

Åtgärdsvalsstudie

Väg 288, sträckan Gimo Börstil

Diarienummer: TRV 2014/74843



Ett samarbete mellan:



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Väg 288, sträckan Gimo Börstil

Författare: Ivan Andic

Dokumentdatum: 2015-03-10

Ärendenummer: TRV 2014/74843

Version: 1.0

Fastställt av: Åtgärdsplanering, Trafikverket, Region Öst

Kontaktperson: Ivan Andic, Planering, Trafikverket

Publikationsnummer: 2015:174

ISBN: 978-91-7467-837-6

Trafikverket

Postadress: Box 1140

631 80 Eskilstuna

Besöksadress: Tullgatan 8

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Namn på åtgärdsvalsstudie: Väg 288, sträckan Gimo–Börstil

Ansvarig för genomförande: Ivan Andic

Organisation: Enhet Åtgärdsplanering

Datum - start: 2014-06-27

Datum - avslut: 2016-01-08

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	5
INITIERA	6
Övergripande syfte (<i>ändamål</i>)	6
Avgränsningar, problem, brister och behov	6
Aktörer och övriga intressenter	7
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	8
Brister, målpunkter, behov, problem, avgränsningar och intressenter	9
FÖRSTÅ SITUATIONEN.....	10
Nuläge och faktorer som har betydelse för studien	10
Arbetspendling i kommunen	11
Regionalt viktigt stråk	12
Kollektivtrafik längs sträckan	14
Utvecklingen i Östhammars kommun.....	16
Pågående åtgärdssvalstudier i kommunen.....	17
Slutförvar Forsmark	17
Funktionellt prioriterat vägnät	17
Projekt mål	17
PRÖVNING AV FÖRESLAGNA LÖSNINGAR	18
Aktuella åtgärder att gå vidare med:	28
Paketeringsförslag	29
Finansiering.....	30
Effektbedömning	30
FORMA INRIKTNING OCH REKOMMENDERA ÅTGÄRDER	33
Sammanfattning	34
BILAGOR	36
Bilaga 1, brister, målpunkter och trafikantflöde.....	36
Bilaga 2 Snöröjningskarta	41
Bilaga 3 In/utpendling från Östhammars kommun	42
Bilaga 4 Karta över UL:s huvudsakliga stråk i Uppsala län	43
Bilaga 5 Data från STRADA.....	44
Bilaga 6 Samlad effektbedömning	45
Kvalitetsgranskning	49

Bakgrund och syfte

Väg 288 förbinder Uppsala med Östhammar och är ett viktigt stråk för bland annat pendling, både med kollektivtrafik och bil. Länstransportplanen för 2010–2021 beskrev väg 288, delsträckan Gimo–Börstil, som en brist och planen innehöll avsatta medel för planeringsarbetet. Efter revidering av planen år 2011 graderades sträckan ner på grund av att det saknades finansiering, eftersom ombyggnad av andra etapper på vägen tog budgetmedel i anspråk. Den nya länstransportplanen, 2014–2025, pekar nu ut sträckan Gimo–Börstil som en namnsatt brist. Bristerna ska hanteras på 7–12 års sikt och bör utredas närmare genom åtgärdsvalsstudier. Cirka 180 miljoner kronor finns reserverade i planen för denna sträcka.

Väg 288 håller nu på att byggas om. Etapp 1, Jälla–Hov har byggts om till mötesfri landsväg och blev klar hösten 2012. Etapp 2, Hov–Alunda, har byggts om till mötesfris landsväg och blev klar i december 2015. Vägplanen för etapp 3, Alunda–Gimo, är fastställd och nu pågår planeringen för bygget som sträcker sig från 2016 till 2017. Dessa tre etapper har en sammanlagt genomförandekostnad på ca 750 mkr.

Trafikverket genomförde en vägutredning 2012. Men vägutredningen löste inte transportbehoven på ett tillfredsställande sätt, och Östhammars kommun, Regionförbundet Uppsala län och Trafikverket hade olika syn på hur arbetet skulle gå vidare. Därför enades parterna om att göra ett omtag för att skapa samsyn och hitta en lösning. Under år 2014 kom den nya länstransportplanen, 2014–2025. Planen hade inriktningen ökat kollektivtrafikresande - särskilt längs de stora stråken, ökad andel resande med cykel och till fots, hållbara godstransporter samt ökat utbyte med kringliggande regioner.

Nuvarande länsplan lyfter sträckan Gimo–Börstil som en namnsatt brist och som viktig att åtgärda. Att åtgärda vägens brister möjliggör till att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin, Uppländsk drivkraft 3.0, om ökat kollektivtrafikresande. Det bidrar också till minskade utsläpp av växthusgaser genom att möjligheterna att välja hållbara transportsätt ökar.

Med utgångspunkt från tidigare beslutade länstransportplaner samt efter förnyad dialog med Trafikverket, Regionförbundet och Östhammars kommun kan åtgärder på väg 288 Gimo–Börstil utföras. Dessförinnan måste dock en så kallad åtgärdsvalsstudie om lämpliga och rimliga åtgärder genomföras. Åtgärderna ska sammantaget leda till att utbyggnaden av hela väg 288 kan anses uppfylla intentionerna i det förskotteringsavtal som finns (avtalet omfattar förskottering för att bygga om väg 288 till mötesfri landsväg mellan Hov och Gimo).

En åtgärdsvalsstudie är ett förberedande steg för att välja åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Enligt fyrstegsprincipen ska man i första hand hitta lösningar som påverkar efterfrågan på transporter, och i andra hand sådana som effektiviserar användningen av transportsystemet. Först i tredje och fjärde hand ska man överväga ombyggnad och nybyggnad. Allt ska ske utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. Den metodik som används implementerades 2012 och har tagits fram av Trafikverket i samverkan med Boverket och Sveriges kommuner och landsting (SKL). Åtgärdsvalsmetodiken knyter an till flera aktörers planering, och skapar förutsättningar för att samordna fortsatt utredning och genomförande liksom för eventuell medfinansiering.

Initiera

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering



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

Figur 1 Figur över processen

Övergripande syfte (ändamål)

Åtgärdsvalsstudiens övergripande syfte:

Trafiksäkerhet och framkomlighet på väg, samt att underlätta dagspendling mellan Östhammar och Uppsala, främst med kollektivtrafik.

Avgränsningar, problem, brister och behov

Åtgärdsvalsstudien är avgränsad till följande vägar:

väg 288 Gimo–Börstil

väg 292 Gimo–Hargshamn

väg 76 Hargshamn–Börstil.

Anledningen till att det studerade området är så brett, och även omfattar vägarna 292 och 76, är att man inte vill utesluta eventuella andra åtgärder på kringliggande vägnät.

Arbetet har varit fokuserat på brister längs väg 288 mellan korsningarna väg 288/292 i Gimo och fram till korsningen väg 288/76 i Börstil.



Figur 2 Avgränsningsområdet, väg 288/väg 292 Gimo korsning - väg 76/väg 288 Börstil korsning.

I Länstransportplanen beskrivs vägens brister i korthet så här:

- bristande trafiksäkerhet och framkomlighet
- bristande gång- och cykelmöjligheter längs vägen
- bristande länk i vägsystemet (Östhammar–Uppsala)

Aktörer och övriga intressenter

Arbetsgruppen har varit sammansatt av representanter från Regionförbundet i Uppsala län, Kollektivtrafikförvaltningen UL (KTF UL), Länsstyrelsen Uppsala län, Östhammars kommun och Trafikverket. Under arbetets gång har gruppen förändrats på grund av personalomsättning i alla organisationer, men aktörerna har varit representerade under hela processen. Följande personer sitter i eller har suttit i arbetsgruppen:

Ivan Andic	Trafikverket
Erika Hägg	Trafikverket
Heléne Bermell	Trafikverket
Anneli Weiner	Trafikverket
Maria Karimi	Trafikverket (Våren 2014)
Anders Ferdinandsson	Regionförbundet
Marie Nenzén	Östhammars kommun
Marie Berggren	Östhammars kommun
Rickard Ehn	KTF UL
Lena Hubsch	KTF UL
Ebba Blomstrand	KTF UL
Stina Bäckström	KTF UL

Länsstyrelsen har deltagit i processen fram till beslut om val av åtgärds paket.

Det första arbetsgruppsmötet hölls den 26 juni 2014 och totalt har 18 arbetsgruppsmöten hållits (fram till oktober 2015).

Arbetsgruppen har genomfört tre workshoppar; den 10 september 2014, den 12 november 2014 och den 15 januari 2015. Syftet med workshopparna var att samla in brister och behov, målpunkter samt åtgärdsförslag. Därefter har gruppen arbetat vidare med inriktningen och de rekommenderade åtgärderna. När rapporten är färdig kommer den att finnas tillgänglig via Trafikverkets publikationswebb.

Övriga intressenter som har varit involverade i processen och deltagit i workshopparna är

- Handelskammaren,
- Gimo utvecklingsgrupp
- Sandvik Coromant
- LRF Hökhuvud
- Hökhuvuds hembygdsförening
- Gimo företagare
- Förening i samverkan Östhammar
- Ambulansverksamheten Uppsala län/Östhammar
- Polisen Östhammar
- Gymnasieskolorna i Gimo (Wilhelm Haglunds skola, Bruksgymnasiet och Forsmark skola)

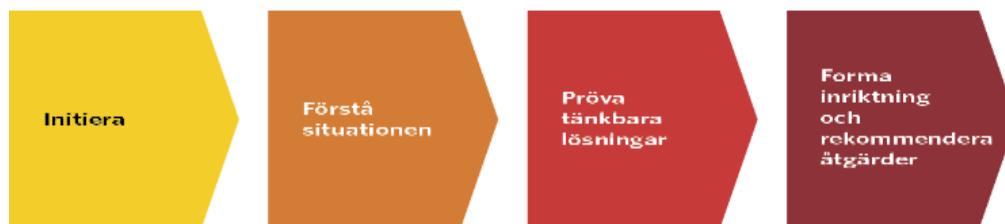
Ytterligare synpunkter har kommit från allmänheten via kundärenden. Dessa synpunkter har också beaktats i studien.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

- avsiktsförklaring mellan Östhammars kommun, Regionförbundet i Uppsala län, Landstinget i Uppsala län och Svensk Kärnbränslehantering AB diarienummer TRV 2010/89936
- genomförandeavtal mellan Östhammars kommun och Trafikverket, diarienummer TRV 2011/81009
- förskotteringsavtal mellan Trafikverket, Östhammars kommun, Regionförbundet i Uppsala län, Landstinget i Uppsala län och Svensk Kärnbränslehantering AB diarienummer TRV 2013/26770
- förstudie väg 288 Gimo Börstil, år 2010
- vägutredning och ställningstagande för väg 288 Gimo Börstil, år 2012.

Brister, målpunkter, behov, problem, avgränsningar och intressenter

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering



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

Figur 3 Figur över processen

I fasen Initiera har arbetsgruppen sammanfattat de insamlade bristerna. Dessutom har intressenter lyft upp brister under workshop 1 (se bilaga 1). Bilaga 1 redovisar även målpunkter och flöden som togs fram vid workshoppen.

Workshop 2 handlade om att föreslå åtgärder.

Workshop 3 hölls för gymnasieskolorna och handlade både om att identifiera brister samt föreslå åtgärder.

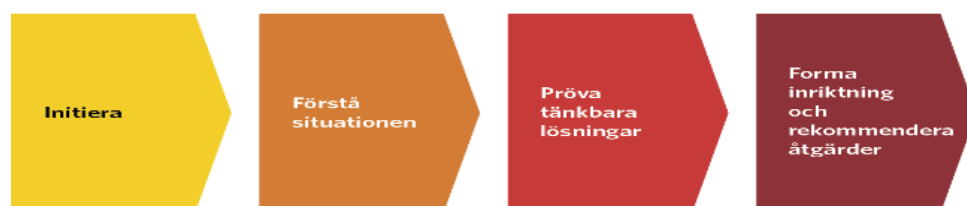
Efter workshoppen har arbetsgruppen kategoriserat bristerna för att få bättre överblick inför kommande steg i processen. Underlaget användes även vid formuleringen av projektmål.

De sammanfattade bristerna är uppdelade i kategorier, vilka i sin tur är kopplade till de transportpolitiska målen (funktionsmål/hänsynsmål). Arbetsgruppen beslutade om följande kategorier:

- Trafiksäkerhet
- Framkomlighet/tillgänglighet
- Oskyddade trafikanter
- Kollektivtrafik
- Miljö (vatten, buller, störning med mera).

