

§ 21

Yttrande till Region Uppsala om brister och behov i regionalt statligt vägnät

KSN-2020-03382

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** avge yttrande till Region Uppsala enligt **bilaga 1**.

Sammanfattning

Arbetet med att ta fram nya länsplaner för regional transportinfrastruktur pågår parallellt med Trafikverkets arbete med nationell plan. Regeringen avser att lägga fram en proposition till riksdagen under våren 2021 som också behandlar länsplanerna. Efter behandling och beslut i riksdagen följer direktiv till länsplaneupprättarna att ta fram förslag till länsplaner. Region Uppsala planerar att remittera ett förslag till länsplan i juni 2021. Regionfullmäktige för Region Uppsala fattar sedan beslut om länsplanens innehåll och prioriteringar. Därefter planerar regeringen att fatta beslut om de finansiella ramarna för länsplanerna under våren 2022, samtidigt med beslut om nationell plan.

Inför arbetet att ta fram ett förslag till länsplan har Region Uppsala begärt att få kommunernas prioriterade brister och behov i den statliga infrastrukturen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse, daterad 4 januari 2021
- Bilaga 1. Förslag till yttrande
- Bilaga 2. Mall med sammanställning av brister och behov
- Bilaga 3. Motsvarande mall inför arbetet med nu gällande plan
- Bilaga 4. Nu gällande länsplan 2018-2029

Beslutsgång

Ordförande ställer föreliggande förslag mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2021-01-19

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2021-01-04

Diarienummer:
KSN-2020-03382

Handläggare:
Ola Kahlström

Yttrande till Region Uppsala om brister och behov i regionalt statligt vägnät

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** avge yttrande till Region Uppsala enligt **bilaga 1**.

Ärendet

Arbetet med att ta fram nya länsplaner för regional transportinfrastruktur pågår parallellt med Trafikverkets arbete med nationell plan. Regeringen avser att lägga fram en proposition till riksdagen under våren 2021 som också behandlar länsplanerna. Efter behandling och beslut i riksdagen följer direktiv till länsplaneupprättarna att ta fram förslag till länsplaner. Region Uppsala planerar att remittera ett förslag till länsplan i juni 2021. Regionfullmäktige för Region Uppsala fattar sedan beslut om länsplanens innehåll och prioriteringar. Därefter planerar regeringen att fatta beslut om de finansiella ramarna för länsplanerna under våren 2022, samtidigt med beslut om nationell plan.

Inför arbetet att ta fram ett förslag till länsplan har Region Uppsala begärt att få kommunernas prioriterade brister och behov i den statliga infrastrukturen.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Ärendet bedöms inte ha någon påverkan ur ett jämställdhets- barn- eller näringslivsperspektiv

Föredragning

I yttrandet i **bilaga 1**, framförs att för Uppsala kommun är det högst prioriterat att de åtgärder som är utpekade i befintlig länsplan fullföljs:

- Samfinansiering via länsplanen för åtgärder kopplade till utbyggnad till fyra spår på Ostkustbanan och ny station i Uppsala södra.
- Utbyggnad till mötesfri landsväg för väg 55 samt separat gång- och cykelväg som kopplar till busshållplatser och pendlarparkeringar utifrån ett hela-resanperspektiv.
- Utbyggnad av gång- och cykelväg och kollektivtrafikåtgärder ur ett hela-resanperspektiv längs väg 600 Uppsala-Björklinge.

Utöver detta lyfts även brister eller behov kopplade till Bärbyleden, väg 282 Almungestråket, väg 272 Östervålastråket samt utbyggnad av pendlarparkeringar och kartläggning av bristande framkomlighet för kollektivtrafiken enligt **bilaga 2**. Fokus i listan ligger på brister och behov i den statliga regionala infrastruktur som finansieras via länsplanen, det vill säga samtliga statliga vägar i Uppsala kommun utom E4 samt Ostkustbanan och Dalabanan. Brister och behov i Ostkustbanan redovisas dock översiktligt i bilaga 2.

Som jämförelse återfinns även den mall som Uppsala kommun lämnade till Region Uppsala inför den nu gällande länsplanen i **bilaga 3**. Likaså finns i **bilaga 4** den nu gällande länsplanen för perioden 2018-2029.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser för Uppsala kommun.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse, daterad 4 januari 2021
- Bilaga 1. Förslag till yttrande
- Bilaga 2. Mall med sammanställning av brister och behov
- Bilaga 3. Motsvarande mall inför arbetet med nu gällande plan
- Bilaga 4. Nu gällande länsplan 2018-2029

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Kommunstyrelsen

Datum:
2020-12-30Diarienummer:
KSN-2020-03382Handläggare:
Ola KahlströmRegion Uppsala
Registrator.ktf@regionupsala.se

Yttrande över brister och behov i regionalt statligt vägnät

Region Uppsala önskar en redogörelse för av Uppsala kommun prioriterade brister och behov i statlig infrastruktur inför arbetet med en ny länsplan för regional transportinfrastruktur.

Underlaget från Region Uppsala innehåller samtliga brister och behov i den statliga regionala infrastrukturen, det vill säga brister och behov i den infrastruktur som finansieras via länsplanen för regional transportinfrastruktur. Det innehåller också översiktligt de brister och behov Uppsala kommun ser i den statliga infrastruktur som finansieras via nationell plan. Dessa beskrivs, såsom fyra spår på Ostkustbanan, mycket översiktligt då arbete pågår inom ramen för järnvägsplaner och kommunens och regionens pågående samarbetsprojekt.

Uppsala kommun vill dock påminna om att det högst prioriterade behovet för Uppsala kommun oavsett om det finansieras via länsplanen eller nationell plan, är utbyggnad av fyra spår på Ostkustbanan, en ny station i Uppsala södra, en utbyggd Uppsala central, samt trafikering med en kapacitetsstark kollektivtrafik i enlighet med de två avtal som finns.

Sammanfattning

För Uppsala kommun är det högst prioriterat att de åtgärder som är utpekade i befintlig länsplan fullföljs. Hit hör:

- Samfinansiering via länsplanen för åtgärder kopplade till utbyggnad till fyra spår på Ostkustbanan och ny station i Uppsala södra.
- Utbyggnad till mötesfri landsväg för väg 55 samt separat gång- och cykelväg som kopplar till busshållplatser och pendlarparkeringar utifrån ett hela-resan-perspektiv.
- Utbyggnad av gång- och cykelväg och kollektivtrafikåtgärder ur ett hela-resan perspektiv längs väg 600 Uppsala-Björklinge.

Uppsala kommun vill även lyfta fram följande brister eller behov:

- Åtgärdande av de akuta behoven vid två korsningar längs Bärbyleden samt att påbörja en åtgärdsvalsstudie för Bärbyleden för utredning av behov på längre sikt.
- Utbyggnad av pendlarparkeringar i enlighet med befintliga handlingsplaner samt kartläggning av bristande framkomlighet för kollektivtrafiken i det statliga vägnätet och utredning av potentiella åtgärder för att öka dess framkomlighet.
- Genomförande av de åtgärder som är utpekade i den åtgärdsvalsstudie som genomförts för väg 282 – Almungestråket, sammanfattningsvis gång- och cykelväg Gunsta-Länna samt en jämn 80 kilometer per timmestandard.
- Genomförande av de åtgärder som är utpekade i den åtgärdsvalsstudie som genomförts för väg 272 – Östervålastråket. Uppsala kommun har påbörjat ett detaljplanearbete för en gång- och cykelförbindelse mellan Uppsala och Ulva med en koppling till Brobykorset, vilket samtidigt ger en koppling till cykelbarhet längre ut längs stråket

Genomförande av länsplanen för regional transportinfrastruktur

Även om en relativt omfattande lista med brister eller behov bifogas innebär det kontinuerliga genomförandet av länsplanen att nya brister eller behov kan uppkomma löpande. Region Uppsala har en tydlig genomförandeprocess för detta där en politisk avstämning sker vid det årligt återkommande kommunsamrådet. Uppsala kommun förbehåller sig möjligheten att i denna process inkomma med nya brister eller behov.

