med att området utvecklas kommer också kollektivtrafiken och antalet busshållplatser öka. Samtidigt bygger vi om gatorna inom södra Gunsta. Allt tillsammans gör det smidigare att resa till fots, med cykel, bil och buss både inom och till och från Gunsta. <a href="#">Länk till planprogram</a>
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?	
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Text ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambitionen är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet. En särskilt viktig fråga i detta projekt är att åstadkomma god tillgänglighet till framförallt kollektivtrafiken.
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara resandet i Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Kollektivtrafik och cykelinfrastruktur beaktas i planeringen. Cykelväg finns utmed väg 282 mellan Uppsala och Gunsta. Regionbuss trafikerar länsväg 282.
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafikhärla/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Det kommer att finnas en god tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur.

Detaljplan (ange namn och kortfattad beskrivning)	Beräknat antal bostäder	Start-tidpunkt (år mån)	Beräknad tidpunkt antagande (år/mån)	(Bostäder färdigställda (år/mån))
<u>Nummer på motprestation:</u> 11 <u>Namn på detaljplan:</u> Storvreta	1300	2018-01	2028-12	2030-12

**Kort beskrivning av ovanstående detaljplan**

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär det en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Är det inom eller utom dagens tätortsgränser? Om täthetsmått finns, så ange detta.	Storvreta är ett stationssamhälle utmed ostkustbanan lokaliserat cirka 15 km norr Uppsala. Projektet handlar dels om att utveckla centrala Storvreta med bostäder och lokaler med handel dels utveckla södra Storvreta med ny huvudgata och bebyggelse, skolor och parker som ska binda ihop tätorten med det nyligen uppförda bostadsområdet Fullerö hage.
Vad är det för typ av bebyggelse som planeras? Är det funktionsblandat?	
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling? (Tex ingen gatuparkering, flexibla parkeringstal, mobility managementåtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, god koppling mellan bebyggelse och kollektivtrafik eller andra åtgärder i området för att minska bilanvändning och öka andelen som använder gång, cykel och kollektivtrafik som är direkt kopplade till detaljplanen.)	Uppsala kommun har hög målsättning när det gäller hållbar energi- och klimatfrågor, hållbar stadsutveckling och hållbara transporter. En viktig ambitionen är att utforma funktionsblandade stadsmiljöer/livsmiljöer för att åstadkomma närhet med goda förutsättningar för hållbar mobilitet. En särskilt viktig fråga i detta projekt är att åstadkomma god tillgänglighet till framförallt kollektivtrafiken.
Kopplar detaljplanen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
Hur bedöms resandet kopplat till detaljplanen påverkas för gång, cykel, kollektivtrafik och bil av åtgärden/åtgärderna?	Åtgärderna innebär att kapacitetsstark kollektivtrafik byggs ut i ett stråk med många viktiga arbetsplatsområden både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Därför kommer detta få betydelse för inte bara resandet i Uppsala tätort utan kommunen i stort och regional och storregional arbetspendling med kollektivtrafik som också kan omfatta olika kombinationsresor med olika transportmedel som cykel och kollektivtrafik.
Finns kapacitetsstark kollektivtrafik och tillgänglig och säker cykelinfrastruktur (förutsättningar för hållbart resande) kopplat till detaljplanen? Beskriv i ord.	Storvreta är ett stationssamhälle som trafikeras både av regionaltåg och buss. Det finns idag ett välutbyggt cykelvägnät. En särskilt viktig fråga är att utveckla en attraktiv kollektivtrafikförsörjning i området. Planens inriktning ligger i linje med Uppsalas ambitioner på området i övrigt och kommer att främja hållbart resande.
Gör åtgärden att fler kommer att bo kollektivtrafiknära/fler att kopplas till cykelinfrastrukturen?	Klicka här för att ange text.

• **Utbyggnad av gång- och cykelvägar utöver det som medfinansiering söks för**

Åtgärd (ange namn på gata/sträcka, hållplats etc.)	Beräknat antal km (om relevant)	Starttidpunkt byggande (år/mån)	Färdigställt (år/mån)
Nummer på motprestation: Ange åtgärdens nr. Namn på motprestation: Ange åtgärdens namn.		Klicka här för att ange datum.	Klicka här för att ange datum.

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Var ska cykelbanan gå, vad är det för typ av område?	Klicka här för att ange text.
--	-------------------------------

Beskriv motprestationens kvalitet (tex tydlighet, genhet, trygghet, information/skyltning, om cykelparkering beskriv om den är väderskyddad, hur säkerhet och trygghet lösts etc)	Klicka här för att ange text.
Kopplar cykelbanan till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: Klicka här för att ange text.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	Gång: Klicka här för att ange text. Cykel: Klicka här för att ange text. Kollektivtrafik: Klicka här för att ange text. Bil: Klicka här för att ange text.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Klicka här för att ange text.

- **Utbyggnad av kollektivtrafik (exempelvis turtäthet, kvalitet, hållplatsombyggnader etc) utöver det som medfinansiering söks för**

Åtgärd (ange namn på gata/sträcka, hållplats etc.)	Beräknat antal km (om relevant)	Starttidpunkt byggande (år/mån)	Färdigställt (år/mån)
Nummer på motprestation: 12 Namn på motprestation: Handlingsplan för framkomlighetsåtgärder kollektivtrafik		2016-01	2028-12

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Var ska kollektivtrafiken utökas, vad är det för typ av område?	Handlingsplanen omfattar åtgärder kopplat till. - -- trafiksignaler för bussprioritering, busskörfält Samt trafikregleringar och smärre fysiska åtgärder. Även tillgänglighetsanpassning av hållplatser ingår.
Hur ska kollektivtrafiken förbättras (ny sträckning/linje, ökad turtäthet, högre standard, information, trygghet och säkerhet, smidiga byten, enklare betalningslösningar etc)?	Det handlar om åtgärder som förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet och ger ökad attraktivitet.
Kopplar utbyggnaden av kollektivtrafiken till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	Gång: Hållplatser tillgänglighetsanpassas vilket underlättar tillgängligheten i kollektivtrafiken. Cykel: Klicka här för att ange text. Kollektivtrafik: Kollektivtrafikens framkomlighet förbättras vilket påverkar restiden i systemet.

	Bil: Bilens körytor minskas ned. Bussens framkomlighet prioriteras framför bil.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Trafiksäkerheten bedöms vara oförändrad.

• **Utformning av och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik**

Åtgärd/aktivitet	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
<u>Nummer på motprestation:</u> Ange åtgärdens nr. <u>Namn på motprestation:</u> Ange åtgärdens namn.	Klicka här för att ange datum.	Klicka här för att ange datum.

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	Klicka här för att ange text.
Var ska det genomföras?	Klicka här för att ange text.
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: Klicka här för att ange text.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	Gång: Klicka här för att ange text. Cykel: Klicka här för att ange text. Kollektivtrafik: Klicka här för att ange text. Bil: Klicka här för att ange text.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Klicka här för att ange text.