Förstå situationen

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering



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

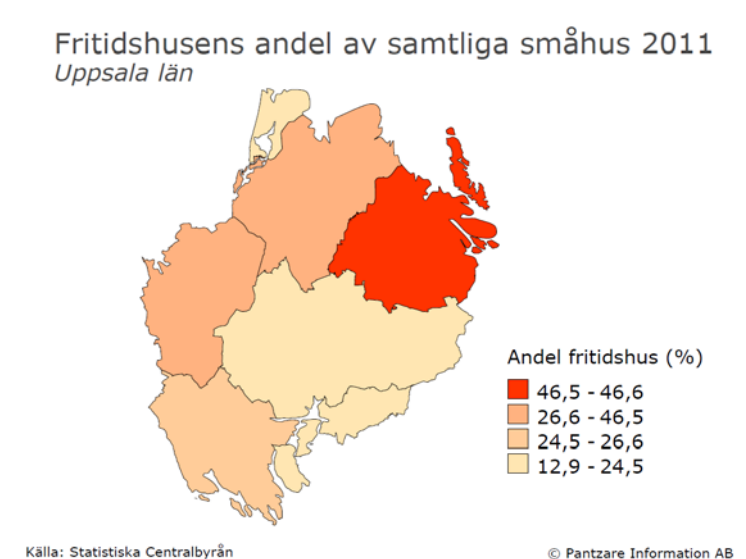
Figur 4 Figur över processen

I fasen Förstå situationen samlade arbetsgruppen in underlaget för åtgärdsvalsstudien, det vill säga relevanta dokument som tagits fram inom Trafikverket, av Östhammars kommun, KTF UL, Länsstyrelsen och Regionförbundet Uppsala län. Det har sedan legat till grund för att förstå hur situationen i det avgränsade området ser ut. Ytterligare kunskap om sträckan och lokalkännedom framkom vid workshopen i Förstå situationen-fasen.

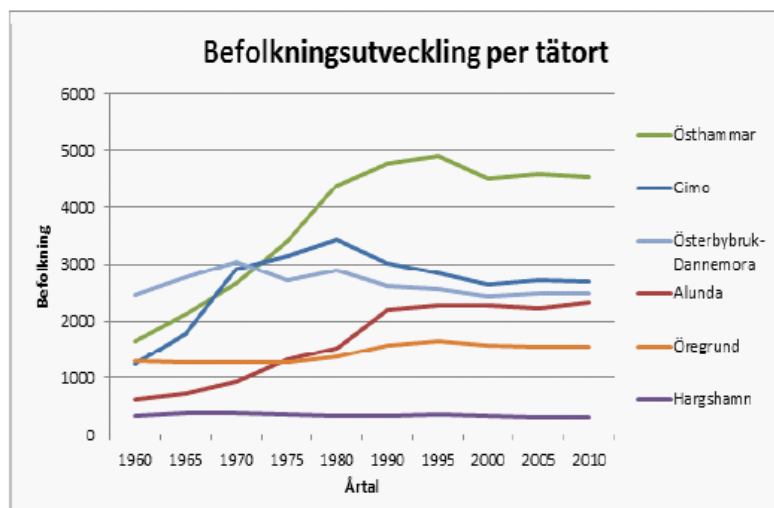
Nuläge och faktorer som har betydelse för studien

Östhammars kommun

Östhammars kommun har närmare 21 500 invånare. Cirka 14 000 personer bor i tätort och cirka 7 400 personer bor på landsbygden. Cirka 9 000 av dessa personer bor inom kustområdet, vilket också rymmer merparten av kommunens 5 200 fritidshus.



Figur 5 Karta över andelen fritidshus i Uppsala län



Figur 6 Befolkningsutvecklingen i tätorter i Östhammar kommun, 1950–2010, källa Östhammars kommun, arbete med Översiktsplan 2015

Östhammar

Östhammar är kommunens största tätort och fungerar som centralort. Här ligger kommunhuset och flera andra centrala servicefunktioner, exempelvis vårdcentrum med akutmottagning. I Östhammar tätort bor 4 517 invånare, vilket är 21 procent av den totala befolkningen i kommunen.

Gimo

Gimo är en serviceort med 2 719 invånare, vilket är 13 procent av den totala befolkningen i kommunen. Servicen finns framförallt kring Gimo torg, men det finns också några handelsföretag längs väg 288. De offentliga anläggningarna såsom förskolor, skolor, äldreboende, vårdcentral och idrottsanläggningar är utspridda, med en viss koncentration till de centrala och västra delarna av Gimo. Två av kommunens gymnasieskolor ligger i Gimo, och här finns även ett studiecentrum för vuxenutbildning.

Arbetspendling i kommunen

Östhammars kommun har cirka 2 200 inpendlare och cirka 3 000 utpendlare. Att utpendlingen är större än inpendlingen visar att kommunen är beroende av andra arbetsmarknader än den lokala. Arbetspendlingen mellan orterna Gimo och Börstil med omgivning finns illustrerad i bilaga 3. 13% av den pendlingen till orter som rimligtvis nyttjar väg 288. Av kommuninvånarna beräknas 23 % av arbetspendlarna nyttja väg 288.

Tabell 1 Pendling till Östhammar kommun 2012

Kommun	Inpendlare	Utpendlare	Bor och arbetar i kommunen
Östhammar	2 240	2 934	7 704
Män	1 555	1 599	4 155
Kvinnor	685	1 335	3 549

Under 1900-talets andra halva etablerade sig Sandvik Coromant i Gimo. Företaget är i dag kommunens största privata arbetsgivare med cirka 1 500 anställda. Ytterligare cirka 50 mindre företag finns registrerade i Gimo. Antalet Sandviksanställda som bor längs väg 288:

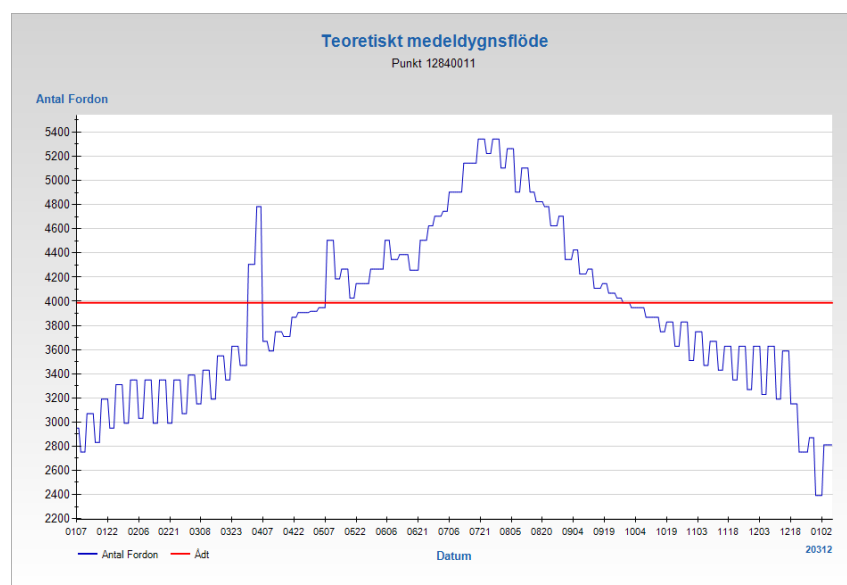
Gimo	439
Östhammar	356
Öregrund/Gräsö	90
Alunda	141
Uppsala	126

Regionalt viktigt stråk

I den regionala utvecklingsstrategin Uppländska drivkraft 3.0 är väg 288 utpekad som ett regionalt viktigt stråk med stor betydelse för tillgängligheten till olika funktioner och aktiviteter såsom arbetsplatser, skola och utbildning och andra samhällsfunktioner samt fritidsaktiviteter i regionen. Vägen har en viktig lokal och regional funktion: dels att koppla ihop orterna längs vägen, dels att koppla ihop Östhammars kommun med Uppsala och Stockholm-Mälardalenregionen. Kopplingen till Uppsala och Stockholm-Mälardalenregionen möjliggör pendling som vidgar arbetsmarknaden. Denna del av regionen saknar spårbunden kollektivtrafik, och därför är bussen viktig för att möjliggöra hållbara resor.

Den studerade sträckan börjar i Gimo i söder med cirka 2 700 invånare och slutar i Östhammar med cirka 4 500 invånare. Längs vägen finns i övrigt spridd bebyggelse samt mer samlad bebyggelse i Hökhuvud, Uppskedika och Börstil.

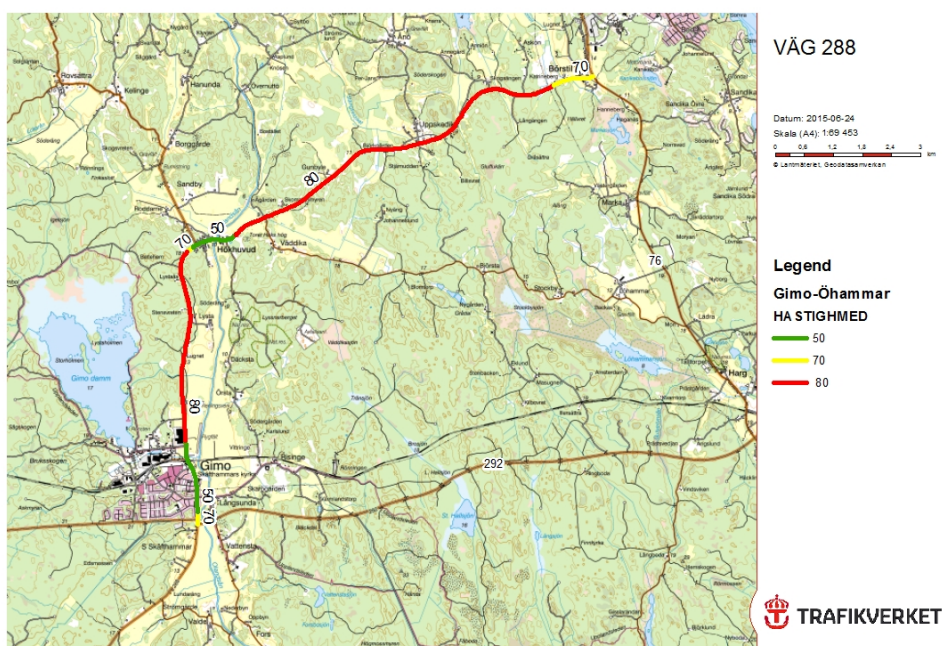
Väg 288 håller på att byggas om till mötesfri väg. Etapp 1, Jälla–Hov, är klar, och etapp 2, Hov–Alunda, är klar i december 2015. Ombyggnaden av etapp 3, Alunda–Gimo, är påbörjad och beräknas vara klart under hösten 2017. Gimo–Börstil är den sista etappen av väg 288, som kommer att åtgärdas.



Figur 7 Teoretisk årsflöde, 2013 Källa: Trafikverket

Vägen mellan Gimo och Östhammar trafikeras i dag av cirka 4 000 fordon/årsmedeldygn. Diagrammet ovan redovisar teoretiskt trafikflöde per månad under år 2013. Men trafikmängden skiljer sig mellan olika årtider. Turismen och resor till och från fritidshus gör att trafiken ökar mycket på sommaren.

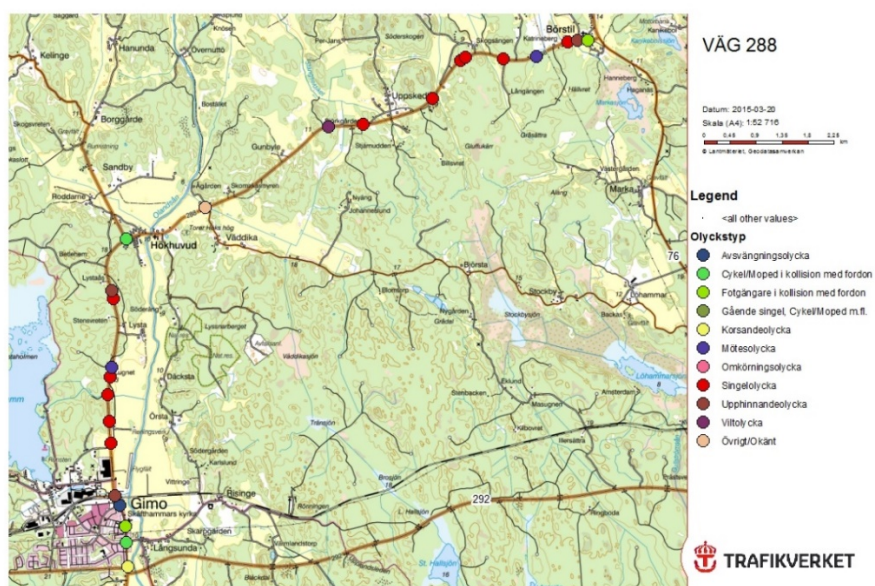
Bredden på vägen varierar mellan 7,5 meter (Hökhuvud) och 10 meter (Gimo). I Gimo och Hökhuvud finns gång- och cykelbana längs vissa partier. Hastigheten varierar mellan 50 och 80 km/tim. Se figur 8. Trafiksäkerhetskameror finns på sträckan mellan Börstil och Gimo.



