

Trafik och samhälle
Cecilia Carlqvist, infrastrukturstrateg
Tfn 018-617 01 44
E-post cecilia.carlqvist@regionuppsala.se

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

Bakgrund

Region Uppsala har tagit fram ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 för Uppsala län. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden beslutade den 20 september att sända förslaget på remiss och ni inbjuds nu att komma med synpunkter på förslaget.

Länsplanen innehåller målformuleringar, nuläge och planeringsförutsättningar samt en beskrivning av brister och behov i transportsystemet i Uppsala län.

Länsplanen innehåller också förslag på åtgärdsplaner där för Uppsala län tillgängliga medel fördelas för att åtgärda brister och behov. Remissversionen av länsplanen beskriver tre olika planinriktningar med tillhörande åtgärdsplaner:

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

För de tre olika principiella planinriktningarna har det gjorts en hållbarhetsbedömning. Den finns som en bilaga till länsplanen och inkluderar en miljökonsekvensbedömning (MKB), i enlighet med krav i Miljöbalken 6 kap. Hållbarhetsbedömningen är en bedömning av i hur stor omfattning de föreslagna åtgärderna bidrar till att uppfylla mål med avseende på olika perspektiv, som till exempel de transportpolitiska målen, nationella miljökvalitetsmålen och mål för jämlikhet och jämställdhet. Hållbarhetsbedömningen ger en bild av hur de olika planinriktningarna uppfyller målen på lite olika sätt.

Efter remissperioden kommer ett slutligt sammanvägt förslag till länsplan tas fram, för beslut i regionfullmäktige i april 2022.

Handlingar

Handlingar finns tillgängliga på Region Uppsalas hemsida:

www.regionuppsala.se/lansplan

- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033
- Bilaga 1 PM Brister och behov
- Bilaga 2 Hållbarhetsbedömning
- Bilaga 3 Åtgärdsplaner, inkl årsfördelning

Där finns också länkar till Trafikverkets hemsida som beskriver den långsiktiga planeringen av infrastruktur.

[Långsiktig planering av infrastruktur - Trafikverket.](#)

Lämnande av synpunkter

Region Uppsala önskar synpunkter på förslaget senast den 21 december 2021. Yttrandet skickas till: registrator.ktf@regionuppsala.se

Vänligen ange diarienummer och *Länsplan 2022-2033 Uppsala län* som rubrik. Till svaret måste bifogas word-fil med text som går att bearbeta.

För mindre omfattande svar finns ett formulär på hemsidan att fylla i.

Som stöd för utformningen av svaret kan följande frågeställningar användas som utgångspunkt:

1. Anser remissinstansen att planens mål och inriktning är relevanta utifrån ert perspektiv respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller om något bör strykas.
2. Anser remissinstansen att beskrivning av brister och behov i transportsystemet i Uppsala län är relevanta utifrån ert perspektiv respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller om något bör strykas.
3. Vilken av de tre planeringsinriktningarna anser ni ger de bästa förutsättningarna för en hållbar regional utveckling i Uppsala län?
4. Vilka aspekter i hållbarhetsbedömningen anser ni att det är särskilt viktigt att prioritera i det fortsatta arbetet?
5. I de tre planinriktningarna listas ett antal objekt. Då den ekonomiska ramen är begränsad kommer inte samtliga identifierade brister att kunna åtgärdas under den kommande 12-årsperioden. Anser ni att remissförslagen har fångat upp de viktigaste bristerna eller är det något ni saknar? Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?
6. Har ni ytterligare inspel om länsplanen och hur vi tillsammans kan utveckla infrastruktursatsningarna i Uppsala län?

Remisskonferens

Den 19 oktober, kl 13-16, inbjuds samtliga remissinstanser till en digital remisskonferens, se separat inbjudan.

Övrigt

Vid frågor, kontakta Cecilia Carlqvist

Telefon: 018-617 01 44

E-post: cecilia.carlqvist@regionuppsala.se.

Vi ser fram emot era synpunkter på förslaget till länsplan. Tillsammans utvecklar vi infrastrukturen.

Med vänlig hälsning

Stefan Adolfsson

Tf Trafikdirektör, Trafik och samhälle, Region Uppsala

Sändlista

Kommuner

Enköping
Heby
Håbo
Knivsta
Uppsala
Tierp
Älvkarleby
Östhammar

Myndigheter

Länsstyrelsen Uppsala
Sveriges lantbruksuniversitet
Uppsala universitet
Trafikverket Region Öst
Trafikverket
Sjöfartsverket
Luftfartsverket
Trafikanalys
Mälardalstrafik
Naturvårdsverket

Organisationer

Handelskammaren i Uppsala län
Företagarna i Uppsala län
Svenskt Näringsliv Uppsala-regionen
LRF Mälardalen
Upplandsstiftelsen
Mälardalsrådet
Transportföretagen

Beredningen för demokrati, jämställdhet och integration
Pensionärsrådet
Rådet för delaktighet

Nyföretagarcentrum i Uppsala län

Uppsala
Enköping

Föreningar/motsvarande

Naturskyddsföreningen i Uppsala län
Naturskyddsföreningen Uppsala
Naturskyddsföreningen Enköping
Naturskyddsföreningen Tierp

Naturskyddsföreningen Älvkarleby
Naturskyddsföreningen Heby
Naturskyddsföreningen Östhammar
Naturskyddsföreningen i Håbo
NTF Uppsala län
Handikappföreningarnas samarbetsorganisation
Cykelfrämjandet Uppsala
Cykelfrämjandet Knivsta
Uppsala cykelförening
Svenska cykelstäder
Gruppen för cykel- och promenadväg utmed gamla Stockholmsvägen, väg 255
Knivsta föreningsråd
Riksförbundet enskilda vägar
Upplands idrottsförbund

Utvecklingsgrupper

Hela Sverige ska leva - Uppsala län
Gräsö skärgårdsråd
Hargshamns utvecklingsgrupp
Alunda utvecklingsgrupp
Ekeby utvecklingsgrupp
Gimo utvecklingsgrupp
Söderöns utvecklingsgrupp
Öregrunds utvecklingsgrupp
Österbybruks utvecklingsgrupp
Östhammars Stadsråd
Järlåsa i samverkan
Föreningen Utveckla Örbyhus Tobo och Vendel
Idé- och utvecklingsgruppen i Karlholm
Utvecklingsrådet för Storstretabygden
Länna byalag
Oxsätra Åkerlänna tillsammans
Knytby i samverkan
Vattholma samverkan
RIS - Rasbo i samverkan
Krusenbergs byalag
Fjärdhundraland

Grannregioner

Region Västmanland
Region Stockholm
Region Gävleborg
Region Sörmland
Region Dalarna

Företag, större arbetsgivare

Hargs Hamn AB

Swedavia

Försvaret (Ärna och S1 Enköping)

SKB

Vattenfall Forsmark

Sandvik Coromant

Företagsparken Morgongåva

Företagsparken Enköping

Atlas Copco

Habia Cable, Söderfors

Erasteel Kloster AB, Söderfors

Stora Enso Pulp AB, Skutskär



Region Uppsala

Länsplan för regional
transportinfrastruktur i Uppsala län
2022–2033

REMISSVERSION

Innehållsförteckning Länsplan 2022–2033

Förord	4
Sammanfattning.....	5
1. Inledning.....	7
2. Mål för länsplanen.....	9
2.1 Mål för länsplanen.....	9
2.2 Länsplanens kopplingar.....	11
2.3 Kopplingen till regional utvecklingsstrategi.....	15
3. Planeringsförutsättningar och nulägesbeskrivning.....	19
3.1 Uppsala län i ett storregionalt perspektiv.....	19
3.2 Planeringsförutsättningar för Uppsala län.....	20
3.3 Trafikverkets transportprognoser.....	35
3.4 Olycksstatistik för vägar i Uppsala län.....	37
3.5 Slutsatser.....	38
4. Brister.....	39
4.1 Brister i stråk.....	41
4.2 Från brist till åtgärdsplanering.....	54
5. Finansiering av infrastrukturåtgärder.....	57
5.1 Medfinansiering av statlig infrastruktur.....	57
5.2 Samfinansiering.....	57
5.3 Förskottering.....	57
5.4 Statlig medfinansiering.....	58
5.5 Finansieringsformer för gång- och cykel.....	58
5.6 Stadsmiljöavtal.....	60
5.7 Särskilda satsningar.....	60
6. Åtgärdsplan.....	61
6.1 Planeringsförutsättningar från regeringens direktiv.....	61
6.2 Regionala planeringsförutsättningar.....	62
6.3 Plandelar.....	63
6.4 Avstämning 2018–2021.....	64
6.5 Nollalternativet.....	64

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

Versionshantering

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

Förord

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

Infrastrukturplanering är till sin natur långsiktig och detta dokument presenterar förslag på inriktning för länsplanen under de kommande åren. Även om planerna revideras vart fjärde år gör de utdragna processer som planerande och byggande av infrastruktur innebär att vi inte kan börja med ett tomt blad vid varje planeringsomgång, utan vi måste bygga vidare på tidigare planer.

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

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

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

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

Johan Örjes (C)
Ordförande i trafik- och samhällsutvecklingsnämnden

Sammanfattning

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

Länsplanen innehåller tio mål fördelade i tre områden;

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

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

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

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

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

Alternativ A - Tätorter och dess omland

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

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

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

Alternativ C - Stråk och dess omland

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

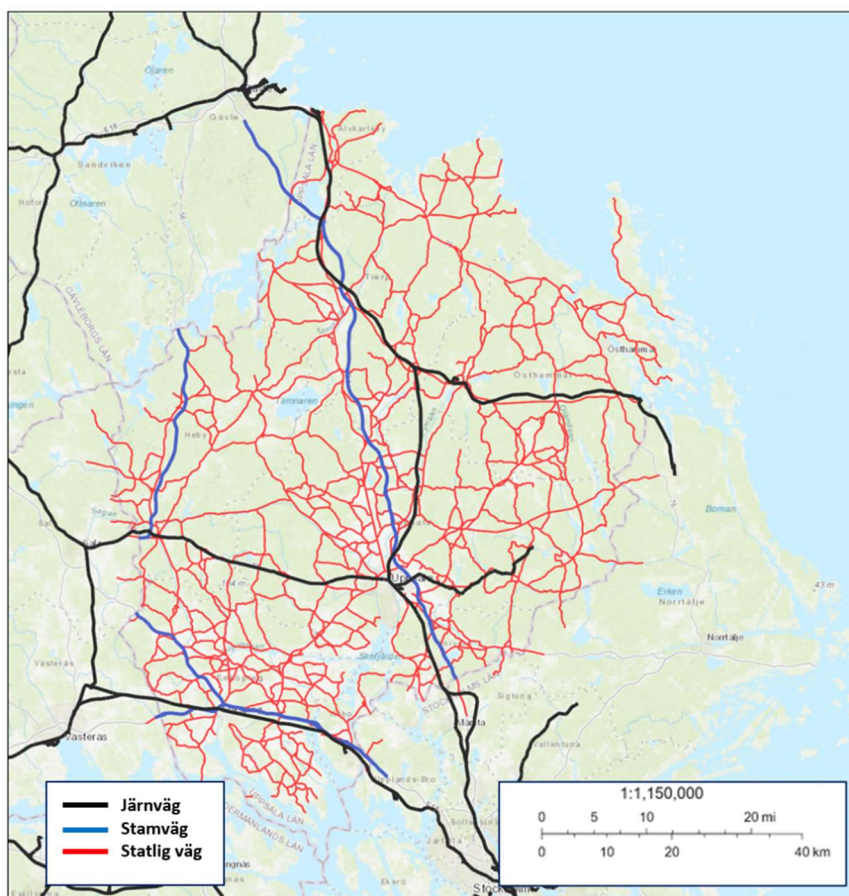
Samtliga planalternativ ingår i den hållbarhetsbedömning som genomförts inför remissen. Den slutliga länsplanen kommer att innehålla en åtgärdsplan.

1. Inledning

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

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

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



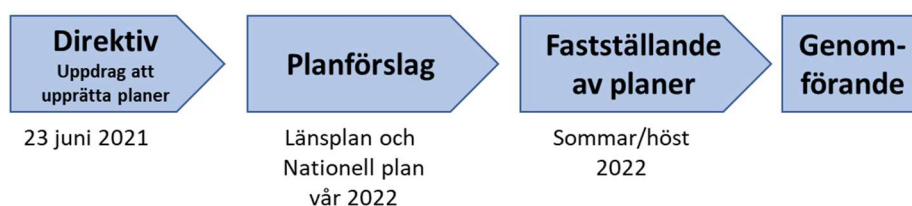
Karta 1: Järnvägar, stamvägar samt övriga statliga vägar i Uppsala län. Källa: Trafikverket

Eftersom det regionala statliga vägnätet är omfattande måste investeringar kopplade till länsplanen utgå från prioriteringar där utpekade stråk är centrala, se Karta 10.

INRIKTNINGSPLANERING



ÅTGÄRDSPLANERING



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

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

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

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

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

2. Mål för länsplanen

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

2.1 Mål för länsplanen

Länsplanen innehåller tio mål fördelade i tre områden;

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

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

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

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

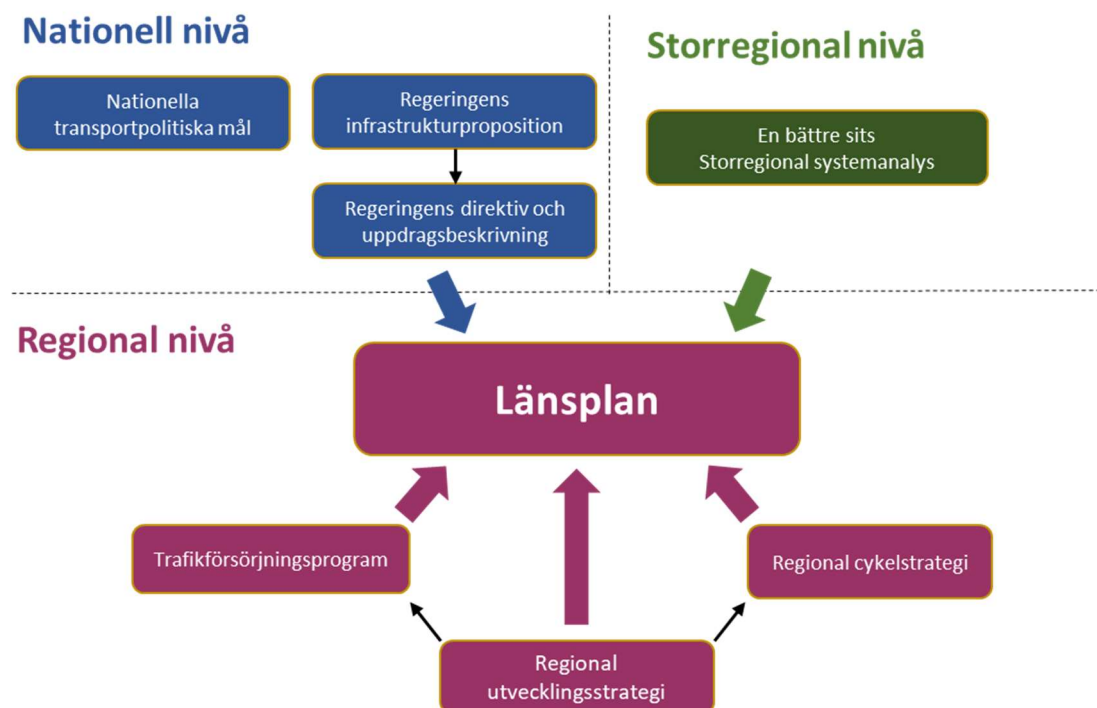
Till samtliga mål för länsplanen kopplas strategiska inriktningar som är länsplanens bidrag till att uppnå målen.



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

2.2 Länsplanens kopplingar

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



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

Nationell nivå

Nationella transportpolitiska mål

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

Regeringens infrastrukturproposition

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

Regeringens direktiv

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

Storregional nivå

En bättre sits - Storregional systemanalys

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

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

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

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

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

Regional nivå

Regional utvecklingsstrategi

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

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

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

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020–2030

Trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige i september 2020. Målen i trafikförsörjningsprogrammet bygger på tre nyttoperspektiv för samhället, medborgaren och resenären. Kollektivtrafiksystemet ska vara effektivt, jämlikt och attraktivt. Trafikförsörjningsprogrammet är kollektivtrafikmyndighetens övergripande styrdokument och anger mål och strategier för dess strategiska arbete. Eftersom investeringar i transportsystemet inom ramen för länsplanen påverkar kollektivtrafikens utvecklingsförutsättningar är det viktigt att mål och strategier överensstämmer.

Regional cykelstrategi för Uppsala län

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län antogs av Regionstyrelsen i december 2017. Cykelstrategin anger mål, strategier och inriktning för arbetet med att skapa bättre förutsättningar för cykling i Uppsala län. I länsplanen fördelas ekonomiska medel som ett verktyg att nå målen. Medel fördelas till olika cykelfrämjande åtgärder utifrån prioriteringsprinciper som redogörs för i kapitel 0 Nollalternativet innebär att man fortsätter i den riktning som länsplanen för perioden 2018–2029 hade. Det innebär att de i den förra planen namngivna objekten ingår i nollalternativet (förutom de objekt som redan är genomförda). Den procentuella fördelningen mellan pottorna så som de var i den tidigare planen behålls i nollalternativet men summorna anpassas till den nya ekonomiska ramen.

De namnsatta objekt som ingår i nollalternativet (se tabell 8) har drabbats av kostnadsfördyringar på cirka 60 %, eller totalt 340 miljoner kronor. Kostnadsfördyringarna är större än utökningen av planramen för den nya planperioden (2022-2033) som ligger på 244 miljoner kronor. Det innebär att den totala summan för de pottorna alltså blir mindre i nollalternativet än i gällande plan (2018-2029). En justering har således gjorts nedåt för de olika pottorna i förhållande till medel utöver det som är låst till namnsatta objekt.

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

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

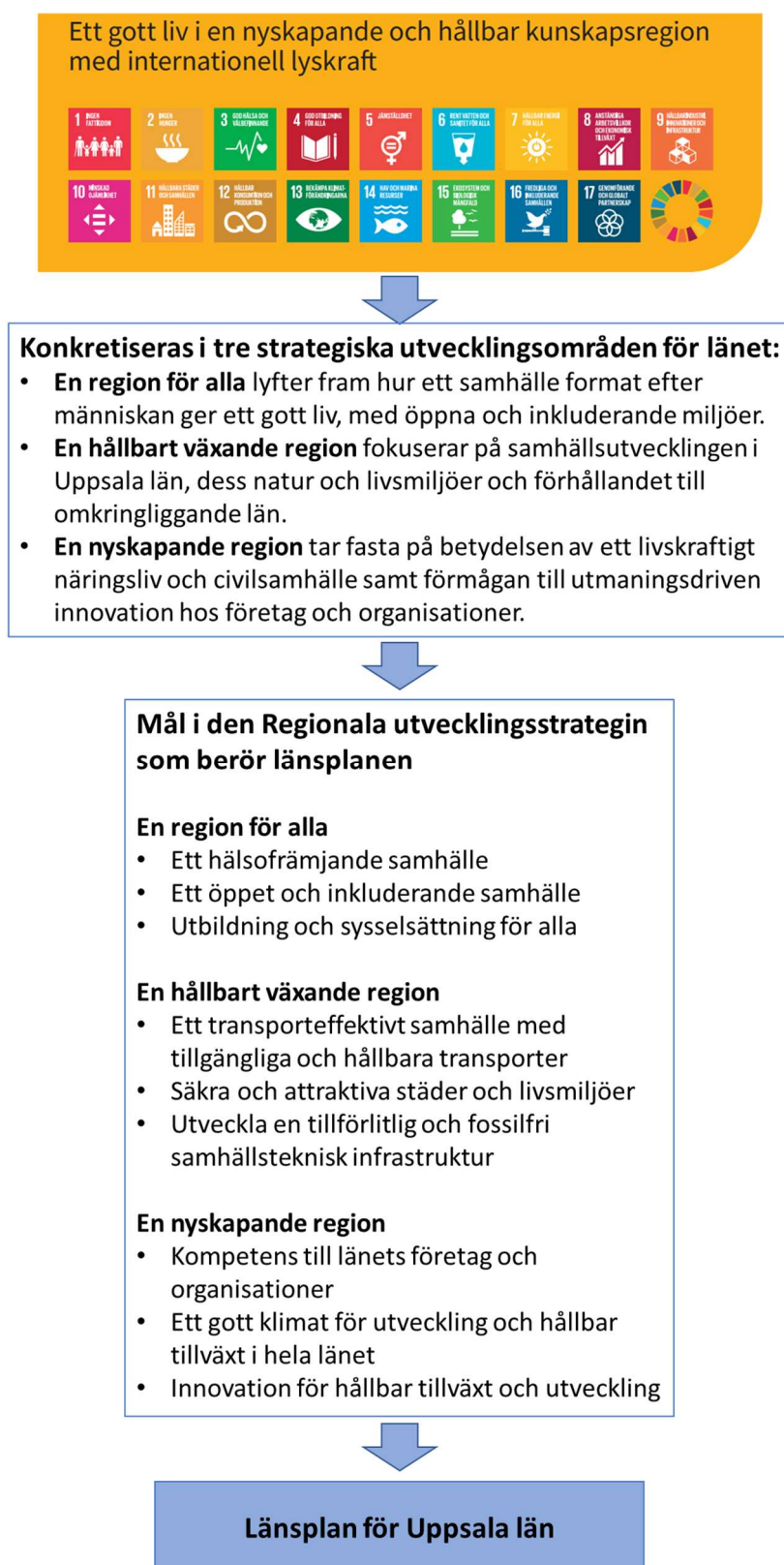
	Budget nollalternativ 2022-2033	Budget gällande plan 2018-2029
Namnsatta objekt	902	561
Väg 288 Gimo-Börstil	330	255
Väg 55 Enköping-Litslena	157	101
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	182
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	53
Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat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

Planinriktningar.

2.3 Kopplingen till regional utvecklingsstrategi

Region Uppsalas viktigaste styrdokument är den regionala utvecklingsstrategin som även är Agenda 2030-strategi för länet. Strategin pekar ut tre strategiska utvecklingsområden med ett antal långsiktiga utvecklingsmål inom respektive utvecklingsområde. Alla tre områdena berör länsplanen för flera av målen liksom flera av de långsiktiga utvecklingsmålen. För samtliga strategiska utvecklingsområden är flertalet indikatorer kopplade varav några är direkt överförda till mål i länsplanen. Sambandet illustreras i Figur 4 samt förklaras kortfattat nedan.

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



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

En region för alla

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

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

En hållbart växande region

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

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

Indikatorer som är direkt överförda till mål i länsplanen är:

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

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

En nyskapande region

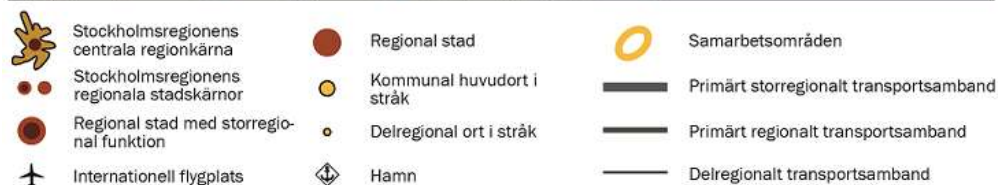
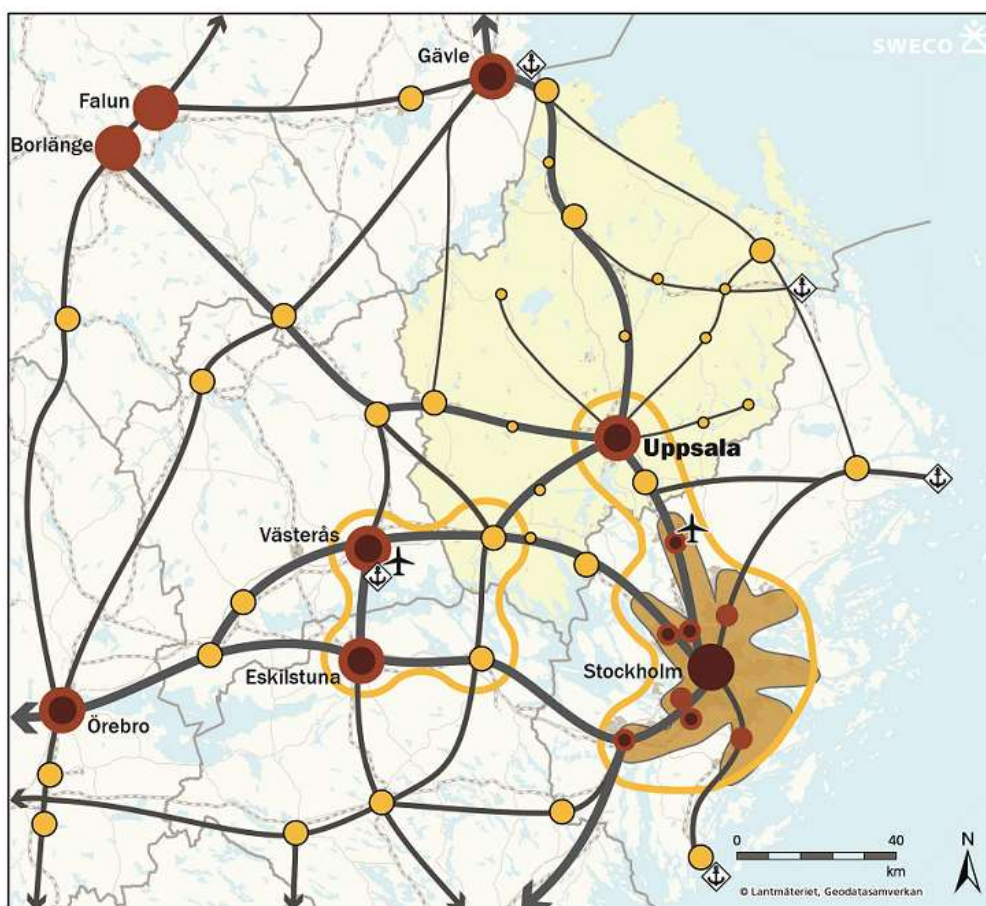
- Kompetens till länets företag och organisationer
- Ett gott klimat för utveckling och hållbar tillväxt i hela länet
- Innovation för hållbar tillväxt och utveckling

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

3. Planeringsförutsättningar och nulägesbeskrivning

3.1 Uppsala län i ett storregionalt perspektiv

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



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

3.2 Planeringsförutsättningar för Uppsala län

Befolkningsutveckling

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

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

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

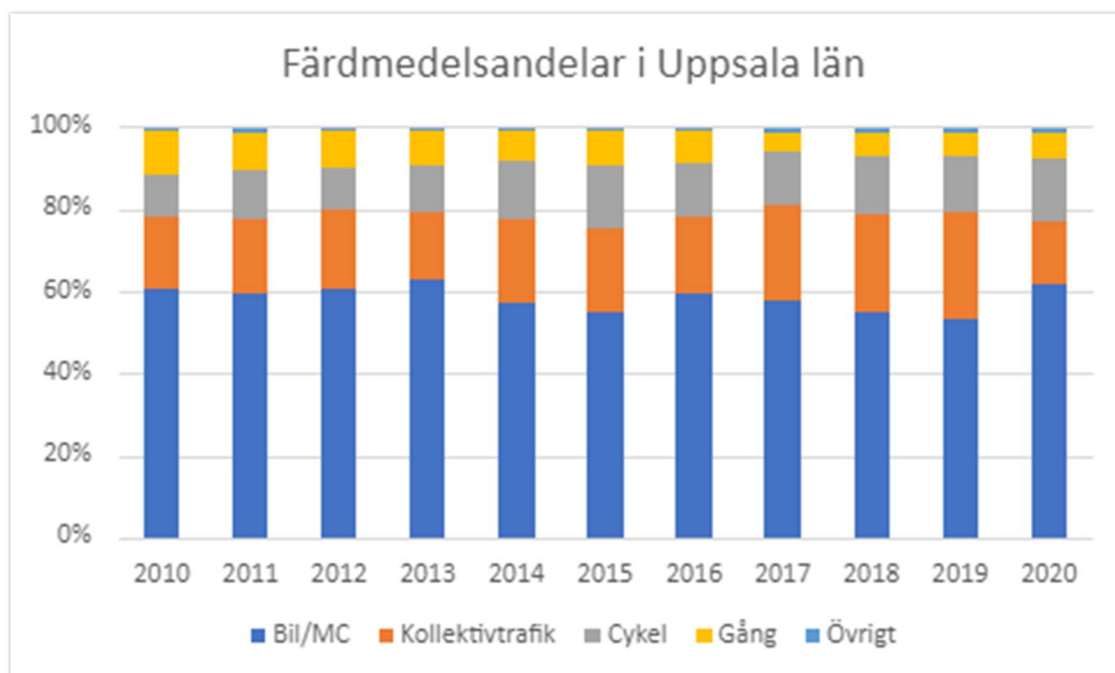
	Befolkning			Sys­sel­­sät­­ning dag­be­folkning		
	2019	2050	Förändring	2017	2050	Förändring
Basscenario	383 713	483 800	+100 087	148 000	195 000	+47 000

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

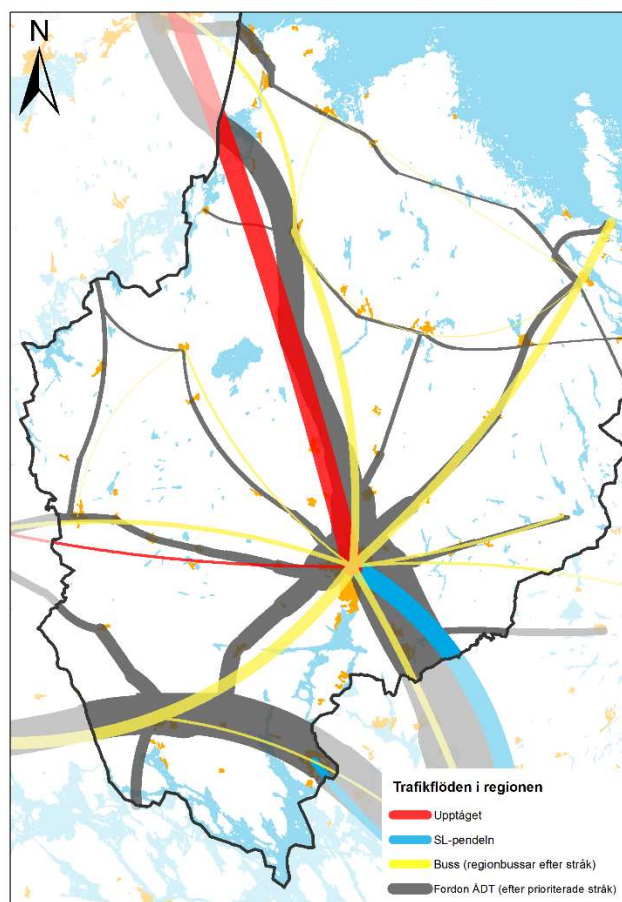
Transporter i Uppsala län

Bilen är det dominerande transportmedlet i Uppsala län men de hållbara transportmedlen som kollektivtrafik, cykel och gång har under de senaste åren tagit marknadsandelar.

Efter många år med en positiv trend för resandet med kollektivtrafiken i Uppsala län minskade dock andelen kollektivtrafiksresor drastiskt år 2020 till förmån för resor med bil eller motorcykel. Detta beror på Coronapandemin. Andelen bil- eller motorcykelresor har inte varit så hög sedan år 2013.



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



Karta 3: Kartan visar intensiteten av transporter i stråken i Uppsala län. Källa: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029, Region Uppsala

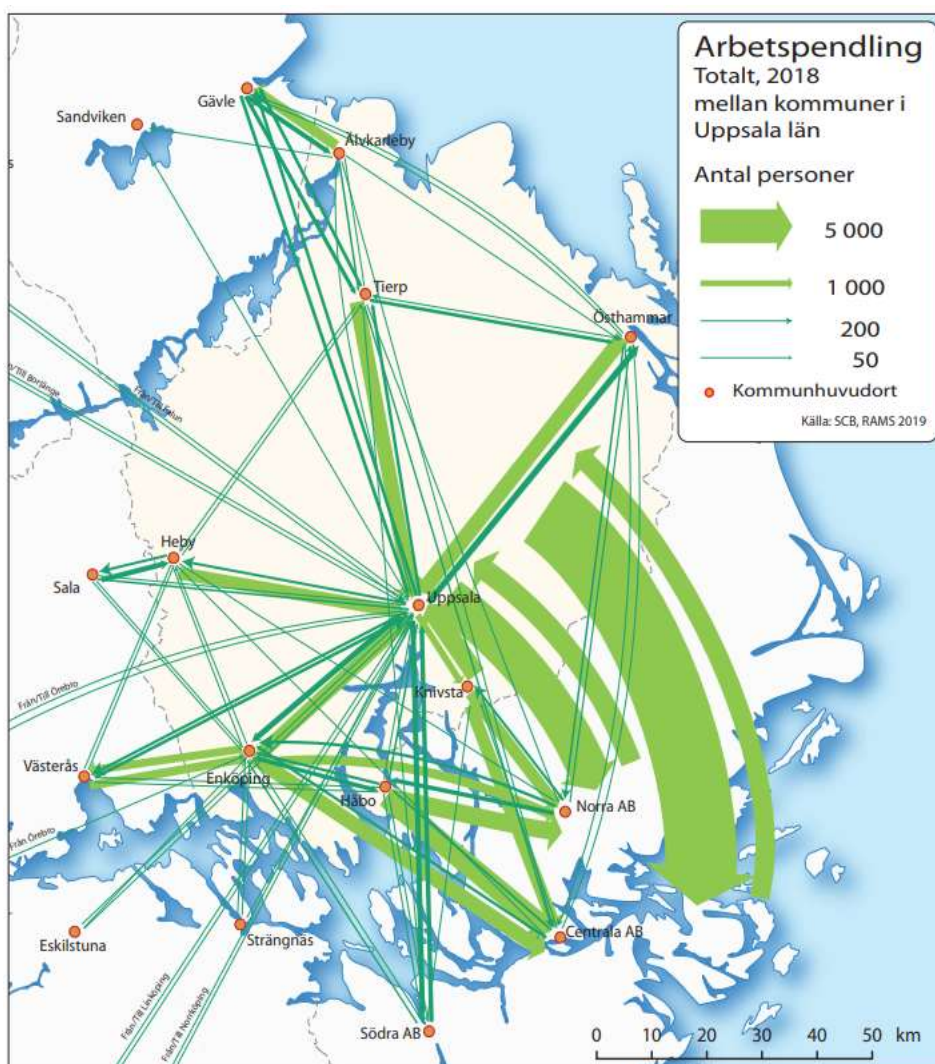
Kartan ovan visar intensiteten av transporter i stråken. Uppgifterna är senast tillgängliga data, 2015–2016. Fordonsflödena varierar från ca 1 000 till ca 40 000 fordon per årsmedelsdygn (ÅDT). Antal kollektivtrafikresenärer i stråken varierar för regionbuss mellan ca 1 000 och 6 500 påstigande resenärer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

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

Arbetspendling

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

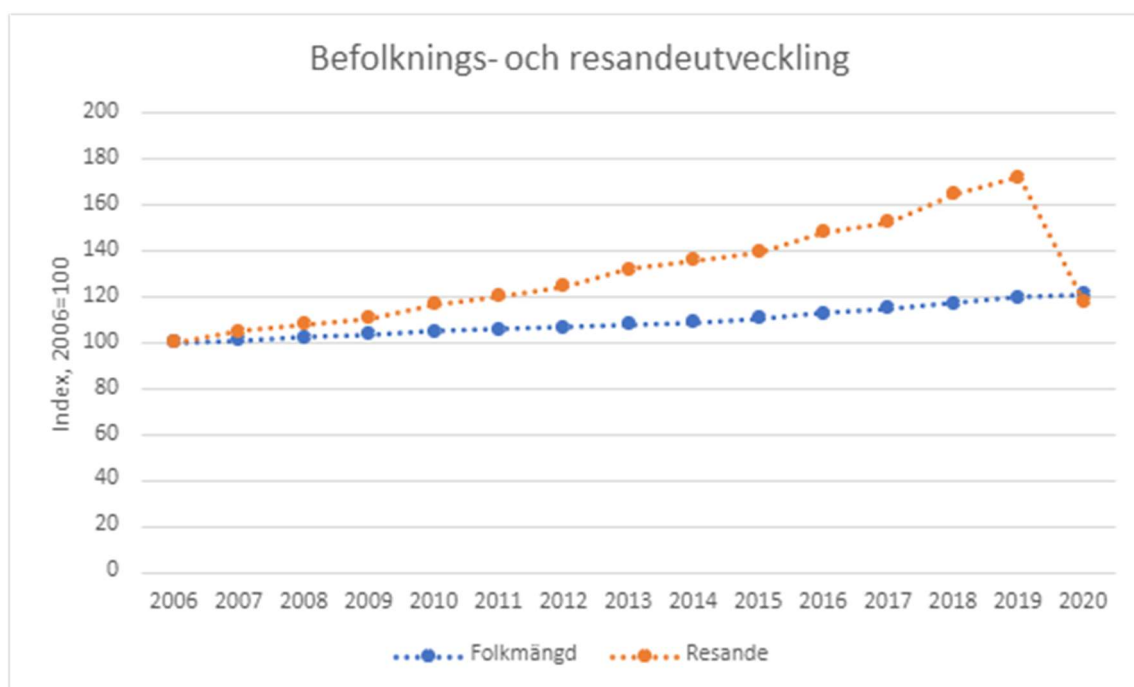
1990-talet har arbetspendlingen mellan många av orterna ökat med mellan 200 och 400 procent, och i absoluta tal har arbetspendlingen från Uppsala till centrala Stockholms län ökat mest.



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

Kollektivtrafik

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



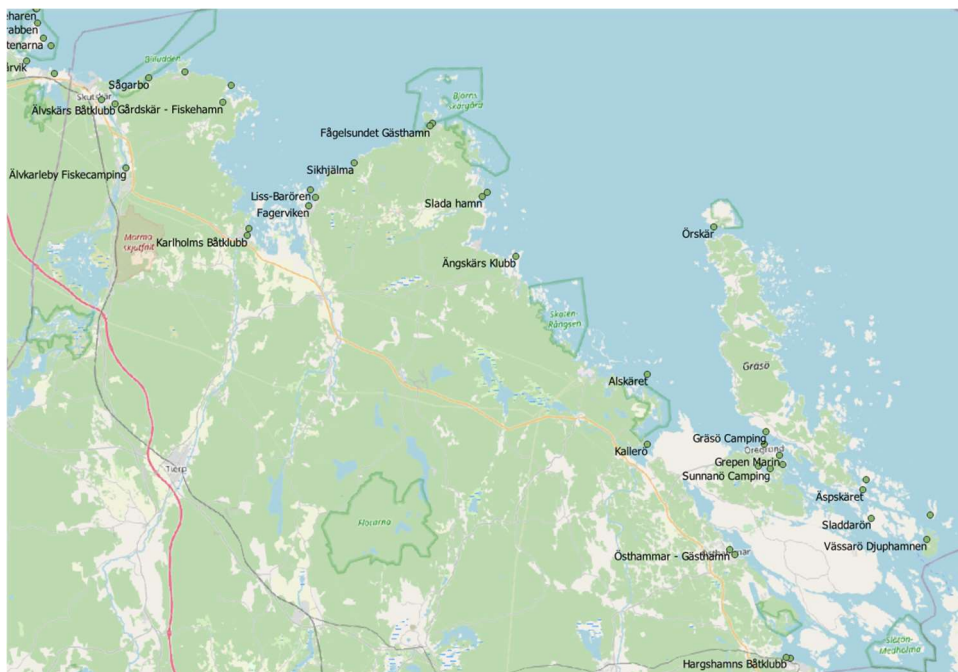
Figur 6: Befolkningsutvecklingen och utvecklingen av resandet med den avtalade kollektivtrafiken i relation till varandra år 2006–2020 för Uppsala län. Index för år 2006 = 100. Källa: Regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2020 Uppsala län.

Kustnoder

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

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

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



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

Projektet har främst haft tre syften;

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

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

Potentialstudie för cykel

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

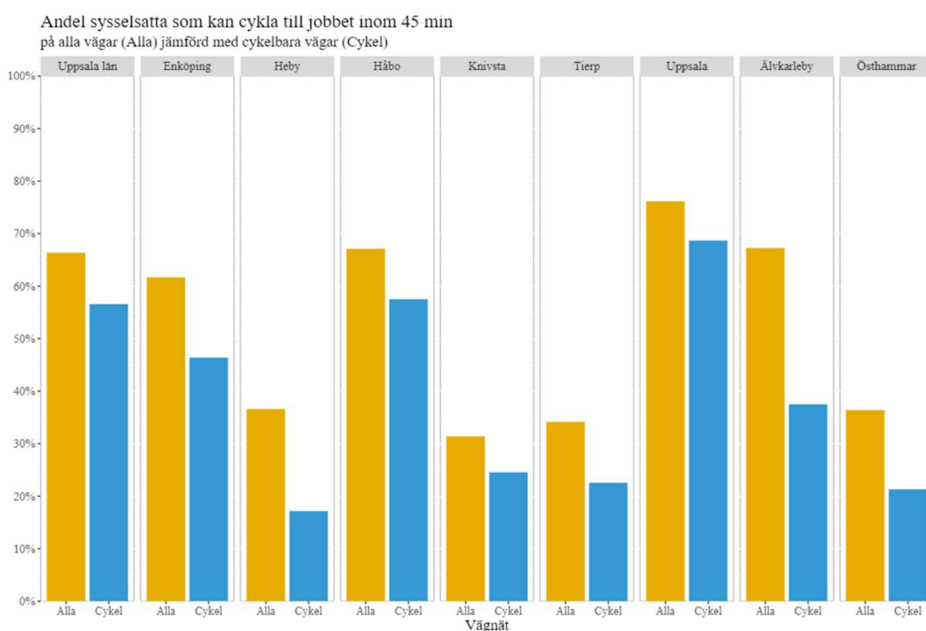
⁵ Potentialstudien finns i sin helhet på Region Uppsalas hemsida region uppsala.se.

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

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

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

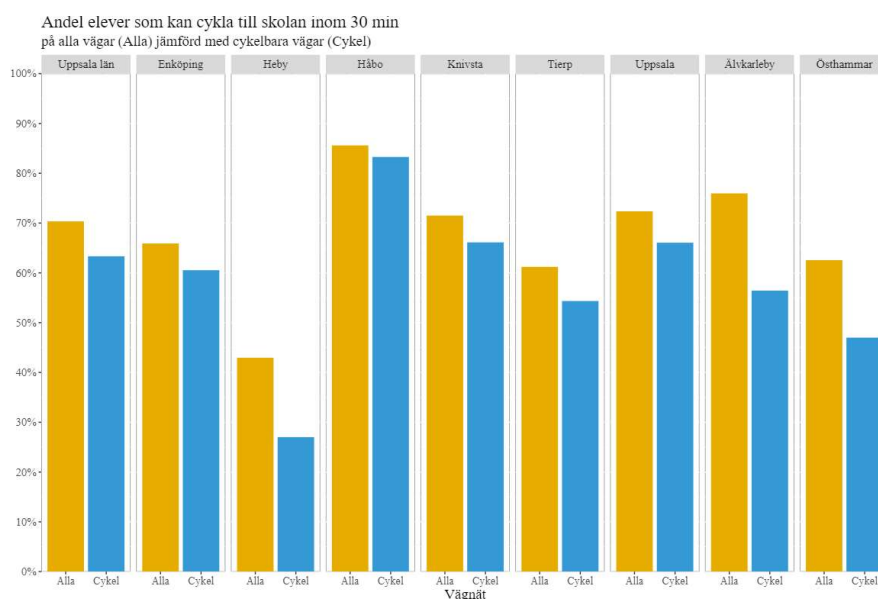
Diagrammet nedan visar cykelpotentialen för sysselsatta i länet respektive länets kommuner. Högst potential har Uppsala kommun medan Heby kommun har lägst potential när det gäller cykelbara vägar.



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

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

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



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

Cykelturism

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

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

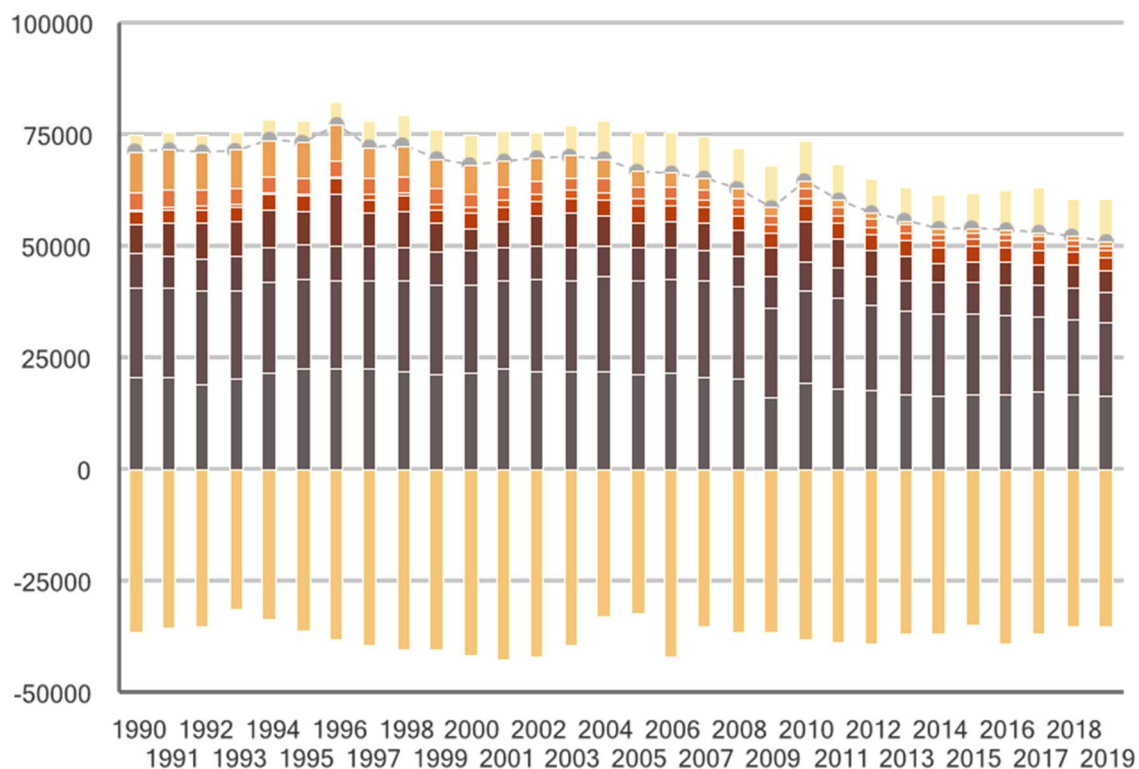
Region Uppsala och Upplandsstiftelsen vill skapa en regional cykelled tillsammans med Häbo kommun och Enköpings kommuner. I det arbetet testas parterna en modell för samverkan och identifierar vilka åtaganden som respektive part har ansvar för. Parterna tror att cykelleden kan gynna användandet av det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

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

Klimatpåverkande utsläpp

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

Tusen ton koldioxidekvivalenter



Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser 1990-2019

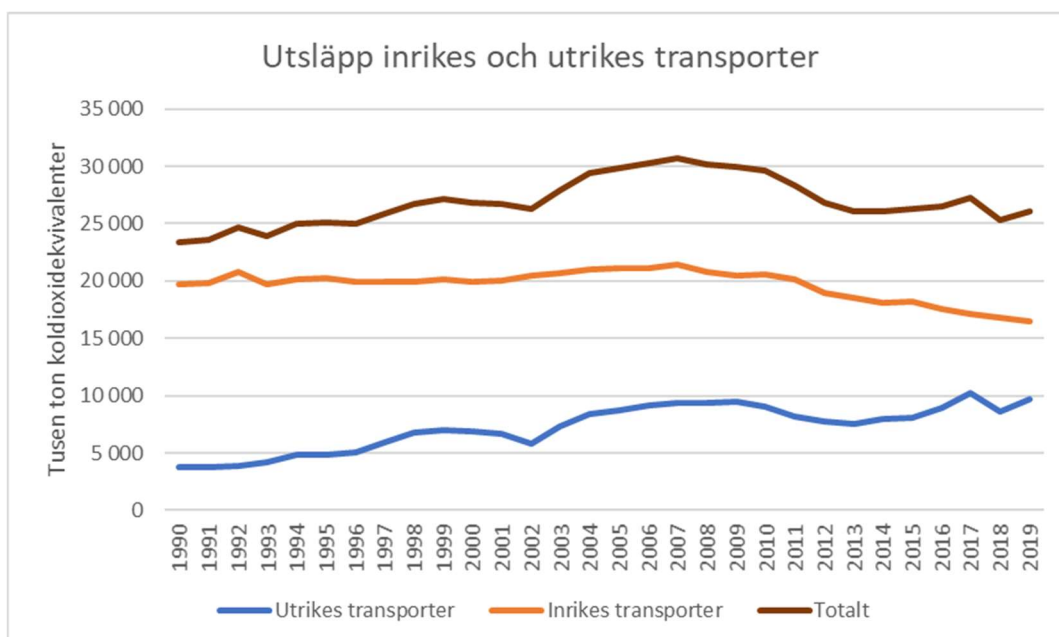


Källa: Naturvårdsverket

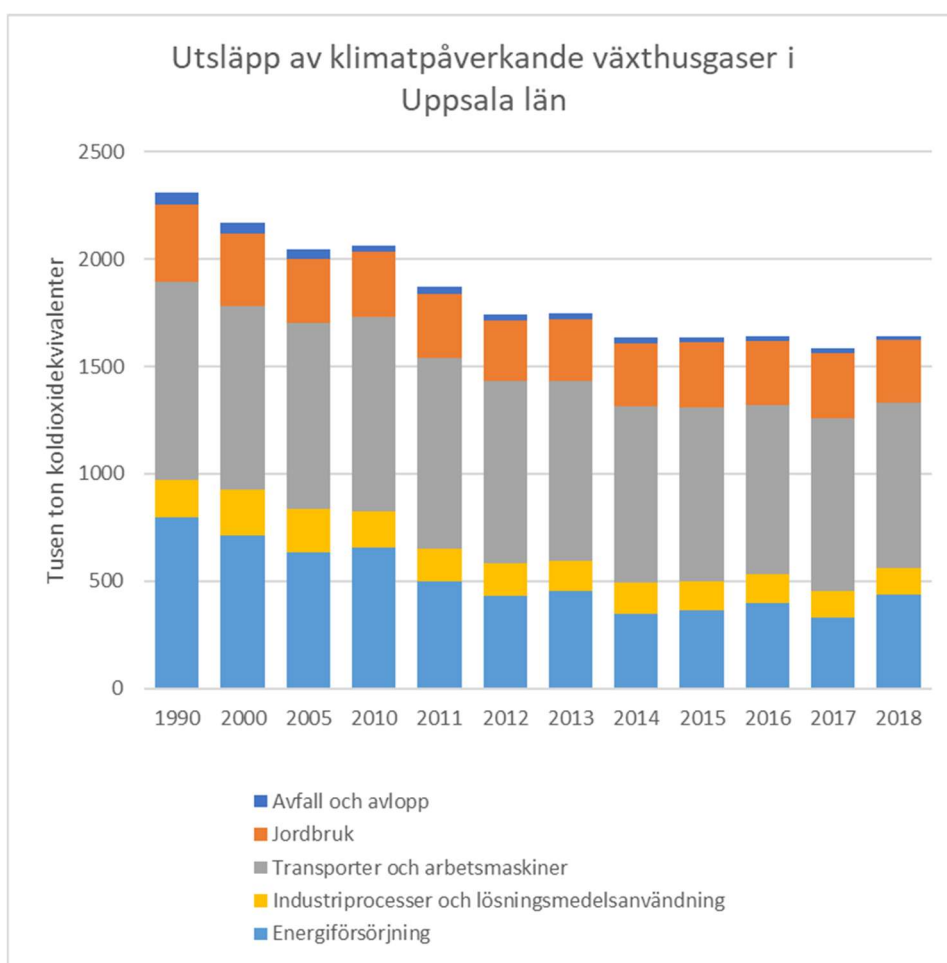
Figur 9: Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser 1990–2019. Källa: Naturvårdsverket