Kommunstyrelsen

Erik Pelling
ordförande

Lars Niska
Sekreterare

| Prioritetsordning (1= Viktigaste bristen/behovet för kommunen) | Kommun | Stråk | Sträcka | Vägnr | Typ av brist/behov | Namn på bristen/behovet | Beskrivning av brist/behov i transportsystemet | Vem/vilka har påkallat bristen/ behovet | Förslag på åtgärd | Bedömd effekt | Kostnadsuppskattning | Finansiering (Länsplan/nationell plan) | Kommunens kommentar |
|--|----------------|----------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---|---|--|---|--|---|-------------------------------|--|---|
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (ABC) | Uppsala-länsgränsen | Ostkustbanan, E4 | Kollektivtrafik, gång- och cykel, trafiksäkerhet och övrigt | ABC-stråket | Bristande kapacitet i järnvägen för att kunna köra en tätare tidtabell, göra uppehåll i ny station Uppsala södra. Bristande tillgänglighet till ny station för samtliga färdmedel. | Region Uppsala och Uppsala kommun | Fyra spår på OKB länsgränsen Stockholm-Uppsala central, ny station i Uppsala södra, utbyggd Uppsala central, trafikplats på E4, ny gång- och cykelväg längs Ostkustbanan, kapacitetsstark kollektivtrafik som förbinder Uppsala S med nya stadsdelar och Uppsala C | | | Länsplan, nationell plan, Uppsala kommun, Region Uppsala | Brister och behov är utförligt beskrivna i det pågående arbetet med Uppsalapaketen och järnvägsplanen. |
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (ABC) | Uppsala-länsgränsen | | Gång- och cykel | Tillgänglighet till ny station Uppsala södra | Behov att säkra ett hela-resanperspektiv i anslutning till ny station Uppsala södra och stationens funktionalitet som knut- och bytespunkt | Region Uppsala och Uppsala kommun | | | 350 miljoner kronor | Länsplan | Innehåll i enlighet med nu gällande länsplan 2018-2029 |
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (ABC) | Uppsala-länsgränsen | | Kollektivtrafik | Tillgänglighet till ny station Uppsala södra | Behov att säkra ett hela-resanperspektiv i anslutning till ny station Uppsala södra och stationens funktionalitet som knut- och bytespunkt | Region Uppsala och Uppsala kommun | | | 350 miljoner kronor | Länsplan | Innehåll i enlighet med nu gällande länsplan 2018-2029 |
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (CX) | Norra infarten Uppsala | | Trafiksäkerhet | Plankorsningar St Per och St Olofgatorna | Frekventa bomfällningar leder till bristande tillgänglighet, framkomlighet och trafikfarligt beteende. | Region Uppsala och Uppsala kommun samt Trafikverket | Planskilda korsningar enligt avtal Uppsala kommun/Trafikverket | | | Nationell plan | Kommunal medfinansiering. Åtgärden har flera gånger försenats. Planerad byggstart 2024. Mycket viktigt att det inte försenas då många andra ombyggnader i järnvägsnätet i Uppsala planeras. |
| 1 | Uppsala kommun | Dalastråket | Dalabanan | | Övrigt | Plankorsning Börjegatan | Bristande framkomlighet | Trafikverket och Uppsala kommun | Planskild korsning enligt pågående järnvägsplan | | | Nationell plan | Mycket viktigt att tidplan följs då många ombyggnader i järnvägsnätet i Uppsala planeras. |
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (ABC) | Ostkustbanan | | Övrigt | Ersättning plankorsning Vimpegatan | Vid utbyggnad av fyra spår utgår befintlig plankorsning som måste ersättas. | Uppsala kommun | Plankorsning i Kungsängsplanandens förlängning i | Ökad tillgänglighet och robusthet i stadens vägnät. | | Nationell plan | |
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (CX) | Uppsala-Fullerö | | Övrigt | Behov av uppställning av järnvägsfordon | Med nya fordon och växande tågtrafik finns behov av depå. Ett arbete pågår för en ny depåanläggning i Fullerö. | Region Uppsala och Uppsala kommun | En ny depå i Fullerö. Möjlighet till lastplats bör finnas då befintlig lastplats vid Uppsala bangård försvinner vid utbyggnad till fyra spår och Uppsala central. | | | | |
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (ABC) | Uppsala-länsgränsen | E4 | Övrigt | Tillgänglighet till ny station Uppsala södra samt till E4 | Behov att säkra ett hela-resanperspektiv i anslutning till ny station Uppsala södra och stationens funktionalitet som knut- och bytespunkt | Region Uppsala och Uppsala kommun | | | 350 miljoner kronor | Länsplan | Innehåll i enlighet med nu gällande länsplan 2018-2029 |
| 1 | Uppsala kommun | 55:an stråket | Uppsala-Enköping | 55 | Gång- och cykel | Hela resan längs väg 55 | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Region Uppsala och Uppsala kommun | Parallell gång- och cykelväg | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | Länsplan | |
| 1 | Uppsala kommun | 55:an stråket | Uppsala-Enköping | 55 | Kollektivtrafik | Hela resan längs väg 55 | Säkra ett hela-resan perspektiv | Region Uppsala och Uppsala kommun | Funktionellt placerade hållplatser av god standard i anslutning till pendelparkeringar och gång- och cykelväg | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa, tillgänglighet | | Länsplan | |
| 1 | Uppsala kommun | 55:an stråket | Uppsala-Enköping | 55 | Trafiksäkerhet | trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 55 | Trafiksäkerhet och framkomlighet | Region Uppsala och Uppsala kommun | Mötesseparerad landsväg | Förbättrad trafiksäkerhet, förbättrad framkomlighet | | Länsplan | |
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (CX) | Uppsala-Björklinge | 600 | Gång- och cykel | Oskyddade trafikanter och hela-resan längs väg 600 | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | Separat gång- och cykelväg | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | Länsplan | |
| 1 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (CX) | Uppsala-Björklinge | 600 | Kollektivtrafik | Oskyddade trafikanter och hela-resan längs väg 600 | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | Funktionellt placerade hållplatser av god standard i anslutning till pendelparkeringar och gång- och cykelväg | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa, tillgänglighet | | Länsplan | |
| 1 | Uppsala kommun | Utanför stråk | Bärbyleden E4-Kvarnbokorset | 55 | Övrigt | Trafiksäkerhet och framkomlighet längs Bärbyleden | Akut brist för trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningarna Bärbyleden-Österleden samt det så kallade Flugstakorset. Långsiktiga framkomlighetsbrister pga växande region | Uppsala kommun | Förslag på åtgärder finns för båda korsningar. Ska prövas i kommande ÄVS | Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. | | | |
| 1 | Uppsala kommun | | Kollektivtrafikens huvudlinjer | 55, 72, 272, 600, 290, 288, 282, E4 | Kollektivtrafik | Hela resan längs kollektivtrafikens huvudlinjer | Pendelparkeringar | Uppsala kommun | Bygg ut pendelparkeringsbehovet i enlighet med kommunens och regionens handlingsplaner | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa, tillgänglighet | | | |
| 2 | Uppsala kommun | | Kollektivtrafikens huvudlinjer | 55, 72, 272, 600, 290, 288, 282, E4 | Kollektivtrafik | Bristande framkomlighet | Förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft genom förbättrad framkomlighet | Uppsala kommun | Kartlägg framkomlighetsbrister för kollektivtrafiken i dess huvudstråk och utred om/hur en prioritering av dess framkomlighet kan genomföras. | Förbättrade restidsvoter för kollektivtrafik jämfört med bil. | | | |
| 2 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (CX) | 290 Fullerö | 290 | Trafiksäkerhet | Bristande framkomlighet och trafiksäkerhet | Pågående utbyggnad av Fullerö samt planerade etapper norr därom kommer att binda ihop Storvreta och Fullerö och ge ny tillgänglighet. Trafiken kommer att öka i korsningspunkten vid väg 290 | Uppsala kommun | Mindre utredning krävs för att föreslå åtgärd | Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet | | | |
| 2 | Uppsala kommun | Roslagsstråket | Uppsala-Jälla | 288 | Övrigt | Bristande framkomlighet och trafiksäkerhet | Vid utbyggnad av väg 288 till mötesfri landsväg senareleds etappen Uppsala-Jälla. Längs sträckan finns såväl trafiksäkerhets- som framkomlighetsbrister | Uppsala kommun | Utredning för trafiksäkerhetsförbättring åtgärder finns. Dock bör framkomligheten belysas, inte minst för kollektivtrafiken. | Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet | | Länsplan | |
| 2 | Uppsala kommun | Almungestråket | Gunsta-(Fjällnora)-Länna | 282 | Gång- och cykel | Oskyddade trafikanter och hela-resan längs väg 282 | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | Separat gång- och cykelväg | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | Länsplan | |
| 2 | Uppsala kommun | Almungestråket | Uppsala-Almunge | 282 | Trafiksäkerhet | Trafiksäkerhet längs väg 282 | Trafiksäkerhet | Uppsala kommun | Ombyggnad till jämn 80 km/h i enlighet med ställningstagande i ÄVS | Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet | Osäker bedömning i ÄVS 80 mkr | Länsplan | |
| 2 | Uppsala kommun | Östervåstråket | Uppsala-Ulva | 272 | Gång- och cykel | Oskyddade trafikanter Uppsala-Ulva | Bristande gång- och cykelmöjligheter till/från Ulva | Uppsala kommun | Gång- och cykelväg längs Fyrisån med koppling till Brobykorset | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | Länsplan | |
| 2 | Uppsala kommun | Östervåstråket | Brobykorset-Östervåla | 272 | Gång- och cykel | Oskyddade trafikanter Ulva-Östervåla | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | Gång- och cykelbarhet i nelighet med förslag i ÄVS | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | Länsplan | |
| 2 | Uppsala kommun | Östervåstråket | Brobykorset-Östervåla | 272 | Kollektivtrafik | Oskyddade trafikanter Ulva-Östervåla | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | Funktionellt placerade hållplatser av god standard i anslutning till pendelparkeringar och gång- och cykelväg | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa, tillgänglighet | | Länsplan | |
| 2 | Uppsala kommun | Dalastråket | Kvarnbokorset-Heby | 72 | Gång- och cykel | Oskyddade trafikanter och hela-resan längs väg 72 | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | ÄVS utreder möjliga åtgärder | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | Länsplan | |
| 2 | Uppsala kommun | Dalastråket | Kvarnbokorset-Heby | 72 | Kollektivtrafik | Oskyddade trafikanter och hela-resan längs väg 72 | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | ÄVS utreder möjliga åtgärder | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa, tillgänglighet | | Länsplan | |
| 2 | Uppsala kommun | Dalastråket | Kvarnbokorset-Heby | 72 | Trafiksäkerhet | Oskyddade trafikanter och hela-resan längs väg 72 | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | ÄVS utreder möjliga åtgärder | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa, tillgänglighet | | Länsplan | |
| 3 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (CX) | Korsning norra infart Storvreta | 290 | Trafiksäkerhet | Trafiksäkerhet | Olycksdrabbad korsning | Uppsala kommun | Enklare utredning krävs för förslag på åtgärd | Förbättrad trafiksäkerhet | | Länsplan | |
| 3 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (CX) | Genom Björklinge | 600 | Övrigt | Trafiksäkerhet, oskyddade trafikanter och gestaltning | Överdimensionerad trafikantläggning efter att ny E4 byggts. | Uppsala kommun | Återställande av europaväg till ny funktion | Förbättrad trafiksäkerhet | | | |
| 3 | Uppsala kommun | Almungestråket | Länna-Almunge | 282 | Gång- och cykel | Oskyddade trafikanter längs stråket | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | Separat gång- och cykelväg | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | Länsplan | |
| 3 | Uppsala kommun | Ostkuststråket (CX) | Storvreta-Vattholma | 290 | Gång- och cykel | Oskyddade trafikanter längs stråket | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. | Uppsala kommun | Separat gång- och cykelväg | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | | |
| 3 | Uppsala kommun | Utanför stråk | Omlandet runt Ostkustbanan | 255, 648, 649, 652,1060 | Gång- och cykel | Oskyddade trafikanter i området | Säkra ett hela-resan perspektiv och möjlighet att cykla i området. | Uppsala kommun | Pågående ÄVS utreder åtgärder | Förbättrad trafiksäkerhet, högre andelar hållbara färdmedel, förbättrad folkhälsa | | | Skälet till prioritet 3 är att behoven bedöms följa av utbyggnaden av fyra spår samt stadsdelar i den sydöstra staden, och ligger förhållandevis långt fram i tiden. De åtgärder som är högre prioriterade återfinns högre upp i denna lista. |

Uppsalas kommuns prioritering av infrastrukturåtgärder inom planeringsperioden (fram till och med år 2029)

2017-02-15

Prio i 4 klasser, 1=lägst, 4=högst. E = efter planperioden. ?= kan komma att prioriteras upp
 TS = trafiksäkerhet
 ÅVS=åtgärdsvalsstudie
 ÖP16= Överiktsplan för Uppsala kommun 2016
 FÖP = Fördjupad översiktsplan

| Prio | Objekt | Stråk eller läge | Typ av objekt | Brister | Förslag på åtgärd | Bedömd effekt |
|------|--|------------------------|---|---|---|--|
| 4 | Ostkustbanan: Uppsala-Arlanda-Stockholm | E4, Ostkustbanan södra | Järnväg | Kapacitet, tillförlitlighet | två nya spår = fyrspar mellan Uppsala och Myrbacken | Många. ÅVS som snart avslutas beskriver dessa |
| 4 | Ostkustbanan vid Bergsbrunna | E4, Ostkustbanan södra | Station/knutpunkt | Tillgänglighet, kapacitet | Stationsetablering | ökad attraktivitet, avlastning uppsala C |
| 4 | Uppsala norra infart | ostkustbanan | Järnväg | Kapacitet | Ytterligare ett spår | Ger möjlighet till ökad trafikering mot dalabanen och möjlighet att vända tåg mot Stockholm "uppströms" Uppsala C. |
| 4 | Resecentrum | Ostkustbanan | Station/knutpunkt | kapacitet | kapacitetshöjande åtgärder | Möjlighet att köra fler tåg, säkra godsfunktionen på bangården |
| 3 | Kunskapsspåret: RC-AS-BMC-Ångström-Ulleråker-Ultuna | Staden | Kolltrafik (Spårväg el BRT) | Tillgänglighet, Kapacitet | spårburen stadskollektivtrafik eller BRT | Staden kan växa söderut med Ulleråker mm utan att kapacitetsgränser i gatunätet överskrids |
| 3 | Ultunalänken: Bergsbrunna station-väg 255-Ultuna-Gottsunda | Staden | Kolltrafik (BRT eller lätt spårburen linje) | Tillgänglighet | BRT eller t ex spårtaxilinje inrättas mellan Gottsunda-Ultuna och Bergsbrunna station | Avlastning av resecentrum, ökad attraktivitet i sydvästra Uppsala |
| 3 | Plankorsning - St. Olofsgatan | Staden | korsning järnväg/väg | TS, Framkomlighet | planskild korsning | Högre TS och framkomlighet |
| 3 | Plankorsning – St. Persgatan | Staden | korsning järnväg/väg | TS, Framkomlighet | planskild korsning | Högre TS och framkomlighet |
| 3 | Plankorsning . Börjegatan | Staden | korsning järnväg/väg | TS, Framkomlighet | planskild korsning | Högre TS och framkomlighet |
| 3 | Plankorsning Vimpelgatan | Staden | korsning järnväg/väg | TS, Framkomlighet | planskild korsning | Högre TS och framkomlighet |
| 2 | Rv. 55 infart Uppsala | Staden | Cykelväg | TS | övergång cykel vid infarten till Stenhagen | mer cykling, högre TS |
| 2 | Sävja-Flottsund | Staden | Cykelväg | TS | separat cykelväg | mer cykling, särskilt till friluftsområdena vid Mälarkusten. Högre TS |
| 2 | Korsningen 272/630-Ulva Kvarn | Ulvastråket | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Östervåstråket: Gysningevägen | väg 272 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Husbyborg-Korsningen 272/630 | väg 282 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Gunsta-Länna | väg 282 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Fjällnora- väg 282 | väg 282 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Kumlamotet-Almunge | väg 282 | Väg | Framkomlighet, kapacitet, hållplatser, TS | ÅVS får ge svar | ÅVS får ge svar |

| | | | | | | |
|---|--|---|---------------------------------|---|--|--|
| 2 | Genom Storvreta: Fullerövägen och Kilsgårdsvägen | väg 290, ostkustbanan | Cykel | TS | får studeras | högre TS |
| 2 | Genom Storvreta: Ärentunavägen | väg 290, ostkustbanan | Cykel | TS | Får studeras | högre TS |
| 2 | Korsningen norra infarten Storvreta | väg 290, ostkustbanan | Väg | TS | får studeras | högre TS |
| 2 | trafikplats E4/290, Storvreta | väg 290, ostkustbanan | Väg | kapacitet | Ombyggnad av trafikplats | Motet klarar utbyggnad av Storvreta tätort enligt FÖP Storvreta och ÖP16 |
| 2 | Enköpingsstråket Kvarnbolund-Kommungränsen (2+1-väg) | väg 55 Arosstråket | Cykelväg | TS | ÅVS får ge svar | Högre TS, ökad cykling |
| 2 | Rv 55: E4-Bärbyleden-Kvarnbolund – Örsundsbro | väg 55 Arosstråket | Väg | TS, tillgänglighet, kapacitet | ÅVS får ge svar | ÅVS får ge svar |
| 2 | Björklingsstråket: Uppsala, Bärby hage-Lövstalöt-Björklinge | väg 600 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Bälinge-Forkarby-Ulva Kvarn, sista 300m | Väg 600 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Genom Björklinge (Gävlevägen) | Väg 600 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Väg 600 - Ulva kvarn längs med ån | Väg 600/631 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Dalabanan, Uppsala- Sala, delsträckor | väg 72 Dalabanan | Järnväg | Hastighetsstandard, skick på banan, tillförlitlighet, möjlig turtäthet (kapacitet), TS plankorsningar | ÅVS bör sättas igång | ÅVS får ge svar |
| 2 | Väg 72 från kors med väg 55 – Kvarnbo Läby/Österby - Vänge | väg 72 Dalabanan | Väg | TS | ÅVS får ge svar | Högre TS |
| 2 | Börjestråket: Börjevägen | övrigt | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Husbyborg-Börjekorset | övrigt | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Uppsala Nässtråket: Lurbo-Vreta | övrigt | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 2 | Framkomlighetsprioritering av buss i kollektivtrafikstråken på landsbygden | alla stråk, där framkomlighetsproblem finns | Kolltrafik (Framkomlighet Buss) | Framkomlighet | Får utredas | Förstärkt attraktivitet för kollektivtrafiken |
| 2 | Lättare omstigning mellan buss, bil och cykel på landsbygden | alla stråk, ÖP16 indikerar önskvärda lägen | Pendlarparkering | Tillgänglighet | Pendlarparkeringar i kollektivtrafikstråken på landsbygden | Förstärkt attraktivitet för kollektivtrafiken |
| 1 | Dalabanan vid Börjetull | Dalabanan | Station/knutpunkt | Tillgänglighet, kapacitet | Stationsetablering | ökad attraktivitet, avlastning uppsala C |
| 1 | Danmark-Falebro-Bergsbrunna | Staden | Cykelväg | TS | separat cykelväg | mer cykling, högre TS |
| 1 | Plankorsning - Ringgatan | Staden | korsning järnväg/väg | TS, Framkomlighet | planskild korsning | Högre TS och framkomlighet |
| 1 | Länna-Almunge | Väg 282 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 1 | Vattholmastråket: Storvreta-Vattholma | väg 290, ostkustbanan | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 1 | Genom Björklinge (Sätunavägen) | väg 600 | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 1 | Vänge-Järlåsa | väg 72 Dalabanan | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 1 | Plankorsning - Vänge | väg 72 Dalabanan | korsning järnväg/väg | TS, Framkomlighet | planskild korsning | TS, framkomlighetsförbättring |
| 1 | Plankorsning - Järlåsa | väg 72 Dalabanan | korsning järnväg/väg | TS, Framkomlighet | planskild korsning | TS, framkomlighetsförbättring |