Figur 8 Hastigheter längs väg 288, Gimo–Börstil

Snöröjningen på sträckan Gimo–Börstil är upphandlad i kategorin vinterklass 3. Det innebär att när det har kommit 1 cm snö, har plogbilen normalt 4 timmar på sig att ploga sträckan. Efter 4 timmar från avslutat snöfall ska det finnas åtminstone snö- och isfria hjulspår på vägen. Snösträngar kan alltså förekomma. Halka bekämpas normalt med salt. Se bilaga 2.

Kartan i figur 9 visar olycksdata för väg 288, sträckan Gimo–Börstil. Olyckorna är registrerade i olycksdatabasen STRADA (ett svenskt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet), och det är singelolyckor i hastigheter från 90 km/h som dominerar. I bilaga 5 presenteras fler olycksdata.



Figur 9 Olyckor längs väg 288, Gimo–Börstil

Trafikverket har under några år genomfört säkerhetsklassning av de vägar som ingår i TEN-T-vägnätet (transeuropeiska transportnätet) inkluderat det nationella vägnätet. Därefter har Trafikverket klassat alla riksvägar och vägar med flöden över 4000 årsdygnstrafik.

Trafikverket har använt fyra olika klasser för att bedöma vägens säkerhetsstandard;

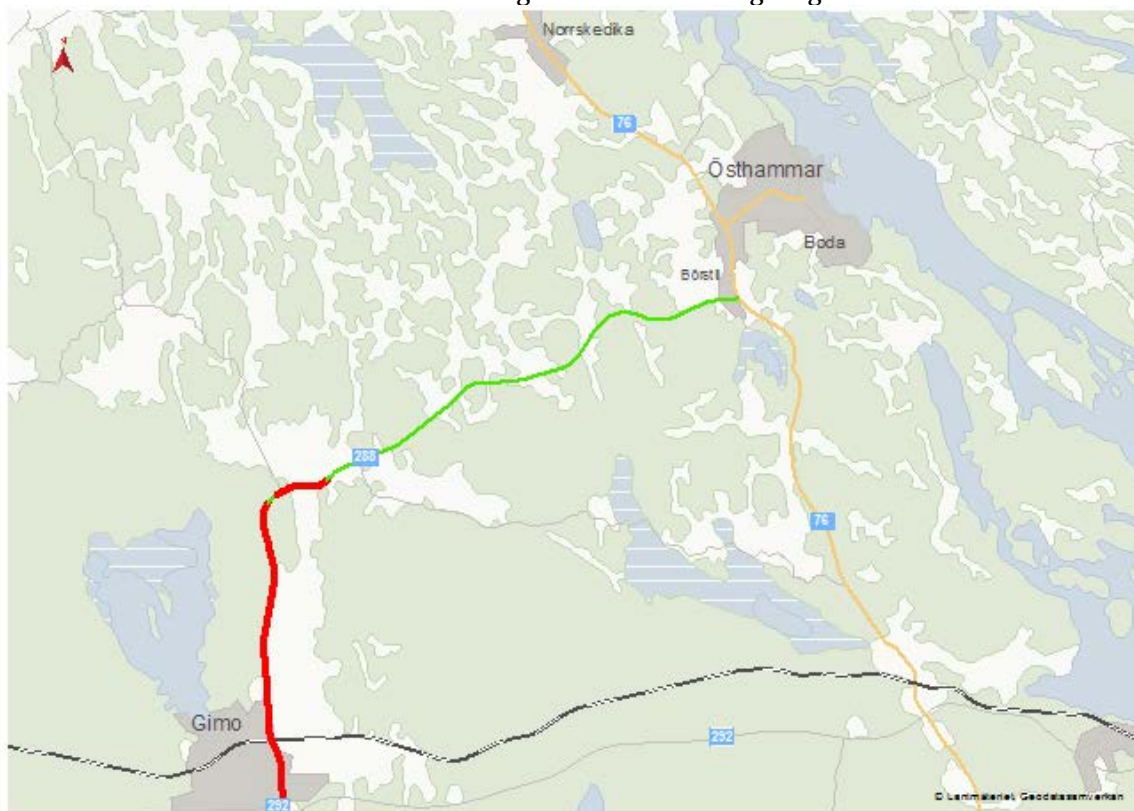
- Mycket god - Mörkgrön
- God - Grön
- Acceptabel - Gul
- Låg - Röd

Mycket god standard har framförallt mötesseparerade vägar och låg standard, den lägsta klassen, har framförallt vanliga tvåfältsvägar med hastigheter över 80 km/tim.

Kartläggningen av vägnas säkerhetsstandard har utgått från känd kunskap om hur viktig vägutformningen är för vägnas säkerhet. Trafikverket har tagit fram kriterier för olika vägtyper och hastighetsgränser. Det har också gjorts omfattande analyser av olycksstatistik avseende olyckor med dödsfall eller svåra skador som följd, som skett på dessa vägar.

Det finns många olika typer av åtgärder för att höja en vägs standard. Det kan handla om att förbättra sidoområden, bygga om vägen till en mötesfri 2+1 väg, justera hastighetsgränsen eller sätta upp ATK-kameror.

Kartan nedan visar trafiksäkerhetsklassificeringen för sträckan längs väg 288 mellan Gimo-Börstil.



Figur 10 Karta över trafiksäkerhetsklassificeringen

Kollektivtrafik längs sträckan

Väg 288 är ett viktigt och prioriterat kollektivtrafikstråk i Uppsala län. Det är UL:s näst mest trafikerade stråk gällande buss, efter Enköping–Uppsala (se bilaga 6). Vägen mellan Gimo och Börstil trafikeras av flera reguljära busslinjer:

Linje 811 Uppsala–Gimo–Östhammar–Öregrund

Uppsala–Gimo: 55 min
Uppsala–Östhammar: 1 tim 15 min

Uppsala–Öregrund (färjeläget): 1 tim 40 min
 Gimo–Östhammar 20 min

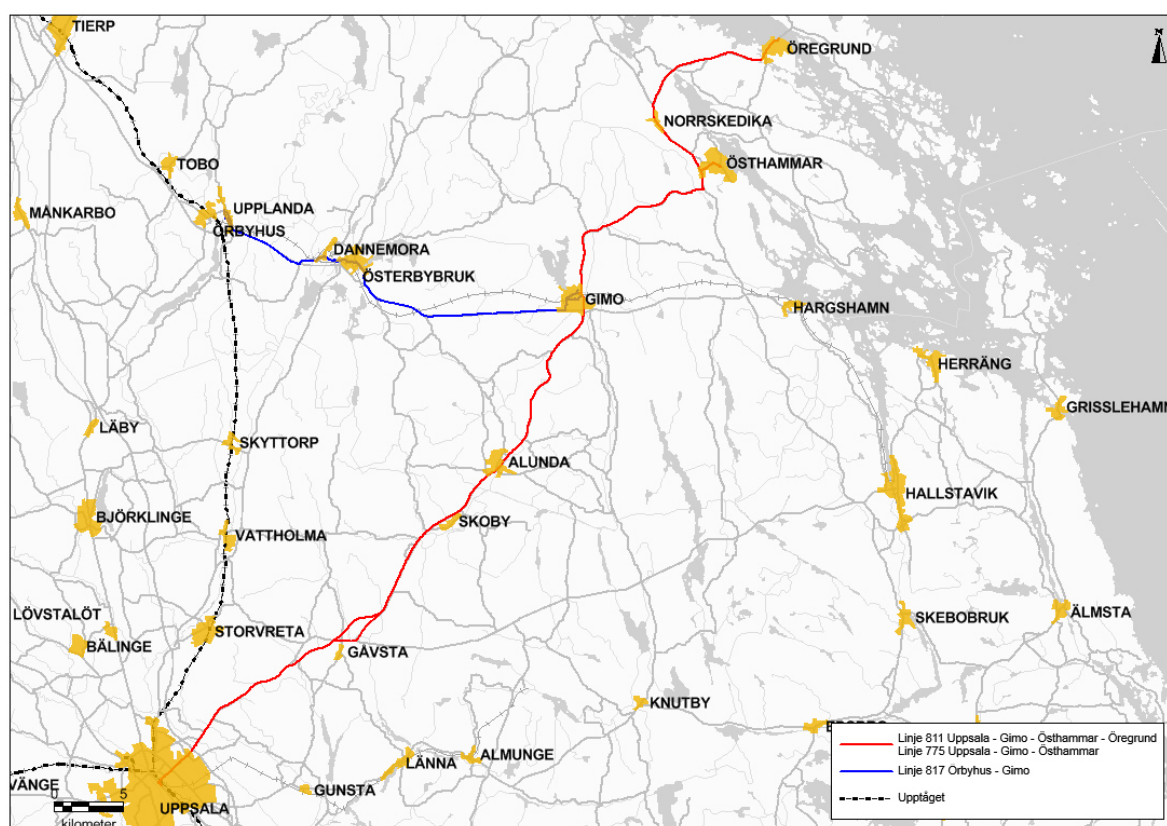
Linje 775 expressbuss Uppsala–Gimo–Östhammar

Uppsala–Gimo (Skäfthammars kyrka): 47 min
 Uppsala–Östhammar: 1 tim 5 min

Linje 817 Örbyhus–Gimo (linjen har passning med linje 811 mot Östhammar)

Örbyhus (för kombinationsresa med buss och tåg till Uppsala och Gävle)–Gimo: 42 min

Priser: Uppsala–Östhammar vuxen: Reskassa 60 kr, förköp 81 kr, ombord 105 kr.
 Gimo–Östhammar Vuxen: Reskassa 20 kr, förköp 27 kr, ombord 35 kr



Figur 11 Karta över busslinjer längs väg 288

Tabell 2 Tabell över resandestatistik Tabellen visar antal påstigande per vardagsmedeldygn mellan 1 februari 2015 och 31 maj 2015 samt antal invånare inom 1 000 meters radie. Befolkningsstatistiken är hämtad från SCB 2013.

Hållplats	Inom tätort	Antal påstigande	Antal invånare inom 1000 meter radie
Gimo Solängsgatan	X	61	
Gimo Skäfthammars kyrka	X	55	
Gimo bussterminal	X	318	
Gimo Coromantvägen	X	82	
Gimo Bruksgatan	X	72	
Lugnet (Gimo, väg 288)		1	36
Lysta		2	33
Betlehem		0	96
Hökhuvud Valö vägskäl		18	114
Hökhuvuds kyrka		2	120
Väddika		2	60
Skomakarmyren		1	39
Gunbyle		1	12
Björkgården		0	44
Uppskedika		7	53
Uppskedika östra		0	36
Ånö vägskäl		2	24
Askö vägskäl		1	21
Katrineberg		1	50
Börstils kyrka		6	86

Tabellen visar resandestatistik för hållplatser mellan Gimo och Börstil, totalt 20 hållplatser. Tabellen inkluderar inte antal resenärer för särskild skolskjuts.

Vi har vägt in följande information från KTF UL om kollektivtrafik längs den studerade sträckan:

- Kollektivtrafikresande med buss i Uppsala ökar
- På landsbygden står nivån stilla, vad gäller antalet bussresenärer
- Idag finns det en relativt god bussturtäthet och utbud
- Beläggning i bussarna på sträckan Östhammar-Uppsala ligger på ca 30 %
- I Uppsala län finns mest busstrafik per capita i Sverige (2013), vilket skapar förutsättningar för att välja bussen som transportmedel. T.ex. är det 30 min bussturtäthet mellan Östhammar och Uppsala.
- Under 2015 sänktes priserna på regionala busskort för att stimulera kollektivtrafikresandet (månadskort 30 dagar 750 kr, 30 dagar tätort 290 kr)

Utvecklingen i Östhammars kommun

Under sommaren 2015 har Östhammars kommun haft ett förslag till ny översiktsplan ute på samråd. Ett förslag till strategi när det gäller bostadsutvecklingen är att bygga i anslutning till starka kollektivtrafiksstråk, och att fortsätta bygga ut de bostadsområden som finns i dag. I kommunens tillväxtstrategi presenteras strategier som syftar till att stärka vägar och kommunikationer samt att

skapa täta bebyggelsemiljöer även i de små orterna. I sitt bostadsförsörjningsprogram presenterar kommunen tre olika scenarier, allt från en minskning med 300 personer till en ökning med över 4 000 personer. Gemensamt för dessa scenarier är bland annat att bostadsområden ska utvecklas i anslutning till viktiga kommunikationsleder.