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

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



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

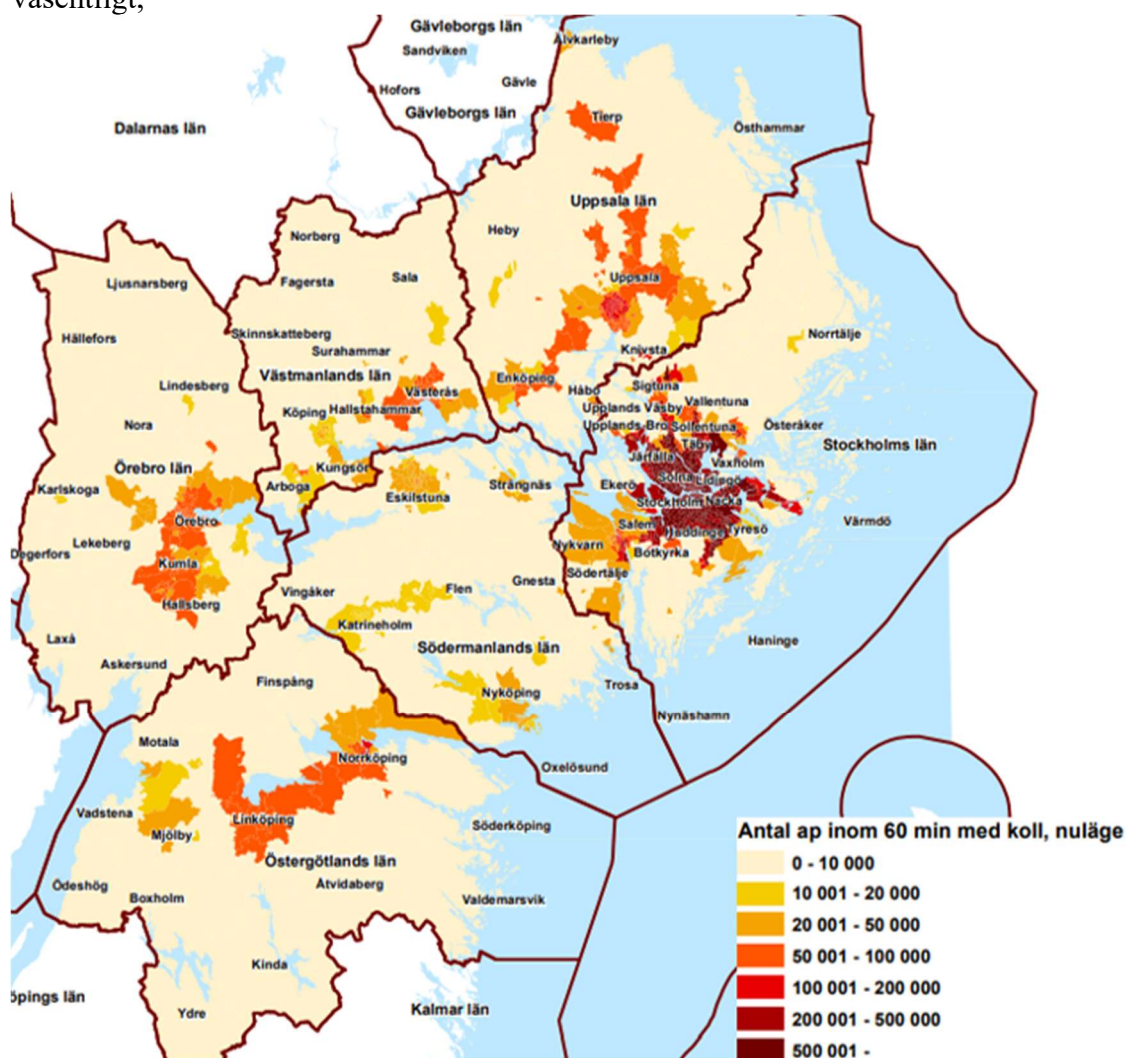


Figur 11: Utsläpp av växthusgaser i Uppsala län. Källa: www.sverigesmiljomal.se

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

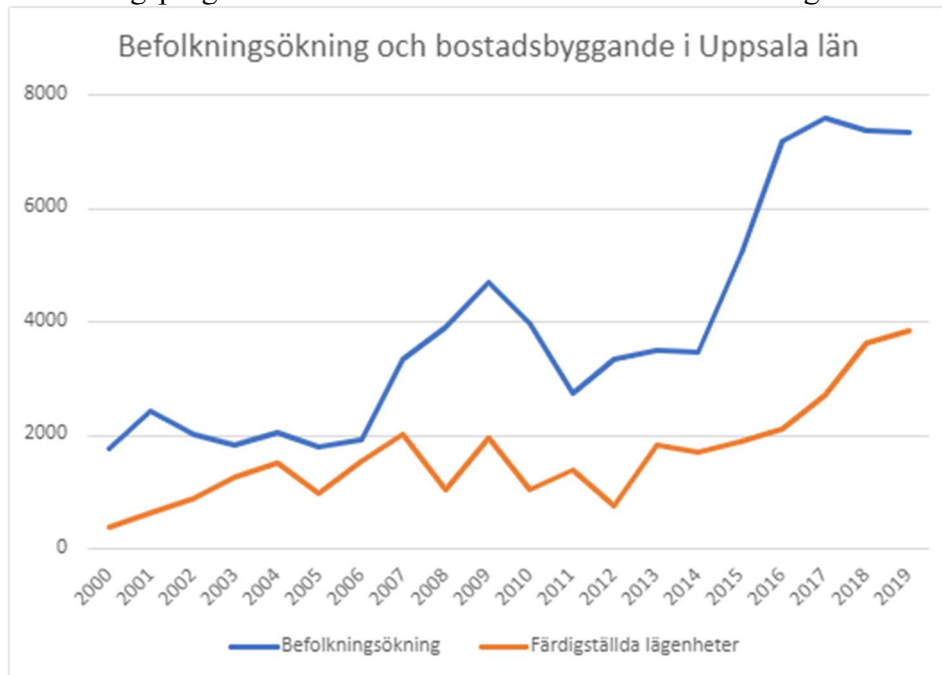
Tillgänglighet och bostadsbyggande

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



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

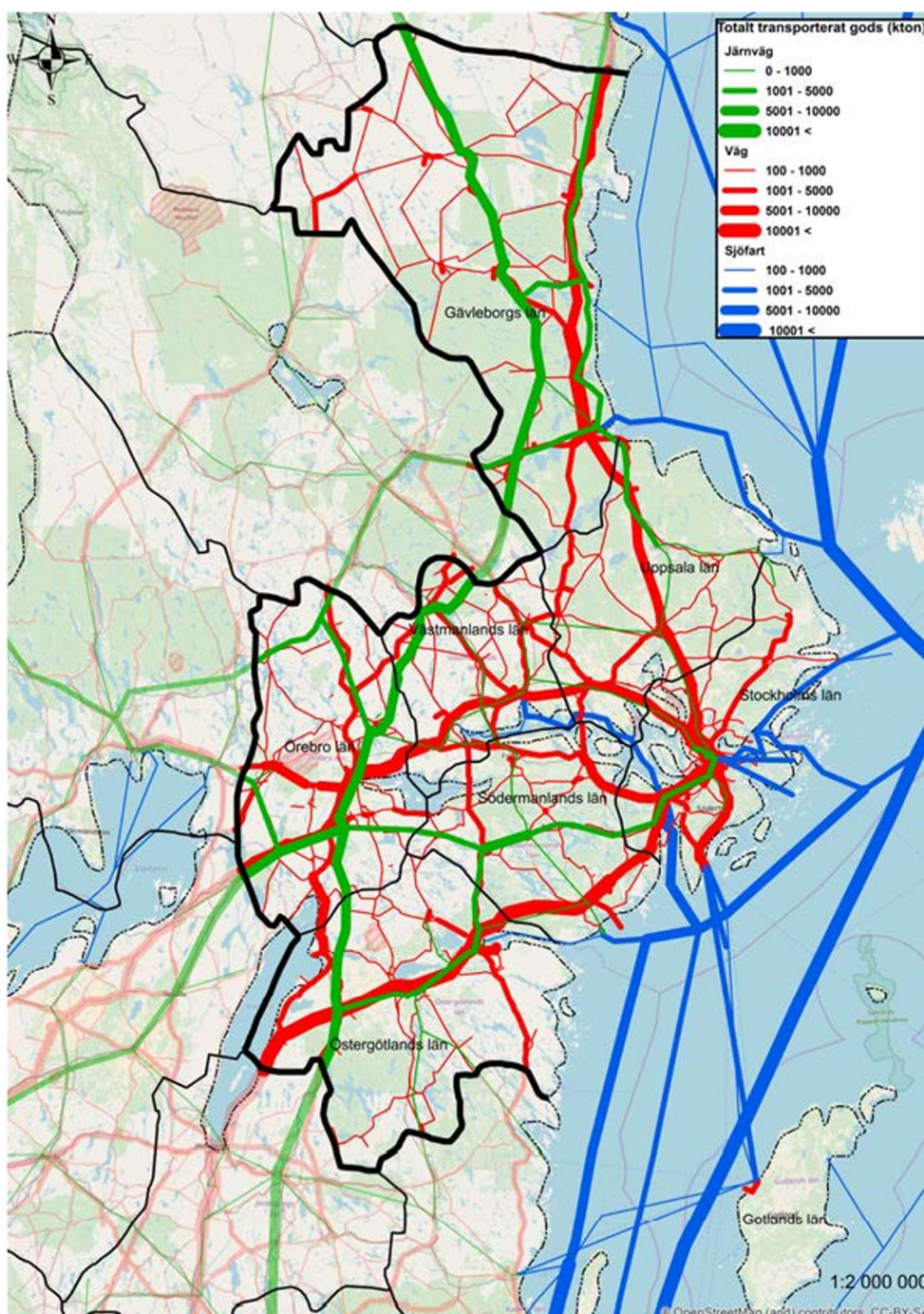
Att förbättra tillgängligheten till arbetsplatser är också en möjlighet till att öka bostadsbyggandet samt utjämna regionalt skilda förutsättningar och avstånd. Inte minst vid befintliga och nya tågstationer finns stor potential för ett ökat bostadsbyggande. Bostadsbyggandet har under de senaste åren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



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

Gods

Stockholm–Mälarenregionen är en stor såväl konsumtionsmarknad som producent av varor. Dessutom finns en omfattande transittrafik från och till norra Sverige. Transittrafiken går huvudsakligen genom de västra delarna av Stockholm–Mälarenregionen medan import och export av varor huvudsakligen sker från söder till och från Stockholmsregionen. Uppsala län har därför relativt låga flöden av godstransporter. En stark tillväxt sker dock inom logistikanläggningarna i och runt Arlanda och den kombiterminal som finns i Rosersberg. Denna kopplar i stor utsträckning till den växande hamnen i Gävle vilket genererar ökande godstransporter på såväl E4 som Ostkustbanan. Hargs hamn har dessutom en ökande betydelse för bulktransporter till och från Stockholm–Mälarenregionen.



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

Enligt den storregionala godsstrategin för Stockholm-Mälarenregionen är välfungerande godstransporter en förutsättning för en levande och aktiv Stockholm-Mälarenregion, och kartan nedan illustrerar nuvarande viktiga stråk och noder för godstransporter. Fram till och med år 2040 beräknas de totala godsmängderna att öka med 65 procent, samtidigt som godstransporterna i länet står inför utmaningar såsom växande flöden på redan

överbelastade system, hinder för överflyttning av gods, omställning av vägtransporter, bristande hållbarhet etc.



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

Bärighet

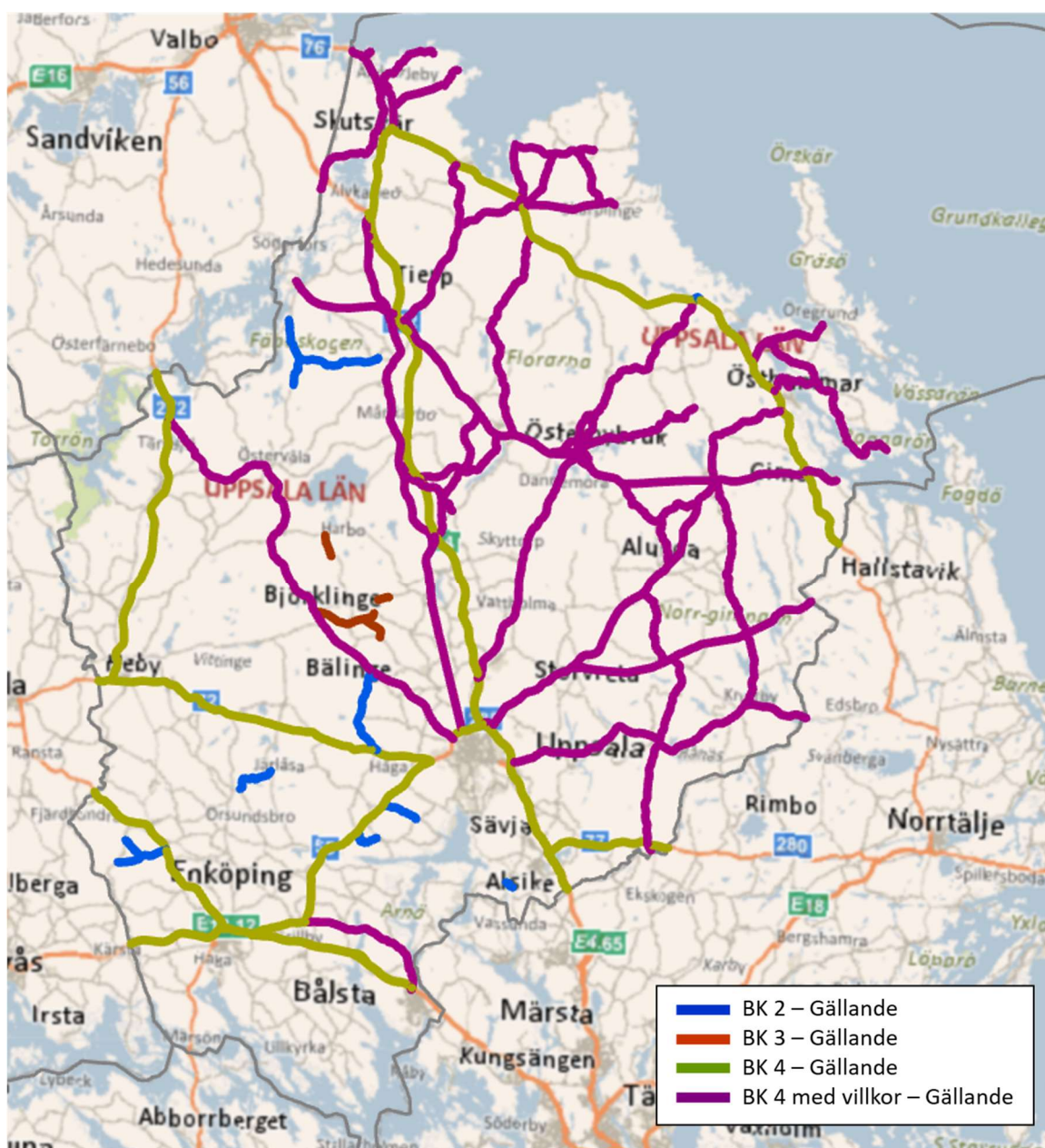
Bärighet avser hur tunga fordon en bro eller en väg får belastas med. Trafikverket klassar vägsystemet i olika bärighetsklasser vilka reglerar hur tunga fordon som får trafikera vägen. Enskilda vägar regleras genom lokala bestämmelser.

- BK1 Max 64 tons bruttovikt tillåts. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.
- BK2 Max 51,4 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.

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

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

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



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

3.3 Trafikverkets transportprognoser

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

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

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

Persontransporter

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

När det gäller alla de motoriserade trafikslagen för persontrafik så är dessa inte nedbrutna på de olika länen. För riket ser prognosen ut enligt diagrammet nedan.

Regionaltågstrafiken förväntas öka med 54 procent och den långväga tågtrafiken med 53 procent till år 2040. Den regionala biltrafiken förväntas öka med 29 procent och den långväga biltrafiken med 21 procent till år 2040. Vilken effekt som vill uppnås kan styras med politiska mål och andra styrmedel så som skatter och avgifter.

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

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

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

Not:

* inklusive yrkestrafik

Godstransporter

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

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

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

3.4 Olycksstatistik för vägar i Uppsala län

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

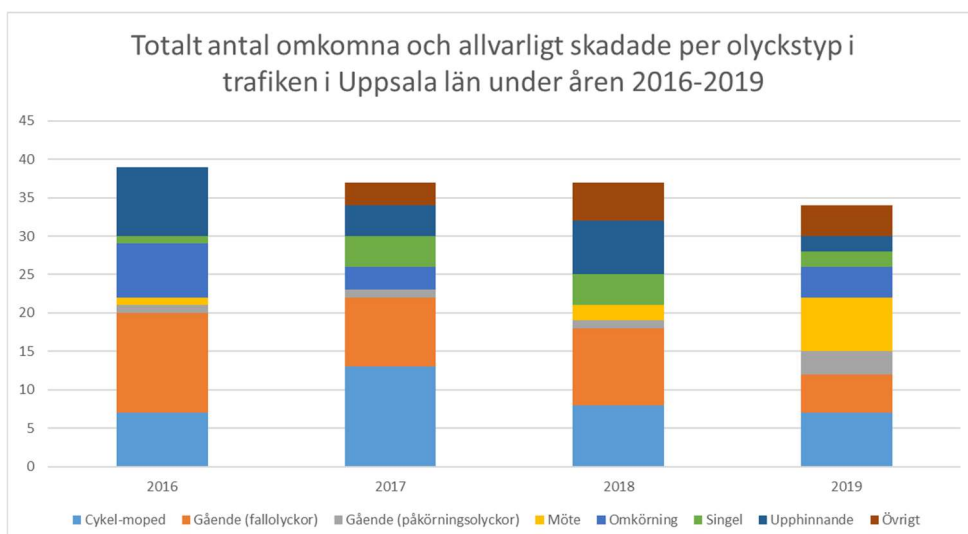
Tabell 4: Antal olyckor efter svårighetsgrad och år. Källa: STRADA.

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

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

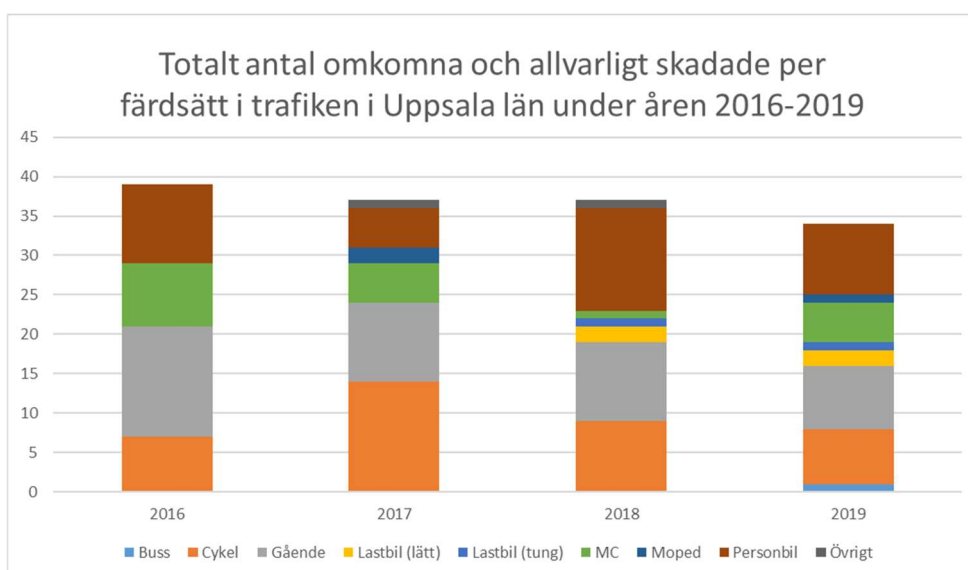
Väghållare	Död	Död ej officiell	Svår olycka	Lindrig olycka	Totalt
Statlig	64	13	627	1854	2558
Kommunal	20	3	341	1747	2111
Enskild	8	2	94	294	398
Summa	92	18	1062	3895	5067

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



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

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



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

3.5 Slutsatser

Kapitlet Planeringsförutsättningar och nulägesbeskrivning ger en bild av Uppsala län i förhållande till bland annat transportfrågorna. Kopplas detta till de mål som länsplanen ska bidra till (se kapitel 0

Mål för länsplanen) framträder vissa utmaningar.

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

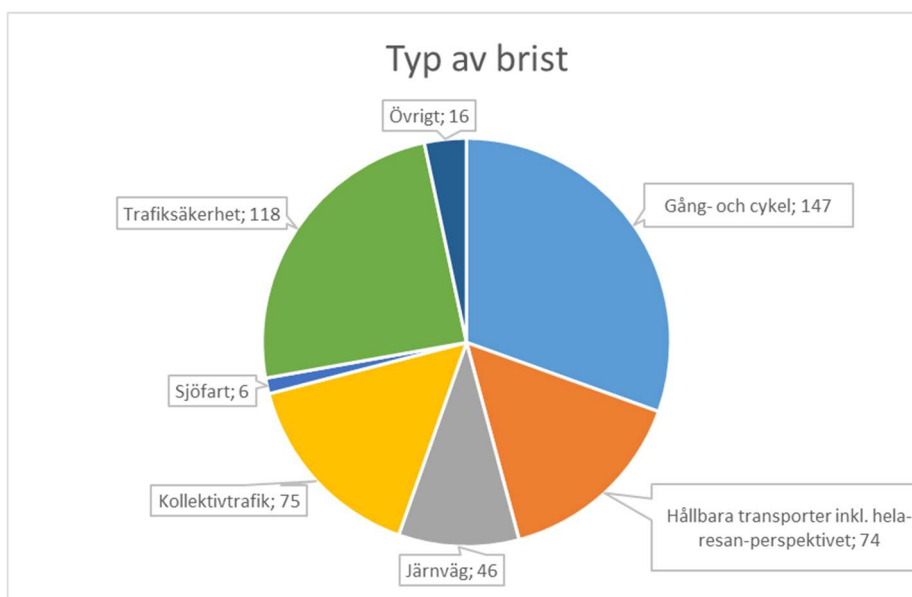
4. Brister

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

Insamlingen har skett via en formell remiss som genomfördes mellan november 2020 och februari 2021. Brister i transportsystemet framkommer också i kontinuerlig dialog med länets kommuner, Trafikverket, allmänhet, företag och organisationer.

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

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



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

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

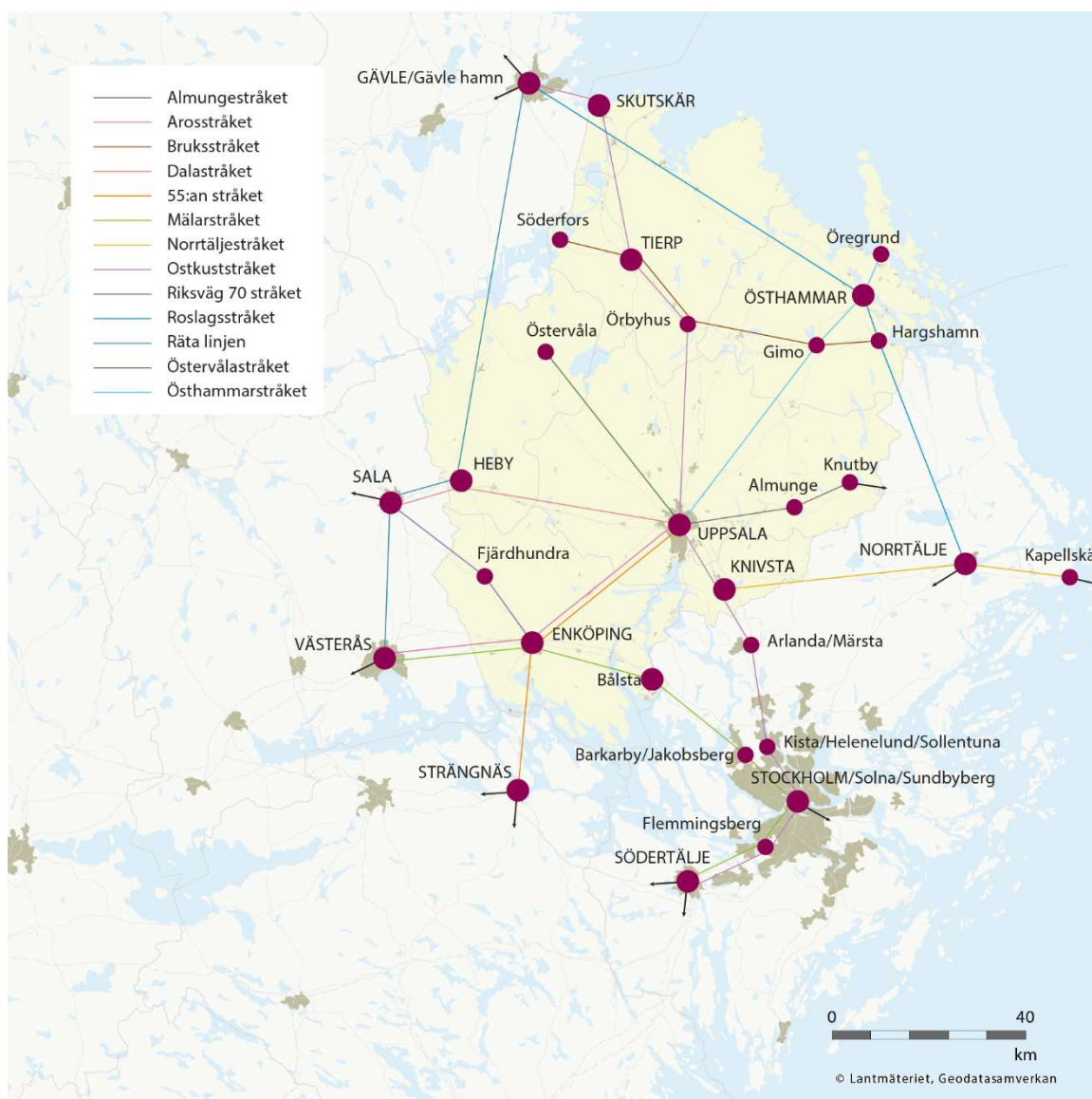
Behovet av ett hela-resan-perspektiv längs stråken framkommer tydligt som en brist när slutsatser från utredningar, workshops och kommunernas inrapporterade brister läggs samman. Från start till mål omfattar en resa ofta ett byte mellan olika transportslag, en kombinationsresa vilken kan vara; cykel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

En fullständig redovisning av insamlade brister finns i PM Brister och behov. Redovisningen utgör underlag för såväl revidering av länsplanen som upprättande av genomförandeplanen för kommande år och med utblick sex år framåt. I följande avsnitt redogörs för ett urval av bristerna. För mera detaljerad information om planerade åtgärder och i vilket stadium åtgärderna befinner sig hänvisas till dokumentet *Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2021 med utblick 2027*. En mera utförlig beskrivning av genomförandeprocessen finns i 0

Genomförande.

4.1 Brister i stråk

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



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

Ostkuststråket

Sträckan Stockholm–Arlanda–Uppsala, ABC-stråket

Ostkustbanan

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

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

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

Fyra spår

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

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

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

Uppsala C

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

Stationsläge Uppsala södra/Bergsbrunna och Alsike

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

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

Knivsta station

Det finns en identifierad brist på tillgänglighet och kapacitet när resande ska ta sig till och från plattform vid Knivsta stationsområde är en av Stockholm-Mälardalsregionens större pendlarstationer utanför de större städerna har identifierade brister och bör uppgraderas. Stationen är samtidigt en bytespunkt i kollektivtrafiksystemet söder om Uppsala.. Kapacitetsbristen handlar främst om problem vid stora resandeflöden mellan gång- och cykeltunneln och plattform vid stationen. Passagen till och från plattform sker via den planskilda tunnel som förbinder östra och västra sidan av Knivsta tätort. Tunneln trafikeras även av fotgängare och cyklister vilket skapar konfliktpunkter mellan tågresande, övriga fotgängare och cyklister. Problemet är att det är för liten yta för resenärsmängderna som finns.

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

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

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

Trafikplatser och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling

E4 mellan Uppsala och Stockholm har motorvägsstandard med två körfält i vardera riktningen. Trafikplatser med anslutning till E4 finns idag vid Knivsta (trafikplats Brunnby), Uppsala Södra (trafikplats Säby) och Uppsala (trafikplats Kumla), Trafikplats

Säby är endast för trafik söderut och söderifrån medan trafikplatserna Brunby och Kumla når båda riktningar.

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

De identifierade bristerna och behoven är:

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

Ostkuststråket

Sträckan Uppsala - Gävle, CX-stråket

Ostkuststråket CX sträcker sig mellan Uppsala – Tierp – Skutskär och vidare över till länsgränsen mot Gävleborg och Gävle/Gävle hamn. Stråket innefattar E4, väg 600, väg 290, väg 291 samt järnvägsbanan Ostkustbanan. I Uppsala län går stråket genom Uppsala kommun, Tierps kommun samt Älvkarleby kommun. Högst prioriterade brister i stråket rör främst järnvägen och stationernas funktion som bytespunkter.

Plankorsningar i Uppsala stad

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

Stationsanpassningar Uppsala – Skutskär (Furuviik)

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

insteg mellan perrong och tåg, att perrongerna ska förlängas till minst 220 meter för att möjliggöra multipelkopplade tåg samt en förbättrad resenärsmiljö både inom och utanför stationen.

Stationerna på sträckan har otillräcklig standard med bland annat bristande tillgänglighet och funktion, även brister i upplevt trygghet och säkerhet behöver beaktas. Det gör att ett hela-resan-perspektiv för kollektivtrafiken brister. Utvecklade bytespunkter vid stationerna och ökad kapacitet i tågtrafiken kan också bidra till förbättrade förutsättningar för bostadsbyggande. När utredningen av bristerna görs bör den även omfatta brister och utvecklingsmöjligheter i transportsystemet till och från stationerna i syfte att säkerställa ett helhetstänk i stråket. Bristen för stationsanpassningarna hanteras via såväl nationell plan som länsplan.

Region Uppsalas målsättning med åtgärden:

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

Depå Fullerö

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

Trafikplats Fullerö

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

Väg 600 Uppsala – Björklinge

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

Väg 600/742 Tierp – Tierps kyrkby

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

trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på sträckan genom att skapa en trygg, bekväm och attraktiv gång- och cykelväg.

Uppsala norra infart

För sträckan Uppsala C till förgreningen mellan Dalabanan och Ostkustbanan finns det risk för framtida kapacitetsbrist. Detta särskilt kopplat till den ökande trafik som möjliggörs genom att fler resande väljer tåget som transportmedel samt genom den kapacitetsutbyggnad som nu planeras för järnvägsanläggningen främst söder om Uppsala. I planeringsarbetet bör de planerande parterna beakta en långsiktig trafiktillväxt på järnvägen norr om Uppsala i den regionala och långväga person- och godstrafiken. Detta föranleder behov av och förutsättningar för kapacitetsutbyggnad norr om Uppsala Central. Investeringar längs Ostkustbanan såväl norr om Gävle som söder om Uppsala, Dalabanan samt en framtida Arosbana leder till ökad kapacitet vilket kan leda till ökad trafik. Sträckan är förberedd för ytterligare ett spår. Bristen hanteras via nationell plan.

Väg 290 Storvreta- Vattholma

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

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

Brister i järnvägssystemet

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

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

Mälarenbanans långsiktiga behov av ökad kapacitet bör beaktas i den kommande investeringsplaneringen. Fyrspår byggs idag ut från Tomtebodavägen till Kallhäll. Region

Uppsala ser att det finns skäl att planera för en fortsatt utbyggnad av fyra spår västerut från Kallhäll till Bålsta för den ökande tågtrafiken med pendel- och regionaltåg.

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

Bristen hanteras framför allt via nationell plan.

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

55:an-stråket

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

Enköping – Litslena

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

Örsundsbro – Kvarnbolund

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

Örsundsbro – Litslena

En ÅVS för gång- och cykelväg samt kollektivtrafik har genomförts med avgränsningen Uppsalavägen (Norra infarten vid Örsundsbro, väg 55 och väg 569), Enköpingsvägen (väg 568), väg 55 till Litslena. ÅVS:en omfattade även väg 569, Nysättravägen till Alstasjön och hållplatserna Örsundsbro centrum, Salnecke och alla platser längs väg 55 från södra infarten till Örsundsbro till Litslena. Bristerna längs sträckan är framför allt avsaknad av säkra gång- och cykelförbindelser utmed Litslena-Örsundsbro, vidare genom Örsundsbro fram till Eningböle samt mot Alstasjön. Flera busshållplatser är inte tillgänglighetsanpassade och saknarsäkra anslutningsvägar, passager samt att det finns ett utökat behov av pendlarparkeringar för både bil och cykel längs sträckan. Behovet av ny gång- och cykelväg längs Örsundsbro och Litslena bidrar till ett sammanhängande cykelstråk mellan Enköping-Örsundsbro-Uppsala.

Enköping–Strängnäs

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

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

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

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

Bristerna är kopplade till bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter såsom möjligheter att ta sig till och från busshållplatser på ett säkert sätt samt att byta mellan trafikslag. Vissa framkomlighetsproblem finns också, särskilt i korsningar.

Dessa brister kommer att växa i och med det ökade resandet när fler personer bor och verkar i stråket. Inriktningen i kommunens översiktsplan är att merparten av de nya

bostäderna kommer tillkomma i anslutning till tätorterna i stråket. En betydande del beräknas i anslutning till Gunsta.

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

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

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

Dalabanan

På Dalabanan planeras ett flertal åtgärder genomföras för att förbättra kapaciteten.

Åtgärderna innefattar bland annat trimning av signalsystemet, spårbyte samt förlängning och nyanläggning av mötesspår.

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

Ytterligare brister är osäkra plankorsningar i bland annat Morgongåva som vid bomfällning orsakar köer och påverkar framkomligheten på väg 72 samt att det ökar risken för spårspång. Även stationerna i Morgongåva och Heby har brister i plattformar, plattformshöjder och kundmiljöer. Det finns behov av ett industrispår för hållbara godstransporter från företagsparken i Morgongåva som ansluter till Dalabanan.

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

Väg 72

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

Väg 72 växlar i karaktär från landsbygd till lite tätare glesbygd men har även drag av lokal karaktär/funktion i samhällen som exempelvis Heby och Morgongåva. Vägen som i stort sett är parallell med Dalabanan är även viktig för att skapa tillgänglighet till järnvägen.

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

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

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

Sträckan Vittinge–Morgongåva

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

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

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

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

Mälärbanan

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

Bålsta station

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

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

Väg 263

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

Trafikplats Åsen

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

Trafikplats Draget

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

Norrtäljestråket Knivsta–(Norrtälje/Kapellskär)

Stråket har en regional och storregional funktion framför allt för godstrafiken och väg 77 genom Stockholms län. Det finns stora brister såväl när det gäller trafiksäkerhet som framkomlighet. En utbyggnad av vägen i Stockholms län är finansierad i länsplan för

Stockholms län 2018–2029. Inom Uppsala län har vägen en relativt hög standard och inga regionalt högt prioriterade brister finns.

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

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

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

En ÅVS slutfördes för väg 76 år 2016. I den föreslås ett 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 hållplatser. Region Uppsala har tillsammans med de berörda kommunerna tagit fram ett ställningstagande utifrån resultat från ÅVS:en.

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

Sträckan Heby–Sala

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

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

Sträckan Heby–Tärnsjö

Vägen är en nationell stamväg och hanteras via nationell plan.

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

Sträckan Länsgräns Gävleborg–Gävle

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

Bruksstråket (Söderfors–Tierp–Gimo–Hargshamn)

Det planeras för nya cirkulationsplatser längs väg 292 då det under åren har inträffat olyckor i korsningarna vid väg 292/709/716 i Örbyhus, Tierps kommun och väg 292/290 i Österbybruk, Östhammars kommun. Behovet av trafiksäkerhetsåtgärder har främst berott på att trafikanter på de anslutande vägarna inte har lämnat företräde för korsande trafik.

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

Östervålastråket (Uppsala–Harbo–Östervåla–Räta linjen)

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

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

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

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

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

Gimo–Börstil

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

⁹ Se ordlista för förklaring av begreppet.

Bytespunkt Gimo

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

Öregrund

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

Gimo-Hov

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

Skäve – Jälla

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

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

4.2 Från brist till åtgärdsplanering

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



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

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

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

En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder för bristerna. I åtgärdsvalsstudien redogörs åtgärdsförslag och dessa har utvärderats avseende effekter och konsekvenser, kostnad och genomförbarhet. Trafikverket gör sedan ett ställningstagande för vilka åtgärdsförslag som bedöms kunna genomföras och ha lönsam effekt. De åtgärder som Trafikverket föreslår att länsplanen ska gå vidare med hanteras och prioriteras av Region Uppsala. I Genomförandeplan för infrastruktursatsningar beslutas vilka åtgärder som ska genomföras. Samråd är viktigt under hela planläggningen för att olika intressenter som berörs av åtgärderna ska få säga sitt.

Planeringsperspektiv 2022–2033

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

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

Stråk	Namn	Beskrivning
Avsiktsförklaring		
Räta linjen	Gång- och cykelväg Sala-Heby väg 56	Gång- och cykelväg, finansieras tillsammans med Region Västmanland
Östhammarstråket	Väg 288 Gimo-Börstil	Uttrycker parternas gemensamma mål att säkra utbyggnaden och finansieringen av väg 288 Gimo-Börstil
Ostkuststråket	Gemensam hållbar samhällsplanering i Knivsta kommun	Uttrycker parternas mål att samarbeta för en hållbar samhällsutveckling.
Medfinansieringsavtal		
Dalastråket	Heby lastterminal	Tillsammans med Trafikverket och Setra ska Region Uppsala

		finansiera åtgärder vid Heby lastterminal, som innebär att varutransporter kan föras över från väg till järnväg
--	--	---

Medfinansieringsavtal - ny trafikplats på E4

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

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

Medfinansieringsavtal – trafikplats Fullerö

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

5. Finansiering av infrastrukturåtgärder

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

5.1 Medfinansiering av statlig infrastruktur

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

5.2 Samfinansiering

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

5.3 Förskottering

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

Trafikverket tillämpar följande riktlinjer i all hantering av förskotteringar:

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

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

5.4 Statlig medfinansiering

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

5.5 Finansieringsformer för gång- och cykel

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

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

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

100% finansiering för gång- och cykelvägar längs statlig väg

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

40/60 för gång- och cykelvägar längs statlig väg

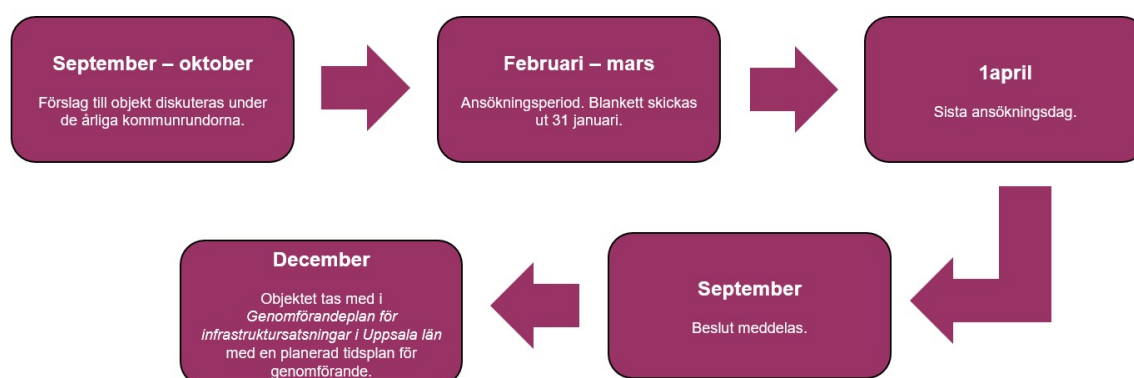
Finansieringsformen 40/60 för gång- och cykelvägar längs statlig väg innebär att alla kommuner i länet kan vartannat år söka medel för byggande av gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Länsplanen finansierar med 40 procent och den aktuella kommunen med 60 procent.

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

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

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

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



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

Cykelväg längs kommunalt vägnät

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

Kommunal cykelväg utefter statlig väg

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

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

5.6 Stadsmiljöavtal

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

5.7 Särskilda satsningar

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

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

¹⁰ Typfall 1 : Små och okomplicerade åtgärder på befintlig anläggning, endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, frivillig markåtkomst (Källa: planlaggning_vagar_jarnvagar_1_0_141014.pdf (trafikverket.se 2021-05-21))

6. Åtgärdsplan

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

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

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

6.1 Planeringsförutsättningar från regeringens direktiv

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

Transportpolitiska målen och etappmålen

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

Klimatmålen

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

Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt

Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur. Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder.

Övriga krav

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

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

6.2 Regionala planeringsförutsättningar

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

Tillgänglighet

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

Mittseparering och cykelbarhet

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

Kombinationsresor – genomföra cykel- och kollektivtrafikåtgärder

För att främja för det hållbara resandet är det viktigt att möjliggöra för kombinationsresor mellan de hållbara transportslagen, det vill säga gång, cykel och buss eller tåg. Länsplanen kan bidra till att planera för infrastrukturåtgärder som främjar för detta. Det kan innefatta på en kombination av åtgärder som exempelvis medfinansiering av pendlarparkeringar, regionala cykelstråk samt tillgänglighetsanpassade hållplatser vid bytespunkter.

Klimat

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

Trafiksäkerhet med fokus på den oskyddade trafikanten

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

Bärighetsfrågor

Godstransporter består ofta av en transportkedja som bör ses som en helhet. Det är av vikt för den regionala utvecklingen inom Uppsala län att det finns ett väl fungerande

transportinfrastruktur för godstransporter att nyttja. Länsplanen kan bidra till att öka tillgänglighet och framkomlighet för godstransporterna i utpekade stråk.

6.3 Plandelar

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

Plandel	Förklaring
Namnsatta objekt	Objekt över 50 miljoner kronor.
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun, Knivsta kommun och staten slutit avtal om bostadsbyggande i delar av Uppsala kommun och Knivsta kommun. För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts medel till ett fyrspårpaket i länsplanen. Medlen som avsätts i länsplanen ska medfinansiera åtgärder som gör det möjligt att angöra de nya områdena med kollektivtrafik, gång och cykel och bidra till att utveckla stationslägena.
Samfinansiering nationell plan	Länsplanen finansierar helt eller delvis åtgärder som normalt ska finansieras via den nationella transportplanen. Exempel på åtgärder är: gång- och cykelväg längs med stamvägnätet.
Namnsatta brister	Brister som det ännu saknas underlag för. Buffert för namnsatta objekt.
Åtgärdsområden	Åtgärder inom olika områden som kostar mindre än 50 miljoner kronor, denna plandel kallas även för pottor.
1.Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Medel till åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resanperspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder.
2.Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Medel som avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder ska användas dels till åtgärder längs statligt vägnät, dels till statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder. Medel kan också användas för åtgärder längs enskilt vägnät.

3. Regional utveckling - fokus näringsliv och besöksnäring	Medel som ska bidra till den regionala utvecklingen med fokus på näringsliv och besöksnäring.
4. Steg 1 och steg 2	Medel till åtgärder i syfte att påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

6.4 Avstämning 2018–2021

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

6.5 Nollalternativet

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

De namnsatta objekt som ingår i nollalternativet (se tabell 8) har drabbats av kostnadsfördyringar på cirka 60 %, eller totalt 340 miljoner kronor. Kostnadsfördyringarna är större än utökningen av planramen för den nya planperioden (2022-2033) som ligger på 244 miljoner kronor. Det innebär att den totala summan för de potterna alltså blir mindre i nollalternativet än i gällande plan (2018-2029). En justering har således gjorts nedåt för de olika potterna i förhållande till medel utöver det som är låst till namnsatta objekt.

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

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

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

7. Planinriktningar

Tre alternativa planinriktningar har tagits fram till remissversionen av länsplanen. En hållbarhetsbedömning har genomförts på de tre alternativen för att utvärdera i vilken omfattning de föreslagna åtgärderna bidrar till att uppfylla mål med avseende på olika perspektiv, som till exempel de transportpolitiska målen, nationella miljö kvalitetsmålen och mål för jämlikhet och jämställdhet.

Den slutgiltiga länsplanen ska endast innehålla en åtgärdsplan.

7.1 Alternativ A - Tätorter och dess omland

Planalternativ A fokuserar på brister och behov kopplade till prioriterade tätorter, med mindre än 10 000 invånare, i länets kommuner. Åtgärder koncentreras därmed till tätorterna och bidrar även till att dess omland kan dra fördel av åtgärder som främjar hållbara transporter.

Många tätorter i länet har utvecklats på ömse sidor av huvudvägar och barriäreffekterna kan vara betydande. Genom att koncentrerat satsa på trafiksäkerhetsåtgärder, bytespunkter inklusive pendlarparkeringar, passager vid hållplatser, hela-resan-perspektivet, cykelvägar mm inom tätorterna uppnås synergieffekter som kan vara betydande.

Följande bristområden ingår:

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

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

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

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

Tabell 10: Åtgärder som ingår planalternativ A

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

Namnsatta objekt

Inom plandelen namnsatta objekt avsätts 887 miljoner kronor.

Väg 55 Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund

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

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

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

För tillfälligt pågår en vägplan och Trafikverkets bedömning är att den lämnas in för fastställelse i augusti 2022. Produktion beräknas preliminärt pågå mellan perioden 2023–2026.

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

Väg 600 Uppsala-Björklinge Gång- och cykelväg samt kollektivtrafikåtgärder

Det pågår en vägplan för en cirka 16 km lång gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge, via Lövstalöt. Den senaste bedömningen av kostnaden är 66 miljoner kronor. Åtgärden innehåller också upprustning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

Väg 272 Harbo och Östervåla

Region Uppsala, Uppsala kommun och Heby kommun har genomfört en åtgärdsvalsstudie för Östervålastråket (väg 272) som blev färdig under 2020. Utifrån resultat i åtgärdsvalsstudien föreslås att åtgärder genomförs i tätorterna Harbo och Östervåla för att förbättra cykelbarheten, kollektivtrafiken och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Länsplanen avsätter 30 miljoner kronor till åtgärderna.

Väg 288 Gimo-Börstil

Väg 288 mellan Gimo och Börstil är ett regionalt viktigt stråk och tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet med betydelse för pendling både inom kollektivtrafik och biltrafik. Stråket förbinder Uppsala-Östhammar och är en viktig länk för Uppsala län. Vägen har stor betydelse för tillgängligheten till olika funktioner såsom arbetsplatser, skolor och

andra samhällsfunktioner. Trafikverket gjorde under 2016 en åtgärdsvalsstudie för väg 288 på sträckan Gimo-Börstil.

Trafikverket arbetar med en vägplan för väg 288 Gimo-Börstil och det innebär att de planerar för en mötesfri landsväg med 100-standard upptill 54 procent av vägen. Det planeras för cykelbarhet längs hela sträckan, tillgänglighetsanpassningar av hållplatser, övriga kollektivtrafikåtgärder och förbättringar av korsningar. Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomligheten på väg 288 mellan Gimo och Börstil.

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

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

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

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

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

För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts totalt 350 miljoner kronor till ett åtgärds paket kopplat till fyra spår i länsplanen.

Av de medel som avsätts har en korsningsåtgärd vid väg 282/652/Södra Slavstavägen pekats ut som åtgärd. Länsplanen avsätter 31 miljoner kronor till åtgärden

För tillfället pågår en åtgärdsvalsstudie och syftet med studien är att identifiera brister och behov som uppstår på infrastrukturen till följd av bostadsbyggande som är en

motprestation till utbyggnad av fyra spår på sträckan Uppsala C-Stockholms länsgräns. Det finns även 319 miljoner kronor avsatta till odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta och Uppsala.

Samfinansiering nationell plan

Inom plandelen samfinansiering avsätts 78 miljoner kronor.

Väg 56 Sala-Heby

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

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

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

Stationsanpassning Ostkustbanan

Trafikverket har på uppdrag av Region Uppsala genomfört en funktionsutredning (FU) för stations- och resandemiljöanpassning längs Ostkustbanan mellan Uppsala- Gävle. Syftet med stationsanpassningen är det ska bli ett plant insteg mellan perrong och tåg, att perrongerna ska förlängning till 220 meter samt att det ska en förbättrad resenärsmiljö både inom och utanför stationen.

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

Trafikverket och Region Uppsala har enats om en utbyggnadstakt för perrongförlängningen som sker i tre etapper. Två av dessa etapper kommer att genomföras (A och B) under planperioden.

I dagsläget finns ingen plan för när utbyggnaden av etapp C kommer att genomföras. Länsplanen har avsatt 63 miljoner kronor för åtgärden.

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

Namnsatta brister

Inom plandelen namnsatta brister avsätts 42 miljoner kronor.

Väg 55 Bärbyleden – Österleden

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

Odefinierade brister

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

Åtgärdsområden

Medel till åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor redovisas under åtgärdsområden. Totalt avsätts 564 miljoner kronor. Det gäller medel för kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelfrämjande åtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Dessutom avsätts medel för åtgärder som bidrar till regional utveckling samt steg 1- och 2-åtgärder. Förutom vad som står under respektive rubrik bör medel som avsätts för åtgärdsområden också bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande.

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

Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel

Medel till åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder. I kombinationsresorpotten avsätts 321 miljoner kronor. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder utmed det statliga och det kommunala vägnätet. 261 miljoner kronor avsätts till åtgärder på det statliga vägnätet, och 60 miljoner kronor för åtgärder på det kommunala vägnätet. Av 261 miljoner kronor inom åtgärdsområdet kombinationsresor avsätts 121 miljoner kronor till utpekade infrastrukturobjekt. De objekten omfattas antingen av ett avtal eller att Trafikverket och Region Uppsala gör bedömningen att de har kommit så långt i planlägningsprocessen att det inte är ekonomiskt försvarbart att avbryta satsningen.

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

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

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

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

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

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

Trafiksäkerhet och enskilda vägar

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

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

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

Regional utveckling - fokus näringsliv och besöksnäring

Länsplanen har en viktig funktion att bidra till den regionala utvecklingen i Uppsala län. Åtgärder inom åtgärdsområdena bidrar till det. Däremot kan det uppkomma mindre men effektiva åtgärder som faller utanför kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhet. Därför avsätts 23 miljoner kronor för denna typ av åtgärder. Det kan till exempel handla om att tillgängliggöra en turistanläggning, eller annan viktig målpunkt person- eller godstransporter. Det är positivt om åtgärder kan finansieras av flera parter i syfte att stärka effekterna för regional utveckling.

Steg 1 och steg 2

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

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

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

Följande bristområden ingår:

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

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

Tabell 11: Åtgärder som ingår planalternativ B.

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

Namnsatta objekt

Inom plandelen namnsatta objekt avsätts 857 miljoner kronor.

Väg 55 Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund

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

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

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

För tillfället pågår två vägplaner, för sträckorna Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund. Trafikverkets bedömning är att vägplanerna ska lämnas in för fastställelse i augusti 2022. Produktion beräknas preliminärt pågå mellan perioden 2023–2025 Enköping-Litslena och 2027-2029 Örsundsbro-Kvarnbolund.

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

Väg 600 Uppsala-Björklinge Gång- och cykelväg samt kollektivtrafikåtgärder

Det pågår en vägplan för en cirka 16 km lång gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge, via Lövstalöt. Den senaste bedömningen av kostnaden är 66 miljoner kronor. Åtgärden innehåller också upprustning av busshållplatser.