| | | | | | | |
|---|--|------------------------|----------------------|---|--|---|
| 1 | Danmarksdiagonalen: Danmark-Slavsta | övrigt | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| 1 | Åloppe-Bälinge | Övrigt | Cykelväg | TS | separat cykelväg | högre TS, ökad cykling |
| ? | E4 vid Årsta | Staden | Väg | Mottagningskapacitet i stadens trafiknät | Ny Trafikplats Årsta: Fålhagsgatan/E4 | Avlastning övriga infarter från E4 till staden |
| ? | Logistikpunkt Fullerö | väg 290, ostkustbanan | logistik jvg-väg | Kapacitet, miljö, näringsliv | stickspår | möjlig omlastning, etablering av järnvägsanknuten verksamhet |
| ? | Station - Storvreta | väg 290, ostkustbanan | Station/knutpunkt | möjlighet att vända tåg mot Stockholm här | ev vändspår | ökad attraktivitet, avlastning uppsala C |
| ? | Tillgänglighet till södra Fullerö, Storvreta | väg 290, ostkustbanan | Väg | kapacitet, tillgänglighet för industri o logistik | ny trafikplats | Ett större verksamhetsområde i Fullerö kan etableras, enligt FÖP Storvreta och ÖP16 |
| E | Alsike-Sävja (längs med järnvägen) | E4, Ostkustbanan södra | Cykelväg | Tillgänglighet | Cykelväg mellan Bergsbrunna och Alsike | Cykling mellan tätorter |
| E | Logistikpunkt Uppsala Södra | E4, Ostkustbanan södra | logistik jvg-väg | Kapacitet, miljö, näringsliv | stickspår | möjlig omlastning, etablering av järnvägsanknuten verksamhet |
| E | E4 vid Bergbrunna | E4, Ostkustbanan södra | Väg | Tillgänglighet, Näringsliv | Ny trafikplats vid E4 | Ökad tillgänglighet, högre attraktivitet för verksamhetsetableringar |
| E | Östunavägen | Staden | Cykelväg | TS | separat cykelväg | mer cykling, högre TS |
| E | Plankorsning - Bergsbrunna | Staden | korsning järnväg/väg | TS, Framkomlighet | planskild korsning | Högre TS och framkomlighet |
| E | Arosstråket | väg 55 Arosstråket | Järnväg | Tillgänglighet, Regionförstoring | ny järnväg Uppsala-Enköping | ÅVS får ge svar |
| E | Station - Vänge | väg 72 Dalabanan | Station/knutpunkt | Tillgänglighet | Stationsetablering pendeltåg | ökad attraktivitet på orten |

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029



Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Innehållsförteckning | 2 |
| Förord | 5 |
| Länstransportplanens funktion | 7 |
| Mål och direktiv som styr transportplaneringen | 8 |
| Mål för länstransportsplanen 2018–2029 | 8 |
| Åtgärdsplan | 12 |
| Från mål till åtgärder – hur länstransportplanen tas fram | 12 |
| Övergripande om brister i Uppsala län | 13 |
| Planeringsförutsättningar för år 2018–2029 | 13 |
| Åtgärdsplan | 14 |
| Genomförande | 24 |
| Ansvarsroller | 24 |
| Referenser och underlagsmaterial | 27 |
| Bilaga 1 | |
| Brister i transportsystemet i Uppsala län | 28 |

Dokumenttitel: Regional cykelstrategi för Uppsala län

Organisation: Region Uppsala

Datum för fastställande: 19 december 2017

Region Uppsala

Telefon: 018-611 00 00

Hemsida: www.regionuppsala.se/cykel

E-post: region.uppsala@regionuppsala.se

Besöksadress: Storgatan 27, 753 31 Uppsala







Förord

Infrastruktur handlar om förbättrad tillgänglighet – att vi ska kunna nå viktiga målpunkter som till exempel bostad, arbete, studier, rekreation och att näringslivets behov av hållbara och effektiva transporter tillgodoses. Infrastruktur handlar också om digitalisering och nya lösningar som minskar samhällets totala transportbehov.

Uppsala län är ett av landets allra snabbast växande län med en befolkning som år 2016 passerade 361 000 invånare och där vi ökar med cirka en procent per år. Uppsala län är också en del av Stockholm-Mälardalenregionen. Här finns ett intensivt utbyte såväl inom länet som mellan de närliggande länen vilket allra tydligast visar sig i form av stora resandeströmmar i vår kollektivtrafik och på våra vägar.

Arbetet med infrastruktur behöver ha ett starkt fokus på att stärka och utveckla ett hållbart, hälsofrämjande och säkert transportsystem. Kollektivtrafik, gång och cykel behöver öka sina andelar i ett hållbart transportsystem. Det innebär också ökad fysisk aktivitet vilket i sin tur bidrar till förbättrad hälsa. De hållbara trafikslagen är vanligare i vårt län än i övriga län vilket bland annat beror på en väl utbyggd kollektivtrafik. Resandet med kollektivtrafiken har ökat med ungefär 40 procent sedan 2006 och målet är att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ska fördubblas till 2030. En väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik är också en grundförutsättning för en funktionell och hållbar bostadsförsörjning.

Klimatförändringen är vår tids största utmaning. Det är ont om tid och här finns behov av kraftfulla åtgärder på alla nivåer; lokalt, regionalt, nationellt och globalt. De ökande utsläppen från transportsektorn är en utmaning för all infrastrukturplanering. Det pågår en stark utveckling då det gäller förnybara bränslen vilket är mycket positivt men det kommer också krävas att en betydligt större andel av transportarbetet görs av kollektivtrafik och cykel samt att fyrstegsprincipen får fullt genomslag i all planering. Länstransportplanen är här ett mycket viktigt verktyg för att bidra till att nå ett klimatneutralt transportsystem.

Jenny Lundström (MP)

Ordförande i regionala utvecklingsnämnden





Länstransportplanens funktion

Region Uppsala ansvarar för att upprätta och fastställa en länsplan för regional infrastruktur (fortsättningsvis länstransportplan), på direktiv av regeringen. Uppdraget innebär att planera och prioritera investeringar i det regionala statliga vägnätet i Uppsala län för en tolvårsperiod framöver. Det regionala vägnätet innefattar även cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar, såsom exempelvis hållplatser och perronger.

Den långsiktiga planeringen av statlig infrastruktur styrs främst av regeringens infrastrukturproposition. Den visar hur regeringen vill att utveckling och vidmakthållande av transportsystemet ska bidra till politiska visioner och mål. Planeringen av den statligt ägda transportinfrastrukturen sker på två geografiska nivåer:

- Nationell plan upprättas av Trafikverket och beskriver investeringar i det statliga väg- och järnvägsnätet för en tolvårsperiod framöver.
- Länstransportplaner beskriver investeringar för statliga regionala vägar.

I Uppsala län innefattar länstransportplanen samtliga statliga vägar Uppsala län, förutom E4, E18, väg 56 och väg 70. Dessa ingår istället i det nationella stamvägnätet och investeringar för dessa fastställs därmed i den nationella planen. Den regionala länstransportplanen kan även samfinansiera åtgärder i den nationella planen gällande järnvägssystemet, sjöfart och luftfart. Däremot innefattar länstransportplanen inte drift och underhåll,

Inriktningsplanering



Åtgärdsplanering



Figur 1. Tidplan för framtagandet av ny länstransportplan.

eller vidmakthållande av transportsystemet. Trafikverket ansvarar för planens genomförande.

Objekt som ligger på det kommunala vägnätet kan få statlig medfinansiering från länstransportplanen med upp till 50 procent. Här finns medel till kollektivtrafikåtgärder liksom till trafiksäkerhets-, miljö-, och cykelåtgärder. Kommunerna kan ansöka om medel från de åtgärdsområden som är avsedda för statlig medfinansiering.

Länstransportplanen sträcker sig 12 år och revideras vart fjärde år. Åtgärdsplaneringen startas genom regeringsdirektiv och fastställs av både Regionfullmäktige och regeringen.

Mål och direktiv som styr transportplaneringen

Länstransportplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier. De mål som styr inriktningen för länstransportplanen 2018–2029 är:

- Regeringens direktiv
- Nationella transportpolitiska mål
- Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken i Uppsala län
- Regional cykelstrategi för Uppsala län



Därtill påverkar den storregionala samverkansprocessen En bättre sats Region Uppsalas prioriteringar. Samverkan innefattar sju län i Stockholm–Mälardalenregionen och syftar till att skapa samsyn kring det storregionala transportsystemet för att kunna påverka den nationella planeringen.

I regeringsdirektivet för länstransportplanen 2018–2029 beskrivs att Region Uppsala vid prioritering av åtgärder både ska väga in de transportpolitiska målen och förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Regeringen lyfte även fram fokusområdena

- Ett fossilfritt välfärdsland
- Ett ökat bostadsbyggande
- Förbättrade förutsättningar för näringslivet
- Ett inkluderande samhälle.
- Digitalisering.

Enligt regeringens direktiv ska den så kallade fyrstegsprincipen vara vägledande för den fortsatta planeringen. Fyrstegsprincipen är ett planeringsverktyg som syftar till att påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt (steg 1) samt att optimera redan befintlig infrastruktur (steg 2) framför att bygga om (steg 3) eller bygga ny infrastruktur (steg 4).

Mål för länstransportsplanen 2018–2029

Länstransportplanen 2018–2029 innehåller åtta mål under kategorierna

- ett hållbart transportsystem
- ett tillgängligt och inkluderande transportsystem
- ökat bostadsbyggande.

De åtta målen finns beskrivna i figur 2 nedan. Tre av målen är direkt överförda från den regionala utvecklingsstrategin och två från den regionala cykelstrategin för Uppsala län. Därtill återfinns mål om tillgänglighet som anpassar det nationellt fastställda transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet till Uppsala läns förutsättningar.

Region Uppsalas viktigaste styrdokument är den regionala utvecklingsstrategin. Strategin pekar ut tre strategiska utvecklingsområden med ett antal mål inom respektive fokusområde. Alla tre områdena berör länstransportplanen för flera av målen. Sambandet illustreras i figur 3.

MÅL

STRATEGISK INRIKTNING

Ett hållbart transportsystem

1

bidra till att antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020 och kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor fördubblas till år 2030. (Bas: år 2006)

Arbeta för kortare restider med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken.

2

bidra till att andelen kombinationsresor kollektivtrafik-cykel fördubblas till år 2030 jämfört med 2016.

Bytet mellan olika transportmedel i resan mellan start och mål upplevs snabb och effektiv ur ett hela-resan-perspektiv.

3

bidra till att cykeltrafikens färdmedelsandel ökar med tio procentenheter till år 2030 jämfört med 2016

Underlätta kommunal, mellankommunal och regional infrastrukturplanering.

4

bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar med minst 40 procent till år 2020 jämfört med år 1990. Till 2040 ska utsläppen vara minst 80 procent lägre än år 1990 i enlighet med miljömålsberedningens slutförslag. (Bas: 2,38 miljoner ton CO₂-ekvivalenter år 1990). Fram till år 2030 ska utsläppen för inrikes transporter vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå. (Bas: 0,888 miljarder ton år 2010).

Arbeta med ökad andel hållbara transporter, dvs gång, cykel och kollektivtrafik utifrån fyrstegsprincipen.

Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem

5

bidra till att den regionala och storregionala tillgängligheten ökar, och att upp till 1 000 000 arbetsplatser nås med kollektivtrafik inom 60 minuter från länets prioriterade stråk

Förbättrad tillgänglighet, särskilt med kollektivtrafik, till viktiga målpunkter såväl inom som utanför länet bidrar till kortare restider.

6

bidra till att bibehålla det statliga vägnätets funktion och tillgängliggöra kollektivtrafikens bytespunkter.

Samverkan sker mellan nationella, regionala och lokala aktörer för ett effektivt genomförande av investeringar i transportsystemet.

7

bidra till effektiva och hållbara godstransporter till, från, genom och inom Uppsala län

Delta i framtagandet av en storregional godsstrategi inom ramen för En bättre samsamarbetet.