Pågående åtgärdssvalstudier i kommunen

Åtgärdsvalsstudie väg 76.

Syftet med den studien är att analysera brister och behov längs väg 76 (mellan Gävle och Norrtälje) kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet, samt att ha ett trafikslagsövergripande förhållningssätt. Studien kommer att ge en inriktning för åtgärder som kan genomföras både i närtid och på längre sikt. Åtgärdsvalsstudien för väg 76 beräknas preliminärt vara klar vintern 2015/2016.

Åtgärdsvalsstudie Hargshamn

Två parallella förenklade åtgärdssvalstudier ska genomföras. Syftet är att uppdatera, komplettera och kvalitetssäkra underlag för vidare beslut om farleden Hargshamn och Hargshamnsbanan. Studierna beräknas preliminärt vara klara vintern 2015.

Slutförvar Forsmark

Utvecklingen av Forsmark är i dag inte känd. Enligt Östhammars kommuns översiktsplan väntar Svensk kärnbränslehantering AB (SKB) på byggstart 2019. Om slutförvaret sätts i drift skulle detta generera arbetstillfällen och bidra till tillväxten inom kommunen.

Funktionellt prioriterat vägnät

Väg 288 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (enligt remissen under 2015). Trafikverkets förslag till funktionellt prioriterat vägnät, som är framtaget i dialog med tjänstemän hos länsplaneupprättarna, har varit på remiss. Syftet är att identifiera de vägar som är viktigast för tillgängligheten, regionalt och nationellt. Utpekandet av det prioriterade vägnätet ska användas i samhällsplaneringen och i regionala hastighetsanalyser, revidering av regionala systemanalyser samt i beskrivning av brister och prioritering av åtgärder.

Projekt mål

Arbetsgruppen fastställde projekt mål för denna åtgärdssvalstudie utifrån de fem beslutade kategorierna av brister. Kategorierna är Trafiksäkerhet, Kollektivtrafik, Framkomlighet/tillgänglighet, Oskyddade trafikanter och Miljö. Här nedan listas de mål som arbetades fram i åtgärdsvalsstudien. I den samlade effektbedömningen längre fram i rapporten kopplar vi föreslagna åtgärder till projektmålen.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten ska öka för alla trafikanter

Antalet olyckor i konfliktpunkter ska minska för alla trafikanter

Kollektivtrafik

Andelen bussresande ska öka

Busshållplatserna ska tillgänglighetsanpassas och utvecklas

Framkomlighet/tillgänglighet

Möjligheten att gå och cykla till och från busshållplatser och mellan målpunkter ska förbättras

Framkomligheten på delsträckor ska förbättras

Oskyddade trafikanter

Möjligheterna för gång- och cykeltrafikanter ska förbättras

Miljö

Utvecklingen av väg 288 ska ske med miljösmarta och hållbara åtgärder

När vi har formulerat målen ovan, har vi tagit hänsyn till nationella, regionala, och kommunala mål samt mål hos Kollektivtrafikförvaltningen /UL.

Prövning av föreslagna lösningar

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering



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

Figur 12 Figur över processen

Arbetsgruppen har prövat de föreslagna lösningarna mot projektmålen (se sida 17). Förslagen har arbetats fram under workshoppar och inom arbetsgruppen. Därefter har arbetsgruppen bedömt varje föreslagen åtgärd enligt fyrstegsprincipen och nivå av relevans för måluppfyllnad, samt om den går vidare till nästa steg (se tabellen nedan). Om åtgärden inte går vidare till nästa steg, har den kompletterats med en allmän kommentar och motiv till bortsortering.

Tabell 3

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1	- Planering/samhällsplanering	1						Medel	Nej	Frågor av mer allmän karaktär i samhällsplanering. Hanteras i pågående arbete med översiktsplan i kommunen. Separat del av översiktsplan behandlar fiberutbyggnad.
	- Lokalisering av busstation i Gimo och bhpl utmed sträckan,			Medel			Låg			
	- Samhällsplanering, markanvändningsplanering									
	- Planera i kollektivtrafikstråk/stationsnära läge/busstation i Gimo.			Medel			Medel			
	- Lokaliseringar av bebyggelse och verksamheter så att behovet av biltrafik minimeras			Låg			Låg			
	- Lokaliseringar av verksamheter (t.ex. arbetsplatser, bostäder, besöksintensiva verksamheter) i kollektivtrafikattraktiva lägen			Låg			Medel			
	- Fiberutbyggnad/möjlighet att jobba hemifrån						Låg			
2	- Marknadsföring av buss/kollektivtrafik, t.ex. reklam, prova-på kampanjer, uppmuntra arbetsgivare, testresenärer, - Mobil App för följa buss i real tid	1		Medel				Medel	Nej	Arbete pågår av Kollektivtrafikförvaltningen/UL

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
3	- Mobility management i byggskedet (ny produktion av bostäder)	1		Låg			Låg	Låg	Nej	Svårt att påverka resandet
4	- Beteende påverkan/resor(informationskampanjer angående hållbara resor i företag, skolor, vägföreningar med mera)	1		Medel				Medel	Ja	Hanteras i den fortsatta processen, ingår i paketering
5	- Samåkningsplanering	1					Låg	Medel	Ja	Hanteras i den fortsatta processen, ingår i paketering
6	Avgifter och subventioner: - Gratis att åka buss	1		Låg				Låg	Nej	- Orealistiskt p.g.a. skattefrågan som behandlas för hela länet - pågår Kollektivtrafikförvaltningen/UL månadskortavgift billigare från 1.april 2015, - ingår i beteendepåverkan Kollektivtrafikförvaltningen/UL
	Avgifter och subventioner: - Lägre taxor/priser för enkla resor			Låg						
	Avgifter och subventioner: - Subventionering av busskort, biltrafikanter som fyller i enkäter om sitt bussåkande (minst 3 gånger/vecka)			Låg						
7	Intelligenta hastighetssättning – lösningar (ITS)* - styr och fördelar trafiken dynamiskt i systemet	1			Låg			Låg	Nej	Finns inga noterade brister
8	Variabel hastighetssättning t.ex. olika hastigheter vid olika tider på dygnet	1						Medel	Ja	Hanteras i den fortsatta processen, ingår i paketering
9	Hastighetsöversyn av vägar 288 och 76 och Börstil korsningen	1	Låg		Låg			Låg	Nej	Hastighetsöversyns för väg 288 är klar, planering pågår för väg 76 och lokal översyn för Börstil korsningen har startas via Trafikverkets enhet Trafikmiljö

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
10a	Omfördelning av trafikslag med avseende på maxvikter och /eller/farligt gods	1						Låg	Nej	Bristen är inte identifierad. Transporter till Forsmark sker via sjöfart.
10b	Utreda behovet av uppställningsplats för tung trafik	1						Låg	Ja	Hanteras i den fortsatta processen, ingår i paketering
11	Ökad bussturtäthet – extra vid skiftbyte/arbetsplats Sandvik	1		Låg			Låg	Låg	Nej	Synpunkten tas med i den årliga trafikbeställningen och värderas mot andra åtgärder och budget, ansvar Kollektivtrafikförvaltningen/UL
12	Flera bussavgångar på helger och vardagar morgon/kväll. Viktigast är dock eftermiddagar och kvällar!	1		Medel			Låg	Låg	Nej	Synpunkten tas med i den årliga trafikbeställningen och värderas mot andra åtgärder och budget, ansvar Kollektivtrafikförvaltningen/UL
13	Skolbusskort med längre giltighetstid under kvällar, helger och lov.	1		Medel			Låg	Låg	Nej	Separat skolkortsutredning och förhandling med kommunerna pågår, ansvar Kollektivtrafikförvaltningen/UL
14	Realtidsuppdaterat resenärinformation, till exempel busstidsinfo till skolor i Gimo och Östhammar (motsvarande den trackning som SJ har)	1						Låg	Nej	Utveckling av app sker separat hos Kollektivtrafikförvaltningen/UL
15	Informationsbubblor på busshållplatserna där man kan klicka på informationen (synskadade kan lyssna på informationen)	1						Låg	Nej	Det är ingen åtgärd som finns hos Kollektivtrafikförvaltningen UL idag. Kräver större utredning.
16	Mobil bredbandstäckning för internet och laddningsuttag i bussar	1		Låg			Låg	Låg	Nej	– Mobilmottagning är inte Kollektivtrafikförvaltningen / UL:s ansvar. Kommunen får samverka detta med mobilaktörerna och påverka deras utbyggnad.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
										– Uttag finns i vissa nya bussar och följer utbytes program som Nobina har
17	Busslinje 811, stanna vid simhallen i Gimo	1		Låg			Låg	Låg	Nej	Synpunkten tas med i den årliga trafikbeställningen och värderas mot andra åtgärder och budget, ansvar Kollektivtrafikförvaltningen/UL
18	Skolbussen linje 911 en extratur kl.16.00h	1		Låg			Låg	Låg	Nej	Synpunkten tas med i den årliga trafikbeställningen och värderas mot andra åtgärder och budget, ansvar Kollektivtrafikförvaltningen/UL
19	Bättre turtäthet till Öregrund (vissa turer går enbart till Östhammar)	1		Låg			Låg	Låg	Nej	Synpunkten tas med i den årliga trafikbeställningen och värderas mot andra åtgärder och budget, ansvar Kollektivtrafikförvaltningen/UL
20	Fler expressbussar samt att expressbussar ska stanna i Gimo.	1		Medel			Låg	Medel	Nej	Synpunkten tas med i den årliga trafikbeställningen och värderas mot andra åtgärder och budget, ansvar Kollektivtrafikförvaltningen/UL
21	Optimera företagslösningar för kollektivtrafik	1		Låg			Låg	Medel	Nej	Utveckling av detta sker i annat forum hos Kollektivtrafikförvaltningen/UL
22	Anpassa skoltider efter bussar eller tvärtom	1		Låg			Låg	Låg	Nej	Synpunkten tas med i KTF:s dialog med kommunerna/skolorna
23	Bilpooler	1					Låg	Medel	Nej	Ingår i samåkning, se åtgärd nummer 5
24	Pendelparkeringar i anslutning till korsning, exempel: - Uppskedika - Hökhuvud	2		Medel			Låg	Hög	Ja	– Hanteras i den fortsatta processen, ingår i paketering

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - Gimo (väg288/292), - även närmare Uppsala, flera samordnade parkeringar i huvudorterna, - nära förskolor, skolor affärer/Börstil/Hökhuvud/Gimo 									
25	Förbättrade bytespunkter (bil/cykel/buss) <ul style="list-style-type: none"> - exempelvis förbättrade cykelparkeringar (under tak) vid hållplatser - Gång- och/eller cykelvägar med högkvalitet till hållplatser 	2		Låg	Hög		Låg	Hög	Ja	– Hanteras i den fortsatta processen, ingår i paketering
26	Bättre parkeringsmöjligheter i Gimo C och Östhammar C (idag används ICA och postens befintliga p-platser)							Låg	Nej	Frågan berör ej denna ÅVS, kommunal fråga som hanteras separat
27	Busskur och/eller väntsal med värme i Gimo	2		Låg				Låg	Nej	Strategi kring busshållplats lägen och antal/kopplad till Kollektivtrafikförvaltnings handboken
28	Samlokaliseringar av busshållplatser	1-2		Låg				Medel	Ja	Hanteras i den fortsatta processen, ingår i paketering
	Förbättring av hållplatser			Medel						
29	Belysning till busskurer (solceller)	2		Låg				Låg	Nej	Strategi kring busshållplats lägen och antal/kopplad till Kollektivtrafikförvaltnings handboken