Väg 288 Gimo-Börstil

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

Trafikverket arbetar med en vägplan för väg 288 Gimo-Börstil och det innebär att de planerar för en mötesfri landsväg med 100-standard upptill 54 procent av vägen. Det planeras för cykelbarhet längs hela sträckan, tillgänglighetsanpassningar av hållplatser, övriga kollektivtrafikåtgärder och förbättringar av korsningar. Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomligheten på väg 288 mellan Gimo och Börstil.

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

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

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

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

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

För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts totalt 350 miljoner kronor till ett åtgärds paket kopplat till fyra spår i länsplanen.

Samfinansiering nationell plan

Inom plandelen samfinansiering avsätts 115 miljoner kronor.

Väg 56 Sala-Heby

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

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

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

Stationsanpassning Ostkustbanan

Trafikverket har på uppdrag av Region Uppsala genomfört en funktionsutredning (FU) för stations- och resandemiljöanpassning längs Ostkustbanan mellan Uppsala- Gävle. Syftet med stationsanpassningen är att det ska bli ett plant insteg mellan perrong och tåg, att perrongerna ska förlängas till 220 meter samt att det ska en förbättrad resenärsmiljö både inom och utanför stationen.

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

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

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

Namnsatta brister

Inom plandelen namnsatta brister avsätts 80 miljoner kronor.

Väg 72 Kvarnbolund -Heby

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

Väg 55 Bärbyleden – Österleden

Åtgärden avser en vägplan för korsningspunkten väg 55 Bärbyleden/Österleden och den beräknas att kosta 10 miljoner. Vägplanen upprättas för att lösa kapacitet- och trafiksäkerhetsproblem i korsningen. Ett medfinansieringsavtal som är tecknat mellan

Trafikverket och Uppsala kommun eftersom kommunen medfinansierar åtgärden med 5 miljoner kronor. Länsplanen avsätter 5 miljoner kronor.

Odefinierade brister

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

Åtgärdsområden

Medel till åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor redovisas under åtgärdsområden. Totalt avsätts 519 miljoner kronor. Det gäller medel för kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelfrämjande åtgärder samt trafiksäkerhetskänjande åtgärder. Dessutom avsätts medel för åtgärder som bidrar till regional utveckling samt steg 1- och 2-åtgärder. Förutom vad som står under respektive rubrik bör medel som avsätts för åtgärdsområden också bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande.

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

Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel

Medel till åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder. I kombinationsresor-potten avsätts 340 miljoner kronor. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder utmed det statliga och det kommunala vägnätet. 280 miljoner kronor avsätts till åtgärder på det statliga vägnätet, och 60 miljoner kronor för åtgärder på det kommunala vägnätet. Av 280 miljoner kronor inom åtgärdsområdet kombinationsresor avsätts 110 miljoner kronor till utpekade infrastrukturobjekt. De objekten omfattas antingen av ett avtal eller att Trafikverket och Region Uppsala gör bedömningen att de har kommit så långt i planläggningsprocessen att det inte är ekonomiskt försvarbart att avbryta satsningen

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län ger inriktningen för vilka åtgärder som bör finansieras via länsplanen. Ett regionalt cykelvägnät omfattas dels av länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiknätet, dels fysiska gång- och cykellänkar som binder ihop tätorter i vissa fall. Region Uppsala anser att gång- och cykelvägar också bör kunna anläggas längs med järnvägar där det är lämpligt och kan bidra till ett ökat cyklande. De åtgärder som är en del av det regionala cykelvägnätet finansieras till 100 procent av länsplanen. Det kan även gälla åtgärder längs enskilt vägnät. Därutöver finns behov av gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer

lokal funktion. Förslaget innebär att länsplanen finansierar dessa med 40 procent och aktuell kommun med 60 procent. Avvägningen av procentsatsen består av att å ena sidan utgöra ett incitament till byggande av gång- och cykelvägar, och å andra sidan inte ta fokus och medel från länsplanens uppgift att bygga ut ett regionalt cykelvägnät som kan bidra till länsplanens övergripande målsättning om ökade andelar hållbara resor, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång.

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

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

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

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

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

Trafiksäkerhet och enskilda vägar

Medel som avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder ska användas dels till åtgärder längs statligt vägnät, dels till statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder. Medel kan också användas för åtgärder längs enskilt vägnät. 101 miljoner kronor avsätts för åtgärder på statligt och enskilt vägnät och 50 miljoner kronor för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät. Längs det statliga vägnätet handlar det främst om sidoområdesåtgärder såsom att ta bort fasta hinder, eller anlägga sidoräcken, och korsningsåtgärder.

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

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

Regional utveckling - fokus näringsliv och besöksnäring

Länsplanen har en viktig funktion att bidra till den regionala utvecklingen i Uppsala län. Åtgärder inom åtgärdsområdena bidrar till det. Däremot kan det uppkomma mindre men effektiva åtgärder som faller utanför kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhet. Därför avsätts 23 miljoner kronor för denna typ av åtgärder. Det kan till exempel handla om att tillgängliggöra en turistanläggning, eller annan viktig målpunkt person- eller godstransporter. Det är positivt om åtgärder kan finansieras av flera parter i syfte att stärka effekterna för regional utveckling.

Steg 1 och steg 2

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

7.3 Alternativ C - Stråk och dess omland

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

Följande bristområden ingår:

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

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

Tabell 12: Åtgärder som ingår planalternativ C

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

Namnsatta objekt

Inom plandelen namnsatta objekt avsätts 1 109 miljoner kronor.

Väg 55 Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund

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

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

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

För tillfället pågår två vägplaner för sträckorna Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund och Trafikverkets bedömning är att vägplanerna ska lämnas in för fastställelse i augusti 2022. Produktionen beräknas preliminärt pågå mellan perioden 2023–2026.

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

Väg 600 Uppsala-Björklinge Gång- och cykelväg samt kollektivtrafikåtgärder

Det pågår en vägplan för en cirka 16 km lång gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge, via Lövstalöt. Den senaste bedömningen av kostnaden är 66 miljoner kronor. Åtgärden innehåller också upprustning av busshållplatser.

Väg 55 Litslena-Örsundsbro-Alsta sjön

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

Väg 272 Östervåla-Libroäck

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

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

Länsplanen avsätter 10 miljoner kronor för att genomföra en vägplan.

Väg 288 Gimo-Börstil

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

Trafikverket arbetar med en vägplan för väg 288 Gimo-Börstil och det innebär att de planerar för en mötesfri landsväg med 100-standard upptill 95 procent av vägen. Det planeras för cykelbarhet längs hela sträckan, tillgänglighetsanpassningar av hållplatser, övriga kollektivtrafikåtgärder och förbättringar av korsningar. Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomligheten på väg 288 mellan Gimo och Börstil.

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

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

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

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

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

För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts totalt 254 miljoner kronor till ett åtgärds paket kopplat till fyra spår i länsplanen.

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

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

För tillfället pågår en åtgärdsvalsstudie och syftet med studien är att identifiera brister och behov som uppstår på infrastrukturen till följd av bostadsbyggande som är en motprestation till utbyggnad av fyra spår på sträckan Uppsala C-Stockholms länsgräns. Länsplanen avsatt 183 miljoner kronor till brister och behov från åtgärdsvalsstudien.

Samfinansiering nationell plan

Inom plandelen samfinansiering avsätts 115 miljoner kronor.

Väg 56 Sala-Heby

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

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

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

Stationsanpassning Ostkustbanan

Trafikverket har på uppdrag av Region Uppsala genomfört en funktionsutredning (FU) för stations- och resandemiljöanpassning längs Ostkustbanan mellan Uppsala- Gävle.

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

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

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

Namnsatta brister

Inom plandelen namnsatta brister avsätts 45 miljoner kronor.

Väg 72 Kvarnbolund -Heby

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

Väg 55 Bärbyleden – Österleden

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

Odefinierade brister

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

Åtgärdsområden

Medel till åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor redovisas under åtgärdsområden. Totalt avsätts 398 miljoner kronor. Det gäller medel för kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelfrämjande åtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Dessutom avsätts medel för åtgärder som bidrar till regional utveckling samt steg 1- och 2-åtgärder.

Förutom vad som står under respektive rubrik bör medel som avsätts för åtgärdsområden också bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande.

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

Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel

Medel till åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder. I kombinationsresor-potten avsätts 250 miljoner kronor. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder utmed det statliga och det kommunala vägnätet. 200 miljoner kronor avsätts till åtgärder på det statliga vägnätet, och 50 miljoner kronor för åtgärder på det kommunala vägnätet. Av 200 miljoner kronor inom åtgärdsområdet kombinationsresor avsätts 100 miljoner kronor till utpekade infrastrukturobjekt. De objekten omfattas antingen av ett avtal eller att Trafikverket och Region Uppsala gör bedömningen att de har kommit så långt i planläggningsprocessen att det inte är ekonomiskt försvarbart att avbryta satsningen.

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län ger inriktningen för vilka åtgärder som bör finansieras via länsplanen. Ett regionalt cykelvägnät omfattas dels av länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via 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 gång- och cykelvägar längs statlig väg som är av mer lokal funktion. Förslaget innebär att länsplanen finansierar dessa med 40 procent och aktuell kommun med 60 procent. Avvägningen av procentsatsen består av att å ena sidan utgöra ett incitament till byggande av gång- och cykelvägar, och å andra sidan inte ta fokus och medel från länsplanens uppgift att bygga ut ett regionalt cykelvägnät som kan bidra till länsplanens övergripande målsättning om ökade andelar hållbara resor, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång.

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

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

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

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

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

Trafiksäkerhet och enskilda vägar

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

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

Regional utveckling - fokus näringsliv och besöksnäring

Länsplanen har en viktig funktion att bidra till den regionala utvecklingen i Uppsala län. Åtgärder inom åtgärdsområdena bidrar till det. Däremot kan det uppkomma mindre men effektiva åtgärder som faller utanför kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhet. Därför avsätts 18 miljoner kronor för denna typ av åtgärder. Det kan till exempel handla om att tillgängliggöra en turistanläggning, eller annan viktig målpunkt person- eller godstransporter. Det är positivt om åtgärder kan finansieras av flera parter i syfte att stärka effekterna för regional utveckling.

Steg 1 och steg 2

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

Prioriteringsprinciper – gäller alla inriktningar

Prioriteringsprinciper för kombinationsresor cykel och kollektivtrafik

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

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

- Åtgärder som främjar hela-resan-perspektivet
- Förbättra befintliga bytespunkter, hållplatser och stationer
- Gena och säkra gång- och cykelstråk till hållplatser, bytespunkter och stationer
- Pendlarparkeringar vid de prioriterade stråken och bytespunkter enligt Region Uppsalas riktlinjer för pendlarparkering i Uppsala län¹¹
- Säkra cykelparkeringar vid bytespunkter och stationer

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

Tillgänglighet

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

Resenärsmiljö

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

Framkomlighet

- Åtgärder som förbättrar framkomligheten och restidskvoten i de utpekade stråken

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

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

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

I första hand är cykelåtgärder med fokus på vardagsresor prioriterat:

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

I andra hand stöds cykelåtgärder för rekreation och turism:

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

Prioriteringsprinciper för trafiksäkerhetshöjande åtgärder***Åtgärder längs statligt vägnät***

- Prioritering sker utifrån underlagsmaterial från Trafikverket och inventering av korsningar som bedöms ge störst effekt för ökad trafiksäkerhet.
- Åtgärder som ger säkra vägar för skolbarn i de utpekade tätorterna/stråken

Åtgärder för statlig medfinansiering

- Åtgärder som bidrar till utvecklingen av ett regionalt cykelnät samt mot regionalt viktiga målpunkter
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att förbättra vägar eller trafikmiljö till och kring vårdinrättningar och skolor prioriteras
- Åtgärder som bidrar till att stärka ett hela-resan-perspektiv med kollektivtrafik, gång och cykel
- Miljöförbättrande åtgärder som beräknas få största möjliga miljönytta

Prioriteringsprinciper för åtgärder för regional utveckling

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

Prioriteringsprinciper för steg 1- och 2-åtgärder

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

7.4 Summering av åtgärdsplanernas koppling till direktivet

Regeringens direktiv är övergripande gällande mål och inriktningar som sammantaget ska bidra till en hållbar transportinfrastruktur. Länsplanens prioriteringar gällande åtgärder är en viktig del i att nå dessa mål. I länsplanen finns det flera namnsatta objekt som bidrar till de transportpolitiska målen. Framför allt väg 55 och väg 288 som ska byggas om med mittsparerering kommer att bidra till etappmålet för trafiksäkerhet vilket innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken minskas. Gällande klimatmålen har länsplanen stora satsningar på fossilfria transporter både inom järnväg och gång- och cykel. Bland annat planeras en separerad gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge. Vidare planeras det för separerade gång- och cykelvägar längs de vägar som planeras bli mötesfria, det vill säga väg 55 och väg 288. Vikten av att applicera fyrstegsprincipen har blivit allt mer tydlig i infrastrukturplaneringen.

Länsplanen beaktar detta genom att planera för åtgärder gällande gång- och cykel längs sträckorna Tierp – Tierps kyrkby samt Morgongåva – Vittinge. Åtgärder som planeras längs dessa sträckor kommer i mycket stor utsträckning kunna applicera steg 2 åtgärder vilket i det här fallet handlar om att nyttja den befintliga körbanan och infrastrukturen istället för att bygga nytt.

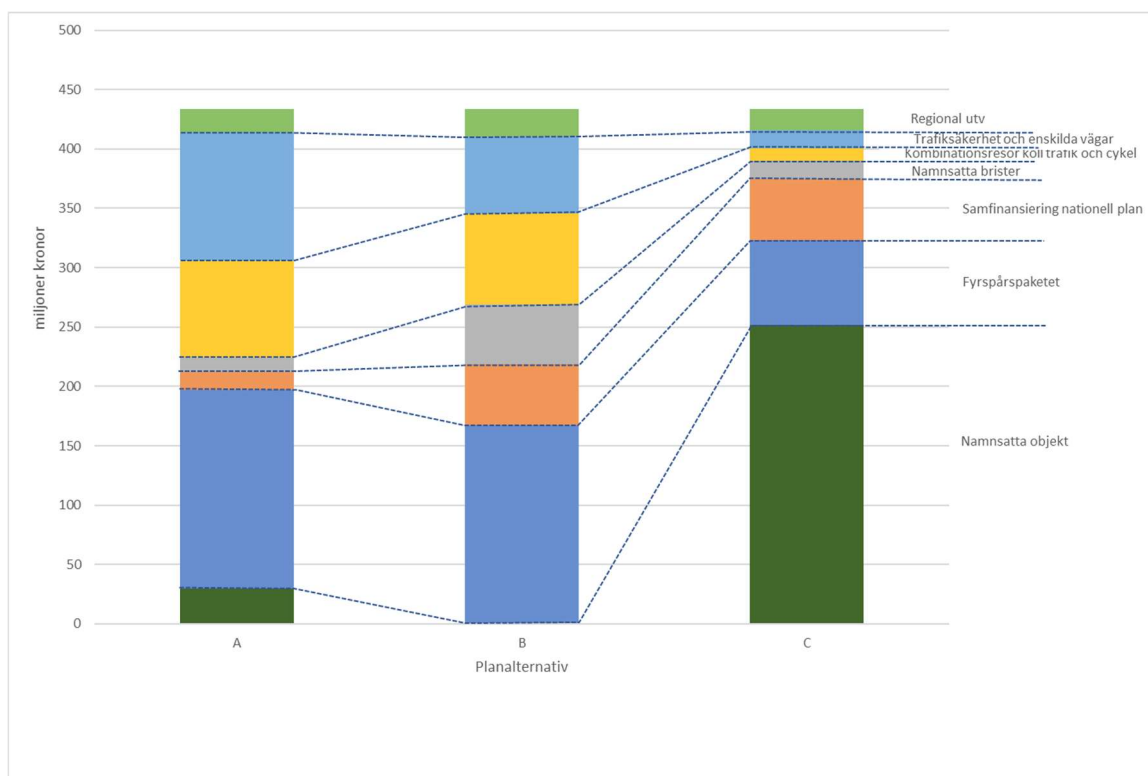
Uppsala kommun och Knivsta kommun har i avtal med staten avseende bostadsbyggande åtagit sig att planera för 48 000 nya bostäder, fördelat på 33 000 nya bostäder innan år 2050 i områdena Bergsbrunna och Södra staden i Uppsala kommun respektive 15 000 bostäder innan år 2057 i områdena Nydal och Alsike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

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

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

7.5 Jämförelse av de tre planinriktningarna

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



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

8. Bedömning av planinriktningar utifrån hållbarhetsaspekterna

Kapitel 8 sammanfattar det arbete som har gjorts i hållbarhetsbedömningen och de slutsatser som dras där. Bilaga 2 utgör hållbarhetsbedömningen i sin helhet och för mera detaljer hänvisas till den.

8.1 Strategisk miljöbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länsplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken¹² uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

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

8.2 Hållbarhetsbedömning med social konsekvensbedömning

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

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

8.3 Bedömningskriterier

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

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

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

Fokusområden social konsekvensbedömning

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

Fokusområden miljöbedömning

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

Underlag för konsekvensbedömningar

Samlade effektbedömningar

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

Effektsamband miljö

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

Klimat

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

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

Relativ attraktivitet

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

Hälsa

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

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

Landskap

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

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har bedömts utifrån typ av åtgärd och

närhet till skyddat område. Detta gäller även för aspekten Störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, vilken dock är komplext och i hög grad beroende av lokala förutsättningar. Denna typ påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, ÅVS eller väg- och järnvägsplan.

Effektsamband sociala konsekvenser

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

8.4 Sammanfattning av bedömning

Miljö

Klimat

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

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

Hälsa

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

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

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

Landskap

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

Trafiksäkerhet

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

Andelar och relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel

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

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

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

Sociala konsekvenser

Jämställdhetsperspektiv

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

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

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

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

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

Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

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

Socioekonomiska förutsättningar

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

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

Generell tillgänglighet

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

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

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

Osäkerhetsfaktorer i bedömningarna

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

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

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

9. Genomförande

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

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

9.1 Ansvarsrollerna i genomförandeprocessen

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

Region Uppsala

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

Regionfullmäktige

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

Regionstyrelsen

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

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden

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

Trafikverket

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

Det är Trafikverket som fattar beslutet om att påbörja den fysiska planeringen och att byggstarta ett objekt. Det är också Trafikverket som fattar det formella beslutet om hur de årliga medlen i potterna för statlig medfinansiering skall användas. Prioriteringarna som

trafik- och samhällsutvecklingsnämnden årligen fattar beslut om behöver därför ske i dialog med Trafikverket.

Länets kommuner

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

Länsstyrelsen

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

9.2 Genomförandeplanen

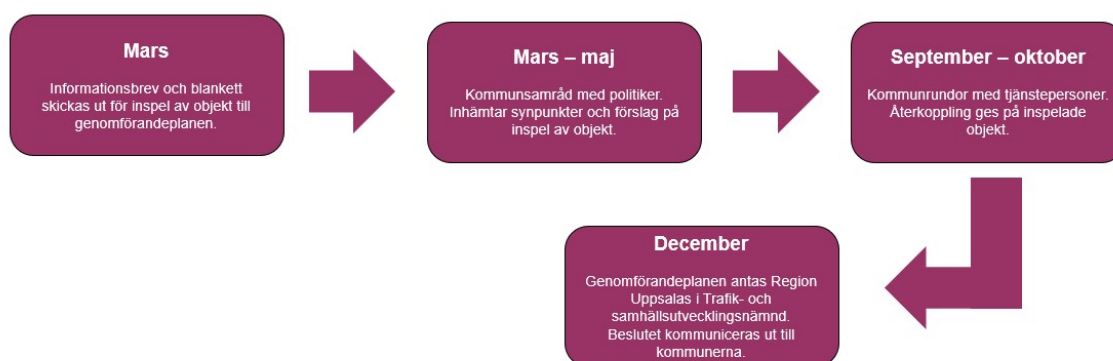
Genomförandeplanen beskriver infrastruktuursatsningar som finansieras av nationell plan, länsplan och Region Uppsala i egenskap av kollektivtrafikmyndighet.

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

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

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

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



Figur 19: Årshjul för genomförandeplanen Källa: Region Uppsala

10. Samverkansplattformar

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

10.1 Forum för fysisk planering (FFFP)

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

11. Uppföljning

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

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

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

Det är komplext att följa upp länsplanens faktiska genomförande och hur fördelningen ser ut på olika trafikslag eller steg i fyrstegsprincipen.

För exempelvis åtgärder med syfte att öka trafiksäkerhet är det inte alltid helt enkelt att härleda vilket färdsetts attraktivitet som främjas mest. Satsningar på mittseparering och trafiksäkerhetsåtgärder ökar trafiksäkerheten för biltrafik. I de fall där hastighetsstandarden sänks blir klimatpåverkan lägre, eftersom lägre hastighet ger lägre utsläpp av koldioxid. Ofta innebär satsning på mittseparering höjda hastighetsgränser och denna trafiksäkerhetsåtgärd ger då kortare restider och leder till fortsatt och ökat bilresande. Andra exempel på åtgärder som inte är möjliga att direkt härleda till visst trafikslag eller steg i fyrstegsprincipen är sidoområdesåtgärder, som torde avse åtgärder som främjar biltrafik, och åtgärder för säker passage, främjar oskyddade trafikanter (gående och cyklister).

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

12. Utvärdering och revidering

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

13. Bilagor

- Bilaga 1: PM Brister och behov
- Bilaga 2: Hållbarhetsbedömning
- Bilaga 3: Åtgärdsplaner, inklusive årsfördelning

14. Referenser och underlagsmaterial

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

15. Ordlista

Åtgärdsvalsstudie - ÅVS

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



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

Figur 20: Metodik för ÅVS-genomförande Källa: Trafikverket

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

Årsmedeldygnstrafik – ÅDT

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

Restidskvot

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

Hållbara transporter

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

Tillgänglighet

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

Lokal nytta

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

Regional nytta

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

Trafik och samhälle
Länsplan 2022

Datum
2021-03-30

PM Brister och behov i transportinfrastrukturen i Uppsala län

I detta PM redogörs för brister och behov i transportinfrastrukturen i Uppsala län. I november 2020 skickade Region Uppsala ut en förfrågan till länets kommuner då det gavs möjlighet att inkomma med brister och behov i det statliga väg- och järnvägsnätet. Även Trafikverket, Upplandsstiftelsen och två regioninterna verksamheter, Ambulanssjukvården och Fastighet och service, gavs möjlighet att inkomma med brister och behov. Region Uppsala har också i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kartlagt brister och behov specifikt relaterade till länets och angränsande läns busstrafik och järnväg. Brister och behov i länets transportinfrastruktur har också identifierats genom att kartlägga dessa utifrån genomförda utredningar från år 2017 till och med mars år 2021. Utredningar som legat till grund för inventeringen är främst åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er¹), stråkutredningar och tätortsutredningar.

Sammanlagt har drygt 480 brister identifierats och klassificerats enligt följande:

- Hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet
Inkluderar främst avsaknad av pendlarparkeringar och säkra anslutningsvägar till hållplatser samt brister i bytespunkter för både buss och tåg
- Gång- och cykel
Inkluderar avsaknad av gång- och cykelvägar samt felande länkar i gång- och cykelvägnätet
- Kollektivtrafik
Inkluderar brister i hållplatsinfrastrukturen samt brister kopplade till anläggningen vid hållplatser och stationer
- Järnväg
Inkluderar behov av planskilda korsningar, stickspår, förbigångsspår och ökad hastighet, kapacitetsbrister och behov av upprustning av stationer
- Sjöfart
Inkluderar behov av åtgärder kopplade till sjöfartsnäringen, exempelvis behov av passagerartrafik eller upprustning av infrastruktur såsom bryggor eller broar
- Trafiksäkerhet
Inkluderar korsningspunkter, osäkra passager, sidoområdesåtgärder, siktåtgärder, hastighetsåtgärder samt mittseparering
- Övriga brister

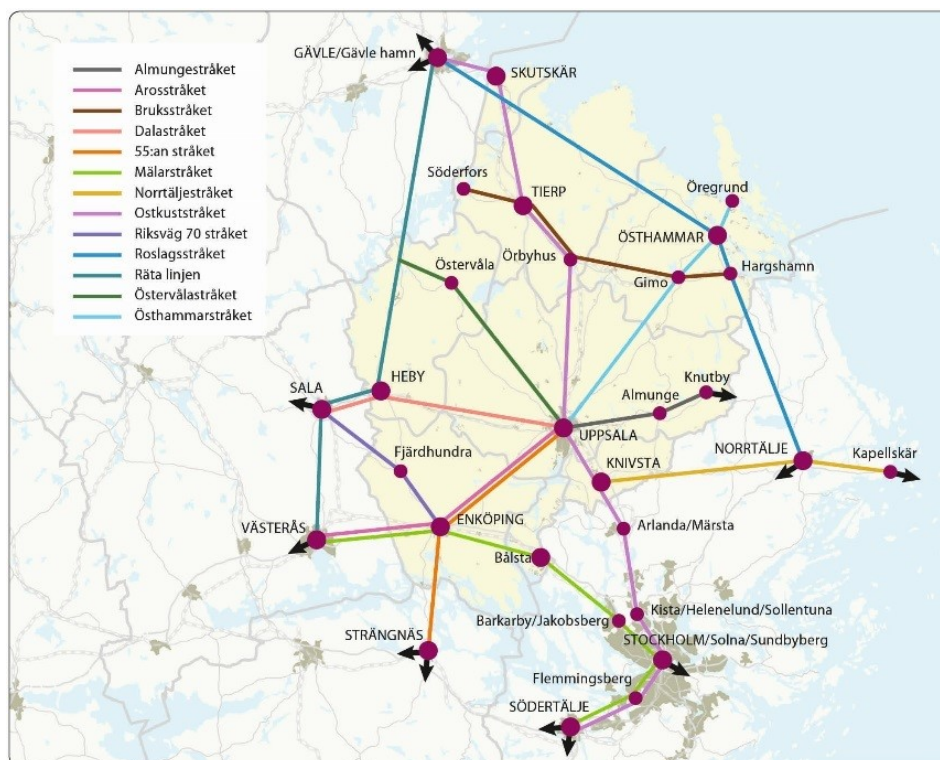
¹ En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är en studie som ska föregå alla formella planeringsprocesser och ta hänsyn till alla trafikslag för att skapa en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder.

Inkluderar till exempel brister som kräver elektrifieringsåtgärder och bulleråtgärder

I avsnitten presenteras brister och behov i transportinfrastrukturen i Uppsala län på en övergripande nivå längs med respektive stråk.

Stråken i Uppsala län

I länsplanen har Region Uppsala identifierat de transportstråk och noder som har betydelse för utvecklingen i Uppsala län som helhet. I kartan nedan åskådliggörs transportstråken i Uppsala län.



Figur 1. Karta över transportstråk i Uppsala län.

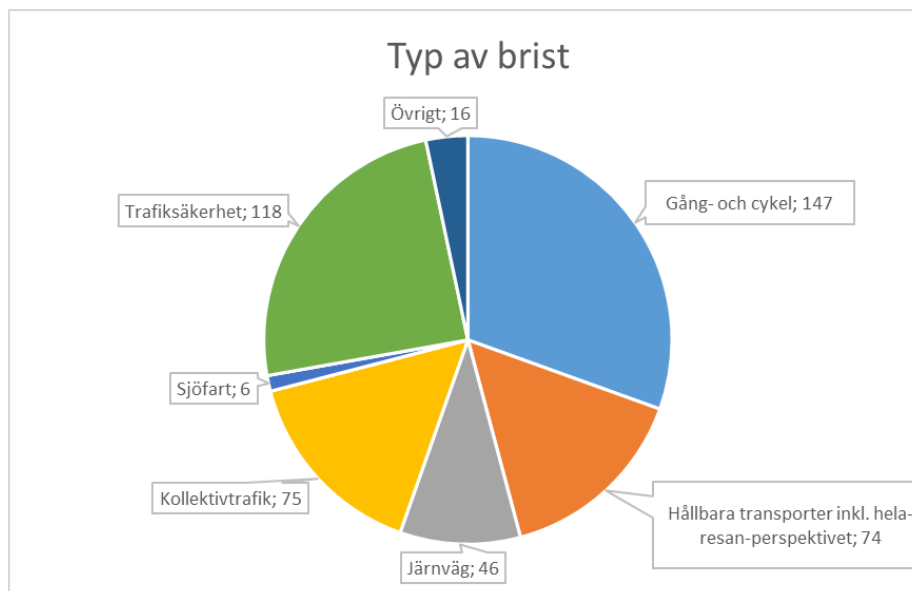
Tabell 1 nedan beskriver vilka vägar och järnvägar som ingår i de olika stråken.

Tabell 1. De vägar och järnvägar som ingår i respektive stråk.

Namn på stråken i länet
Almungestråket Uppsala – Gunsta – Almunge – Knutby – (Edsbro) Väg 282
Arosstråket (Arlanda)-Uppsala – Enköping – (Västerås/Örebro/Oslo) Aroslänken E18
Bruksstråket Söderfors – Tierp – Gimo – Hargshamn Väg 292, Hargshamnsbanan, Hargs hamn
Dalastråket Uppsala – Morgongåva – Heby – (Sala/Borlänge/Mora) Dalabanan, Väg 72
55:an stråket Uppsala – Enköping - Hjulstabron – (Strängnäs/Norrköping) Väg 55
Mälarstråket (ABCU) (Södertörn/Stockholm/Sundbyberg) – Bålsta – Enköping – (Västerås) Mälarbanan, E18, Väg 263, (Väg 267), väg 515
Ostkuststråket (ABC) (Södertälje/Stockholm) – Arlanda – Knivsta – Uppsala Ostkustbanan, E4, Väg 255
Ostkuststråket (CX) Uppsala – Tierp – Skutskär – (Gävle/Gävle hamn) Ostkustbanan, E4, Väg 600, Väg 290, Väg 291
Norrtäljestråket Knivsta – (Norrtälje/Kapellskär) Väg 77
Riksväg 70 stråket Enköping – Fjärdhundra – (Sala/Borlänge/Mora) Väg 70 (nationell väg)
Roslagsstråket (Gävle/Gävle hamn) – Karlholmsbruk – Forsmark – Östhammar – Hargshamn – (Norrtälje) Väg 76
Räta linjen (Norrköping/Västerås) – Heby – Tärnsjö – (Hedesunda/Valbo) Väg 56 (nationell väg)
Östervålastråket Uppsala – Harbo – Östervåla – Räta linjen Väg 272, Väg 869
Östhammarsstråket Uppsala – Alunda – Gimo – Östhammar – Öregrund – Gräsö Väg 288, Väg 76, Väg 1100, väg 661, 673, inkl färjetrafik

Övergripande om brister i Uppsala län

Av de 482 brister och behov som identifierats i transportinfrastrukturen i Uppsala län är de vanligast förekommande brister i gång- och cykelvägnätet, se Figur 2. Det saknas länkar på många platser samt möjlighet att cykla mellan orter, både i pendlings- och fritidssyfte.



Figur 2. Antal brister och behov per kategori 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 och hanteras framförallt i nationell plan som rör regional och storregional tillgänglighet. Det betyder att det finns ett behov av att koppla ihop åtgärder som finansieras via nationell plan med länsplanens åtgärder.

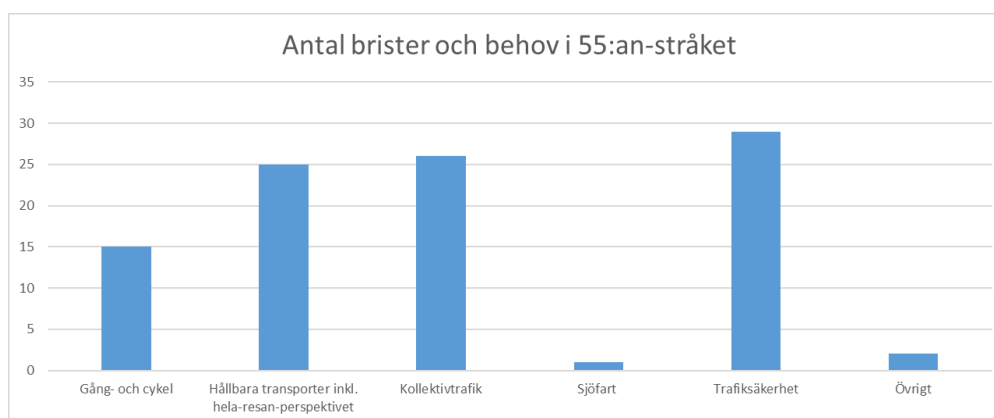
Behovet av ett hela-resan-perspektiv längs stråken framkommer tydligt som en brist när slutsatser från utredningar, workshops och kommunernas inrapporterade brister läggs samman. Från start till mål omfattar en resa ofta ett byte mellan olika transportslag; cykel till buss, bil till buss, buss till buss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

Brister i stråk

I detta avsnitt presenteras bristerna i transportinfrastrukturen för respektive stråk, samt en sammanfattning av de brister som är kommunöverskridande.

55:an-stråket

Cirka en femtedel, närmare bestämt 98 stycken, av alla identifierade brister och behov i transportinfrastrukturen i Uppsala län har identifierats längs 55:an-stråket. 55:an-stråket består av väg 55, och längs vägen har brister kopplade till gång- och cykel, trafiksäkerhet, kollektivtrafik, framkomlighet och hållbara transporter inklusive hela-resan-perspektivet identifierats. Hjulstabilbron är den enda sjöfartsbristen, se Figur 3 nedan för en sammanställning av bristerna längs 55:an-stråket.



Figur 3. Antal brister och behov i 55:an-stråket redovisat per kategori.

Längs stråket finns ett behov att säkra ett hela-resan-perspektiv, bland annat genom upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och accelerationsfält för bussar så de kan ta sig ut från hållplatser på ett trafiksäkert sätt. Vidare finns ett behov av nya pendlarparkeringar för både bil och/eller cykel samt standardhöjning av nuvarande pendlarparkeringar. I stråket finns det brister i gång- och cykelvägnätet och det finns brister för de oskyddade trafikanterna vid en hel del GCM-passager².

Längs väg 55 finns brister i trafiksäkerheten i korsningar (södra infarten till Örsundsbro, vid Skolsta, Enköpings företagspark), och det finns behov av planskilda passager (Enköpings företagspark, Skolsta, Säva, Ramstalund, Skärfälten). Från Enköping till länsgränsen söderut finns behov av trafiksäkerhetsåtgärder, och norrut från Enköping behöver trafiksäkerheten och framkomligheten ses över. Övriga brister består av behov av bulleråtgärder längs väg 55 mellan Björndammen och Enköping.

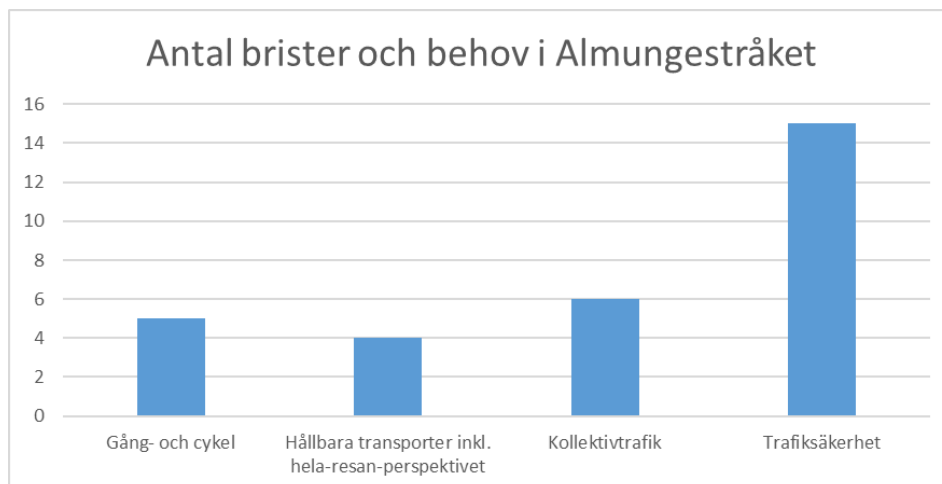
Riksväg 70-stråket

Längs riksväg 70-stråket har en brist identifierats. År 2018 färdigställdes riksväg 70 till mötesfri 2+1 väg. Efter projektets avslut kvarstår felande länkar i gång- och cykelinfrastrukturen vilket försvårar gång- och cykelmöjligheterna mellan Fjärdhundra och Enköping.

² En GCM-passage är en ordnad passage för gående och/eller cyklister och mopedister.

Almungestråket

Längs Almungestråket (väg 282) har brister kopplade till trafiksäkerhet, kollektivtrafik, gång- och cykel samt hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet identifierats, se Figur 4.



Figur 4. Antal brister och behov i Almungestråket redovisat per kategori.

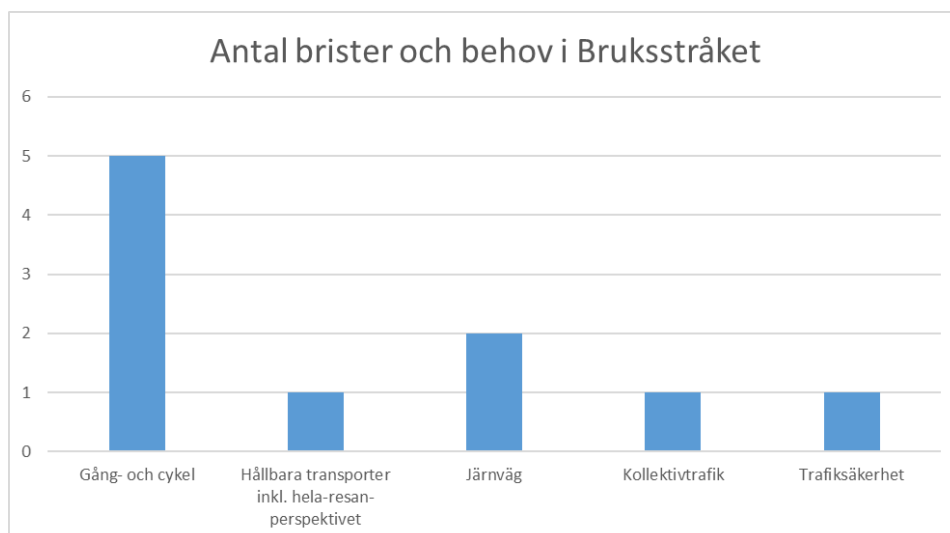
Väg 282 är en smal väg som på vissa sträckor saknar vägren. Det finns brister i trafiksäkerheten vid flera korsningspunkter, exempelvis vid avfarten mot Danmark samt korsningen väg 655/657. Vidare finns det brister gällande cykelbarheten, cykelförbindelser saknas främst mellan Gunsta och Almunge. Det finns brister gällande hållplatsinfrastrukturen både med avseende på utformning och tillgänglighetsanpassning. Det saknas pendlarparkeringar i anslutning till ett antal strategiska hållplatslägen, exempelvis i Länna och Gunsta.

Arosstråket

I Arosstråket finns behov av förbättrad kollektivtrafik. Arosstråket är särskilt en felande länk i järnvägssystemet som kopplar samman större regionala kärnor med varandra, och stråket är i behov av en järnvägsförbindelse mellan Enköping och Uppsala. Järnvägsförbindelsen i Arosstråket är ett prioriterat åtgärdsbehov efter 2030 i Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen, gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen i sju län: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland.

Bruksstråket

Längs Bruksstråket har 10 brister identifierats, och ett flertal brister är kopplade till behovet av en ökad cykelbarhet, se figur 4. Vidare finns även behov av att åtgärda GCM-passager i Tierp och Söderfors.



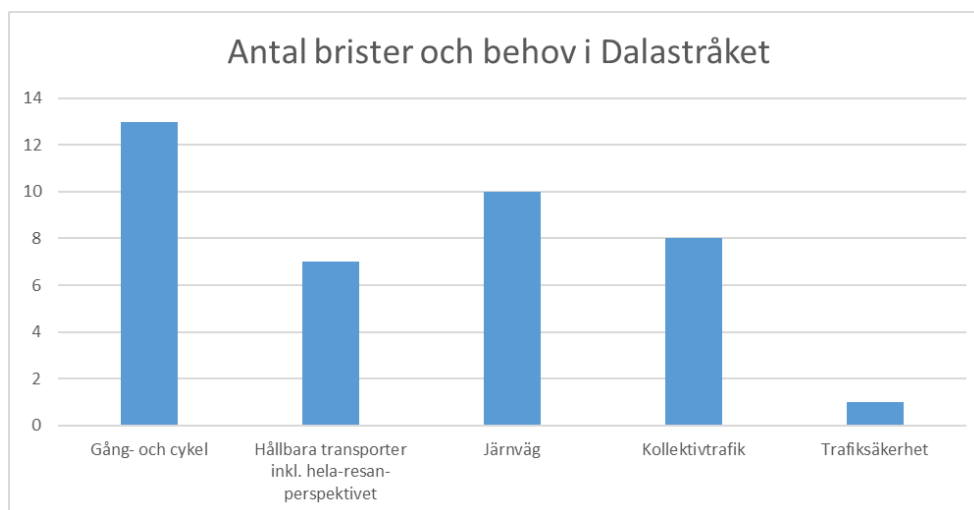
Figur 5. Antal brister och behov i Bruksstråket redovisat per kategori.

Det finns behov av ett utökat antal pendlarparkeringar och det har även identifierats trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter längs med Långgatan i Österbybruk.

När det gäller Hargshamnsbanan finns det behov av att säkerställa att godstransporter kan fortsätta transporteras på banan vilket gör att det är viktigt att underhållsåtgärder genomförs längs banan. På längre sikt finns det behov av att elektrifiera Hargshamnsbanan för att möjliggöra trafikering med persontrafik.

Dalastråket

Brister i transportsystemet i Dalastråket är 39 till antalet och finns längs väg 72 och Dalabanan. Förutom järnvägsbristerna längs Dalabanan har brister längs väg 72 kopplade till främst gång- och cykel, kollektivtrafik och hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet identifierats, se Figur 6.



Figur 6. Antal brister och behov i Dalastråket redovisat per kategori.

Det finns brister gällande trafiksäkerheten i flertalet GCM-passager, främst i Morgongåva, Järlåsa och Vittinge. Det saknas även GC-länkar längs hela stråket och det finns behov av ny gång- och cykelväg genom Morgongåva från korsningen väg 72/Brunkullavägen vidare mot Vittinge.

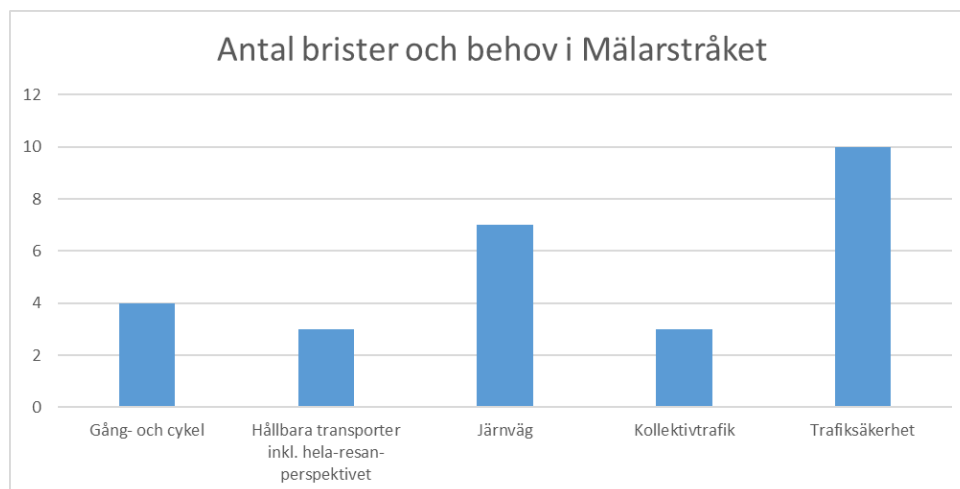
Längs hela stråket finns brister i hållplatsinfrastrukturen och det saknas accelerationsfält i anslutning till hållplatserna. Vid prioriterade hållplatser saknas också pendlarparkeringar, till exempel vid Åland och Vänge. Många av de pendlarparkeringar som finns behöver standardhöjas, utökas samt få en bli officiella genom exempelvis skyltning. I Heby kommun finns också behov av att säkra ett hela-resan-perspektiv och möjlighet att cykla i stråket. Vad gäller trafiksäkerhet måste oskyddade trafikanter skyddas bättre längs stråket.

Trafiksäkerhetsbrister finns vid plankorsningen Ramsjövägen i Morgongåva där väntande bilar hindrar bussens framkomlighet vid bomfällning. Vid Morgongåva station är det brister i utformningen av hållplatsläget vilket medför att bussen inte kan angöra rätt vid plattformen.

De järnvägsbrister som har identifieras längs Dalabanan består av behovet av planskilda korsningar i Morgongåva, dels vid Ramsjövägen, dels vid Molnebovägen. En brist finns också vid i Uppsala vid Börjegatans plankorsning där framkomligheten är bristande för bil och kollektivtrafik. Vidare finns ett behov av ett stickspår i Morgongåva till Morgongåva företagspark. Stationerna i Heby och Morgongåva är i behov av upprustning då de har tekniska brister och brister i tillgänglighet, och det finns ett behov av en utredning om förutsättningar för en ny station i Järlåsa.

Mälarstråket

Antal identifierade brister och behov längs Mälarstråket är 27 stycken och är kopplade till järnväg, trafiksäkerhet, kollektivtrafik, gång- och cykel samt hållbara transporter inklusive hela-resan-perspektivet, se Figur 7.



Figur 7. Antal brister och behov i Mälarstråket redovisat per kategori.

Flertalet av trafiksäkerhetsbristerna rör trafikplats Draget vid E18. Trafikplatsens utformning anses vara undermålig och sikten dålig. Trafikplatsen har en hög belastning och ligger på gränsen till kapacitetsbrist. I närheten till trafikplatsen finns behov av en officiellt utpekad pendlarparkering. Trafikplats Åsen brister också vad gäller trafikanslutning österifrån och för gång- och cykeltrafik. Det finns också ett behov av en pendlarparkering med god anslutning till trafikplats Åsen.

Behov av trafiksäkerhetsåtgärder finns längs väg 263 i Vreta, i Krägga/Stämsvik finns det behov av en ny av- och påfart från och till E18 samt väg 263 som är i behov av en vägrensbreddning. Väg 263 är också i behov av övriga trafiksäkerhetshöjande åtgärder, såsom uträtning av vägen, samt gång- och cykelväg och åtgärder kopplade till upprustning och anläggande av hållplatser. Vidare finns även behov av pendlarparkering längs väg 263 i Ekolsund. Mellan Ekolsund och Krägga finns behov av en ökad cykelbarhet samt mellan Bålsta och

Bro. Längs väg 545 och 542 mellan Bålsta och Krägga/Stämsvik brister säkerheten och tillgängligheten vid busshållplatser på sträckan.

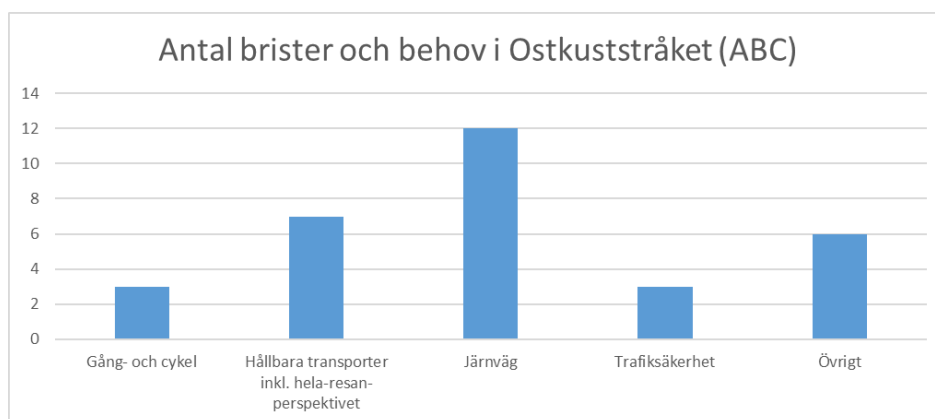
Längs Mäljarbanan råder kapacitetsbrist vid stationerna i Uppsala län och det finns behov av ökad kapacitet och turtäthet längs banan i takt med att länet och angränsande län växer. Bålsta station och Enköpings station är också i behov av upprustning på grund av tekniska brister, brister i tillgänglighet och resenärsmiljö.

Norrtäljestråket

Längs Norrtäljestråket har två trafiksäkerhetsbrister identifierats. Dels rör bristerna trafiksäkerhet enligt den ÄVS för väg 77 som genomförs enligt gällande plan, dels finns brister i trafiksäkerheten vid korsningen väg 77/väg 1049 (i närheten av Spakbacken).

Ostkuststråket (ABC)

Längs Ostkuststråket (ABC) har brister kopplade till järnväg, hållbara transporter inklusive hela-resan-perspektivet, trafiksäkerhet, gång- och cykel, kollektivtrafik och övriga brister identifierats, se Figur 8. Flertalet av bristerna är kopplade till Ostkustbanan, det vill säga brister kopplat till järnväg.



Figur 8. Antal brister och behov i Ostkuststråket (ABC) redovisat per kategori.

Längs Ostkustbanan finns behov av säkra passager över järnvägen, främst i tätorterna. Vidare finns behov av kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan både på kort och lång sikt, exempelvis utbyggnad av signalsystemet och växlar samt utbyggnad av genomgångsspår och två ytterligare spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län. Stationerna längs järnvägen behöver rustas upp för att klara banans framtida kapacitet samt för att åtgärda de tekniska brister som finns i dagsläget, och det kommer även att behövas en mindre busstation i Alsike. Lokalisering av Alsikes station behöver fastställas för att möjliggöra adekvat framtidsplanering för Knivsta kommun. Vidare behöver tillgängligheten till den nya stationen Uppsala södra samt dess funktion som bytespunkt säkras. I Uppsala där Uppsala C är bytespunkt för buss och tåg finns det ett antal brister och behov för att kunna bli anpassas till framtida behov av utökad kapacitet.

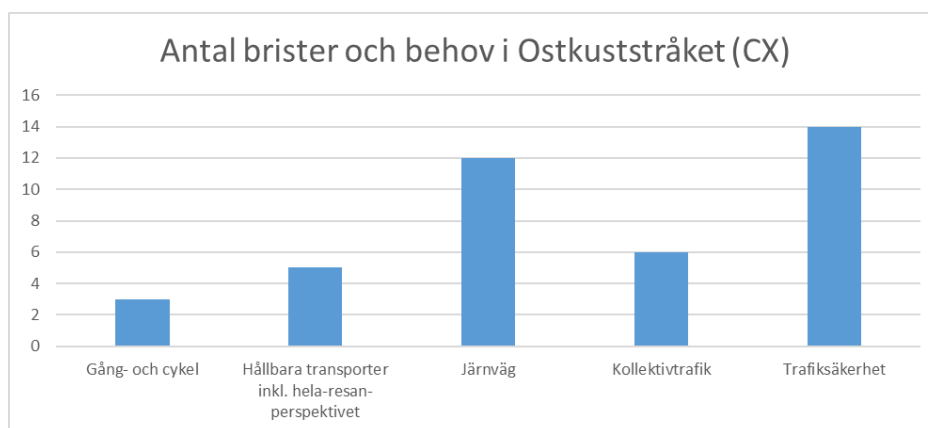
Vad gäller vägnätet behöver trafiksäkerheten förbättras på väg 255 på sträckan Vassunda – Flottsund – Sävja samt vid nya trafikplatser vid Mora stenar och Nor/Säbysjön. Vägnätet i och omkring Alsike och Knivsta har kapacitetsbrister samt bristande standard för tunga fordon. Vägnätet i Uppsala lider också av kapacitetsbrist, och en koppling över Fyrisån mellan Bergsbrunna och Ultuna och vidare till Gottsunda.