• **Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och biltrafik i staden**

Åtgärd/aktivitet	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
<u>Nummer på motprestation:</u> 13 <u>Namn på åtgärd:</u> Parkeringsnorm – tillämpning	Klicka här för att ange datum.	Klicka här för att ange datum.

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	Det finns en parkeringsnorm samt handlingsplan framtagen. Det arbete som återstår att utveckla är tillämpningen i planprocessen.
---------------------	--

Var ska det genomföras?	Parkeringsstalet är kommunövergripande men främst i Uppsala tätort.
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	Gång: Parkeringsnormens syfte är ett mer yteffektivt markutnyttjande för att minska ytbehov till bilparkering. Ytan kan istället som t.ex. i ett gaturum användas till gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik. Detta gynnar hållbara färsätt och trafikslag.  Cykel: etc.  Kollektivtrafik: etc.  Bil: Markutnyttjande optimeras där kantstensparkering i större utsträckning ersätts av parkeringshus. En önskvärd effekt är att bilanvändningen optimeras där resor på vissa distanser istället ersätts av mer hållbara och yteffektiva färdmedel.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Klicka här för att ange text.

- **Aktivt arbete med mobility management för att stimulera förändrat resbeteende. Satsning på delad mobilitet, MaaS etc.**

Åtgärd/aktivitet	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 14 Namn på åtgärd: <b>Genomförande av handlingsplan för arbetet med cykeltrafik</b>	2017-11	2025-12

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	<p>Underlaget bygger på den cykelpolicy och de riktlinjer för arbetet med cykeltrafik som antogs i KF respektive KS okt 2013. Handlingsplanen antogs i januari 2014 och reviderades under 2016 och 2017 med politiskt antagande i november 2017.</p> <p>I handlingsplanen lyfts fyra huvudområden fram. Dessa är trygghet och säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet, bekvämlighet samt cykelkultur.</p> <p>Förutom att Uppsala kommun har för avsikt att genom det planerade beteendepåverkansarbetet främja en god cykelkultur och ökad andel cykelresor, kommer riktade satsningar framförallt också göras mot området trygghet och säkerhet. Mer konkret är målsättningen att samtliga resepåverkansinsatser kopplade till cykling på olika sätt ska inrymma ett riktat fokus på trygghet och säkerhet.</p> <p>Ett antal fokusområden har tagits fram som omfattar konkreta projekt. Inom arbetet med att förändra beteenden kommer insatser bland annat riktas mot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• arbetspendling och cykling i tjänsten,</li> </ul>
---------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>vintercykling</li> <li>regelefterlevnad och hänsynstagande i trafiken</li> </ul>
Var ska det genomföras?	I Uppsala tätort
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
Hur ska det genomföras?	Insatserna genomförs i projektform med tydliga och mätbara mål.
Vem är målgruppen?	Kommuninvånare
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Klicka här för att ange text.</p> <p>Cykel: Olika typer av cykling i Uppsala tätort påverkas positivt. Framförallt när det handlar om trafiksäkerhet och trygghet.</p> <p>Kollektivtrafik: Klicka här för att ange text.</p> <p>Bil: Klicka här för att ange text.</p>
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Det övergripande syftet för olika påverkansinsatserna för att öka cyklingen är ökad trygghet och trafiksäkerhet. Därför bedöms också trafiksäkerheten för cyklister att öka/förbättras. I övrigt är det svårt att bedöma hur trafiksäkerheten påverkas.

- Övrigt

Åtgärd/aktivitet	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 15 Namn på åtgärd: Framtagande av en mobilitets- och trafikstrategi	2017-05	2019-12

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	En mobilitets- och trafikstrategi är under framtagande. Den ska utifrån gällande översiktsplan fördjupat ge en inriktning samt vägledning i fram till år 2050.
Var ska det genomföras?	Kommunomfattande mobilitets- och trafikstrategi.
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	Gång: Mobilitets- och trafikstrategin främjar hållbara och yteffektiva transportslag.

	<p>Cykel: Mobilitets- och trafikstrategin främjar hållbara och yteffektiva transportslag.</p> <p>Kollektivtrafik: Mobilitets- och trafikstrategin främjar hållbara och yteffektiva transportslag.</p> <p>Bil: Bilanvändningen optimeras där resor på vissa distanser istället ersätts av mer hållbara och yteffektiva färdmedel.</p>
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklist, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Eftersom att strategin är under framtagande är detta svårt att bedöma i detalj.
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b> <b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>
<p><u>Nummer på motprestation:</u> 16</p> <p><u>Namn på åtgärd:</u> Framtagande av en mobilitets- och trafikplan</p>	<p>2019-05</p> <p>2021-12</p>

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	En mobilitets- och trafikplan kommer att tas fram efter att mobilitets- och trafikstrategin är antagen som har ett tidsfång på cirka 10 år. Den kommer att konkretisera insatsområden, strategier och åtgärder.
Var ska det genomföras?	Kommunomfattande mobilitets- och trafikplan.
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Mobilitets- och trafikplanen främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Cykel: Mobilitets- och trafikplanen främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Kollektivtrafik: Mobilitets- och trafikplanen främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Bil: Bilanvändningen optimeras där resor på vissa distanser istället ersätts av mer hållbara och yteffektiva färdmedel.</p>
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklist, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Klicka här för att ange text.
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b> <b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>
<p><u>Nummer på motprestation:</u> 17</p> <p><u>Namn på åtgärd:</u> Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker</p>	<p>2017-12</p> <p>2029-12</p>



**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	Handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker ska bidra till att nå Uppsalas ambitiösa mål som bland annat anger att minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Handlingsplanen ska bidra till ett systematiskt arbetssätt för att säkerställa att hållbar mobilitet inkluderas i planeringsprocessen.		
Var ska det genomföras?	I den planerade stadsdelen Ulleråker		
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4		
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Strategi och handlingsplan främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Cykel: Strategi och handlingsplan främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Kollektivtrafik: Strategi och handlingsplan främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Bil: Bilanvändningen optimeras där resor på vissa distanser istället ersätts av mer hållbara och yteffektiva färdmedel då de upplevs som mer effektiva.</p>		
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Klicka här för att ange text.		
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>	
<u>Nummer på motprestation:</u> 18 <u>Namn på åtgärd:</u> <b>Åtgärdsplan för hållbar mobilitet i Ulleråker</b>	2018-06	2029-12	

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	Åtgärdsplanen är en konkretisering av handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker och kopplas till detaljplaneringen av området. Konkret handlar det om krav vid markanvisning för hållbar mobilitet, en målstyrd planering/utförande av området där 80 % av alla resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Olika mobilitetstjänster ska erbjudas på stadsdelsnivå och kommunen ska också tillhandahålla ett mobilitetscenter för rådgivning etc. Hållbar mobilitet ska tillämpas under byggtiden.
Var ska det genomföras?	I den planerade stadsdelen Ulleråker

Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4		
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Strategi och handlingsplan främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Cykel: Strategi och handlingsplan främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Kollektivtrafik: Strategi och handlingsplan främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Bil: Bilanvändningen optimeras där resor på vissa distanser istället ersätts av mer hållbara och yteffektiva färdmedel då de upplevs som mer effektiva.</p>		
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Klicka här för att ange text.		
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>	
Nummer på motprestation: 19 Namn på åtgärd: <b>Utvecklingsplan Uppsala Resecentrum</b>	2018-06	2029-12	

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	Planen ska ta ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i och i närheten av Uppsala resecentrum säkerställa transportsystemets behov av olika funktioner samt resecentrumets utvecklingsbehov på kort och lång sikt. En viktig fråga är Uppsala Spårvägars anslutning till Uppsala Resecentrum.		
Var ska det genomföras?	Uppsala Resecentrum med närområden omfattas.		
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4		
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Utvecklingsplanen främjar hållbara och yteffektiva färdmedel och transportslag.</p> <p>Cykel: etc.</p> <p>Kollektivtrafik: etc.</p> <p>Bil: etc.</p>		
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Klicka här för att ange text.		
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>	

<p>Nummer på motprestation: 20</p> <p>Namn på åtgärd: <b>Genomförande av regional cykelstrategi</b></p>	2017–12	2029–12
---	---------	---------

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	<p>Strategin bygger på tydliga mål kring t.ex. att öka kombinationsresor cykel-kollektivtrafik, trafiksäkerhet och till målen kopplas strategier och insatsområden. Region Uppsala har genomförandeprocess som involverar länets kommuner, ideella organisationer och Trafikverket Region öst som tex. cykelforum och cykelplattform. Revidering av cykelstrategin sker var fjärde år.</p>	
Var ska det genomföras?	Uppsala län	
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4	
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Region Uppsala investerar tillsammans med Uppsala kommun i separerade gång- och cykelvägar samt god tillgänglighet för gående till kollektivtrafikens hållplatser och stationer.</p> <p>Cykel: Strategin syftar till att främja cykeln som trafikslag, både regionalt, avgränsande län och lokal cykling.</p> <p>Kollektivtrafik: Främjar resande med kollektivtrafiken då en del insatser är riktade mot kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. I Uppstågstrafiken och SL-trafiken finns möjlighet att ta med cykel ombord.</p> <p>Bil: Klicka här för att ange text.</p>	
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklist, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	<p>Insatser för ökad trafiksäkerhet och trygghet är särskilt viktigt i områden där barn vistas. Att förbättra säkerheten på skolvägar och på vägar till lek, idrotts-, kultur- och fritidsaktiviteter, har därför hög prioritet. Region Uppsala vill tillsammans med länets kommuner initiera ett mer systematiskt arbete med säkra skolvägar. Såväl den fysiska miljön kring skolorna som information och beteendepåverkan gentemot föräldrar och elever ska ingå.</p>	
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>

<u>Nummer på motprestation:</u> 21 <u>Namn på åtgärd:</u> Strategi för stadsbusstrafiken	2022–02	2024–02
---	---------	---------

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	En revidering av strategin som antogs 2015 kommer att ske i och med de förutsättningar som staden och regionen står inför, exempelvis två nya spår på Ostkustbanan, utvecklingen av södra Uppsala och det växande behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik i staden. En revidering av stadsbusstrategierna skapar ett bättre planeringsunderlag för utvecklingen av kollektivtrafiken i staden. Kopplingen till anknytande regionala och kommunala planer behöver lyftas fram för att utvecklingen av kollektivtrafiken i Uppsala ska ske i önskvärd riktning och för att samhället ska kunna få ut största möjliga nytta av kollektivtrafik-försörjningen. Stadsbusstrategin måste anpassas för att samspela med spårvägen på ett effektivt sätt.	
Var ska det genomföras?	Uppsala kommun/tätort	
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4	
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem leder till gynnsamma folkhälsoeffekter. Fler kollektivtrafikresenärer ger fler gångtrafikanter.</p> <p>Cykel: Antalet cyklister ökar vid ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem, framförallt vid kombinationsresor.</p> <p>Kollektivtrafik: Syftet är att förbättra planeringsunderlaget i staden för att bättre kunna möta upp framtida resbehov samt att samhället får ut största möjliga nytta.</p> <p>Bil: Biltrafiken minskar med ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem.</p>	
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Åtgärden ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.	
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>
<u>Nummer på motprestation:</u> 22 <u>Namn på åtgärd:</u> Investering i spårvagnsfordon och spårvagnsdepå	2019–02	2028–12

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	Trafikutförandet med tillhörande fordon och spårvägsdepå ansvarar Region Uppsala för samt även för hållplatsutrustning såsom väderskydd inklusive bänk, realtidsinformation, prator och belysning. Investeringen i spårvagnsdepån beräknas till ca 600 miljoner sek. Investeringen i spårvagnsfordon beräknas till ca 660 miljoner sek baserat på 20 stycken fordon med en längd av 30 meter. Den slutliga kalkylen kan komma att ändras beroende på behovet av antal fordon.
Var ska det genomföras?	Uppsala tätort
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	Gång: Berörs ej/ej relevant Cykel: Berörs ej Kollektivtrafik: Fordonstyp och dess utformning exteriört och interiört samt tekniska funktioner påverkar hur attraktiv resan upplevs vara. Bil: Berörs ej
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklist, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Fordonsanskaffning och investering i depå bedöms ej beröra trafiksäkerhet för trafikantgrupperna.

Åtgärd/aktivitet	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 23 Namn på åtgärd: Regionaltåg	2017-02	2019-12

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	<p>För att möta en allt mer omfattande arbetspendling inom och mellan kommuner i länet och bibehålla kollektivtrafikens höga marknadsandel har Region Uppsala beslutat om att anskaffa av kapacitets starkare tåg till Upptågstrafiken på ostkustbanan. Tågen kommer att tillsammans med spårvägen att utgöra viktiga delar i ett kapacitetsstarkt regionalt och lokalt kollektivtrafiksystem. Arbetet innefattar också ett utvecklingsarbete kring mer effektiva och tillgängliga stationer längs med ostkustbanan (bl.a. Storvreta, Vattholma och Skyttorp i Uppsala kommun) kan utvecklas. Dessa satsningar bidrar till ett mer hållbart transportsystem.</p> <p>Detta medför att de båda trafiksystemen Upptåget och SL-pendeln kopplar till spårvägen och bidrar till den regional- och storregionala trafiken.</p> <p>Den första beställningen av nya fordon omfattar åtta motorvagnsfordon, s k dubbeldäckartåg (Stadler Dosto ER1 4-vagnar), med 357 sittplatser per fordon.</p>
---------------------	--

