

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Stråken Arlanda-Bålsta och Arlanda-Litslena

Väg 263, 912 och 269

Rapport



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Stråken Arlanda-Bålsta och Arlanda-Litslena
Skapat av: ÅF Infrastructure AB
Dokumentdatum: 2013-11-18
Dokumenttyp: Rapport
Ärendenummer: TRV 2013/39170
Version: 1

Publiceringsdatum: 2013-11-18
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Cecilia Häckner
Uppdragsansvarig: Kjell Säfvestad, ÅF
Författare: Siri Brolén, Sanna Eveby, Nadica Petrovic och Göran Ståldal, ÅF
Granskare: Maria Håkansson, ÅF
Distribution: Trafikverket Region Stockholm 172 90 SUNDBYBERG, telefon: 0771-921 921, <http://publikationswebbutik.vv.se/>

Sammanfattning

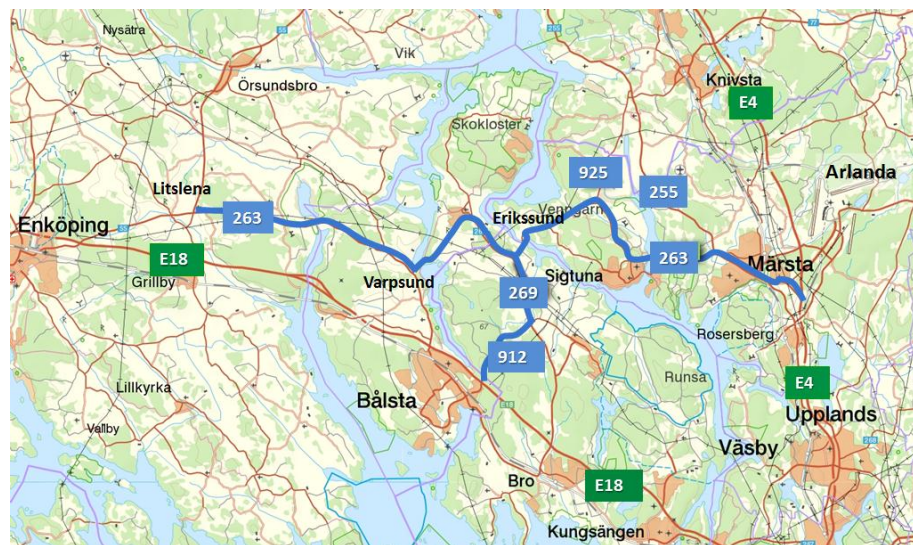
Resultatet av denna åtgärdsvalsstudie är tänkt att vara ett underlag för såväl kommunal planering som för Trafikverket, Trafikförvaltningen SLL och Uppsala läns landstings kollektivtrafikförvaltning. Studien omfattar åtgärder på kort, medellång och lång sikt. Projektets arbets- och styrgrupp kommer att arbeta vidare med studien under hösten 2013 för att ta fram en allmän avsiktsförklaring som skrivs under av alla deltagande parter, därefter träffas avtal mellan de parter som är ansvariga för genomförandet och finansieringen av respektive åtgärd.

Väg 263, 269 och 912 förbinder Arlanda, Märsta, Sigtuna stad, Bålsta och Enköping. Stråken utgör viktiga kopplingar för regionen. ÅF har på uppdrag av Trafikverket utfört en åtgärdsvalsstudie för stråken Arlanda–Bålsta och Arlanda–Litslena. Syftet är att samla kunskap från samtliga berörda parter för att översiktligt kunna definiera stråkens funktioner och för att nå en gemensam syn på vägens framtid och de åtgärder som krävs för att utveckla prioriterade funktioner. Studien fokuserar på att finna lösningar som kan öka trafiksäkerheten för samtliga trafikantgrupper, förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft, minska barriäreffekter samt förbättra miljö och hälsa. Målet med studien är att samordna de berörda parterna, sätta mål för fortsatt planering och utgöra underlag för fortsatt arbete. Ytterligare mål på en övergripande nivå har varit att åtgärderna ska ta hänsyn till kommunernas planering, vara översiktligt tidsatta och kostnadsberäknade i åtgärds paket, där ansvarsförhållanden ska framgå.

Stråket mellan Arlanda och Enköping har utretts i flera omgångar: på 1970-talet, 1996 och 2011. Eftersom de olika aktörernas intressen för vägen skiljde sig åt och underlaget för stråkstudien var 15 år gammalt, gick processen vidare med en åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudien initierades under 2012 av Trafikverket Region Stockholm, Trafikverket Region Öst och ett par av de berörda kommunerna i stråken. Problem har även lyfts av boende längs väg 263. Upplägg och genomförande har präglats av viljan att både diskutera detaljerade åtgärdsval, som rör frågor på kort sikt, och samtidigt resonera om behovet av spelregler för

förbindelsens långsiktiga funktion. Under studien har tre workshops genomförts med de aktörer som berörs av stråken på olika sätt, parallellt har en arbetsgrupp och en styrgrupp träffats.

Tidigt i utredningsarbetet konstaterades att tidigare ansatser om stråkens regionala funktion delvis är överspelade genom satsningar i det nationella huvudvägnätet: E18, E4, väg 55 och Rotebroleden. Numera är ofta en kort restid viktigare än en kort resväg för såväl godstransporter som för personresor. Detta pekar på att betydelsen av 263 som transportled har minskat. Stråken har i denna studie därför klassats som sekundära förbindelser med viss regional funktion, där den regionala funktionen delvis består i kollektivtrafiken mellan Bålsta och Arlanda. Denna kan minska på lång sikt om tågtrafik mellan Uppsala och Enköping (Arosälken) etableras.



Figur 1 Stråken mellan Arlanda–Bålsta och Arlanda–Litslena

Stråken har bitvis bristfällig sikt och linjeföring, stora delar av sträckan saknar också helt utrymme för oskyddade trafikanter. Det blev tidigt tydligt i studien att stråken inte är tillfredställande för oskyddade trafikanter ur säkerhets- och tillgänglighetssynpunkt. Stråken är även bristfälliga säkerhetsmässigt ur ett vägtrafikperspektiv. Vägarna rör sig genom viktiga natur- och kulturmiljöer varför större ombyggnader blir problematiska och svåra att genomföra.

Åtgärdsvalsstudien har resulterat i rekommenderade åtgärder på kort, medellång och lång sikt, däribland finns några åtgärder som bör komma igång snarast:

- Påbörja en mobility managementutredning för att utveckla möjligheter att begränsa efterfrågan på transporter
- Gör en länsöverskridande översyn av busshållplatser längs stråken
- Inleda formell planeringsprocess för utbyggnad av gång- och cykelvägar
- Klarlägg förhållanden vid korsningar och anslutningar och upprätta ett utbyggnadsprogram

Kostnaderna för det skisserade paketet för stråket Märsta-Bålsta hamnar i storleksordning 125-200 miljoner kronor och för stråket Erikssund-Litslena i

storleksordning 50-100 miljoner kronor. Sammantaget är det en relativt stor investering och därför bör trafiksäkerheten prioriteras med en etappindelning med start från Arlanda och västerut. Åtgärderna har bedömts med generella utgångspunkter eftersom lösningarna i de flesta fall ska utvecklas i kommande utredningar.

Några slutsatser:

- Genom att inledningsvis prioritera stråkens regionala funktion och huvudsträckning var det lättare att senare beskriva målbilden och åtgärdsgenereringen kunde därmed begränsas.
- Studien har pekat ut en rad viktiga insatser som kan genomföras omedelbart. Detta är ett konkret exempel på resultat av workshoparbetet med dem som är verksamma i stråken.
- Vägtrafikens anspråk genom Sigtuna stad har klarlagts vilket gör det möjligt för kommunen att på ett mer konkret sätt (FÖP) diskutera stadsutvecklingen inom och mellan Sigtuna stad och Märsta.

Innehållsförteckning

1.	BAKGRUND	6
1.1	ÅTGÄRDSVAL – EN DEL I PLANERINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET	6
1.2	ÅTGÄRDSVAL ARLANDA- BÅLSTA OCH ARLANDA-LITSLENA.....	7
1.3	GÄLLANDE FÖRUTSÄTTNINGAR	7
1.4	ARBETSPROCESSEN OCH ORGANISERING AV ARBETET	7
1.5	TIDIGARE PLANERINGSARBETE OCH ANKNYTANDE PLANERING	8
1.6	SYFTE OCH ÖVERGRIPANDE MÅL	12
2.	AVGRÄNSNINGAR	13
2.1	GEOGRAFISK AVGRÄNSNING	13
2.2	TIDSHORISONT FÖR ÅTGÄRDERS GENOMFÖRANDE.....	14
2.3	EKONOMISKA AVGRÄNSNINGAR.....	14
3.	PROBLEM, FÖRHÅLLANDEN OCH MÅL	15
3.1	MILJÖ, HÄLSA, LANDSKAP.....	15
3.2	RESMÖNSTER, START- OCH MÅLPUNKTER	15
3.3	TRAFIKUTBUD	19
3.4	FRAMTIDA UTVECKLING	33
3.5	INRIKTNING OCH MÅLSTANDARD	34
3.6	MÅLBILD	35
4.	ALTERNATIVA LÖSNINGAR.....	38
4.1.	TÄNKBARA ÅTGÄRDSTYPER.....	38
4.2.	STUDERADE ÅTGÄRDSTYPER OCH ALTERNATIVA LÖSNINGAR	39
4.3.	KOSTNADSNIVÅER FÖR OLIKA ÅTGÄRDER.....	44
5.	FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	45
5.1	BESKRIVNING AV ÖVERGRIPANDE INRIKTNING	45
5.2	REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER PÅ KORT, MEDELLÅNG OCH LÅNG SIKT.....	45
5.3	GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	58
5.4	POTENTIELLA EFFEKTER OCH KONSEKVENSER	59
5.5	FÖRSLAG TILL BESLUT OCH FORTSATT HANDLÄGGNING.....	60
	LITTERATURFÖRTECKNING.....	61

5 bilagor finns i separata dokument.

1. Bakgrund

1.1 Åtgärdsval – en del i planeringen av transportsystemet

Formerna för planering och utveckling av transportsystemet liksom planering för enskilda åtgärder och projekt utvecklas. Från den första januari 2013 gäller en ny lagstiftning som innebär en mer sammanhållen process. Avsikten är att processen ska vara mer effektiv, öka möjligheterna till samverkan med lokal planering och bidra till ett bättre samspel mellan olika intressen. Den nya planeringsprocessen och särskilt metodiken för åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen förväntas säkra kostnadseffektiva lösningar som beaktar alla trafikslag och färdmedel liksom alla typer av åtgärder. Det handlar både om resurshushållning och om bidrag till hållbar samhällsutveckling.

Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande steg för val av åtgärder och kan användas för stråk och länkar; nät, exempelvis i en tätort; noder, exempelvis knutpunkter, korsningar, resecentrum, godsterminaler, hamnar och flygplatser.

Åtgärdsvalsstudien ska i första hand handla om hur en viss funktion och kvalitetsnivå kan uppnås och åtgärderna kan antingen genomföras i närtid inom ramen för redan planerad verksamhet eller prioriteras inom ramen för de nationella eller regionala planerna för transportsystemet. Det är följaktligen i åtgärdsvalsstudier som avgränsade projekt och åtgärds paket formuleras på en övergripande nivå. Att starta och genomföra åtgärdsvalsstudier innebär även att det sållas bland vilka problem som är viktiga att ta tag i, vilket bidrar till effektiv planering. Genom åtgärdsvalsstudier skapas en grund för effektivt genomförande av åtgärder genom att frågor som hör hemma i tidigt planeringsskede blir föremål för diskussion och prioritering.

I arbetet med åtgärdsvalsstudier klargörs även vilka parter som kan anses ha ansvar för att genomföra åtgärderna och därmed också vilka som rimligen ska medverka till finansiering.

Tillämpningen av metodiken innebär att lösningar på problem i transportsystemet övervägs partsgemensamt med stöd i fyrstegsprincipen, det vill säga i första hand genom att påverka efterfrågan på transporter och i andra hand genom att effektivisera användningen av befintligt transportsystem. Först i tredje och fjärde hand övervägs ombyggnads- och nybyggnadsåtgärder.

1.1.1. Metodiken

Arbetsmetodiken är indelad i fyra faser. Den inleds med en Initierfas som leder till ett startbeslut där flera parter kan komma överens om att gemensamt genomföra och bekosta en åtgärdsvalsstudie.

Därefter sker en fördjupad analys och diskussion för att klargöra situationen och dess orsaker liksom tänkbar utveckling som behöver hanteras inom ramen för avgränsningen. Parterna enas om problem, syfte och mål för lösningar, fasen "förstå situationen".

Först därefter är det dags för alternativutveckling med dialog och utgallring av lösningar och bedömning av deras effekter, konsekvenser, målpuppfyllelse och kostnader, att pröva tänkbara lösningar.

Slutligen formas en inriktning och rekommendation om möjliga och lämpliga åtgärder. För en utförligare beskrivning av Åtgärdsvalsstudier, se Trafikverkets "Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar: Handledning".



Figur 2 Åtgärdsvalsstudiens fyra faser

1.2 Åtgärdsval Arlanda- Bålsta och Arlanda-Litslena

Trafikverket Region Stockholm har tillsammans med Trafikverket Region Öst och berörda kommuner identifierat behov av att gemensamt utreda stråket mellan Norra Mälardalsområdet och Arlanda, i nuläge och i olika framtida tidsperspektiv. Många parter har lyft de problem som finns längs sträckan. Till grund för studien ligger även de önskemålsärenden som inkommit till Trafikverket från privatpersoner. Önskemålsärendena handlar främst om trafiksäkerhet med synpunkter om sikt, hastigheter och avsaknad av utrymme avsett för gång- och cykeltrafik.

Under 2011 genomfördes och presenterades en Stråkstudie för väg 263. Eftersom de olika aktörernas intressen för vägen skiljde sig åt drevs processen vidare med en åtgärdsvalsstudie. Ambitionen är att söka en gemensam syn på vägens framtida status och finna vilka åtgärder som behöver vidtas.

Inom gällande Länsplaner för Uppsala och Stockholms län finns för närvarande inga namnsatta objekt som berör förbättringar av väg 263. Trots detta finns önskemål bland berörda kommuner om att få åtgärder genomförda. Denna åtgärdsvalsstudie är en del i arbetet att komma vidare och ge möjlighet att på sikt få med objekt tillhörande väg 263 i kommande revideringar av berörda länsplaner.

1.3 Gällande förutsättningar

Sigtuna kommun och Trafikverket har sedan tidigare tecknat avtal kring aktuella infrastrukturfrågor i Rosersberg för att nå en helhetslösning för områdets trafikmiljö

och boendemiljö. Avtalet omfattar bland annat trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningarna av väg 859/263, väg 263/273 och korsningen väg 263/Steningehöjdsvägen. Det finns även inom Trafikverket en plan för tillgänglighetsanpassning av busshållplatser längs stråken, där genomförandetiden är år 2013-2015 för sträckan mellan Arlanda och Sigtuna stad och 2016-2021 för sträckan Sigtuna stad-Bålsta.