Idag saknas möjlighet till effektiv och gen cykelpendling på sträckorna Uppsala – Alsike – Knivsta och Knivsta - Odensala, samt möjligheten att på ett trafiksäkert sätt ta sig till skolor, fritidsanläggningar, Knivsta station samt andra betydande

målpunkter för arbetspendling i Knivsta, Arlanda och Märsta för oskyddade trafikanter. Generellt gäller att gång- och cykelåtgärder behövs i omlandet kring Ostkustbanan då många oskyddade trafikanter rör sig längs med Ostkustbanan.

Ostkuststråket (CX)

Längs Ostkuststråket (CX) har brister kopplade till gång- och cykel, trafiksäkerhet, kollektivtrafik, järnväg och hållbara transporter inklusive hela-resan-perspektivet identifierats, se Figur 9.



Figur 9. Antal brister och behov i Ostkuststråket (CX) redovisat per kategori.

Längs väg 600 mellan Uppsala och Björklinge har det identifierats brister kring cykelbarheten, hållplatsinfrastrukturen och passager över väg 600 för oskyddade trafikanter. Det finns behov av pendelparkeringar för cykel och/eller bil, exempelvis i Läby och Björklinge.

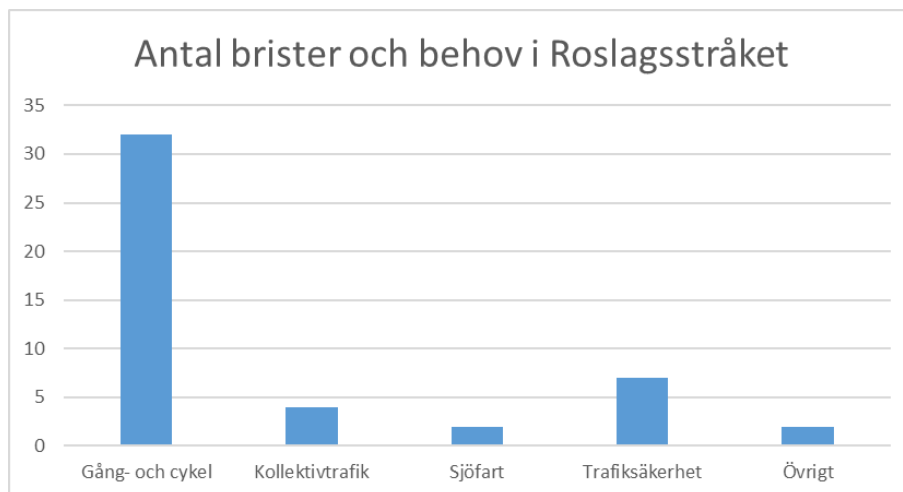
Det finns inspelade cykelbrister längs med väg 700 mellan Björklinge och E4:an och bristerna handlar om avsaknad av en sammanhängande gång- och cykelväg.

Väg 290 är en kurvig väg i behov av sidoområdesåtgärder och längs vägen finns ett par korsningar som brister i trafiksäkerheten. Mellan Storvreta och Vattholma finns det brister i cykelbarhet, det vill säga det saknas sammanhängande gång- och cykelväg.

Ostkustbanans stationer är i behov av stationsanpassningar vilket innebär ombyggnad med plattformsförlängning, plattformshöjning samt förbättrad standard av resenärsmiljön på samtliga stationer från Storvreta till Furuviik. Bomfällningar vid plankorsningarna St. Persgatan och St. Olofsgatan i Uppsala bedöms leda till bristande tillgänglighet, framkomlighet och trafikfarligt beteende. En växande tågtrafik skapar ett behov av en ny depåanläggning längs Ostkustbanan vid Fullerö.

Roslagsstråket

Majoriteten av Roslagsstråkets brister finns längs med väg 76 och är gång- och cykelbrister. Roslagsstråket har också brister vad gäller trafiksäkerhet och kollektivtrafik samt ett fåtal brister kopplade till sjöfart och övrigt. Totalt har 47 brister identifierats längs Roslagsstråket, se Figur 10.



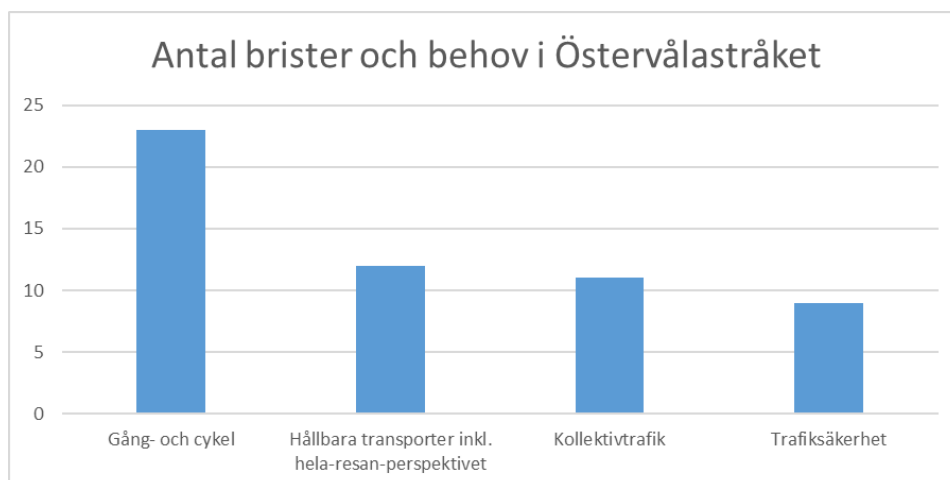
Figur 10. Antal brister och behov i Roslagsstråket redovisat per kategori.

Gång- och cykelbristerna består främst av osäkra GCM-passager i Skutskär och Skärplinge, samt avsaknad av cykelbarhet längs med delsträckor i stråket. Trafiksäkerhetsbristerna är främst att vägen är i behov av vägrensbreddning och sidoområdesåtgärder. På vissa platser behöver också trafikmiljön för oskyddade trafikanter förbättras. Vidare finns även behov av säkra passager, exempelvis i Skärplinge och Harg. Söder om Skärplinge finns brister i hållplatsinfrastrukturen då det finns många vägrenshållplatser. Det finns också behov av omlokalisering av hållplatsen vid Äpskärs hållplats samt standardhöjning av hållplatser i Harg.

Bristerna kopplade till sjöfart består av muddring utanför Karlholms strand samt upprustning av Björns brygga. Vidare finns vid Ångskärs djuphamn behov av att möjliggöra en ökad tillgänglighet för båtutrustning och rörligt friluftsliv, både från sjö- och landsida längs med kusten i Uppsala län. Övriga brister består av laddinfrastruktur för tung trafik längs stråket.

Östervålastråket

Längs Östervålastråket har 55 brister kopplade till gång- och cykel, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet identifierats, se Figur 11.



Figur 11. Antal brister och behov i Östervålastråket redovisat per kategori.

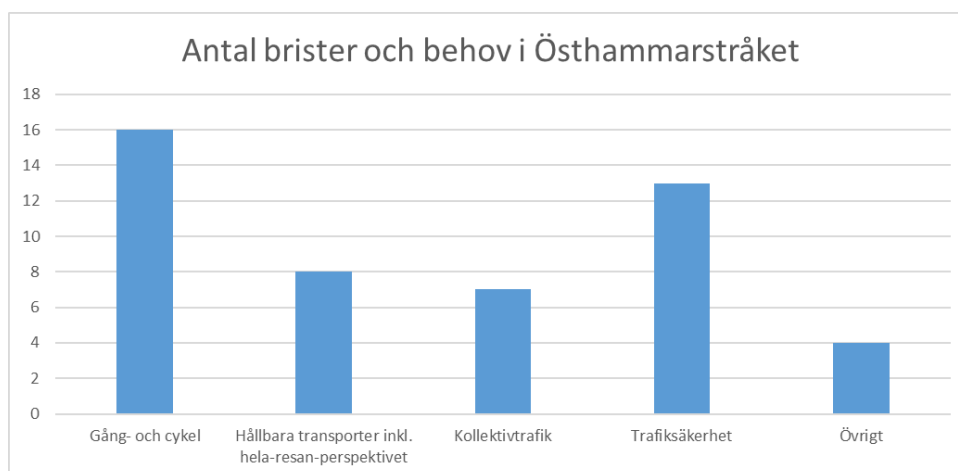
Brister som identifierats längs stråket rör främst tillgänglighet för oskyddade trafikanter, ett bristande hela-resan-perspektiv med till exempel avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska punkter samt bristande tillgänglighet till hållplatser som konsekvens av bland annat genomförda sidområdesåtgärder i form av räcken.

Det har också pekats ut att det saknas gång- och cykelanslutningar så att oskyddade trafikanter kan röra sig längs med eller över väg 272 på ett trafiksäkert sätt. Kollektivtrafiken påverkas utifrån att det saknas tillgängliga och säkra hållplatser. Vissa hållplatser saknar fickor, våderskydd samt anslutande gång-och cykelvägar. I anslutning till en hel del hållplatser längs sträckan finns ett behov av pendlarparkeringar, antingen för både cykel och/eller bil. Bytespunkt Östervåla busstation har bristande standard.

Längs väg 272 finns bristande gång- och cykelpassager, främst i Harbo, Östervåla och Uppsala. Mellan Brobykorset och Östervåla finns brister gällande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Östhammarstråket

Längs Östhammarstråket finns brister gällande trafiksäkerhet, gång- och cykel, kollektivtrafik, hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet samt övriga brister, totalt 48 stycken se Figur 12.



Figur 12. Antal brister och behov i Östhammarstråket redovisat per kategori.

Vägen från Skäve cirkulationsplats till Jälla har bristande trafiksäkerhet för fordonstrafik. Längs med hela sträckan av väg 288 finns det bristande utformning av vänster- och högersvängar och på vissa delsträckor råder det stora framkomlighetssvårigheter.

Vägen mellan Gimo-Börstil har en bristande standard i såväl plan som profil. Sidoområdena har också överlag låg standard och längs sträckan finns många enskilda utfarter, busshållplatser och parkeringsfickor. Längs sträckan saknas officiella pendlarparkeringar för bil och cykel och det är bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter att ta sig längs och över vägen.

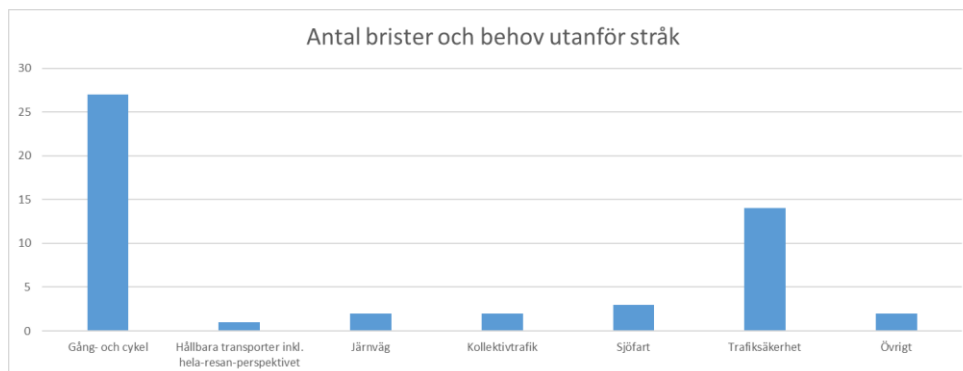
Längs med hela stråket saknas accelerationsfält för kollektivtrafiken vid hållplatser.

I Gimo tätort finns behov av att flytta nuvarande bytespunkt till en ny lokalisering längs med väg 288 och bytespunkten behöver utvecklas för att möta framtidens behov.

I Alunda finns bristande gång- och cykelbarhet inom tätorten. Tillgänglighet till hållplatser längs med väg 288 är bristande ur ett hela-resan-perspektiv. De övriga bristerna i Alunda avser behov av ny påfart och gång- och cykelväg från Foghammar och till viktiga målpunkter i Alunda såsom grundskola och bytespunkt.

Brister utanför stråk

Utanför stråken finns främst brister kopplade till gång- och cykel och trafiksäkerhet. Ett fåtal av de andra bristkategorierna har också identifierats, se Figur 13.



Figur 13. Antal brister och behov utanför stråk redovisat per kategori.

Brister rör främst gång- och cykelpassager längs mindre vägar, exempelvis längs med väg 290. Det finns även brister avseende avsaknad av gång- och cykelvägar, mellan exempelvis Lurbo-Hammarskog, Bålsta-Skokloster samt Tolfta-Strömsberg.

Brister kopplade till trafiksäkerhet rör främst trafiksäkerhet och framkomlighet i det mindre statliga vägnätet i Östhammars kommun men också längs med väg 740 i Tierps kommun.

Gällande brister i sjöfarten finns behov av en året-runt-färja över Skofjärden med förbindelse i första hand till Sigtuna och Uppsala. Skärgårdstrafik i Östersjön har också identifierats som ett behov.

Kommunöverskridande brister

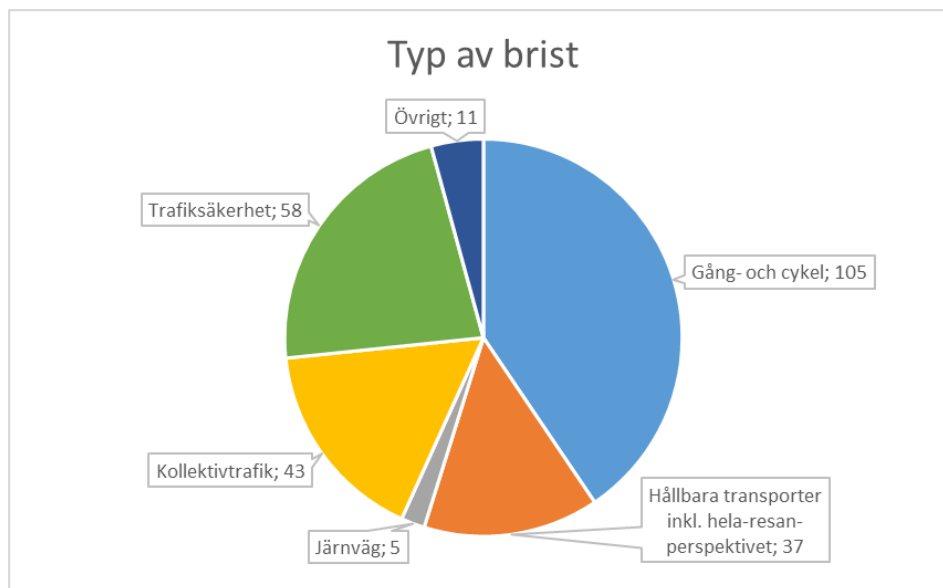
Framförallt identifierades kommunöverskridande brister längs de fyra järnvägbanorna (Mäljarbanan, Ostkustbanan, Hargshamnsbanan och Dalabanen). Dessa är exempelvis stationsanpassningar, kapacitetsbrist, planskilda korsningar och elektrifiering.

Längs med vägnätet finns kommunöverskridande brister längs de flesta stråk som exempelvis utmed väg 55 och väg 272.

Identifierade brister utifrån utredningar

Brister och behov i länets transportsystem som har identifierats genom åtgärdsvalsstudier, stråkutredningar och tätortsutredningar består till största del av gång- och cykelbrister, se Figur 14 **Fel! Hittar inte referenskälla..** Totalt identifierades 145 gång och cykelbrister i länet varav 105, drygt två tredjedelar, identifierades i genomförda utredningar. En stor andel av bristerna kopplade till gång- och cykel är brister i GCM-passager identifierade utifrån inventeringen av GCM-passager på Europa-, Riks- och länsvägar³.

³ Källa: Inventering av GCM-passager på Europa-, Riks- och länsvägar i Uppsala län, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, 2020



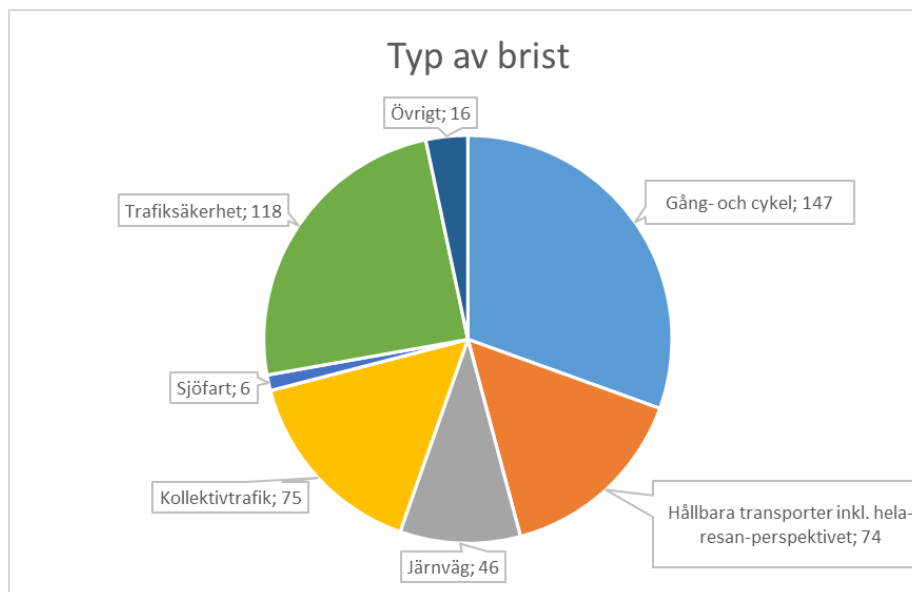
Figur 14. Antal brister identifierade genom genomförda utredningar i Uppsala län.

Brister och behov kopplade till järnväg är få till antalet men dessa har i stället fångats upp i bland annat arbetet med kommunerna och den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Inga sjöfartsbrister har identifierats i utredningar utan dessa har kommit från kommunernas rapporterade brister. Av brister relaterade till trafiksäkerhet, kollektivtrafik och hållbara transporter inklusive hela-resan-perspektivet har cirka hälften identifierats från utredningar medan hälften inkommit från andra intressenter. Övriga brister har främst identifierats genom utredningar och består exempelvis av kapacitetsbrist i vägnätet, dragning av nya trafikkorridorer och bulleråtgärder.

Summering

I detta PM har det redogjorts för brister och behov i transportinfrastrukturen i Uppsala län. Identifieringen av brister och behov har skett genom att intressenter, däribland kommuner, Trafikverket och Upplandsstiftelsen, fått inkomma med brister och behov. Vidare har brister och behov kartlagts utifrån genomförda åtgärdsvalsstudier samt stråk- och tätortsutredningar i Uppsala län från år 2017 till och med mars år 2021.

Totalt har 482 brister och behov i Uppsala läns transportinfrastruktur identifierats och klassificerats som en av följande kategorier: hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet, gång- och cykel, kollektivtrafik, järnväg, sjöfart, trafiksäkerhet och övriga brister. Störst antal klassificerade brister finns i kategorin gång- och cykel i vilken 147 av bristerna återfinns. Två tredjedelar av gång- och cykelbristerna har identifierats utifrån de utredningar som genomförts under de senaste åren. Den näst största kategorin av brister är trafiksäkerhetsbrister, följt av kollektivtrafik och hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet, se Figur 15.



Figur 15. Antal brister och behov per kategori i Uppsala län.

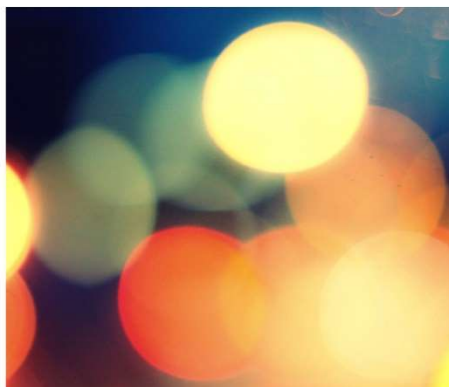
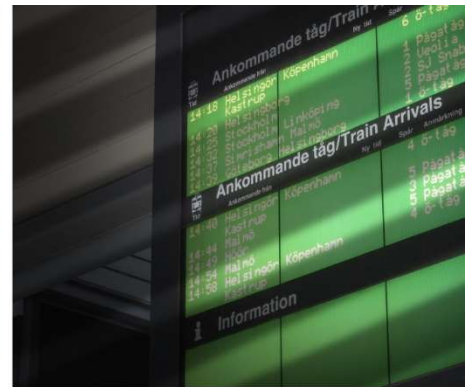
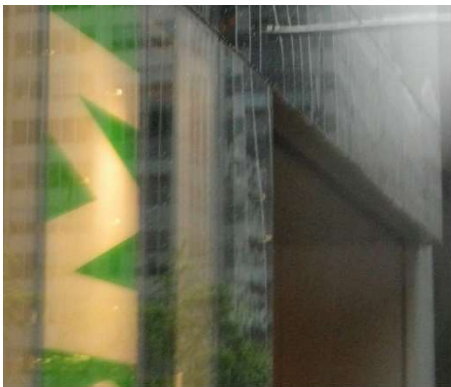
Sett till antal brister per stråk har störst antal brister identifierats längs 55:an-stråket. Längs stråket har 98 brister och behov identifierats, varav cirka 80 stycken är jämnt fördelade mellan trafiksäkerhet, kollektivtrafik och hållbara transporter inkl. hela-resan-perspektivet. Bland annat finns det behov av upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser längs stråket, nya pendlarparkeringar samt ett ökat skydd för de oskyddade trafikanterna.

Andra stråk som har många brister är Östervålastråket, Roslagsstråket och Ostkuststråken. Bristerna längs Östervåla- och Roslagsstråket består främst av gång- och cykelbrister, medan brister längs Ostkuststråken består av järnvägs- och trafiksäkerhetsbrister. Antal brister utanför stråk är också många och består främst av brister i gång- och cykelvägnätet och trafiksäkerheten längs med mindre vägar.

De kommunöverskridande bristerna kopplar i mångt och mycket till de olika järnvägsbanorna i länet - Ostkustbanan, Mäljarbanan, Dalabanan och Hargshamnbanan – och bristerna rör exempelvis stationsanpassningar, kapacitetsbrist, planskilda korsningar och elektrifiering. Längs med vägnätet finns kommunöverskridande brister längs de flesta stråk som exempelvis utmed väg 55 och väg 272.

Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2023 Region Uppsala

Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning



Dokumentinformation

Titel:	Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2023 Region Uppsala: Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning
Serienummer:	2021:115
Projektnummer:	21054
Författare:	Olivia Dahlholm Anna-Klara Ahlmer Lovisa Indebetou Kristoffer Levin Hanna Wennberg
Kvalitets- granskning:	Kristoffer Levin
Beställare:	Region Uppsala Kontaktperson: Sofia Krafft, sofia.krafft@regionuppsala.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2021-08-20	Preliminär version	Beställare
0.91	2021-08-26	Justeringar efter syn- punkter beställare	Beställare

Förord

Region Uppsala ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2022–2033. I samband med detta anlätades Trivector Traffic AB under våren 2021 för att genomföra en strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning för länsplanen. Bedömningen redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också sociala konsekvenser.

Från Trivectors sida har Lovisa Indebetou varit övergripande projektledare för den strategiska miljöbedömningen och också haft huvudansvar för delen som handlar om miljöbedömning. Hanna Wennberg har haft huvudansvar för den sociala konsekvensbedömningen. I arbetet har också Olivia Dahlholm, Anna-Klara Ahlmer och Kristoffer Levin deltagit. Kristoffer har dessutom varit kvalitetsgranskare. Kontaktpersoner hos Region Uppsala har varit Sofia Krafft och Cecilia Carlqvist.

Trivector Traffic AB

Lund augusti 2021

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Länsplan för regional infrastrukturplanering	1
1.2	Strategisk miljöbedömning	1
1.3	Social konsekvensbedömning	3
1.4	Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen	4
2.	Mål, avgränsning och bedömningsgrunder	6
2.1	Styrande nationella och regionala mål	6
2.2	Avgränsning	15
2.3	Bedömningsgrunder	16
3.	Nulägesbeskrivning	26
3.1	Studerade dokument	26
3.2	Demografiska och socioekonomiska förutsättningar	27
3.3	Tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar	34
3.4	Trafik och infrastruktur	39
3.5	Miljö och hälsa	40
3.6	Slutsatser nuläge	42
4.	Bedömning av planalternativ	43
4.1	Beskrivning av planalternativen	43
4.2	Betydande miljöpåverkan	52
4.3	Sociala konsekvenser	62
4.4	Sammanfattning av bedömning	72
	Slutligt planförslag, slutlig bedömning och uppföljning	77

Bilaga 1: Remissammanställning avgränsningssamråd

Bilaga 2: Bedömningsunderlag kartor

Bilaga 3: Bedömningsmatriser

1. Inledning

Region Uppsala ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2022–2033. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också sociala konsekvenser.

1.1 Länsplan för regional infrastrukturplanering

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom nationell plan för transportinfrastruktur samt länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men revideras vart fjärde. De nya planer som nu tas fram kommer att gälla för perioden 2022–2033.

Varje region i Sverige ansvarar för att ta fram länsplan. I Uppsala län är det Region Uppsala som är länsplaneupprättare. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Investeringarna delas in större vägombyggnader, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt gång- och cykelvägar. Kollektivtrafikåtgärder planeras tillsammans med varje läns regionala kollektivtrafikmyndighet. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.¹

Nationella planen omfattar investeringar på nationella vägar (Europavägar) och järnvägsnätet samt drift- och underhåll på det statliga väg- och järnvägsnätet.

1.2 Strategisk miljöbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länsplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap miljöbalken² uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

¹ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional-sfs-1997-263>

² <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808-sfs-1998-808>

I miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräknig av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas *miljöaspekter*.

<p>6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. befolkning och människors hälsa, 2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt, 3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö, 4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, 5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller 6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)
--

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål.

<p>Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment:</p> <p>Avgränsningssamråd. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse.</p> <p>Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss.</p> <p>Beaktande av remissvar. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas.</p> <p>Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras.</p> <p>Särskild sammanfattning. När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet, 2. hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter, 3. skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts och 4. vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955) 	<p>Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sammanfattning av planens innehåll. • Identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ. • Nollalternativ (miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs). • Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet). • Identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. • Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter. • Sammanfattning av de överväganden som har gjorts bakom val av alternativ. • Redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. • Sammanfattning av punkterna ovan.
---	--

1.3 Social konsekvensbedömning

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Numera efterfrågas dock alltmer en belysning av de sociala konsekvenserna av åtgärder och planer i nationell och regional infrastrukturplanering.

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

Den sociala konsekvensbedömningen för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector och White Arkitekter.³ Denna SKB-modell bygger på liknande tillvägagångssätt och aspekter som modeller för social konsekvensbedömning som flera av de större kommunerna tillämpar, men är anpassad för regional transportplanering.

Enligt SKB-modellen genomförs en social konsekvensbedömning i sex steg: (1) behovsbedömning, (2) nulägesbeskrivning, (3) sociala knäckfrågor, (4) sociala nycklar, (5) konsekvensbedömning och (6) kompletteringar. De olika stegen utgår från fyra *sociala aspekter*:

- ▶ Inkluderande – Ledord: Makt och delaktighet
- ▶ Sammanhållen – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- ▶ Tillgänglig – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- ▶ Hälsöfrämjande – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

Avstamp görs genom nulägesbeskrivningen (steg 2) för att identifiera sociala knäckfrågor (steg 3), det vill säga sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen. Sociala nycklar blir då de mål som länsplanen ska arbeta i riktning mot för att hantera knäckfrågorna (steg 4). Olika geografiska analyser görs i GIS för att ytterligare belysa nuläget och för att utgöra underlag för den konsekvensbedömning av åtgärderna i länsplanen som görs (steg 5). Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i pottor med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett *jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv* (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet). Slutligen görs en jämförande analys av alternativen utifrån de sociala konsekvenserna och slutsatser dras. Behov av eventuella kompletterande åtgärder identifieras (steg 6).

³ <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

1.4 Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen

Den pågående revideringsomgången styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 2021-06-23. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 30/4 2022. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplan skickas på remiss kommer hållbarhetsbedömningen, bestående av en bedömning av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser, av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30/11 2021. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 28 februari 2022. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan.

Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.



I samband med remitteringen av länsplanen har hållbarhetsbedömningen varit ute på samråd. En fullständig samrådsredogörelse återfinns i bilaga 1. Där beskrivs också hur yttranden har tagits om hand och vilka förändringar som gjorts i MKB:n respektive innehållet i länsplanen.

2. Mål, avgränsning och bedömningsgrunder

I detta kapitel redovisas mål som är styrande för hållbarhetsbedömningen. Med styrande mål menas att målen ligger till grund för de bedömningsgrunder som tagits fram (se nedan) och att det i hållbarhetsbedömningen redovisas om en åtgärd går i positiv respektive negativ riktning i förhållande till målen. I kapitlet redovisas också vilka avgränsningar som gjorts för hållbarhetsbedömningen.

2.1 Styrande nationella och regionala mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål samlat, eftersom de i många fall är gemensamma för MKB och SKB. De mål som är styrande specifikt för den strategiska miljöbedömningen har dessa markerats med en grön stjärna (★).

Agenda 2030

Sverige har, liksom 192 andra länder, antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2-1 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.⁴



Figur 2-1 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportsystemet kan anses ha en *direkt* påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12

⁴ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Hållbar konsumtion och produktion (12c). En *indirekt* påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bärning på transportplaneringen.

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål:⁵

- ▶ **Funktionsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- ▶ **Hänsynsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med *etappmål* för miljö respektive trafiksäkerhet:
 - ▶ Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010
 - ▶ Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 %. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.⁶ De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- ▶ Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- ▶ Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

⁵ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁶ <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

- ▶ Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- ▶ Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- ▶ Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- ▶ Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- ▶ Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Generationsmål / Miljökvalitetsmål ★

Det transportpolitiska hänsynsmålet rörande miljö innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella *miljökvalitetsmålen* för Sverige⁷, som riksdagen antog hösten 2005. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling. Miljökvalitetsmålen är:

- ▶ Begränsad klimatpåverkan
- ▶ Frisk luft
- ▶ Bara naturlig försurning
- ▶ Giftfri miljö
- ▶ Skyddande ozonskikt
- ▶ Säker strålmiljö
- ▶ Ingen övergödning
- ▶ Levande sjöar och vattendrag
- ▶ Grundvatten av god kvalitet
- ▶ Hav i balans samt levande kust och skärgård
- ▶ Myllrande våtmarker
- ▶ Levande skogar
- ▶ Ett rikt odlingslandskap
- ▶ Storslagen fjällmiljö
- ▶ God bebyggd miljö
- ▶ Ett rikt växt- och djurliv

Klimatmål ★

Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.⁸

⁷ Proposition 2004/05:150. Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag.

⁸ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Övriga nationella mål

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Utifrån det övergripande målet arbetar regeringen efter sex delmål:⁹

- 1) En jämn fördelning av makt och inflytande: Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- 2) Ekonomisk jämställdhet: Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- 3) Jämställd utbildning: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- 4) Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet: Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- 5) Jämställd hälsa: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- 6) Mäns våld mot kvinnor ska upphöra: Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.¹⁰

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Sverige ratificerade barnkonventionen utan reservationer 1990. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens grundprinciper är följande:

- ▶ Artikel 2: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- ▶ Artikel 3: I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- ▶ Artikel 6: Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.

⁹ Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>

¹⁰ Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: <https://www.regeringen.se/regerings-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

- ▶ Artikel 12: Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

Ytterligare information om Barnkonventionen och de 54 artiklarna i konventionen finns på Unicefs webbplats.¹¹

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.¹²

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Folkhälsopolitikens målområden är följande:¹³

- 1) Det tidiga livets villkor
- 2) Kunskaper, kompetenser och utbildning
- 3) Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
- 4) Inkomster och försörjningsmöjligheter
- 5) Boende och närmiljö
- 6) Levnadsvanor
- 7) Kontroll, inflytande och delaktighet
- 8) En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

Regionala mål

Nedan återges mål i regionens styrande dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen. Beskrivningen av målen struktureras utifrån övergripande mål respektive mål som rör ekologisk respektive social hållbarhet.

En bättre sats Storregional systemanalys 2020

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Systemanalysen

¹¹ Unicef, Barnkonventionen: <https://unicef.se/barnkonventionen>

¹² Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

¹³ Folkhälsomyndigheten, Nationella folkhälsomål och målområden: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/>

fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder.

Övergripande mål

De övergripande målen är att skapa ett transportsystem:

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

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Systemanalysen har fyra mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- ▶ För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat bilresande, ökat kollektivresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- ▶ För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- ▶ Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- ▶ För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.

Mål som rör social hållbarhet

Systemanalysen har ett mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

- ▶ Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet inne-bär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033

Länsplanen innehåller tre kategorier av mål:

- ▶ Ett klimatneutralt och transporteffektivt transportsystem
- ▶ Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem
- ▶ Ett hälsofrämjande och trafiksäkert transportsystem

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Ett klimatneutralt och transporteffektivt transportsystem

- ▶ Bidra till att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med 70% till år 2030 (basår 2010, exkluderat inrikesflyg) genom att:
- ▶ Bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor fördubblas till 2030 (basår 2006, skattat värde 17 %)
- ▶ Bidra till att fördubbla andelen kombinationsresor cykel-kollektivtrafik till år 2030 (basår 2016, 19 %)
- ▶ Bidra till att öka cykeltrafikens färdmedelsandel med tio procentenheter till år 2030 (basår 2016, 13 %)
- ▶ Bidra till effektiva och hållbara godstransporter till, från, genom och inom länet

Ett hälsofrämjande och trafiksäkert transportsystem

- ▶ Bidra till främjande av aktiv transport såsom gång och cykel
- ▶ Bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken

Mål som rör social hållbarhet

Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem

- ▶ Bidra till ett transportsystem som fungerar för alla Bidra till att öka den regionala, och storregionala, tillgängligheten för hållbara transporter till viktiga målpunkter och att öka tillgången till arbetsplatser och utbildning samt stärka näringslivet genom kompetensförsörjning
- ▶ Bidra till hållbar regional tillväxt
- ▶ Bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande

Regionala utvecklingsstrategin

Övergripande mål

Det långsiktiga hållbarhetsarbetet utgår tre strategiska utvecklingsområden

- ▶ En region för alla lyfter fram hur ett samhälle format efter människan ger ett gott liv, med öppna och inkluderande miljöer.
- ▶ En hållbart växande region fokuserar på samhällsutvecklingen i Uppsala län, dess natur och livsmiljöer och förhållandet till omkringliggande län.
- ▶ En nyskapande region tar fasta på betydelsen av ett livskraftigt näringsliv och civilsamhälle samt förmågan till utmaningsdriven innovation hos företag och organisationer.

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

I den regionala utvecklingsstrategin anges att de samlade utsläppen av växthusgaser ska minska med 75 % till 2040 (med basåret 1990), kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska fördubblas till 2030 (Basår 2006, skattat värde 17 %) och att kollektivtrafikens regionala tillgänglighet ska öka.

Inom utvecklingsområdet *En hållbart växande region* finns ett antal långsiktiga utvecklingsmål med tillhörande långsiktiga åtaganden.

- ▶ Ett transporteffektivt samhälle med tillgängliga och hållbara transporter

- ▶ Arbeta för en ökad samordning av godstransporter
- ▶ Utveckla en samhällsplanering för hållbart resande
- ▶ Säkra och attraktiva städer och livsmiljöer
 - ▶ Utveckla bostadsbeståndet i en god bebyggd miljö
- ▶ Utveckla en tillförlitlig och fossilfri samhällsteknisk infrastruktur
 - ▶ Eleffekt som möter ökande behov
 - ▶ Utveckla den digitala infrastrukturen
- ▶ Livskraftiga naturmiljöer och hållbar livsmedelsförsörjning
 - ▶ Säkra ett miljömässigt hållbart samhälle
 - ▶ Ökad samverkan och kunskapsöverföring inom länet för hållbar livsmedelsförsörjning

Mål som rör social hållbarhet

Inom utvecklingsområdet *En region för alla* finns ett antal långsiktiga utvecklingsmål med tillhörande långsiktiga åtaganden.

- ▶ Ett hälsofrämjande samhälle
 - ▶ Planera för samhällen som främjar hälsa
 - ▶ Omställning till en effektiv och nära vård
- ▶ Ett öppet och inkluderande samhälle
 - ▶ Ta tillvara och främja civilsamhällets kraft och engagemang
 - ▶ Samverkan för säkra och trygga samhällen
 - ▶ Ge ökade möjligheter till digital kompetens och tillit
- ▶ Utbildning och sysselsättning för alla
 - ▶ Skapa goda möjligheter till ett livslångt lärande
 - ▶ Möjliggöra för egen försörjning på en mer jämställd, jämlik och växande arbetsmarknad

Regionala trafikförsörjningsprogrammet

Övergripande mål

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2020–2030 är det övergripande målet *nytta för samhälle, medborgare och resenär, genom ett effektivt, jämlikt och attraktivt kollektivtrafiksystem.*

Det långsiktiga hållbarhetsarbetet utgår ifrån åtta strategiska förhållningssätt

- ▶ Hela resan-perspektivet ska genomsyra kollektivtrafikplaneringen
- ▶ Konkurrenskraftig kollektivtrafik
- ▶ Kollektivtrafiken ska bidra till miljömålen
- ▶ Tillgänglighet för alla och i hela länet
- ▶ Långsiktighet och stabilitet
- ▶ Kollektivtrafiken ska vara kostnadseffektiv
- ▶ Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras
- ▶ Ekonomiskt perspektiv

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Målet om ett *effektivt kollektivtrafiksystem* handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och så att största möjliga miljöeffekt uppnås. Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer:

- ▶ Resandet med kollektivtrafiken i förhållande till befolkningen
- ▶ Kollektivtrafikens energiförbrukning i jämförelse till utfört persontransportarbete
- ▶ Region Uppsalas kostnad per resa i kollektivtrafiken
- ▶ Utsläpp av partiklar och kväveoxider (NOx) från kollektivtrafiken
- ▶ Andel fossilfritt bränsle i busstrafiken
- ▶ Utbudet av kommersiell kollektivtrafik.

Målet om ett *attraktivt kollektivtrafiksystem* handlar om viljan att resa kollektivt. Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer:

- ▶ Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet
- ▶ Resfrekvens med kollektivtrafik (hur ofta använder resenärerna kollektivtrafiken)
- ▶ Nöjdhet med kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer
- ▶ Faktiskt och upplevd pålitlighet för kollektivtrafiken
- ▶ Upplevd kunskap om kollektivtrafiksystemet bland allmänhet och resenärer
- ▶ Ökad andel kombinationsresor mellan kollektivtrafik och cykel

Mål som rör social hållbarhet

Målet om ett *jämnt kollektivtrafiksystem* handlar om att skapa regional och lokal tillgänglighet och att bygga ett system som är relevant för det vardagliga resbehovet hos allt fler.

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer.

- ▶ Tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter
- ▶ Tillgänglighet med kollektivtrafik för länets invånare till kommuncentrum, storregionala kärnor, arbetsmarknad och högskolor/universitet
- ▶ Upplevd relevans för kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer
- ▶ Upplevd trygghet i kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer.

Regionala cykelstrategin

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Det finns i cykelstrategin två mål med bäring på den ekologiska hållbarheten:

- ▶ År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 % till 38 %.
- ▶ År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13 % till 23 %.

Mål som rör social hållbarhet

Det finns ett mål i cykelstrategin som handlar om trafiksäkerhet:

- ▶ År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 8 till 4.

2.2 Avgränsning

För att få till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag krävs att miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas, så att fokus ligger på områden där länsplanen kan bidra till betydande miljöpåverkan. Vad som är betydande miljöpåverkan måste bedömas utifrån planens rådighet.

Det finns inte motsvarande lagstadgad process för social konsekvensbedömning, men även denna behöver avgränsas på ett rimligt och relevant sätt utifrån de påverkansmöjligheter och rådighet som finns för en länsplan. Avgränsningen för den sociala konsekvensbedömningen har gjorts med utgångspunkt i aspekter som lyfts fram i styrande mål (se avsnitt 2.1) och kunskap om vilka möjligheter som finns genom transportåtgärder att påverka social hållbarhet.

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 50 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av Samlade effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler. Åtgärder som underskrider 50 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter). Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå.

Hållbarhetsbedömningen görs av transportinfrastrukturplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

Avgränsning i tid och rum

Den aktuella planen som är föremål för analys omfattar åtgärder för 2022–2033. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2033, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033.

Bedömningen av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser omfattar hela Uppsala län. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i bedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av problemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa trafikslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå

olika målpunkter, men påverkar också vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

Antaganden om nollalternativ

Hållbarhetsbedömningen, bestående av en miljökonsekvensbeskrivning och en sociala konsekvensbedömning, är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. Med hänsyn till att kostnaden för de vägobjekt som ligger i nu gällande plan förväntas öka markantsedan planen togs fram, kommer potterna för andra åtgärder att behöva minska kraftigt om alla de beslutade vägobjekten i den gällande planen genomförs. Gällande plan behöver därför revideras med hänsyn till detta och potterna minskas för att klara budgeten.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras därmed alternativen utifrån förändringar jämt mot gällande plan med beslutade vägobjekt men där gällande plan reviderats så till vida att potterna minskats för att klara budgetramen.

Betydande påverkan på miljö och social hållbarhet ska ses synonymt med riktningförändring. Betydande positiv påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i jämförelse med nollalternativet.

2.3 Bedömningsgrunder

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen av länsplan 2022–2033 bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i några utpekade bedömningskriterier. Dessa bedömningskriterier utgår från de styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget (se avsnitt 2.1). Nedan presenteras bedömningskriterierna närmare liksom de metoder och underlag som använts i bedömningen av konsekvenser.

Bedömning av miljökonsekvenser

Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan ska beskrivas enligt utpekade *miljöaspekter* i miljöbalken, se avsnitt 1.2. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan. Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen är att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå som beskrivits i tidigare avsnitt.

Som utgångspunkt används Trafikverkets ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” (Trafikverket Publikation 2011:134) som pekar ut tre fokusområden för vilka transportererna har störst miljöpåverkan:

klimat, hälsa och landskap. Dessa tre fokusområden kompletteras i denna bedömning av ett fjärde område, **trafiksäkerhet**, som är en del av hälsan enligt Agenda 2030, men lyfts fram separat i linje med hur trafiksäkerhet hanteras i det transportpolitiska hänsynmålet tillsammans med miljö och hälsa. Därutöver kompletteras även med **kollektivtrafik, gång och cykel** som ett fokusområde som rör relativ attraktivitet hos dessa mer hållbara färd sätt gentemot bil. Bedömningskriterier för respektive fokusområde presenteras i tabellerna nedan.

Bedömning görs av riktningförändring utifrån positiv, ingen respektive negativ miljöpåverkan. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i negativ riktning gentemot styrande mål jämfört med nollalternativet.

Bedömningarna av miljökonsekvenser för vart och ett av bedömningskriterierna sammanställs i en samlad bedömningsmatris tillsammans med bedömningar av sociala konsekvenser, se bilaga 3. Bedömningsmatrisen visualiserar hur länsplanen påverkar de transportpolitiska målen samt övriga för länsplanen relevanta nationella och regionala mål. Matrisen visualiserar också hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till bedömningskriterierna) i relation till satsade medel. De bedömningskriterier som ingår i matrisen svarar mot de miljöaspekter som ska bedömas i den strategiska miljöbedömningen.

Tabell 2-1 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde **Klimat**.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Klimat	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hänsynsmålet miljö ▶ Begränsad klimatpåverkan ▶ Etappmål klimat 2030 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer ▶ Påverkan på energianvändning per fordonskilometer ▶ Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur

Tabell 2-2 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde **Hälsa**.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Människors hälsa	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ God bebyggd miljö ▶ Folkhälsomål 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Minskar ljudnivåerna för människor? ▶ Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena ▶ Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet
Befolkning	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ God bebyggd miljö ▶ Folkhälsomål ▶ Barnkonventionen ▶ Diskrimineringslagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fysisk aktivitet i transportsystemet. ▶ Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter. ▶ Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
Luft	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ Frisk luft ▶ Bara naturlig förurning 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vägtransportsystemets totala emissioner av NOx och partiklar (PM10) ▶ Halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Minskar utsläppen av NOx och partiklar i tätort?

- ▶ Antalet personer exponerade för halter över MKN i tätorter. Minskar risken för överskridande av MKN för luftkvalitet?

Tabell 2-3 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde **Landskap**.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Mark	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hänsynsmålet miljö ▶ Grundvatten av god kvalitet 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
Vatten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ God bebyggd miljö 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
Landskap	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rikt- växt och djurliv 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Betydelse för förorenade områden ▶ Betydelse för skyddsvärda områden
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Levande sjöar och vattendrag 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Betydelse för bakgrundshalt metaller ▶ Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar ▶ Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede ▶ Betydelse för areella näringar ▶ Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall ▶ Betydelse för störning ▶ Betydelse för förekomst av livsmiljöer ▶ Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden ▶ Betydelse för strukturomvandling ▶ Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden ▶ Betydelse för utradning
Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Levande skogar ▶ Ett rikt odlingslandskap 	

Tabell 2-4 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde **Trafiksäkerhet**. Detta fokusområde rör både MKB och SKB.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Människors hälsa	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ God bebyggd miljö ▶ Etappmål för vägtrafiksäkerhet 2030 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Åtgärden påverkar trafiksäkerheten för motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopedister) genom antalet omkomna eller allvarligt skadade personer från dessa trafikantgrupper. ▶ Åtgärden påverkar trafiksäkerheten för gående, cyklister och mopedister genom antalet omkomna eller allvarligt skadade personer från dessa trafikantgrupper.

Tabell 2-5 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde **Kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet)**. Detta fokusområde rör både MKB och SKB.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Klimat	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Andel gång- & cykelresor av totala kortväga resor: I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att gå och cykla relativt andra färd sätt. Bidrar åtgärden till en överflyttning?
Befolkning	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Etappmål klimat 2030 ▶ Folkhälsomålen ▶ Jämställdhetspolitiska mål 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel): I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att åka kollektivt relativt bil. Bidrar åtgärden till en överflyttning av motoriserade transporter?

- ▶ Kollektivtrafikens relativa attraktivitet: Minskar res-tidskvot mellan kollektivtrafik och biltrafik i berörd re-serelation/berört stråk/berört område?

Bedömning av sociala konsekvenser

Den sociala konsekvensbedömningen utgår från metodiken i Region Kronobergs modell för social konsekvensbedömning som presenterats i avsnitt 1.3. De sociala aspekter som strukturerar denna SKB-modell (Inkluderande, Sammanhållen, Tillgänglig och Hälsofrämjande) har operationaliserats i form av bedömningskriterier med relevans för bedömning av konsekvenser av åtgärder i länsplanen.

I tabellerna nedan ges en översikt för vilka bedömningskriterier som används för bedömning av sociala konsekvenser utifrån tre huvudsakliga perspektiv:

- ▶ **Jämställdhet**
- ▶ **Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning**
- ▶ **Socioekonomiska förutsättningar**

Därutöver görs också konsekvensbedömning med avseende på **generell tillgänglighet**, det vill säga tillgänglighet som inte tydligt tillfaller specifika grupper eller perspektiv enligt ovan. Dessa bedömningskriterier svarar mot preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet och hur tillgänglighet bedöms i samlade effektbedomningar. Det är dock diskutabelt om dessa kriterier rör den sociala konsekvensbedömningen.

Bedömningarna av sociala konsekvenser för vart och ett av bedömningskriterierna sammanställs i en samlad bedömningsmatris tillsammans med bedömningarna av miljökonsekvenser, se bilaga 3. Bedömning görs av riktningförändring utifrån positiv, ingen respektive negativ påverkan. Negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i fel riktning gentemot styrande mål jämfört med nollalternativet vad gäller social hållbarhet.

Tabell 2-6 Bedömningskriterier för SKB med relevans för **jämställdhetsperspektivet**.

Fokusområde	Styrande mål	Bedömningskriterier
Medborgarnas resor	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Jämställdhetspolitiska mål 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Trygghet & bekvämlighet: Åtgärden påverkar tryggheten i trafikmiljöer och i transportsystemet. Ökad trygghet innebär minskad upplevd risk medan bekvämlighet innebär att resalternativet är attraktivt och ger en god komfort.
Jämställdhet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Jämställdhetspolitiska mål 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lika möjlighet att utforma sina liv: Åtgärden påverkar tillgängligheten för kvinnor i regionen, till exempel berör kvinnliga arbetsplatser och andra målpunkter, utifrån kvinnors transportefterfrågan.
Kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Folkhälsomålen ▶ Jämställdhetspolitiska mål 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Andel gång- & cykelresor av totala kortväga resor: I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att gå och cykla relativt andra färdsätt. Bidrar åtgärden till en överflyttning? ▶ Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel): I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att åka kollektivt relativt bil. Bidrar åtgärden till en överflyttning av motoriserade transporter?

Hälsa	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ Folkhälsomål ▶ Jämställdhetspolitiska mål 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kollektivtrafikens relativa attraktivitet: Minskar res-tidskvot mellan kollektivtrafik och biltrafik i berörd re- serelation/berört stråk/berört område? ▶ Tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cy- kel till utbud och aktiviteter.
	Trafiksäkerhet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Etappmål för vägtrafik- säkerhet 2030 ▶ Jämställdhetspolitiska mål

Tabell 2-7 Bedömningskriterier för SKB med relevans för **barn, äldre och personer med funktionsnedsättning**.

Fokusområde	Styrande mål	Bedömningskriterier
Barnperspektiv	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Barnkonventionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tillgänglighet för barn (0–17 år): Åtgärden påverkar barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns förutsättningar och värderingar.
Äldreperspektiv	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diskrimineringslagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tillgänglighet för äldre personer (65+): Åtgärden påverkar äldre personers möjligheter att använda transportsystemet och påverkar äldres mobilitet utifrån gruppens behov och förutsättningar.
Personer med funktionsnedsättning	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Diskrimineringslagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar (nedsatt syn, hörsel, rörlighet eller kognitiv förmåga): Åtgärden påverkar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar utifrån olika funktionshindergruppers behov av hinderfria trafikmiljöer och transportsystem.
Hälsa	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ Folkhälsomål ▶ Barnkonventionen ▶ Diskrimineringslagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter. ▶ Tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
Trafiksäkerhet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Etappmål för vägtrafik- säkerhet 2030 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Trafiksäkerhet för gående, cyklister och mopedister: Påverkan på antalet omkomna eller allvarligt skadade personer från dessa trafikantgrupper.

Tabell 2-8 Bedömningskriterier för SKB med relevans för personer med olika **socioekonomiska förutsättningar**.

Fokusområde	Styrande mål	Bedömningskriterier
Jämlikhet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diskrimineringslagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Inkluderingen av olika socioekonomiska grupper i arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken som ska medverka till ett jämlikt samhälle: Åtgärden berör direkt socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller områden med hög andel utlandsfödda) eller fångar på andra sätt direkt nämnda grupperns förutsättningar och värderingar.

		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sammanhållningen i regionen och möjlighet att stärka det sociala kapitalet för olika socioekonomiska grupper (inklusive etnicitet): Åtgärden bidrar till att skapa möten och samspel mellan olika socioekonomiska grupper i regionen. ▶ Tillgänglighet för olika socioekonomiska grupper (inklusive etnicitet): Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet i regionen för socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller hög andel utlandsfödda).
Hälsa	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Folkhälsomål ▶ Diskrimineringslagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.

Tabell 2-9 Bedömningskriterier för **generell tillgänglighet**. Dessa kriterier svarar mot preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet och hur tillgänglighet bedöms i samlade effektbedömningar. Det är dock diskutabelt om alla dessa kriterier rör MKB eller SKB.