	<p>Investeringen i 8 stycken dubbeldäckartåg uppgår till ca 1,1 miljarder sek. Option finns att införskaffa ytterligare 8 fordon på sikt.</p> <p>Trafiken på sträckan Uppsala – Sala får stärkt kapacitet eftersom dagens fordon på Ostkustbanan flyttas till stråket.</p>	
Var ska det genomföras?	Uppsala län, Gävleborgs län, Västmanlands län	
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4	
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Arbete pågår med att stärka trafikantmiljöer för bl. a. gående</p> <p>Cykel: Cykel är ett viktigt transportmedel i reskedjan tillsammans med kollektivtrafiken. Därför bedöms också utvecklingen här bli positiv.</p> <p>Kollektivtrafik: Kapaciteten ökar genom det nya fordonskonceptet som tar fler resenärer och att det går att beställa fler fordon då behovet uppstår. Kollektivtrafiken upplevs som attraktivare. Tågen kommer att tillsammans med spårvägen att utgöra viktiga delar i ett kapacitetsstarkt regionalt och lokalt kollektivtrafiksystem.</p> <p>Bil: Nya tåg kan stärka kollektivtrafikens ställning gentemot bil men detta är svårt att bedöma utan fördjupade analyser.</p>	
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklist, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Färre bilresor leder till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.	
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>
Nummer på motprestation: 24 Namn på åtgärd: Tågstrategi	2018-10	2020-12

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	<p>Den nya tågtrafiken ska ses i en vidare kontext kring utvecklingen av ett hållbart transportsystem som håller samman resenärs behov av resor och resekedjor – hela resan perspektiv. Strategin omfattar inomregional tågtrafik, storregional tågtrafik, infrastruktur, stationsutveckling men även frågor som kundnära tjänster, trygghet och säkerhet för resenären.</p> <p>Tågtrafikstrategin blir ett viktigt dokument att samordnas med av andra kollektivtrafikstrategier i Region Uppsala och som utgår från Trafikförsörjningsprogrammet och den Regionala Utvecklingsstrategin. Det strategiska programmet ger också underlag för dialog och utvecklingsarbete med länets kommuner, omkringliggande län och Trafikverket.</p>
---------------------	--

Var ska det genomföras?	Uppsala län samt angränsande län/Mälardalen.		
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4		
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Strategin ska stödja att bytespunkter tillgänglighetsanpassas och att de prioriterade bytespunkterna utvecklas.</p> <p>Cykel: Strategin ska stödja ett utvecklat kombinationsresande.</p> <p>Kollektivtrafik: Kombinationsresor med buss och tåg utvecklas.</p> <p>Bil: Kombinationsresor med bil och tåg utvecklas.</p>		
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Tågstrategin i sig ger inga direkta effekter på trafiksäkerheten.		
<b>Åtgärd/aktivitet</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>	
Nummer på motprestation: 25 Namn på åtgärd: Prova på-aktiviteter, testresenärsaktiviteter	2028-08	2029-12	

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	<b>Prova på-aktiviteter</b> Testresenärsaktiviteter är ett väl beprövat sätt att få bilister att konvertera till kollektivtrafik. Region Uppsala genomför testresenärsaktiviteter riktade mot specifika områden och företag samt har årligen en stor aktivitet för hela länet. Prova-på-aktiviteter kommer även att tillämpas för spårvägen.
Var ska det genomföras?	Uppsala län, Uppsala kommun
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	<p>Gång: Fler kollektivtrafikresenärer ger fler gångtrafikanter.</p> <p>Cykel: Fler kollektivtrafikresenärer ger fler kombinationsresor.</p> <p>Kollektivtrafik: Motprestationen gynnar kollektivtrafikresandet.</p> <p>Bil: Leder till minskat bilresandet.</p>
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Minskat bilresande leder till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Åtgärd/aktivitet	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 26 Namn på åtgärd: Informationsinsatser – personlig resplan	2029-01	2029-12

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	Personalised Travel Plan (PTP), eller Personlig resplan, är ett koncept som går ut på att man skräddarsyr ett material för en utvald målgrupp eller område för att informationen ska bli så relevant som möjligt för mottagaren. Målet är att öka kunskapen om kollektivtrafiken och innefattar information om vilka linjer som trafikerar området, närliggande hållplatser, försäljningsombud samt cykel- och pendlarparkeringar i området. Tillsammans med den personliga resplanen brukar ett prova på-erbjudande kopplas på. Erbjudandet kan variera beroende på målgrupp, men det vanligast förekommande har varit att mottagaren erhåller 10 stycken enkelresor om man besvarar en kort enkät om sina resvanor samt informationsmaterialet.
Var ska det genomföras?	Uppsala kommun
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, vilken/vilka åtgärd/åtgärder (nr)?	Åtgärdsnr: A1-2, B 1-3 och C1-4
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Gång, cykel, kollektivtrafik, bil?	Gång: Fler kollektivtrafikresenärer ger fler gångtrafikanter.  Cykel: Fler kollektivtrafikresenärer ger fler kombinationsresor.  Kollektivtrafik: Motprestationen gynnar kollektivtrafikresandet.  Bil: Leder till minskat bilresande.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik?	Minskat bilresande leder till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

#### 7b. Beskriv mognadsgraden i motprestationerna

Nummer	Namn motprestation/aktivitet	Mognadsgrad
--------	------------------------------	-------------



1	Bergsbrunna/Gottsunda	Motprestationen omfattas av intentionsavtalet med staten och Region Uppsala samt Knivsta kommun angående fyrspår och bostadsbyggande. FÖP-arbete pågår och budget och resurser finns tillsatta. En fördjupad översiktsplan finns antagen för den södra staden. För Gottsunda pågår arbete med planprogram som är i ett samrådsskede. Parallellt pågår ett arbete med två stycken detaljplaner. Det finns en planstrategi framtagen för samtliga kommande detaljplaner i stråken.
2	Södra Ulleråker etapp 2	Planprogram antogs 2015. Arbete med ny strukturplan för kommande detaljplan påbörjas hösten 2018. Planbesked finns för del av föreslaget planområde.
3	Kv. Hugin	Planuppdrag finns. Godkänt detaljplaneprogram, med tillhörande utredningar angående markföreningar, kulturmiljö etc. Intentionsavtal finns.
4	Ångkvarn	Planbesked från 2016 finns. Arbete inför plansamråd pågår och ett samrådsbeslut planeras kring årsskiftet 2018/2019. Färdiga utredningar för kulturmiljö, stadslivsstrategi, lukt och risk från pumpstation.
5	Eriksberg etapp 1	Projektet Hammarparken har pågått sedan 2012. Processen med detaljplan pågår. Markanvisningsavtal finns. Utredningar kring infrastruktur, VA etc. är genomförda.
6	Eriksberg etapp 2	Detaljplaneprocess ej påbörjad och planbesked saknas.
7	Östra Sala backe etapp 3	Ett etapp 3 är i ett genomförandeskede där ett planuppdrag har påbörjats. Ca 400 bostäder, ett vårdboende och en förskola är hittills inflyttade.
8	Östra Sala backe etapp 4	Detaljplaneprocess ej påbörjad och planbesked saknas.
9	Börjetull	Detaljplanen är i ett granskningskede.
10	Gunsta	En fördjupad översiktsplan finns för Funbo från 2011. Ett planprogram finns sedan tidigare för området.