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
30a	<ul style="list-style-type: none"> - Siktröjning på sträckor och korsningar - Flytta skogen/längre från vägen (mellan Väddika och Börstil), - Dålig sikt på vissa delsträckor vid Uppskedika, 		Medel (fordons- trafikanter)					Låg	Nej	Åtgärder finns i Trafikverkets driftupphandlingar
			Låg (oskyddade trafikanter)							
30b	Sidområdesåtgärder	3	Medel (fordons- trafikanter)		Medel			Medel	Ja	Hanteras i den fortsatta processen, ingår i paketering
31	Vägbula vid Ågården	2	Låg					Låg	Nej	Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll har justerat ett trumslag 2014 på sträckan
32	<ul style="list-style-type: none"> - Bättre väggrepp vintertid på utpekad vägnät - Förbättrad drift och underhåll på drabbade sträckningar kopplade till t.ex. singelolyckor 	2	Låg					Låg	Nej	<ul style="list-style-type: none"> - Snörojning vintertid är samma upphandling som i hela Sverige för den här typen av väg, vägklass 3. - När det kommit 1 cm snö, har plogbilen normalt 4 timmar på sig att ploga sträckan. 4 timmar efter avslutat snöfall ska det finnas åtminstone snö- och isfria hjulspår på vägen. - Snösträngar kan alltså förekomma.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
										– Halka bekämpas normalt med salt.
33	Viltstängsel på flera sträckor	2	Låg					Låg	Nej	Inventeringen har gjorts och viltstängslet finns på platser där Underhåll har identifierat ett behov.
34	Gång- och cykelväg mellan Gimo och Hökhuvud	3	Medel (oskyddade trafikanter)		Medel	Medel		Medel	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering.
35	Gång- och cykelväg mellan Östhammars rondell och Askön	3	Medel (oskyddade trafikanter)		Medel	Medel		Låg	Nej	Kommer att behandlas i Åtgärdsvalsstudie väg 76. -idag finns möjlighet att nyttja befintligt sidovägnät.
36	Gång och cykelövergång väg 292 i Gimo samhälle	4						Låg	Nej	Berör inte väg avgränsningsområdet, väg 288. Kommande exploateringen kan bära kostnader för eventuella åtgärder
37	Busskörfält/ospecificerad rent geografiskt	2-3			Låg			Låg	Nej	Finns inget identifierad brist i dagsläget.
38	- Bygg om busstation i Gimo - Komplettera med pendelparkeringar	3-4		Låg				Låg	Nej	Ej aktuellt att gå vidare. Behandlas av kommunen i samråd med Kollektivtrafikförvaltningen/UL.
39	Busshållplatsöversyn längs med sträckan	2-3		Medel				Medel	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering.
40	Börstil korsning i Börstil mellan väg 288 och väg , önskemål om pendlaparkeringar och nya busshållplatser	3-4		Medel				Medel	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering.
41	Ny kommunal gata/infart till Östhammar/handelsområdet	4						Låg	Nej	– Östhammars kommun behandlar frågan i pågående arbetet med Översiktsplan. – Anslutningen beaktas i Åtgärdsvalsstudie skedet.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
42	Gimo busshållplatser, bygg om skapa väderskydd och skapa tillgänglighet	2-3		Medel				Medel	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering.
43	<ul style="list-style-type: none"> - Nytt resecentrum Gimo vid väg 292/288 - Resecentrum eller någon form av verksamhet vid Gimo busshållplats i Gimo - Resecentrum placeras bakom ICA (Se åtgärd nr 1)	4		Medel				Medel	Nej	<ul style="list-style-type: none"> – Handlar om lokaliseringen av busstationen i första skede. – Kommunalt ansvar och delvis Kollektivtrafikförvaltningen/UL. Frågan hanteras delvis i Översiktsplan. – Strategi kring busshållplats lägen och antal/kopplad till Kollektivtrafikförvaltningen handboken
44	Vägombyggnader som ökar framkomligheten, öka hastigheten	3			Hög			Hög	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering. Ökad framkomlighet behöver inte alltid betyda ökad hastighet, behandlas vidare
45	Persontrafik på Hargshamnbanan, Sträckan Stockholm – Östhammar	3						Låg	Nej	Ej relevant, behandlas inte vidare.
46	Utbyggnad av pendelparkeringar viktiga knutpunkter som t.ex. i Gimo, Hökhuvud, Uppskedika och Börstil	2		Medel			Låg	Medel	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering, se åtgärd nummer 24
47	Bygga om befintligt väg till mötesfri 100 km/h	3	Hög		Medel			Hög	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering
48	<ul style="list-style-type: none"> - Ombyggnation Gimo Väg 292 - förbi Harg, Väg 292/76 som ett alternativ - Ny väg 292 före Ringboda – ombygga väg 76 vid Marka 	3-4						Låg	Nej	Ej relevant med tanke på studerat området utmed befintlig väg 288
49	Ny cirkulationsplats i korsningen mellan väg 288 och väg 76 för att förbättra trafiksäkerhet i korsningen	2-3-4	Medel					Låg	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering. Korsningen behöver ses över utifrån funktionen och trafikflöde,

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik	Framkomlighet Tillgänglighet	Oskyddade trafikanter	Miljö	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
										regleringar och mindre justeringar kan bli aktuella!
50	Ny vägsträckning	4						Låg	Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering
51	Vattenskyddsåtgärder Gimo och Börstil,	2-3-4							Ja	Hanteras i fortsatta processen, ingår i paketering
52	Planskild korsning Gimo	4	Medel					Låg	Nej	Trafikeringen är 6 tåg per dygn

Aktuella åtgärder att gå vidare med:

Arbetsgruppen har utifrån resultatet i matrisen ovan föreslagit följande åtgärder att gå vidare med:

Tabell 4

	Åtgärd	Måluppfylland
4	Beteendepåverkan	Mellan
5	Samåkningsplanering	Mellan
8	Variabla hastigheter	Mellan
24, 46	Pendelparkeringar	Hög
25, 39	Förbättrade bytespunkter (bil/cykel/buss)	Hög
30 b	Sidområdesåtgärder	Mellan
34	Gång- och cykelvägar mellan Gimo och Hökhuvud	Mellan
28,42	Samlokalisering och förbättring av hållplatser	Mellan
40,49	Korsning (väg 288/76)	Låg
44	Vägombyggnader som ökar framkomligheten	Hög
47	Bygga om befintligt väg till mötesfri 100 km/h	Hög
50	Ny vägsträckning	Låg
51	Vattenskyddsåtgärder Gimo och Börstil	Låg

Paketeringsförslag

De aktuella åtgärderna att gå vidare med har paketerats av arbetsgruppen till fyra paket. Ambitionen har varit att alla paket ska ha en hög måluppfyllelse. Åtgärder som inte går vidare trots att de finns med i tabell 5 är åtgärd 8, variabel hastighet, som har utgått p.g.a. att denna typ av lösningar inte längre bör användas enligt Trafikverket och Polisen. Det är svårt att säkerställa rättssäkerhet.

Vattenskyddsåtgärder, åtgärd 51, är inte heller inkluderad i paketeringen däremot kommer eventuellt behov av vattenskyddsåtgärder ingå och bevakas i samtliga paket i samband med ett eventuellt vägplanearbete. Åtgärd 10 a, Utredda behovet av uppställningsplats för tung trafik, kommer också att utredas i samband med eventuellt vägplanearbete.

Arbetsgruppen har satt ihop ett paket som handlar om kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder. Samtliga föreslagna paket uppfyller de projektmål som är framtagna i åtgärdsvalsstudien, se sidan 17 i rapporten, förutom Kollektivtrafik och gång- och cykel som inte uppfyller projektmålen Trafiksäkerhet för alla trafikanter och Antalet olyckor i konfliktpunkter ska minska för alla trafikanter. För att få full måluppfyllelse i de övriga tre föreslagna paketen ingår Kollektivtrafik och gång- och cykel i alla tre. Kollektivtrafik och gång- och cykel kan alltså inte brytas ut från något av paketen.

Kollektivtrafik och gång- och cykel	Ny vägsträckning 100 km/h	Vägombyggnad 80 km/h	Mötesfri väg 100 km/h (befintlig väg)	
4 Beteendepåverkan	Koll och GC (4,5,34,24 , 46, 25,28,39,42)	Koll och GC (4,5,34,24, 46, 25,28,39, 42)	Koll och GC (4,5,34, 24, 46, 25,28,39,42)	
5 Samåkningsplanering	50 Ny vägsträckning	30b Sidområdesåtgärder	47 Bygga om befintligt väg till mötesfri 100 km/h	
34 Gång- och cykelvägar mellan Gimo och Hökhuvud		44 Vägombyggnader som ökar framkomlighet		
24, 46 Pendlarparkeringar		40,49 Korsning 288/76		40,49 Korsning 288/76
25,28,39, 42 Samlokalisering/översyn och förbättring av busshållplatser/bytespunkter (cykel/bus/bil)				

Finansiering

Kollektivtrafik och gång- och cykel

Åtgärder 4 och 5

Det finns förutsättningar att åtgärderna finansieras genom Östhammars kommun samt Kollektivtrafikförvaltningen/UL.

Åtgärder 25,28,34,39, 42

Det finns förutsättningar att åtgärderna finansieras genom pott för kollektivtrafik/Gång och cykel/trafiksäkerhetsåtgärder inom 2-4 år.

Övriga tre paket (ej kollektivtrafik och gång- och cykel) kräver förskottering om åtgärderna ska startas innan år 2021. Ekonomiska medel finns tillgängliga i planen år 2021, ca 180 Mkr.

Effektbedömning

För att göra en bedömning av de samlade effekterna av de olika paketen har delar av metoden för Samlad effektbedömning använts. Metoden innefattar tre olika moment, samhällsekonomisk kalkyl, fördelningsanalys och avstämning mot de transportpolitiska målen. I den här effektbedömningen har endast en grov kostnadsuppskattning av åtgärderna använts i samhällsekonomiska kalkylen. Fördelningsanalys och avstämning mot de transportpolitiska målen har gjorts utifrån det faktaunderlag som har varit tillgängligt. Effektbedömningen har genomförts av arbetsgruppen för åtgärdsvalsstudien.

Effektbedömningskriterier

Bedömningen nedan är genomförd utifrån samlad effektbedömning, se bilaga 6.

Följande bedömningsmall har använts i kolumnen för samhällsekonomi:

Uppskattade kostnader har delats in i låg, medelhög och hög enligt följande:

Låg kostnad	<50 mnkr
Medelhög kostnad	50-100 mnkr
Hög kostnad	>100 mnkr

Uppskattad negativ och positiv påverkan har uttryckts i begreppet nytta enligt följande indelning:

Ingen *negativ påverkan* i fördelningsanalysen eller den transportpolitiska målanalysen = stor nytta
 Flera *positiv påverkan* i fördelningsanalysen och den transportpolitiska målanalysen = medelhög nytta

Flera *negativ påverkan* i fördelningsanalysen och den transportpolitiska målanalysen = låg nytta

Nyttor (enligt ovan) som är lika i alla paketen har inte tagits med i nedanstående matris. Det är framför allt bidrag till funktionsmålet i form av ökad trygghet och tillförlitlighet för medborgarnas resor, marginell påverkan på jämställdhet och ökad möjlighet till kollektivtrafik och cykel. Utifrån fördelningsanalysen är det den länsvisa och kommunvisa fördelningen som är lika i alla fyra paketen d.v.s. Uppsala län och Östhammars kommun.

Nedanstående matris beskriver resultatet av den samlade effektbedömningen.