Fokusområde	Styrande mål	Bedömningskriterier
Medborgarnas resor	▶ Funktionsmålet tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tillförlitlighet: Åtgärden påverkar tillförlitligheten i transportsystemet för persontransporter. En resa ska kunna utföras enligt utlovad kvalitet och vid rätt tidpunkt. ▶ Trygghet & bekvämlighet: Åtgärden påverkar tryggheten i trafikmiljöer och i transportsystemet. Ökad trygghet innebär minskad upplevd risk medan bekvämlighet innebär att resalternativet är attraktivt och ger en god komfort.
Näringslivets transporter	▶ Funktionsmålet tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tillförlitlighet: Åtgärden bidrar till att förbättra tillförlitligheten för godstransporter. ▶ Kvalitet: Åtgärden bidrar till att minska transporttider för gods i regionen och därmed till att öka kvaliteten i näringslivets transporter.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	▶ Funktionsmålet tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pendling: Åtgärden påverkar resmöjligheterna till lokal och regional arbetspendling och bidrar till en hållbar regionförstoring. ▶ Tillgänglighet storstad: Åtgärden påverkar tillgängligheten i större städer och längs strategiska stråk. ▶ Tillgänglighet till interregionala resmål: Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet till knutpunkter och bytestpunkten för internationella resor.

Underlag för konsekvensbedömningar

Samlade effektbedömningar

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

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell transportplan och i länsplanerna. De samlade

effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas monetärt), en fördelningsanalys, samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en samlad effektbedömning har funnits har denna legat till grund för bedömningen av ett specifikt namngivet objekt.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas ofta, men inte alltid, emissioner av CO₂-ekvivalenter, partiklar, NO_x samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.¹⁴ Detta har dock endast bedömts för de namngivna objekten. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden (åtgärder mindre än 50 Mkr). Erfarenheter visar att åtgärder inom dessa kategorier har en positiv påverkan på klimat och luft och därför är det missvisande att sammanställa enbart de namngivna objektens effekter.

De samlade effektbedömningarna är även underlag i konsekvensbedömningen av den sociala hållbarheten. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser sociala konsekvenser.

Antaganden om effektsamband

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärdskategori betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser genomförts.

Klimat

Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget till transportinfrastrukturplaneringen för 2022–2033 att utsläppen från inrikes transporter kan minskas på tre sätt:

- ▶ energieffektivare och elektrifierade fordon och farkoster
- ▶ förnybara drivmedel och el i stället för fossila drivmedel
- ▶ minskad fossildriven trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle.

Trafikverket konstaterar att ”de största och snabbaste bidragen till att nå klimatmålen bedöms komma från elektrifiering och förnybara drivmedel”, men konstaterar också att ”infrastruktursatsningar bör bidra till eller passa in i ett transporteffektivt samhälle”, vilket kan definieras som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.¹⁵

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i **bruksskedet** av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporter under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan

¹⁴ Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

¹⁵ Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik eller med gång- och cykel.

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

Relativ attraktivitet

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

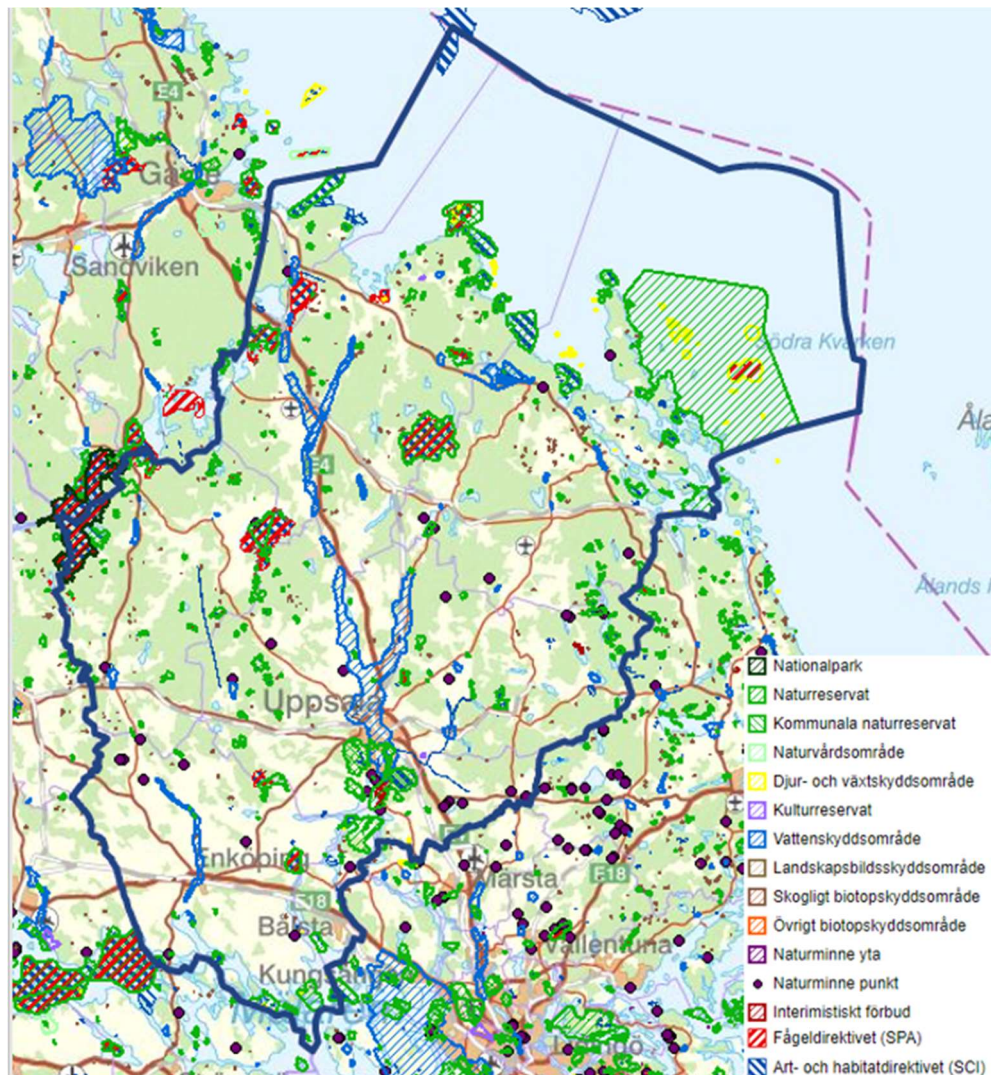
Hälsa

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

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

Landskap

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



Figur 2-2 En översikt av Uppsalas naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Källa: Skyddad natur, Naturvårdsverket

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

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

Bedömningar av sociala konsekvenser

Utgångspunkten vid bedömning av de sociala konsekvenserna har varit bedömningarna i redan genomförda samlade effektbedömningar. För åtgärdsområden

där samlade effektbedömningar saknas som underlag har bedömningar gjorts utifrån med generell kunskap om effekter av transportåtgärder och om olika grupper resande, resmöjligheter och andra förutsättningar, till exempel utifrån en sammanställning av effekter och effektsamband för sociala nyttor som Trivector tagit fram för Trafikverket.¹⁶

Som underlag för konsekvensbedömningen har, som en del av nulägesbeskrivningen som presenteras i kapitel 3, även olika GIS-baserade underlag tagits fram som beskriver socioekonomiska och demografiska förutsättningar i Uppsala län. Dessa förutsättningar kan kopplas till åtgärderna i länsplanen som underlag för en bedömning av vilka grupper och områdena som berörs av åtgärderna. Följande GIS-underlag har tagits fram (se kartbilder i avsnitt 3.2 och bilaga 2):

- ▶ **Socioekonomiskt index** som är en sammanvägning av andel förvärvsarbete, andel invånare utan gymnasieexamen och andel hushåll med ekonomiskt bistånd.
- ▶ **SEKOM-grupper** som är en sammanvägning av nio socioekonomiska¹⁷ variabler analyseras sammantaget som ger upphov till sju olika grupper.
- ▶ **Dagbefolkning könsuppdelad** som visar var det finns manliga respektive kvinnliga arbetsplatser i regionen.

Det socioekonomiska indexet är en sammanvägning av tre faktorer: andel förvärvsarbete, andel invånare utan gymnasieexamen och andel hushåll med ekonomiskt bistånd. För varje område i regionen (SCB:s demografiska statistikområden, DeSO) tilldelas poäng för respektive faktor, se Tabell 2-10. Områdenas sammanvägda socioekonomiska index erhålls genom att summera poängen inom de tre faktorerna. Indexet kommer att variera mellan 3 och 9, där ett högt värde innebär att området i jämförelse med övriga delar av regionen har hög sysselsättningsgrad, hög utbildningsnivå och liten andel hushåll med ekonomiskt bistånd, medan ett lågt värde innebär det motsatta.

Tabell 2-10 Socioekonomiskt index.

Faktor	3 poäng	2 poäng	1 poäng
Arbete	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med störst andel förvärvsarbete	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel förvärvsarbete	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med minst andel förvärvsarbete
Utbildning	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med störst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med minst andel invånare med gymnasial examen
Ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med störst andel hushåll med ekonomiskt bistånd

¹⁶ Trafikverket Publikation 2020:240. Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband.

¹⁷ Andel öppet arbetslösa, andel med ekonomiskt bistånd, ohälsotal per invånare, andel förvärvsarbete, förvärvsinkomst, andel invånare med eftergymnasial utbildning, andel invånare födda utanför EU, andel unga 0–19 år och andel äldre 65 år+.

3. Nulägesbeskrivning

Nedan beskrivs nuläget i regionen vad gäller demografiska och socioekonomiska förutsättningar och tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar samt om trafik och infrastruktur. Därutöver ges en nulägesbild vad gäller förutsättningar rörande miljö och hälsa. Nulägesbeskrivningen är baserad på olika regionala styrande dokument, till exempel regionala utvecklingsstrategin, regionala systemanalyser, nuvarande länstransportplan, regionala trafikförsörjningsprogrammet, regionala cykelstrategin och andra regionala dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen av länstransportplanen.

3.1 Studerade dokument

De sociala perspektiven går att finna i flera av regionens strategiska dokument. Även om Uppsala län i stort är ett välmående län med hög utbildningsnivå, låg arbetslöshet, hög tillit till sina medmänniskor, och en hög självskattad hälsa, återfinns både geografiska och demografiska skillnader. Bland annat uppskattar kvinnor sin hälsa lägre jämfört med män, och upplever också en större otrygghet. Det finns även en geografisk dimension vad gäller utsattheten för brott, kriminalitet och upplevd otrygghet. I regionen finns skillnader i hälsa tillit, trygghet, utbildningsnivå och sysselsättning finns hos både barn och unga och den vuxna befolkningen, inom länets kommuner, inom och mellan städer, och mellan stad och landsbygd. Studerade dokument och dess övergripande innehåll redovisas i Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Studerade dokument

Dokument	Innehåll
En bättre sits (2020) Storregional systemanalys	Systemanalysen fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder.
Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030-strategi för Uppsala län	Beskriver mål, åtaganden, strategier och pågående utvecklingsarbete i länet kopplat till länets utmaningar.
Uppsalas regionala trafikförsörjningsprogram	Trafikförsörjningsprogrammet ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken ska utvecklas långsiktigt
Statisticon (2018) Den sociala kompassen 2018. Uppsala län	Nio socioekonomiska variabler analyseras sammantaget: Andel öppet arbetslösa, andel med ekonomiskt bi-stånd, ohälsotal per invånare, andel förvärvsarbetande, förvärvsinkomst, andel invånare med eftergymnasial utbildning, andel invånare födda utanför EU, andel unga 0–19 år, andel äldre 65 år+. Analysen ger upphov till sju åtskilda grupper.
CDUST (2018) Mår alla bra? Rapport 1	Undersöker jämlikhet i hälsa, levnadsvillkor och livsvillkor utifrån kön, sexuell läggning, födelseland, funktionsnedsättning och ekonomi. Undersökningen baseras på elever i årskurs 7 och 9 i grundskolan och

	årskurs 2 på gymnasiet i Region Uppsala, Sörmland, Västmanland och Örebro län (CDUST-regionen)
CDUST (2019a) Mår alla bra? Rapport 2	Se ovan
CDUST (2019b) Mår alla bra? Rapport 3	Se ovan
CDUST (2019) Liv och hälsa ung	Genomförs i samarbete mellan regionerna/landstingen i CDUST-regionen. Undersökningen baseras på elever i årskurs 7 och 9 i grundskolan och årskurs 2 på gymnasiet och ger information om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa.

3.2 Demografiska och socioekonomiska förutsättningar

Befolkningsutveckling

Uppsala län är en region med en relativt stark positiv befolkningsutveckling, varav den största tillväxten väntas ske inom Uppsala kommun och länets södra delar.

Uppsala läns befolkning har ökat stadigt de senaste åren, mellan år 2015 och 2020 skedde en ökning från 354 000 till 388 300 invånare. Befolkningstillväxten i Uppsala län uppskattas öka med 43 700 invånare mellan 2020 och 2030, vilket betyder att länet år 2030 passerar 430 000 invånare.

Regionen har en åldrande befolkning, särskilt i regionens norra kommuner. Cirka 45 % av länets invånare bor i regionens kärna, Uppsala. 37 % av befolkningen bor i länets andra kommunhuvudorter och tätorter, och övriga bor på landsbygd. Länets befolkningsfördelning ställer stora krav på goda kollektivtrafiklösningar i stråken som möjliggör pendling till arbete och fritidsaktiviteter¹⁸.

Det sociala landskapet

I detta avsnitt presenteras olika dimensioner av det sociala landskapet i regionen. Utgångspunkten har varit olika regionala styrande dokument och underlag, samt genomförda geografiska analyser (se avsnitt 2.3).

Socioekonomi

Statisticon har tagit fram en analysmetod, där nio socioekonomiska variabler analyseras sammantaget: andel öppet arbetslösa, andel med ekonomiskt bistånd, ohälsotal per invånare, andel förvärvsarbetande, förvärvsinkomst, andel invånare med eftergymnasial utbildning, andel invånare födda utanför EU, andel unga 0–19 år och andel äldre 65 år+.

Analysen ger upphov till sju åtskilda grupper:

Gul - Här är förvärvsgraden och andelen barnfamiljer högst i länet samtidigt som andel öppet arbetslösa och andel med ekonomiskt bistånd är länets lägsta. Nästan

¹⁸ Regionala trafikförsörjningsprogrammet

samtliga gula områden är belägna i Uppsala kommun placerade runt den centrala kärnan. Exempel på områden är Danmark och Börje.

Grön - Gruppen liknar den gula, men med skillnaden att här är andelen med eftergymnasial utbildning högre och andelen födda utanför EU nästan dubbelt så hög. Förvärvsinkomsten är något högre här, men så även arbetslösheten och andelen med ekonomiskt bistånd. I ett geografiskt perspektiv ligger områdena i den gröna gruppen i centrala Uppsala, Enköping, Knivsta och Håbo. Här återfinns till exempel Norby, Bergvreten, Gredelby och Eneby.

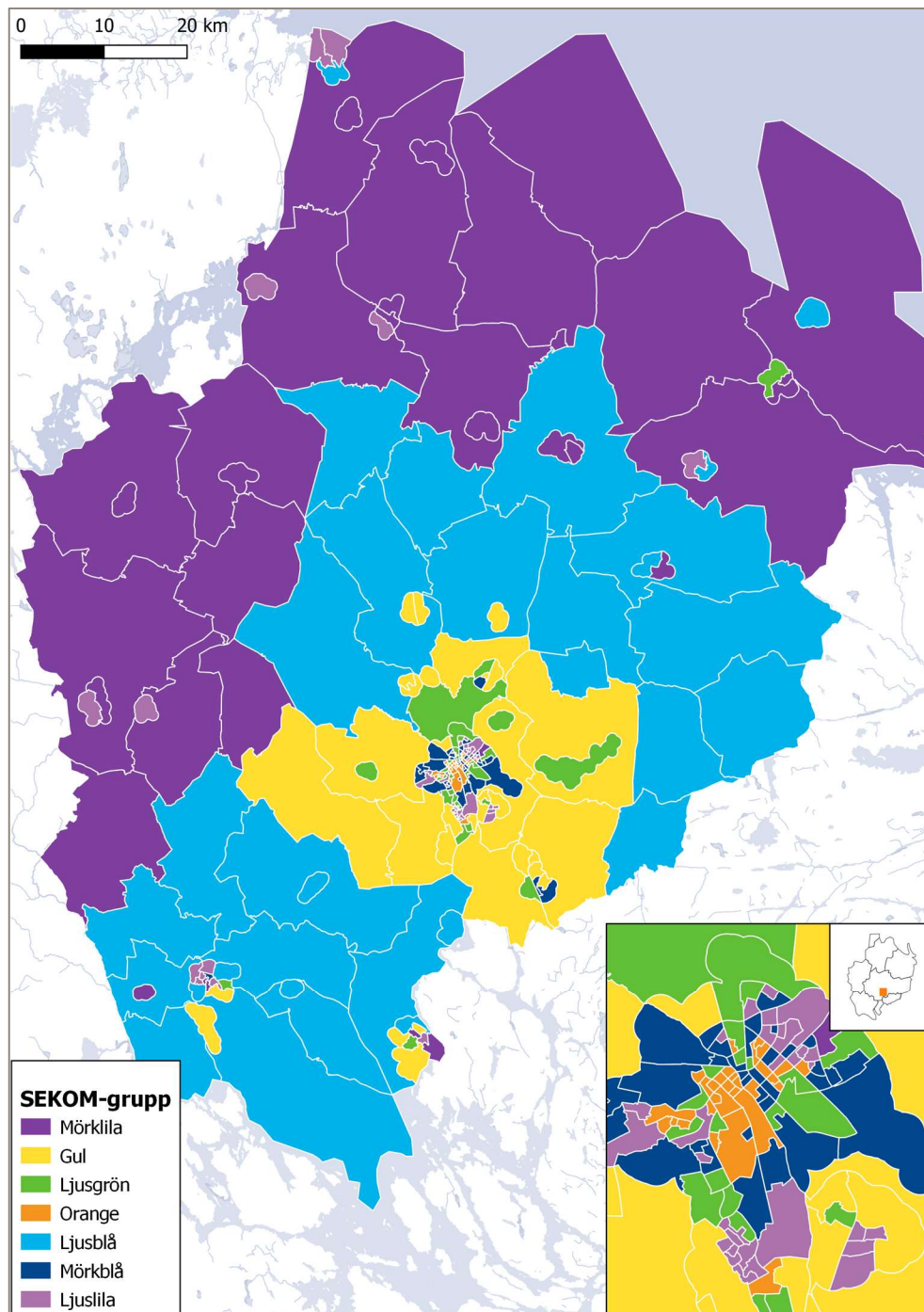
Ljusblå - Även den ljusblå gruppen påminner om den gula - hög förvärvsgrad, låg andel födda utanför EU, låg arbetslöshet och liten andel med ekonomiskt bistånd. Dock är befolkningen här något äldre, ohälsotalet lite högre och framför allt är förvärvsinkomsten och utbildningsnivån lägre. Geografiskt är områdena i den ljusblå gruppen placerade i alla kommuner utom Heby utanför de centrala delarna. Exempel på områden är Öregrund och Månkarbo.

Mörklila - Här återfinns länets lägsta andel med eftergymnasial utbildning, det högsta ohälsotalet (tillsammans med den ljuslila gruppen) och den största andelen 65 år och äldre. Andelen födda utanför EU tillhör de lägsta. Områdena är mestadels belägna i de norra delarna av länet, här återfinns Älvkarleö bruk-Marma och Gräsö.

Mörkblå - Den mörkblå gruppen liknar den ljusblå och den mörklila vad gäller förvärvsinkomst och förvärvsgrad. Här är dock andelen med eftergymnasial utbildning betydligt högre, liksom andelen födda utanför EU. Åldersstrukturen är också något annorlunda, här finns färre så väl yngre som äldre. Områdena är med några få undantag belägna i centrala Uppsala, här återfinns Rosendal och Södra Svartbäcken.

Orange - Här är förvärvsfrekvens och inkomst låg, lägst i länet, men så även andel öppet arbetslösa och andel med ekonomiskt bistånd. Även ohälsan är lägst i länet. Andel med eftergymnasial utbildning är klart högst. Andel yngre och äldre är också länets lägsta. De orangea områdena finns utan undantag i centrala Uppsala och består till stor del av områden med många studenter. Exempel på orange områden är till exempel Rackarberget och Västra Flogsta.

Ljuslila - Den ljuslila gruppen har länets högsta andel öppet arbetslösa och andel med ekonomiskt bistånd. Tillsammans med den mörklila gruppen har den ljuslila gruppen länets högsta ohälsotal. Även andelen födda utanför EU är högst här. Områdena är spridda över hela länet. Här återfinns Morgongåva, Romberga, Mellersta Gottsunda och Söderfors.



Figur 3-1 Fördelning över länet av de sju grupper för analys av sammantaget nio socioekonomiska variabler enligt Statisticons analysmetod.

Kartanalysen visar att det finns skillnader mellan kommuner, mellan stad och landsbygd och mellan regionens norra och södra delar, se Figur 3-1. De mest välmående delarna av regionen återfinns främst i Uppsalaområdet, medan sociala utmaningar främst återfinns i länets norra och västra delar. Regionen karaktäriseras av såväl stad som stor landsbygd, där främst de norra delarna har mer landsbygdförhållanden och en åldrande befolkning. Det betonas i regionens strategiska dokument att det utgör en utmaning med en jämlik mobilitet och tillgänglighet på landsbygd, där analyser visar att tillgänglighet till både arbete och

service är bristfällig utanför de stora kollektivtrafikstråken – som är koncentrerade till de större tätorterna. Vidare finns stora brister i kollektivtrafiksystemet vad gäller tillgänglighet för funktionsnedsatta, inte minst med hänsyn till funktionsanpassade hållplatser.

Etnicitet

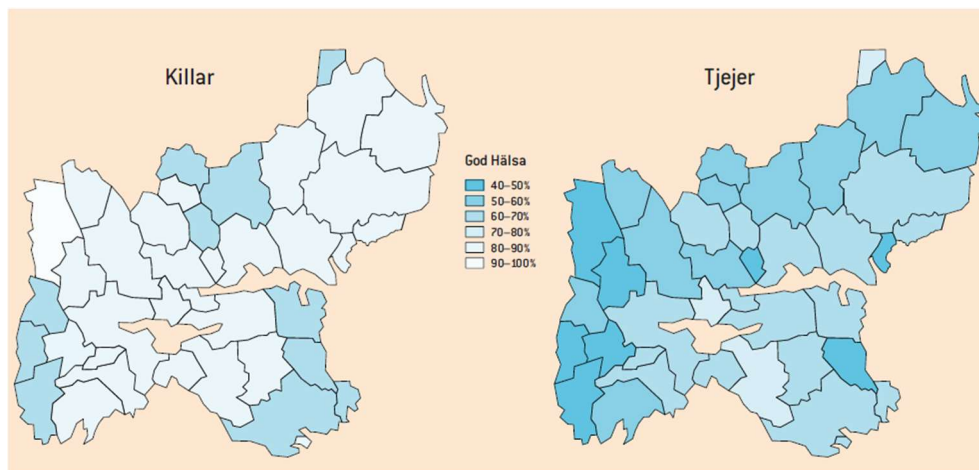
Uppsala län hade 354 164 invånare år 2015, varav 54 291 personer var utrikesfödda. Det motsvarar drygt 15% av länets befolkning.¹⁹ En stor andel medborgare födda i länder utanför EU bor i ljuslila områden i Figur 3-1. Hög andel utrikes födda är återfinns främst i och kring Uppsala men även utspritt på vissa platser i länet, exempelvis delar av Enköping, Heby, Morgongåva, Söderfors och Skutskär.

Folkhälsa

Ett mått på hälsostatusen i regionen är det så kallade ohälsotalet som är genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning. Högst ohälsotal återfinns i regionens orangea områden, i Figur 3-1. Dessa områden återfinns i huvudsak utspridda i utkanterna av centrala Uppsala samt i nordöstra Uppsala.

Men hänsyn till barns hälsa visar rapportserien *Mår alla bra* visar att tre av fyra elever mår bra eller mycket bra. Emellertid visar man även här på att skillnaden är stor mellan flickor och pojkar – en skillnad som blir tydligare med stigande ålder. Minst vanligt att må bra är det hos barn med en eller fler funktionsnedsättningar och de med en annan sexuell läggning än heterosexuell. Även undersökningen *Liv och Hälsa* visar att det finns en stark könsdimension och därtill en geografisk dimension kopplat till hälsa hos unga, och de kommuner som sticker ut 2019 är Heby och Östhammar.

Figur 3-2 nedan illustrerar de geografiska skillnaderna i välmående.



Figur 3-2 Andel (%) som svarat att de mår mycket bra eller bra på frågan "Hur mår du rent allmänt?" uppdelat på elever i årskurs 9 i CDUST-regionen och den kommun där eleven går i skolan. Källa: CDUST (2018)

Ekonomiska förutsättningar

Även om hälsa, livsvillkor, och levnadsvillkor generellt sett är goda i länet, så framkommer det att detta skiljer sig mellan flickor och pojkar, men beror även på födelse-land, funktionsnedsättning, sexuell läggning och oro för sin familjs ekonomi. Det finns även geografiska skillnader, där bland annat Älvkarleby sticker ut där betydligt fler barn är oroliga för sin familjs ekonomi. De barn och unga som är oroliga för sin familjs ekonomi uppskattar också sin hälsa som lägre.

Arbete och utbildning

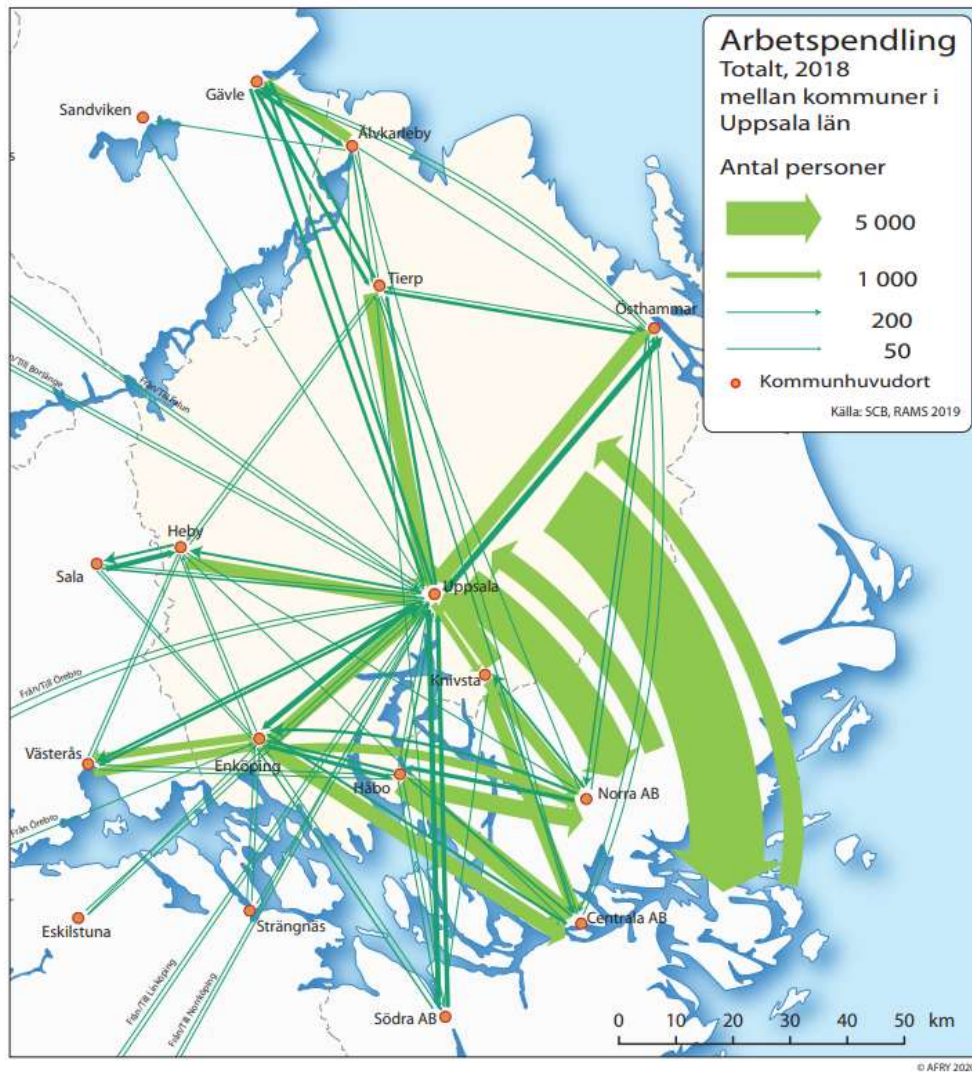
Länet har en lägre arbetslöshet och en högre andel högskoleutbildade jämfört med riket. Emellertid har utlandsfödda, personer med funktionsnedsättning och ungdomar som hoppar av gymnasieskolan betydligt svårare att komma in på arbetsmarknaden²⁰.

Pendlingsmönster påverkas av kön, utbildningsnivå och inkomst, där män pendlar längre än kvinnor och oftare med bil, och högutbildade och höginkomsttagare pendlar längre än de med lägre utbildning och inkomst.²¹

I Uppsala län är arbetspendlingen omfattande, och majoriteten av pendlingen sker till eller från Uppsala. Kartan i Figur 3-3 illustrerar start- och målpunkter för arbetspendling i länet. De största pendlingsströmmarna står att finna över den södra länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm, samt mellan Uppsala och omkringliggande kommuner. Också från Håbo kommun (med Bålsta som huvudort) och Enköpings kommun till Stockholm är arbetspendlingen betydande, samt mellan Enköping och Västerås. I norr möjliggör Älvkarleby kommuns närhet till Gävle arbetspendling över norra länsgränsen. Sedan 1990-talet har arbetspendlingen mellan många av orterna ökat med mellan 200 och 400 procent, och i absoluta tal har arbetspendlingen från Uppsala till centrala Stockholms län ökat mest.

²⁰ Regionala utvecklingsstrategin

²¹ Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen



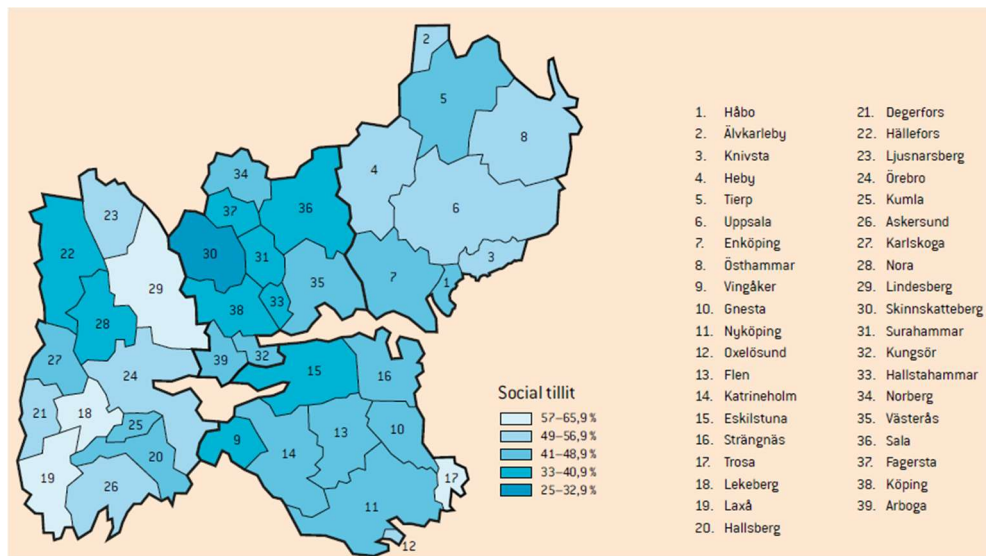
Figur 3-3 Arbetspendling i Uppsala län år 2018. Källa: Arbetspendling i Stockholm-Mälardalsregionen, Mälardalsrådet och Afry, 2020

Trygghet, tillit och framtidstro

Tre av fyra i den vuxna befolkningen har tillit till sina medmänniskor, tilliten är emellertid betydligt lägre bland länets unga. Även utsattheten för brott och den upplevda tryggheten är ojämnt fördelad i samhället, där kvinnors otrygghet är större än mäns. I vissa begränsade områden i länet finns även en förhöjd risk för kriminalitet och att barn och unga ansluter sig till kriminella miljöer²².

Kopplat till ungas känsla av tillit finns även här en könsdimension, och det finns även skillnader utifrån födelse- och funktionsnedsättning. De geografiska skillnaderna i tillit är relativt små, och samtliga kommuner i regionen ligger mellanlanspannet.

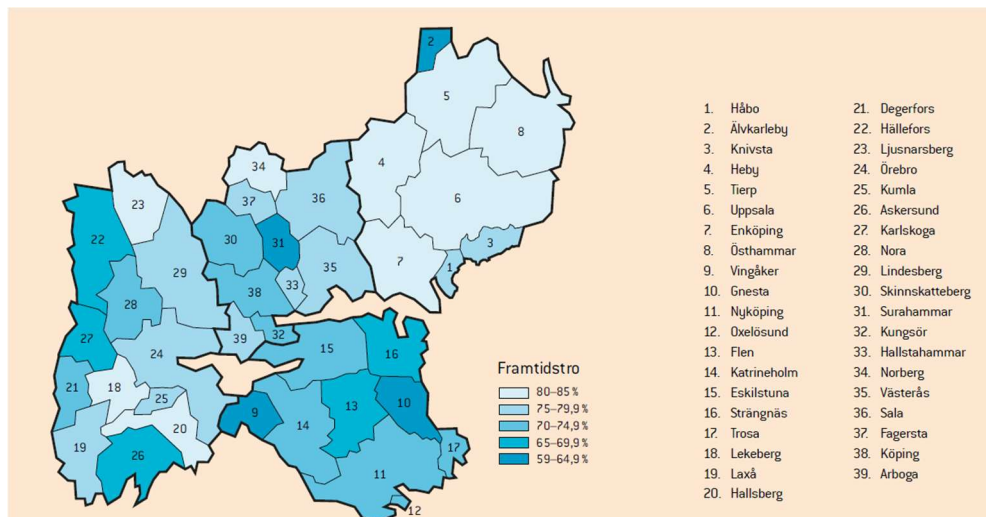
²² Regionala utvecklingsstrategin



Figur 3-4 Andel som svarat "Ja" på frågan "Tycker du att man i allmänhet kan lita på de flesta människor?", kommuner. Källa: CDUST (2019b)

Kopplat till ungas trygghet skiljer sig känslan av trygghet i sitt bostadsområde sig mellan könen där pojkar oftare alltid känner sig trygga. Icke svenskfödda, homosexuella, de som är oroliga för sina föräldrars ekonomi, samt unga med flera funktionsnedsättningar upplever också i större utsträckning att de inte alltid är trygga²³.

Även om framtidstro generellt sett är i det högre spannet i regionen framträder skillnader mellan kön, sexualitet, ekonomi och funktionsnedsättning. Högst framtidstro återfinns i kommunerna i Heby, Tierp, Uppsala, Enköping och Östhammar. Den kommun som sticker ut med låg framtidstro bland unga är Älvkarleby²⁴.



Figur 3-5 Andel som svarat "Jag ser mycket/ganska ljus på framtiden" på frågan "Hur ser du på framtiden för din personliga del?", kommuner. Källa: CDUST (2019b)

²³ CDUST (2019b) Mår alla bra? Rapport 3

²⁴ CDUT (2019b) Mår alla bra? Rapport 3

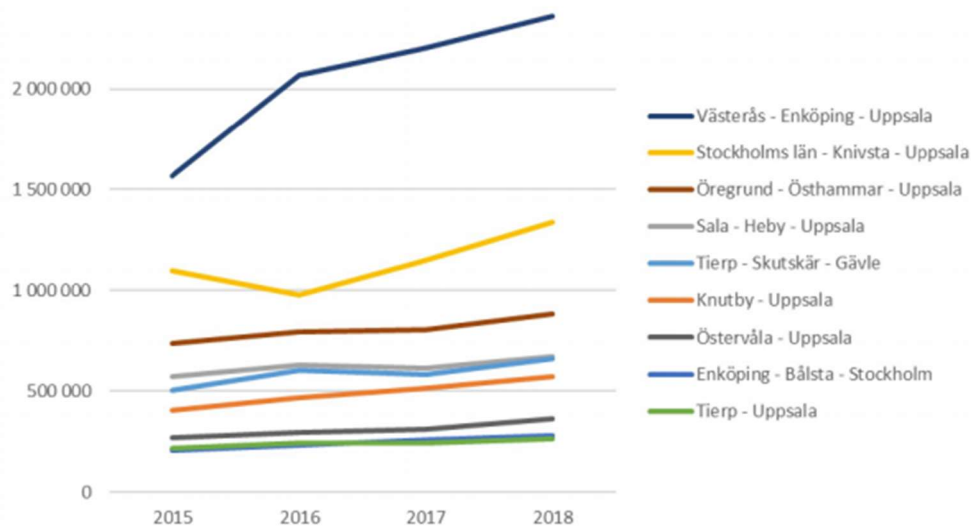
3.3 Tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar

Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper. Informationen har hämtats från olika regionala dokument. Regionens underlag har också kompletterats med kunskap från andra studier, se exempel på sådana studier i en sammanställning av effekter och effektsamband för sociala nyttor som Trivector tagit fram för Trafikverket.²⁵

Resandeutveckling

Under perioden 2015 - 2018 syns framförallt en positiv resandeutveckling i stråket Västerås – Enköping – Uppsala. Det kan delvis förklaras med satsningar utbudsmässigt och beteendepåverkande åtgärder som genomförts inom ramen för ett samverkansprojekt med Enköpings kommun. Även stråket Arlanda – Knivsta – Uppsala uppvisar ett ökat resande. För övriga stora stråk är det små, men positiva förändringar.

I Figur 3-6 nedan illustreras resandeutvecklingen för perioden 2015–2018 med den avtalade tågtrafiken i länet.



Figur 3-6 Resandet med den avtalade tågtrafiken har under samma period haft en stark resandeutveckling som till stor del följt de satsningarna på ökat utbud turtäthetsmässigt och linjemässigt som gjorts etappvis under perioden. Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram

I Tabell 3-2 illustreras resandeutvecklingen i miljoner resor för buss- och tågtrafiken i länet för perioden 2006-2018, och visar även den på en positiv utveckling.

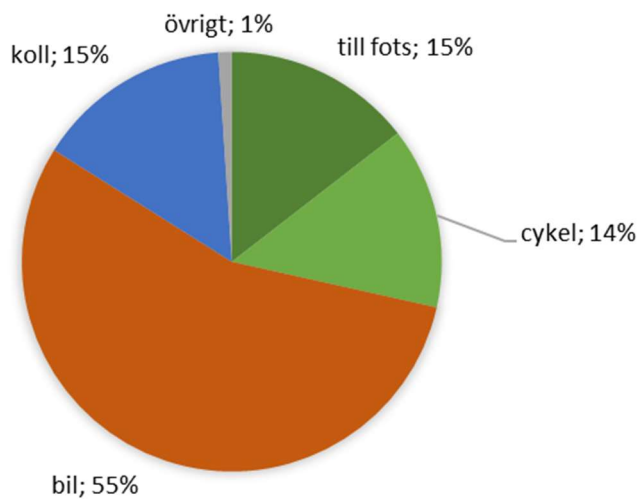
²⁵ Trafikverket Publikation 2020:240. Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband.

Tabell 3-2 Resandeutvecklingen 2006–2018, miljoner resor.²⁶

År	Stadsbussar	Regionbussar	Tåg	Totalt
2006	17,0	12,1	1,4	30,5
2007	16,3	12,2	3,5	32,0
2008	16,5	12,4	4,1	33,0
2009	17,5	12,1	4,2	33,8
2010	19,0	12,1	4,5	35,6
2011	20,0	11,6	5,1	36,7
2012	20,4	11,8	5,9	38,0
2013	20,9	11,3	8,1	40,3
2014	21,6	11,3	8,6	41,5
2015	21,8	11,1	9,7	42,6
2016	23,4	11,5	10,2	45,1
2017	24,3	11,2	11,1	46,5
2018	26,2	12,2	11,9	50,3

Resande och mobilitetsförutsättningar

2019 gjordes 55 % av regioninvånarnas resor med bil, 14 % med cykel, 15 % till fots och 15 % med kollektivtrafiken, se Figur 3-7.

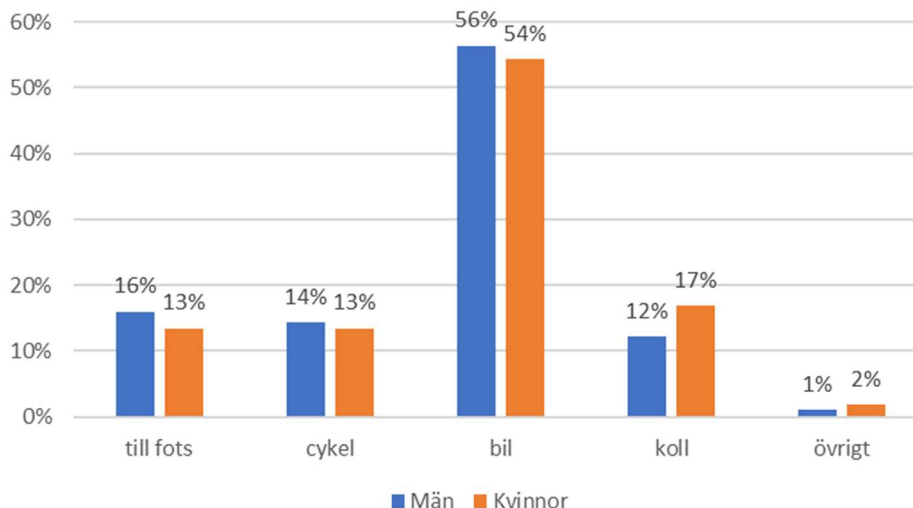


Figur 3-7 Färdmedelsfördelning för invånarnas resor. (Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019.)

²⁶ Regionstyrelsen, Region Stockholm, Yttrande över samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030, daterad 2020-02-26

Kvinnor och män

I regionen gjorde männen 2019 en något större andel av sina resor med bil och till fots och kvinnorna istället en större andel av sina resor med kollektivtrafiken, se Figur 3-8. Männen bilresor är i genomsnitt längre än kvinnornas och de färdas längre sträcka i bil per dag jämfört med kvinnorna. Notera dock att underlaget från 2019 är relativt begränsat och att jämförelsen mellan könen därför är något osäker.



Figur 3-8 Färdmedelsfördelning för invånarnas resor uppdelat på kön. (Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019.)

Det är många tidigare studier, på nationell nivå och i regioner, som konstaterar att kvinnor och män har olika resvanor. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag, men män reser längre, framför allt med bil, för alla typer av ärenden. På nationell nivå vistas kvinnor i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärerna kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor. Den nationella resvaneundersökningen från 2019 visade dock att kvinnor nu sammantaget reser längre än män både totalt och med kollektivtrafiken. Fortfarande var dock kvinnornas reslängd med bil mindre. Baserat på tidigare studier kan man säga att kvinnor och män (som grupper betraktade) reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken.

Ålder

För barns självständiga mobilitet är förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivtrafik på ett säkert och tryggt sätt avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Skjutsandet innebär även att barnen går miste om de möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet annars innebär.

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdmedlet även hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för

gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. För äldre är det också viktigt med tillgänglighet i närmiljön utan fysiska hinder liksom drift och underhåll som förebygger fallolyckor bland äldre. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar också resandet och mobilitetsförutsättningarna. Det finns studier som pekar på att låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. En väl fungerande kollektivtrafik är viktigt för delaktighet och integrering i samhället. För resenärer med begränsade ekonomiska resurser kan både enkel- och månadsbiljetter i kollektivtrafiken vara dyra att köpa. För de som arbetar kvällar, nätter och helger med flexibla arbetstider, och för de som arbetar på avsides belägna arbetsplatser, kan pendling med kollektivtrafiken utgöra en utmaning.

Etnicitet

Det finns en del tidigare studier om erfarenheter och förutsättningar hos personer födda utanför Sverige som kan används som underlag för hållbarhetsbedömningen. Många sådana studier fokuserar på socialt utsatta områden där socioekonomi och etnicitet blir förstärkande faktorer när man talar om utanförskap och segregation. Till exempel är utlandsfödda mer beroende av en fungerande kollektivtrafik, då både körkorts- och bilinnehav är lägre i denna grupp. Kollektivtrafiken bör också gå oftare på sena kvällar och tidiga morgnar för att svara mot resbehov som hos en grupp som oftare arbetar på obekväma arbetstider jämfört med inrikes födda personer. Utlandsfödda gör generellt färre resor än personer födda i Sverige vilket delvis kan förklaras av lägre körkorts- och fordonsinnehav. Det lägre körkorts- och fordonsinnehavet är särskilt tydligt bland utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå.

Funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning reser mindre än personer utan funktionsnedsättning, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är tillgängligheten i kollektivtrafiken och trafikmiljöer avgörande för mobiliteten, det vill säga att kollektivtrafiken och trafikmiljöer utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns. Behoven ser lite olika ut beroende typ av funktionsnedsättning, till exempel om det handlar om nedsatt rörlighet, syn, hörsel eller kognitiv funktionsförmåga.

Stad/land

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig också åt mellan människor som bor i städer, stadsnära eller på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro. Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdmedlet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i

landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stads-kommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.

Tillgänglighet

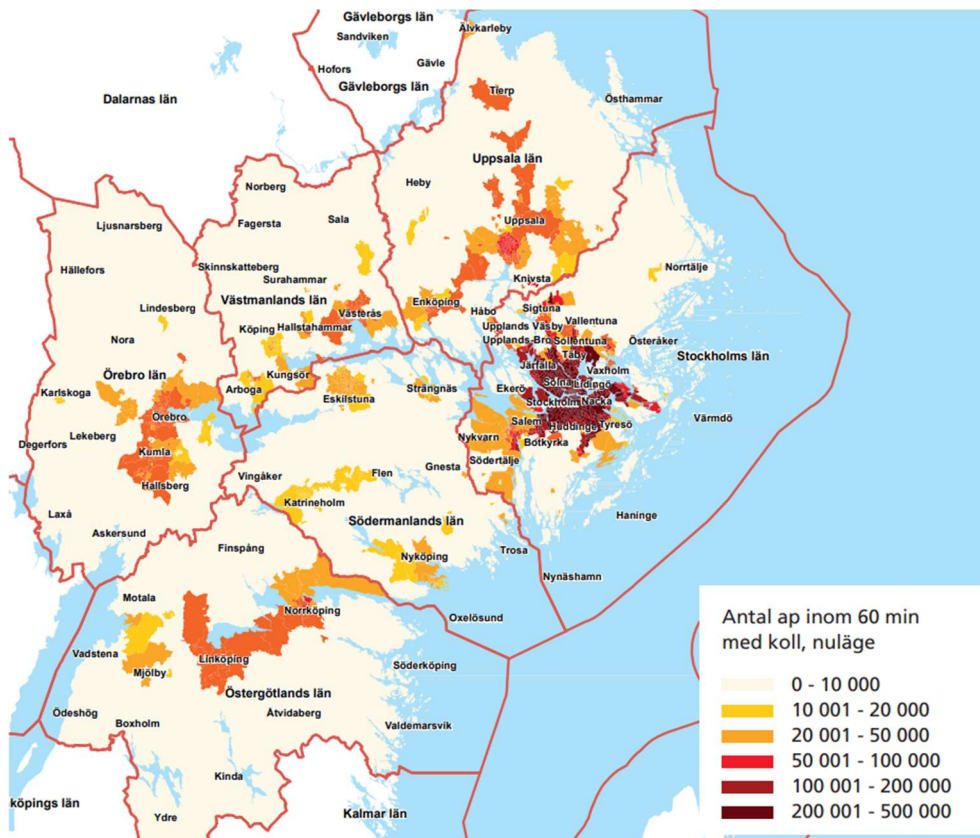
Tillgänglighet till arbete, utbildning och andra målpunkter i regionen

Det betonas i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalen att Stockholms län och övriga Mälardalen endast är en delvis sammanlänkad bostads-, studie- och arbetsmarknadsregion, och att Stockholms pendlingsregion, förutom Stockholms län, omfattar bland annat Uppsala län. Skillnaderna i förutsättningar är emellertid betydande, och grundar sig i både socioekonomiska skillnader och avståndsfaktorer. Pendlingsmönster påverkas av kön, utbildningsnivå och inkomst, där män pendlar längre än kvinnor och oftare med bil, och högt utbildade och höginkomsttagare pendlar längre än de med lägre utbildning och inkomst. Därtill betonas att bostadsbyggandet inte utvecklas i takt med befolkningstillväxten, vilket leder till trångboddhet särskilt för nyanlända.

Enligt den tillgänglighetsanalys som presenteras i systemanalysen finns det i nuläget god tillgänglighet till arbetsmarknaden med kollektivtrafik kring järnvägsstationer och hållplatser, se Figur 3-9. Tillgängligheten utanför de stora kollektivtrafikstråken är emellertid betydligt sämre och bilberoendet större. Tillgängligheten till arbete korrelerar även i hög grad med tillgänglighet till andra viktiga samhällsfunktioner i form av sjukhus, högre utbildning, handel, kultur och nöjen, som således till stor del följer samma mönster. Vidare visar systemanalysen att det bara är nodstaden Uppsala som i nuläget når Arlanda och Stockholm inom en timmes restid med kollektivtrafik.

I systemanalysen exkluderas emellertid SJ:s trafik, Fjärrtågtrafiken och Arlanda express, pendlingsmöjligheterna till såväl Arlanda som Stockholm är alltså bättre än vad Systemanalysen ger uttryck för. Exempelvis kan man nå Arlanda och Stockholms central från Tierp på 42 respektive 63 minuter. I Uppsala län är arbetspendlingen omfattande, och majoriteten av pendlingen sker till eller från Uppsala.

Kartan i Figur 3-9 illustrerar start- och målpunkter för arbetspendling i länet. De största pendlingsströmmarna står att finna över den södra länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm, samt mellan Uppsala och omkringliggande kommuner. Också från Håbo kommun (med Bålsta som huvudort) och Enköpings kommun till Stockholm är arbetspendlingen betydande, samt mellan Enköping och Västerås. I norr möjliggör Älvkarleby kommuns närhet till Gävle arbetspendling över norra länsgränsen. Sedan 1990-talet har arbetspendlingen mellan många av orterna ökat med mellan 200 och 400 procent, och i absoluta tal har arbetspendlingen från Uppsala till centrala Stockholms län ökat mest.



Figur 3-9 Tillgänglighet till arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik. Källa: En bättre sits (2020)

Tillgänglighet ur ett funktionshinderperspektiv

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning utgör ett eget kapitel i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och beskriver nuläge och målbild för hur kollektivtrafiken ska kunna användas av alla. I trafikförsörjningsprogrammet anges att samtliga fordon i tågtrafiken uppfyller kraven på tillgänglighet, och att 94,3 % av fordonen i busstrafiken var anpassade år 2019. Bristerna är dock stora hållplatserna i länet. Endast cirka 10 % av hållplatserna uppfyller kraven på tillgänglighet och tillgänglighetsanpassningen prioriteras till stråk och områden där resandet är störst.

3.4 Trafik och infrastruktur

Trafik- och transportarbete idag

En ökad befolkning medför generellt sett ökade transportbehov, vilket speglar sig i ett ökat trafikarbete (körda fordonskilometer) i Uppsala län. Antalet körda fordonskilometrar har ökat med 7 % mellan 2011 och 2015 och den största ökningen sker på länets motorvägar. Ökningen är mindre än mellan föregående år, då ökningen mellan 2006 och 2011 låg på 14 %.

Prognoser för trafikutvecklingen

I och med den ökade befolkningmängden är också ett ökat transportbehov att förvänta. Om det ökade transportbehovets följer det senaste årtiondets trend med att tillgodoses av personbilar, kommer även utsläppen av skadliga ämnen att öka.

3.5 Miljö och hälsa

Klimat

Ungefär hälften av länets utsläpp av växthusgaser härstammar från personbilstrafik och tunga transporter på väg. Det ökade trafikarbetet har därmed även bidragit till ökad klimatpåverkan.