11	Storvreta	En fördjupad översiktsplan för Storvreta finns framtagen. En genomförandestrategi av den fördjupade översiktsplanen beslutades av KS i juni 2018. Två planer pågår i centrala Storvreta. Planläggning ska starta i södra Storvreta.
12	Handlingsplan för framkomlighetshöjande åtgärder för kollektivtrafik samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser	Handlingsplanen är beslutad av GSN i december 2015. Budget och resurser finns tillsatta.
13	Parkeringstal	Budget och resurser finns tillsatta. Arbete pågår med att utveckla hur parkeringstalen ska tillämpas i stadsbyggnadsprocessen.
14	Handlingsplan cykel	Handlingsplanen är beslutad av KS i november 2017. Budget och resurser finns tillsatta.
15	Framtagande av en mobilitets- och trafikstrategi	Arbete pågår med att ta fram planen. Budget och resurser finns tillsatta.
16	Framtagande av en mobilitets- och trafikplan	Projektet kommer att startas upp efter att mobilitets- och trafikstrategin är antagen.
17	Strategi- och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker	Handlingsplanen är beslutad av KS i november 2017. Budget och resurser finns tillsatta.
18	Åtgärdsplan för mobilitet i Ulleråker	Arbetet är planerat att genomföras i samband med de detaljplaner som åtgärdsplanen är kopplad till. Resurser finns tillsatta.
19	Utvecklingsplan Uppsala resecentrum	Det finns ett KS-beslut från våren 2018 om att detta ska tas fram. Budget och resurser finns tillsatta.
20	Genomförande av regional cykelstrategi för Uppsala län	Det finns ett regionstyrelsebeslut från december 2017 om att anta och genomföra den regionala cykelstrategin för Uppsala län. Budget och resurser finns avsatta.
21	Strategi för stadsbusstrafiken	Nuvarande strategi från 2015 ska revideras för att hantera Uppsala Spårvägar. Inga beslut är tagna.

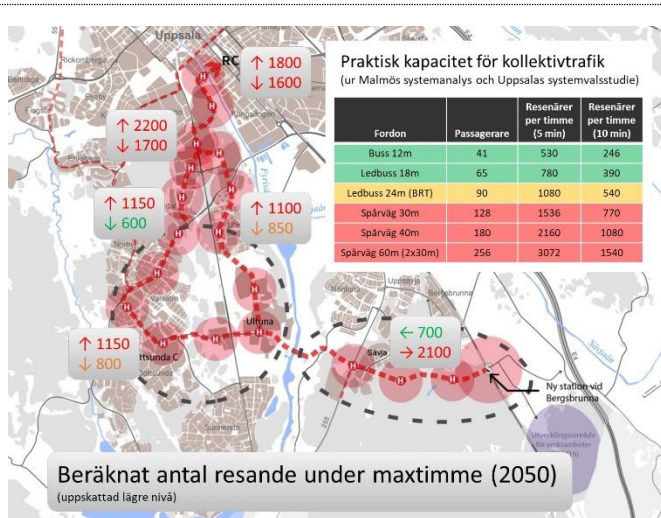
22	Investering i spårvagnsfordon och spårvagnsdepå	Avtalet mellan staten, Uppsala kommun och Region Uppsala det så kallade Uppsalapaketet anger mognadsgraden.
23	Regionaltåg	Region Uppsala har 2017 beslutat om anskaffning av kapacitetsstarkare tåg till Upptågstrafiken på Ostkustbanan. Den första beställningen av nya fordon omfattar åtta motorvagnsfordon, s k dubbeldäckartåg (Stadler Dosto ER1 4-vagnar), med 357 sittplatser per fordon. Investeringen i 8 stycken dubbeldäckartåg uppgår till ca 1,1 miljarder sek. Option finns att införskaffa ytterligare 8 fordon på sikt. Trafikstart är <del>december 2019</del>
24	Tågstrategi	En förstudie är framtagen i september 2018 och arbetet med att ta fram strategin påbörjades november 2018.
25	Prova på-aktiviteter, testresenärsaktiviteter	Inga beslut är tagna men aktiviteten inryms i den ordinarie verksamheten.
26	Informationsinsatser – personlig resplan	Arbete pågår med att ta fram planen. Budget och resurser finns tillsatta. Inga beslut är tagna men aktiviteten inryms i den ordinarie verksamheten.

## 8. Analys av hur åtgärderna och motprestationerna leder till att en större andel persontransporter i staden sker med kollektivtrafik/cykeltrafik samt bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. (§ 8)

### Redovisa analys för hur åtgärderna och motprestationerna samlad leder till att en större andel personresor i staden sker med kollektivtrafik/cykeltrafik?

Uppsala kommun växer snabbt och behovet av hållbara och effektiva resor är stort. Översiktsplanen från 2016 tar höjd för en befolkningsökning upp emot 140 000 fler invånare och 70 000 nya arbetstillfällen till 2050. Enligt Region Uppsalas utvecklingsstrategi förväntas befolkningen i Uppsala län öka med mellan 123 000 och 173 000 personer till 2050. Kollektivtrafiken i Uppsala har utvecklats positivt de senaste åren, både vad gäller utbud och resande, tack vare omfattande åtgärder och förbättringar vad gäller både buss och tåg. Detta arbete behöver fortsätta och intensifieras. Satsningarna på Uppsala Spårvägar (Kunskapsspåret och Ultunalänken) är tillsammans med investeringar på Ostkustbanan ett led i detta viktiga arbete med att möta lokala och regionala utmaningar och behov.

Både Uppsala kommun och Region Uppsala har en hög ambition vad gäller klimat och miljö samt hållbara transporter. Översiktsplan 2016 pekar ut ett konkret mål att andelen resor till fots, cykel och kollektivtrafik tillsammans ska utgöra minst 75 procent av resandet inom Uppsala tätort år 2050. Region Uppsalas målsättning är bl.a. att fördubbla antalet resor till 2020 och kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet till 2030 jämfört med 2006 och en fossilfritt driven avtalad kollektivtrafik år 2020.



Figur 5: Praktisk kapacitet för Buss och Spårväg (maxtimme 2050).

De systemvalsstudier och trendframskrivningar som genomförts, inom ramen för Uppsala kommuns och dåvarande landstingets tidigare arbete kring kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad, Framkollus, visar på att transportsystemet kommer möta allt större kapacitetsproblem när staden växer (Se figur 5). Där kan Kunskapsspåret/Ultunalänken istället erbjuda tillräcklig kapacitet på lång sikt och attrahera till ett ökat kollektivtrafikresande. Studierna visar att spårväg är nödvändigt för att klara de resenärslöden som förväntas om målen om hållbara transporter ska nås. Redan idag visar Region Uppsalas uppföljning av kollektivtrafiken att det också råder överbeläggning i rusningstrafik på flera av de busslinjer som trafikerar de aktuella stråken.