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelningsanalys	Transportpolitiska mål	Projektmåls-uppfyllnad
	Nytto-kostnadsbedömning. Redovisning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället?	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	
Kollektivtrafik och gång och cykel	Låg kostnad/stor nytta	<ul style="list-style-type: none"> + Kollektivtrafikresenärer och barn och ungdom har störst fördel av paketet. + Störst fördel för gruppen barn och ungdom. 	<ul style="list-style-type: none"> + Ökade pendlingsmöjligheter. + Positiv inverkan på klimat och hälsa genom mer satsning på kollektivtrafik och cykel. 	Ja, fyra av fem målområden
Ny vägsträckning 100 km/tim inkl koll och GC	Hög kostnad/låg nytta	<ul style="list-style-type: none"> + Störst fördel för bilresenärer och långväga transporter. - Störst nackdel för boende och busstrafik längs den gamla vägen. - Störst nackdel för det lokala näringslivet i bl a Gimo. 	<ul style="list-style-type: none"> + Ökad tillförlitlighet, nöjdhet och kvalitet för näringslivets transporter. + Positiv inverkan på trafiksäkerheten. - Ökad påverkan på klimatet på grund av ökade hastigheter. - Minskad tillgänglighet för funktionsnedsatta. - Minskad möjlighet till bra skolvägar. - Negativ påverkan på landskapet på grund av intrång i orörd mark. 	Ja, alla fem målområden
Vägombyggnad 80 km/tim inkl koll och GC	Medelhög kostnad/stor nytta	<ul style="list-style-type: none"> + Störst fördel för resande med kollektivtrafik. + Störst fördel för det lokala näringslivet. + Störst fördel för gruppen barn och ungdom 	<ul style="list-style-type: none"> + Ökad tillförlitlighet, nöjdhet och kvalitet för näringslivets transporter. + Ökad möjlighet till kollektivtrafik och cykel. + Positiv inverkan på trafiksäkerhet. 	Ja, alla fem målområden
Mötesfri väg 100 km/tim befintlig sträckning inkl koll och GC	Hög kostnad/medelhög nytta	<ul style="list-style-type: none"> + Störst fördel minskad restid för pendlare. + Störst fördel har bilresenärerna och lokalt näringsliv i bl a Gimo och Östhammar. + Störst fördel har medborgare i arbetsför ålder. - Störst nackdel för ökad restid lokalt med bil. - Störst nackdel för lokala transporter mellan bebyggelsegrupper. 	<ul style="list-style-type: none"> + Ökad tillförlitlighet, nöjdhet och kvalitet för näringslivets transporter. + Ökad möjlighet till kollektivtrafik och cykel. + Positiv inverkan på trafiksäkerheten - Ökad påverkan på klimatet på grund av högre hastighet. - Negativ påverkan på landskapet på grund av intrång i orörd mark. 	Ja, alla fem målområden

	Ange vad som används (utgör bilaga till studie):	Eventuell kommentar:
<input checked="" type="checkbox"/>	SEB-metod/relevanta delar av SEB-mallen	
<input type="checkbox"/>	Enkel SEB utan NNK	
<input type="checkbox"/>	Enkel SEB med NNK	
<input type="checkbox"/>	Fullständig SEB utan NNK	
<input type="checkbox"/>	Fullständig SEB med NNK	

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
Klicka här för att ange namn, om inte samma som ovan.	
Eventuell kommentar:	

Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Förslag till prio	Åtgärdsförslag / paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs-principen	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar *utifrån nuläge
2	Kollektivtrafik och gång och cykel	Beteendepåverkan Samåkningsplanering, pendelpå Gång- och cykelvägar mellan Gi Samlokalisering/översyn och förbättring av busshållplatser/ bytespunkter (cykel/buss/bil)	1-3	Östhammar kommun KTF Trafikverket	Östhammar kommun KTF Regionala planen	Flera fördelar och inga nackdelar. Paket uppfyller dock inte alla projektmål. Stor nytta till låg kostnad.
4	Ny vägsträckning 100 km/h	Ny vägsträckning + kollektivtrafik och GC	4 + 1-3	Trafikverket Östhammars kommun KTF	Regionala planen Östhammar kommun KTF	Några fördelar men nackdelarna överväger. Låg nytta till en hög kostnad.
1	Vägombyggnad 80 km/h	Vägombyggnader som ökar framkomlighet + kollektivtrafik och GC	3 + 1-3	Trafikverket Östhammars kommun KTF	Regionala planen Östhammar kommun KTF	Flera fördelar och inga nackdelar. Stor nytta till en medelhög kostnad.
3	Mötesfri väg 100 km/h (befintlig väg)	Bygga om befintligt väg till mötesfri 100 km/h + kollektivtrafik och GC	3 + 1-3	Trafikverket Östhammars kommun KTF	Regionala planen Östhammar kommun KTF	Flera fördelar men även nackdelar. En medelhög nytta till en stor kostnad.

Sammanfattning

Åtgärdsvalsstudien avslutas med en rekommendation av föreslagna paket. Rekommendationen bygger på det gemensamma analysarbetet i den tillsatta arbetsgruppen och på arbetet vid workshoppar tillsammans med berörda aktörer.

När studien startade kom vi överens om ett övergripande syfte, vilket lyder:

Trafiksäkerhet och framkomlighet på väg, samt att underlätta dagspendling - främst med kollektivtrafik - mellan Östhammar och Uppsala. Syftet täcker hela stråket mellan Uppsala och Östhammar.

Syftet svarar för nyttan med den här åtgärdsvalsstudien på en övergripande regional nivå.

Under åtgärdsvalsstudien har en workshop genomförts där man samlat in brister och behov. Bristerna har sedan varit utgångspunkt för att formulera projektmål som varit grundläggande för att uppnå syftet med åtgärdsvalsstudien. Ett viktigt underlag som kom fram under studien var att behovet att dagspendla inom Östhammars kommun är mycket större än de regionala resorna mellan t ex Östhammar och Uppsala. Statistiken visar till exempel att många skolresor sker med buss mellan Östhammar och Gimo samt att arbetsresor till företagen Sandvik och Forsmark framför allt sker inom Östhammars kommun.

Projektmålen är åtta stycken och formulerades i fem bristkategorier:

- Trafiksäkerhet
- Framkomlighet och tillgänglighet
- Oskyddade trafikanter
- Kollektivtrafik
- Miljö

Åtgärder med hög måluppfyllelse och där man inte kunde konstatera att de redan pågick i någon form sammanställdes. Åtgärderna plockades samman i fyra paket utifrån fyrstegsprincipen. Samlad effektbedömning (SEB) användes i slutresonemanget av arbetsgruppen för att väga samman de fördelar och nackdelar som paketen medför. Vid en sammanvägning kan konstateras att:

Kollektivtrafik och gång/cykel har en låg kostnad till en hög nytta. Fyra av fem målområden uppnås. Det som inte uppnås är trafiksäkerhet. Paketet går i linje med det övergripande syftet genom att det bidrar till ökade pendlingsmöjligheter och nytta för kollektivresenärer.

En ny vägsträckning på 100km/tim innebär en hög kostnad till en låg nytta. Alla fem målområdena nås och går i linje med syftet då ny väg bidrar till ökad trafiksäkerhet. Sammantaget är dock kopplingen till det övergripande syftet svagt då det konstaterats att paketet har störst fördel för den regionala dagspendlingen på väg mellan Uppsala och Östhammar. Regionala dagspendlingen är lägre jämfört med den lokala arbetspendlingen på samma sträcka. Även långväga transporter får störst fördel av paketet. Paketet innebär nackdelar för boende och kollektivtrafik längst den gamla vägen. Paketet har negativ påverkan på miljön genom intrång i natur- och kulturområden samt ökad klimatpåverkan genom högre hastighet.

Paketet som innehåller åtgärder med en **vägombyggnad på befintlig väg, 80km/tim**, visar på en medelhög kostnad till en stor nytta. Paketet bidrar till alla fem målområden och det övergripande syftet genom att det medför fördelar för kollektivresenärer och cyklister samt har en positiv effekt på trafiksäkerheten. På vissa delsträckor uppfylls inte det övergripande syftet för dagpendlare med bil..

Det fjärde paketet innebär åtgärder i form av en **mötesfri befintlig väg, 100km/tim**. Paketet visar på en hög kostnad till en medelhög nytta. Positiva kopplingar till det övergripande syftet finns genom en marginell minskad restid för dagpendlare längs hela sträckan. Paketet ger ökad möjlighet till kollektivtrafik och en positiv påverkan på trafiksäkerheten men har en negativ påverkan på miljön genom intrång och på klimatet genom den ökade hastigheten.

Sammanfattningsvis kan konstateras att paketet Kollektivtrafik och gång/cykel ska ingå i alla paket då det innebär flest fördelar till minst kostnad. Paketet innebär även fördelar kopplat till projektmålen och det övergripande syftet.

Paketet vägombyggnad på befintlig väg, 80 km/tim rekommenderas eftersom det ger bäst nytta för pengarna. Den uppskattade tidsvinsten i alternativ 100 km/h (befintlig väg) jämfört med 80 km/h (befintlig väg) uppgår till 1 min 45 sek. Kostnadsskillanden på 140-170 mkr bedöms inte stå i proportion till uppnådd tidsvinst. Paketet har också störst måluppfyllelse och ligger i linje med det övergripande syftet.

För att ytterligare minska restiden med kollektivtrafik behöver en översyn av busshållplatser längs väg 288 göras samtidigt som det stora problemet med framkomlighet finns centralt i Uppsala. I centrala Uppsala sker byte till regionala resor (t ex Gävle eller Stockholm) och för att åstadkomma effektiva resor behöver framkomligheten för buss förbättras.

Bilagor

Bilaga 1, brister, målpunkter och trafikantflöde

Brister från arbetsgruppen

Alla trafikslag på samma ställe/på en gång

Olika behov

Långsam trafik

Trafikmiljö i Gimo är osäker för GC trafikanter

Trafiksäkerheten på vägen

Busshållplatser är bristfälliga ej tillgänglighets anpassande

Behov av pendlarparkeringar

Tillfart Vaddika från Östhammar

Belysning Uppskedika

Tillgänglighet / UL plockar upp

Vatten skyddsområdet Gimö

Översvämningrisk Gimo

Hållplats Börstil korset

Cykelstråk Gimo-Östhammar, tillgänglighet oskyddade trafikanter, trafiksäkerhet (alla trafikslag)

Cykelmöjligheter oskyddade trafikanter

Vattenskydd Börstil-Ed

Lång tid att busspendla jämfört med bil

Tillgänglighet/hållplatsernas utformning

Trafiksäkerhet för alla trafikslag

Passager vid hållplatserna osäkra

Framkomlighet för kollektivtrafiken

Väg kvalitén kring vägen/dålig sikt

Pendling till främst Uppsala, kollektivt måste bli attraktivare

Oskyddade trafikanter

Ingen möjlighet/begränsad gå/cykla

Smal väg delvis kurvig, brist för kollektivtrafik/biltrafik

Osäkert ta sig till busshållplatser

Tillgänglighet kopplat till kollektivtrafik

Saknas belysningen vid busshållplatser

Brister från workshop 1 2014-09-10

Blå text = Kompletterad workshop med elever från gymnasieskolor i Gimo 2015-01-15

Brister/behov

Gimo

Saknar värmestuga att vänta på buss i Gimo
 Hållplatslägena i Gimo ligger lite konstigt till
 Resecentrum (bhpl) i Gimo upplevs otryggt och läskigt att stå där
 Busskur uppe vid skolan saknas
 Gimo resecentrum busskur behöver flyttas till ett närmare h
 Hållplatsläge
 Bättre förbindelse mellan Gimo resecentrum och ICA butiken
 Avfart Sandvik/personbil/kollektivtrafik
 Utfart XL-bygg området / Gimo buss
 Utfart busstrafik till terminal
 Järnväg korsande
 Utfart ridhus
 Farthinder i Gimo tvingar jordbruksmaskiner köra runt inne i Gimo
 Ok för gående i Gimo
 Bilar har svårt att komma ut på väg 288 under högtrafik
 Lokaltrafikköer vid skiftbyte och bomfällning järnväg
 Oregistrerade olyckor vid XL bygg i Gimo söder om Bruksgatan
 Störningar för närboende från trafiken
 Plankorsning bomfällning
 Trafiksäkerhetsåtgärder
 Vägunderhåll obefintligt idag, ökade bullernivåer, utsläpp
 Utryckningsframkomlighet i Gimo
 50 sträckan hindrar flödet
 Gestaltning kyrkoområdet i Gimo

Sträckan

Hökhuvud-flaskhals/farthinder/osäkert för gångtrafikanter
 Utfart Vaddika avfallsstation
 Vaddika norr, trångt, svårt med omkörning, dålig sikt
 Uppskedika, hundklubb utfart
 Vildsvinsstråk söder om Börstil
 Dålig sikt i korsningen till norra infart till Ånö
 Dålig sikt mellan Björkgården och Skogsängen på 288
 Vilddjur/älg söder om Uppskedika
 Utfart Lagerskog
 Gående och cyklister, smala vägrenar hela sträckan
 Svårt att köra om
 Många jordbruksmaskiner på delsträckan
 Vägens utformning med svackor och kurvor
 Ologisk trafiklösning vid Börstil, mera trafikerad väg 288 måste lämna företräde till mindre trafikerad väg 76

Trafiksäkerhet/osäker korsning Börstil

Många små och stora utfarter som är potentiellt hinder för trafik men som är möjlighet för de boende och verksamma längs vägen