1.4 Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Arbetsgruppen har bestått av representanter från Trafikverket Region Stockholm, Trafikverket Region Öst, Stockholms läns landstings Trafikförvaltning (TF SLL), Landstinget i Uppsala läns kollektivtrafikförvaltning (KTF UL), Sigtuna kommun, Upplands-Bro kommun, Håbo kommun och Enköpings kommun. ÅF Infrastructure AB har anlitats som processledare och arbetet stöts av en styrgrupp bestående av chefer från berörda kommuner, Trafikförvaltningen SLL, Uppsala läns landstings kollektivtrafikförvaltning, Länsstyrelsen i Stockholm, TMR, Regionförbundet Uppsala, Swedavia och Trafikverket Region Stockholm. Handledningen för åtgärdsvalsstudier har legat som grund för arbetet.

Under processens gång har arbetsgruppen träffats vid fem tillfällen tillsammans med konsulten för att stämma av arbetets riktning och fatta beslut om nästa steg. I slutfasen har ytterligare arbetsgruppsmöten genomförts.

Möte 1: Målbild, Bristanalys och Funktionsbeskrivning

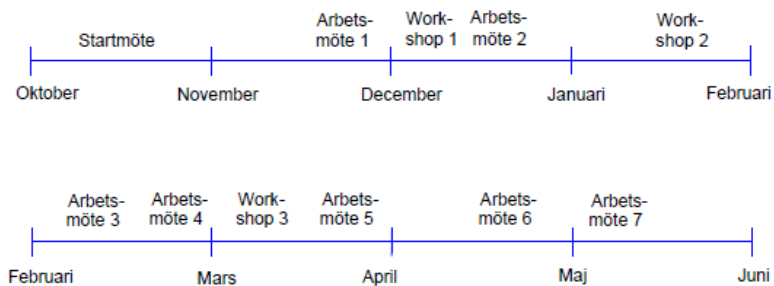
Möte 2: Förankring av målbild och Avgränsning

Möte 3: Pågående planer och Målstandard

Möte 4: Åtgärdshantering och Forma inriktning

Möte 5: Konsensus

Möte 6-7: Rapportbearbetning



Figur 3 Mötesplan

Utöver de fem arbetsmötena har tre workshops genomförts där intressenter som bor eller verkar längs med stråken bjudits in. Varje tillfälle har haft olika tema med syftet att förse utredningen med nödvändig information om dagens standard, önskvärd framtida utveckling och tänkbara lösningar.

Workshop 1: Brukarintressen

Workshop 2: Åtgärds katalog

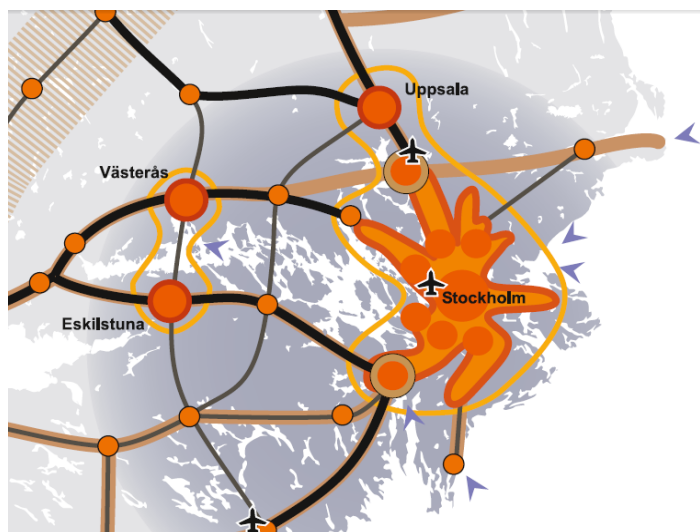
Workshop 3: Förankring/forma inriktning

1.5 Tidigare planeringsarbete och anknytande planering

Det östvästliga stråket Enköping – Arlanda, med väg 263 som länk, har genom åren pekats ut som en viktig förbindelse på internationell, nationell, regional och lokal nivå. På en internationell och nationell nivå ingår förbindelsen i en tänkt E18-korridor mellan Oslo och S:t Petersburg. På den nationella och storregionala nivån fungerar förbindelsen som en länk från inre Mälardalen till Arlanda och Kapellskär. Flera utredningar visar att det är miljömässigt och ekonomiskt omöjligt att hävda nationella väg- och järnvägsutbyggnader i stråket, som i den regionala skalan kan ses som en tangentiell förbindelse.

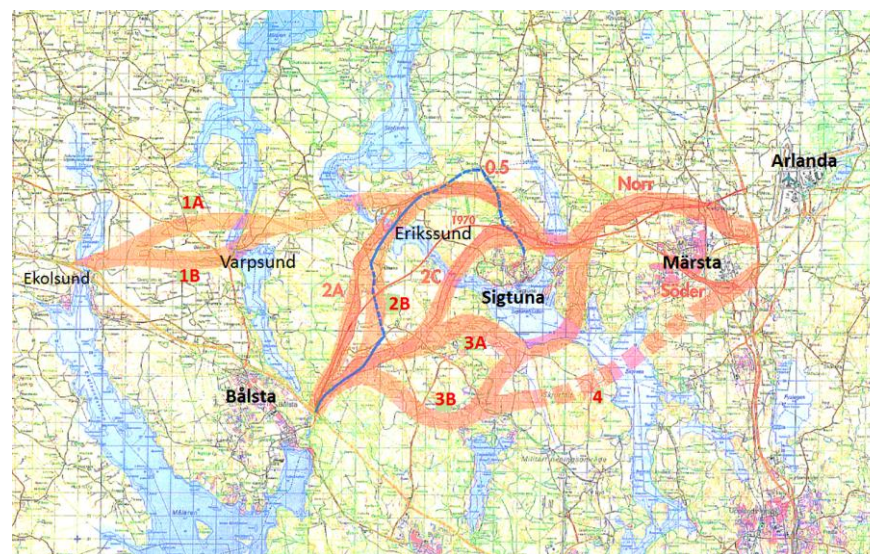
I den regionala planeringen har under senare decennier betydelsen av förbättrade östvästliga förbindelser i stråket norra Mälardalen-Arlanda-Kapellskär framhållits. I både Regionplan 1991 och den regionala utvecklingsplanen RUF 2001 prioriterades åtgärder längs länsväg 263 från Arlanda till Erikssund och sedan vidare mot E18 vid Dragets trafikplats. För kopplingen mellan Kapellskär och norra Mälardalen lyftes betydelsen av åtgärder på riksväg 77 och ett nordligare stråk via Knivsta sågs som ett långsiktigt alternativ.

Som en konsekvens av Länstransportplan 2004-2015 och Stockholmsöverenskommelsen utgick i RUF 2010 den i tidigare regionplaner föreslagna utbyggnaden av Arlandaförbindelsen E18-E4 via länsväg 263 och istället anges en utbyggnad av ytterligare körfält på länsväg 267, Rotebroleden. I det storregionala perspektivet lyfter RUF 2010 fram den förväntade ökade handeln i Östersjöområdet och den ökade betydelse för transportstråken via länets hamnar som det kan leda till. Kapellskär tillsammans med det logistikområde Arlanda flygplats och Rosersberg utgör grund för redovisningen i RUF 2010 av ett transportsamband av ökad betydelse i stråket Örebro-Västerås-Rosersberg/Arlanda-Kapellskär.



Figur 4 Målbild - Regional godsstruktur. Beskuren bild från RUF 2010

Vägverket tog 1996 fram en vägutredning för sträckan mellan E18 och E4, Arlandaförbindelsen E18-E4. Utredningen resulterade i fem olika förslag till nya vägsträckningar se figur 5. En stråkstudie togs 2011 fram för sträckan mellan Enköping och Arlanda, väg 263. Det långsiktiga målet för studien var att rusta upp väg 263 till en regional länk med god standard, vilket bedömdes innebära stora investeringar. Huvudinriktningen som rekommenderades är att väg 263 förbättras i befintlig sträckning för att minska konflikterna mellan olika intressen, det presenterades även två principiella lösningar för den västligaste delen av väg 263. Ställningstagandet baserades på vägutredningens 15 år gamla material och en ny förstudie rekommenderades därför i utredningen.



Figur 5 Alternativa sträckningar från Vägutredningen 1996

År 2011 gjordes en åtgärdsvalsstudie med syfte att stärka kollektivtrafiken i korridoren Stockholm – Arlanda – Uppsala. Studien resulterade i tre överenskommelser mellan berörda parter:

- Trafikverket, Swedavia, Sigtuna kommun, SL och UL enades om att arbeta med ett gemensamt biljett- och informationssystem, att ta fram en plan för miljövänlig arbetspendling, att ta fram incitament som minskar antalet bilar, att förbättra kommunikationerna inom Arlandaområdet, att öka tillgängligheten med buss och att förbättra tillgängligheten till Arlanda via Märsta.
- Trafikverket och A-train kom överens om åtgärder som effektiviserar utnyttjandet av spårinfrastrukturen.

- Trafikverket och Arlandabanan Infrastructure AB enades om att verka för en gemensam samordnad planering inom stråket.

Kommunerna längs stråken mellan Arland-Bålsta och Arlanda-Litslena har en positiv befolkningsutveckling. Kollektivtrafiken i området är relativt väl utbyggd med halvtimmestrafik i rusningstid längs större delen av stråken. På kort sikt har inte de två kollektivtrafikförvaltningarna några planer på förändringar av trafikföringen. På längre sikt förväntas dock efterfrågan på resor i stråken att öka vilket kan leda till en ökad turtäthet. I en situation där tågtrafiken på Mäljarbanan utvecklas kan busslinje 579, som går mellan Arlanda och Bålsta, få en förstärkt funktion som förbindelse mellan Mäljarbanestråket och Arlanda. KTF UL har, tillsammans med Enköpings kommun, planer på att utveckla en bytespunkt i Litslena/Skolsta, där trafiken från Bålsta mot Enköping ansluter till busstrafiken från Enköping till Uppsala. En eventuell ny järnväg mellan Uppsala och Enköping, Arosälänken, ska utredas och skulle givetvis komma att påverka resrelationen Arlanda-Bålsta.

1.5.1 Enköpings kommun

Enköping är en tillväxtkommun med drygt 40 500 invånare (SCB, 2013). Kommunen är stor till ytan och har ett utspritt landsbygdsboende. Enköpings tätort växer, förtätas och byggs ut i riktning mot Mälaren. Många av de mindre tätorterna i kommunen ligger i kollektivtrafikstråk vilket påverkar orternas framtida utveckling positivt. Enköping profilerar sig som den "goda gröna" kommunen vilket beskriver både miljö- och hållbarhetsarbete såväl som den naturnära livsmiljön.

Den nu gällande översiktsplanen antogs 2000 men en ny ÖP tas fram just nu. Förslag till ny översiktsplan för Enköpings kommun med fokus på landsbygdsutveckling planeras att ställas ut senare under 2013. Den framtida bebyggelseutvecklingen i Enköping föreslås ske inom tre olika områden: i anslutning till befintlig bebyggelse, tätorter och byar, i kollektivtrafikstråk och Mälarnära.

Utöver en växande befolkning har Enköpings en växande logistikbransch. Kopplingen till Arlanda/Rosersberg är viktig såväl för kommunens invånare som för åkerinäringen.

1.5.2 Håbo kommun

Håbos översiktsplan antogs 2006, en fördjupad översiktsplan för Bålsta tätort antogs 2010. Håbo kommun har ca 20 000 invånare (SCB, 2013). För närvarande planerar kommunen för en omfattande boende- och arbetsplatsutbyggnad. Bland de huvudsakliga utvecklingsområdena räknas Bålsta centrum med cirka 4 000 nya boende samt arbetsplatsområdet "Logistik Bålsta" med mer än 500 nya arbetstillfällen. Håbo kommun är en betydande kollektivtrafikknutpunkt i Mälardalen. Stationsområdet i Bålsta tätort trafikeras av regional- och interregionaltågtrafik, pendeltåg samt region- och tätortsbussar.

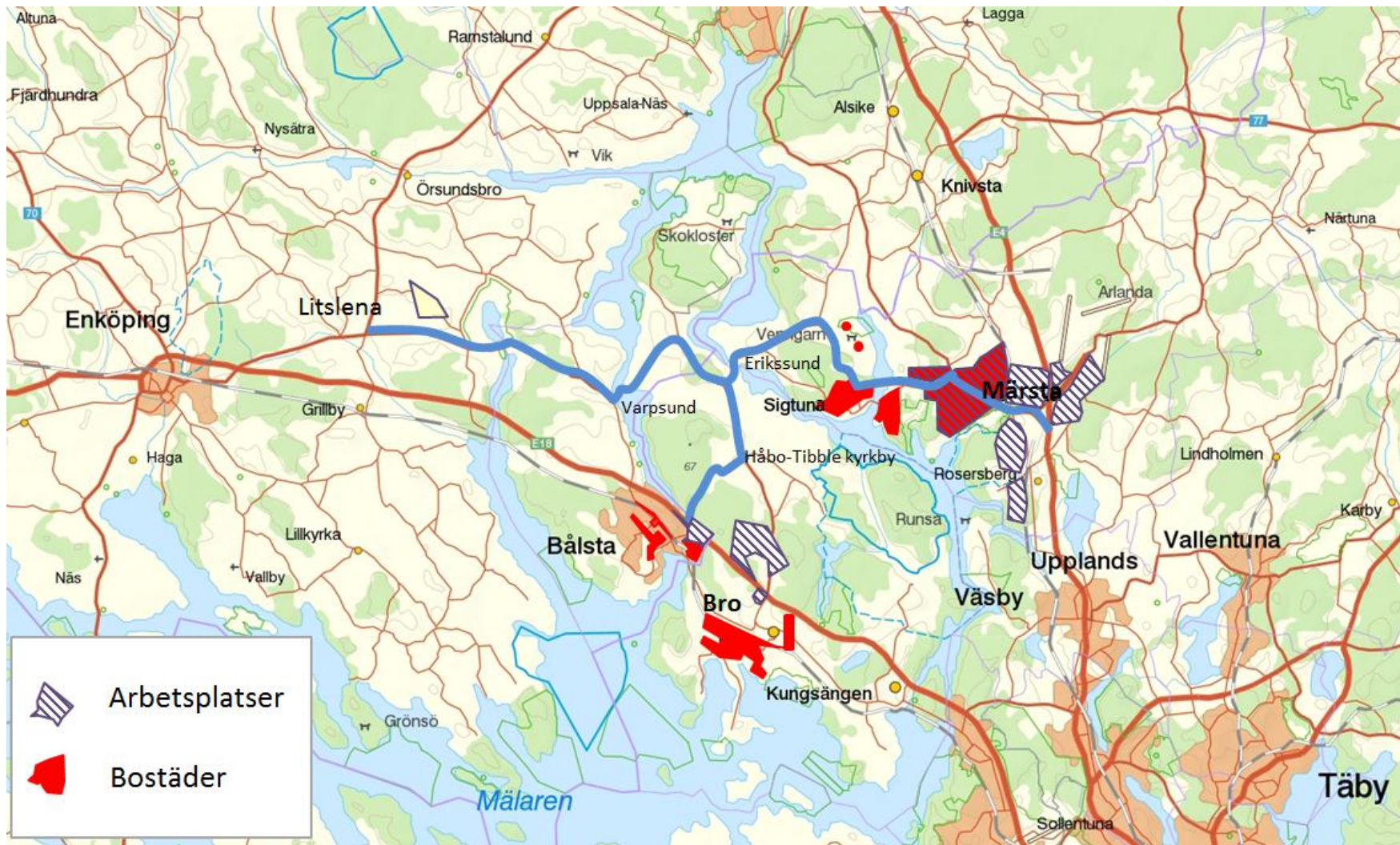
1.5.3 Sigtuna kommun

Sigtuna kommun har ca 42 000 invånare (SCB, 2013). Översiktsplanen för Sigtuna kommun antogs år 2002 men håller för närvarande på att genomgå en översyn, samråd sker maj-september 2013.