Hälsa

Utöver klimatpåverkan har transportsektorn även stor betydelse för luftkvaliteten, särskilt i tätorter. Luftföroreningarna från trafiken från slitage av vägbanor, däck och bromsar. De största problemen med luftföroreningar inom Uppsala län är kopplade till höga halter av partiklar och kvävedioxid. Problemen förekommer främst i Uppsala stad och i tätorter och vid några tillfällen har årsmedelvärden överskridits. Dessa två typer av luftutsläpp härstammar främst från transportsektorn, men även i mindre utsträckning från vedeldning.

Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Problemen med luftföroreningar är störst i intensiv trafikmiljö. Lokalt, och mestadels tillfälligt förekommer förhöjda halter av hälsoskadliga ämnen. Långdistanstransporterade ämnen och det faktum att länet är ett glesbygdslän där hög andel av invånarna använder egna bilar påverkar länets luftkvalitet negativt.

Som på många andra håll i landet är det svårast att nå miljömål för partiklar, PM₁₀, i tätorter. För att nå målet behöver utsläppen minska från vägtrafiken, energiproduktionen, industrin samt hushållens vedeldning. Halterna av PM_{2,5} beror främst på långväga transport och vedeldning, medan PM₁₀ är mer lokalt alstrade, från trafiken.

I centrala Uppsala är halterna av luftföroreningar så höga att kommunen behöver följa upp utvecklingen genom mätningar på Kungsgatan och där har höga halter av kvävedioxider uppmätts tre år i rad. Partiklar med mindre diameter än 10 mikrometer (PM₁₀) översteg miljö kvalitetsnormen år 2017. Halterna har sedan dess varit lägre. Kommunen arbetar också aktivt för att förbättra luftkvaliteten och har infört förbud mot dubbdäck på delar av Kungsgatan och Vaksalagatan, 30-zon i centrum, bättre renhållning av gator, signalprioritering för bussar och miljözon för tunga fordon. Kommunen arbetar också för ett hållbart resande med fler och bättre cykelvägar och en mer miljövänlig kollektivtrafik.²⁷

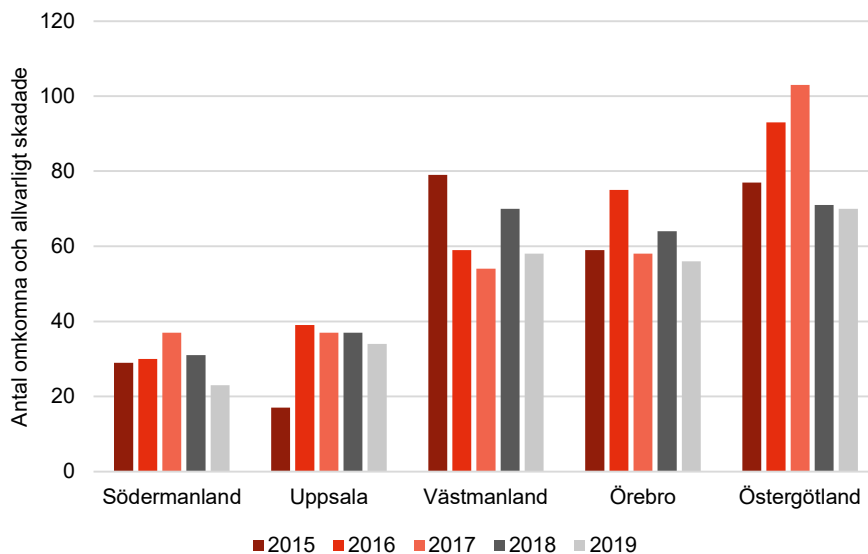
²⁷ <https://www.uppsala.se/gator-och-trafik/utslapp-miljo-och-buller/luftkvalitet-i-uppsala> (uttag 2021-03-25)

Landskap

Uppland är ett utpräglat flackt landskap känt för sina slätter. Länet präglas tydligt av sprickdalarna tillsammans med bland annat rullstensåsar, särskilt i länets södra delar. Tillgång till natur och grönområden är av särskild betydelse för människors hälsa, friluftsliv och rekreation. Att naturen är skyddad gör att människor har tillgång till den långsiktigt. I länet finns över 160 naturreservat och 169 Natura 2000-områden. 2019 hade 23 % av befolkningen i länet mindre än 1 km till skyddad natur.²⁸Länet förlorar biologisk mångfald trots att det pågår flera restaurerings- och skyddsinsatser för att stärka områdesskydd och arters återhämtning. Utvecklingen för Grundvatten av god kvalitet samt Ett rikt växt- och djurliv bedöms som negativ i länet.²⁹

Trafiksäkerhet

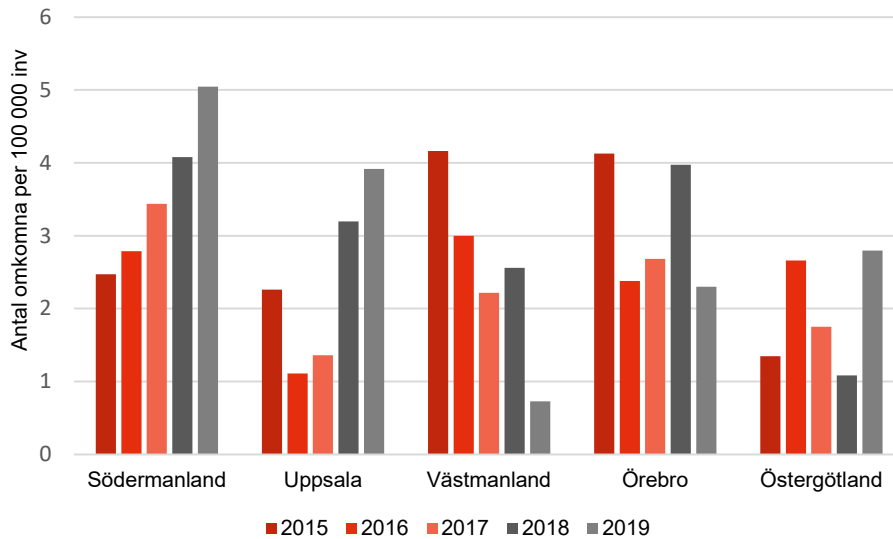
Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst har Uppsala län sett en svag positiv trafiksäkerhetsutveckling vad gäller antalet omkomna i vägtrafiken, se Figur 3-10. Antalet omkomna per 100 000 invånare har emellertid ökat kraftigt under den studerade femårsperioden, särskilt under 2018 och 2019, se Figur 3-11.



Figur 3-10 Antal omkomna och allvarigt skadade i vägtrafiken per län och år. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Källa: Trafikverket Region Öst, 2021.

²⁸ <https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/tillgang-till-service-och-gronska/uppsala-lan/>

²⁹ Regional årlig uppföljning av miljömålen för Uppsala län 2020



Figur 3-11 Antal omkomna i vägtrafiken per län och år samt per 100 000 invånare. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB. Källa: Trafikverket Region Öst, 2021.

Antal omkomna och allvarligt skadade är relativt jämnt fördelat mellan fotgängare, cyklister och bilister, med någon övervikt på bilister. De vanligaste olyckstyperna är övriga olyckor följt av singelolyckor bland motorfordon, singelolyckor bland fotgängare, cyklister och mopedister.

3.6 Slutsatser nuläge

För att skapa en hållbar växande region behöver Region Uppsala utveckla en samhällsplanering för hållbart resande där det finns en integrerad syn på olika färdmedel samt en robust infrastruktur som förbättrar tillgängligheten till viktiga målpunkter. Åtgärder som satsningar på kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar, satsningar på minskat personbilsberoende samt att andelen förnyelsebara transportbränslen ökar, minskar utsläppen från transportsektorn. För att möta de utmaningar som transportsektorn inom Uppsala län står inför finns flera mål och strategiska dokument, se länstransportplanen. Förutom transportsektorn finns det även andra utmaningar som påverkar hur hållbarhet utvecklas i regionen, exempel på sådana utmaningar kan vara: segregation vid bostadsbebyggelse, eleffektfrågan och digital infrastruktur.

4. Bedömning av planalternativ

4.1 Beskrivning av planalternativen

Nedan beskrivs några olika planalternativ till ny länsplan (A, B och C) samt nollalternativet.

Tabell 4-1 Sammanfattning av fyra alternativa inriktningar för länsplanen

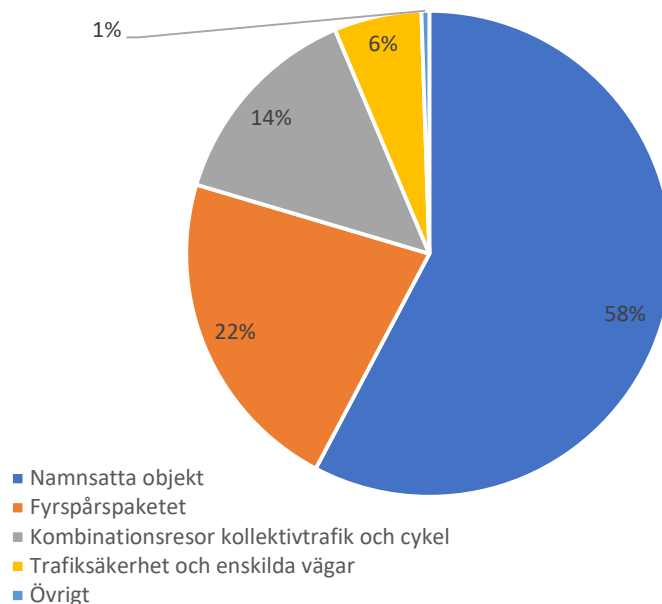
Nollalternativ	Planalternativ A	Planalternativ B	Planalternativ C
– Fortsätter med samma inriktning som den förra planen	– Tätorter och dess omland	– Regional utveckling med nytta för samhälle, näringsliv och arbetsmarknad	– Stråk och dess omland
	– Kollektivtrafik (bytespunkter, hållplatser, hela-resan- perspektivet, passage vid hållplats, anslutningsväg)	– Framkomlighetsbrister för kollektivtrafiken och godstransporter – Tillgänglighet till större samhällsviktiga målpunkter – Tillgänglighet till bytespunkter för att nå större arbetsplatser (ta sig till arbetet)	– Kollektivtrafik (bytespunkter, hållplatser, hela-resan- perspektivet, passage vid hållplats, anslutningsväg) – Kombinationsresor – Bytespunkter och dess upptagningsområde
	– Cykel, cykelparkering, skyltning – Trafikmiljö i tätorten (trafiksäkerhet) – Korsningspunkter (trafiksäkerhet)		– Cykelstråk mellan orter
	– Barriärer	– Minskade utsläpp	

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att den inriktning som beslutats i länsplanen för perioden 2018–2029 ska fortsätta gälla. Det innebär att de namnsatta objekt som finns med i den gällande planen (och som inte är genomförda vid utgången av 2021) genomförs fullt ut, och att den procentuella fördelningen mellan pottorna i övrigt är densamma som i den gällande planen.

Detta namnsatta objekt som ingår i nollalternativet (se tabell 8) har drabbats av kostnadsfördyringar på cirka 60 %, eller totalt 340 miljoner kronor. Kostnadsfördyringarna är större än utökningen av planramen för den nya planperioden (2022-2033) som ligger på 244 miljoner kronor. Det innebär att den totala summan för de pottorna alltså blir mindre i nollalternativet än i gällande plan (2018-2029). En justering har således gjorts nedåt för de olika pottorna i förhållande till medel utöver det som är låst till namnsatta objekt.

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



Figur 4-1 Fördelning av budget i nollalternativet.

I Tabell 4-2 listas de åtgärder som ingår i nollalternativet.

Tabell 4-2 Åtgärder som ingår i nollalternativet.

Typ	Åtgärd	Budget (Mkr)
Namnsatta objekt	Väg 55 Enköping - Litslena	157
	Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund	349
	Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala - Björklinge	66
	Väg 288 Gimo - Börstil	330
Tillgänglighetshöjande fyr-spårspaket	Stationsanpassning Ostkustbanan (Storvreta-Skutskär)	63
	Odefinierade brister	350
Namnsatta brister		112
Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	RV 55 Örsundsbro kollektivtrafikförbättring (ny expressbusshållplats)	12
	Bytespunkt Gimo	8
	Hållplatspaket Uppsala län	47
	Statlig medfinansiering kollektivtrafik	72
	Odefinierade brister kollektivtrafik	53
	GC-väg Morgongåva - Vittinge, väg 72	15
	GC-väg Tierp - Tierps kyrkby, väg 742 och 600	24,5
	GC-väg Älvkarleby - Skutskär	16
	GC-väg Örby - Gävsta, väg 673	30
	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel, övrigt	106
Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Korsningsåtgärd väg 292/ 290 (Österbybruk)	15
	Odefinierade brister	42
	Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	43
Övrigt	Heby lastterminal	4,5
	Steg 1 & 2 åtgärder	10
	Odefinierade brister	13
Summa		1 901

Planalternativ A

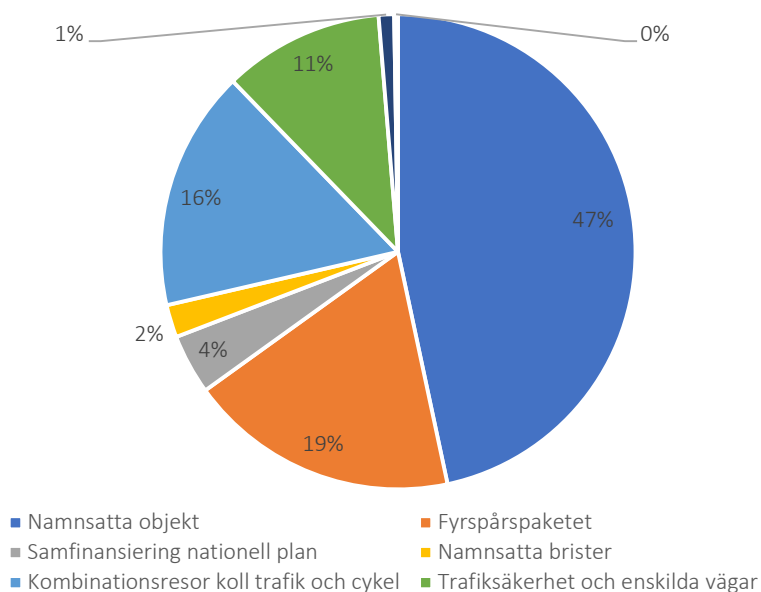
Planalternativ A fokuserar på brister och behov kopplade till prioriterade tätorter i länets kommuner. Åtgärder koncentreras därmed till tätorterna och bidrar även till att dess omland kan dra fördel av åtgärder som främjar hållbara transporter.

Många tätorter i länet har utvecklats på ömse sidor av huvudvägar och barriärefekterna kan vara betydande. Genom att koncentrerat satsa på trafiksäkerhetsåtgärder, bytespunkter inklusive pendlarparkeringar, passager vid hållplatser, hela resan-perspektivet, cykelvägar mm inom tätorterna uppnås synergieffekter som kan vara betydande.

Följande bristområden ingår:

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

I Figur 4-2 nedan illustreras fördelningen av åtgärder mellan planalternativ As olika åtgärds-kategorier.



Figur 4-2 Fördelning av budget i planalternativ A.

I Tabell 4-3 listas de åtgärder som ingår i planalternativ A.

Tabell 4-3 Åtgärder som ingår i planalternativ A

Typ	Åtgärd	Budget (Mkr)
Namnsatta objekt	Väg 55 Enköping - Litslena	157
	Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund	349
	Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala - Björklinge	66
	Väg 272 Harbo och Östervåla	30
	Väg 288 Gimo - Börstil	285
Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Korsning 282/652/södra Slavstavägen (korsning vid Danmark)	31
	Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala	319
Samfinansiering nationell plan	Stationsanpassning Ostkustbanan Sala-Heby	63
		15
Namnsatta brister	Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5
	Odefinierade brister	37
Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	140
	Örsundsbro	21
	Bytespunkt Gimo	8
	Hållplatspaket Uppsala län	26
	GC-väg Morgongåva - Vittinge, väg 72	15
	GC-väg Tierp - Tierps kyrkby, väg 742 och 600	32
	Väg 282 Anslutning Södra Gunsta	3,3
	Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär	16
	Statlig medfinansiering kollektivtrafik	50
Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Trafiksäkerhet och enskilda vägar - övriga	102,7
	Österbybruk	15
	Skärplinge	10
	Skutskär	20
	Karlholmsbruk	10
	Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	50
Regional utveckling	Regional utveckling	20
	Steg 1- och 2-åtgärder	5
Summa:		1901

Planalternativ B

Planalternativ B fokuserar på brister och behov som bidrar till förbättringar av samhället i stort för att främja den regionala utvecklingen och samhällsnyttan. Regional utveckling innebär en hållbar tillväxt och positiv utveckling inom

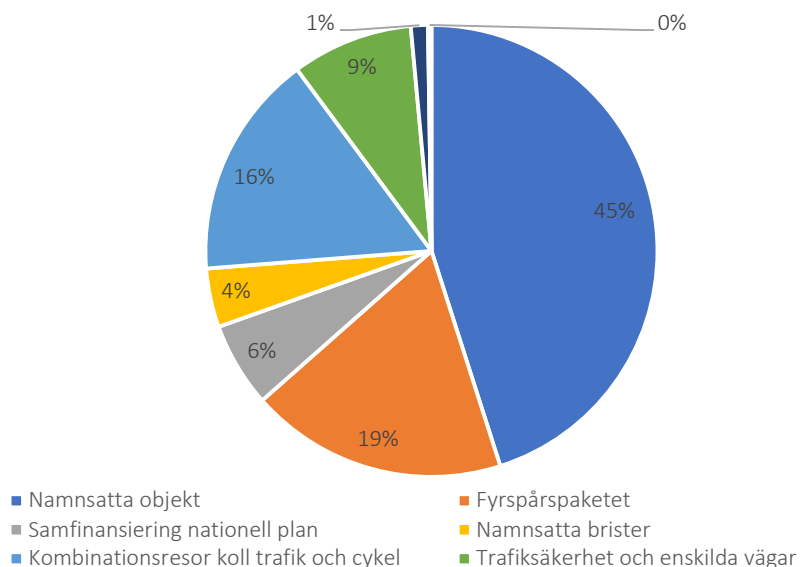
områden som påverkar länsinvånarnas livskvalitet både socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Den fysiska regionplaneringen har en avgörande betydelse för denna utveckling genom investeringar i transportinfrastrukturen. Planinriktningen ska prioritera infrastrukturens satsningar som ger ökad tillgänglighet till regionalt samhällsviktiga målpunkter såsom hälso- och sjukvård, näringsliv, kompetensförsörjning, utbildningsmöjligheter, tillgänglig kollektivtrafik och arbetsmarknad. Planalternativ B fokuserar på följande:

- ▶ Större arbetsplatser och företagskluster, till exempel Morgongåva företagspark, Atlas Copco, Sandvik och Logistik Bålsta
- ▶ Stationsanpassningar
- ▶ Slutförvar
- ▶ Hjulstabron (medfinansiering GC-väg på bron)
- ▶ Föra över från väg till sjöfart (stickspår)
- ▶ Bärighet för godstransporter
- ▶ Styra gods till rätt länkar
- ▶ Framkomlighet för kollektivtrafik, där potentialen att ta marknadsandel från bilen är störst

Följande bristområden ingår:

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

I Figur 4-3 nedan illustreras fördelningen av åtgärder mellan planalternativ Bs olika åtgärds-kategorier.



Figur 4-3 Fördelning av budget i planalternativ B

I Tabell 4-4 Tabell 4-4 listas de åtgärder som ingår i planalternativ B.

Tabell 4-4 Åtgärder som ingår i planalternativ B

Typ	Åtgärd	Budget (Mkr)
Namnsatta objekt	Väg 55 Enköping - Litslena	157
	Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund	349
	Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala - Biörklinde	66
	Väg 288 Gimo - Börstil	285
Tillgänglighetshöjande fyrsparpaket	Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala	350
Samfinansiering nationell plan	Stationsanpassning Ostkustbanan	100
	Sala-Heby	15
Namnsatta brister	Väg 72 Kvarnbolund - Heby	10
	Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5
	Odefinierade brister	65
Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	145,7
	Örsundsbro	10
	Bytespunkt Gimo	8
	Hållplatspaket Uppsala län	26
	GC-väg Morgongåva - Vittinge, väg 72	15
	GC-väg Tierp - Tierps kyrkby, väg 742 och 600	32
	Väg 282 Anslutning Södra Gunsta	3,3
	Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär	16
	Statlig medfinansiering kollektivtrafik	50
	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Trafiksäkerhet och enskilda vägar - övriga
Österbybruk		15
Statlig medfinansiering trafiksäkerhet		50
Regional utveckling	Regional utveckling	23
Steg 1- och 2-åtgärder	Steg 1- och 2-åtgärder	5
Summa:		1901

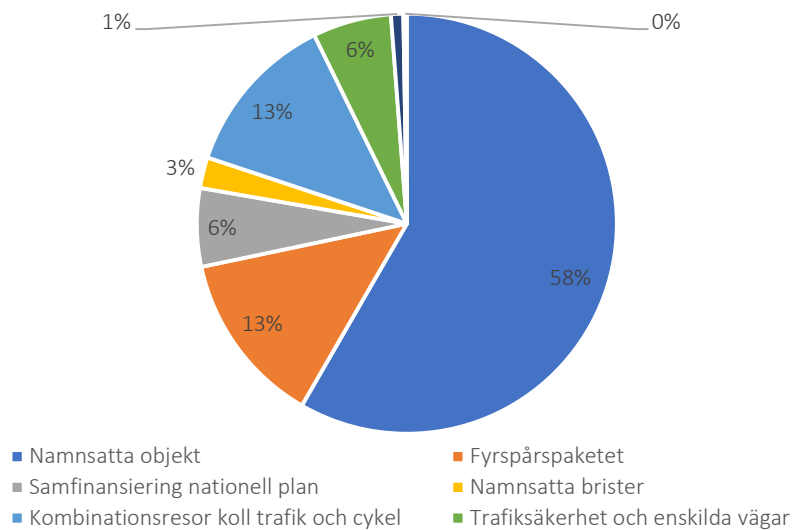
Planalternativ C

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

Följande bristområden ingår:

- ▶ Kollektivtrafik (bytespunkter, hållplatser, hela-resanperspektivet, passage vid hållplatser, anslutningsväg)
- ▶ Kombinationsresor
- ▶ Bytespunkter och dess upptagningsområde
- ▶ Cykelstråk mellan orter

I Figur 4-4 nedan illustreras fördelningen av åtgärder mellan planalternativ Cs olika åtgärds-kategorier.



Figur 4-4 Fördelning av budget i planalternativ C

I Tabell 4-5 tabell listas de åtgärder som ingår i planalternativ C.

Tabell 4-5 Åtgärder som ingår i planalternativ C.

Typ	Åtgärd	Budget (Mkr)
Namnsatta objekt	Väg 55 Enköping - Litslena	157
	Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund	349
	Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala -Björklinge	66
	Väg 55 Litslena - Örsundsbro	52
	Väg 272 Östervåla - Librobäck	10
	Väg 288 Gimo - Börstil	475
Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Korsning 282/652/södra Slavstavägen (korsning vid Danmark)	31
	Väg 255/602 Flottsund/Sävja- via Vassunda - korsning väg 1039/1040 Häknäs (Medfinansiering Knivsta kommun) Gång- och cykelväg	40
	Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala	183
Samfinansiering nat-	Stationsanpassning Ostkustbanan	100
	Sala-Heby	15
Namnsatta brister	Väg 72 Kvarnbolund - Heby	10
	Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5
	Odefinierade brister	30
Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel, övrigt	100
	Bytespunkt Gimo	8
	Hållplatspaket Uppsala län	26
	GC-väg Morgongåva - Vittinge, väg 72	15
	GC-väg Tierp- Tierps kyrkby, väg 742 och 600	32
	Väg 282 Anslutning Södra Gunsta	3,3
	Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär	16
	Statlig medfinansiering kollektivtrafik	40
Trafiksäkerhet och en-	Trafiksäkerhet och enskilda vägar - övriga	60
	Österbybruk	15
	Statlig medfinansiering trafiksäkerhet- och miljöhöjande åtgärder	40
Regional utveckling	Regional utveckling	18
Steg 1- och 2-åtgärder	Steg 1- och 2-åtgärder	5
Summa:		1901

Figur 4-5 till Figur 4-8 illustreras bedömningsmatrisen för fokusområde klimat för de studerade planalternativen.

	Namnsatta objekt	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Samfinansiering nationell plan	Namnstat	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	TS och enskilda vägar	Övrigt
Klimat	Red, Green, Yellow	Green, Yellow	Green, Yellow	Grey	Green, Yellow	Green, Yellow	Green, Yellow

Figur 4-5 Nollalternativ. Bedömning av fokusområdet klimat.

	Namnsatta objekt	Tillgänglighetshöjande fyrspår	Samfinansiering nationell plan	Namnstat	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Övrigt
Klimat	Red, Green, Yellow	Green, Yellow	Green, Yellow	Grey	Green, Yellow	Green, Yellow	Green, Yellow

Figur 4-6 Planalternativ A. Bedömning av fokusområdet klimat.

	Namnsatta objekt	Tillgänglighetshöjande fyrspår	Samfinansiering nationell plan	Namnstat	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Övrigt
Klimat	Red, Green, Yellow	Green, Yellow	Green, Yellow	Grey	Green, Yellow	Green, Yellow	Green, Yellow

Figur 4-7 Planalternativ B. Bedömning av fokusområdet klimat.

	Namnsatta objekt	Tillgänglighetshöjande fyrspår	Samfinansiering nationell plan	Namnstat	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Övrigt
Klimat	Red, Green, Yellow	Green, Yellow	Green, Yellow	Grey	Green, Yellow	Green, Yellow	Green, Yellow

Figur 4-8 Planalternativ C. Bedömning av fokusområdet klimat.

Åtgärder som bidrar positivt:

Generellt har cykel och kollektivtrafikåtgärder en positiv inverkan på klimatet om man bortser från den energi som går åt vid utbyggnad och underhåll.

Av de namnsatta objekten har Väg 600 GC-väg samt Väg 55 Litslena - Örsundsbro (cykelväg) positiv inverkan på klimatet i bruksskedet. I övrigt har också de flesta av kollektivtrafik- och cykelåtgärderna positiv inverkan.

Fyrspårspaketets åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala bedöms ge positiv inverkan eftersom regionens inriktning för dessa medel är att de ska medfinansiera åtgärder som gör det möjligt att angöra de nya områdena med kollektivtrafik, gång och cykel och bidra till att utveckla stationslägena.

Övriga åtgärder med positiv inverkan är Regional utveckling, Heby lastterminal samt steg 1 och 2 åtgärder som innefattar MM-åtgärder för väg 55.

Åtgärder som bidrar negativt:

För i princip samtliga åtgärder är påverkan på energianvändning vid bygande, drift och underhåll av infrastruktur negativ.

Väg 288 Gimo-Börstil, har negativ effekt på klimatet genom att trafikarbetet med bil beräknas öka. Denna åtgärd, tillsammans med Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund och Väg 55 Enköping-Litslena, har negativ inverkan på klimatet genom ökad energiåtgång per fordonskilometer.

Åtgärder med neutralt bidrag:

Neutral riktning innebär att åtgärden inte bedöms påverka klimatet i någon riktning.

Av de namnsatta objekten har Väg 272 Östvålla-Libroback, Väg 272 Harbo och Östvålla, Väg 55 Enköping – Litslena och Väg 55 Örsundsbro – Kvarnbolund bedömts som neutrala när det gäller påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva färdsätt.

För objektet Väg 255/602 GC och kollektivtrafikåtgärder Flottsund/Sävja-Häkns samt pottorna trafiksäkerhet och enskilda vägar har en neutral bedömning gjorts.

Gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärderna har ingen påverkan på energianvändning per fordonskilometer.

Hälsa

Generellt kan vägåtgärder bidra till negativa hälsoeffekter genom att de bidrar till ökad trafik. Vägåtgärder kan ge ökade bullernivåer och utsläpp av emissioner, medan åtgärder för gång och cykel samt kollektivtrafik uppmuntrar till fysisk aktivitet. Som tidigare angivits under bedömningen för klimat innebär dock nästan alla vägåtgärder i planalternativen att man också satsar på förbättringar för gång, cykel och kollektivtrafik vilket gör att de i de samlade effektbedömningarna inte bedöms ske någon överflyttning till bil utan att det tvärt om i flera fall kan leda till ökat resande till fots, med cykel eller kollektivtrafik, med i förlängningen positiv påverkan fysisk aktivitet.

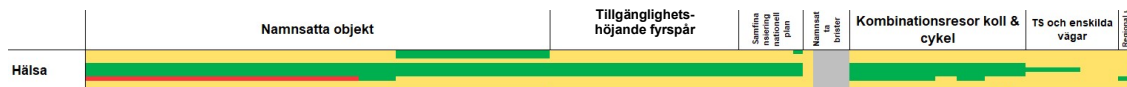
I Figur 4-9 till Figur 4-12 illustreras bedömningsmatrisen för fokusområde hälsa. Den övre tredjedelen av tabellen avser aspekten Människors hälsa, mellandelen Befolkning, och den nedre tredjedelen Luft.

	Namnsatta objekt	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Samtliga namnsatta objekt	Namnsatt	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	TS och Enskilda vägar	Övrigt
Hälsa							

Figur 4-9 Nollalternativ. Bedömning av fokusområdet hälsa

	Namnsatta objekt	Tillgänglighetshöjande fyrspår	Samtliga namnsatta objekt	Namnsatt	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Övrigt
Hälsa							

Figur 4-10 Planalternativ A. Bedömning av fokusområdet hälsa



Figur 4-11 Planalternativ B. Bedömning av fokusområdet hälsa



Figur 4-12 Planalternativ C. Bedömning av fokusområdet hälsa

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

Alternativ A och B bedöms gå i positiv riktning jämfört med nollalternativet avseende luft på grund av en större satsning på ”pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel” (notera att den i förhållande till Nollalternativet satsas i samtliga planförslag en mindre andel medel på rena gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder, men åtgärderna inom denna kategori bedöms olika). Alternativ A och B bedöms gå i neutral riktning jämfört med nollalternativet avseende buller.

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

Åtgärder som bidrar positivt:

Åtgärden väg 288 Gimo – Börstil bidrar till en minskning av antal personer exponerade för höga bullernivåer eftersom bullerskyddsåtgärder ingår.

Åtgärderna inom Regional utveckling, Steg 1- och Steg 2 åtgärder, Heby last-terminal, Väg 600 GC-väg samt pottorna för statlig medfinansiering kollektivtrafik och övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel har en positiv påverkan på transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).

Inverkan på aspekten Befolkning bedöms till största del positivt i samtliga planalternativ. Aspekten omfattar bedömningsområdena ökad fysisk aktivitet, möjlighet för barn, äldre och funktionshindrade att själva ta sig fram till sina mål samt ge ökad tillgänglighet till kollektivtrafik, gång och cykel.

Åtgärder som bidrar negativt:

Främst är det vägåtgärderna som har negativa effekter på människors hälsa i form av ökade emissioner av luftföroreningar. Nedanstående vägåtgärder har negativa effekter avseende detta:

- ▶ Väg 55 Enköping – Litslena
- ▶ Väg 55 Örsundsbro – Kvarnbolund

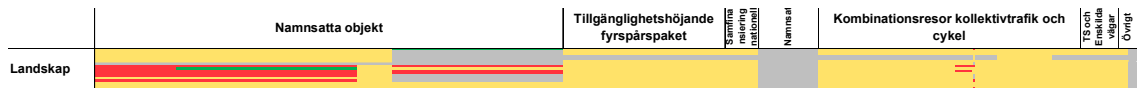
Åtgärder med neutralt bidrag:

Att bedöma halter av kvävedioxid, PM10 samt antal personer exponerade för halter över MKN är svårt och den bedömningen är neutral i samtliga fall av åtgärder i Uppsala län.

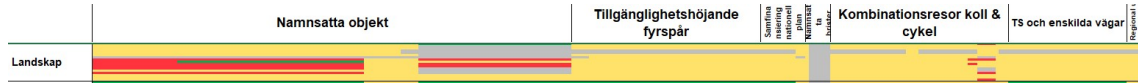
Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet bedöms också som neutral för samtliga åtgärder.

Landskap

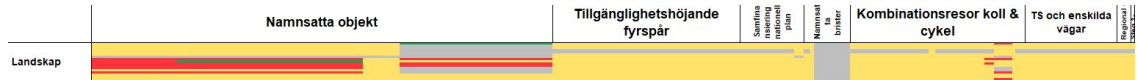
Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Det finns ett antal åtgärder som bedöms som negativa både för barriärer och utpekade värdeområden och dessa listas i summeringen av bedömningarna nedan. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter. Tre åtgärder innebär en utbyggnad till 2+1 väg och dessa listas nedan under åtgärder med negativa effekter. I Figur 4-13 till Figur 4-16 illustreras bedömningsmatrisen för fokusområde landskap.



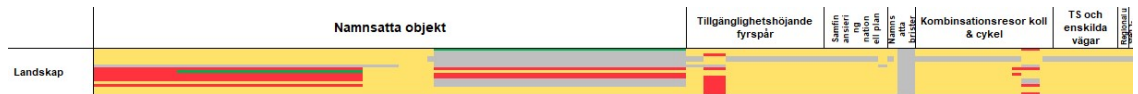
Figur 4-13 Nollalternativ. Bedömning av fokusområdet landskap.



Figur 4-14 Planalternativ A. Bedömning av fokusområdet landskap.



Figur 4-15 Planalternativ B. Bedömning av fokusområdet landskap.



Figur 4-16 Planalternativ C. Bedömning av fokusområdet landskap.

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

Åtgärder som bidrar positivt:

Väg 288 Gimo – Börstil har till stor del negativa effekter på landskapet i och med utbyggnaden till 2+1 väg, men i projektet ingår skydd av grundvattentäkt vilket ger positiv påverkan på Kvalitet på vatten.

Åtgärder som bidrar negativt:

Negativ riktning innebär att åtgärden har negativ påverkan på landskapet. Särskilt negativ påverkan har de åtgärder som bedöms som negativa för barriäreffekten samt negativt för utpekade värdeområden. Tre åtgärder innebär utbyggnad till 2+1 väg, vilket har en negativ effekt på landskapet. Dessa åtgärder är:

- ▶ Väg 55 Enköping - Litslena
- ▶ Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund
- ▶ Väg 288 Gimo – Börstil

Åtgärden Väg 255/602 GC och kollektivtrafikåtgärder Flottsund/Sävja-Häknäs ger negativ inverkan på en rad aspekter inom landskap: mark, landskap, biologisk mångfald, växt- och djurliv, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv. Åtgärden finns bara med i planalternativ C.

Åtgärder med neutralt bidrag:

Generellt bedöms cykel och kollektivtrafikåtgärderna i stor utsträckning ha neutral påverkan på landskapet.

Trafiksäkerhet

I princip samtliga åtgärder har någon positiv inverkan på aspekten trafiksäkerhet, antingen vad gäller motortrafikanter eller för oskyddade trafikanter. Inga åtgärder har negativ påverkan på trafiksäkerhet.

I Figur 4-17 till Figur 4-20 illustreras bedömningsmatrisen för fokusområdet trafiksäkerhet där effekten för motortrafikanter visas i den övre halvan av figurerna och effekten för oskyddade trafikanter visas i den nedre halvan av figurerna.



Figur 4-17 Nollalternativ. Bedömning av fokusområdet trafiksäkerhet.



Figur 4-18 Planalternativ A. Bedömning av fokusområdet trafiksäkerhet.



Figur 4-19 Planalternativ B. Bedömning av fokusområdet trafiksäkerhet.



Figur 4-20 Planalternativ C. Bedömning av fokusområdet trafiksäkerhet.

Samtliga planalternativ är väldigt likvärdiga avseende trafiksäkerhet och i samtliga alternativ bedöms ungefär lika mycket medel satsas på åtgärder som går i rätt riktning avseende trafiksäkerhet för både oskyddade trafikanter och motortrafikanter.

Nästan alla åtgärder bedöms ge positiv effekt avseende trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. De flesta åtgärderna leder också till ökad trafiksäkerhet för motortrafikanter men potten för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel samt ett par namngivna vägobjekt som har neutral bedömning.

Åtgärder som bidrar positivt:

De flesta åtgärderna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten, både för motortrafikanter och gång- och cykeltrafikanter.

Åtgärder som bidrar negativt:

Det finns inga åtgärder som bidrar negativt till trafiksäkerheten.

Åtgärder med neutralt bidrag:

Det finns några åtgärder med neutralt bidrag. Detta kan vara för att det inte specificeras om några särskilda insatser för att förbättra trafiksäkerheten. Bland de namnsatta objekten är det nedanstående som bedöms ha neutral påverkan på trafiksäkerheten för motortrafikanter:

- ▶ Väg 55 Litslena – Örsundsbro
- ▶ Väg 272 Östervåla – Librobäck (även för gång- och cykeltrafikanter)
- ▶ Väg 272 Harbo och Östervåla

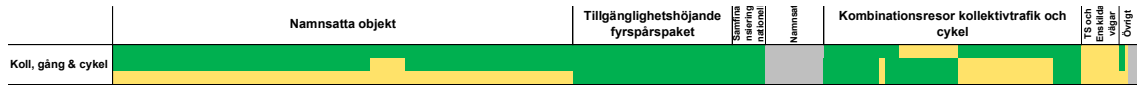
Inom tillgänglighetshöjande åtgärder för fyrspårspaketet har Väg 255/602 Flottsund/Sävja - korsning väg 1039/1040 Häknäs där en ny gång- och cykelväg ska anläggas bedömts som neutral för motortrafikanter.

Namnsatta brister har fått en neutral bedömning eftersom information saknas. Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel har en positiv påverkan på gång- och cykeltrafikanters säkerhet men en neutral bedömning för motortrafikanter.

Kollektivtrafik, gång och cykel

Rena gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder gynnar både andelen gång- och cykelresor, andel kollektivtrafik och kollektivtrafikens relativa attraktivitet. I bedömningarna av vägåtgärderna, som genomgående också innebär förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafikresenärer, görs bedömningen att förbättringarna för dessa färdmedel är så stora att resandet till fots, med cykel och med kollektivtrafiken kan komma att öka.

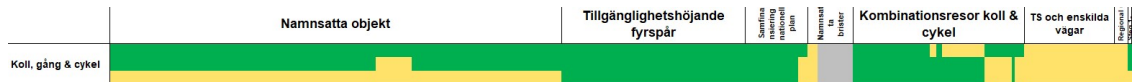
I Figur 4-21 till Figur 4-24 illustreras bedömningsmatrisen för fokusområdet Kollektivtrafik, gång och cykel. Den översta raden i matrisen avser andelen gång- och cykelresor, den andra raden andel kollektivtrafik och den tredje raden kollektivtrafikens relativa attraktivitet.



Figur 4-21 Nollalternativ. Bedömning av fokusområdet Kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet).



Figur 4-22 Planalternativ A. Bedömning av fokusområdet Kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet).



Figur 4-23 Planalternativ B. Bedömning av fokusområdet Kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet).



Figur 4-24 Planalternativ C. Bedömning av fokusområdet Kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet).

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

Åtgärder som bidrar positivt:

En stor del av åtgärdena i samtliga planalternativ har en positiv påverkan. Även de namnsatta vägobjekten bedöms ha en positiv påverkan då de också innefattar exempelvis anläggning av ny gång- och cykelbana.

Åtgärder som bidrar negativt:

Det finns inga åtgärder som bidrar negativt till fokusområde Kollektivtrafik, gång och cykel.

Åtgärder med neutralt bidrag:

De namnsatta objekten bedöms i stor utsträckning ha en neutral påverkan på kollektivtrafikens relativa attraktivitet då dessa är vägåtgärder med tillhörande gång- och cykelväg. Åtgärder med neutralt bidrag inom de namnsatta objekten är:

- ▶ Väg 55 Enköping - Litslena
- ▶ Väg 55 Örsundsbro – Kvarnbolund
- ▶ Väg 272 Östervåla – Librobäck
- ▶ Väg 288 Gimo – Börstil

Potten Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel har både neutrala och positiva bidrag.

Åtgärder inom kategorin Trafiksäkerhet & enskilda vägar har en neutral bedömning då det inte förväntas påverka andelen som reser med olika trafikslag.

4.3 Sociala konsekvenser

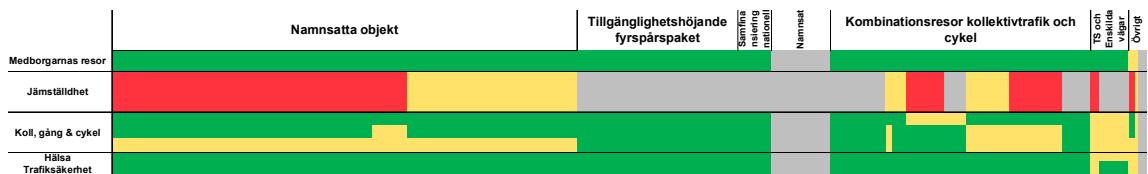
Bedömningen av sociala konsekvenser presenteras i detta avsnitt utifrån tre huvudsakliga perspektiv: (1) jämställdhet, (2) barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (3) socioekonomiska förutsättningar samt vad gäller påverkan på generell tillgänglighet. Resonemang förs om hur de olika planalternativen bidrar till inkludering, sammanhållning, tillgänglighet och hälsa.

Jämställdhetsperspektiv

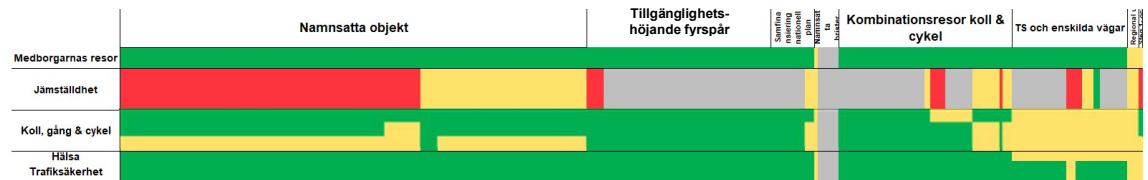
Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen ur ett jämställdhetsperspektiv har gjorts för kriterier som rör jämställdhet vad gäller möjligheten att nå manliga/kvinnliga arbetsplatser, tillgängligheten för kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet) och potential för överflyttning till dessa färdssätt, trafiksäkerhet för gående och cyklister samt trygghet och bekvämlighet i transportsystemet (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 2.3). I bilaga 2 finns kartbilder som utgör underlag för den del av bedömningen som rör om det är kvinnliga eller manliga arbetsplatser som nås.

Många av kollektivtrafikåtgärderna i länsplanen och de flesta gång- och cykelåtgärder bidrar till jämställdhet vad gäller ökad tillgänglighet till kvinnligt dominerade arbetsplatser. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivtrafik generellt i större utsträckning än vad män gör – och är också i högre grad hänvisade till dessa färdssätt. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det därför viktigt att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet.

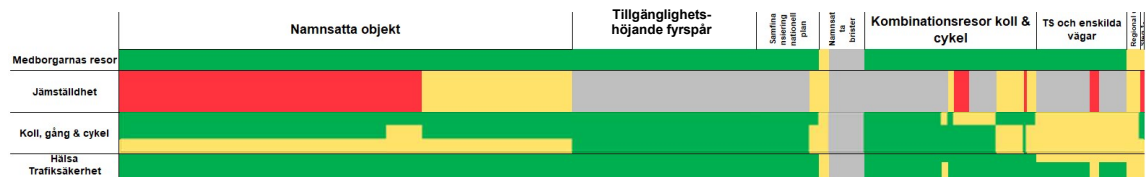
I figurerna nedan visas bedömning av sociala konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Bedömningsmatriser i sin helhet finns i bilaga 3.



Figur 4-25 Nollalternativ. Bedömning av sociala konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv.



Figur 4-26 Planalternativ A. Bedömning av sociala konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv.



Figur 4-27 Planalternativ B. Bedömning av sociala konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv.



Figur 4-28 Planalternativ C. Bedömning av sociala konsekvenser utifrån jämställdhetsperspektiv.

Ungefär en tredjedel av investeringsbudgeten i samtliga planalternativ går till åtgärder som berör manliga arbetsplatser (fokusområde ”jämställdhet” i matriserna ovan). Dessa åtgärder innebär främst större namnsatta objekt, men även åtgärder i åtgärds-kategorin ”kombinationsresor kollektivtrafik och cykel” och även något objekt inom ”Trafiksäkerhet och enskilda vägar”. Däremot satsas inga eller mycket små medel på åtgärder som berör kvinnliga arbetsplatser och målpunkter i samtliga planalternativ.

I planalternativ C satsas ytterligare en tredjedel av medlen till åtgärder som berör områden med jämn könsfördelning. I planalternativ A och B, liksom Nollalternativet, är det en mindre andel medel som berör områden med neutral könsfördelning och i stället en större andel åtgärder som inte kunnat bedömas. Eftersom dessa åtgärder utan geografiska data står för så stora andelar, blir bedömningarna osäkra sett enbart utifrån det nämnda fokusområdet.

Vad gäller tillgängligheten för kollektivtrafik, gång och cykel (fokusområdet ”Hälsa” i matriserna ovan) och åtgärder som stärker förutsättningarna för att välja dessa färd-sätt (fokusområde ”Kollektivtrafik, gång och cykel”) satsas något större andel medel på sådana tillgänglighetsfrämjande åtgärder i planalternativ C, liksom Nollalternativet, än i alternativ A och B. I Alternativ A, B och Noll satsas i stället mer medel på åtgärder som stärker kollektivtrafikens relativa attraktivitet, i förhållande till C. Sammantaget bidrar samtliga planalternativ positivt till nämnda fokusområden.

De stora positiva bidragen till tillgängligheten för kollektivtrafik, gång och cykel (fokusområdet ”Hälsa”) och åtgärder som stärker förutsättningarna för att välja dessa färd-sätt (fokusområde ”Kollektivtrafik, gång och cykel”), beror på att flera väg-åtgärder även innehåller åtgärder som syftar till kollektivtrafik, gång och cykel. I förhållande till Nollalternativet satsas emellertid i samtliga planförslag en mindre andel medel på rena gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder. Minst andel medel till rena kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder satsas i C.

När det gäller trygghet och bekvämlighet i transportsystemet (fokusområde ”medborgarnas resor” i matriserna ovan) och trafiksäkerhet för gående och cyklister (fokusområde ”trafiksäkerhet” i matriserna ovan) satsas i alla planalternativ ungefär lika mycket medel på åtgärder som går i rätt riktning som i nollalternativet. De bedöms därför som relativt likvärdiga avseende denna aspekt.

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

Åtgärder som bidrar positivt:

De åtgärder som bidrar positivt genom att de gynnar områden med övervägande kvinnlig dagbefolkning är:

- ▶ Väg 255/602 GC- och kollektivtrafikåtgärder Flottsund/Sävja-Häknäs
- ▶ Trafiksäkerhetsåtgärder Karlsholmsbruk

Åtgärder som bidrar positivt till jämställdhet, genom att de svarar mot kvinnors resbeteenden och värderingar i förhållande till transportsystemet, är också samtliga kollektivtrafik-, gång och cykelåtgärder. Därtill bidrar åtgärder som syftar till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter positivt (vilket nästan samtliga åtgärder gör eftersom detta ingår som en del i de namngivna vägobjekten).

Åtgärder som bidrar negativt:

Flera åtgärder bidrar både positivt och negativt till jämställdhet. En åtgärd kan utifrån den geografiska analysen gynna områden med övervägande mansdominerad dagbefolkning, men ändå gynna kvinnors traditionella värderingar och preferenser.

Det finns åtgärder som bidrar negativt på så vis att de gynnar områden med övervägande manlig dagbefolkning, men som samtidigt bidrar positivt till gång-, cykel och kollektivtrafik vilket är positivt för jämställdhet. Exempelvis flera vägåtgärder, som också innehåller åtgärder för gående och cyklister:

- ▶ Väg 55 Enköping - Litslena
- ▶ Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund

Även en cykel- och kollektivtrafikåtgärder bidrar både positivt och negativt till jämställdhet:

- ▶ Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala - Björklinge

Även ett antal trafiksäkerhetsåtgärder, exempelvis i:

- ▶ Österbybruk
- ▶ Skärplinge

Åtgärder med neutralt bidrag:

För fokusområdena "Kollektivtrafik-, gång och cykel" samt "Trafiksäkerhet" går budgeterade investeringsmedel generellt sett till åtgärder som går i positiv riktning. Däremot finns det flera åtgärder som går i neutral riktning utifrån fokusområdet "Jämställdhet", det vill säga åtgärderna gynnar områden med jämn könsfördelning hos dagbefolkningen. Dessa är till stor del vägåtgärder men även cykelåtgärder, exempelvis:

- ▶ Väg 272 Östervåla-Libroback
- ▶ Väg 272 Harbo och Östervåla
- ▶ Väg 288 Gimo-Börstil, Väg 288 Gimo - Börstil,
- ▶ GC-väg Morgongåva - Vittinge, väg 72
- ▶ GC-väg Tierp - Tierps kyrkby, väg 742 och 600
- ▶ Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär

Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har gjorts för kriterier som rör tillgängligheten för nämnda grupper och möjligheten att på egen hand ta sig till sina målpunkter/aktiviteter med kollektivtrafik, till fots och med cykel. Även trafik-säkerhet för gående och cyklister har bedömts (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 2.3).

Kollektivtrafikåtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och äldre personer då dessa grupper förlitar sig mer på kollektivtrafikens tillgänglighet för sina vardagsresor. Även för barns självständiga mobilitet är möjligheten för kollektivtrafik en förutsättning, särskilt för äldre barn.

Gång- och cykelåtgärder bidrar till nämnda gruppers tillgänglighet. Därmed bidrar dessa åtgärder till ett mer inkluderande transportsystem. Gång- och cykelåtgärder i syfte att skapa säkra skolvägar bidrar till inkludering av barnperspektivet samt ökad tillgänglighet för barn. Därtill skapar åtgärder för aktiv mobilitet möjlighet till positiva hälsoeffekter för barn.

I figurerna nedan visas bedömning av sociala konsekvenser för barns, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 3.

	Namnsetta objekt	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Stannplatser på befintlig linjestråk	Namnset	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	TS och trafiksäkerhet	Övrigt
Personer med funktionsnedsättning							
Barnperspektiv							
Äldre perspektiv							
Hälsa Trafiksäkerhet							

Figur 4-29 Nollalternativ. Bedömning av sociala konsekvenser för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Namnsatta objekt	Tillgänglighets- höjande fyrspår	Samtliga mest nationell plan	Namnsat- ta bilar	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Regionalt trafiktillstånd
Personer med funktions- nedsättning						
Barnperspektiv						
Äldre perspektiv						
Hälsa Trafiksäkerhet						

Figur 4-30 Planalternativ A. Bedömning av sociala konsekvenser för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Namnsatta objekt	Tillgänglighets- höjande fyrspår	Samtliga mest nationell plan	Namnsat- ta bilar	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Regionalt trafiktillstånd
Personer med funktions- nedsättning						
Barnperspektiv						
Äldre perspektiv						
Hälsa Trafiksäkerhet						

Figur 4-31 Planalternativ B. Bedömning av sociala konsekvenser för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Namnsatta objekt	Tillgänglighets- höjande fyrspår	Samtliga mest nationell plan	Namnsat- ta bilar	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Regionalt trafiktillstånd
Personer med funktions- nedsättning						
Barnperspektiv						
Äldre perspektiv						
Hälsa Trafiksäkerhet						

Figur 4-32 Planalternativ C. Bedömning av sociala konsekvenser för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Inga åtgärder och planalternativ påverkar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning negativt – de allra flesta åtgärderna har en positiv påverkan. Samtliga planalternativ bidrar generellt sett positivt till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning genom att flertalet åtgärder avser gång, cykel eller kollektivtrafik. I samtliga alternativ satsas ungefär lika mycket medel på åtgärder som gynnar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Åtgärder som bidrar positivt:

I princip samtliga åtgärder bidrar positivt till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

För personer med funktionsnedsättning är tillgänglighetsanpassning i kollektivtrafiken särskilt viktigt. Av nulägesanalysen framgår exempelvis att det finns stationer, terminaler och större hållplatser som inte uppfyller kraven för god tillgänglighet. En åtgärd som bidrar särskilt till detta är bland annat de hållplatsåtgärder som genomförs inom samtliga planalternativ.