Små förändringsmöjligheter pga. historisks landskap/kulturvården

Osäkra busshållplatser längs vägen, t.ex korsning Ånö

Osäkra anslutningar till väg 288

Vägren smal mellan Gimo och Hökhuvud

Farlig gods/uppställningsplatser i Gimo

Allmänt

Mera cykelväg mellan Östhammar och Börstil

Rätt dålig belysning vid hållplatserna

Skydd för vattentätt Gimo

Översvämningsrisk-avflöde Gimodammen

Låg fart hela sträckan

Mycket trafik på sommaren, speciellt Öregrund

Väg 76, mycket Forsmark trafik, ofta fort på raka sträckor

Kollektivtrafik/buss

Skolbussen går fort

Tar tid, kräver bussbyte

Lång bytestid i Uppsala när en ska byta till Stockholm

Bussar på helger till Uppsala, få avgångar

Busskort fungerar enbart 05.00-20.00h, resten egen kostnad

Sommaren mera resor till Uppsala buss alt. Bil för glass i Öregrund

Saknar informationen om förseningar

Saknar den nedeldade busskur

Flera stopp i Östhammar i alla fall vintertid

Saknar uttag i bussar, dålig internet mottagning på sträckan mellan Gimo Börstil, önskar internet, toaletter på bussar

Bra om skolbussen gick lite oftare (911) helst kl. 16.00h

Byte till buss till Forsmark i Östhammar främst morgonen, missar ofta anknytningar

Skoltider<>Busstider<>synkning

Trångt på bussarna mellan 14.00-16.00h efter Gimo

Vissa veckor under sommaren är det väldigt fullt på bussarna

Sommartid behov av fler bussar på helger (Öregrund)

Saknar koppling till Söderön från Gimo/Östhammar

Anropsstyrdtrafik till Söderön

Harg bättre koppling med kollektivtrafik

Stoppknapparna på bussarna fungerar väldigt dåligt tidvis

Buss 811 ofta/ibland sen (5-10min) mot Uppsala

Buss 811 alltid full kl.16.00h och på morgonen

Buss 811 väldigt full midsommar och båtveckan

Bussen full och därför stannar inte ens bussen

Sena bussar året om

Busshållplats lite långt ifrån bostadsområden

Busshållplatser blir ofta utsedda för skadegörelse (ingen idé att satsa på mycket på busshållplatser)
 Busskort till alla elever (inte bara de som bor långt bort)

Målpunkter och trafikantflöde från workshop 1 2014-09-10, kompletterad workshop med elever från gymnasieskolor i Gimo 2015-01-15

Viktiga målpunkter

Gimo

Sandvik

Bruksgymnasiet/utbildnings o idrottscentra i kommunen ([skolor i Gimo](#))

Vandrarhemmet

Gimo herrgård

Vårdcentral/barnmorska

Brandstation Gimo

Pendelparkering väg 288/292

Kulturvården/kyrka

Handel

Busstation

Ridhus

[Träningslokaler](#)

Östhammar ([hemort](#))

Akutmottagning

Ambulans

Räddningstjänsten

[Idrottsanläggningar och fritidsanläggningar](#)

[Busshållplatser vid byte av buss](#)

[Busstation](#)

[Mataffärer](#)

[Frösåkerskolan \(ishall, bandyhall, fotboll\)](#)

Delsträcka

Väddika tippen/avfall, pendling

Hökhuvud/Uppskedika/pendelparkeringar

Vaksbuggden

Ånö korsning

Bygdegården

Kyrka, Börstil korsning

Väggkorsning/Börstil väg 76/väg 288 / Handelscentrum

[Uppskedika /många påstigande](#)

Utanför avgränsningsområdet

Kusten

Hargshamn

Börstil handelsområdet

Forsmark
Sommarstugor
Öregrund
Gräsö
Handel (handla kläder) i Uppsala
Norrskedika
Berkinge badplats utmed väg 76 (ca 7 km norr om Forsmark)

Trafikantflöde från workshop 1 2014-09-10

Godstransporter

Väg 288, 292, Hargshamnbanan, väg mot tippen Hökhuvud, väg till/från Sandvik, timmertransporter väg 288

Kollektivtrafik

Väg 288, 292 (t.ex. åka buss till skolor i Gimo)

Bilister

Väg 288 (t.ex. handla med familj Börstil handelsområdet, handel i Uppsala), 292, 76, Ån

Utryckningsfordon

Väg 76, väg 288

Bruksgymnasiet

Kolltrafik

Väg 288,

Jordbruk

Väg 288, hela sträckan Gimo Börstil

Gående

Hökhuvud

Gimo (bl.a. skolor)

Börstil korsning handelsplatsen

Korsningspunkter Hökhuvud, Ån, Vaddika, Börstil

Cyklister

Gimo Börstil, ca 15 cyklister/dygn

Inne i Gimo (bl.a. skolor)

Hästtransporter till ridhus i Gimo

Bilaga 2 Snöröjningskarta

När kommer plogbilen till Uppsala?

Hur lång tid det tar för plogbilen att komma till din väg beror på hur trafikerad vägen är. På kartan ser du när vägarna plogas.



Följande gäller under normala intervåderförhållanden:

Klass 1 När det fallit 1 cm snö, har plogbilen 2 timmar på sig att ploga sträckan. Efter att det slutat snöa ska vägen vara snö- och isfri inom 2 timmar. Halkbekämpas normalt med salt.

Klass 2 När det kommit 1 cm snö, har plogbilen normalt 3 timmar på sig att ploga sträckan. Efter att det slutat snöa ska vägen vara snö- och isfri inom 3 timmar. Halkbekämpas normalt med salt.

Klass 3 När det kommit 1 cm snö, har plogbilen normalt 4 timmar på sig att ploga sträckan. 4 timmar efter avslutat snöfall ska det finnas åtminstone snö- och isfria hjulspår på vägen. Snösträngar kan alltså förekomma. Halkbekämpas normalt med salt.

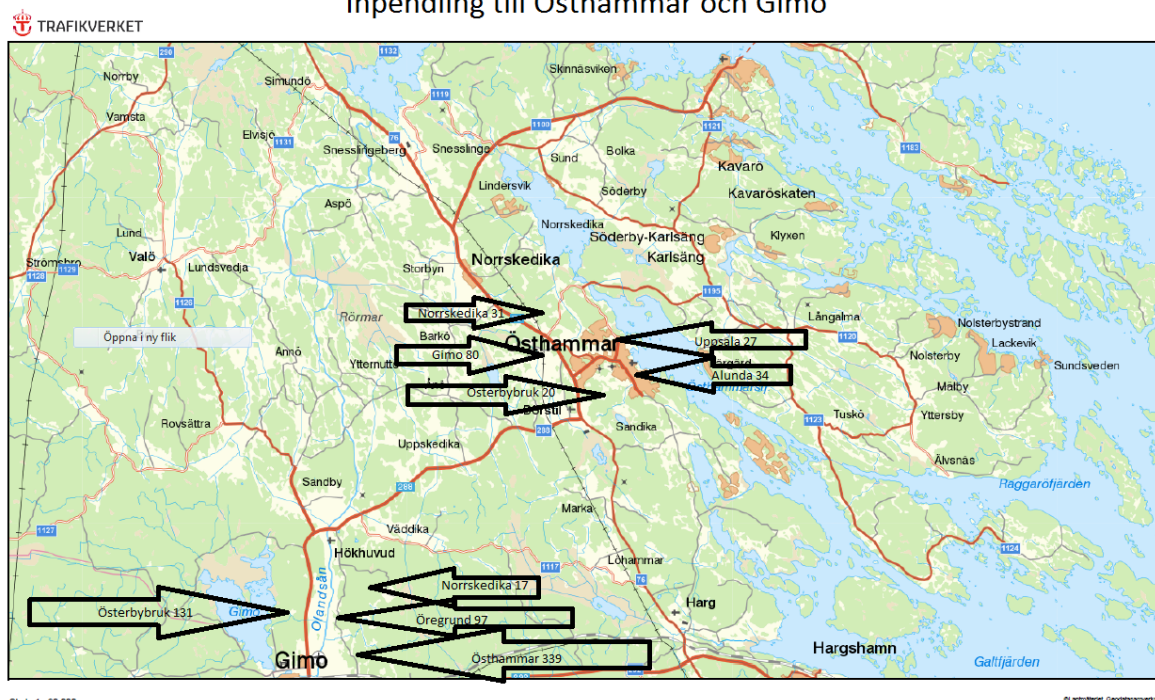
Klass 4 När det kommit 2 cm snö, har plogbilen normalt 5 timmar på sig att ploga sträckan. 5 timmar efter avslutat snöfall får det ligga högst 2 cm snö på vägen. Halkbekämpas normalt med sand.

Klass 5 När det kommit 3 cm snö, har plogbilen normalt 6 timmar på sig att ploga sträckan. 6 timmar efter avslutat snöfall får det ligga högst 3 cm snö på vägen. Halkbekämpas normalt med sand.

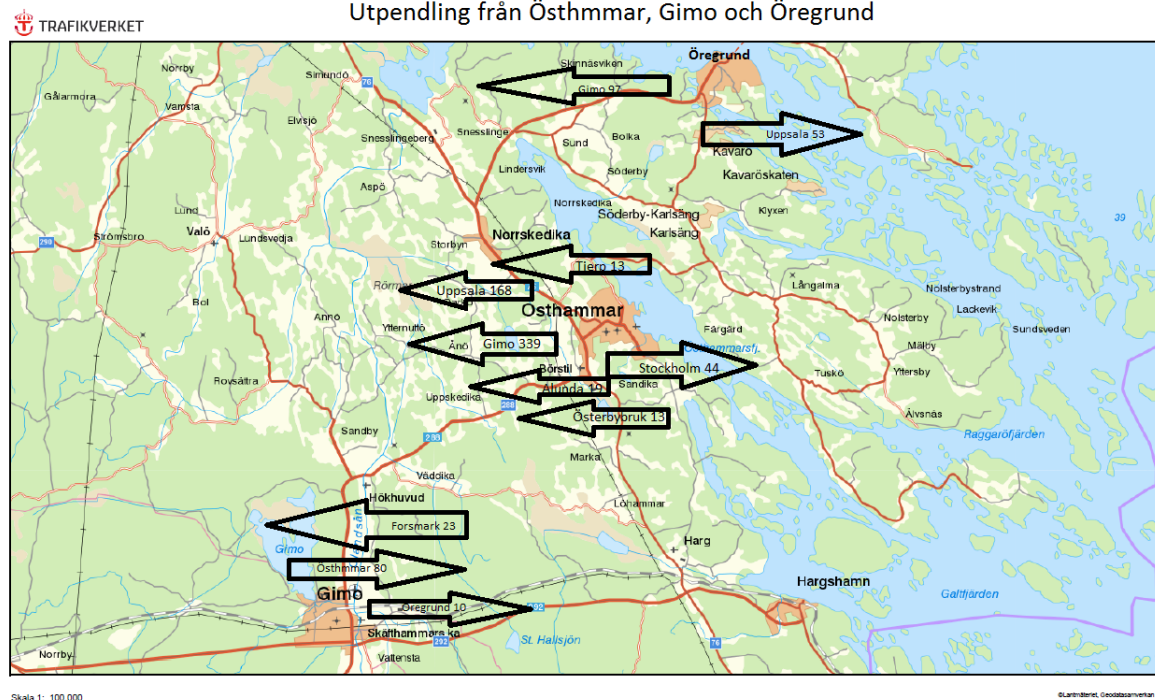
- » På några vägar kan åtgärdstiden skilja sig från vad som anges som normaltider ovan.
- » Om temperaturen understiger sex minusgrader accepterar Trafikverket att en del snö och is kan finnas på vissa vägar också efter halkbekämpning.