Ett ökat bostadsbyggande

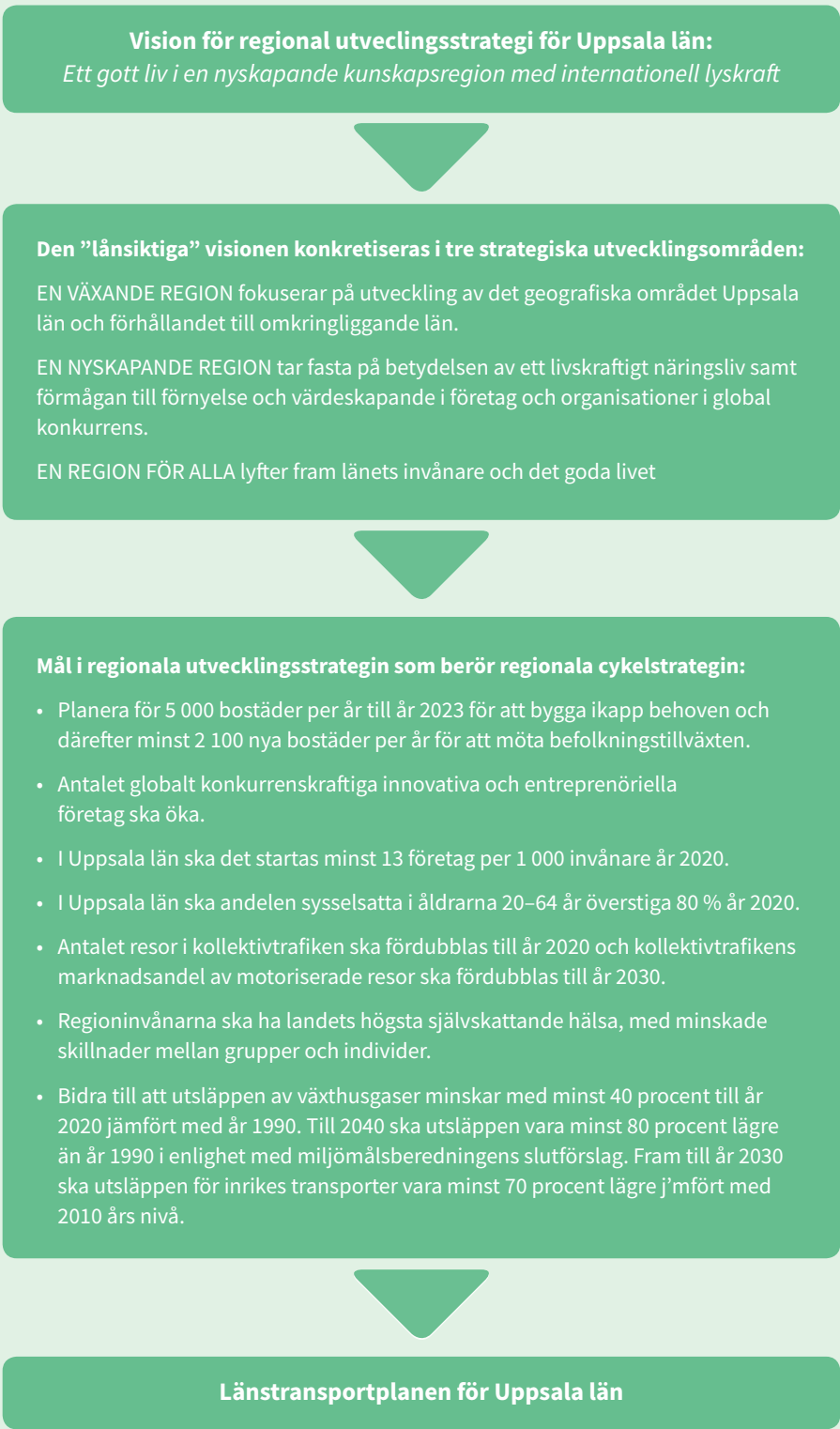
8

bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande

Förbättrad tillgänglighet, särskilt med kollektivtrafik, till viktiga målpunkter såväl inom som utanför länet bidrar till förbättrade förutsättningar för bostadsbyggande.

Figur 2. Mål och strategisk inriktning för länstransportplan 2018–2029.





Figur 3. Kopplingen regional utvecklingsstrategi och länstransportplan



Åtgärdsplan

Från mål till åtgärder – hur länstransportplanen tas fram

Åtgärderna som länstransportplanen prioriterar bygger på beskrivna brister i transportinfrastrukturen. Dessa brister har rapporterats in av kommunerna i länet, Kollektivtrafikförvaltningen UL och Trafikverket. Bristkartläggningen har skett via en formell remiss som genomfördes under vintern 2016–2017. Brister i transportsystemet framkommer också i den kontinuerliga dialog som länets kommuner, Trafikverket och Kollektivtrafikförvaltningen UL för med allmänhet, företag och övriga organisationer. Sammanlagt har runt 200 brister identifierats. Remissinstanserna har prioriterat sina brister.

Därefter har en regional prioritering skett. Prioriteringen har skett med grund i de ovan beskrivna målen. De högst prioriterade bristerna finns redovisade i Bilaga 1.

Efter att brister uppmärksammats är nästa steg att utreda hur bristerna kan åtgärdas på bästa sätt. Det första steget för att åtgärda brister är i de flesta fall att utföra en åtgärdsvalsstudie. Arbetsprocessen inom en åtgärdsvalsstudie är uppbyggd för att säkerställa att

- att åtgärder inom alla steg i fyrstegsprincipen beaktas och att föreslagna åtgärder är kostnadseffektiva
- att relevanta aktörer deltar och
- att en transportslagsövergripande ansats hålls.

De rekommenderade åtgärderna i en åtgärdsvalsstudie kan vara av olika karaktär och syfta till både beteendepå-

verkan och investeringar i ny infrastruktur. Åtgärdernas genomförande kan vidare involvera många parter.

Undantag från att utföra åtgärdsvalsstudie görs i de fall att det på förhand är givet vad som krävs för att åtgärda bristen, eller om en åtgärd kan genomföras inom befintlig järnväg. Då görs i stället en förenklad funktionsutredning.

Om åtgärdsvalsstudiens resultat visar att det krävs större investeringar i nya eller befintliga vägar, med en kostnad över 25 miljoner kronor, benämns åtgärden som "namnsatt objekt" i länstransportplanen. Prioriteringen av namnsatta objekts beslutas i denna åtgärdsplan. Gäller åtgärden järnväg bekostas den vanligen genom nationell plan. Åtgärder som kostar mindre än 25 miljoner kronor beslutas kontinuerligt, i enlighet med denna plans prioritering av medel. Prioriteringen görs av Region Uppsala, i samverkan med Trafikverket och länets kommuner. Mer information om den årliga genomförande-processen finns i Kapitel 3 Genomförande. I de fall fysiska åtgärder krävs för att åtgärda bristen, krävs det enligt lag en väg- eller järnvägsplan.

Övergripande om brister i Uppsala län

För att utveckla transportsystemet i Uppsala län behöver framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet förbättras för hållbara vägtransporter, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång. I remissinstansernas rapportering av brister finns en tydlig vilja att förbättra förutsättningarna för cykling. En stor brist i länet att det på många platser saknas länkar mellan olika cykelvägar. I många av remissvaren efterfrågas gång- och cykelvägar som sammanbinder orter med varandra.

Brister i järnvägssystemet är högt prioriterat i alla stråk med järnväg, vilka framför allt hanteras i nationell plan och som rör regional och storregional tillgänglighet. Det betyder ett ökande behov att koppla ihop åtgärder

som finansieras via nationell plan med länstransportplanens åtgärder.

Hela-resan-perspektivet framkommer tydligt som en brist när kommunernas inrapporterade brister läggs samman. Från start till mål omfattar en resa ofta ett byte mellan olika transportslag, cykel till buss, bil till buss, buss till buss och så vidare. Hela-resan innebär då att bytena ska ske så effektivt, snabbt och bekvämt som möjligt. Det handlar i stor utsträckning om hållplatsåtgärder, pendlarparkeringar och behov också av gång- och cykellänkar som kopplar till kollektivtrafiksystemet. Även trafiksäkerhetsbrister är frekvent förekommande i remissvaren men är mer sällan högt prioriterade.

Framkomligheten i Uppsala stad lyfts fram som en brist av regional betydelse liksom tillgängligheten till viktiga målpunkter såväl inom som utom länet, och då framför allt till målpunkter i Stockholms län.

Planeringsförutsättningar för år 2018–2029

Den ekonomiska ramen för länsplanen för 2018–2029 var i regeringens direktiv 1 657 miljoner kronor. Trafikverket har i uppdrag från regeringen att fördela medlen per år. För länstransportplanen i Uppsala län såg fördelningen ut enligt Figur 4 nedan vid planens antagande år 2018.

Trafikverket fick även i uppdrag att efter 2017 års utgång och innan regeringen fastställde de ekonomiska ramarna för länstransportplanerna göra en avstämning av upparbetade medel år 2014–2017. I genomförandet av länstransportplanerna varierar alltid de upparbetade ekonomiska medel relativt den budget som finns i länsplanerna. Uppsala län har under de aktuella åren 2014–2017 haft stora pågående projekt i länet, så att mer medel använts än planerat. Det sker därför kontinuerligt revidering av medlen i åtgärdsplanen efter denna länstransportplans fastställelse. Detta utförs av Trafikverket.

| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 128 | 127 | 126 | 142 | 142 | 142 | 142 | 142 | 141 | 141 | 141 | 141 |

Figur 4. Tabellen visar den preliminära årliga fördelningen i miljoner kronor av den totala planeringsramen om 1 657 miljoner kronor (avrundning har skett).

Åtgärdsplan

Åtgärdsplanen är indelad i

- namnsatta objekt för byggstart under år 2018–2020 samt år 2021–2023 (kostnad över 25 miljoner kronor)
- namnsatta brister för de därpå följande åren år 2024–2029 (kostnad över 25 miljoner kronor)
- åtgärder som bedöms kosta mindre än 25 miljoner kronor.

I tabell 1 på sid 15 redovisas åtgärder och åtgärdsområden som tilldelas medel i planen. Dessa förklaras därefter i text på följande sidor.



| Plandelar | Total kostnad | Varav i Länsplanen 2018–2029 | Varav annan finansiering | 2018–2020 | 2021–2023 | 2024–2029 |
|-----------|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
|-----------|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|

Namnsatta objekt

| | | | | | | |
|---|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|
| Väg 288 Gimo–Börstil | 255 | 225 | 30 | 123 | 102 | |
| Väg 55 Enköping–Litslena | 101 | 101 | | 39 | 62 | |
| Väg 55 Örsundsbro–Kvarnbolund | 182 | 182 | | 50 | 113 | 19 |
| GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala–Björkling | 53 | 53 | | 53 | | |
| Delsumma | 596 | 561 | 30 | 265 | 277 | 19 |

Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling

| | | | | | | |
|--------------------------|------------|------------|--|--|--|------------|
| Sam- och medfinansiering | 413 | 413 | | | | 413 |
| Delsumma | 413 | 413 | | | | 413 |

Samfinansiering nationell plan

| | | | | | | |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|--|
| Farledsfördjupning Hargshamn | 68 | 10 | 58 | 10 | | |
| Delsumma | 68 | 10 | 58 | 10 | | |

Namnsatta brister

| | | | | | | |
|-------------------|------------|------------|--|--|--|------------|
| Namnsatta brister | 123 | 123 | | | | 123 |
| Delsumma | 123 | 123 | | | | 123 |

Åtgärdsområden

| | | | | | | |
|---|------------|------------|--|------------|------------|------------|
| Kollektivtrafik | 210 | 210 | | 36 | 59 | 115 |
| Varav statlig medfinansiering kollektivtrafik | 105 | 105 | | 20 | 29 | 59 |
| Gång- och cykeltrafik | 210 | 210 | | 45 | 55 | 110 |
| Trafiksäkerhet och enskilda vägar | 110 | 110 | | 20 | 30 | 60 |
| Varav statlig medfinansiering trafiksäkerhet | 45 | 45 | | 7 | 8 | 30 |
| Delsumma | 530 | 530 | | 101 | 144 | 285 |

Övrigt

| | | | | | | |
|------------------------|-----------|-----------|--|----------|----------|-----------|
| Steg 1- och 2-åtgärder | 10 | 10 | | 2,5 | 2,5 | 5 |
| Regional utveckling | 10 | 10 | | 2,5 | 2,5 | 5 |
| Delsumma | 20 | 20 | | 5 | 5 | 10 |

| | | | | | | |
|-------------------|--------------|--------------|-----------|------------|------------|------------|
| Totalsumma | 1 789 | 1 657 | 88 | 381 | 426 | 850 |
|-------------------|--------------|--------------|-----------|------------|------------|------------|

Tabell 1. Medel i miljoner kronor för olika objekt och åtgärder.

Namnsatta objekt

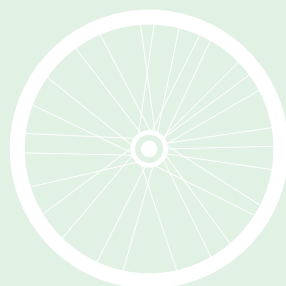
Väg 288 Gimo–Börstil

För ombyggnad av sista etappen av väg 288 Uppsala–Östhammar till mötesfri landsväg med hastighetsstandard om 100 km/h avsätts 225 mkr. Ombyggnad av vägen bedöms i den åtgärdsvalsstudie som genomfördes 2014–2015 kosta cirka 255 miljoner kronor. Extern finansiering motsvarande 30 miljoner kronor förutsätts således tillkomma. Region Uppsala för en diskussion med Östhammars kommun samt andra externa parter om en sådan finansiering. Nästa steg i planeringsarbetet är att Trafikverket upprättar en vägplan. Arbeta med vägplan påbörjas under våren 2018 och beräknas ta ca 2 år. Innan vägplanen kan godkännas av Trafikverket behöver en avsiktsförklaring tas fram mellan ingående parter som sammanfattar intentionerna om en finansiering av åtgärden.

Väg 55 Enköping–Litslena samt Örsundsbro–Kvarnbolund

En åtgärdsvalsstudie för väg 55 Uppsala–Katrineholm har avslutats under våren 2017. I den föreslås att arbete med vägplan påbörjas för sträckorna Enköping–Litslena och Kvarnbolund–Örsundsbro. 101 miljoner kronor avsätts för delen Enköping–Litslena och 182 miljoner kronor för delen Örsundsbro–Kvarnbolund, i enlighet med de kalkyler som upprättas av Trafikverket.