Bostadsbyggandet- och befolkningsutvecklingen i Sigtuna kommun beräknas vara starkare än både länet och riket. I Märsta pågår utbyggnad och planer för flera bostadsområden, samtliga beroende av väg 263. Även landsbygdsbefolkningen i Sigtuna kommun ökar i flera fall i områden som är beroende av väg 263, många lockas av att bo stadsnära men ändå på landet.

1.5.4 Upplands-Bro kommun

Upplands-Bro har ca 24 500 invånare (SCB, 2013). Kommunens gällande översiktsplan antogs 2011. Befolkningen har ökat de senaste åren och fortsätter att växa. Kommunen har två tätorter och en stor och levande landsbygd. Ett stort logistikområde håller på att ta form i Kungsängen. Kommunen är positiv till en bostadsutbyggnad på landsbygden, främst intill befintlig bebyggelse och invid kollektivtrafikstråk. Den primära förbindelsen mot Arlanda ser kommunen gå via Rotebroleden, väg 263 anses vara en sekundär förbindelse.



Figur 6 Aktuella utvecklingsområden i anslutning till stråken

1.5.1 Rotebroleden

Rotebroleden utgör en viktig tvärförbindelse mellan E4 och E18. Rotebroleden har i dagsläget inte tillräcklig kapacitet vilket resulterar i köer, främst under rusningstrafik. Därtill brister trafiksäkerheten för samtliga trafikslag. Trafikverket planerar därför en ombyggnad av Rotebroleden för att öka kapaciteten, framkomligheten och trafiksäkerheten samt för att minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter och vilda djur. Sträckan på 6 km ska byggas ut till motorvägsstandard med två körfält i varje riktning, med planskilda korsningar, ett sammanhängande gång- och cykelnät, viltpassager och bullerskydd. När Rotebroleden beräknas stå färdig 2016 förväntas köproblematiken försvinna och restiden i högtrafik minska (Trafikverket, 2013). För Rotebroledens geografiska läge, se figur 8.

1.6 Syfte och övergripande mål

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att översiktligt definiera stråkens funktioner och nå en gemensam syn på vägens framtid och de åtgärder som krävs för att utveckla prioriterade funktioner.

Målet med åtgärdsvalsstudien är att samordna parterna och formulera en gemensam målbild för stråken. Detta ska landa i effektiva lösningar inom transportområdet, med hänsyn taget till omgivningen, som parterna sedan kan teckna överenskommelser om.

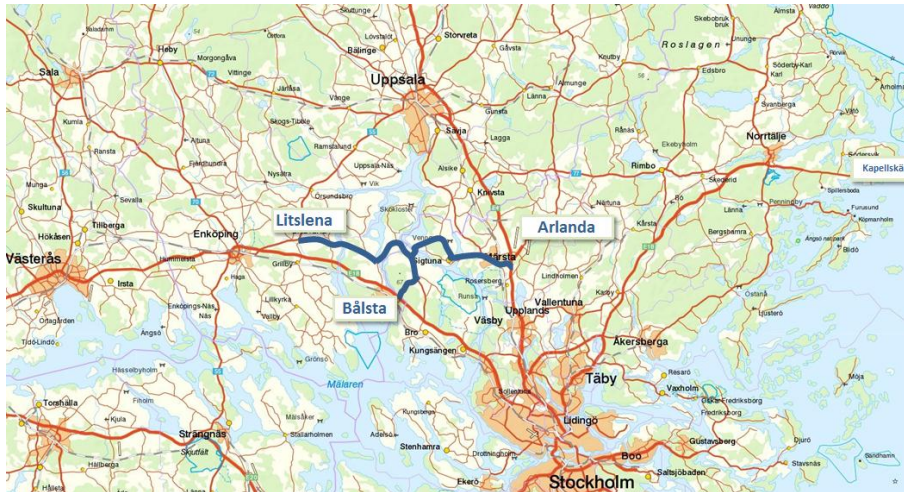
Åtgärderna ska:

- ta hänsyn till kommunernas planering, som exempelvis ökat bostadsbyggande i stråket Märsta-Sigtuna stad och i Bålsta

- ge underlag för prioritering av effektiva lösningar främst för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik samt för ökad trafiksäkerhet
- listas i prioritetsordning och vara översiktligt tidsatta och kostnadsberäknade, ansvarsförhållanden ska framgå
- vara tillräckligt konkreta för att kunna utmynna i konkreta åtgärds paket som i sin tur är underlag för överenskommelser/avtal mellan deltagande parter
- Kortsiktiga och långsiktiga förslag till lösningar ska vara samordnade.

2. Avgränsningar

Uppdraget innebär att ta fram en åtgärdsvalsstudie för stråken längs väg 263 mellan väg E4 och Bålsta, och väg E4 och Litslena i Enköping, se figur 7.



Figur 7 Stråken och tillhörande influensområde

2.1 Geografisk avgränsning

Stråken för åtgärdsvalsstudien är dels väg 263 Arlanda-Litslena, dels vägarna 912, 269 och 263 Arlanda-Bålsta. Åtgärder på sträckan E4-Arlanda flygplats tas dock inte upp i denna studie. I åtgärdsvalsstudien ingår inte bara vägarna utan även sidoområden, korsningspunkter och andra viktiga funktioner som är knutna till vägnas utformning.



Figur 8 Vägarna som behandlas inom åtgärdsvalsstudien

Denna åtgärdsvalsstudie har behandlat ett avgränsat område och gör därför inte anspråk på att lösa inre Mälardalens och Västsveriges behov av transporter till och från Uppsala, Arlanda och Kapellskär. Stråken har delats in i 7 delsträckor enligt figur 8.

Stråken Arlanda- Bålsta och Arlanda-Litslena Väg 263, 269 och 912

<i>Delsträcka 1:</i> E4- Märstarondellen	mellan E4 och väg 273/263
<i>Delsträcka 2:</i> Märstarondellen-Tullen	mellan Märstarondellen och väg 255/263
<i>Delsträcka 3:</i> Tullen- Pilsborondellen	mellan väg 255/263 och Pilsborondellen
<i>Delsträcka 4:</i> Pilsborondellen– Erikssund	mellan Pilsborondellen och väg 269/263
<i>Delsträcka 5:</i> Erikssund – Bålsta	mellan väg 269/263 och E18/912
<i>Delsträcka 6:</i> Erikssund – Varpsund	mellan väg 269/263 och väg 545/263
<i>Delsträcka 7:</i> Varpsund – Litslena	mellan väg 545/263 och väg 55/263

2.2 Tidshorisont för åtgärders genomförande

De två stråken bedöms behöva omedelbara åtgärder, främst för kollektivtrafiken och trafiksäkerheten. För att klara den trafik som beräknas komma på lång sikt bör även åtgärder som speglar en framtida utveckling (> 15 år) tas med i arbetet, därför sorteras åtgärderna in i kort, medellång och lång sikt.

2.3 Ekonomiska avgränsningar

Tidigare utredningar har landat i planer på stora ombyggnader av väg 263. Kostnadskrävande åtgärdsförslag ska noga motiveras för att kunna komma in i de långsiktiga investeringsplanerna hos respektive part.

Ramar för åtgärds kostnader är inte fastlagda utan kommer att tas upp i senare överenskommelser mellan parterna. Samhällsekonomiska bedömningar ingår inte i denna studie.

3. Problem, förhållanden och mål

3.1 Miljö, hälsa, landskap

Stråken går genom flera värdefulla natur- och kulturmiljöer, av såväl riksintresse som lokalt intresse. Området som berörs av studien har en bevarandevärd byggnadsmiljö och gravfält nära vägen.

Kring Sigtuna stad finns ett kulturlandskap som är en del av Sveriges äldsta historia. Flera närliggande områden är av riksintresse för kulturminnesvården. Erikssund ligger inom riksintresse för Mälaren med öar och strandområden. Naturen som vägen går genom består av skog, öppna landskap och vatten med en artrik flora och fauna. Nära vägen finns flera naturreservat, bland annat i Märsta, Rävsta och på Munkholmen. Stråket går rakt igenom ett vattenskyddsområde i Venngarn och vägen ligger i direkt anslutning till ett vattenskyddsområde i Granby. Utöver dessa finns även djur- och växtskyddsområden, naturminnen och landskapsbildsskydd nära den aktuella vägen (Naturvårdsverket, 2013).

I Upplands-Bro kommun går stråket genom ett stort område av riksintresse för kulturmiljön hela sträckan mellan Erikssundsbron, via väg 263 och 269, och en bit in på väg 912 mot Bålsta. Längs denna sträcka finns även flera områden av lokalt intresse för kulturmiljön samt vissa utpekade naturvärden.

I Håbo kommun går vägen genom områden av riksintresse för kulturmiljö, naturmiljö samt för det rörliga friluftslivet. Bron vid Varpsund kan ses som extra känslig som en smal passage över Mälaren.

I Enköpings kommun passerar väg 263 Ekolsunds slott i söder och naturreservatet Hjälstaviken i norr. Ekolsunds slottsmiljö är av kommunalt och regionalt intresse för kulturmiljövården och inrymmer flera byggnadsminnen. Hjälstaviken är ett ekologiskt känsligt område med rikt fågelliv och värdefulla ängs- och hagmarker. Området är skyddat som naturreservat och Natura 2000-område. Utöver detta är hela, det till Håbo angränsande, området skyddsområde för vattentäkt.

Den känsliga landskapsmiljön medför att större ombyggnader och ökade trafikflöden blir särskilt problematiska och svåra att genomföra. Närheten till Stockholm innebär att bevarandet av den orörda naturmiljön blir särskilt stort.

3.2 Resmönster, start- och målpunkter

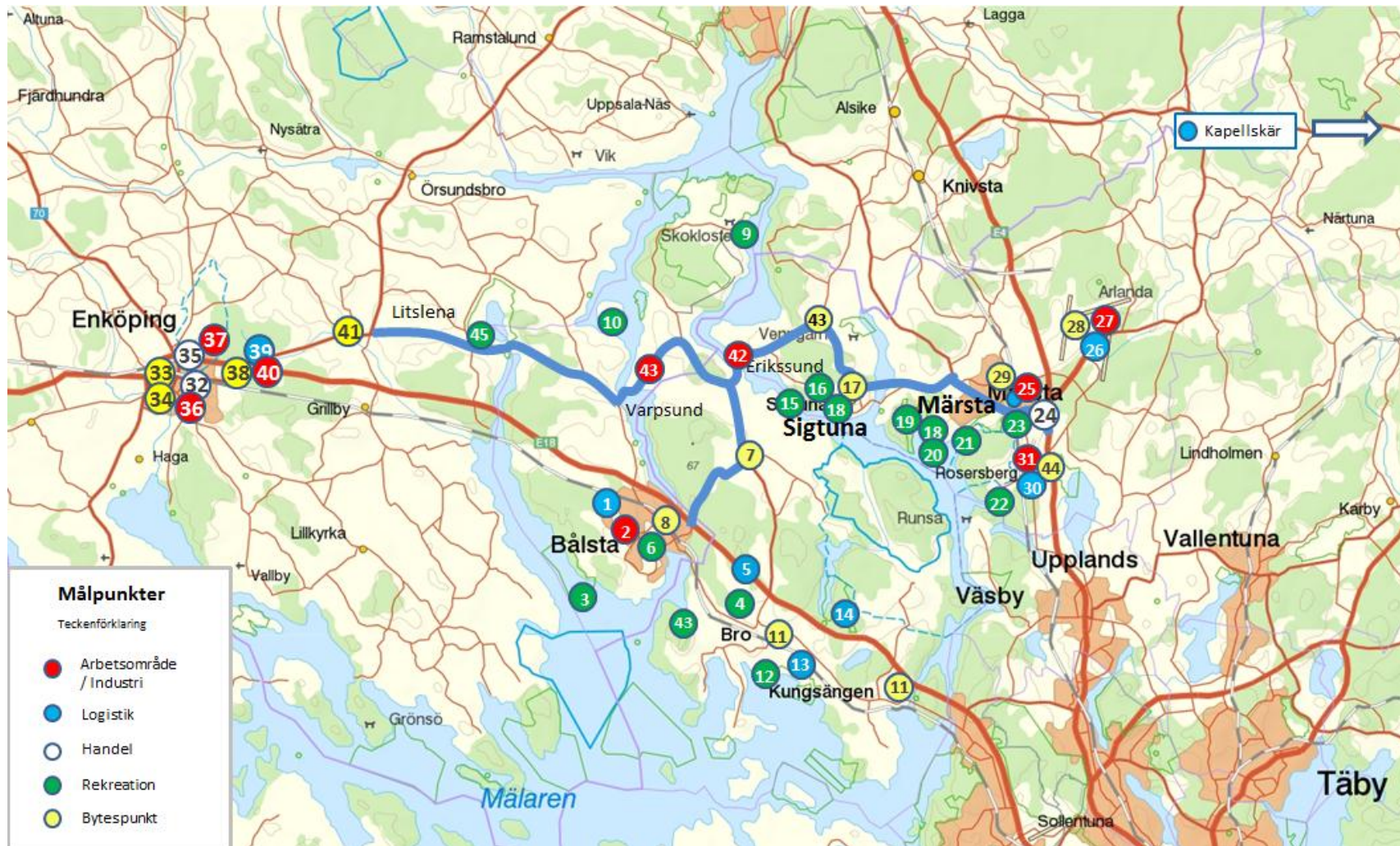
Det finns ett flertal större start- och målpunkter runt stråken av väg 263, både för resande och för gods, se sida 14. I nordost gränsar stråket mot Arlanda, en av landets största arbetsplatser. I öster ligger Rosersbergs arbetsplatsområde, en stor målpunkt för arbetsresor och godstrafik samt Kapellskär som är en av landets största godshamnar och även passagerarhamn. Större tätorter kopplade till stråket är Märsta, Sigtuna stad, Bro och Bålsta. För Sigtuna stad är väg 263 i princip den enda kopplingen mot Märsta, Arlanda och Stockholm. I den västra änden av väg 263 går det stora godsstråket riksväg 55 mellan Norrköping och Uppsala. Vägarna möts i Litslena i Enköpings kommun. Mellan Bålsta och Sigtuna stad är bebyggelsen gles längs med stråket och det finns inga större målpunkter för resande eller gods.

Enligt den nationella resvaneundersökningen RES 2005-2006 är färdmedelsfördelningen i Sigtuna kommun följande (AB Storstockholm Lokaltrafik, 2011):

- Gång, cykel och moped: 29 %
- Kollektivtrafik: 14 %
- Bil: 57 %

För varje resa med kollektivtrafik i Sigtuna kommun görs det fyra resor med bil. Sigtuna ligger därmed i nederkant bland kommunerna i Stockholms län vad gäller andel kollektivtrafikresor. I Uppsala län har Håbo kommun en kollektivtrafikandel på 18 % och Enköping 11 % (Svensk kollektivtrafik, 2010).