Bilaga 3 In/utpendling från Östhammars kommun

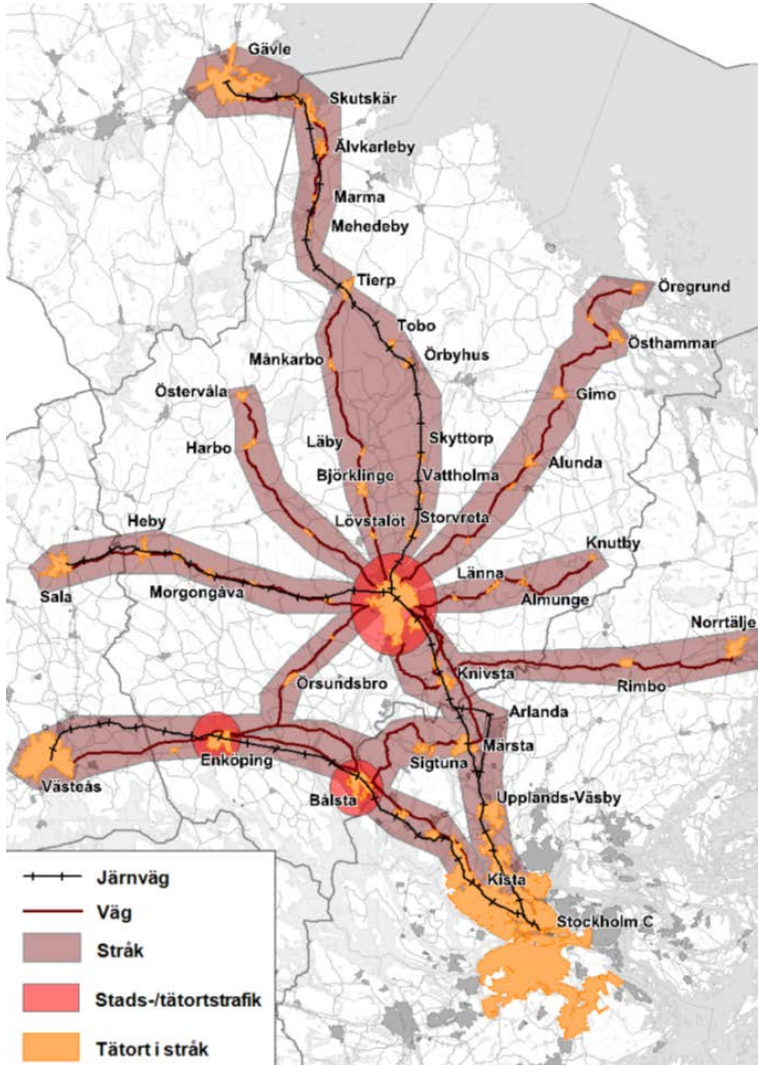
Inpendning till Östhammar och Gimo



Utpendling från Östhammar, Gimo och Öregrund



Bilaga 4 Karta över UL:s huvudsakliga stråk i Uppsala län



Bilaga 5 Data från STRADA

Tabell 5

Antal olyckor uppdelat på svårhetsgrad och år											
Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år									
		2004	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Dödsolyckor	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
Svåra olyckor	9	1	0	2	3	1	0	2	0	0	
Lindriga olyckor	11	0	1	1	3	2	2	1	1	1	
Totalt:	21	1	1	3	6	4	2	3	1	1	

Tabell 6 Tabeller över typ av olycka

Antal olyckor per olyckstyp och svårhetsgrad (olyckor utan angiven olyckstyp redovisas inte)			
Olyckstyp		Antal olyckor	Fördelning (D,S,L)
Singel (motorfordon)		10	(-, 5, 5)
Möte (motorfordon)		2	(1, 1, -)
Omkörning (motorfordon)		0	(-, -, -)
Upphinnande (motorfordon)		3	(-, -, 3)
Avsväng (motorfordon)		1	(-, 1, -)
Korsande (motorfordon)		2	(-, 1, 1)
Cykel/Moped (motorfordon)		1	(-, -, 1)
Fotgängare (motorfordon)		1	(-, -, 1)
Fotgängare/Cykel/Moped		0	(-, -, -)
Spårburna fordon		0	(-, -, -)
Vilt		1	(-, 1, -)
Övriga (Varia)		0	(-, -, -)

Siffrorna inom parentes visar antalet (dödsolyckor, svåra olyckor, lindriga olyckor).

Bilaga 6 Samlad effektbedömning

Kollektivtrafik och gång- och cykel,
Uppskattad kostnad: 20-30 mnkr
Åtgärder som ingår i paketet:

4 Beteendepåverkan

5 Samåkningsplanering

25, 28, 39, 42 Samlokalisering/översyn och förbättring av
busshållplatser, bytespunkter, (bil/cykel/buss)

34 Gång- och cykelvägar mellan Gimo och Hökhuvud ca
4 km

24, 46 Pendelparkeringar

Uppfyllelse av de transportpolitiska målen	
Funktionsmål:	
Medborgarnas resor	Ökad trygghet och tillförlitlighet
Näringslivets transporter	Marginell påverkan
Tillgänglighet	Ökade pendlingsmöjligheter
Jämställdhet	Marginell påverkan
Funktionshindre	Marginell påverkan
Barn och unga	Marginell påverkan
Kollektivtrafik och cykel	Ökad möjlighet till kollektivtrafik och cykel
Hänsynsmål:	
Klimat	Positiv inverkan
Hälsa	Positiv inverkan
Landskap	Marginell påverkan
Trafiksäkerhet	Marginell påverkan

Fördelningsanalys	
Delanalys kön, restid, reskostnad och restidsosäkerhet persontrafik	
Största nytta/fördel	Neutralt
Näst största nytta/fördel	Neutralt
Största negativa nytta	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt internationellt	
Största nytta/fördel	Lokalt
Näst största nytta/fördel	Regionalt
Största negativa nytta	Neutralt
Länsvis fördelning	
Största nytta/fördel	Uppsala län
Näst största nytta/fördel	Stockholms län
Största negativa nytta	Neutralt
Kommunvis fördelning	
Största nytta/fördel	Östhammar
Näst största nytta/fördel	Uppsala
Största negativa nytta	Neutralt
Trafikanter, transporter och externt berörda	
Största nytta/fördel	Kollektivtrafikresenärer
Näst största nytta/fördel	Gång- och cykel
Största negativa nytta	Neutralt
Näringsgren	
Största nytta/fördel	Neutralt
Näst största nytta/fördel	Neutralt
Största negativa nytta	Neutralt
Ålder	
Största nytta/fördel	Barn- och ungdom
Näst största nytta/fördel	Äldre och funktionsnedsatta
Största negativa nytta	Neutralt

Ny vägsträckning 100 km/tim,
Uppskattad kostnad 200-350 mnkr
Åtgärder som ingår i paketet:

Kollektivtrafik och gång- och cykel (4,5,34, 24, 46,
25,28, 39,42)
50 Ny vägsträckning

Uppfyllelse av de transportpolitiska målen	
Funktionsmål:	
Medborgarnas resor	Ökad trygghet och tillförlitlighet
Näringslivets transporter	Ökad tillförlitlighet, nöjdhet och kvalitet
Tillgänglighet	Marginell påverkan
Jämställdhet	Marginell påverkan
Funktionshindrade	Minskad tillgänglighet för funktionsnedsatta
Barn och unga	Minskad möjlighet till bra skolvägar
Kollektivtrafik och cykel	Marginell påverkan då kollektivtrafik längs den gamla vägen kan försämrats.
Hänsynsmål:	
Klimat	Negativ påverkan på grund av ökad hastighet
Hälsa	Marginell påverkan
Landskap	Negativ påverkan på grund av intrång i orörd mark
Trafiksäkerhet	Positiv inverkan

Fördelningsanalys	
Delanalys kön, restid, reskostnad och restidsosäkerhet persontrafik	
Största nytta/fördel	Neutralt
Näst största nytta/fördel	Neutralt
Största negativa nytta	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt internationellt	
Största nytta/fördel	Regionalt
Näst största nytta/fördel	Lokalt
Största negativa nytta	Neutralt
Länsvis fördelning	
Största nytta/fördel	Uppsala län
Näst största nytta/fördel	Stockholms län
Största negativa nytta	Neutralt
Kommunvis fördelning	
Största nytta/fördel	Östhammar
Näst största nytta/fördel	Uppsala
Största negativa nytta	Neutralt
Trafikanter, transporter och externt berörda	
Största nytta/fördel	Bilresenärer
Näst största nytta/fördel	Neutralt
Största negativa nytta	Boende/busstrafik längs gamla vägen
Näringsgren	
Största nytta/fördel	Långväga transporter
Näst största nytta/fördel	Neutralt
Största negativa nytta	Lokalt näringsliv
Ålder	
Största nytta/fördel	Neutralt
Näst största nytta/fördel	Neutralt
Största negativa nytta	Neutralt

Vägombyggnad 80 km/tim,

Uppskattad kostnad: 60-80 mnkr

Åtgärder som ingår i paketet:

Kollektivtrafik och gång- och cykel (4,5,34, 24, 46, 25,28, 39,42)

30b Sidområdesåtgärder

44 Vägombyggnader som ökar framkomlighet

(delvis ny sträcka 20 Mkr, sidoområdesåtgärder 10 Mkr, vänstersvängfält 1 Mkr,

40, 49 Korsning 76/288 1Mkr- 10 Mkr

Restid 13 min 30 sek, uppgifter från Vägutredningen

Uppfyllelse av de transportpolitiska målen	
Funktionsmål:	
Medborgarnas resor	Ökad trygghet och tillförlitlighet
Näringslivets transporter	Ökad tillförlitlighet, nöjdhet och kvalitet
Tillgänglighet	Marginell påverkan
Jämställdhet	Marginell påverkan
Funktionshindrade	Marginell påverkan
Barn och unga	Marginell påverkan
Kollektivtrafik och cykel	Ökad möjlighet till kollektivtrafik och cykel
Hänsynsmål:	
Klimat	Marginell påverkan
Hälsa	Marginell påverkan
Landskap	Marginell påverkan
Trafiksäkerhet	Positiv inverkan

Fördelningsanalys	
Delanalys kön, restid, reskostnad och restidsosäkerhet persontrafik	
Största nytta/fördel	Neutralt
Näst största nytta/fördel	Neutralt
Största negativa nytta	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt internationellt	
Största nytta/fördel	Lokalt
Näst största nytta/fördel	Regionalt
Största negativa nytta	Neutralt
Länsvis fördelning	
Största nytta/fördel	Uppsala län
Näst största nytta/fördel	Stockholms län
Största negativa nytt	Neutralt
Kommunvis fördelning	
Största nytta/fördel	Östhammar
Näst största nytta/fördel	Uppsala
Största negativa nytta	Neutralt
Trafikanter, transporter och externt berörda	
Största nytta/fördel	Kollektivtrafik
Näst största nytta/fördel	Gång- och cykel
Största negativa nytta	Neutralt
Näringsgren	
Största nytta/fördel	Lokalt näringsliv
Näst största nytta/fördel	Neutralt
Största negativa nytta	Neutralt
Ålder	
Största nytta/fördel	Barn/ungdom
Näst största nytta/fördel	Äldre och funktionsnedsatta
Största negativa nytta	Neutralt

Mötesfri väg 100 km/tim (befintlig väg),

Uppskattad kostnad: 200 – 250 mnkr

Åtgärder som ingår i paketet:

Kollektivtrafik och gång- och cykel (4,5,34, 24, 46, 25,28, 39,42)

47 Bygga om befintligt väg till mötesfri 100 km/h

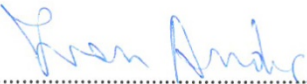
Restid 11 min 45 sek, uppgifter från Vägutredningen

Uppfyllelse av de transportpolitiska målen	
Funktionsmål:	
Medborgarnas resor	Ökad trygghet och tillförlitlighet
Näringslivets transporter	Ökad tillförlitlighet, nöjdhet och kvalitet
Tillgänglighet	Marginell påverkan
Jämställdhet	Marginell påverkan
Funktionshinder	Marginell påverkan
Barn och unga	Marginell påverkan
Kollektivtrafik och cykel	Ökad möjlighet till kollektivtrafik och cykel
Hänsynsmål:	
Klimat	Negativ påverkan på grund av ökad hastighet
Hälsa	Marginell påverkan
Landskap	Negativ påverkan på grund av intrång i orörd mark
Trafiksäkerhet	Positiv inverkan

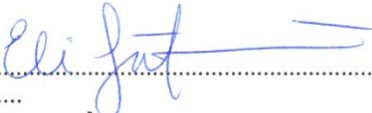
Fördelningsanalys	
Delanalys kön, restid, reskostnad och restidsosäkerhet persontrafik Största nytta/fördel Näst största nytta/fördel Största negativa nytta	Restid för pendlare Neutralt Restid lokalt med bil då anslutningar stängs.
Lokalt/regionalt/nationellt internationellt Största nytta/fördel Näst största nytta/fördel Största negativa nytta	Regionalt Neutralt Lokalt genom att lokala transporter med bil mellan bebyggelsegrupper försämras.
Länsvis fördelning Största nytta/fördel Näst största nytta/fördel Största negativa nytta	Uppsala län Stockholms län Neutralt
Kommunvis fördelning Största nytta/fördel Näst största nytta/fördel Största negativa nytta	Östhammar Uppsala Neutralt
Trafikanter, transporter och externt berörda Största nytta/fördel Näst största nytta/fördel Största negativa nytta	Bilresenärer Regional pendling med koll Lokala transporter mellan bebyggelsegrupper
Näringsgren Största nytta/fördel Näst största nytta/fördel Största negativa nytta	Lokalt näringsliv (I Gimo och Östhammar) Neutralt Neutralt
Ålder Största nytta/fördel Näst största nytta/fördel Största negativa nytta	Arbetsför ålder Neutralt Neutralt

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:	Elin Säfström

2016-01-07 

 Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2016-01-07 

 Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

2016-01-07 

 Datum och underskrift av chef



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se