Sträckan Uppsala–Enköping–Västerås är det starkaste kollektivtrafikstråket i Uppsala län som inte har spårburn kollektivtrafik. I det kommande vägplanarbetet ska

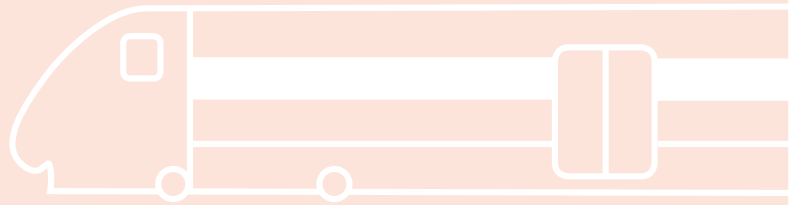


förutsättningarna för kollektivtrafiken och dess konkurrenskraft gentemot bil särskilt uppmärksammas, liksom möjligheterna för oskyddade trafikanter att på ett säkert sätt färdas längs vägen samt till och från busshållplatser. Det är Region Uppsalas uppfattning att allmänna vägar ska vara möjliga att använda för samtliga trafikslag, särskilt oskyddade trafikanter. Det är också viktigt att kommande fysisk planering också inbegriper eventuella åtgärder för gång och cykel samt kollektivtrafik även längs sträckan Örsundsbro–Litslena. En sträcka som tidigare byggts ut till mötesfri landsväg.

Gång- och cykelväg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala–Björklinge

Objektet finns med i nuvarande länstransportplan där utbyggnad planeras ske under 2018–2019. Den senaste bedömningen av kostnaden är 53 miljoner kronor. Åtgärden innehåller också upprustning av ett tjugotal busshållplatser.

| | Total kostnad | Varav i Länsplanen 2018–2029 | Varav annan finansiering | 2018–2020 | 2021–2023 | 2024–2029 |
|--|---------------|------------------------------|--------------------------|------------|------------|-----------|
| Namnsatta objekt | | | | | | |
| Väg 288 Gimo–Börstil | 255 | 225 | 30 | 123 | 102 | |
| Väg 55 Enköping–Litslena | 101 | 101 | | 39 | 62 | |
| Väg 55 Örsundsbro–Kvarnbolund | 182 | 182 | | 50 | 113 | 19 |
| GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala–Björklinge | 53 | 53 | | 53 | | |
| Delsumma | 596 | 561 | 30 | 265 | 277 | 19 |



Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling

Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun, Knivsta kommun och staten, genom samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande, slutit avtal om bostadsbyggande i delar av Uppsala kommun och Knivsta kommun. Om avtalen träder i kraft kommer järnvägen byggas ut till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Stockholm/Uppsala. För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts 413 miljoner kronor till ett fyrspårpaket i länstransportplanen.

Medlen som avsätts i länsplanen ska medfinansiera åtgärder som gör det möjligt att angöra de nya områdena med kollektivtrafik, gång och cykel och bidra till att utveckla stationsläget i Bergsbrunna till en bytespunkt för kollektivtrafiken. Andra åtgärder som ingår i avtalen om fyrspåret gör det möjligt att nå Bergsbrunna från ett större omland, via en Ultunalänk över Fyrisån (se nedan). En ökad tillgänglighet till Bergsbrunna station skulle på längre sikt kunna avlasta Uppsala C, men samtidigt öka behovet av att bygga ut stationens kapacitet. Det är viktigt att detta behov beaktas inför den kommande järnvägsplanen. Om förberedande arbeten behöver göras för en senare utbyggnad kan en medfinansiering via länsplanen komma att prövas.

Knivsta kommun förbinder sig att möjliggöra utbyggnaden av ca 15 000 bostäder fram till 2057. I Alsike i ett stationsnära läge återfinns ca 6000 av dessa. Utbyggnaden av bostäder i Alsike kommer att påbörjas före 2020. Ett stationsuppehåll i Alsike möjliggörs först när fyrspårsutbyggnaden når Alsike, vilket är efter 2030. Den kraftiga utbyggnaden söderut i Uppsala kommun, som förbinder sig att möjliggöra en utbyggnad av 33 000 bostäder till 2040, och på motsvarande sätt en utbyggnad norrut i Knivsta kommun betyder att det finns ett behov av att utreda två anslutningar till E4, dels till Alsike i bör-

jan av 2020-talet, dels till Bergsbrunna i samband med exploatering av området, men också lokala kopplingar mellan Bergsbrunna och Alsike. I det arbetet behöver finansieringen av lösas. I första hand bör det ske genom värdeåterföring, det vill säga finansiering via exploateringsintäkter av bostäder och lokaler. Under vissa förutsättningar kan länstransportplanen också vara en möjlig delfinansiering för trafikplatser.

I avtalet mellan Region Uppsala, Uppsala kommun och staten, ingår byggandet av Ultunalänken för kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och Södra staden. Avtalet förutsätter statlig medfinansiering via stadsmiljöavtalet. För att få ett komplett kollektivtrafiksystem mellan Bergsbrunna, Södra staden, centrala Uppsala och Uppsala resecentrum kompletteras Ultunalänken med Kungskapsåret. Huvuddelen av den statliga medfinansieringen för denna del förutsätts komma från stadsmiljöavtal. Genom den direkta kopplingen till avtalet om utbyggnad av fyrspår och bostadsåtagandet bedöms denna del av trafiksystemet dock ha så stark regional koppling att kompletterande finansiering kan ske med medel från länsplanen.

Utbyggnaden till fyrspår möjliggör en kraftigt ökad trafikering med bland annat förbättrad tillgänglighet till viktiga regionala målpunkter och arbetsplatser i Stockholmsregionen. Det skapar också ökad attraktivitet för stationsorterna norr om Uppsala. Region Uppsala investerar i nya tåg för att möta det ökande resandet från dessa orter, och det kommer även att behövas åtgärder till exempel i form av plattformsförlängningar för att möjliggöra en trafikering som har den kapacitet som kommer att krävas. I den mån dessa åtgärder inte inom rimlig tid ryms i nationell plan, kan frågan om samfinansiering från länsplanen komma att prövas. Trafikutvecklingen pekar på att trafikering med längre regionaltåg behövs från 2024.

| | Total kostnad | Varav i Länsplanen 2018–2029 | Varav annan finansiering | 2018–2020 | 2021–2023 | 2024–2029 |
|--|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
|--|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|

Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling

| | | | | | | |
|--------------------------|-----|-----|--|--|--|-----|
| Sam- och medfinansiering | 413 | 413 | | | | 413 |
| Delsumma | 413 | 413 | | | | 413 |

Samfinansiering nationell plan

Farledsfördjupning Hargs Hamn

10 miljoner kronor avsätts för delfinansiering av farledsfördjupning till hamnen i Harg. Total kostnad för farledsfördjupningen exklusive investeringar i hamnanläggningen är ca 68 miljoner kronor enligt kostnadsberäkning våren 2017. En avsiktsförklaring mellan de finansierade

parterna finns. Dessa är Trafikverket, Hargs hamn AB, SKB och Region Uppsala. Arbetet med ett genomförandeavtal pågår och en sådan skall vara färdig efter att beslut om nationell plan och länstransportplan är fattade. Planerad byggstart är 2019

| | Total kostnad | Varav i Länsplanen 2018–2029 | Varav annan finansiering | 2018–2020 | 2021–2023 | 2024–2029 |
|--|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
|--|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|

Samfinansiering nationell plan

| | | | | | | |
|------------------------------|----|----|----|----|--|--|
| Farledsfördjupning Hargshamn | 68 | 10 | 58 | 10 | | |
| Delsumma | 68 | 10 | 58 | 10 | | |

Namnsatta brister

För brister som bedöms kosta mer än 25 miljoner kronor att åtgärda och där åtgärdsvalsstudier ännu inte finns avsätts 123 miljoner kronor. Medlen finns tillgängliga under de sista sex åren i planperioden.

Under genomförandet av planen kommer åtgärdsvalsstudier att genomföras utifrån bland annat de brister

som tas upp i länstransportplanen. Åtgärdsvalsstudierna ger sedan olika typer av åtgärder som finansieras via aktuella medel eller via åtgärdsområden. Att åtgärda bristerna enligt kapitel 4 tar stora resurser i anspråk och kommer att behöva hanteras även i kommande länstransportplaner.

| | Total kostnad | Varav i Länsplanen 2018–2029 | Varav annan finansiering | 2018–2020 | 2021–2023 | 2024–2029 |
|--|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
|--|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|

Namnsatta brister

| | | | | | | |
|-------------------|-----|-----|--|--|--|-----|
| Namnsatta brister | 123 | 123 | | | | 123 |
| Delsumma | 123 | 123 | | | | 123 |



Åtgärdsområden

Allmänt

Medel till åtgärder som bedöms kosta mindre än 25 miljoner kronor redovisas under åtgärdsområden. Totalt avsätts 530 miljoner kronor. Det gäller medel för kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelfrämjande åtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Dessutom avsätts medel för åtgärder som bidrar till regional utveckling samt steg 1- och 2-åtgärder. Förutom vad som står under respektive rubrik bör medel som avsätts för åtgärdsområden också bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande.

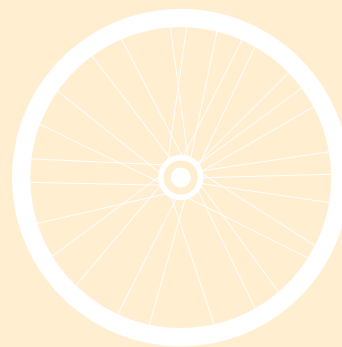
Fördelningen mellan olika åtgärdsområden kan skilja sig från ett år till nästa, men ska över hela 12-årsperioden vara i överensstämmelse med den fördelning som beslutas om i denna länstransportplan. Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att såväl kollektivtrafikåtgärder som gång- och cykelåtgärder i stor utsträckning också bidrar till ökad trafiksäkerhet.

I sammanhanget bör det påpekas att regeringen avsatt 1 miljard kronor per år för statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal. De medlen finansieras via den nationella planen. Det är viktigt att i den årliga genomförandeprocessen beakta detta i syfte att samordna åtgärder för ökad effektivitet och målpuppfyllelse.

Kollektivtrafik

I kollektivtrafikpotten avsätts 210 miljoner kronor. Dessa medel ska användas för kollektivtrafikåtgärder utmed det statliga och det kommunala vägnätet. Femtio procent avsätts till åtgärder på det statliga vägnätet, och femtio procent för åtgärder på det kommunala vägnätet. Kollektivtrafikåtgärderna avser att förbättra kollektivtrafiken och förutsättningarna att öka det kollektiva resandet. Vilka åtgärder som ska genomföras beslutas årligen och fördelning av medel i potten kan variera från år till år.

- Den regionala kollektivtrafikmyndigheten och länets kommuner ges möjlighet att söka statlig medfinansiering enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Det avser kollektivtrafikåtgärder utmed det kommunala vägnätet och söks via Region Uppsala. Medfinansieringen medges upp till 50 procent av investeringskostnaden, resterande del finansieras av kommunen/kollektivtrafikmyndigheten. Beslut om beviljade åtgärder fattas i samråd mellan Trafikverket och Region Uppsala.
- Åtgärderna på det statliga vägnätet, där Trafikverket är väghållaransvarig myndighet, bestäms i samråd mellan Region Uppsala och Trafikverket.
- Även åtgärder på enskilt vägnät kan komma i fråga.



Kollektivtrafiknämnden antog hösten 2016 ett trafikförsörjningsprogram. Den utgör en grund för hur prioritering av åtgärder bör göras. I programmet redogörs för de 35 busslinjer som har flest resenärer samt kopplat till de största hållplatserna och bytespunkterna. Det kopplar också till prioritering av tillgänglighetsåtgärder för personer med funktionsnedsättning. Åtgärder inom ramen för kollektivtrafik bör i första hand beröra dessa linjer, hållplatser och bytespunkter.

Prioriteringsprinciper för åtgärder i kollektivtrafikanläggningar:

- **Tillgänglighet**
 - Åtgärder för ökad tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning
 - Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter
- **Kombinationsresor**
 - Åtgärder som främjar hela resan
 - Förbättra befintliga bytespunkter, hållplatser och stationer
 - Gena och säkra gång- och cykelstråk till hållplatser, bytespunkter och stationer
 - Pendlarparkeringar vid strategiska bytespunkter och stationer
 - Låsbara cykelparkeringar vid strategiska bytespunkter och stationer
- **Kundmiljö**
 - Åtgärder för ökad trygghet
 - Åtgärder för ökad komfort
 - Vädskydd och bänkar
 - Informationssystem
 - Belysning
- **Åtgärder som förbättrar framkomligheten och restidskvoten i stråken.**

Gång- och cykel

210 miljoner kronor avsätts för gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet. En ny regional cykelstrategi kommer att beslutas av Region Uppsala under hösten 2017. Den ger inriktningen för vilka åtgärder som bör finansieras via länstransportplanen. Ett regionalt cykelvägnät omfattas dels av länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiken, dels fysiska gång- och cykellänkar som binder ihop tätorter i vissa fall. Region Uppsala anser att gång- och cykelvägar också bör kunna anläggas längs med järnvägar där det är lämpligt och kan bidra till ett ökat cyklande.