Med sitt läge nära huvudstaden har Uppsala traditionellt haft en stor utpendling. Ca 25 000 personer pendlar till arbetsplatser utanför kommunen. Samtidigt pendlar ca 35 000 personer in till Uppsala stad, varav ca 15 000 från kommunens egen landsbygd och övriga tätorter. Resecentrum och kommande Bergsbrunna station är centrala bytespunkter för dessa ökande flöden. Region Uppsala har beslutat att köpa nya regionaltåg för trafiken norr om Uppsala med väsentligt högre kapacitet för att kunna hantera stora delar av dessa flöden. Köpet är också en motprestation.

Översiktsplanen pekar ut södra staden i Uppsala som en viktig nyckel för stadens utveckling. En fördjupad översiktsplan antogs i maj 2018 och den skapar förutsättningar för byggande av ca 25 000 bostäder och arbetsplatser för ca 10 000 personer. En förutsättning är att hållbara transporter står för en stor och ökande andel av människors transportbehov. Kapacitetsstark kollektivtrafik i form av spårväg är en del i strategin för det. I ansökan tas cirka 19 000 bostäder upp som motprestationer i stadsmiljöavtalet. 13 000 av dessa ligger längs med Kunskapsspåret och Ultunalänken. Övriga ligger i kollektivtrafiknära delar i staden samt längs de stråk in mot staden som försörjs genom regional buss- och tågtrafik. Regionens motprestationer i form av satsningar på tåg, cykelstrategi samt den inriktning och satsade medel som finns i länstransportplanen kopplas samman med dessa bostäder och ska ses som ett paket för att stärka Uppsalas Spårvägars (Kunskapsspårets och Ultunalänkens) viktiga regionala funktion.

Satsningen på Uppsalas Spårvägar (Kunskapsspåret och Ultunalänken) är den del för att nå målen i översiktsplanen om hållbara transporter. Förutom den satsningen och ett bostads- och lokalbyggande i kollektivtrafiknära lägen krävs också andra insatser. Det sker en fortsatt satsning på framkomlighetsåtgärder för den lokala kollektivtrafiken och hållplatser tillgängliggörs och tillsammans med stadsbusstrafikstrategin gynnas resandet i staden de nya stadsdelar som växer fram. Handlingsplanen för cykel kommer att innebära en inriktning på vissa utpekade målgrupper för mer effektiva insatser, varav flera är MM-åtgärder. Som en konkretisering av översiktsplanen från 2016 arbetar kommunen för närvarande med en mobilitets- och trafikstrategi. Den kommer att vägleda och styra arbetet med konkreta handlingsplaner för utformning av gator som stöder mål och strategier, parkeringsnormer, kollektivtrafikåtgärder samt gång- och cykelåtgärder.

**Redovisa analys för hur åtgärderna och motprestationerna samlat leder till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser?**

**Redovisa analys för hur åtgärderna och motprestationerna samlat bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö [länk](#).**

- **Infrastruktur/transporter är integrerat i stadsplaneringen och stöttar en långsiktigt hållbart bebyggelsestruktur. Beskrivning av hur åtgärder och motprestationer samlat kopplar till detta.**

Spårvägen är här strukturerande på så sätt att stadsutveckling i stråket bygger på och drar nytta av en väsentligt ökad tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet genom närheten till spårvägen. Just Spårvägens kapacitet gynnar också en hög täthetsgrad i bebyggelsen vilket i sin tur ökar resandeunderlaget. Där gator anläggs eller byggs om prioriteras gång och cykel utöver kollektivtrafiken i stråket och delar blir bilfria. Generösa ytor skapas för vistelse och stadsliv där rum för vila och betraktelse underlättas genom tilltalande utformning. Gångbanor breddas och planeras för bästa möjliga tillgänglighet, och nya cykelbanor byggs. Spårvägsstationer utformas så att de är tillgängliga och underlättar byten mellan t.ex. transportslag som cykel och spårväg. Förenklade byten bidrar till enklare resor och höjer systemets attraktivitet. Som en konkretisering av översiktsplanen från 2016 arbetar kommunen för närvarande med en mobilitets- och trafikstrategi. Den kommer att vägleda och styra arbetet med konkreta handlingsplaner för utformning av gator som stöder mål och strategier, parkeringsnormer, pendelparkeringar, gång- och cykelåtgärd. Framkomlighetsåtgärder genomförs i för den lokala kollektivtrafiken och hållplatser tillgängliggörs och tillsammans med stadsbusstrafikstrategin gynnas resandet i staden de nya stadsdelar som växer fram. Handlingsplanen för cykel kommer att innebära en inriktning på vissa utpekade målgrupper för mer effektiva insatser, varav flera är MM-åtgärder.

- **Kollektivtrafiksystemen är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar. Beskrivning av hur åtgärder och motprestationer samlat kopplar till detta.**

Gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras i Uppsala kommun som har höga ambitioner inom området. Där gator anläggs eller byggs om prioriteras gång och cykel utöver kollektivtrafiken i stråket och delar blir bilfria. Generösa ytor skapas för vistelse och stadsliv där rum för vila och betraktelse underlättas genom tilltalande utformning. Gångbanor breddas och planeras för bästa möjliga tillgänglighet, och nya cykelbanor byggs. Spårvägsstationer utformas så att de är tillgängliga och underlättar byten mellan t.ex. transportslag som cykel och spårväg. Förenklade byten bidrar till enklare resor och höjer systemets attraktivitet.

Både kommunala och regionala åtaganden kommer att leda till en stor satsning på klimatsmarta och energieffektiva kollektiva transportmedel med ökad framkomlighet och tillgänglighet för både regionala och lokala resor. Detta handlar både om satsningar på infrastruktur och fordon. Region Uppsalas satsningar på tåg- och spårvägsfordon etc. och olika strategier för öka kollektivtrafikens attraktivitet stödjer detta. Uppsala kommun har under lång tid målmedvetet arbetat med att stärka cykeln som transportmedel för att öka cyklandet med också åstadkomma en hög trafiksäkerhet. De motprestationer som omfattas av denna ansökan kommer ytterligare stärka detta arbete. Tillsammans med genomförandet av den regionala cykelstrategins åtgärdsområden kommer både det lokala och regionala arbetet med att främja cykel som transportmedel att stärkas.

Spårvagnar drivs med el och släpper därmed inte ut någon koldioxid eller andra skadliga avgaser i gatmiljön. Spårvagnarna kommer att drivas med grön el. Spårvagnar är energieffektiva genom effektiva elmotorer och låg friktion mellan hjul och räl. Det gör att spårvagnsfordon kan transportera resenärer en lång sträcka med relativt lite energi.

- **Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar och ljudnivåer eller andra oacceptabla hälso- och säkerhetsrisker (inklusive trafiksäkerhet). Beskrivning av hur åtgärder och motprestationer samlat kopplar till detta.**

Spårvagnar och tågfordon drivs med el och släpper därmed inte ut någon koldioxid eller andra skadliga avgaser. Anläggningen och tillkommande infrastruktur kommer att utformas med trafiksäkerhet i fokus t.ex. när det gäller på- och avstigningsplatser och korsningspunkter. Anläggningen och omkringliggande strukturer och stadsbyggnad utformas på så sätt att buller och vibrationer minimeras.