<p>1 Logistik Bålsta. Planering pågår av logistikterminal. Beräknat till ca 500 nya arbetstillfällen i anslutning till stickspår till Mäljarbanan</p> <p>2 Västerskog industriområde. Stort arbetsplatsområde med många tunga transporter</p> <p>3 Mälaren är av betydande rekreativvärde längs hela mälarkusten. Sommartid båtlin, och bad, vintertid skridskor mm.</p> <p>4 Galoppbana/Hästsportsanläggning</p> <p>5 Högbytorp, stor regional avfallsanläggning. Planeras för att anlägga kraftvärmeverk</p> <p>6 Bålsta centrum. Här finns handel (Bålsta inomhuscentrum) och rekreation i form av simhall, ishall, bibliotek, teater etc. Planerad utbyggnad av centrala Bålsta innebär 4000 nya bosatta samt nya handels- och kontorslokaler</p> <p>7 Killinge, idag byte för buss mot Kungsängen</p> <p>8 Bålsta station. Regional kollektivtrafikknutpunkt med regiontåg, pendeltåg, regionbussar, lokalbussar. Planerad utbyggnation till ett nytt resecentrum</p> <p>9 Skoklosterslott med slottsmiljöer och kulturlandskap</p> <p>10 Biskops- Arnö folkhögskola och kulturlandskap</p> <p>11 Pendeltågsstation</p> <p>12 Bro Hof Golf</p> <p>13 Coop Broterminalen. Logistik</p> <p>14 Stockholms Väst. Logistik</p>	<p>15 Sjudargårdsbadet</p> <p>16 Sigtuna stad</p> <p>17 Sigtuna busstorg</p> <p>18 Småbåtshamn</p> <p>19 Rävsta naturreservat</p> <p>20 Västerängsudds naturreservat</p> <p>21 Steningebadet</p> <p>22 Rosersbergs slott. och Småbåtshamn</p> <p>23 Arlanda stad golf</p> <p>24 Eurostop</p> <p>25 Arlanda stad</p> <p>26 Cargo city</p> <p>27 Terminalområde Sky City</p> <p>28 Arlanda C</p> <p>29 Märsta station resecenter</p> <p>30 Rosersberg logistikområde</p> <p>31 Rosersberg arbetsområde</p>	<p>32 Enköping centrum</p> <p>33 Enköping resecentrum, viktig bytespunkt mellan tåg och buss</p> <p>34 Gustaf Adolfs plan, viktig bussbytespunkt (kompletterar resecentrum genom sitt centrala läge i staden)</p> <p>35 Romberga handelsområde, semiperifer (expanderande) köpområde</p> <p>36 Enköpings lasarett och Enköpings kommunhus</p> <p>37 Ledningsregemente, Enköpings kommuns största arbetsplats med cirka 1 100 anställda</p> <p>38 Eventuell framtida pendelparkering och expressbushållplats i anslutning till E18</p> <p>39 Expanderande logistikverksamhet i Varghällar</p> <p>40 Expanderande industriområde i Varghällar</p> <p>41 Bussbytespunkt Skolsta</p> <p>42 Hästverksamhet</p> <p>43 Plantskola</p> <p>43 Bussbytespunkt Österbykorset</p> <p>44 Bytespunkt Rosersberg</p> <p>45 Ekilla naturreservat och Hjälstaviken naturreservat</p>
--	--	---



Figur 9 Målpunkter längs stråken

En viktig transportrelation för många resenärer är den mellan Arlanda och Bålsta. Sträckan trafikeras av såväl flygresenärer med avreseort i västra och mellersta Sverige som lokala och regionala arbetspendlare. Stråket längs väg 263 fungerar som ett viktigt komplement E18-Rotebroleden-E4 samt Mäljarbanan-Ostkustbanan för resenärer mellan Arlanda/Uppsala och Västerås genom Storstockholm.

Arlanda-Märsta är i RUFSS 2010 utpekade som en regional stadskärna. På sikt sker en förtätning och utveckling i detta område till en mer sammanhängande och urban stadsbygd. Enköpings kommun har pekat ut den västra delen av väg 263 som ett viktigt stråk för bebyggelseutveckling, särskilt i och väster om Litslena eftersom den sträckan är kollektivtrafikförsörjd. Både Sigtuna och Upplands-Bro är i RUFSS 2010 utpekade som lämpliga kommuner för nyanläggning av volymhandel och lagerverksamhet. För målpunkter längs stråken se figur 9.

Befolkningen i Sigtuna beräknas öka med 25-35 % mellan 2010 och 2030, och Upplands-Bros befolkning beräknas öka med 17-30 % under samma period.

I Trafikverkets senaste prognos för personresande beräknas biltransportarbetet i Stockholms län öka med totalt drygt 60 % under perioden 2010-2030 (Trafikverket, 2012). Trafikverket betonar dock att prognosen endast bygger på beslutad politik och därför inte är tänkt att spegla den mest troliga framtida utvecklingen. Den stora expansion av bebyggelse och arbetsplatser som nämns ovan pekar dock på att biltrafiken kan tänkas öka kraftigt i området om inga åtgärder vidtas för att dämpa ökningen.

3.3 Trafikutbud

3.3.1 Gång- och cykeltrafik

Infrastruktur avsedd för gång- och cykeltrafik saknas helt på stora delar av sträckan mellan Sigtuna stad och Bålsta/Enköping. Situationen för oskyddade trafikanter är särskilt problematisk på den del av sträckan som saknar vägren och vägräcken är uppsatta mellan vägen och diket, vilket gör att utrymme för gång- och cykeltrafikanter saknas helt och möjlighet att kliva åt sidan när det kommer ett fordon begränsas. Se figur 10, 12 och 13. Sigtuna kommun arbetar med att ta fram en cykelplan.



Figur 10 Utrymme för gång- och cykeltrafik saknas på stora delar av sträckan. Foto: Lars Hellquist, Hagha Hembygdsförening.

Under Workshop 1, *Brukarintressen*, framfördes att sträckan undviks av gång- och cykeltrafikanter då den upplevs som mycket otrygg. Istället används gamla vägar som går över privat mark. Denna lösning fungerar hjälpligt vissa sträckor men begränsar möjligheterna för framförallt barn och ungdomar att själva ta sig till skola, kompisar och fritidsaktiviteter.

Även Erikssundsbron utgör en problematisk sträcka för oskyddade trafikanter. Bron har en vägbredd på 5,9 m, med ett körfält i varje riktning. Det finns inget utrymme på bron avsett för gående eller cyklister. Bron kommer att byggas om 2016-2017.

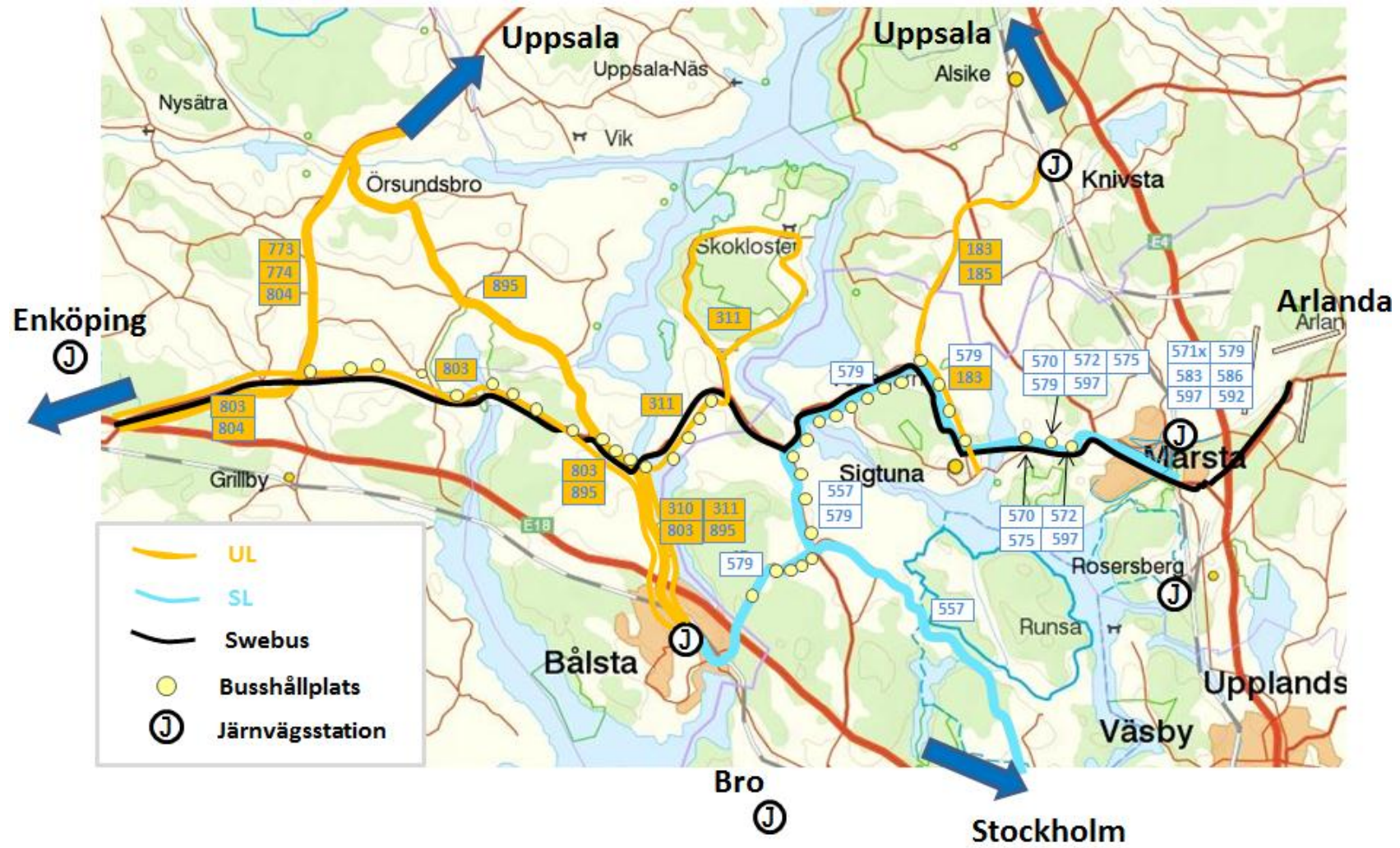
3.3.2 Kollektivtrafik

Den linjelagda busstrafiken i stråken utförs av tre olika aktörer, Kollektivtrafikförvaltningarna i Stockholm och Uppsala och av den privata aktören

Swebus. Tågtrafik i stråket utförs i SJs regi mellan Enköping och Bålsta/Stockholm samt i TF SLL:s regi mellan Bålsta och Stockholm. Se figur 11 för kollektivtrafikens huvudsakliga linjedragning och busshållplatser i stråken.

I de workshops som genomförts inom ramen för åtgärdsvalsstudien pekas bristen på samordning mellan de olika kollektivtrafikmyndigheterna ut som ett problem. Det finns en samverkan mellan de olika parterna men denna behöver förbättras. De olika biljettsystemen upplevs som en ytterligare brist för resenärerna.

Bålsta är en viktig bytespunkt för resenärer som kommer västerifrån med regionaltåg, buss eller bil. Det finns en potential att öka resandet, och på sikt utbudet och på så vis förbättra kollektivtrafikutbudet i hela stråket. En förutsättning är dock att kollektivtrafiken ges god framkomlighet, god åtkomst till målpunkter



Figur 11 Dagens huvudsakliga linjenät i stråken, exklusive sträckningar inom tätort

samt att stråket har ett stort resandeunderlag. Turtätheten för busslinjerna längs stråken är dock relativt god. I rusningstrafik avgår de flesta bussarna var 30:e minut, övriga tider en gång i timmen. I tätorterna, där flera linjer går samma sträcka, är turtätheten högre.

Antalet resande längs stråken varierar från ett fåtal på- och avstigande per hållplats upp till ungefär 370 påstigande per vardagsdygn vid Tingvallaskolan i Märsta. Utanför tätort är resandeunderlaget till största delen lågt, se diagram 1.

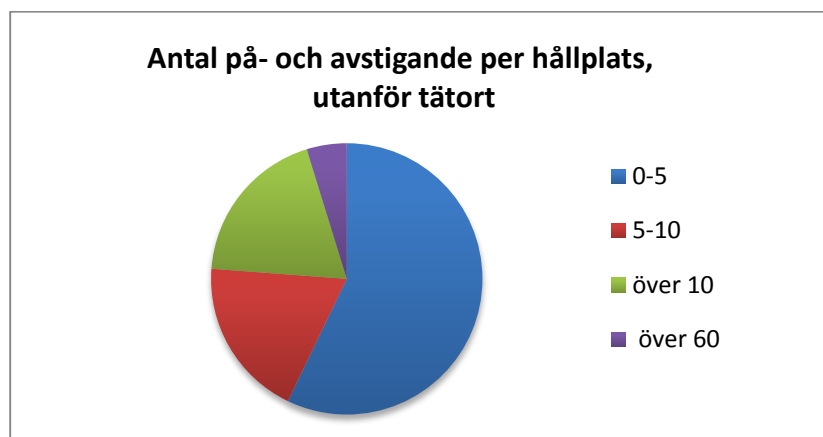


Diagram 1 Antal på- och avstigande per hållplats och dag för den landstingsdrivna kollektivtrafiken utanför tätort.