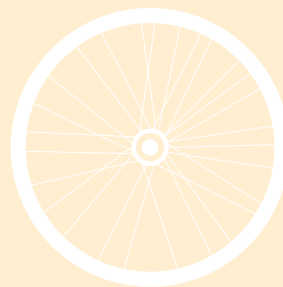
De åtgärder som är en del av det regionala cykelvägnätet finansieras till 100 procent av länsplanen. Det kan även gälla åtgärder längs enskilt vägnät. Därutöver finns behov av GC-vägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Förslaget innebär att länstransportplanen finansierar dessa med 40 procent och aktuell kommun med 60 procent. Avvägningen av procentsatsen består av att å ena sidan utgöra ett incitament till byggande av gång- och cykelvägar, och å andra sidan inte ta fokus och medel från länstransportplanens uppgift att bygga ut ett regionalt cykelvägnät som kan bidra till länsplanens övergripande målsättning om ökade andelar hållbara resor, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång.

Eftersom behoven av gång- och cykelvägar sannolikt är större än de medel som avsätts i länstransportplanen kommer prioritering av gång- och cykelvägsobjekt att behöva göras. Det kommer att ske efter genomförda åtgärdsvalsstudier och följer de principer som redovisas i figurerna nedan.

Finansiering av GC-vägar

Finansiering av GC-vägar sker genom två åtgärdsområden, gång- och cykel och trafiksäkerhet och enskilda vägar. Dessa sammanfattas nedan.

| Typ av gång och cykelväg | Finansiering |
|---|--|
| Längs statligt vägnät, del av det regionala cykelnätet | 100% via länstransportplanen |
| Längs statligt vägnät, ej del av det regionala cykelnätet | 40% via länstransportplan, 60% via aktuell kommun |
| Längs kommunalt vägnät | Upp till 50% via länstransportplan, minst 50% via aktuell kommun |



Prioriteringsprinciper för gång- och cykelvägar som är en del av det regionala cykelvägnätet:

I första hand är cykelåtgärder med fokus på vardagsresor prioriterat:

- Prioriteringsprinciper för gång- och cykelvägar som är en del av det regionala cykelvägnätet

I andra hand stöds cykelåtgärder för rekreation och turism:

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

Prioriteringsprinciper för gång- och cykelvägar som medfinansieras av kommuner:

- **Trafiksäkerhetsbehov**
 - Årsdygnstrafik
 - Hastighetsbegränsning
 - Vägbredd
- **Efterfrågan – befolkningsunderlag**
- **Målgrupp**
 1. Skolbarn
 2. Arbetspendling
 3. Fritid och rekreation

Trafiksäkerhet och enskilda vägar

Medel som avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder ska användas dels till åtgärder längs statligt vägnät, dels till statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder. Medel kan också användas för åtgärder längs enskilt vägnät. 65 miljoner kronor avsätts för åtgärder på statligt och enskilt vägnät och 45 miljoner kronor för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät.

Längs det statliga vägnätet handlar det främst om sidområdesåtgärder såsom att ta bort fasta hinder, eller anlägga sidoräcken, och korsningsåtgärder.

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

Prioriteringsprinciper för trafiksäkerhetshöjande åtgärder

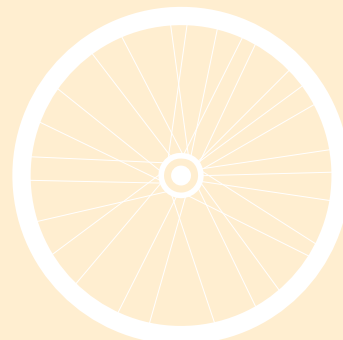
Åtgärder längs statligt vägnät

- Prioritering sker utifrån underlagsmaterial från Trafikverket, inventering av korsningar som bedöms ge störst effekt för ökad trafiksäkerhet.
- Åtgärder som ger säkra vägar för skolbarn.

Åtgärder för statlig medfinansiering

- I första hand åtgärder som bidrar till utvecklingen av ett regionalt cykelnät.
- Åtgärder som bidrar till att stärka ett hela-resan-perspektiv med kollektivtrafik, gång och cykel.
- I andra hand åtgärder enligt Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

| | Total kostnad | Varav i Länsplanen 2018–2029 | Varav annan finansiering | 2018–2020 | 2021–2023 | 2024–2029 |
|---|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Åtgärdsområden | | | | | | |
| Kollektivtrafik | 210 | 210 | | 36 | 59 | 115 |
| Varav statlig medfinansiering kollektivtrafik | 105 | 105 | | 20 | 29 | 59 |
| Gång- och cykeltrafik | 210 | 210 | | 45 | 55 | 110 |
| Trafiksäkerhet och enskilda vägar | 110 | 110 | | 20 | 30 | 60 |
| Varav statlig medfinansiering trafiksäkerhet | 45 | 45 | | 7 | 8 | 30 |
| Delsumma | 530 | 530 | | 101 | 144 | 285 |



Övrigt

Regional utveckling

Länstransportplanen har en viktig funktion att bidra till att uppfylla regionala utvecklingsmål. Åtgärder inom åtgärdsområdena bidrar till det. Däremot kan det uppkomma mindre men effektiva åtgärder som faller utanför kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhet. Därför avsätts 10 miljoner kronor för denna typ av åtgärder. Det kan till exempel handla om att tillgängliggöra en turistanläggning, eller annan viktig målpunkt person- eller godstransporter. Det är positivt om åtgärder kan finansieras av flera parter i syfte att stärka effekterna för regional utveckling.

Prioriteringsprinciper för åtgärder för regional utveckling

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

Steg 1- och 2-åtgärder

10 miljoner kronor avsätts för att finansiera åtgärder i syfte att påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Steg 1- och 2-åtgärder behöver genomföras på ett systematiskt sätt och omfatta till exempel resandet i ett stråk, eller resande med ett visst transportslag i ett större geografiskt område. Genom att utreda åtgärder i stråkbaserade åtgärdsvalsstudier och koordinera ett samlat genomförande ökar möjligheten att göra steg 1- och 2-åtgärder på ett bra sätt.

Prioriteringsprinciper för steg 1- och 2-åtgärder

Medel ska främst användas till åtgärder som kopplar till de stråkbaserade åtgärdsvalsstudier som genomförs i enlighet med kapitel 4 brister.

| | Total kostnad | Varav i Länsplanen 2018–2029 | Varav annan finansiering | 2018–2020 | 2021–2023 | 2024–2029 |
|------------------------|---------------|------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Steg 1- och 2-åtgärder | 10 | 10 | | 2,5 | 2,5 | 5 |
| Regional utveckling | 10 | 10 | | 2,5 | 2,5 | 5 |
| Delsumma | 20 | 20 | | 5 | 5 | 10 |

Övrigt



Genomförande

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

Kommunerna har genom sina underlag till planupprättaren Region Uppsala prioriterat de objekt som de anser viktigast ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. Därför är det viktigt att i åtagandet synkronisera de objekt som berörs av plan- och markfrågor och som behöver utredas följer länstransportplanens tidplan och Trafikverkets genomförande. Då vissa objekt även kräver insatser i den kommunalt ägda infrastrukturen eller personella insatser behöver kommunen planera och budgetera även för dessa tillskott. Genom nära samverkan kan den effekt som eftersträvas genom de gemensamma investeringar som görs i länet nås.

Ansvarsroller

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

Region Uppsala

Inom Region Uppsala är det både nämnder och olika förvaltningar som är inblandade för genomförandet av länstransportplanen.

Regionfullmäktige

Regionfullmäktige beslutar om inriktningen och innehåll i länsplanen. Det sker en gång per mandatperiod som följd av att regeringen lägger fram en infrastrukturproposition och den nationella planen samt länstransportplanerna revideras. När planen är fastställd av regionfullmäktige reglerar den insatserna och åtgärderna i den regionala infrastrukturen.

Regionala utvecklingsnämnden, Region Uppsala

Nämnden ska varje år i december fatta beslut om verksamhetsplan för kommande år med utblick på ytterligare tre år. Syftet med dessa årliga beslut är att Region Uppsala och Trafikverket skall kunna göra nya ställningstaganden om vilka åtgärder som ska göras i transportsystemet. I takt med att utredningsarbetet för olika brister framskrider ökar kunskapen om kostnader och dess effekter, vilket medför att nya prioriteringar kan göras. Det finns även potter i länstransportplanen som inte är definierade och som behöver förtydligas.

I samband med besluten ovan får Regionala utvecklingsnämnden en redovisning av hur årets medel i åtgärdsområdena är tänkt att användas. Nämnden har då möjlighet att ta ställning till de objekt/ åtgärder som ingår i redovisningen. Efter beslut i Regionala utvecklingsnämnden kommuniceras beslutet till Trafikverket och länets kommuner.

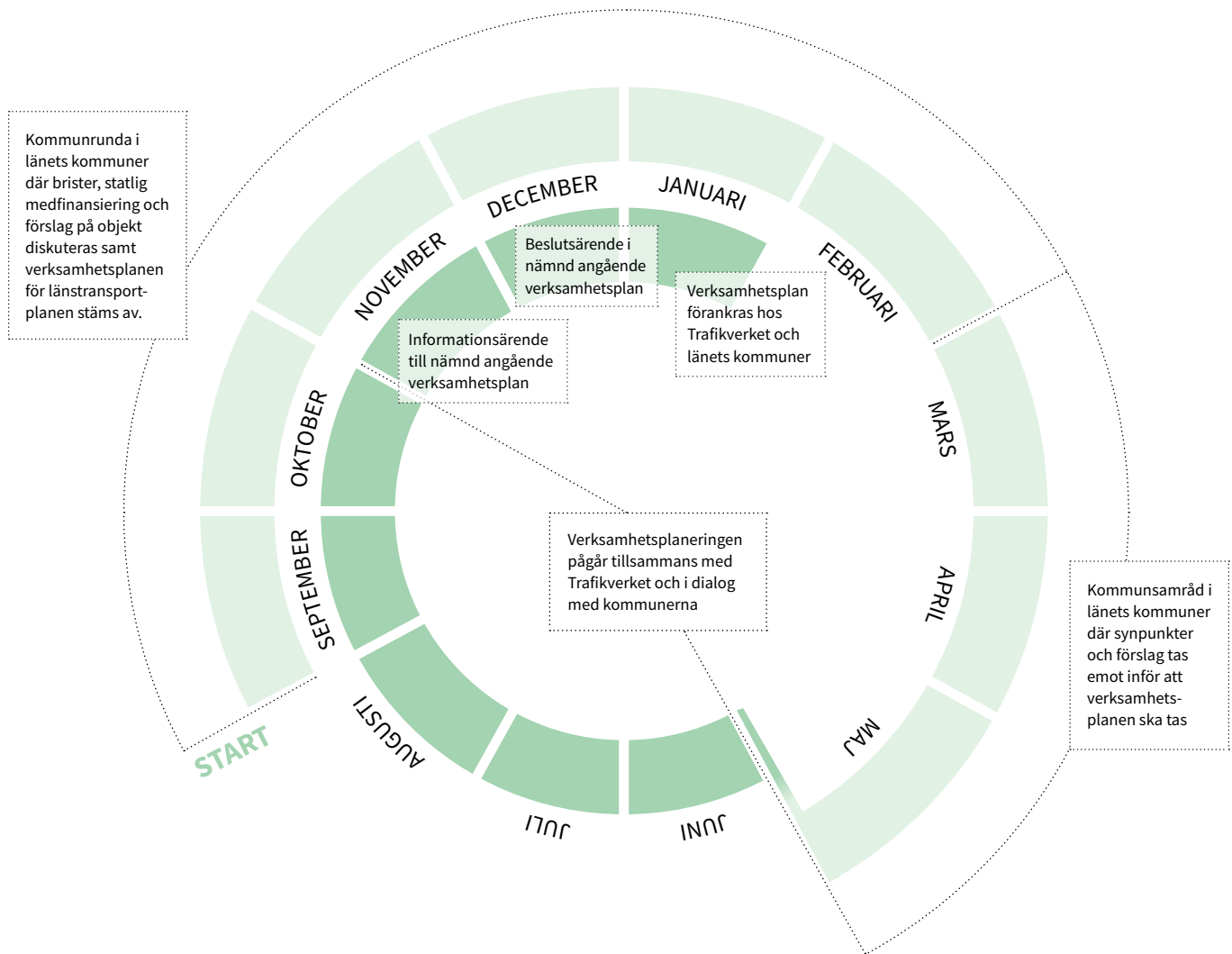
Regionkontoret

Tjänstepersonerna inom Regionkontoret har ansvaret för genomförande av länstransportplanen som politiken i sin tur beslutar om. De har en regelbunden dialog och samverkan med Kollektivtrafikförvaltningen UL, som har en särskild roll i genomförandet av kollektivtrafikåtgärder.