## 9. Övriga förutsättningar av vikt för åtgärdernas och motprestationernas genomförande (8 §)

### 9a. Finns åtgärder i infrastrukturen i Nationell transportplan och Länstransportplan som är en förutsättning för ovanstående ansökan? Ange länkar om sådana finns.

Projektet samt stora delar av de motprestationer som rör bostadsbyggande kopplar till investeringsobjektet Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm). [Länk till nationella infrastrukturplanen 2018–2029](#)

Kopplat till projektet finns objekt i den gällande länstransportplanen 2018-2029. Det handlar om ett tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling som ska tillgängliggöra Bergsbrunna station för gång-, cykel och kollektivtrafik samt bidra till att utveckla Bergsbrunna till en bytespunkt för kollektivtrafik. [Länk till Länstransportplanen 2018-2029](#)

### 9b. Effekten av åtgärder och motprestationer som görs inom ramen för stadsmiljöavtalet kan påverkas av andra åtgärder i nationella, regionala eller lokala planer. Det kan t.ex. handla om större vägprojekt som genererar biltrafik och som motverkar åtgärder och motprestationerna i stadsmiljöavtalet. Det omvända kan förstås också gälla att kollektivtrafiksatsningar i nationella eller regionala planer avlastar vägnät och gör både det enklare att genomföra aktuella åtgärder och motprestationer samt ökar dess effekt. Redovisa därför genomförda eller planerade åtgärder i relevanta nationella och regionala/lokala planer som stärker eller motverkar de åtgärder och motprestationer som görs inom ramen för stadsmiljöavtalet.

Åtgärden är sammankopplat med dels investeringsobjektet Ostkustbanan, fyrspår(Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm). Det gäller dels motprestationerna gällande bostadsbyggande samt byggande av stationen i Bergsbrunna där Uppsala spårvägar(Ultunalänken) angör.

Det fyrspårspaket som återfinns i gällande länsplan 2018-2029 handlar om att tillgängliggöra Bergsbrunna station för gång- cykel och kollektivtrafik samt bidra till att utveckla Bergsbrunna till en bytespunkt för kollektivtrafik.

### 9c. Vilka risker finns att åtgärderna som stöd söks för inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?

Projektet har under arbetets gång tagit fram en riskkalkyl/riskanalys som identifierat ett antal brister för att också bedöma lämpliga åtgärder för att förebygga att oönskade effekter uppstår. Följande risker har identifierats:

#### Kostnadsdrivande faktorer

- Vissa etapper är i ett tidigt utredningsskede vilket medför att alla grundförutsättningar för de ekonomiska kalkyler som finns framtagna inte är kända i detta skede. Det kan finnas vissa produktionstekniska risker som är kostnadsdrivande.

#### Faktorer som kan leda till förskjutning av tidsplaner

- För vissa av de etapper som presenteras i ansökan förestår en tillståndsprocess som i detta skede kan vara svårt att bedöma tidsmässigt på grund av överklaganden eller miljödomar.
- Andra faktorer som kan påverka tidsplanen är överklagande av upphandlingar och överklaganden i planprocessen samt ej förutsedda krav på grund av tillståndsprocessen.
- Att andra planeringsprocesser som projektet är beroende av blir försenat och därför påverkar tidsplanen för genomförandet av spårvägsprojektet. Det handlar framförallt om planering och byggande av två ytterligare spår på ostkustbanan samt ny station vid Bergsbrunna vilket ska samordnas med byggandet av spårvägen.
- Konjunkturläget kan medföra att det är svårt att hitta rätt kompetens vilket i sin tur kan leda till förseningar i upphandlingsprocesser.

Hantering av risker: För att hantera faktorer som kan leda till förseningar arbetar projektet med en tydlig identifiering av tidsdrivande moment inom respektive delprocess med särskilt fokus på processer som

påverkas av tredje part. Detta arbetas sedan in i projektdirektivet och följs upp kontinuerligt. Projektet genomför också fördjupade utredningar för att kartlägga förutsättningar och identifiera risker samt behov av tillstånd.

#### **9d. Vilka risker finns att motprestationerna inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

Faktorer som kan påverka tidsplanen är överklagande av upphandlingar för att genomföra åtgärder samt överklaganden i planprocessen.

Själva genomförandet av detaljplanerna är det beroende av att berörda exploatörer på marknadsmässiga grunder beslutar sig för att genomföra planerna. De förväntade antalet bostäder är beroende av denna förutsättning.

För övriga motprestationer finns tydliga politiska uppdrag och beslut, avsatta resurser samt en väldefinierad och förankrad budget

#### **9e. Annan information av vikt för ansökan.**

Staten har slutit avtal med Uppsala kommun, Region Uppsala samt Knivsta kommun om utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår samt nya stationer i Bergsbrunna och Alsike, den sista i Knivsta kommun Uppsala kommun åtar sig i avtalet att själv eller genom annan markägare eller exploatör uppföra ca 22 000 bostäder i närområdet till stationen, samt ytterligare ca 11 000 bostäder i Uppsalas södra stad. En viktig förutsättning för detta är utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik i form av Kunskapsspåret och Ultunalänken samt en ny tågstation på Ostkustbanan vid Bergsbrunna.

Regeringen meddelade i juni att upp till 900 miljoner kronor avsätts till Ultunalänken och att staten och Uppsala kommun ska ingå avtal om 50 % statlig medfinansiering senast den 1 juli 2019.

Uppsala kommun och Region Uppsala har slutit avtal kring reglering av ansvarsförhållanden parterna mellan kopplat till spårvägsprojektet.

En avsiktsförklaring finns framtagen för Uppsala resecentrum mellan Uppsala kommun, Region Uppsala, Trafikverket och Jernhusen där en målbild bl.a. presenteras för hur parterna vill att knutpunkten utvecklas på kort och lång sikt.

En avsiktsförklaring finns framtagen mellan Akademiska hus, Statens lantbruksuniversitet, Vasakronan och Uppsala kommun angående kunskapsspåret.

Trafikverket bedriver en funktionsutredning för att klargöra förutsättningar för bl.a. Bergsbrunna stations läge vid ostkustbanan samt hur järnvägen vid Uppsala resecentrum ska utvecklas funktionellt i samband med ökad kapacitet på ostkustbanan.

Uppsala stad blev 2018 både utsedd till bästa klimatstaden i Sverige men också årets klimatstad i världen i Världsnaturfonden WWF:s stadsutmaning One Planet City Challenge.