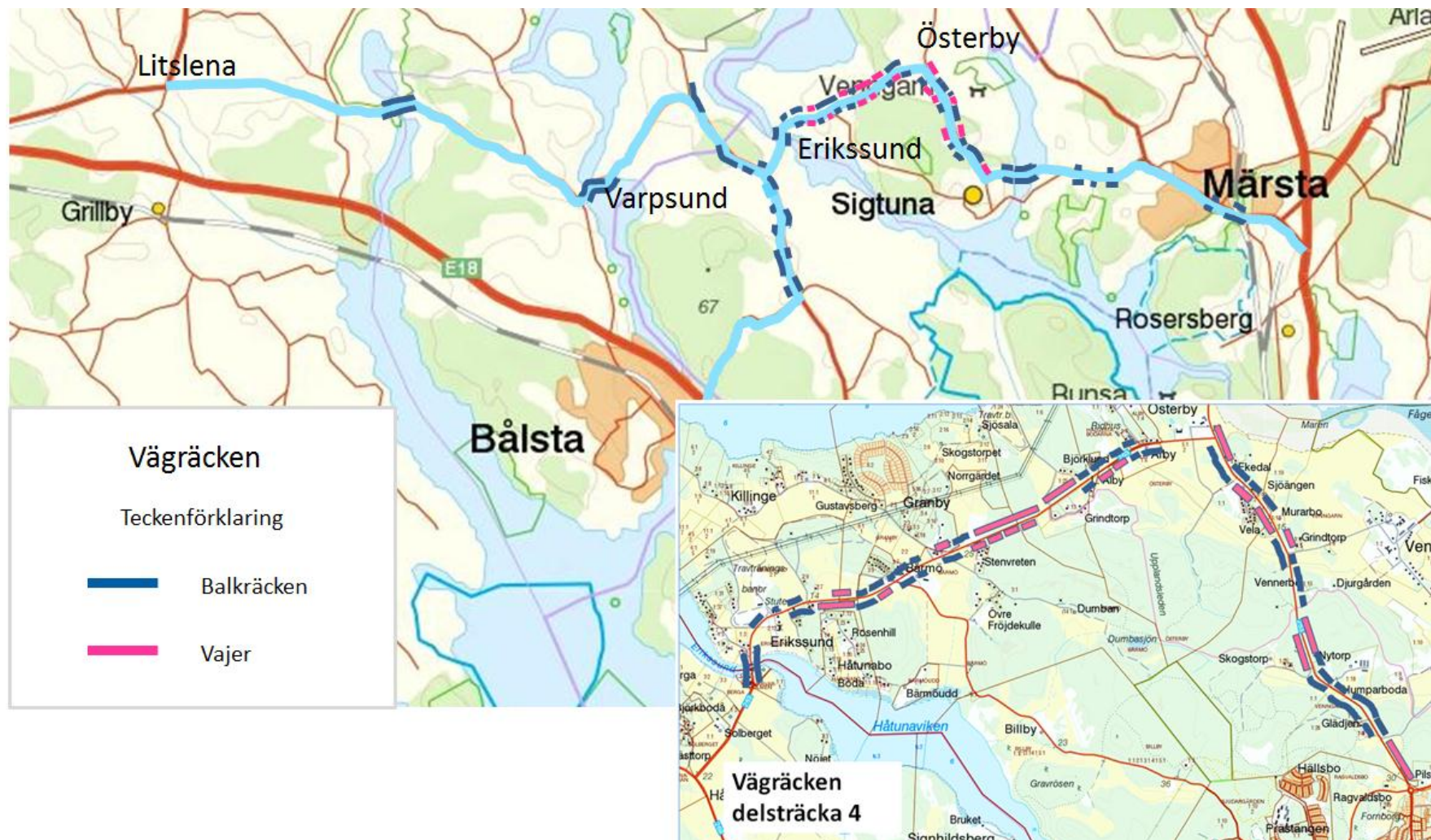
Utformningen av busshållplatserna är i de flesta fall bristfällig ur trafiksäkerhets- och tillgänglighetssynpunkt. I vissa fall består hållplatsen av en stolpe mellan ett

vajerräcke och vägen, där vägren saknas se figur 14. På landsbygden saknas belysning samt gång- och cykelanslutningar till hållplatserna nästan genomgående.

Vid Märsta och Bålsta station är det ofta brist på parkeringsplatser på infartsparkeringen för både bilar och cyklar.



Figur 12 Hållplats vid Österbykorset, en bytespunkt för kollektivtrafikresenärer. Foto: Lars Hellquist, Hagha Hembygdsförening

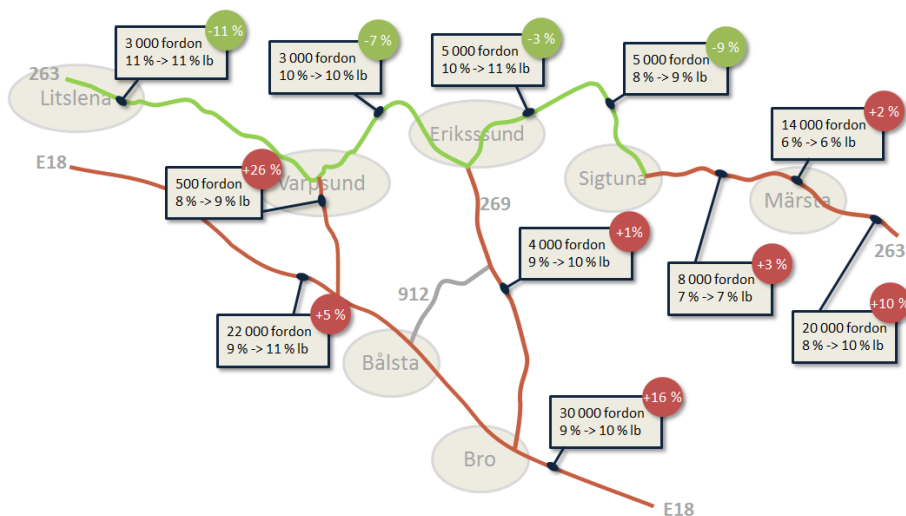


Figur 13 Vägräcken

3.3.3 Vägtrafik

För Håbo och Enköping samt flera kommuner i norra Mälardalsområdet, exempelvis Västerås och Örebro är förbindelser med Arlanda av strategisk betydelse, både när det gäller person- och godstransporter. För Sigtuna kommun är väg 263 den viktigaste vägen för att röra sig inom kommunen och för resor utanför kommunen. Vägen utgör även en viktig länk för det lokala resandet.

De två senaste aktuella trafikräkningarna i området är från 2005 respektive 2009. Mellan mätningarna har trafiken på E18 väster om Bålsta samt väg 263 mellan Sigtuna stad och Märsta ökat med 2-5 procent, mätt i antal fordon per årsmedeldygn.



Figur 14 Trafikflöden längs stråken. Grönt stråk har minskad trafikmängd, rött stråk har en ökad trafikmängd. Mätningar saknas för åren 2005 och 2009 för väg 912.

Öster om Bro har trafiken på E18 ökat med 16 %. Trafiken på väg 263 väster om Sigtuna stad har minskat med 3-11 %. Andelen tung trafik har ökat eller varit oförändrad vid samtliga mätpunkter, vilket innebär att minskningen på väg 263 i huvudsak utgörs av personbilstrafik.

Siffrorna tyder på att genomfartstrafiken på väg 263 har minskat mellan 2005 och 2009, för att istället flytta över till E18. En möjlig förklaring till överflyttningen är att det år 2006 genomfördes kapacitetshöjande åtgärder vid trafikplats Stäket, som förbinder E18 och Rotebroleden.



Figur 15 Vägens indelning i olika vägsnitt, numrerade från 1-7.

Väg 263 går genom ett naturskönt landskap och är den kortaste vägen mellan Arlanda/Rosersbergs arbetsområde och Enköping. Stora delar av sträckan har låg standard. Detta medför tidsförluster för trafiken som väljer vägen samt stora

olycksrisker både för person- och godstrafiken. Sträckan har förhållandevis låg köproblematik.

För större fordon är vägen bitvis trång och det inträffar att större lastbilar fastnar på väg 915. Sträckan vid Varpsund är en av de sektioner som pekats ut som smal, området har en mycket känslig natur- och kulturmiljö vilket försvårar genomförandet av större åtgärder.

Nedan beskrivs vägtrafikens förutsättningar i de olika delsträckorna. Olycksstatistiken kommer från Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA och behandlar både olyckor rapporterade av polis och av sjukvård. Vägbredder, hastighetsgränser och förekomst av vägräcken redovisas i figur 13, 16 och 17.

Delsträcka 1: E4-Märstarondellen

- Sträcka: 2 km
- Hastighetsbegränsning: 70 km/h
- Fordon/årsmedeldygn: 13 000 - 22 500 fordon¹
- Andel tung trafik: ca 6 %

Från Märstarondellen och österut har vägen två körfält (stigningsfält), motriktad sträcka har ett körfält. Från korsningen med väg 859 har väg 263 två körfält i vardera riktningen. Längs sträckan finns två signalreglerade korsningar och en korsning med vänstersvängfält som är reglerad med väjningsplikt. Korsningen mellan väg 273 och 263 upplevs inte fungera tillfredställande.

¹ Klickbara kartan, värden från 2009

Tabell 1 Olyckor på delsträcka 1

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år		
		2010	2011	2012
Dödsolyckor	1	0	1	0
Svåra olyckor	2	2	0	0
Lindriga olyckor	10	3	4	3
Totalt:	13	5	5	3

Statistiken inkluderar vägsträckningen öster om trafikplats Valsta fram till E4:an. Ingen av olyckorna involverade oskyddade trafikanter. Tre av olyckorna var singelolyckor, sju kollisioner mellan personbilar, två kollisioner mellan personbil och lastbil samt en kollision mellan personbil och buss. En av olyckorna skedde i korsningen väg 263/Norrundavägen, en vid infarten till Brista gård, tre i korsningen vid Bristagatan och fyra i korsningen av väg 263/273. Dödsolyckan skedde i korsningen väg 263/273.

Delsträcka 2: Märstarondellen-Tullen

- Sträcka: 3 km
- Hastighetsbegränsning: 80 km/h
- Fordon/årsmedeldygn: 13 000 fordon
- Andel tung trafik: ca 6 %

Vägen har idag två körfält och breda vägrenar, total vägbredd är 13 m. Oskyddade trafikanter är separerade från vägtrafiken med flera planskilda passager. Korsningspunkterna mellan Väg 263 och anslutande vägar är utformade som cirkulationsplatser. Vägen utgör en barriär mellan stadsdelarna Tingvalla och Valsta och dess utformning gör dessutom att stadsutvecklingen försvåras i området. Flera

av korsningarna upplevs som farliga och framkomligheten för kollektivtrafiken är tidvis dålig. Vägens utformning inbjuder till högre hastigheter än den skyltade hastighetsgränsen.

Tabell 2 Olyckor på delsträcka 2

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år		
		2010	2011	2012
Dödsolyckor	0	0	0	0
Svåra olyckor	0	0	0	0
Lindriga olyckor	9	3	1	5
Totalt:	9	3	1	5

Statistiken inkluderar korsningarna väg 263/255 och Märstarondellen samt vägsträckan däremellan. Ingen av olyckorna involverade oskyddade trafikanter. Tre av olyckorna var singelolyckor, fem kollisioner mellan personbilar och en kollision mellan personbil och lastbil. Tre av olyckorna skedde i cirkulationsplatsen vid Stationsgatan/Midgårdsvägen, två i cirkulationen vid trafikplats Valsta.

Delsträcka 3: Tullen-Pilsborondellen

- Sträcka: 5 km
- Hastighetsbegränsning: 80 km/h
- Fordon/årsmedeldygn: 8 000 fordon
- Andel tung trafik: ca 7 %

Vägen har idag två körfält och breda vägrenar, total vägbredd är 13 m. Oskyddade trafikanter är separerade från vägtrafiken med flera cykelportar samt cykelväg utmed gamla vägen ner mot Sigtuna stad. Flera av korsningarna upplevs som farliga och framkomligheten för kollektivtrafiken är tidvis dålig.

Tabell 3 Olyckor på delsträcka 3

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år		
		2010	2011	2012
Dödsolyckor	0	0	0	0
Svåra olyckor	3	2	0	1
Lindriga olyckor	8	3	3	2
Totalt:	11	5	3	3

Statistiken inkluderar Pilsborondellen fram till korsningen mellan väg 263 och väg 255, korsningen med väg 255 ingår i delsträckan nedan. Ingen av olyckorna involverade oskyddade trafikanter. Tre av olyckorna var singelolyckor, sju kollisioner mellan personbilar och en kollision mellan personbil och lastbil. Två av olyckorna skedde i Pilsborondellen, en i korsningen vid Steningehöjden.

Delsträcka 4: Pilsborondellen– Erikssund

- Sträcka: 10,5 km
- Hastighetsbegränsning: 70 km/h, vissa sträckor 40, 50, och 60 km/h
- Fordon/årsmedeldygn: 5 000 fordon
- Andel tung trafik: ca 10 %

Längs denna sträcka av väg 263 är vägstandarden låg med otillfredsställande vägbredder, sidoområden och plan- och profilgeometri. Oskyddade trafikanter har i princip inga möjligheter att röra sig på ett trafiksäkert sätt längs med vägen. Busshållplatserna håller låg standard och vid de flesta hållplatser måste resenärerna stå på vägen eller i diket när de väntar på bussen.

Bron över Erikssund är smal och har låg kapacitet. För utförligare beskrivning av problemen längs denna delsträcka se bilaga 1.

Tabell 4 Olyckor på delsträcka 4

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år		
		2010	2011	2012
Dödsolyckor	1	0	1	0
Svåra olyckor	6	0	3	3
Lindriga olyckor	10	3	4	3
Totalt:	17	3	8	6

Statistiken i tabell 4 avser sträckan fram till Pilsborondellen, själva rondellen ingår i delsträckan ovan. Två av olyckorna involverade cyklister, båda relaterade till tävlingsträning där cyklisterna cyklat i klunga. Tre av olyckorna var singelolyckor (två med bil, en med motorcykel), sex kollisioner mellan personbilar, tre kollisioner mellan personbil och lastbil, tre mellan motorcykel/moped och annat fordon. Tre av olyckorna skedde i korsningen av väg 263 och 925 (Österbykorset).

Delsträcka 5: Erikssund – Bålsta

- Sträcka: 9,5 km
- Hastighetsbegränsning: 70-80 km/h,
- Fordon/årsmedeldygn: 2 000 fordon på väg 912 (år 2003), 4 000 fordon på väg 269
- Andel tung trafik: ca 10 %

Delsträckan utgörs av vägarna 263/269/912 och möter E18 vid Dragets trafikplats i Bålsta. Standarden på vägen är låg med flera farliga korsningspunkter exempelvis korsningarna mellan de stora vägarna 912/269 och 269/263.

Tabell 5 Olyckor på delsträcka 5

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år		
		2010	2011	2012
Dödsolyckor	0	0	0	0
Svåra olyckor	2	0	1	1
Lindriga olyckor	7	3	1	3
Totalt:	9	3	2	4

Ingen av olyckorna involverade oskyddade trafikanter. Tre av olyckorna var singelolyckor, fem kollisioner mellan personbilar och en kollision mellan personbil och lastbil. En av olyckorna skedde i korsningen av väg 269 och 912 och en i korsningen mellan väg 263 och 269.

Delsträcka 6: Erikssund - Varpsund

- Sträcka: 8,5 km
- Hastighetsbegränsning: 70 km/h, vissa sträckor 40, 50, och 60 km/h
- Fordon/årsmedeldygn: 3 000 fordon
- Andel tung trafik: ca 10 %

Vid Varpsund blir väg 263 smalare med en varierande vägbredd på 7 - 9 m. Varpsundsbron är smal och vägen väster om bron kurvig med dålig sikt vilket försvårar möten mellan stora fordon.

På sträckan har 11 olyckor inträffat, se tabell 6. Ingen av olyckorna involverade oskyddade trafikanter. Sex olyckor var singelolyckor, tre kollisioner mellan personbilar och två kollisioner mellan personbil och lastbil. Sex av olyckorna skedde i korsningen av väg 263 och 545 och en i korsningen mellan väg 263 och 269.

Tabell 6 Olyckor på delsträcka 6

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år		
		2010	2011	2012
Dödsolyckor	0	0	0	0
Svåra olyckor	1	0	1	
Lindriga olyckor	10	1	6	3
Totalt:	11	1	7	3

Delsträcka 7: Varpsund – Litslena

- Sträcka: 14 km
- Hastighetsbegränsning: 80 km/h, viss sträcka 70 km/h
- Fordon/årsmedeldygn: 3 000 fordon
- Andel tung trafik: ca 11 %

Vägen har på sträckan god standard med en 13 m bred 1+1 väg. Den går i stort sett parallellt med E18.