Trafikverket

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

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



Figur 5: Processkarta för framtagande verksamhetsplan (VP) för LTP genomförande med utblick mot tre år



Referenser och underlagsmaterial

1. Regional utvecklingsstrategi:
<https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/>
2. Nuvarande länstransportplan:
<https://www.regionuppsala.se/sv/Regional-utveckling/Infrastruktur/>
3. Nuvarande nationella plan samt arbetet med ny nationell plan 2018–2029:
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/>
4. Regeringens proposition och uppdrag att upprätta planer:
<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/03/nasta-steg-mot-en-ny-nationell-infrastrukturplan/>
5. Trafikverkets underlagsmaterial till åtgärdsplaneringen:
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/beslutsunderlag---region-ost/>
6. Trafikförsörjningsprogram och andra underlagsmaterial från Kollektivtrafikförvaltningen UL:
<https://www.regionuppsala.se/sv/Kollektivtrafik1/Kollektivtrafikforvaltningen-UL/Dokument-och-handlingar/>
7. Storregional systemanalys från En bättre sats:
<http://enbattresits.se/app/uploads/2016/12/systemanalys.pdf>

Bilaga 1

Brister i transportsystemet i Uppsala län

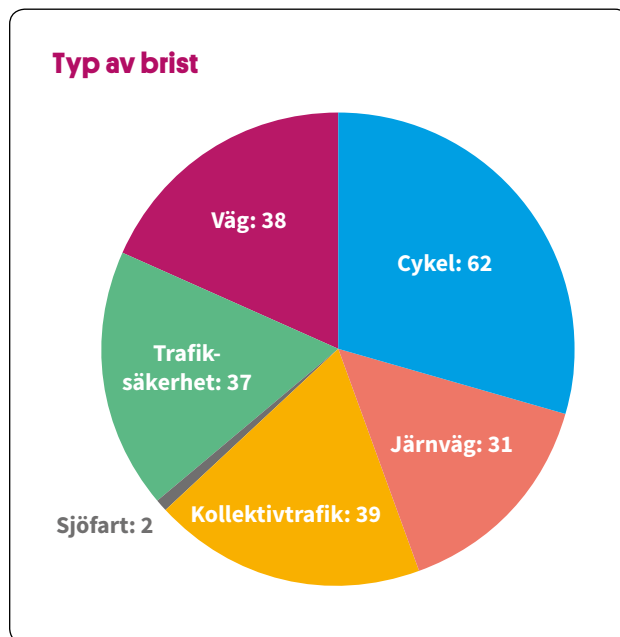
I denna bilaga redogörs för brister i transportsystemet i Uppsala län. Bristerna har rapporterats in från kommunerna i länet, Kollektivtrafikförvaltningen UL och Trafikverket. Det har skett via en formell remiss som genomfördes under vintern 2016/2017. Brister i transportsystemet framkommer också i den kontinuerliga dialog som länets kommuner, Trafikverket och Kollektivtrafikförvaltningen UL för med allmänhet, företag och organisationer.

I länstransportplanen hanteras fyrstegsprincipen på två sätt. Arbetet med att åtgärda bristerna påbörjas genom att göra så kallade åtgärdsvalsstudier. Åtgärdsvalsstudier är det första steget i planeringsprocessen och är ett verktyg för att tillämpa fyrstegsprincipen. De åtgärder som blir resultatet av en åtgärdsvalsstudie kan därmed vara allt från steg 1 till steg 4 enligt fyrstegsprincipen. I de fall fysiska åtgärder som kräver väg- eller järnvägsplan ska genomföras, det vill säga steg 3 och 4 enligt fyrstegsprincipen, tas de planerna fram i en sammanhållen process.

Sammanlagt har runt 200 brister identifierats. Remissinstanserna har prioriterat sina brister. Därefter har en regional prioritering skett. Prioriteringen har skett med grund i

- De mål som redogörs för i länstransportplanen
- Remissversion av regional cykelstrategi för Uppsala län
- Remissinstansernas prioritering
- I dialog med tjänstepersonsrepresentanter från kommuner, Kollektivtrafikförvaltningen UL, Trafikverket och Länsstyrelsen samt angränsande länsplaneupprättare.

Figur 1 nedan visar att brister i cykelinfrastrukturen är den vanligast förekommande typen av brist. Det finns ett tydligt fokus på förbättrade förutsättningar för cykling, i stor utsträckning beroende av att länkar saknas på många platser. I många fall handlar det också om att bygga ut relativt långa gång- och cykelvägar som sammanbinder orter med varandra.



Figur 1. Antalet brister inom olika kategorier.

I avsnitten nedan redogörs för övergripande brister i Uppsala län, brister i transportsystemet som finns utanför stråken och därefter brister redovisade per stråk.

Övergripande om brister i Uppsala län

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

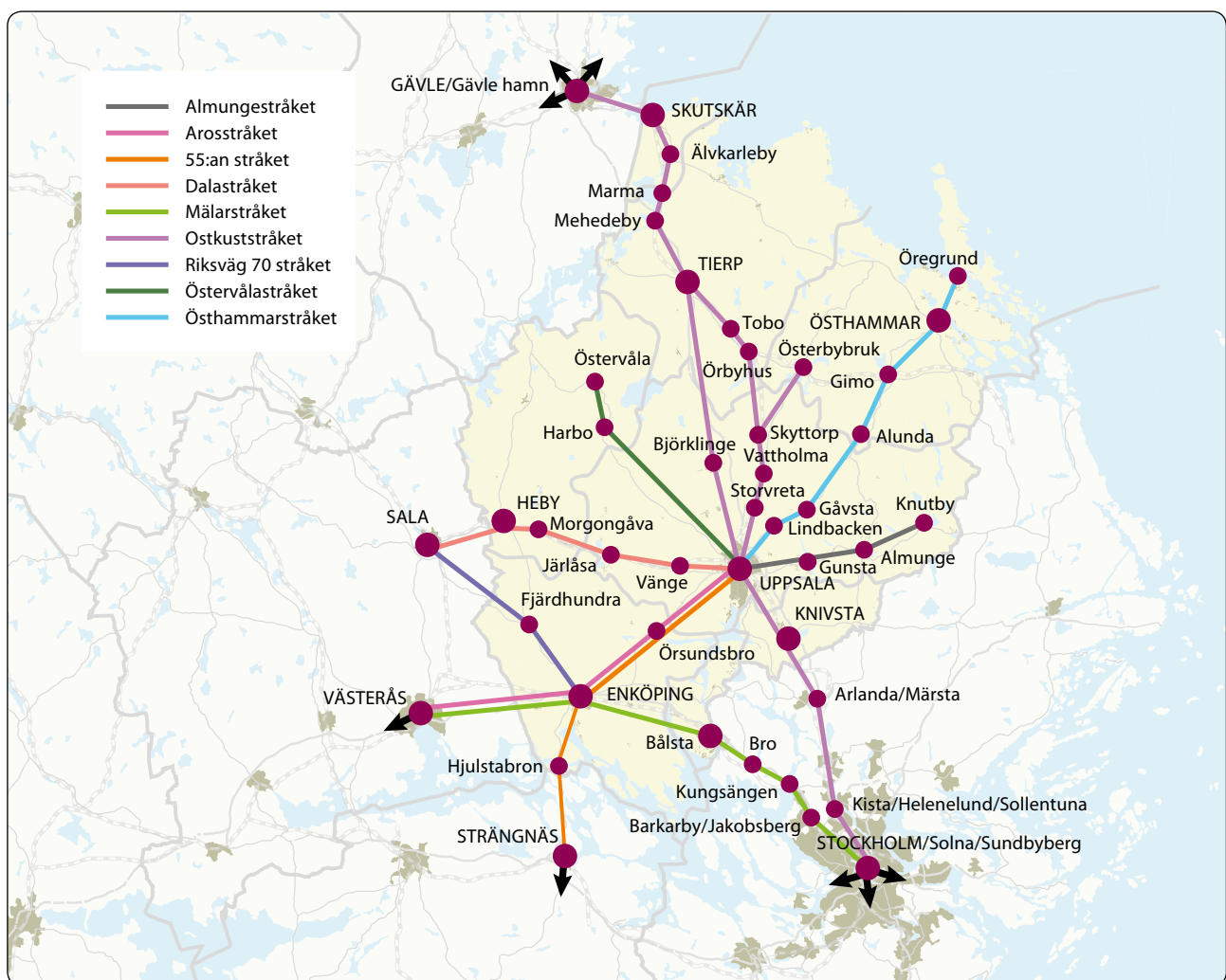
Hela-resan-perspektivet framkommer tydligt som en brist när kommunernas inrapporterade brister läggs samman. Från start till mål omfattar en resa ofta ett byte mellan olika transportslag, cykel till buss, bil till buss, buss till buss och så vidare. Hela-resan innebär då att bytena ska ske så effektivt, snabbt och bekvämt som

möjligt. Det handlar i stor utsträckning om hållplatsåtgärder, pendlarparkeringar och behov också av gång- och cykellänkar som kopplar till kollektivtrafiksystemet. Även trafiksäkerhetsbrister är frekvent förekommande men är mer sällan högt prioriterade.

Framkomligheten i Uppsala stad lyfts fram som en brist av regional betydelse liksom tillgängligheten till viktiga målpunkter såväl inom som utom länet, och då framför allt till målpunkter i Stockholms län.

Länstransportplanen revideras i allmänhet vart fjärde år. I den årliga genomförandeprocessen hanteras de

brister som framkommit i det samråd som skett inom ramen för revideringen av länstransportplanen. Bristredovisningen utgör utgångspunkten i den årliga genomförandeprocessen. Under genomförandet kan synen på olika brister förändras och det hanteras också i den årliga genomförandeprocessen. Till exempel kan den nationellt pågående hastighetsöversynen påverka synen på brister och därtill kopplade behov av åtgärder.



Figur 2. Stråk i Uppsala län. Observera att ett arbete pågår tillsammans med regionerna i Örebro län och Västmanland om lokalisering av Arosstråket. Region Uppsala har tagit ställning för sträckan Uppsala-Enköping.

Brister i stråk

Här redogörs för de högst prioriterade bristerna i respektive stråk. För varje brist ges en kortare beskrivning, planeringsläge samt nästa steg. Eftersom länstransportplanen endast revideras vart fjärde år bör bristformuleringarna enligt nedan ses över utifrån eventuella nya omständigheter när nästa steg i planeringsprocessen tas.

OSTKUSTSTRÅKET

Delen Stockholm–Arlanda–Uppsala, ABC-stråket

Fyrspår.

Bristande kapacitet sträckan Uppsala C–Arlanda/Skavstaby gör att fyrspår hela sträckan Stockholm–Uppsala är den mest prioriterade bristen i Uppsala län. Bristen är utredd i en åtgärdsvalsstudie som färdigställdes under våren 2017. I den rekommenderas att utbyggnad till fyrspår på sträckan påbörjas under perioden 2025–2030. Bristen hanteras framför allt i nationell plan. Läs mer om detta i kapitel 5 ”Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling.”
Nästa steg i hanteringen av brister: järnvägsplan

Uppsala C.

I det korta perspektivet berör bristerna bland annat för korta plattformar för vissa spår, för få genomgående spår och bristande kapacitet för vändande tåg. Dessa brister behöver utredas skyndsamt för ett genomförande inom en femårsperiod. Ett utbyggt fyrspår möjliggör en trafikering som ger än större kapacitetsbrister på Uppsala C när det står färdigt. Det innebär i sin tur att kapacitetsbristerna på Uppsala C behöver åtgärdas innan fyrspåret färdigställs. Se också under CX-stråket ”Uppsala norra infart”. Bristen hanteras framför allt i nationell plan.
Nästa steg i hanteringen av brister: funktionsutredning för åtgärder inom befintlig anläggning på kort sikt.
Åtgärdsvalsstudie för åtgärder som krävs med en fyrspårsutbyggnad.

Stationsläge Uppsala södra/Bergsbrunna och Alsike

Nya stationer är endast möjligt om kapaciteten på banan byggs ut till fyra spår. Avtal har tecknats mellan staten, Knivsta och Uppsala kommuner och Region Uppsala om utbyggnad till fyrspår. Avtalen ska ratifieras av parterna fram till februari 2018. Läs mer om detta i kapitel 5 ”Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling.”

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

Nästa steg i hanteringen av brister : Funktionsutredning samt järnvägsplan för järnvägssträckan samt åtgärdsvalsstudie för gång- och cykeltrafik i stråket.

Delen Uppsala–Gävle

Högst prioriterade brister i stråket rör främst järnvägen och stationernas funktion som bytespunkter. Nytt dubbelspår förbi Gamla Uppsala invigs sommaren 2017.

Plankorsningar i Uppsala stad

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

Nästa steg i hanteringen av brister: Arbeta med järnvägsplan pågår.

Stationer sträckan Uppsala–Gävle

I stråket utgör Upptågstrafiken stommen för kollektivtrafiken. Stationerna på sträckan har otillräcklig standard med bland annat bristande tillgänglighet och funktion som bytespunkter. Det gör att ett hela-resan-perspektiv för kollektivtrafiken brister. I vissa fall är plattformarna för korta för att hantera längre tåg som ett sätt att öka kapaciteten längs sträckan, eftersom tågen är fulla i rusningstrafiken. Utvecklade bytespunkter vid stationerna och ökad kapacitet i tågtrafiken kan också bidra till förbättrade förutsättningar för bostadsbyggande. När utredning av bristerna görs bör den omfatta också brister och utvecklingsmöjligheter i transportsystemet till och från stationerna. I syfte att säkerställa ett helhetstänkande i stråket. Bristen hanteras via såväl nationell plan som länstransportplan.

Nästa steg i hanteringen av brister: Trafikverket ska genomföra en funktionsutredning där brister kopplade till perronger utreds. En stråkbaserad åtgärdsvalsstudie eller funktionsutredning bör genomföras i anslutning till denna för att säkerställa ett transportslagsövergripande synsätt med åtgärder som stärker ett hela-resan-perspektiv.

Uppsala norra infart

För sträckan Uppsala Central till punkten där Dalabanan viker av från Ostkustbanan hotar kapacitetsbrist. Särskilt kopplat till den ökande trafik som möjliggörs av investeringar längs Ostkustbanan såväl norr om Gävle som söder om Uppsala. Sträckan är förberedd för ytterligare ett spår. Bristen hanteras via nationell plan.

Nästa steg i hanteringen av brister: En funktionsutredning eller åtgärdsvalsstudie bör övervägas, antingen för bristen enskilt eller i samband med annat utredningsarbete som berör sträckan, till exempel Uppsala central.

Arosstråket

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

Brister i järnvägssystemet

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

- *regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm–Mälarenregionen och*
- *där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling*

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

Förutom brister i transportsystemet skapar en järnvägslänk på sträckan utvecklingsmöjligheter för en flerkärnig Stockholm–Mälarenregion och ökad robusthet för järnvägssystemet. En tydlig koppling finns till den funktion som stråket Stockholm–Oslo har för den storregionala och nationella tillgängligheten. Bristen hanteras framför allt via nationell plan.