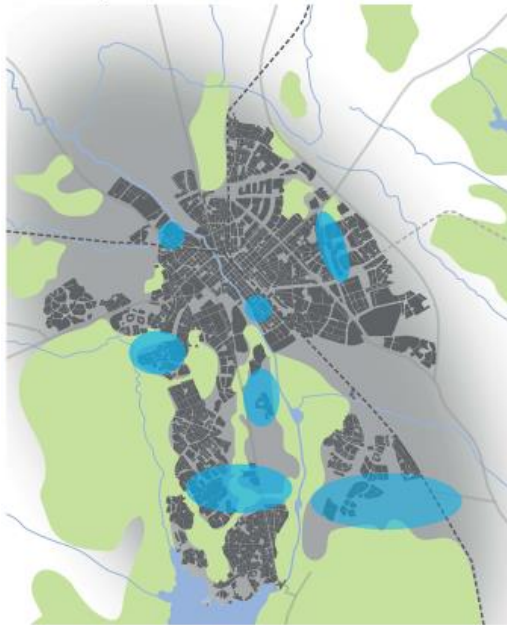
Uppsala kommun blev år 2018 utsedd till Sveriges bästa cykelstad av Cykelfrämjandet.

2018 stod Uppsala stad värd för ECOMM (The European conference on mobility management) som är en internationell plattform och mötesplats för experter inom mobility management.

## 10. Karta över planerade åtgärder och motprestationer

Lägg in karta nedan som visar lokalisering av sökta åtgärder och motprestationer (vid fysiska åtgärder), alternativt bifoga bilaga till ansökan. Ange nummer på åtgärder och motprestationer enligt ovan.

### Motprestation bostäder

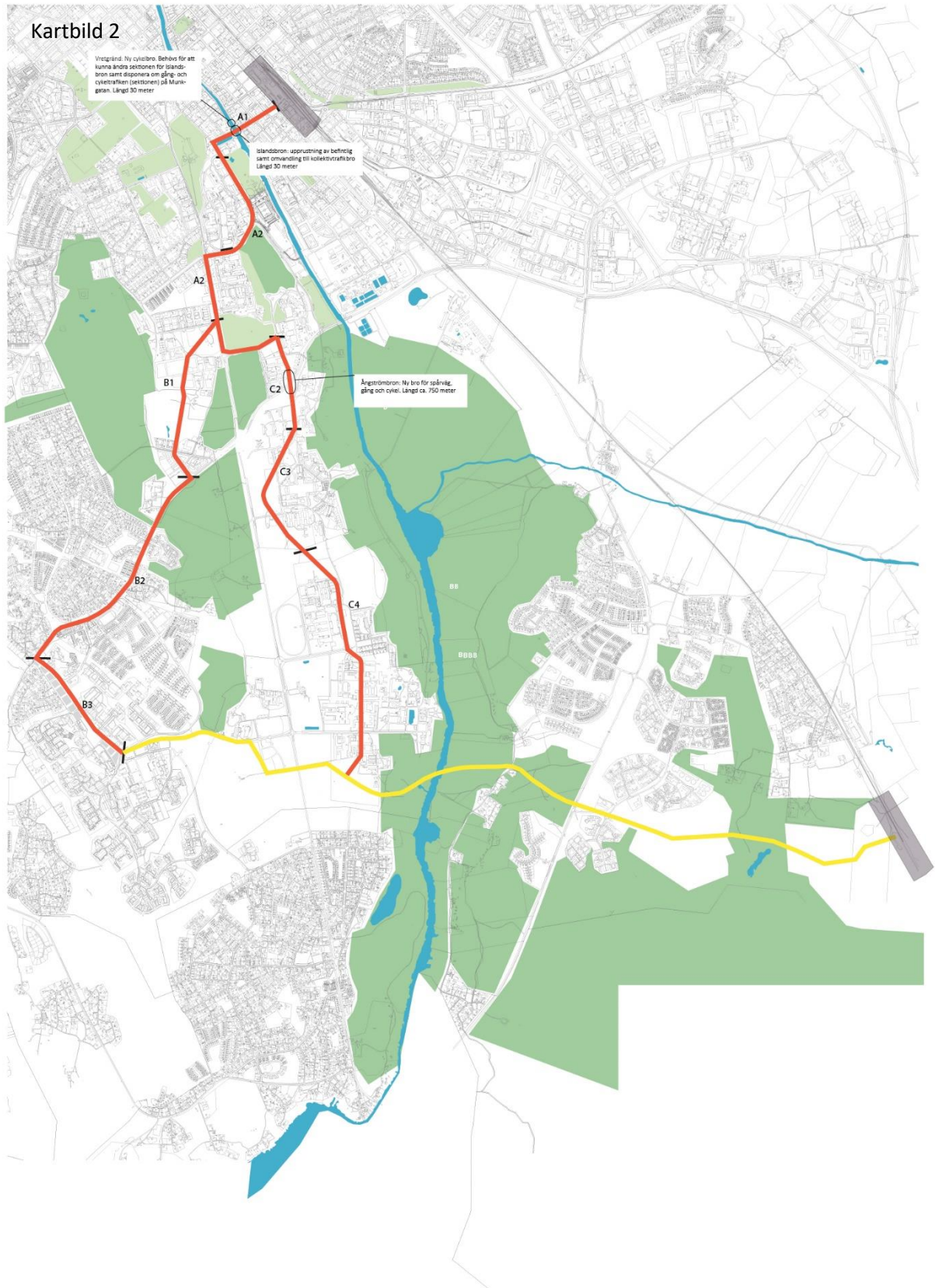




Kartbild 1



## Kartbild 2



## Rapportering och uppföljning

Vid beslut om stöd ska kommunen eller landstinget inom sex månader inkomma med en plan till Trafikverket om hur uppföljningen kommer läggas upp. Kommunen eller landstinget ska utöver detta även vara behjälplig med uppgifter till den utvärdering som görs av stödet.

Mätning av resande och resandefördelning (bil, kollektivtrafik, gång och cykel) ska för relevanta områden ske före och efter genomförandet av åtgärder och motprestationer.

En kommun eller ett landsting som har fått stöd ska årligen till Trafikverket rapportera hur genomförandet av åtgärderna och motprestationerna fortskrider.

När åtgärderna som stödet avser har genomförts ska en slutrapport ges in till Trafikverket. Rapporten ska ges in inom sex månader från den planerade sluttidpunkt som framgår av beslutet (13 §).

Slutrapporten ska innehålla en ekonomisk slutredovisning av åtgärderna som stödet beviljats för. Av rapporten ska särskilt framgå vilka effekter som åtgärderna har gett. Rapporten ska ange om de motprestationer som kommunen eller landstinget ska genomföra är slutförda. Rapporten ska även innehålla en redogörelse för kommunens eller landstingets arbete för en hållbar stadsmiljö och hur åtgärderna och motprestationerna har bidragit i det arbetet (14 §).

Datum	Befattning
Klicka här för att ange text.	Befattning
Underskrift	
Underskrift	
Namnförtydligande	
Namnförtydligande	

*Ansökan ska skrivas under av en person som är behörig att företräda kommunen eller landstinget enligt delegationsordningen.*

*Tänk på att bifogade länkar i dokumentet ska vara klickbara.*