Tabell 7 Olyckor på delsträcka 7

Svårhetsgrad	Antal olyckor	Uppdelat per år		
		2010	2011	2012
Dödsolyckor	1	0	0	1
Svåra olyckor	2	0	1	1
Lindriga olyckor	7	1	5	1
Totalt:	10	1	6	3

Ingen av olyckorna involverade oskyddade trafikanter. Åtta olyckor var singelolyckor, en upphinnandeolycka och en olycka i korsningen väg 263/545.



Figur 16 Vägbredder



Figur 17 Hastighetsgränser

3.3.4 Trafik till och från Arlanda

Arlanda flygplats är en betydande målpunkt både som kommunikationsnav för flyget och som en stor arbetsplats. Antalet flygpassagerare på Arlanda uppgår årligen till över 19 miljoner passagerare. På och kring Arlanda flygplats finns omkring 20 000 arbetsplatser. Samtidigt hanteras stora mängder fraktgods på flygplatsen och logistikverksamheten på och kring flygplatsen är omfattande med många stora logistikföretag etablerade i området. På Arlanda flygplats hanteras årligen drygt 150 000 miljoner ton flygfrakt och närmare 20 000 miljoner ton post, som i betydande utsträckning också fraktas på väg. Sammantaget genererar verksamheterna på och kring Arlanda omfattande marktransporter och ett behov finns av väl fungerande vägförbindelser.

3.3.5 Godstrafik

Kommunerna i norra Mälardalsområdet är beroende av väl fungerande förbindelser för godstrafik med de östra delarna, där Arlandaområdet, Rosersberg och hamnen i Kapellskär är viktiga målpunkter. I Rosersberg expanderar logistikverksamheten med en ny kombiterminal och en ny postterminal som öppnar de närmsta åren. Prognosen är att terminalen redan från start kommer att hantera 50 000 TEU². Under en tioårsperiod beräknas den årliga ökningen vara 10 000 TEU. Kapacitetstaket för terminalen kommer att vara 200 000 TEU.

I anslutning till Västerskogs industriområde i Bålsta tätort planeras en logistikcentral benämnd Logistik Bålsta med koppling till Mäljarbanan genom stickspår. Mängden godstransporterna till och från området bedöms öka i och med detta vilket kan komma att innebära en ökad belastning på infrastrukturen i stråket. Logistik Bålsta bedöms även bli en viktig målpunkt för gods i regionen. Enligt preliminära bedömningar kommer Logistik Bålsta att sysselsätta runt 500 personer eller mer.

² TEU är den internationellt vedertagna benämningen på en fraktcontainer som är 20 fot lång. I praktiken är en lastcontainer numera dubbelt så lång.

Genom en utbyggnad som inleds i maj 2013 kommer hamnen i Kapellskär att få en nästan trefaldig kapacitetsökning. På sikt kommer detta att leda till en ökad godstrafik: Hamnen hanterar idag ca 2,5 miljoner ton gods per år, men har tillstånd för 6,5 miljoner ton.

I direkt anslutning till Coops stora lager i Bro etablerades en ny kombiterminal i april 2011. Terminalen ägs av Coop Logistik. En kombiterminal innebär att lastbilstransporter kan minskas och trailers kan skickas direkt till Bro med tåg. Transportvolymen bedöms öka till följd av förändringen, samtidigt som antalet lastbilsrörelser beräknas minska till och från lagret från dagens ca 100 rörelser till ca 80, det vill säga med omkring 20 %.

Det finns ett behov av en mer strategisk planering i de öst-västliga förbindelserna norr om Mälaren, där väg 263 är en svag länk. Mellan Enköping och Sigtuna stad är väg 263 den kortaste förbindelsen, men den har mycket låg standard. Detta medför tidsförluster och olycksrisker för godstrafiken som väljer vägen.

En enkätundersökning bland godsspeditörer i området, som gjordes i samband med åtgärdsvalsstudien, visar att valet av rutt varierar, men att vissa åkare konsekvent väljer att ta väg 263, utom i dåligt väglag. Andra åkare undviker sträckan helt och hållet på grund av den låga standarden. Svarefrekvensen var låg och därför går det inte att dra helt säkra slutsatser om hur olika företag beter sig när de väljer vilken väg de ska ta.

Av det material som finns går det ändå att dra vissa slutsatser. För många är tidsaspekten den viktigaste faktorn och det leder till att de föredrar E18 i stället för väg 263 trots att den är kortare. Det är också troligt att tyngre fordon i högre utsträckning väljer bort väg 263 medan mindre fordon inte gör det. De som har en målpunkt utefter väg 263 väljer naturligtvis att använda den i första hand.

Enkäten visar att alla företag som svarat är överens om att sträckan är krokig och kurvig med risk att hamna bakom långsamtgående fordon som inte kan köras om eftersom det saknas omkörningssträckor. Erikssundsbron är en flaskhals och trafiksäkerheten är låg. Sammantaget är risken för framkomlighetsproblem mycket stor.

I samband med åtgärdsvalsstudien gjordes en trafikräkning vid Österbykorset som återfinns i bilaga 5.

3.4 Framtida utveckling

Väg 263 är den kortaste vägen för trafik mellan Kapellskär/Arlanda och Bålsta/Enköping. Vägstandarderna är dock betydligt högre på E18-E4 och förbindelsen däremellan, Rotebroleden, vilket innebär att restiden längs den senare rutten är runt fem minuter kortare i lågtrafik även om resvägen är ca 14 km längre (Trafikverket, 2011). Dessutom är olycksrisken och risken för att fasta bakom långsamtgående fordon då betydligt lägre.

Länstransportplanen innefattar en standardhöjning av Rotebroleden till motorvägsstandard. Standardhöjningen innebär att skillnaden i restid kommer att öka och E18-Rotebroleden blir ett ännu snabbare alternativ än väg 263. Men att samla trafik på enbart på E18-Rotebroleden-E4 är inte att betrakta som långsiktigt hållbart eller störningssäkert. Väg 263 kan därför fungera som ett komplement till E18-Rotebroleden för det lokala och regionala resandet, samt skapa ett robustare transportsystem genom att fördela trafikflöden längs flera stråk.

3.4.1 Trafikutveckling

Trafikmätningar från år 2004 och år 2009 på vägnätet kring väg 263 pekar på en minskande betydelse av vägens regionala funktion. Trafiken på väg 263 väster om Sigtuna stad har minskat med 5-10 % och andelen tung trafik har ökat eller varit oförändrad vid samtliga mätpunkter, vilket innebär att minskningen på väg 263 i

huvudsak utgörs av personbilstrafik. Trafiken på E18 väster om Bålsta samt väg 263 mellan Sigtuna stad och Märsta ökat med 2-5 procent. Öster om Bro har trafiken på E18 ökat med 16 %.

Trenden att väg 263 får minskad regional betydelse stärks av trafikprognoser som utförts för Rotebroleden. Prognosen gäller år 2035 och indikerar snarare minskad trafik på vägens västra del, Erikssund-Litslena, än ökad trots kraftig trafiktillväxt på övrigt vägnät liksom även den östra delen, Märsta-Bålsta. Väg 263 med funktionen "infartsled" mot Stockholmsregionen tas över av E18 och E4 men funktionen "tvärförbindelse" (Märsta-Bålsta) kan komma att öka rejält. Detta kan hänga samman med expansion i regionens yttre delar men också framtida kapacitetsförhållanden på E18, E4 och Rotebroleden. Situationsanpassade trafikanalyser krävs för säkrare bedömningar.

Väg 263 på delen Litslena-Erikssund har en minskande regional funktion trots att den är den "kortaste" vägen i många relationer. Motorvägnätet är attraktivare även i framtiden. Stråket Märsta-Bålsta får ökad betydelse både som kollektivtrafikförbindelse och som tvärförbindelse.

3.4.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafikmyndigheterna tror på en positiv resandeutveckling i stråken i förhållande till befolkningstätheten, men restider som kan konkurrera med biltrafiken är svårt att få på denna sträcka. Ur kollektivtrafikperspektiv finns förhoppningar om en snabbare förbindelse mellan Sigtuna stad och Bålsta, med möjligheter att också bättre knyta ihop Bålsta med Knivsta och Uppsala via Sigtuna stad, vilket dock är svårt att lösa inom nuvarande vägnät.

Sigtuna kommun planerar i samråd med TF SLL för en snabbusslinje mellan Sigtuna stad och Märsta station. Förbindelsen ska ske via väg 263, där ett särskilt buskörfält och nya hållplatser anläggs i Tingvalladalen. Medel för dessa åtgärder finns avsatta i länstransportplanen.

För kollektivtrafiken i Märsta behöver också kapacitetsmässigt ske en omfattande upprustning av Märsta station till ett modernt och funktionellt fungerande resecentrum. Trafikverket har i beslut om förstudie "Märsta bytespunkt" år 2010 i samråd med Sigtuna kommun, SJ och SLL:s Trafikförvaltning tagit ställning för att fortsatt planeringsarbete i denna fråga bör utgå från att ombyggnaden av stationen sker i befintligt läge.

Det pågår en tillgänglighetsanpassning av busshållplatser i Stockholms län. Den första etappen är avklarad, och etapp 2 kommer att pågå fram till 2015. I den andra etappen berörs tre hållplatser längs stråket, Rävsta gård, Svalängen och Ölsta. Resterande del av väg 263 ligger i etapp 3, vilken ska genomföras mellan 2016-2021.

En möjlig utveckling är att pendeltågstrafiken förlängs västerut, till Enköping eller Västerås. Detta skulle möjliggöra nya stationer etableras mellan Bålsta och Enköping. En sådan förändring skulle påverka kollektivtrafikupplägget i hela stråket men förutsätter en ombyggnad av Bålsta station och fler spår.

3.4.3 Arosälänken

Järnvägsinfrastrukturen saknar en länk i öst-västlig riktning. Det finns en samsyn mellan berörda aktörer om att länken är önskvärd på sikt. I förslaget till den nya länstransportplanen för Uppsala planeras en åtgärdsvalsstudie och ekonomiska medel finns avsatta för att utreda transportsystemet i ett stråktänk gällande Örebro, Västerås, Enköping, Uppsala, Arlanda och Stockholm. Den tidigare kallade Arosälänken kommer troligen att utredas som Åtgärdsvalsstudie Arosstråket.

3.4.4 Arlanda och Rosersberg

Arlanda flygplats är ett nav i den Svenska flygtrafiken, år 2030 beräknas flygplatsen ha 30 miljoner passagerare (Trafikverket, 2011). En stadsbyggnadsstrategi för Airport City Stockholm omfattande både flygplatsen och det omgivande verksamhetsområdet Arlandastad siktar på att år 2030 ha skapat förutsättningar för 50 000 arbetsplatser inom denna flygplatsstad. Idag finns här ca 20 000 arbetsplatser. Ca 7,5 km söder om Arlanda ligger det stora logistikområdet

Rosersberg där en kraftig expansion av logistikverksamheter sker. Behovet av öst-västliga förbindelser för både gods- och persontrafiken förväntas därför öka.

3.4.5 Stadsmässighet Märsta/Valsta

Väg 263 har en betydande barriäreffekt i sin passage genom Tingvalladalen i Märsta som påverkar möjligheterna att tillskapa en sammanhållen stadsbild mellan Valsta och centrala Märsta och som genererar buller. Sigtuna kommun har mot denna bakgrund framfört att en möjlig lösning på problemet skulle kunna vara att väg 263 överdäckas utmed del av sin sträckning i Tingvalladalen. En sådan lösning medför förutom att en bättre fysisk sammankoppling kan åstadkommas mellan Valsta och centrala Märsta att också bullerproblematiken i området förbättras samtidigt som ytterligare mark kan frigöras för exploatering. En överdäckningslösning är mycket kostsam och det är ofta svårt att motivera en sådan ekonomiskt. Ett alternativ till en överdäckning är att väg 263 ges en mer stadsmässig karaktär genom att exempelvis anlägga mittrefug med trädplantering och att körfälten görs smalare, i kombination med sänkt hastighetsbegränsning.

3.5 Inriktning och målstandard

Tidigt i utredningsarbetet kunde konstateras att tidigare ansatser om stråkens regionala funktion till en del är överspelade genom satsningar i det nationella huvudvägnätet, E18, E4, väg 55 och Rotebroleden. Stråken har därvid klassats som en sekundär förbindelse med regional funktion i studien. Målstandardorden sattes tidigt i arbetet med studien av arbetsgruppen och innebär inga stora nysatsningar, utan utgår från den befintliga vägen.

3.5.1 Målstandard för delsträckorna

Delsträcka 1: E4-Märstarondellen

Målstandarden för sträckan är god framkomlighet med oförändrade gatusektioner. Detta genom att bron över järnvägen byggs om och genom att samtliga signaler åtgärdas. Hastigheten på vägen är 60 km/h med planskilda gång- och cykelpassager. På de sträckor som trafikeras av buss ska kollektivtrafiken prioriteras och hålla hög standard.

Delsträcka 2: Märstarondellen-Tullen

I Märsta är målstandarden en stadsliknande utformning med mittrefuger och trädplanteringar. Hastigheten är 60 km/h med tryggt utformade, planskilda gång- och cykelpassager där barriäreffekterna kompenseras av överbyggnader på utvalda ställen. Kollektivtrafiken är ett prioriterat transportslag med kollektivtrafikkörfält med cykelparkering vid hållplatserna. Längs vägen ska en gång- och cykelbana löpa som är anpassad för pendlingscykling.

Delsträcka 3: Tullen-Pilsborondellen

På delsträcka 3 är målstandarden att alla korsningar är trafiksäkert utformade och med god framkomlighet. Vägen har två körfält och hastigheten är begränsad till 80 km/h. På delsträckan kan 2+1 körfält övervägas. Kollektivtrafiken har god framkomlighet både längs vägen och vid hållplatserna där infartsparkering finns. En separat gång- och cykelbana byggs längs sträckan. Korsningspunkterna ska ha god standard för såväl framkomlighet som för trafiksäkerhet.

Delsträcka 4: Pilsborondellen– Erikssund

Målstandard för delsträcka 4 är en väg med två körfält med tillräcklig bredd för att två stora fordon ska kunna mötas. Målstandarden innebär att det är möjligt att köra om långsamtgående fordon med jämna mellanrum och vägen har rätats ut där det behövs. Alla hållplatser i stråket har ses över och alla får en grundstandard med hållplatsficka, cykelparkering, gångväg, belysning och väntytta. En cykelbana finns längs med vägen och Erikssundsbron har bytts ut för att gång- och cykeltrafikanter ska få plats. Sträckans bashastighet är 80 km/h men vid svåra passager, skymda utfarter och på Erikssundsbron sänks hastigheten till 40 – 60 km/h.

Delsträcka 5: Erikssund – Bålsta

På sträckan mellan Erikssund och Bålsta är målstandarden en väg med två körfält, där sträckan bitvis rätas ut, framförallt i södra delen. Samtliga hållplatser i stråket ses över och får en grundstandard med hållplatsficka, cykelparkering, gångväg, belysning och väntytta. Med en utbyggnad av cykelvägen längs hela sträckan. Bashastighet är 80 km/h med lokala sänkningar vid behov.

Delsträcka 6: Erikssund – Varpsund

Målstandard på sträckan Erikssund-Varpsund är god trafiksäkerhet med hjälp av fartkameror och andra trafikreducerande åtgärder. Kollektivtrafikens framkomlighet ska vara god och busstrafiken fungera bra. Alla hållplatser ges hållplatsficka, säkra gånganslutningar och väntytter. En cykelväg byggs ut längs hela sträckan. Bashastighet är 80 km/h med lokala sänkningar vid behov.