Åtgärder som bidrar negativt:

Inga åtgärder påverkar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning negativt.

Åtgärder med neutralt bidrag:

Åtgärder som endast syftar till att förbättra för framkomlighet för bil har inget bidrag till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Renodlade vägåtgärder som inte innehåller satsningar på hållbara färd-sätt är flera till antalet, men är små i förhållande till satsade medel. Exempel på sådana åtgärder är:

- ▶ Väg 72 Kvarnbolund -Heby
- ▶ Väg 55 Bärbyleden - Österleden
- ▶ Väg 272 Östervåla-Libroback
- ▶ Regional utveckling
- ▶ Heby lastterminal

Socioekonomiska förutsättningar

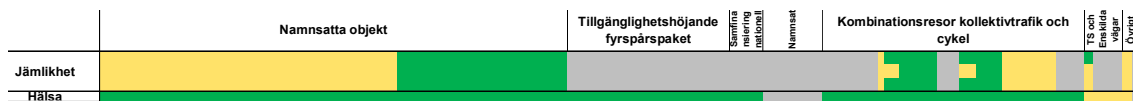
Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen utifrån socioekonomiska förutsättningar har gjorts för kriterier som rör inkluderingen av åtgärder som rör socioekonomiskt svagare områden liksom av åtgärder som bidrar till ökad sammanhållning mellan människor från olika grupper i regionen och till ökad tillgänglighet för socioekonomiskt svaga grupper (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 2.3). I bilaga 2 finns kartbilder som utgör underlag för den socioekonomiska statusen för olika områden i regionen – här har Region Uppsala SEKOM-grupper använts (se avsnitt 3.2 för mer information om SEKOM-grupperna).

En åtgärd kan bidra till inkludering om åtgärden direkt berör områden som enligt Region Uppsalas SEKOM-grupper kan anses vara socioekonomiskt utsatta, eller på andra sätt fångar nämnda grupperns förutsättningar och värderingar. Det kan exempelvis handla om att en åtgärd bidrar till att förbättra möjligheten för gång, cykel och kollektivtrafik som gynnar grupper med lägre körkorts- och bilinnehav och mer lokalt resande såsom utrikes födda och socioekonomiskt svaga grupper.

Sammanhållningen i regionen kan stärkas genom infrastrukturens möjlighet att skapa överbryggande möten mellan olika grupper av människor och därigenom stärka det sociala kapitalet i samhället. Tillgänglighet för olika socioekonomiska grupper är åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet i regionen för socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller hög andel utlandsfödda).

I fokusområdet "Hälsa" görs en bedömning av påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter vilket är av relevans genom att svara mot generella resmönster hos socioekonomiska svaga grupper.

I figurerna nedan visas bedömning av sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar. Fokusområdet "Jämlikhet" i matriserna nedan utgörs av tre bedömningskriterier: översta raden rör *inkluderingen* av socioekonomisk svaga områden i länsplanen, därefter avses möjligheten att stärka *sammanhållningen* i regionen och slutligen *tillgänglighet* för socioekonomiska svaga grupper. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 3.



Figur 4-33 Nollalternativ. Bedömning av sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar.



Figur 4-34 Planalternativ A. Bedömning av sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar.



Figur 4-35 Planalternativ B. Bedömning av sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar.



Figur 4-36 Planalternativ C. Bedömning av sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar.

Analysen visar att alla åtgärder som kunnat preciseras geografiskt i regionen antingen går i positiv eller neutral riktning avseende socioekonomiska förutsättningar. Eftersom en så stor del av medlen satsas på potter där åtgärderna ännu inte är geografiskt knutna är det svårt att jämföra planalternativen med varandra fullt ut. Om man ser på de åtgärder som i förslagen har en geografisk plats knuten till sig är det en större andel av åtgärderna i planalternativ C som går i positiv riktning än i alternativ A, B och Noll vad gäller inkluderingen av socioekonomiskt svaga områden i länsplanen. Det ska dock noteras att den större satsningen på nya vägar i alternativ C framför allt beroende av en större vägutbyggnad, väg 288 Gimo-Börstil, där de tillkommande medlen i alternativ C omfattar anläggande av en förbifart. Den absoluta tillgängligheten för kollektivtrafiken bedöms vara likvärdig i alla planalternativen, liksom tillgängligheten till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Samtliga planalternativ svarar alltså relativt likvärdigt mot generella resmönster hos socioekonomiskt svaga grupper, med en aning mer positiv inverkan med planalternativ C, liksom nollalternativet, jämfört med alternativ A och B.

Samtliga planalternativ bidrar mer positivt till inkluderingen av socioekonomiskt svaga grupper och till tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper, än vad de bidrar till att stärka sammanhållningen i regionen. Det beror på att åtgärderna i regel kan beröra områden med risk för social utsatthet, men sträcker sig samtidigt inte över områdena med *olika* socioekonomiska förutsättningar och bidrar därmed inte till att knyta samma människor från olika grupper.

Möjligheten att bidra till tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter (fokusområde "Hälsa" i matriserna ovan) bedöms som relativt likvärdig i alla planalternativen med en aning mer positiv inverkan med planalternativ C, liksom nollalternativet, jämfört med alternativ A och B.

Sammantaget bedöms planalternativ svara lika mycket mot generella resmönster hos socioekonomiskt svaga grupper.

Åtgärder som bidrar positivt:

Det finns flera åtgärds-kategorier representerade som gynnar geografier med risk för social utsatthet, däribland vägåtgärder, gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärder, och trafiksäkerhet, bland annat:

- ▶ Väg 272 Harbo och Östervåla
- ▶ Väg 288 Gimo-Börstil
- ▶ Bytespunkt Gimo
- ▶ Hållplatspaket Uppsala
- ▶ GC-väg Morgongåva- Vittinge, väg 72
- ▶ GC-väg Tierp- Tierps kyrkby, väg 742 och 600
- ▶ Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär
- ▶ Trafiksäkerhetsåtgärder
 - ▶ Österbybruk
 - ▶ Skärplinge

Därtill gynnar samtliga rena gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärder tillgängligheten med dessa färd-sätt.

Åtgärder som bidrar negativt:

- ▶ Inga åtgärder bidrar negativt.

Åtgärder med neutralt bidrag:

- ▶ Åtgärderna ”Regional utveckling” samt ”Heby lastterminal” berör varken områden med risk för social utsatthet eller bidrar till tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.

Generell tillgänglighet

Konsekvensbedömning görs också med avseende på generell tillgänglighet, det vill säga tillgänglighet som inte tydligt tillfaller specifika grupper eller perspektiv enligt ovan. De bedömningskriterier som använts svarar mot preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet och hur tillgänglighet bedöms i samlade effektbudömningar (se avsnitt 2.3). I figurerna nedan visas bedömning för generell tillgänglighet. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 3.

	Namnsatta objekt	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Specifika reseröring nationell	Namnsett	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	TS och Enskilda vägar	Övrigt
Medborgarnas resor							
Näringslivets transporter							
Tillgänglighet regionalt och mellan länder							

Figur 4-37 Nollalternativ. Bedömning av fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter samt tillgänglighet regionalt och mellan länder.

	Namnsatta objekt	TS-höjande fyrspår	Sammanväring nationell plan	Namnsett i trafik	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Regionalt och mellan länder
Medborgarnas resor							
Näringslivets transporter							
Tillgänglighet regionalt & mellan länder							

Figur 4-38 Planalternativ A. Bedömning av fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter samt tillgänglighet regionalt och mellan länder.

	Namnsatta objekt	TS-höjande fyrspår	Specifika reseröring nationell plan	Namnsett i trafik	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Regionalt och mellan länder
Medborgarnas resor							
Näringslivets transporter							
Tillgänglighet regionalt & mellan länder							

Figur 4-39 Planalternativ B. Bedömning av fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter samt tillgänglighet regionalt och mellan länder.

	Namnsatta objekt	TS-höjande fyrspår	Specifika reseröring nationell plan	Namnsett i trafik	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Regionalt och mellan länder
Medborgarnas resor							
Näringslivets transporter							
Tillgänglighet regionalt & mellan länder							

Figur 4-40 Planalternativ C. Bedömning av fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter samt tillgänglighet regionalt och mellan länder.

I samtliga alternativ, i förhållande till Nollalternativet satsas något mindre andel medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende fokusområdet ”Medborgarnas resor”. Jämfört med planalternativ C innebär planalternativ A och B att något mindre andel medel satsas på åtgärder som går i positiv riktning avseende fokusområdet ”Medborgarnas resor”. Detta beror på att det i planalternativ A och B satsas mer medel på ”Trafiksäkerhet och Enskilda vägar” som inte bedöms bidra till tillförlitlighet.

Även bidragen till ”Näringslivets transporter” satsas i planalternativ A och B, liksom Nollalternativet, mindre medel på åtgärder som går i positiv riktning jämfört med alternativ C. Detta då det i alternativ A, B och Noll satsas mindre på namngivna vägoobjekt. Avseende fokusområde ”Tillgänglighet regionalt och

mellan städer” satsas i alla planförslag A, B, C och nollalternativet ungefär lika mycket medel på åtgärder som går i positiv riktning.

Merparten av investeringsmedlen satsas på åtgärder som går i positiv riktning vad gäller pendling inom ramen för ”Tillgänglighet regionalt och mellan länder” i samtliga planalternativ, i övrigt är bidragen till fokusområdet små. De olika planalternativens bidrag i positiv riktning bedöms som ungefär likvärdiga.

Sammantaget bedöms planalternativ C gå i något mer gynnsam riktning avseende generell tillgänglighet både i förhållande till Nollalternativet och planalternativ A och B. Planalternativ A och B bedöms sammantaget som likvärdiga Nollalternativet.

Åtgärder som bidrar positivt:

- ▶ De större vägåtgärderna och kollektivtrafikåtgärderna har generellt sett positiv påverkan på såväl medborgarnas som näringslivets transporter vad gäller tillförlitlighet, samt trygghet och bekvämlighet. Dessa åtgärder har även generellt sett positiv inverkan på det enskilda bedömningskriteriet pendling.
- ▶ De flesta cykelåtgärder bidrar positivt till medborgarnas resor genom tillförlitlighet, samt trygghet och bekvämlighet

Åtgärder som bidrar negativt:

- ▶ Det finns inga åtgärder som bidrar negativt till generell tillgänglighet. Däremot kan rena vägåtgärder bidra till ett transportsystem som exkluderar personer som inte har tillgång till eller kan köra bil.

Åtgärder med neutralt bidrag:

- ▶ Åtgärds-kategorin ”Trafiksäkerhet och enskilda vägar” bedöms inte ha en särskild påverkan på tillgänglighet, eftersom de inte skapar några nya möjligheter för näringslivet eller medborgarna att resa och bidrar inte till ökad mobilitet. Däremot har åtgärds-kategorin positiva bidrag till trygghet och bekvämlighet.

4.4 Sammanfattning av bedömning

Miljö

Klimat

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

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

Hälsa

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

Alternativ A och B bedöms jämfört med nollalternativet gå i positiv riktning avseende luft på, grund av en större satsning på pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel (ofördelade medel) och i neutral riktning jämfört med nollalternativet avseende buller.

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

Landskap

Flera åtgärders effekt på landskap har inte kunnat bedömas avseende alla bedömningskriterier på grund av bristande underlag. I samtliga planalternativ satsas sammantaget en stor andel medel på åtgärder som går i negativ riktning när det

gäller landskap. I planalternativ A och B investeras mindre pengar i vägobjekt jämfört med i alternativ C, vilket innebär mindre medel på åtgärder med negativ påverkan på landskapet. I planalternativ C finns vid jämförelse med övriga alternativ ytterligare en åtgärd som har negativ inverkan på flera aspekter inom landskap och en åtgärd med negativ landskapspåverkan som omfattar en större satsning i alternativ C (Gimo-Börstil). Detta gör att planalternativ A och B framstår som likvärdiga med nollalternativet och att planalternativ C bedöms som något sämre än nollalternativet.

Trafiksäkerhet

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

Andelar och relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel

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

Tabell 4-6 Sammanfattande jämförelse av planalternativen mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser.

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

Sociala konsekvenser

Jämställdhetsperspektiv

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

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

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

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

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

Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

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

Socioekonomiska förutsättningar

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

Det bör noteras är att det är flera åtgärdsområden som inte har kunnat bedömas på grund av att en geografisk plats inte kunnat lokaliseras. Likaså är de större satsningarna på nya vägar i alternativ C framför allt beroende av en större vägutbyggnad, d.v.s. den absoluta tillgängligheten för kollektivtrafiken bedöms vara likvärdig i alla planalternativen, liksom tillgängligheten till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Samtliga planalternativ svarar alltså relativt likvärdigt

mot generella resmönster hos socioekonomiskt svaga grupper, med en aning mer positiv inverkan med planalternativ C, liksom nollalternativet, jämfört med alternativ A och B.

Här har man också möjlighet för att inom ramen för potter påverka utfallet utifrån var man väljer att genomföra åtgärderna inom pottorna (som är större i planalternativ A och B än i planalternativ C och nollalternativet) och därmed inkluderingen av socioekonomisk svagare områden.

Generell tillgänglighet

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

Tabell 4-7 Sammanfattande jämförelse av planalternativen mot nollalternativet avseende sociala konsekvenser.

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

Avslutande resonemang

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

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

En annan aspekt som bör noteras är att resultatet påverkas av den samlade effektbedömningen för Väg 288 Gimo-Börstil. Vid bedömningarna av detta objekt har bara en samlad effektbedömning funnits att tillgå. Denna är gjord för mötesfri landsväg med 100-standard upptill 95 procent av vägen, som ingår i planalternativ C. I planalternativ A och B ingår mötesfri landsväg med 100-standard upptill 54 procent av vägen och det satsas betydligt mindre medel på detta objekt i de planalternativen. Detta kan påverka bedömningarna eftersom en utbyggnad i befintlig väg sannolikt har större påverkan på bland annat buller, luft och landskapspåverkan. Från Trafikverkets sida arbetar man med att ta fram ny samlad effektbedömning för alternativet med mindre utbyggnad. När denna är klar kan bedömningen för alternativ A och B komma att ändras.

Gällande sociala konsekvenser satsas det i planalternativ A och B mindre medel på åtgärder som går i rätt riktning när det gäller socioekonomiska förutsättningar samt generell tillgänglighet. Detta beror på större vägsatsningar i planalternativ C och nollalternativet som bidrar tillgänglighet och gynnar socialt utsatta områden. I detta sammanhang behöver det dock poängteras att vägsatsningarna är dyra och att det ur ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv kan diskuteras om planens ram bör satsas på större potter än på större vägobjekt. Det finns en större möjlighet för att inom ramen för potter påverka utfallet utifrån var man väljer att genomföra åtgärderna inom pottorna (som är större i planalternativ A och B än i planalternativ C och nollalternativet) och därmed inkluderingen av socioekonomiskt svagare områden.

Slutligt planförslag, slutlig bedömning och uppföljning

I detta kapitel kommer det slutliga planförslaget att beskrivas och en samlad konsekvensbedömning att göras av planförslagets konsekvenser i relation till nollalternativet. Konsekvenser avseende såväl betydande miljöpåverkan samt sociala konsekvenser studeras

I kapitlet beskrivs också målkonflikter och eventuella kompletterande åtgärder för att hantera miljömässiga och sociala konsekvenser.

Bilaga 1: Remissammanställning avgränsningsområdet

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
Länsstyrelsen Uppsala län	Årtalet 2037 bör tas bort	Ja, genom det besked som infrastrukturpropositionen gav den 16 april är det nu fastställt att det är 2033 som slutår för planen.
	Flera alternativ bör studeras, minst 2st utöver nollalternativet. Det framgår inte av underlaget hur många som studeras.	Utöver nollalternativet kommer tre andra alternativ att studeras.
	Etappmål för inrikes transporter innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 % senast år 2030 jämfört med 2010. Bedömningen bör ta hänsyn till detta	Klimat är en av de aspekter som bedöms i MKBn och skillnaderna mellan de olika alternativen avseende inverkan på klimat kommer att framgå av MKBn.
	Utveckla texten lite mer kring de olika kriterierna så att inte utrymme för olika tolkningar ges.	Beskrivningen av kriterierna kommer att utvecklas mer.
	Barriärer och grönstrukturer (påverkan på friluftsliv) borde in under hälsa.	Barriärer bedöms bl a under Fysisk aktivitet samt Barns, personer med funktionsnedsättning och äldres möjligheter att ta sig till sina mål. Grönstruktur skulle kunna vara underlag för bedömning av kriterierna. Men på den övergripande nivå som MKBn för länstransportplan bedöms på är det inte lätt att exakt bedöma inverkan på den här typen av strukturer. En översyn har gjorts av om det går att fånga upp på annat sätt men bedömningen är att det i tillräcklig utsträckning täcks in av dessa aspekter.
	Grönstrukturer (rörelsekorridorer för arter) och resiliens (i miljö där arter kan förflytta sig) bör också komma in under landskap.	Delvis ingår detta under Betydelse för barriärer, ökad eller minskad risk för barriärer eller fragmentering, Störning och livsmiljöer för växt- och djurliv, samt i Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. En översyn har gjorts av om det går att fånga upp på annat sätt men bedömningen är att det i tillräcklig utsträckning täcks in av dessa aspekter.
	När det gäller visualisering av den strategiska miljöbedömningen bör alla alternativen jämföras mot nollalternativet, inte bara ett alternativ.	Samtliga alternativ kommer att jämföras mot nollalternativet.
	Målkonflikter bör belysas i bedömningen.	Man ser tydligt i de bedömningsmatriser var målkonflikter uppstår men matriserna kommer också att kompletteras med en text som beskriver målkonflikterna.

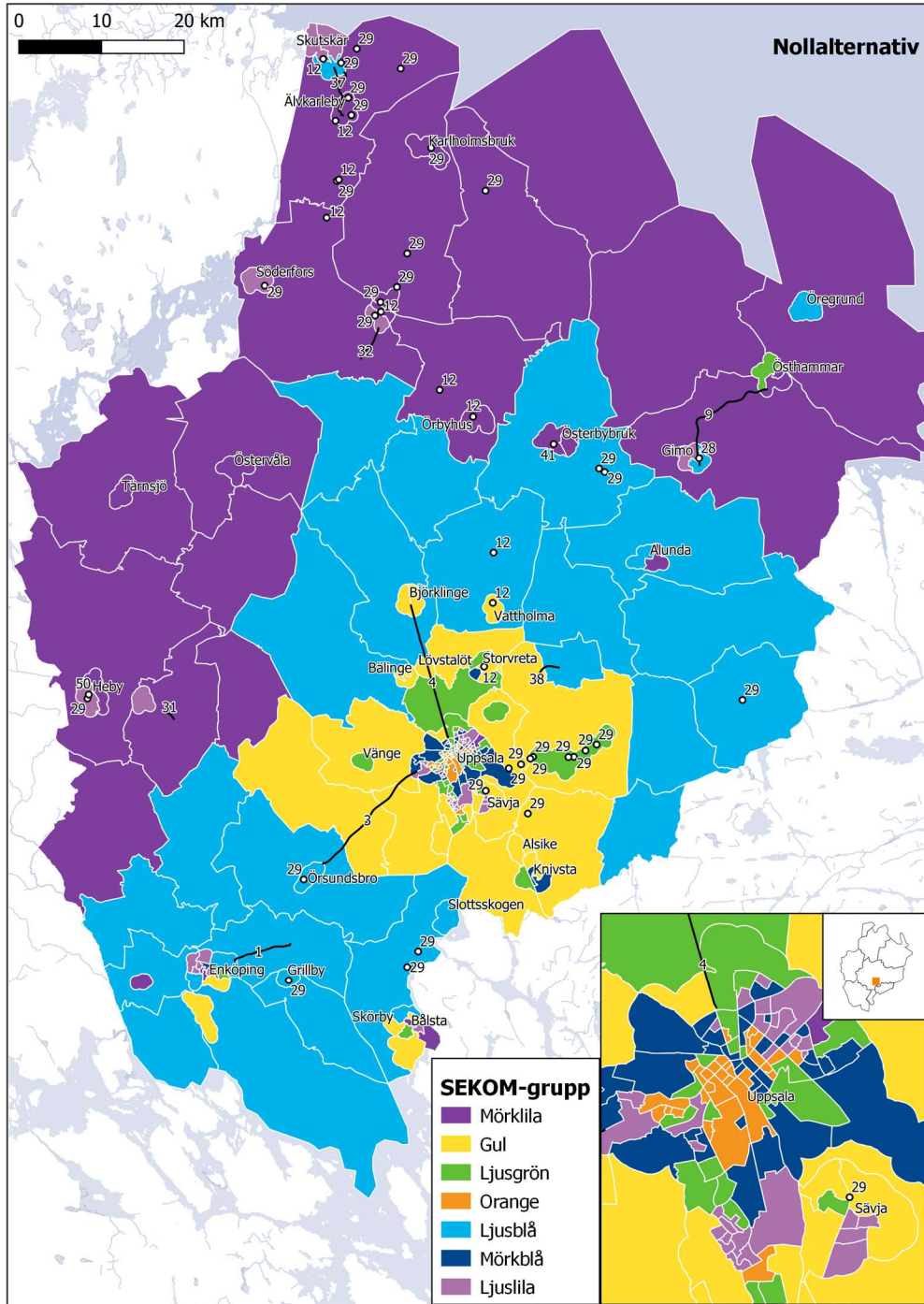
Tierps kommun	Fokusområde Trafiksäkerhet bör exkluderas från MKBn och i stället hanteras inom ramen för hållbarhetsbeskrivningen	Det är en norm att trafiksäkerhet ska behandlas inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningar
	MKB ser vi mer som ett kompletterande underlag till själva besluts- och genomförandeprocessen. Avgränsa MKB mot att visa samtliga konsekvenser som är av stor betydelse och hur de påverkas utifrån noll-alternativ samt ny utformning.	Ja, det är så det görs i MKBn, olika alternativ bedöms utifrån nollalternativet.
	Förtydliga begreppet rimliga när ni anger att Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till en rad aspekter. Ska uppgifterna rimliga för att bedöma för enskilda åtgärder eller rimliga i antal.	Här avses att bedömningarna ska vara på en nivå som är relevant och den kunskap man har. På en strategisk nivå, som det handlar om i bedömningen av en länstransportplan, saknas ofta uppgifter om detaljer. Här avses att bedömningarna ska vara av rimlig omfattning med hänsyn till detta.
	Informationen om fördyringar skapar mer förvirring än klarhet för den som inte är insatt i dessa projektfördyringar från början. Har fördyringarna med MKB avgränsningarna att göra eller räcker det att beskriva att nollalternativet utgår från nu liggande plan och de investeringar som ryms inom ramen av den? Sedan är det ett ställningstagande, ska nollalternativ vara projektinverkan i och med nu liggande plan? Eller ska nollalternativ utgå från "standardavgränsning" för noll alternativ, att ingen åtgärd genomförs? Och att alternativ 1 är nu liggande plan och alternativ två är kommande plan?	Nollalternativet ska motsvara viljeinriktningen i beslut som tagits och som den gällande planen bygger på. Fördyringar innebär att planperioden behöver förlängas om budgeten ska räcka för de åtgärder som ingick i den tidigare planen, annars skulle vissa åtgärder behöva utgå i den tidigare planen och då är det inget nollalternativ längre.
Enköpings kommun	Förtydliga hur målkonflikter mellan miljöaspekter och ekonomisk och social hållbarhet ska hanteras.	Målkonflikter kommer att belysas i hållbarhetsbedömningen och är grund för beslutsfattandet.
	Under fokusområde Landskap bör miljö kvalitetsnormer för vatten och regional handlingsplan för grön infrastruktur beaktas.	En översyn görs av om bedömning avseende grön infrastruktur kan tas med. Miljö kvalitetsnormer för vatten kan ej beskrivas på denna mer översiktliga nivå som görs av MKB för länstransportplan.
	Under fokusområde Klimat samt Landskap bör påverkan på forn- och kulturlämningar samt annat kulturarv och bebyggelse ingå för att tidigt identifiera risker även om det senare utreds inom varje enskilt objekt.	Bedömning kommer att göras av detta, i samrådsunderlaget försvann rubriken till punkterna nedan som alla avser kulturmiljö: <ul style="list-style-type: none"> • Betydelse för utpekade värdeområden • Betydelse för strukturomvandling • Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband • Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden

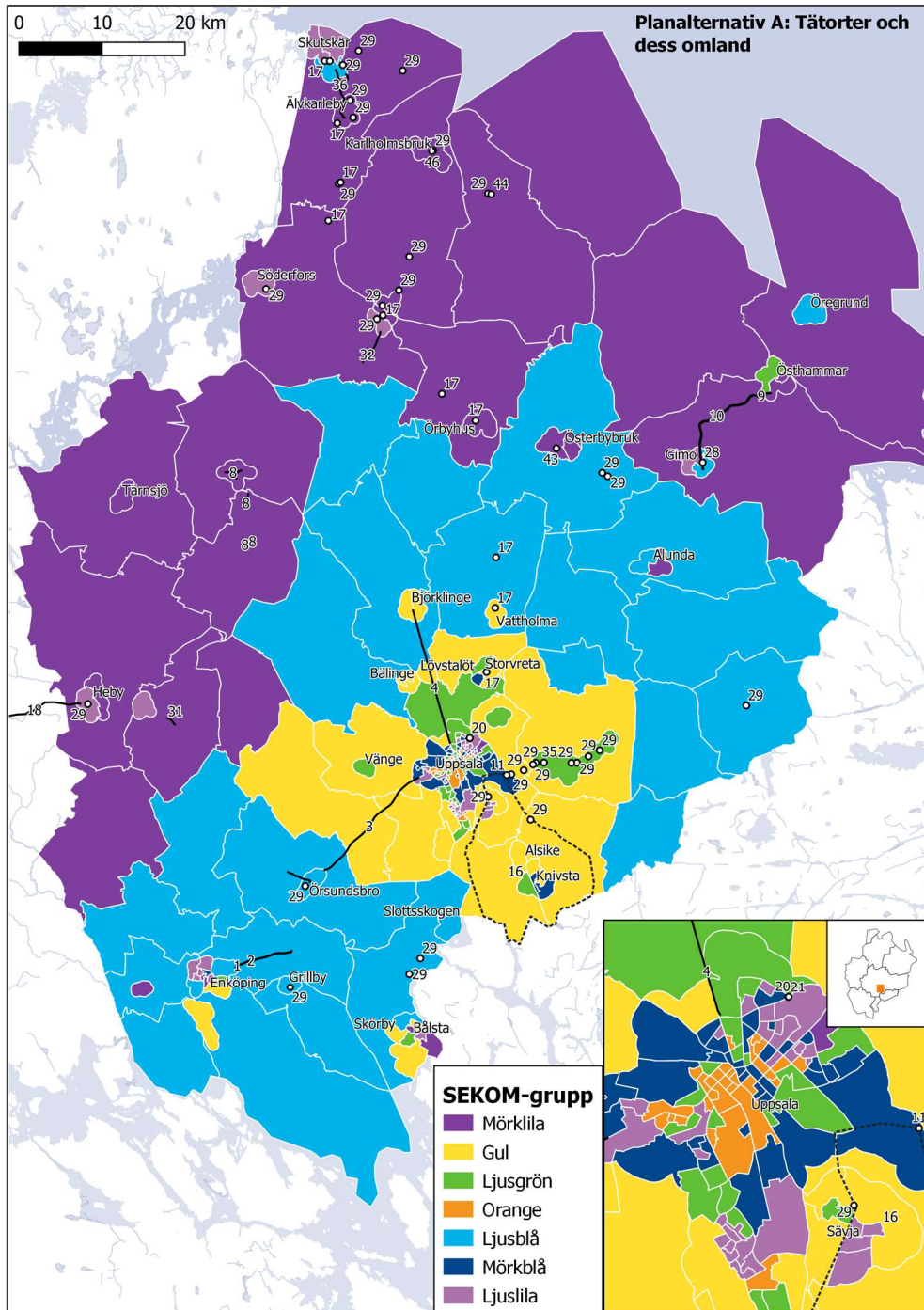
Bilaga 2: Bedömningsunderlag kartor

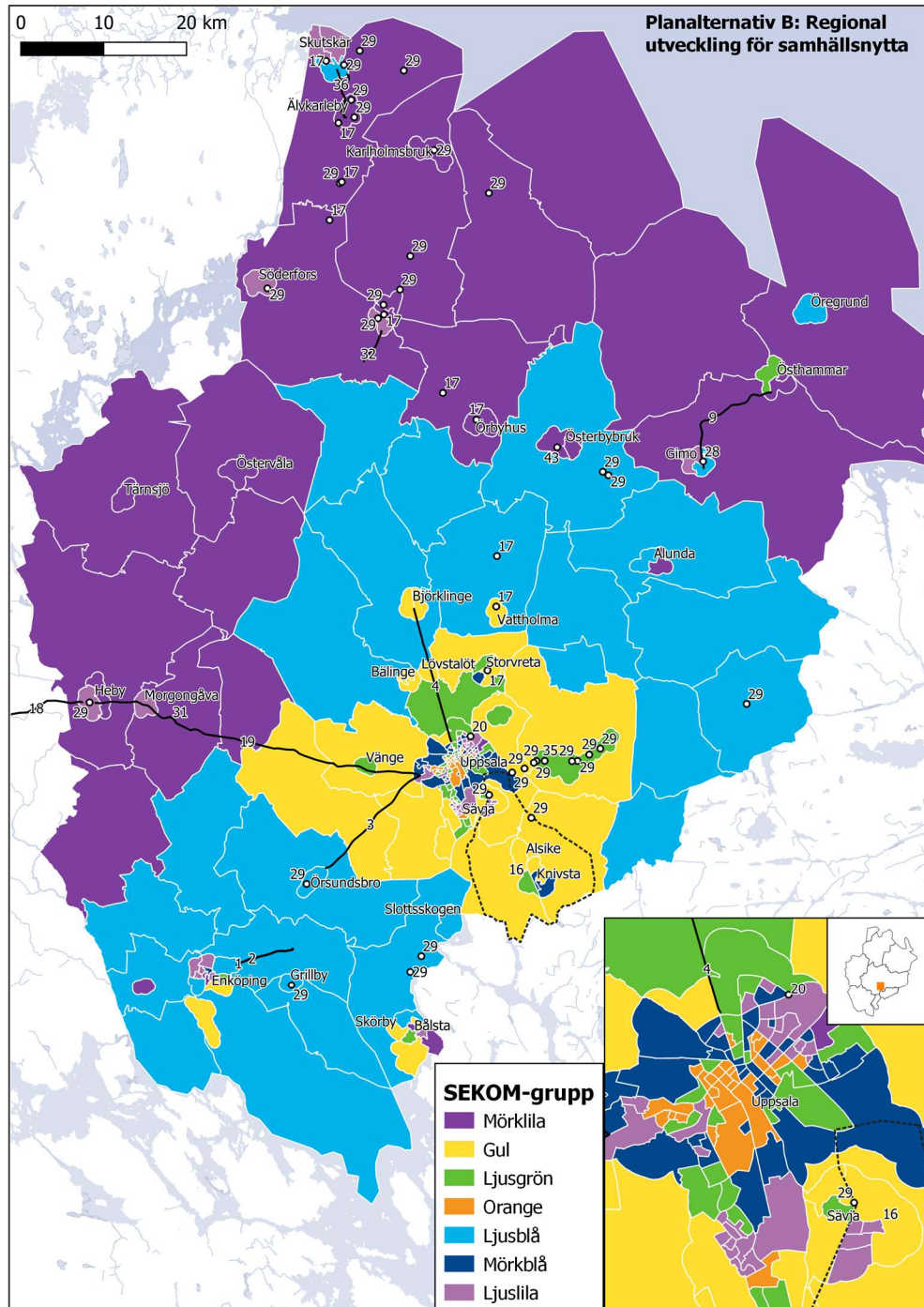
Nedan visas nummer för de åtgärder som visas i kommande kartor så att det går att identifiera var åtgärderna är lokaliserade.

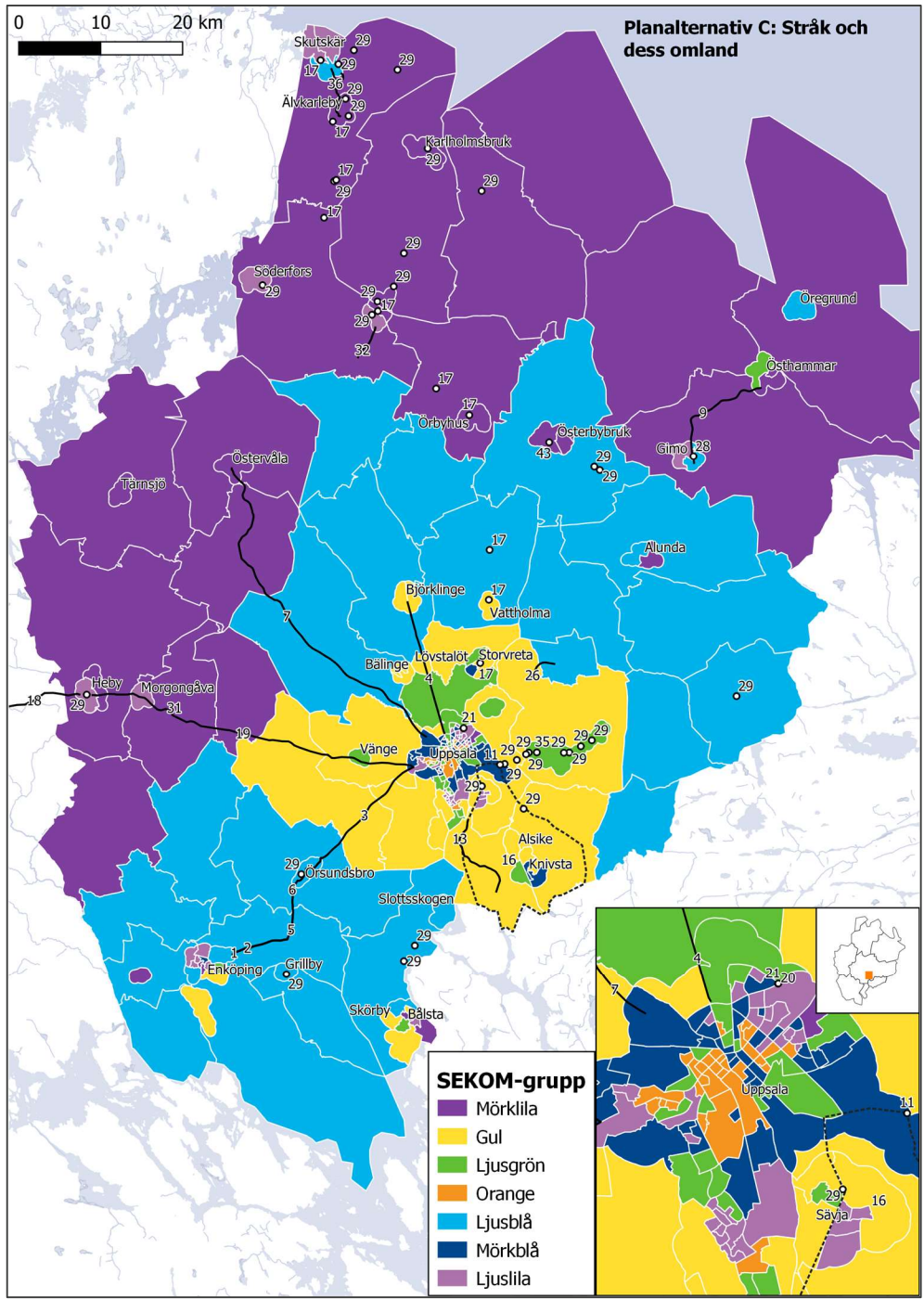
Nr	Åtgärdskategori	Åtgärdsnamn	Åtgärdsalternativ			
			O	A	B	C
1	Namnsatta objekt	Väg 55 Enköping-Litslena	x	x	x	x
2	Namnsatta objekt	Väg 55 Enköping -Litslena Medfinansiering Enköpings kommun		x	x	x
3	Namnsatta objekt	Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	x	x	x	x
4	Namnsatta objekt	Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	x	x	x	x
5	Namnsatta objekt	Väg 55 Litslena -Örsundsbro				x
6	Namnsatta objekt	Väg 55 Litslena -Örsundsbro -Alsta sjön. Medfinansiering Enköpings				x
7	Namnsatta objekt	Väg 272 Östervåla-Libroback				x
8	Namnsatta objekt	Väg 272 Harbo och Östervåla		x		
9	Namnsatta objekt	Väg 288 Gimo-Börstil	x	x	x	x
10	Namnsatta objekt	Väg 288 Gimo-Börstil Medfinansiering Osthammars kommun		x		
11	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Korsning 282/652/södra Slavstavägen (korsning vid Danmark)		x		x
12	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Stationsanpassning Ostkustbanan (Storvreta-Skutskär)	x			
13	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Väg 255/602 Flottsund/Sävja- via Vassunda - korsning väg 1039/1040				x
14	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Väg 255/602 Flottsund/Sävja- via Vassunda - korsning väg 1039/1040				x
15	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Odefinierade brister	x			
16	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala		x	x	x
17	Samfinansiering nationell plan	Stationsanpassning Ostkustbanan		x	x	x
18	Samfinansiering nationell plan	Sala-Heby		x	x	x
19	Namnsatta brister	Väg 72 Kvarnbolund -Heby			x	x
20	Namnsatta brister	Väg 55 Bärbyleden - Österleden		x	x	x
21	Namnsatta brister	Väg 55 Bärbyleden - Österleden Medfinansiering Uppsala kommun		x		x
22	Namnsatta brister	Odefinierade brister		x	x	x
23	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel		x	x	
24	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Örsundsbro		x	x	
25	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	RV 55 Örsundsbro kollektivtrafikförbättring (ny expressbusshpl)	x			
26	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Väg 673 Örby- Cirkulationsplats 673/288/661-Gåvsta				x
27	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Medfinansiering av Enköpings kommun (Totalen för projekten ska vara 60 Mkr). 14Mkr för GC-väg Örsundsbro-Alsta sjön Enköpings kommun betalar 60 % av 14 Mkr i medfinansiering (8 Mkr) Länsplan 6 Mkr.		x		
28	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Bytespunkt Gimo	x	x	x	x
29	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Hållplatspaket Uppsala län	x	x	x	x
30	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Statlig medfinansiering kollektivtrafik	x	x	x	x
31	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	GC-väg Morgongåva- Vittinge, väg 72	x	x	x	x
32	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	GC-väg Tierp- Tierps kyrkby, väg 742 och 600	x	x	x	x
35	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Väg 282 Anslutning Södra Gunsta		x	x	x
36	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär		x	x	x
37	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	GC-väg Älvkarleby-Skutskär	x			
38	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	GC-väg Örby-Gåvsta, väg 673	x			
39	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Odefinierade brister kollektivtrafik	x			
40	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Trafiksäkerhet och enskilda vägar -övriga		x	x	x
41	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Korsningsåtgärd väg 292/ 290 (Österbybruk)	x			
42	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Odefinierade brister	x			
43	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Österbybruk		x	x	x
44	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Skärplinge		x		
45	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Skutskär		x		
46	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Karlholmsbruk		x		
47	Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	x	x	x	x
48	Regional utveckling	Regional utveckling		x	x	x
49	Steg 1- och 2-åtgärder	Steg 1- och 2-åtgärder		x	x	x
50	Övrigt	Heby lastterminal	x			
51	Övrigt	Odefinierade brister	x			