Nästa steg i hanteringen av brister: En systemvalsstudie har genomförts gemensamt av regionerna i Örebro, Västmanland och Uppsala. Med grund i de slutsatser som görs där bör en åtgärdsvalsstudie genomföras. Den berör såväl flera regionala som nationella aktörer. Den bör också kopplas till pågående åtgärdsvalsstudie för sträckan Stockholm–Oslo.

55:anstråket

Uppsala–Enköping–(Strängnäs–Norrköping)

Delen Uppsala–Enköping

Bristerna längs stråket på sträckan Uppsala–Enköping rör så väl trafiksäkerhets- som framkomlighetsproblem. Oskyddade trafikanter kan på många platser inte röra sig längs vägen till och från bland annat hållplatser på ett säkert sätt. I samband med vissa hållplatser är det svårt att korsa vägen. Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem längs sträckan med svårigheter att komma ut från hållplats. Det finns också framkomlighetsproblem i

vissa korsningar. Sträckan är en av de mest olycksdrabbade vägsträckorna i landet. En åtgärdsvalsstudie för väg 55 Uppsala–Katrineholm har slutförts våren 2017. För sträckan Uppsala–Enköping föreslås att fysisk planering med vägplan görs. Det är viktigt att vägplanen också beaktar sträckan Örsundsbro–Litslena för att säkerställa att eventuella brister särskilt när det gäller kollektivtrafik, cykel och gång hanteras. Bristen hanteras via länstransportplanen.

Nästa steg i hanteringen av brister: vägplan

Delen Enköping–Strängnäs

Bristerna rör trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt bristande teknisk standard och trafiksäkerhet för Hjulstabron. Hjulstabron utgör framför allt en brist för Mälarsjöfartens möjligheter att utvecklas med bland annat möjlighet att trafikera med större båtar. I åtgärdsvalsstudie för väg 55 rekommenderas att fördjupade studier görs för sträckan Enköping–Strängnäs i syfte att kunna formulera möjliga åtgärder. Bristen hanteras via såväl nationell plan som länstransportplan.

Nästa steg i hanteringen av brister: fördjupade studier sträckan Strängnäs–Enköping samt vägplan för Hjulstabron.

Almungestråket

Uppsala–Gunsta–Almunge–Knutby–(Edsbro)

Längs stråket förbereds för omfattande utbyggnader av främst bostäder, särskilt i Gunsta närmast Uppsala men även längre österut i Marielund, Länna och Almunge. Bristerna är kopplade till bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter såsom möjligheter att ta sig till och från busshållplatser på ett säkert sätt samt att byta mellan trafikslag. Vissa framkomlighetsproblem finns också, särskilt i korsningar, och med kraftigt ökad befolkning riskerar dessa att förvärras. En åtgärdsvalsstudie för sträckan pågår och bedöms vara klar i slutet av 2017. Bristen hanteras via länstransportplanen.

Nästa steg i hanteringen av brister: Åtgärdsvalsstudien kommer att sammanfattas i ett åtgärds paket. Åtgärds paketet hanteras sedan i den årliga genomförandeprocessen.

Dalastråket

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

Dalabanan

Järnvägen är i akut behov av rälsbyten, vilka planeras att ske före 2026. Den tidigare risken för att en hastighetsreducering måste införas är inte längre aktuell. Icke desto mindre är rälsens status dålig och ett rälsbyte är alltjämt akut.

Banan är enkelspårig vilket försvårar pendeltågstrafik med tillräcklig turtäthet för en attraktiv trafik och med ytterligare uppehåll i främst Vänge. Det betyder i sin tur behov av parallell stomtrafik med såväl tåg som buss. En utvecklad pendeltågstrafik med ytterligare uppehåll kan bidra till förstorad funktionell arbetsmarknad vilket inkluderar södra Dalarna och möjliggör för ett ökat bostadsbyggande i stationsnära lägen.

Sträckan har också brister i form av bland annat snäva kurvradier vilket medför brister i form av för långa körtider för tågen. Ytterligare brister är osäkra plankorsningar i bland annat Morgongåva. Även stationerna i Morgongåva och Heby har brister i plattformar, plattformshöjder och kundmiljöer. I Uppsala är plankorsningen vid Börjegatan kapacitetshämmande för såväl den regionala buss-trafiken som för stadstrafiken i Uppsala. Bristen hanteras framför allt via nationell plan.

Nästa steg i hanteringen av brister: Genomför de åtgärder som är utredda i förstudie Uppsala–Sala, samt ombyggnad av Sala C för ökad kapacitet, samtidig ingång etc. Region Uppsala har ett uppdrag att tillsammans med övriga regioner längs stråket och Uppsala och Heby kommuner ta fram en gemensam plan som beskriver arbetet med Dalabanan fram till 2020. Om steget därpå är en åtgärdsvalsstudie bör den i första hand vara transportslagsövergripande och också innefatta väg 72.

Väg 72

Till bristerna längs vägen hör osäkra förhållanden för oskyddade trafikanter, bristande tillgänglighet och säkerhet att ta sig till och från busshållplatser i ett hela-resan-perspektiv. Vägen har också bristande trafik-säkerhet för rådande hastigheter. Bristen hanteras via länstransportplanen.

Nästa steg i hanteringen av brister: En stråkbaserad åtgärdsvalsstudie bör göras. I första hand bör den vara transportslagsövergripande och innefatta också Dalabanan.

Mälärstråket

(Södertörn/Stockholm/Sundbyberg)–Bålsta–Enköping–(Västerås)

De högst prioriterade bristerna i stråket berör Mälärbananans kapacitet samt Bålsta station och resecentrum.

Mälärbanan

Det är viktigt att Mälärbananens fyra spår Tomtebodavägen–Kallhäll byggs ut enligt tidplan. Utbyggnaden ger förbättrad kapacitet och tillgänglighet med möjlighet till såväl fler tåg som tåg med kortare restid. Det stärker förutsättningarna för bostadsbyggande i stationsnära lägen såväl i Bålsta som i Enköping. Mälärbanan är även en del i stråket Stockholm–Oslo och bland annat kapacitetsbrister längs med banan spelar en roll för målsättningen att knyta ihop de båda huvudstäderna med konkurrenskraftig spårbusstrafik. Bristen hanteras via nationell plan.

Nästa steg i hanteringen av brister: Inom ramen för ABCU-samarbetet bör ställningstagande om stråkets utveckling på sikt göras. Det kan ske till exempel genom en gemensam målbild.

Bålsta station

Stationen och resecentrumet i Bålsta har idag bristande kapacitet med köbildning vid tågankomster, bristande tillgänglighet för funktionshindrade och bristande trygghet. Stationen möjliggör inte heller en utökad turtäthet med pendeltågstrafiken. En utbyggnad av stationen och dess resecentrum är en viktig pusselbit i förutsättningarna för den omfattande utbyggnad av bland annat bostäder som planeras i centrala Bålsta. Bristen hanteras via såväl nationell plan som länstransportplan.

Nästa steg i hanteringen av brister: För bussterminalen pågår detaljplanearbete och nästa steg är därför byggförberedande handlingar. Ett arbete som pågår våren 2017. För tågstationen bör en åtgärdsvalsstudie/funktionsutredning genomföras.

Väg 263

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

Nästa steg i hanteringen av brister: Det åtgärds paket som föreslås i åtgärdsvalsstudien hanteras i den årliga genomförandeprocessen.

Norrtäljestråket

Knivsta–(Norrtälje/Kapellskär)

Stråket har en regional och storregional funktion framför allt för godstrafiken och väg 77 genom Stockholms län uppvisar stora brister ur detta perspektiv såväl när det gäller trafiksäkerhet som framkomlighet. En utbyggnad av vägen i Stockholms län är finansierad i Stockholms län förslag till länstransportplan 2018-2029. Inom Uppsala län har vägen en relativt hög standard och inga regionalt högt prioriterade brister finns.

Nästa steg i hanteringen av brister: Eventuella övriga brister hanteras i den årliga genomförandeprocessen där kommuner, Region Uppsala och Trafikverket deltar.

Riksväg 70-stråket

Enköping–Fjärdhundra–(Sala/Borlänge/Mora)

En utbyggnad av vägen till mötesfri landsväg förbereds. I samband med det har brister för oskyddade trafikanter och möjligheten att cykla längs stråket uppmärksamats. En lösning där befintliga lokala och enskilda vägar nyttjas för gång- och cykelväg har arbetats fram. Några felande länkar i arbetet återstår.

En åtgärdsvalsstudie finns för sträckan Simtuna–Kumla/Sala för utbyggnad till mötesfri landsväg. Vägen är en nationell stamväg och hanteras via nationell plan.

Nästa steg i hanteringen av brister: Enköpings kommun och Trafikverket undersöker genomförbarheten i att åtgärda de felande länkarna för gång och cykel. Arbetet pågår våren 2017. För sträckan Simtuna–Kumla/Sala är nästa steg vägplan.

Roslagsstråket

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

Inga bland de högst prioriterade bristerna finns i stråket. En åtgärdsvalsstudie slutfördes 2016. I den föreslås ett åtgärds paket som omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt att åtgärda felande länkar för möjligheterna för oskyddade trafikanter att röra sig längs vägen på vissa sträckor. Samt att åtgärda vissa hållplatser. En dialog med Region Gävleborg har nyligen inletts kring de brister väg 76 har inom Gävleborgs län. En möjlig åtgärd för att hantera bristerna är en ny dragning av väg 76 så att den inte passerar genom Gävle stad. En vägutredning pågår om väg 56 (Räta linjen) mellan Hedesunda och Gävle. Ett alternativ som presenteras är en ny dragning och en anslutning till en plats på E4 söder om Gävle, dit också

väg 76 skulle kunna dras. Väg 56 är nationell stamväg och hanteras i nationell plan. I Trafikverkets förslag till nationell plan är objektet framskjutet till slutet av planperioden, vilket i sin tur påverkar tidplanen för väg 76. Bristen på väg 76 hanteras via länstransportplanen.

Nästa steg i hanteringen av brister: Åtgärds paketet hanteras inom ramen för den årliga genomförandeprocessen för länstransportplanen. Vägplan för gång- och cykelväg Älvkarleby–Skutskär pågår. För att hantera nämnda brister inom Gävleborgs län krävs en åtgärdsvalsstudie som bör initieras av Region Gävleborg.

Räta linjen

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

Sträckan Heby–Sala har trafiksäkerhetsbrister beroende på höga trafikflöden i kombination med hög andel tung trafik. För sträckan pågår arbete med vägplan. Sträckan Heby–Tärnsjö har nyligen byggts ut till mötesfri landsväg. Inga bland de högst prioriterade bristerna finns i stråket. Vägen är en nationell stamväg och hanteras via nationell plan. Region Västmanland delar inte Trafikverkets syn på brister utan menar att man förbiser oskyddade trafikanter längs sträckan. En uppfattning som Region Uppsala delar. I sitt förslag till länstransportplan avsätts därför 28 miljoner kronor för gång- och cykelväg på sträckan inom Västmanlands län. För sträckan Hedesunda–Gävle pågår arbete med vägutredning som beroende av sträckning kan få en koppling till väg 76. Se ovan under Roslagsstråket.

Nästa steg i hanteringen av brister: Eventuella övriga brister hanteras i den årliga genomförandeprocessen där kommuner, Region Uppsala och Trafikverket deltar. En särskild dialog krävs mellan Region Västmanland, Trafikverket, Sala och Heby kommuner samt Region Uppsala om förutsättningarna för gång- och cykelväg längs hela sträckan Sala–Heby.

Bruksstråket

Söderfors–Tierp–Gimo–Hargshamn

Inga bland de högst prioriterade bristerna finns i stråket. En åtgärdsvalsstudie gällande bristande säkerhet i korsningar har nyligen genomförts. Bristen hanteras via länstransportplanen.

Nästa steg i hanteringen av brister: Föreslagna åtgärder i ovan nämnd åtgärdsvalsstudie samt eventuella övriga brister hanteras i den årliga genomförandeprocessen där kommuner, Region Uppsala och Trafikverket deltar.

Östervålastråket

Uppsala–Harbo–Östervåla–Räta linjen

Längs stråket finns brister i trafiksäkerheten samt ur ett hela-resanperspektiv.

Nästa steg i hanteringen av brister: En stråkbaserad åtgärdsvalsstudie ska genomföras.

Östhammarsstråket

Uppsala–Alunda–Gimo–Östhammar–Öregrund–Gräsö

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

Gimo–Börstil

Sträckan är, förutom närmast Uppsala, den enda längs väg 288 som hösten 2017 inte är utbyggd till mötesfri

landsväg. Bristerna längs stråket rör oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Vägen har även trafiksäkerhetsbrister även för motorfordonstrafik. En åtgärdsvalsstudie genomfördes under 2015–2016. Den rekommenderar åtgärder för att hantera ovan nämnda brister med en hastighetsstandard om 80 km/h. .

Nästa steg i hanteringen av brister: Vägplan för sträckan Gimo–Börstil inklusive Gimo genomfart, Gimo busstn, GC-väg Gimo–Hökhuvud samt korsning väg 288/väg 76.

Gimo busstation

Busstationen upplevs otrygg, har bristande standard och ligger avses från målpunkter men innebär också en omväg för busstrafiken i stråket Östhammar–Uppsala. En åtgärdsvalsstudie färdigställs hösten 2017. Bristen hanteras via länstransportplanen.

Nästa steg i hanteringen av brister: De åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien hanteras i den vägplan som refereras till i avsnittet Gimo–Börstil ovan.