Delsträcka 7: Varpsund – Litslena

Vägen smalnas av för att ge plats för en gång- och cykelbana inom den befintliga vägbredden. Biltrafiken skiljs från de oskyddade trafikanterna genom ett räcke eller annan separerande åtgärd. Litslena utvecklas som bytespunkt och förutsättningarna för cyklisterna är tillräckligt goda för att många boende i området ska välja att ta cykeln dit för att byta till kollektivtrafik. Bashastigheten är 80 km/h med lokala sänkningar vid behov.

3.6 Målbild

Transportpolitikens övergripande mål är följande:

"Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."

Det övergripande målet stöds av två huvudmål:

Funktionsmålet berör resans eller transportens tillgänglighet. **Hänsynsmålet** handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet och ska även vara ett stöd för regional och kommunal planering.

Funktionsmålet:

"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**, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov."

Hänsynsmålet:

"Transportsystemets utformning och användning ska anpassas till att **ingen ska dödas eller skadas allvarligt**. Det ska också **bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås**."

3.6.1 Mål för åtgärdsvalsstudien

Övergripande mål och syfte för åtgärdsvalsstudien:

Styrgruppen har, efter förslag från arbetsgruppen, satt upp syfte och mål för åtgärdsvalsstudien:

- Syftet med åtgärdsvalsstudiens är att översiktligt definiera stråkens funktioner och nå en gemensam syn på vägens framtid och de åtgärder som krävs för att utveckla prioriterade funktioner.
- Målet med åtgärdsvalsstudien är att samordna parterna och formulera en gemensam målbild för stråken. Detta ska landa i effektiva lösningar inom transportområdet, med hänsyn taget till omgivningen, som parterna sedan kan teckna överenskommelser om.

Mål för åtgärdsvalsstudien är att:

- Ge underlag för prioritering av effektiva lösningar inom transportområdet med hänsyn taget till omgivningen och inom ramen för "tillgängliga resurser"
- Skapa förutsättningar för en samordning av fortsatt utredning och genomförande.
- Ge kollektivtrafiken en förbättrad konkurrenskraft.
- Ge förutsättningar för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
- Hänsyn tas till befintliga förhållanden samt den kommunala planeringen i form exempelvis av kommande bostadsutbyggnad i Håbo och Sigtuna kommuner.

Resultatet för åtgärdsvalsstudien ska:

- Utmytna i konkreta åtgärds paket, listade i prioritetsordning, översiktligt tidssatta och kostnadsberäknade som i sin tur är underlag för överenskommelser/avtal mellan deltagande parter.
- Ha samordnat kortsiktiga och långsiktiga förslag till lösningar.

3.6.2 Effektmål

För att kontrollera om föreslagna åtgärder uppfyller målen krävs att målen är kvantifier- eller mätbara. Effektmålen nedan är avsedda att användas för att utvärdera om de föreslagna åtgärderna uppfyller den målstandard och de mål som satts upp för åtgärdsvalsstudien för väg 263.

Ökad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper

- Färre dödade och svårt skadade (i enlighet med etappmålet för trafiksäkerhet)
- Färre olyckor till följd av föreslagna åtgärder
- Säkrare utformade korsningspunkter
- Minskning av andelen godstrafik

Ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafikresenärer

- Minskad restid/minskad restidskvot för kollektivtrafik
- Bättre framkomlighet för buss
- Förbättrade bytesmöjligheter mellan gång/cykel/bil/buss
- Trafiksäkra, om möjligt också tillgänglighetsanpassade busshållplatser, som kan nås tryggt och säkert samt är lättillgängliga
- Sammanhängande och säkra gång- och cykelstråk med god kvalitet
- Säkrare skolvägar för barn i tätort och på landsbygd

Minskade barriäreffekter

- Säkrare och tryggare passager
- Attraktiv och framkomlig utformning av vägsträckor och korsningar
- Hastigheter mer anpassade efter lokala verksamheter och till tätortsförhållanden på utvalda delsträckor

Förbättrad miljö och hälsa

- Klimat och energi: Minskad klimatpåverkan och energiförbrukning
- Hälsa: Minskad bullerstörning, minskade utsläpp av luftföroreningar, skydd av vattenförekomster och ökad fysisk aktivitet
- Landskap: Stor hänsyn ska tas till natur- och kulturmiljön i valet av åtgärder

4. Alternativa lösningar

I det här avsnittet redovisas åtgärdstyper som diskuterats eller förts fram bland annat på workshops. En samlad redovisning av de förslag som kommit fram i övrigt återfinns i bilagorna 1 – 4.

De förslag som projektets arbetsgrupp efter bedömning har valt att gå vidare med har värderats enligt fyrstegsprincipen:

1. Tänk om

Går det att påverka behovet av resor och transporter och går det att påverka valet av dem?

2. Optimera

Kan den befintliga infrastrukturen användas mer effektivt?

3. Bygg om

Kan begränsade ombyggnader tillgodose behoven, om inte steg ett och två är tillräckliga?

4. Bygg nytt

Om det inte är möjligt att nå målen genom lösningar enligt steg ett till tre krävs det nyinvesteringar och/eller större ombyggnader.

De åtgärder som bör genomföras beskrivs i kapitel 5.

4.1. Tänkbara åtgärdstyper

Åtgärder för minskat bilberoende

Samhällets uppbyggnad, med bostäder, arbetsplatser, handel och transportinfrastruktur, har stor betydelse för färdmedelsval. En väl utbyggd kollektivtrafik och

attraktiva gång- och cykelnät gör att det blir naturligare att välja bort bilen som transportmedel.

En tät bebyggelse där bostäder, arbetsplatser och handel blandas gör det möjligt att ordna en kostnadseffektiv kollektivtrafikförsörjning. En tät bebyggelse gör också att behoven av resor minskar eftersom det blir närmare till olika typer av service.

Samarbete i tidiga skeden mellan alla berörda parter är nödvändigt om det ska gå att skapa ett kostnadseffektivt transportsystem, där kollektivtrafik tillsammans med gång- och cykelresor blir ett attraktivt alternativ till bilresor.

Bilresandet och andra transporter kan minskas genom att systematiskt ta upp och påverka attityder och beteenden hos allmänheten, men även hos näringslivet, med hjälp av information, riktad marknadsföring, samverkan, utbildning och incitament. Åtgärder av den här typen brukar benämnas Mobility management.

Ökad säkerhet för alla

En god vägutformning med säkert utformade korsningar ger en hög trafiksäkerhet. Hastighetsgränserna måste vara anpassade till vägens funktioner. En god vinterväghållning bidrar till att minska antalet singelolyckor.

Ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafik

För att fler ska lockas att cykla eller gå till fots måste trafiksäkerheten prioriteras. Det är viktigt att det går att förflytta sig snabbt utan hinder och onödiga omvägar. Det är även av stor vikt att gång- och cykelstråk är sammanhängande, det ska vara lätt och säkert att kunna ta sig från start till målpunkt.

Viktiga åtgärder för att attrahera gång- och cykeltrafik är att belysningen är god, sikten inte är skynd och att underhållet inte är eftersatt.

I den regionala cykelstrategin finns många goda mål som leder till ökat cyklande. Exempel på sådana är särskilda cykelstråk utan omvägar, utan fysiska hinder och med separering från övrig trafik.

Ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken

En ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken kräver information som är enkel att ta del av och är en av de åtgärder som är viktigast att säkerställa för att potentiella resenärer ska bli medvetna om vilka alternativ som står till buds. Information bör finnas där resenärer vanligtvis söker efter den, annars finns en risk att alternativ missas. Information måste också presenteras på ett sätt som gör att det är enkelt att förstå den.

Berörda trafikförvaltningar måste fortsätta att fokusera på att få utbudet av kollektivtrafikresor att så långt det är rimligt motsvara de behov stora resandegrupper har i form av målpunkter och restider. Smidiga byten, tidspassning och god framkomlighet säkerställs genom god standard och anpassat väghållning med god vinterväghållning. Bekväma och attraktivt utformade hållplatser och bytespunkter är viktiga beståndsdelar när olika individer väljer hur de ska göra sina resor.

Välutformade, trygga och säkra infartsparkeringar för cykel och bil kan vara avgörande för om delar av resan görs med kollektivtrafik.

I områden där det är vanligt med resor över länsgränser är det viktigt att avgifterna kan samordnas så att det inte uppstår avskräckande tröskeeffekter. Om biljettpriser och taxefrågor ges fokus och utformas väl kan kollektivtrafiken framstå som ekonomiskt fördelaktigt i förhållande till bilåkande, även över länsgränser.

Minskade barriäreffekter

Det finns ett antal åtgärder som kan bidra till att en väg inte behöver vara ett stort hinder i den miljö den befinner sig i. En viktig åtgärd är att skapa säkra passager för oskyddade trafikanter, detta är extra viktigt i anslutning till hållplatser och vid till exempel skolor. Om biltrafiken minskas genom att den styrs till alternativa vägar, såsom E18, bidrar det till en minskad barriäreffekt.

Förbättrad miljö och hälsa

De olägenheter som uppstår genom buller och luftföroreningar minskas effektivast genom minskad motorfordonstrafik, antingen genom åtgärder som generell

minskar bilberoendet (se 4.2) eller genom att lokalt reducera trafiken med olika typer av restriktioner och omledningar.

4.2. Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar

I de workshops som genomförts med företrädare för olika intressen längs de berörda stråken har ett stort antal åtgärdsförslag framkommit. Dessa förslag och andra har sedan diskuterats och värderats i arbetsgruppen och sammanställts i ett bruttomaterial som redovisas i bilagor. I det följande beskrivs kortfattat åtgärdstyper och alternativa lösningar som diskuterats.

Alternativa sträckningar

I studiens direktiv och inledande arbete konstaterades att åtgärder och lösningar i princip skulle sökas längs befintliga vägar. Alternativa sträckningar för väg 263 som prövats i tidigare utredningar kunde därmed ses som avfärdade lösningar även på lång sikt. I tre fall har dock nybyggnadssträckor diskuterats.

- Erikssund är ett ur trafiksynpunkt problematiskt vägvagnsnitt och olika förslag till förbifarter har förkastats. I denna utredning har dock frågan om en mer direkt kollektivtrafikförbindelse mot Sigtuna stad väckts och som i så fall bör prövas i ett arbete att utveckla busslinjenätet.
- Två nybyggnadsalternativ dels förbi Österby dels förbi Lövhagen har skisserats och som skulle kunna jämföras med ombyggnadsalternativen.

Administrativa åtgärder

För att sänka hastigheter och minska olycksrisker, bland annat vid anslutningar och korsningar kan flera olika alternativ vara möjliga. Skyltning kan ses över i anslutning till korsningar som bedöms bristfälliga.

Problem med tung trafik som fastnat (väg 915) kan lösas med förändrat väghållarskap så att kommunen istället reglerar trafiken och kan förbjuda tung trafik längs vissa sträckor.

Längs de sträckor där hastigheten bedöms vara för hög kan ansökan om lägre hastigheter skickas till Länsstyrelsen för begränsade sträckor.

I de fall hastighetsöverträdelser förekommer frekvent kan en hastighetskamera vara ett alternativ. För att en fast kamera ska sättas upp krävs starka motiv och dödsolyckor. Ett alternativ till en fast kamera kan därför vara en mobil hastighetskamera, plats måste i så fall iordninggöras för att kunna parkera kameran.

Åtgärder för kollektivtrafiken

Trafiksäkerhet och bekvämlighet vid busshållplatser och möjliga bytespunkter är en central fråga för ökade kollektivtrafikandelar. Behov och möjligheter skiljer sig stort mellan stråkens tätortsdel och landsbygdsdelar. Långsiktig målstandard finns normerad men det bästa får inte bli det godas fiende. Därför har också enklare lösningar diskuterats

Hållplatser bör ses över både utifrån hållplatsens funktion men också utifrån möjligheter att ta sig till och från hållplatsen. Hållplatser kan utföras olika beroende av antalet resenärer, trafikintensiteten och behovet av säkerhet.

Trafikförvaltningen testar för närvarande en busskursmodell försedd med specialtak med solcellsdriven LED-belysning. Om testerna faller väl ut kan den komma att prövas i större skala.

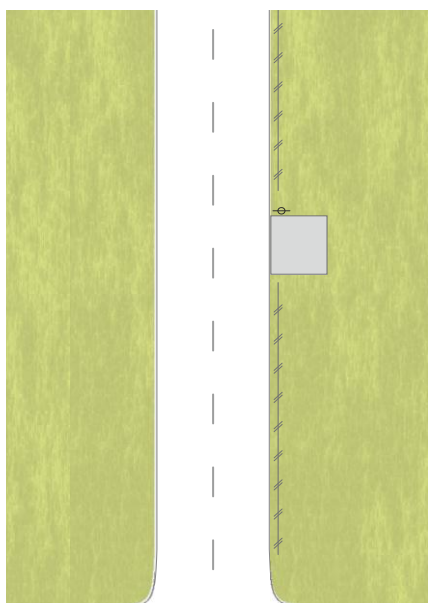


Figur 18 Enkelt utförande för skyddad väntyta

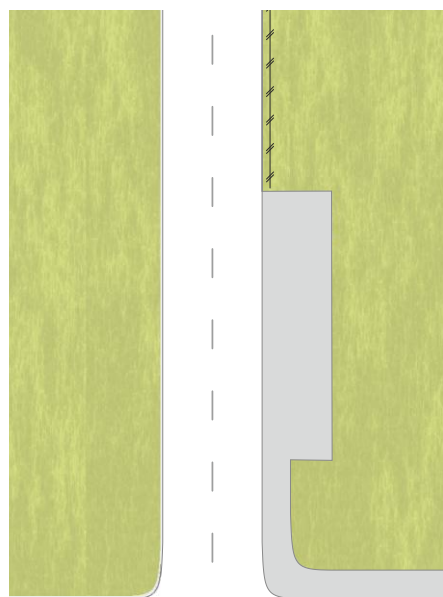
Figur 19 visar hur ett mycket enkelt utförande kan se ut för att ge ett utrymme utanför vägen att stå skyddat när buss inväntas, en med räcken försedd gallerduk. Utförandet saknar väderskydd och ficka, men en iordninggjord väntyta utanför vägen kan skapas. Se exempel i figur 18 ovan.

Figur 20 illustrerar ett enkelt utförande med eller utan ficka. Hårdgjord yta för av och påstigande. Väderskydd och annan inredning kan tillkomma underhand.

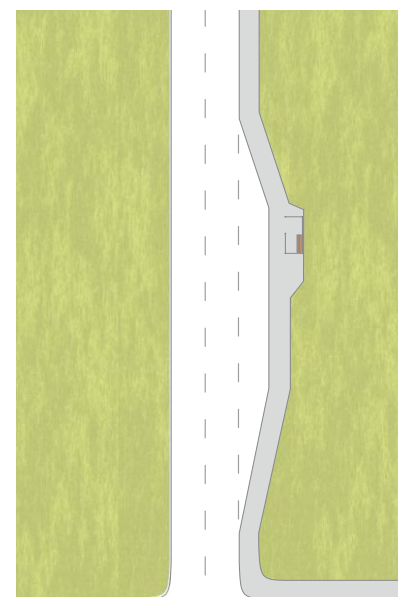
Figur 21 illustrerar målstandarden för busshållplatser det vill säga med ficka, förhöjd kantsten och möjligheter till "full" utrustning med väderskydd, belysning, information och några cykelplatser.