SEKOM-grupper

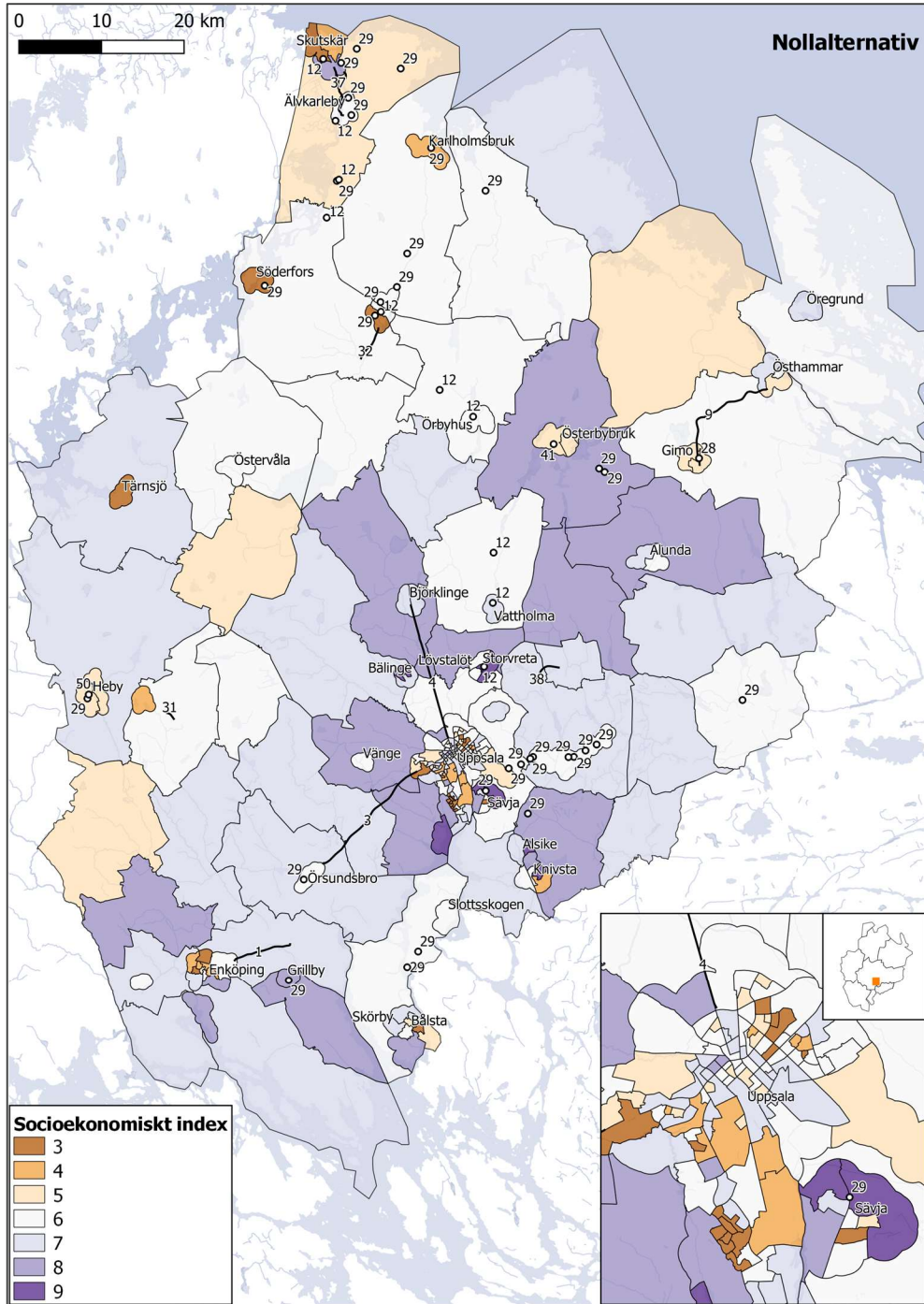


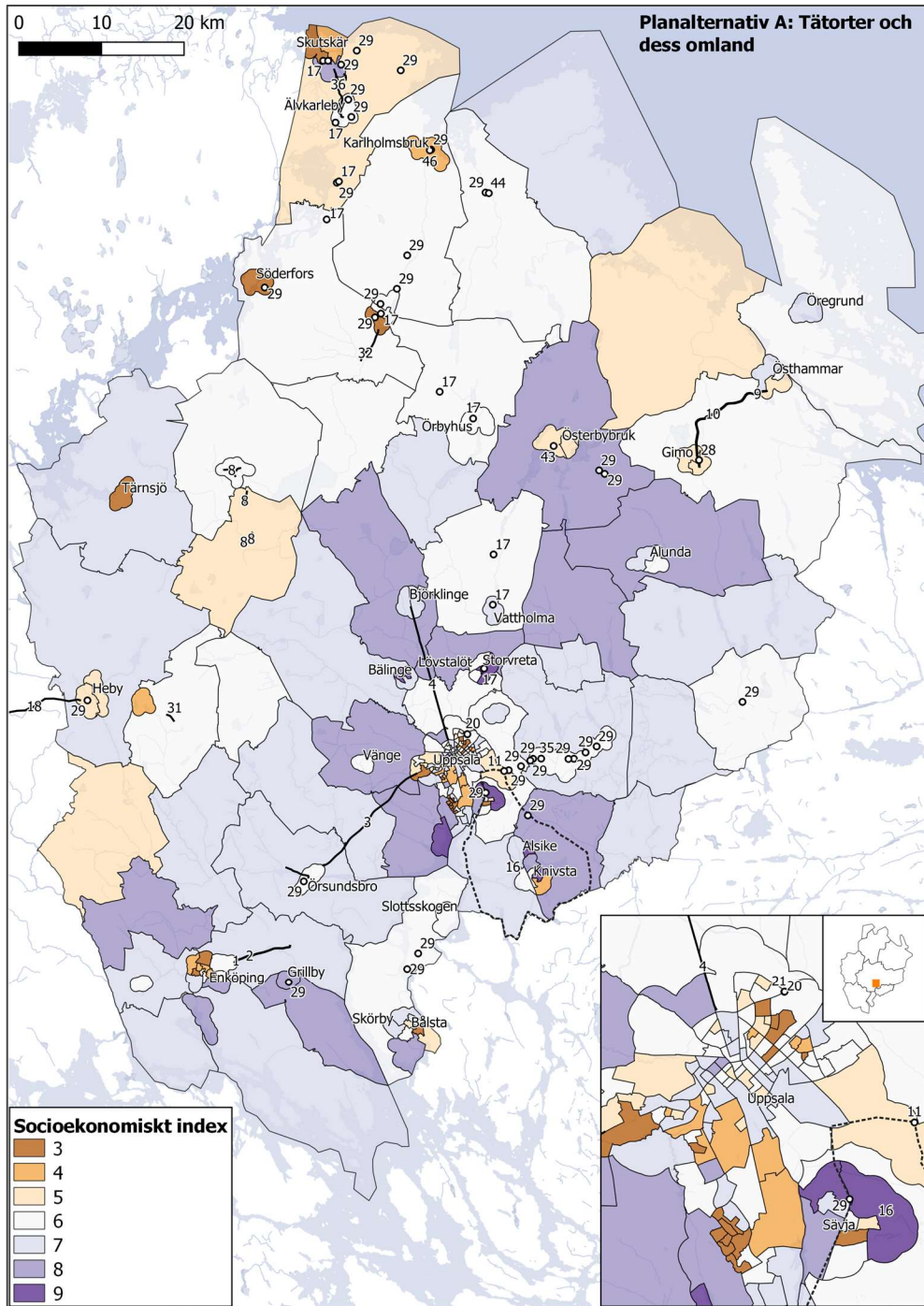


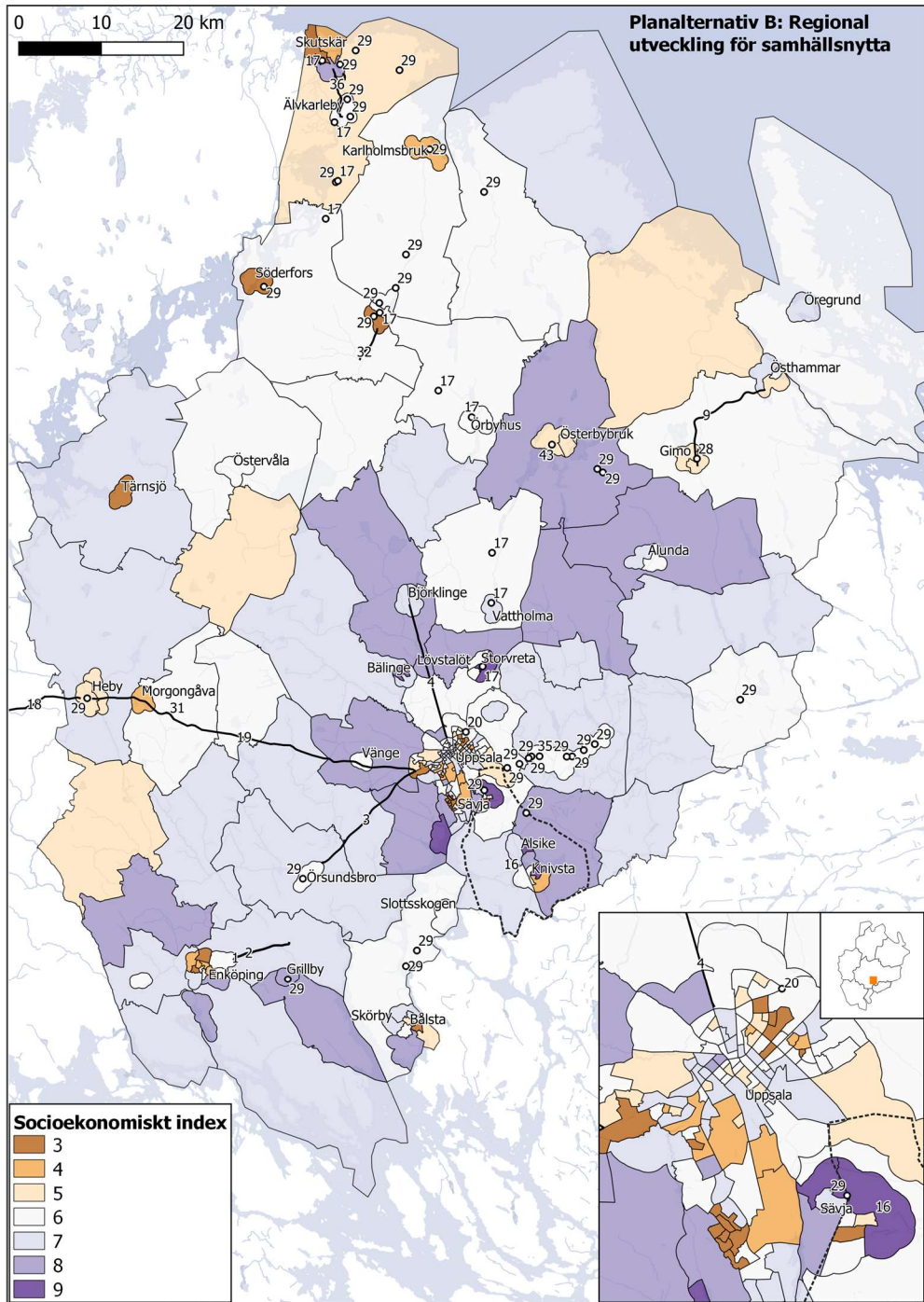


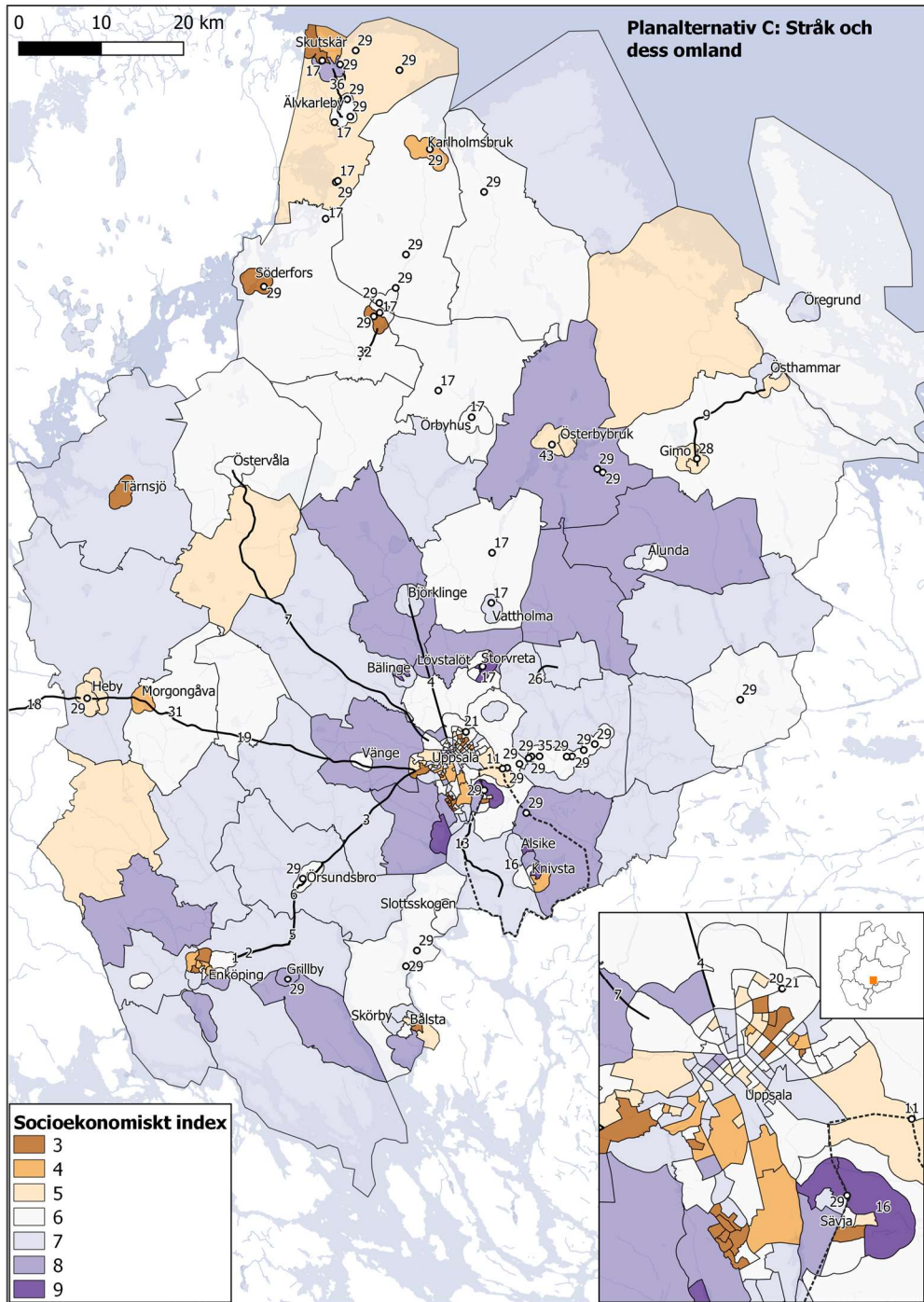


Socioekonomiskt index

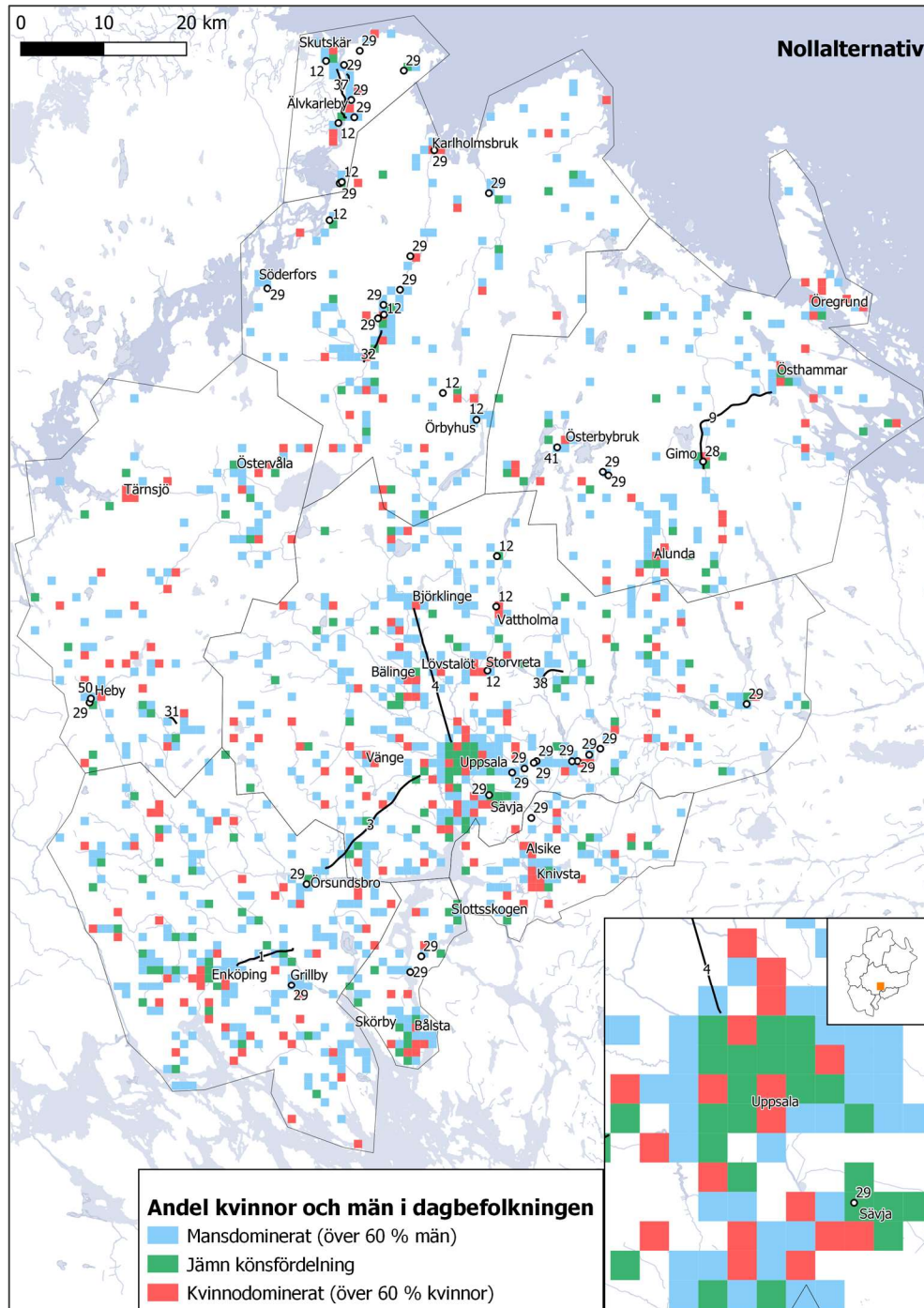


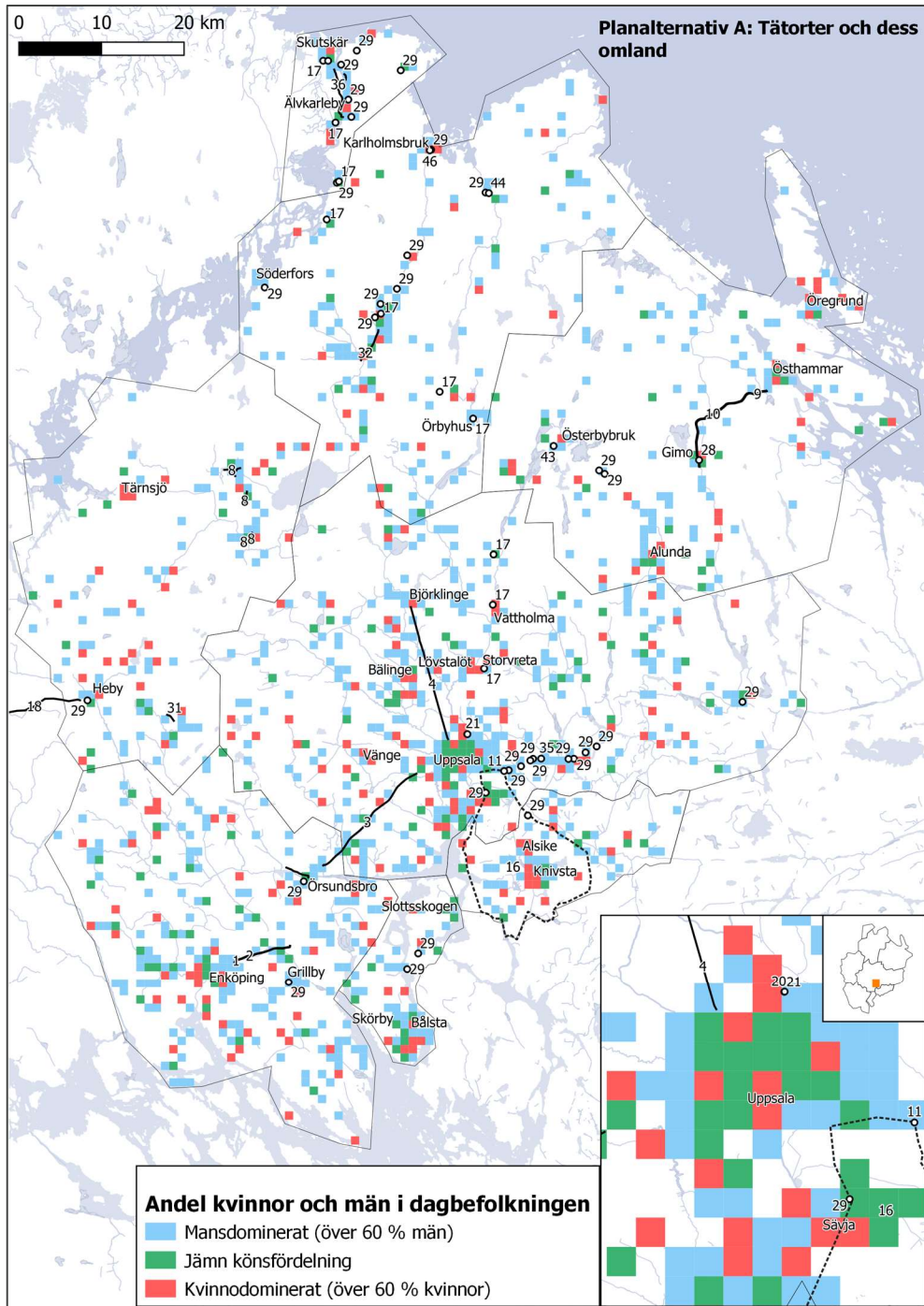


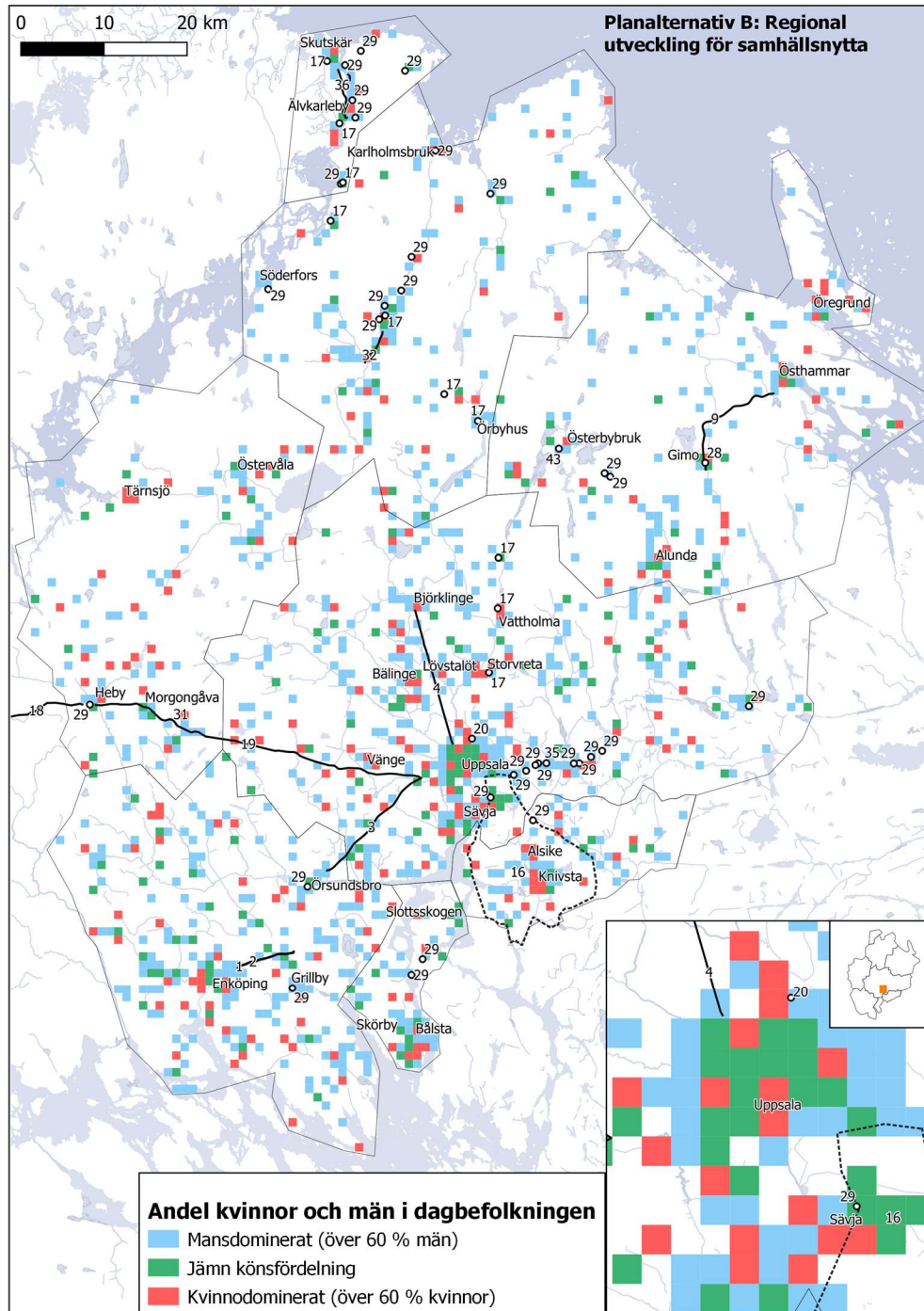


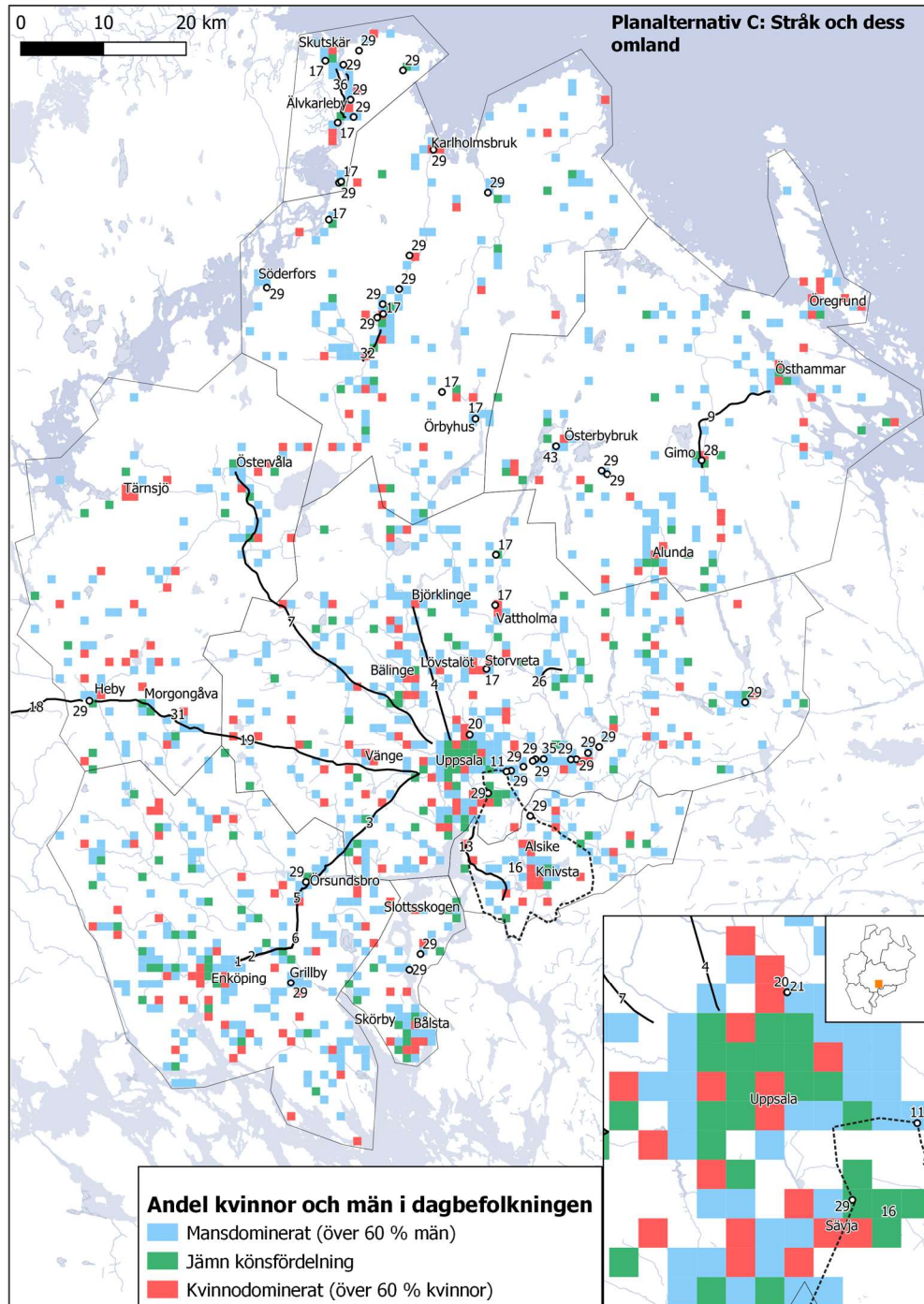


Dagbefolkning könsuppdelad









Bilaga 3: Bedömningsmatriser

Nollalternativet

FOKUSOMRÅDE	ÅTGÄRDER									
	Namnsatta objekt				Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket	Samfinansiering nationell plan	Namnsatta brister	Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	TS och Enskilda vägar	Övrigt
	Väg 55 Enköping- Litslena	Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	Väg 600	Väg 288 Gimo-Börstil						
Medborgarnas resor	Green				Green	Grey	Green	Green	Green	Green
Näringslivets transporter	Green	Green	Yellow	Green	Yellow	Grey	Yellow	Yellow	Green	Green
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Grey	Yellow	Yellow	Yellow	Green
Jämställdhet	Red	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Grey	Yellow	Red	Yellow	Red
Personer med funktions- nedsättning	Green				Green	Grey	Green	Green	Green	Green
Barnperspektiv	Green				Green	Grey	Green	Green	Green	Green
Äldreperspektiv	Green				Green	Grey	Green	Green	Green	Green
Jämlikhet	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Grey	Yellow	Green	Yellow	Green
Kollektivtrafik, gång och cykel	Green	Green	Yellow	Green	Green	Grey	Green	Green	Green	Green
Klimat	Red	Red	Red	Red	Red	Grey	Red	Red	Red	Red
Hälsa	Green	Green	Yellow	Green	Green	Grey	Green	Green	Green	Green
Landskap	Red	Red	Red	Red	Yellow	Grey	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Trafiksäkerhet	Green	Green	Yellow	Green	Green	Grey	Green	Green	Green	Green

Planalternativ A

FOKUSOMRÅDE	ÅTGÄRDER									
	Namnsatta objekt				Tillgänglighetshöjande fyrspår	Samfinansiering nationell plan	Namnsatta brister	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Regionalt utveckling Sveriges transportplan
Fokusområde	Väg 55 Enköping-Litsle	Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	Väg 600	Väg 272						
Medborgarnas resor	[Green]									
Näringslivets transporter	[Green]									
Tillgänglighet regionalt & mellan länder	[Green]									
Jämställdhet	[Red]				[Yellow]		[Grey]		[Grey]	
Personer med funktionsnedsättning	[Green]									
Barnperspektiv	[Green]									
Äldreperspektiv	[Green]									
Jämlikhet	[Yellow]				[Green]		[Grey]		[Grey]	
Koll, gång & cykel	[Green]									
Klimat	[Red]				[Yellow]		[Red]		[Red]	
Hälsa	[Green]									
Landskap	[Red]				[Grey]		[Yellow]		[Yellow]	
Trafiksäkerhet	[Green]									

Planalternativ C

FOKUSOMRÅDE	ÅTGÄRDER										
	Namnsatta objekt					Tillgänglighetshöjande fyrspår	Samfinansiering nationell plan	Namnsatta brister	Kombinationsresor koll & cykel	TS och enskilda vägar	Regional utveckling 2018-2023
	Väg 55 Enköping- Litslena	Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	Väg 600	Väg 55 Väggby	Väg 288 Gimo-Börstil						
Medborgarnas resor	[Green]					[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]
Näringslivets transporter	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Yellow]	[Green]	[Yellow]	[Yellow]	[Green]	
Tillgänglighet regionalt & mellan länder	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Green]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	
Jämställdhet	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Yellow]	[Green]	[Grey]	[Red]	[Grey]	
Personer med funktions- nedsättning	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Yellow]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	
Barnperspektiv	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	
Äldreperspektiv	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	
Jämlikhet	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Green]	[Grey]	[Yellow]	[Grey]	
Koll, gång & cykel	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Yellow]	[Green]	[Green]	[Yellow]	[Green]	
Klimat	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Yellow]	[Green]	[Red]	[Red]	[Red]	
Hälsa	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	
Landskap	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]	[Yellow]	[Green]	[Grey]	[Red]	[Yellow]	
Trafiksäkerhet	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	[Yellow]	[Green]	[Green]	[Green]	[Green]	

Läsanvisning

Flik	Beskrivning
Alternativa planinriktningar	Beskrivning av planinriktningarna A-C.
Plandelar	Beskrivning av de olika rubriker, plandelar, som länsplanen innehåller
Åtgärdsplaner alt A	Åtgärdsplan A med fördelning av den ekonomiska ramen på de olika plandelarna samt fördelning över åren i planperioden.
Åtgärdsplaner alt B	Åtgärdsplan B med fördelning av den ekonomiska ramen på de olika plandelarna samt fördelning över åren i planperioden.
Åtgärdsplaner alt C	Åtgärdsplan C med fördelning av den ekonomiska ramen på de olika plandelarna samt fördelning över åren i planperioden.
Nollalternativ	Det alternativ som hållbarhetsbedömningen jämför åtgärdsplan A-C med
Namnsatta och ej namnsatta objekt	En lista över de namnsatta och ej namnsatta objekt samt markering av i vilka åtgärdsplaner de ingår.

Tre alternativa planinriktningar:

Alternativ A

Tätorter och dess omland

Följande bristområden ingår:

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

Planalternativ A fokuserar på brister och behov kopplade till prioriterade tätorter i länets kommuner. Åtgärder koncentreras därmed till tätorterna och bidrar även till att dess omland kan dra fördel av åtgärder som främjar hållbara transporter.

Många tätorter i länet har utvecklats på ömse sidor av huvudvägar och barriäreffekterna kan vara betydande. Genom att koncentrerat satsa på trafiksäkerhetsåtgärder, bytespunkter inklusive pendelparkeringar, passager vid hållplatser, hela resan-perspektivet, cykelvägar mm inom tätorterna uppnås synergieffekter som kan vara betydande.

Alternativ B

Regional utveckling med nytta för samhälle, näringsliv och arbetsmarknad

Följande bristområden ingår:

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

Planalternativ B fokuserar på brister och behov som bidrar till förbättringar av samhället i stort för att främja den regionala utvecklingen och samhällsnyttan. Regional utveckling innebär en hållbar tillväxt och positiv utveckling inom områden som påverkar länsinvånarnas livskvalitet både socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Den fysiska regionplaneringen har en avgörande betydelse för denna utveckling genom investeringar i transportinfrastrukturen. Planinriktningen ska prioritera infrastruktursatsningar som ger ökad tillgänglighet till regionalt samhällsviktiga målpunkter såsom hälso- och sjukvård, näringsliv, kompetensförsörjning, utbildningsmöjligheter, tillgänglig kollektivtrafik och arbetsmarknad.

- Större arbetsplatser och företagskluster, t ex Morgongåva företagspark, Atlas Copco, Sandvik och Logistik Bålsta
- Stationsanpassningar
- Slutförvar
- Hjulstabilbron (medfinansiering GC-väg på bron)
- Föra över från väg till sjöfart (stickspår)
- Bärighet för godstransporter
- Styra gods till rätt länkar
- Framkomlighet för kollektivtrafik, där potentialen att ta marknadsandel från bilen är störst

Alternativ C

Stråk och dess omland

Följande bristområden ingår:

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

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

Plandel	Förklaring
Namnsatta objekt	Objekt över 50 miljoner kronor.
Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling	Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun, Knivsta kommun och staten slutit avtal om bostadsbyggande i delar av Uppsala kommun och Knivsta kommun. För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts medel till ett fyrspårspaket i länsplanen. Medlen som avsätts i länsplanen ska medfinansiera åtgärder som gör det möjligt att angöra de nya områdena med kollektivtrafik, gång och cykel och bidra till att utveckla stationslägena
Samfinansiering nationell plan	Länsplanen finansierar helt eller delvis åtgärder som normalt ska finansieras via den nationella transportplan. Exempel på åtgärder är: gång- och cykelväg längs med stamvägnätet.
Namnsatta brister	Brister som saknas underlag för. Buffert för namnsatta objekt
Åtgärdsområden	Åtgärder inom olika områden som kostar mindre än 50 miljoner kronor, denna plandel kallas även för potter.
1.Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	Medel till åtgärder för kollektivtrafikanläggningar, hela-resan-perspektivet, gång- och cykelfrämjande åtgärder.
2.Trafiksäkerhet och enskilda vägar	Medel som avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder ska användas dels till åtgärder längs statligt vägnät, dels till statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder. Medel kan också användas för åtgärder längs enskilt vägnät.
3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring	Medel som ska bidra till den regionala utveckling med fokus på näringsliv och besöksnäring.
4. Steg 1 och steg 2	Medel till åtgärder i syfte att påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Alternativ A - Tätorter och dess omland

Plandelar	Alt A	Beskrivning Alt A	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	Summa
Namnsatta objekt															
Väg 55 Enköping-Litslena	157	Mötesfri väg med mål hastighet 100 km/h, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), separerad gång- och cykel, passager, GC-broar, korsningsåtgärder	1	27	63	66	0								157
Väg 55 Enköping-Litslena Medfinansiering Enköpings kommun	5	Medfinansiering av Enköpings kommun gällande planskildhet för gående och cyklister vid Företagsparken. Trafikverket har tagit fram förslag på kostnad. I detta alternativ finns ett förslag på medfinansiering. Diskussion kommer att ske med Enköpings kommun för att tillsammans landa i en finansieringslösning för objektet.			5										5
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	Mötesfri väg med mål hastighet 100 km/h, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), separerad gång- och cykel, passager, GC-broar och korsningsåtgärder	1	1	31	147	169	1							349
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	Gång- och cykelväg, kollektivtrafiksåtgärder. Trafikverket har meddelat att produktionsbudgeten för objektet är 66 MKr	66												66
Väg 272 Harbo och Östervåla	30	Cykel-, kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder inom tätort (Harbo och Östervåla)dvs GCM-passager, gång- och cykelvägar och hållplatser.			2	3	1	3	17	5					30
Väg 288: Gimo-Börstil	285	Mötesfri väg med mål hastighet 100 km/h upptill 54% av vägen, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), cykelbarhet mellan Gimo-Östhammar, passager, GC-broar, korsningsåtgärder (Budget för objektet 360)	3	8				90	90	94					285
Väg 288 Gimo-Börstil Medfinansiering Extern part	75	Medfinansiering av extern part 30 MKr kommer från nuvarande länsplan. I detta förslag behövs ytterligare medfinansiering från extern part med 45 MKr. Total medfinansiering är 75 MKr. Diskussion har skett med Östhammars kommun för att tillsammans landa i en finansieringslösning för objektet. Diskussionsionen fortlöper.							45	30					75
Delsumma Namnsatta objekt	887		71	36	95	216	170	94	107	99	0	0	0	0	887
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande															
Korsning 282/652/södra Slavstavägen (korsning vid Danmark)	31	Korsning: Cirkulationsplats OBS! Räkna på en cirkulation som kan hantera Kollkörfält på väg 282. Planfri passage (tunnel eller bro), Hållplatsläge A (mot Uppsala) = tillgänglighetsanpassad med anslutningsväg till hpl. Cykelparkering vid hpl. Nytt väderskydd. Hållplatsläge B (från Uppsala) = tillgänglighetsanpassad med anslutningsväg till hpl. Cykelparkering vid hpl. Nytt väderskydd. Gång- och väg (3 meter bredd) Från Danmarks by där den befintliga gc-vägen slutar (rosa linje) till korsning Södra Slavstavägen/ enskilda vägen.									15	16			31
Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala, stationanpassningen etapp 3	319	För tillfälligt pågår en ÅVS för området, vi kan inte peka ut några brister i nuläget	0	0	2	0	0	6	30	30	32	19	100	100	319
Delsumma Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	350		0	0	2	0	0	6	30	30	47	35	100	100	350
Samfinansiering nationell plan															
Väg 56 Sala-Heby	15	Gång- och cykelväg. Region Uppsala samfinansierar en gång- och cykelväg längs med väg 56 som är nationell väg (ca 2km) https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/vag-56-rata-linjen/vag-56-sala-heby-motesfri-vag/					15								15

Stationsanspassning Ostkustbanan Storvreta-Tierp	63	Perrongförlängningar tågstationer mellan Storvreta och Tobo. Anpassa plattformen till höjd och längd för de nya tågen i Örbyhus.		40				11	12						63	
Delsumma Samfinansiering nationell plan	78		0	40	0	0	0	26	12	0	0	0	0	0	78	
Namsatta brister																
Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5	Korsningsåtgärd, kostnad för vägplan		1	3	1									5	
Väg 55 Bärbyleden - Österleden Medfinansiering Uppsala kommun	5	Korsningsåtgärd. Trafikverket och Uppsala kommun har skrivit avtal om att parterna ska genomföra en vägplan. Länsplan står för 50% av kostnaden och Uppsala kommun står för 50%.		1	3	1									5	
Odefinierade brister	37	Produktion för Bärbyleden-Österleden											37		37	
Delsumma Namsatta brister	42		0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	37	0	42	
Åtgärdsområden																
1. Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel																
Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	140	Odefinierade brister och behov inom kombinationsresor		15	0	0	0	0	0	2	23	27	15	15	43	140
Örsundsbro	21	Kollektivtrafik- och cykelåtgärder exempelvis Salnecke och Örsundsbro centrum								12	9				21	
Örsundsbro-Alsta sjön. Medfinansiering Enköpings kommun	8	Medfinansiering av Enköpings kommun (Totalen för projekten ska vara 60 MKr). 14Mkr för GC-väg Örsundsbro-Alsta sjön Enköpings kommun betalar 60 % av 14 MKr i medfinansiering (8 MKr) Länsplan 6 MKr.								8						
Bytespunkt Gimo	8	Kollektivtrafik- och cykelåtgärder vid Bytespunkt Gimo								8					8	
Hållplatspaket Uppsala län	26	https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbatttrar/kollektivtrafikatgarder-i-- uppsala/	25	1											26	
Morgongåva- Vittinge	15	Ny gång- och cykelväg mellan Morgongåva och Vittinge, https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbatttrar/vag-72-morgongavavittinge-gang--och-cykelvag/	3	12											15	
Tierp-Tierps kyrkby	32	Ny gång- och cykelväg, kollektivtrafiksåtgärder , https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbatttrar/vag-600742-tierptierp-kyrkby-gang--och-cykelvag/	2	15	15										32	
Väg 282 Anslutning Södra Gunsta	3	Kollektivtrafik- och cykelåtgärder vid cirkulationsplatsen i Södra Gunsta	3												3	
Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär	16	Öka cykelbarheten mellan orterna Älvkarleby och Skutskär. Produktion av objekt planerades att vara klar 2021, Produktionen har överklagats vilket leder till att produktionen försenas till 2022	16												16	
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	60	Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Det avser kollektivtrafikåtgärder utmed det kommunala vägnätet	7	5	22			0		4	10	6	6		60	
Delsumma Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	321		56	48	37	0	0	0	0	22	36	37	21	21	43	321
2. Trafiksäkerhet och enskilda vägar																
Trafiksäkerhet och enskilda vägar -övriga	100	Medel till de utpekade tätorterna (under 10000 invånare) Odefinierade brister och behov inom trafiksäkerhet och enskilda vägar	0	10	0	0	0	0	0	0	0	27	31	22	10	100
Österbybruk	15	Korsning: Cirkulationsplats	15												15	
Skärplinge	10	Trafiksäkerhetsåtgärder inom tätort.			10										10	
Skutskär	20	Trafiksäkerhetsåtgärder inom tätort.										20			20	
Karlholmsbruk	10	Trafiksäkerhetsåtgärder inom tätort.			10										10	
Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	60	Statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder.	9	5						10	10	10	16		60	
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	215		24	15	20	0	0	0	0	10	37	61	38	10	215	
3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring																
Hamnåtgärd, järnvägsåtgärd, medfinansiering nationell plan	23			5	3					0	5	5		5	23	
Delsumma regional utveckling	23		0	5	3	0	0	0	0	0	5	5	0	5	23	
4. Steg 1 och steg 2																
MM-projekt väg 55	5			5											5	
Delsumma steg 1 steg 2 -åtgärder	5		0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	

Totalsumma	1921
-------------------	-------------

Summa	151	150	160	217	196	112	159	175	126	159	159	158
Årlig prel ram från Trafikverket	166	160	158	163	162	161	159	159	159	159	159	158
Diff	15	10	-1	-54	-34	49	0	-16	33	0	0	0
	1-3 år			4-6 år			7-12 år					

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

Plandelar	Alt B	Beskrivning Alt B	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	Summa
Namnsatta objekt															
Väg 55 Enköping-Litslena	157	Mötesfri väg med målhastighet 100 km/h, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), separerad gång- och cykel, passager, GC-broar och korsningsåtgärder	1	27	63	66	0								157
Väg 55 Enköping-Litslena. Medfinansiering Enköpings kommun	5	Medfinansiering av Enköpings kommun gällande planskildhet för gående och cyklister vid Företagsparken. Trafikverket har tagit fram förslag på kostnad. I detta alternativ finns ett förslag på medfinansiering. Diskussion kommer att ske med Enköpings kommun för att tillsammans landa i en finansieringslösning för objektet.			5										
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	Mötesfri väg med målhastighet 100 km/h, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), separerad gång- och cykel, passager, GC-broar och korsningsåtgärder	1	1				31	147	169	1				349
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	Gång- och cykelväg, kollektivtrafiksåtgärder. Trafikverket har meddelat att produktionsbudgeten för objektet är 66 MKr	66												66
Väg 288 Gimo-Börstil	285	Mötesfri väg med målhastighet 100 km/h upptill 54 % av vägen, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), cykelbarhet mellan Gimo-Östhammar, passager, GC-broar, korsningsåtgärder (Budget för objektet 360)	3	8		90	90	94							285
Väg 288 Gimo-Börstil. Medfinansiering Extern part	75	Medfinansiering av extern part 30 MKr kommer från nuvarande länsplan. I detta förslag behövs ytterligare medfinansiering från extern part med 45 MKr. Total medfinansiering är 75 MKr. Diskussion har skett med Östhammars kommun för att tillsammans landa i en finansieringslösning för objektet. Diskussionen fortlöper.					45	30							75
Delsumma Namnsatta objekt	857		71	36	63	156	90	125	147	169	1	0	0	0	857
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande															
Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala	350	För tillfälligt pågår en ÅVS för området, vi kan inte peka ut några brister i nuläget	0	0	8	2	20	20	20	20	59	31	80	90	350
Delsumma Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	350		0	0	8	2	20	20	20	20	59	31	80	90	350
Samfinansiering nationell plan															
Väg 56 Sala-Heby	15	Gång- och cykelväg. RU samfinansierar en gång- och cykelväg längs med väg 56 som är nationell väg (ca 2km) https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/vag-56-rata-linjen/vag-56-sala-heby-motesfri-vag/					15								15
Stationsanpassning Ostkustbanan Storvreta-Skutskär	100	Perrongförlängningar tågstationer. Anpassa plattformen till höjd och längd för de nya tågen. Finansiering för 3 av 3 etapper		15	34			23			8	10	10		100

Delsumma Samfinansiering nationell plan	115		0	15	34	0	15	23	0	0	8	10	10	0	115
Namnsatta brister															
Väg 72 Kvarnbolund - Heby	10	Vägplankostnader för brister från ÅVS väg 72							3	5	3				10
Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5	Korsningsåtgärd, kostnad för vägplan		1	3	1									5
Väg 55 Bärbyleden - Österleden Medfinansiering Uppsala kommun	5	Korsningsåtgärd. Trafikverket och Uppsala kommun har skrivit avtal om att parterna ska genomföra en vägplan. Länsplan står för 50% av kostnaden och Uppsala kommun står för 50%.		1	3	1									5
Odefinierade brister	65	Odefinierade brister och behov inom planriktningen samt buffert medel till namnsatta objekten och namnsatta brister. Exempel på åtgärder: Produktion för Bärbyleden-Österleden										65			65
Delsumma Namnsatta brister	80		0	1	3	1	0	0	3	5	3	65	0	0	80
Åtgärdsområden															
1. Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel															
Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	170	Odefinierade brister och behov inom kombinationsresor		10	14	0	13	5	10	0	40	25	33	20	170
Bytespunkt Gimo	8	Kollektivtrafikåtgärder Gimo (Bytespunkt Gimo Skäffthammars kyrka)													0
Örsundsbro	10	Kollektivtrafikåtgärder i Örsundsbro (bytespunkten Örsundsbro centrum)					8	10							18
Hållplatspaket Uppsala län	26	https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattar/kollektivtrafikatgarder-i--upsala/	25	1											26
Morgongåva- Vittinge	15	Gång- och cykelväg, https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattar/vag-72-morgongavavittinge-gang--och-cykelvag/	3	12											15
Tierp- Tierps kyrkby	32	Ny gång- och cykelväg, https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattar/vag-72-morgongavavittinge-gang--och-cykelvag/	2	15	15										32
Väg 282 Anslutning Södra Gunsta	3	Kollektivtrafik- och cykelåtgärder vid cirkulationsplatsen i Södra Gunsta	3												3
Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär	16	Öka cykelbarheten mellan orterna Älvkarleby och Skutskär. Produktion av objekt planerades att vara klar 2021, Produktionen har överklagats vilket leder till att produktionen försenas till 2022	16												16
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	60	Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Det avser kollektivtrafikåtgärder utmed det kommunala vägnätet	7	15	15	5	6	6	6						60
Delsumma Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	340		56	53	44	5	27	21	16	0	40	25	33	20	340
2. Trafiksäkerhet och enskilda vägar															
Trafiksäkerhet och enskilda vägar -övriga	86	Odefinierade brister och behov inom trafiksäkerhet och enskilda vägar		10	10	0	0	0	0	0	30	16	10	10	86
Österbybruk	15	Korsning: Cirkulationsplats	15												15
Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	50	Statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder.	9	15	4	4	9	5	5	0	0	0	0	0	50
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	151		24	25	14	4	9	5	5	0	30	16	10	10	151
3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring															
Hamnåtgärd, järnvägsåtgärd, medfinansiering nationell plan	23			5								8	5	5	23
Delsumma Regional utv	23		0	5	0	0	0	0	0	0	0	8	5	5	23
4. Steg 1 och steg 2															
MM-projekt för väg 55	5			5											5
Delsumma steg 1 steg 2 -åtgärder	5		0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5

Totalsumma

1921

Summa	151	140	166	168	161	194	191	194	140	155	138	125
Årlig prel ram från Trafikverket	166	160	158	163	162	161	159	159	159	159	159	158
Diff	15	20	-7	-5	0	-33	-32	-35	19	4	21	33
	1-3 år			4-6 år			7-12 år					
	28			-38			9					

Alternativ C - Stråk och dess omland

Plandelar	Alt C	Beskrivning Alt C	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	Summa
Namnsatta objekt															
Väg 55 Enköping-Litslena	157	Mötesfri väg med målhastighet 100 km/h, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), separerad gång- och cykel, passager, GC-broar och korsningsåtgärder	1	27	63	66	0								157
Väg 55 Enköping-Litslena Medfinansiering Enköpings kommun	5	Medfinansiering av Enköpings kommun gällande planskildhet för gående och cyklister vid Företagsparken. Trafikverket har tagit fram förslag på kostnad. I detta alternativ finns ett förslag på medfinansiering. Diskussion kommer att ske med Enköpings kommun för att tillsammans landa i en finansieringslösning för objektet.			5										5
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349	Mötesfri väg med målhastighet 100 km/h, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), separerad gång- och cykel, passager, GC-broar, korsningsåtgärder	1	1	31	147	169	1							349
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66	Gång- och cykelväg, kollektivtrafiksåtgärder. Trafikverket har meddelat att produktionsbudgeten för objektet är 66 MKr	66												66
Väg 55 Litslena-Örsundsbro	52	Gång- och cykelväg, kollektivtrafiksåtgärder, Budget 60 Mkr 14Mkr för GC-väg Örsundsbro-Alsta sjön Enköpings kommun betalar 60 % av 14 miljoner i medfinansiering		2	3	1	24	23							52
Väg 55 Litslena-Örsundsbro -Alsta sjön. Medfinansiering Enköpings kommun	8	Medfinansiering av Enköpings kommun (Totalen för projekten ska vara 60 mnkr). 14Mkr för GC-väg Örsundsbro-Alsta sjön Enköpings kommun betalar 60 % av 14 MKr i medfinansiering (8 MKr) Länsplan 6 MKr.					8								8
Väg 272 Östervåla-Libroback	10	Endast vägplanekostnader tar ställning till produktion vid revidering av länsplan 2026			2	5	3	1							10
Väg 288 Gimo-Börstil	475	Mötesfri väg med målhastighet 100 km/h upptill 95 % av vägen, kollektivtrafiksåtgärder (dvs hållplatsåtgärder, accelerationsfält för bussar), cykelbarhet mellan Gimo-Östhammar, passager, GC-broar, korsningsåtgärder (Budget 550)	3	8				140	164	160					475
Väg 288 Gimo-Börstil Medfinansiering Extern part	75	Medfinansiering av extern part. 30 MKr kommer från nuvarande länsplan. I detta förslag behövs ytterligare medfinansiering från extern part med 45 MKr. Total medfinansiering föreslås till 75MKr.En diskussion har genomförts med Östhammars kommun för att tillsammans landa i en finansieringslösning för objektet. Diskussionsionen fortlöper.							45	30					75
Delsumma Namnsatta objekt	1109		71	38	98	219	196	165	164	160	0	0	0	0	1109
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande															
Korsning 282/652/södra Slavstavägen (korsning vid Danmark)	31	Korsning: Cirkulationsplats OBS! Räkna på en cirkulation som kan hantera Kollkörfält på väg 282. Planfri passage (tunnel eller bro), Hållplatsläge A (mot Uppsala) = tillgänglighetsanpassad med anslutningsväg till hpl. Cykelparkering vid hpl. Nytt väderskydd. Hållplatsläge B (från Uppsala) = tillgänglighetsanpassad med anslutningsväg till hpl. Cykelparkering vid hpl. Nytt väderskydd. Gång- och väg (3 meter bredd) Från Danmarks by där den befintliga gc-vägen slutar (rosa linje) till korsning Södra Slavstavägen/ enskilda vägen.									15	16			31
Väg 255/602 Flottsund/Sävja- via Vassunda - korsning väg 1039/1040 Haknäs - Gång-och cykelväg och kollektivtrafikåtgärder	40	Objekt kostar 100 Mkr varav 60 Mkr bekostas av Knivsta kommun och 40 Mkr bekostas av länsplan			2	4	2	2	20	10					40
Väg 255/602 Flottsund/Sävja- via Vassunda - korsning väg 1039/1040 Haknäs - Medfinansiering Knivsta kommun	60	Objekt kostar 100 Mkr varav 60 Mkr bekostas av Knivsta kommun och 40 Mkr bekostas av länsplan. Finansieringsform 40-60 - finansiering för gång- och cykelväg tillämpas för detta objekt							30	30					60

Odefinierade brister kopplat till omlandet mellan Knivsta- Uppsala	183	Fyraspåpaketet drar ner medel för att se till stationsanpassningen och namnsatta objekt								0	0	20	33	60	70	183
Delsumma Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	254	Notera att beloppet för Fyraspåpaketet minskas. Från 350 till 254.	0	0	2	4	2	2	20	10	35	49	60	70	254	
Samfinansiering nationell plan																
Väg 56 Sala-Heby	15	Gång- och cykelväg. RU samfinansierar en gång- och cykelväg längs med väg 56 som är nationell väg (ca 2km) https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/vag-56-rata-linjen/vag-56-sala-heby-motesfri-vag/						15								15
Stationsanspassning Ostkustbanan Storvreta-Skutskär	100	Perrongförlängningar tågstationer. Anpassa plattformen till höjd och längd för de nya tågen. Finansiering för 3 av 3 etapper		15	34				23			8	10	10		100
Delsumma Samfinansiering nationell plan	115		0	15	34	0	15	23	0	0	8	10	10	0	115	
Namnsatta brister																
Väg 72 Kvarnbolund - Heby	10	Vägplankostnader för brister från ÄVS väg 72										3	5	3		10
Väg 55 Bärbyleden - Österleden	5	Korsningsåtgärd, kostnad för vägplan		1	3	1										5
Väg 55 Bärbyleden - Österleden Medfinansiering Uppsala kommun	5	Korsningsåtgärd. Trafikverket och Uppsala kommun har skrivit avtal om att parterna ska genomföra en vägplan. Länsplan står för 50% av kostnaden och Uppsala kommun står för 50%.		1	3	1										5
Odefinierade brister	30	Odefinierade brister och behov inom tätorter samt buffert medel till namnsatta objekten och namnsatta brister. Exempel på brister: Produktion för Bärbyleden-Österleden											30			30
Delsumma Namnsatta brister	45		0	1	3	1	0	0	0	0	0	3	35	3	0	45
Åtgärdsområden																
1. Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel																
Övrig pott för kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	100	Odefinierade brister och behov inom kombinationsresor	0	4	11	0	0	0	0	0	0	17	31	25	12	100
Bytespunkt Gimo	8	Kollektivtrafikåtgärder Gimo (Bytespunkt Gimo Skärfhammars kyrka)			8											8
Hållplatspaket Uppsala län	26	https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattar/kollektivtrafikatgarder-i--upsala/	25	1												26
Morgongåva-Vittinge	15	Ny gång- och cykelväg, https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattar/vag-72-morgongavavittinge-gang--och-cykelvag/	3	12												15
Tierp-Tierps kyrkby	32	Gång- och cykelväg, kollektivtrafiksåtgärder, https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattar/vag-600742-tierptierp-kyrkby-gang--och-cykelvag/	2	15	15											32
Väg 282 Anslutning Södra Gunsta	3	Kollektivtrafik- och cykelåtgärder vid cirkulationsplatsen i Södra Gunsta	3													3
Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär	16	Öka cykelbarheten mellan orterna Älvkarleby och Skutskär. Produktion av objekt planerades att vara klar 2021, Produktionen har överklagats vilket leder till att produktionen försenas till 2022	16													16
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	50	Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Det avser kollektivtrafikåtgärder utmed det kommunala vägnätet	7	11	5							13	6	8		50
Delsumma Kombinationsresor kollektivtrafik och cykel	250		56	43	39	0	0	0	0	0	0	30	37	33	12	250
2. Trafiksäkerhet och enskilda vägar																
Trafiksäkerhet och enskilda vägar -övriga	60	Odefinierade brister och behov inom trafiksäkerhet och enskilda vägar		0	10	0	0	0	0	0	0	5	18	18	9	60
Österbybruk	15	Korsning: Ny cirkulationsplats	15													15
Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	50	Statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder.	9	10	10	0	0	0	0	0	0	10	7	4	0	50
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	125		24	10	20	0	0	0	0	0	0	15	25	22	9	125
3. Regional utv - fokus näringsliv och besöksnäring																
Delsumma Regional utv	18	Hamnåtgärd, järnvägsåtgärd, medfinansiering nationell plan		5									3	5	5	18
Delsumma Regional utv	18		0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	5	18
4. Steg 1 och steg 2																
Delsumma steg 1 steg 2 -åtgärder	5	MM-projekt för väg 55		5												5
Delsumma steg 1 steg 2 -åtgärder	5		0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5

Totalsumma	1921
-------------------	-------------

Summa	151	117	195	224	213	190	184	170	91	159	133	96
Årlig prel ram från Trafikverket	166	160	158	163	162	161	159	159	159	159	159	158

Diff	15	43	-37	-61	-51	-29	-25	-11	68	0	26	62
	1-3 år			4-6 år			7-12 år					
	22			-141			119					

Nollalternativ

Plandelar	Budget
Namnsatta objekt	
Väg 288 Gimo-Börstil	330
Väg 55 Enköping-Litslena	157
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	349
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	66
Delsumma Namnsatta objekt	902
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	
Stationsanpassning Ostkustbanan (Storvreta-Skutskär)	63
Odefinierade brister	313
Delsumma: Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	376
Namnsatta brister	112
Åtgärdsområden	
Kollektivtrafik	
RV 55 Örsundsbro kollektivtrafikförbättring (ny expressbusshpl)	12
Bytespunkt Gimo	8
Hållplatspaket Uppsala län	47
Odefinierade brister	53
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	72
Delsumma Kollektivtrafik	192
Gång- och cykel	
GC-väg Älvkarleby-Skutskär	16
GC-väg Örby-Gåvsta, väg 673	30
GC-väg Morgongåva- Vittinge, väg 72	15
Gång- och cykel - övrig	106
GC-väg Tierp- Tierps kyrkby, väg 742 och 600	25
Delsumma Gång- och cykel	192
Trafiksäkerhet och enskilda vägar	
Korsningsåtgärd väg 292/ 290 (Österbybruk)	15
Statlig medfinansiering trafiksäkerhet	43
Odefinierade brister	42
Delsumma Trafiksäkerhet och enskilda vägar	100
Övrigt	
Heby lastterminal	5
steg 1 steg 2 åtgärder	10
Odefinierade brister	13
Delsumma Övrigt	28

Ram	1901
Budget	1901
Diff	0

Budget för de namnsatta objekten har justerats till aktuella siffror.
Potterna har justerats så att den totala ramen blir 1901 Mkr.

Namnsatta objekt (Över 50 Mkr)

Objektsbenämning	Alt A	Alt B	Alt C
Väg 255/602 Flottsund/Sävja- via Vassunda - korsning väg 1039/1040 Häknäs			x
Väg 272 Östervåla -Librobäck	x		x
Väg 282 Trafikplats Kumla-Almunge			
Väg 288: Gimo-Börstil	x	x	x
Väg 55 Enköping-gränsen till Sörmlands län			
Väg 55 Enköping-Litslena	x	x	x
Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	x	x	x
Väg 600 GC-väg samt kollektivtrafikåtgärder Uppsala-Björklinge	x	x	x
Väg 55 Örsundsbro- (Alstasjön)-Litslena	x	x	x

Objekt (under 50 Mkr)

Objektsbenämning	Alt A	Alt B	Alt C
Väg 600 Tierp kyrkby-Väg 742 Tierp (till befintlig gc-väg)	x	x	x
Väg 282 Gunsta-Lännalöt			
Väg 673 Örby-Cirkulationsplats 673/288/661-Gåvsta			
Väg 72 Kvarnbolund-Heby			x
Väg 72 Morgongåva-Vittinge	x	x	x
Bytespunkt Gimo	x	x	x
Hållplatspaket Uppsala län	x	x	x
Cykelbarhet Älvkarleby-Skutskär	x	x	x
Väg 55 Bärbyleden-Österleden	x	x	x

x Hela objektet
* Delar av objektet