Figur 19 Typ 1 – enkelt utförande utan väderskydd och ficka men med gallerdurk.



Figur 20 Typ 2 – utförande utan ficka.



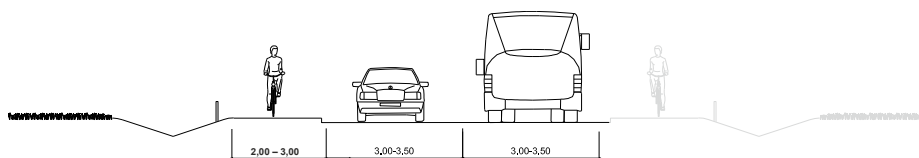
Figur 21 Typ 3 – utförande med väderskydd och ficka.

Åtgärder för gång- och cykeltrafik

En nyckelfråga att nå målstandard är hur gång- och cykeltrafiken kan separeras från biltrafiken. Planskildheter och signaler är en given utveckling inom tätortsdelen. Inom landsbygdsdelen är det övergångsställen vid vägskäl och busshållplatser. På sikt förutsätts att gång- och cykeltrafiken längs vägen sker på egen bana i anslutning till vägen eller på sammanhängande nät kopplat till en näraliggande bebyggelse. Liksom för busshållplatser kan diskuteras enklare utförande än den gängse för att kanske snabbare och på längre sträcka uppnå en acceptabel trafikmiljö. Lokala

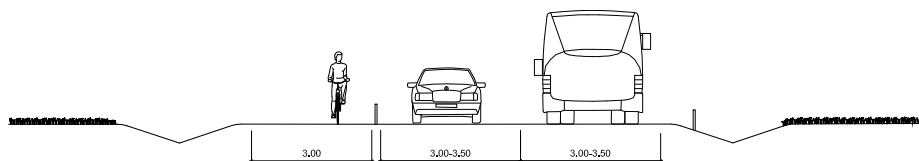
förutsättningar får visa om omdisponering av vägbanan, vägbanebreddning eller utbyggnad av separat cykelbana är lösningen.

Figur 22 illustrerar hur en vägbreddning med kantsten kan skapa en fredad yta för gång- och cykeltrafik på ena eller båda sidorna.

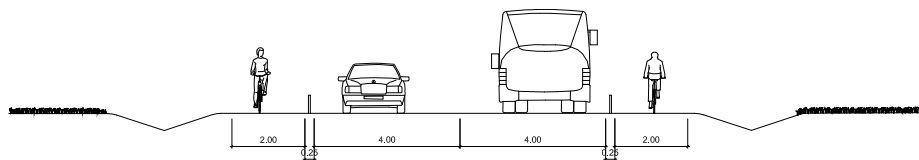


Figur 22 Möjlig lösning för cykeltrafik med vägbreddning och kantsten

Figur 23 och 24 illustrerar hur vägbanan på avsnitt med bred sektion kan omdisponeras för cykeltrafik. Antingen på ena sidan eller beroende på vägunderbyggnad på ömse sidor körbanan.

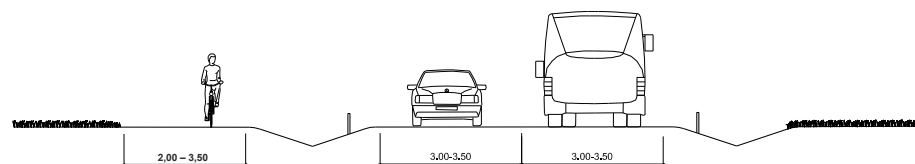


Figur 23 Alternativt utförande av cykelbana på vägbanan med bred sektion på ena sidan



Figur 24 Alternativt utförande av cykelbana på vägbanan med bred sektion på ömse sidor

Figur 25 illustrerar lösningen med separat cykelbana. Banans bredd och standard kan diskuteras med hänsyn till bedömd användning och kostnad.



Figur 25 Möjlig lösning för cykeltrafik på vägbanan med separat cykelbana, vägräcken kvar i befintligt läge

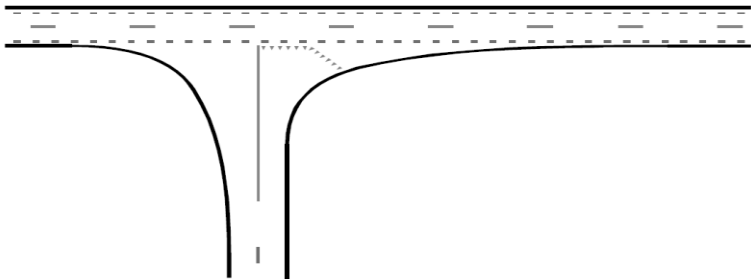
Erikssundbron

Erikssundsbron kommer att bytas ut 2016-2017, men mindre åtgärder krävs omgående. För att möjliggöra säker cykeltrafik kan bron signalregleras genom mobil anläggning så att trafik endast tillåts i en riktning i taget. På så sätt kan utrymme avsättas till gång- och cykeltrafik. Om bron avdelas med målning istället för räcke möjliggör utformningen även trafikering med större jordbruksmaskiner.

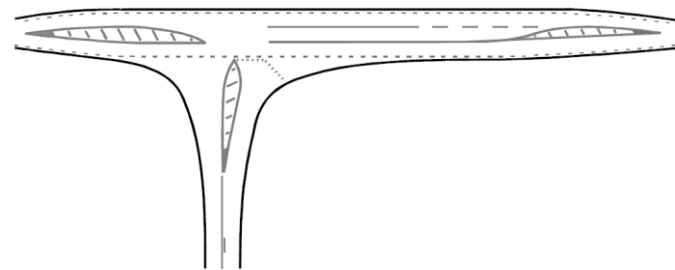
Korsningar, anslutningar och utfarter

Längs stråken på landsbygden finns ett stort antal anslutningar och utfarter. Vägkorsningar bör på sikt förses med fickor för vänstersväng och generellt sett minskas i antal. Detta gäller inte minst att i möjligaste mån samla anslutningar och utfarter till parallella vägar. På kort sikt kan i många fall trafiksäkerheten förbättras genom att förbättra siktförhållanden och skyltning.

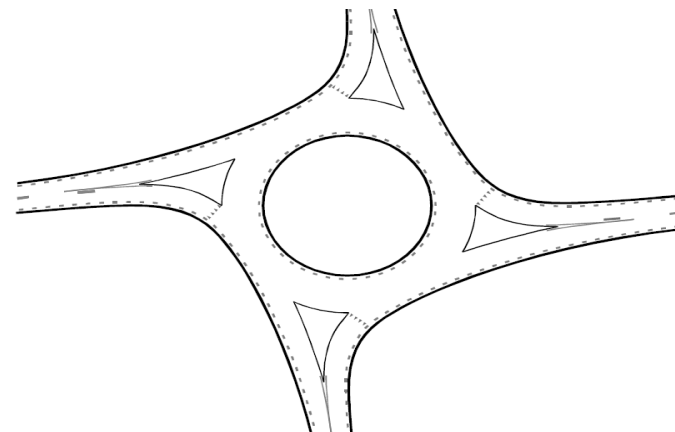
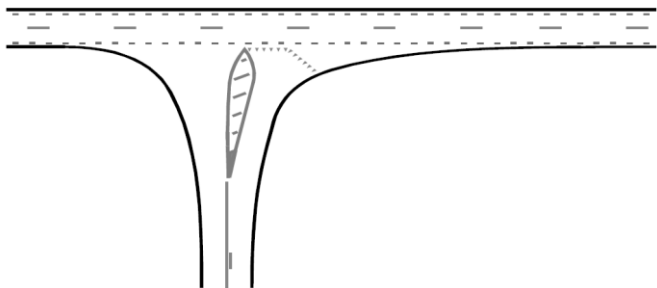
I figurerna 26-29 redovisas från *Vägar och Gatans Utformning* (VGU) en hierarki av utformning där målstandarden för flertalet korsningar/anslutningar vid sidan om de signalreglerade i tätortsdelen är korsningstyp C eller D.



Figur 26 Eksempel på utforming av korsningstyp A (VGU, kap.7.1 Korsningstyper)



Figur 27 Eksempel på utforming av korsningstyp C (VGU, kap.7.1 Korsningstyper)



Figur 28 Exempel på utformning av korsningstyp B (VGU, kap.7.1 Korsningstyper)

Figur 29 Exempel på utformning av korsningstyp D (VGU, kap.7.1 Korsningstyper)

Ombyggnader för bättre geometrisk standard

På flera avsnitt är sikt- och framkomlighet begränsade av vägens geometriska standard i plan och/eller profil. Åtgärder kan handla om siktförbättringar, mindre kurvvrätningar till mer omfattande ombyggnadssträckor. Dessa åtgärder bör givetvis ses i samband med utbyggnad av gång- och cykelbanor.

4.3. Kostnadsnivåer för olika åtgärder

Vid arbetsgruppsmöten och inte minst i workshops har diskuterats i vilken utsträckning etapper eller provisoriska åtgärder kan komma ifråga. Slutlösningar kan bli kostsamma och det kan ta lång tid att avvakta en traditionell investeringsplanering.

På stråkets tätortsdel (delsträcka 1-3) handlar åtgärdsvalen om att möta en stadsutveckling och en trafiktillväxt. Lösningar för långsiktigt hållbar trafiksäkerhet och framkomlighet inte minst för kollektivtrafiken.

På stråkens landsortdelar (delsträcka 4-7) där trafikmängderna är små, där cyklandet inte är utvecklat och där det är få av- och påstigande vid busshållplatser kan diskuteras i vilken mån enklare lösningar kan vara befogade.

- Genom en med räcken försedd gallerdurk kan en fredad väntyta på busshållplatsen skapas. Kostnaden är endast ca 20-25 procent av målstandardens hållplats.

- Ett första steg till en friliggande gång- och cykelväg kan vara att bygga ut en smal grusad "parkväg". Det bör prövas att av kostnadsskäl genomföra sådana åtgärder under enklare former. Ansatsen kan vara att en å två gånger längre sträcka friliggande gång- och cykelväg skulle kunna åstadkommas för samma kostnad som den normerade gång- och cykelvägen.

Administrativa åtgärder som rör till exempel skyltning, hastighetsövervakning genererar inga stora kostnader men genomförandet kräver sin handläggning och därmed tid.

Busshållplatser/bytespunkter bör på sikt åtminstone ha fickor. Spännvidden i kostnader är från ca 50 000 kronor för den enklaste åtgärden på landsbygdsdelen till 250 000-300 000 kronor för den stadsmässiga. Behov av infartsparkeringsplatser för såväl cyklar som bilar skall beaktas.

Gång- och cykelbanor kan åstadkommas genom omdisponering av vägbanan, byggas med kantsten intill körbana men i första hand friliggande. För en 3-4 m breda GC-väg är kostnaden 3 500-4 500 kr/m. Det finns argument för enklare utförande i ett första steg där funktionen från vägen en separerad gång- och cykeltrafik initialt kan fås för halva kostnaden.

Planskilda gång-och cykelförbindelser är kostsamma och kräver sin särskilda utformning om de skall bli använda. Kostnader bedöms i storleksordning 5-10 miljoner kronor.

Korsningar uppgraderas med hänsyn till trafikmängder och gång- och cykeltrafik. Cirkulationsplatser som kan bli aktuellt i tätortsdelen kostar i storleksordning 10-15 miljoner kronor. Att bygga ut för vänstersväng och samtidigt lösa en del anslutningar kan uppskattas kosta ca 5 miljoner kronor.

Anslutningar direkt till vägarna måste säkras och begränsas. I en del fall kan anslutningar reduceras genom anläggning av lokalväg. I andra fall kan det vara fråga om siktröjning och varningsskyltning. Kostnaderna är därmed helt beroende av lösning och plats.

5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

5.1 Beskrivning av övergripande inriktning

Tidigt i utredningsarbetet har det konstaterats att förbindelsen har en regional funktion men att även andra alternativa förbindelser spelar en viktig roll. En stor del av den långväga gods- och persontrafiken kan tas om hand via Rotebro eller Uppsala. På den regionala och lokala nivån är väg 263 den huvudsakliga trafikaxeln inom Sigtuna kommun, men den håller även samman den omgivande landsbygden.

Ur regional synvinkel är en viktig funktion för väg 263 att gynna kollektivtrafiken mot Arlanda. Om Arosälänken, ett järnvägsstråk mellan Enköping och Uppsala, genomförs kommer väg 263 få en något minskad betydelse för långväga kollektivtrafik, den från Enköping och väster därom.

Den övergripande inriktningen för förbindelsen har därvid ringats in till såväl läge som till funktion och relaterat till målformuleringar ska förbindelsen utvecklas till att bidra till följande:

- Ge kollektivtrafiken en förbättrad konkurrenskraft genom snabbare och tätare förbindelser i relationer där många reser
- Ge förutsättningar för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
- Ta hänsyn till den kommunala planeringen i form exempelvis av kommande bostadsutbyggnad i kommunerna längs stråken

Lösningarna ska ge underlag för prioritering av effektiva lösningar inom transportområdet med hänsyn taget till omgivningen. Samtidigt ska förutsättningar skapas för en samordning av fortsatt utredning och genomförande.

5.2 Rekommenderade åtgärder på kort, medellång och lång sikt

De rekommenderade åtgärderna syftar till att uppfylla de mål som har satts under studien, och att bidra till att de nationella transportpolitiska målen uppfylls.

Arbetsgruppen har enats om vilka av de åtgärdsförslag, som kommit fram i samband med workshoparbetet, som efter studiens avslut bör genomföras. Åtgärderna är uppdelade efter funktion och efter tid. Vissa av åtgärderna kräver att andra åtgärder genomförs först, till exempel "Bygg gång- och cykelvägar" som givetvis måste föregås av åtgärden åtgärden inled formell planprocess för gång- och cykelväg. Se tabell på följande sidor för en översikt av föreslagna åtgärder funktionsvis. Därefter följer en mer detaljerad redovisning för varje delsträcka.

Funktion	Kort sikt	Medellång sikt	Lång sikt
MM-åtgärder	<p>Påverkan på privatbilism</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utveckla samåkningstjänster - Informera om förbättringar som görs för kollektivtrafiken - Förbättrad information till hushåll och arbetsplatser om kollektivtrafikutbudet - Fokus på åtgärder inom Sigtuna stad för att minska den internt genererade trafiken på väg 263 <p>Genomför MM-utredning med fokus på godsfrågorna, Kapellskär, Rosersberg, Arlanda m.m.</p>	<p>Utveckla samåkningstjänster</p> <p>Genomför föreslagna MM-åtgärder</p>	
Kollektivtrafik	<p>Helhetssyn på kollektivtrafiken</p> <p>Samarbete mellan Kollektivtrafikmyndigheterna och kommunerna med syfte att göra en helhetsutredning av kollektivtrafiken i stråken, och lokalt, med målet att få snabbare och tätare bussförbindelser (bör göras inom det närmaste året).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Översyn av busshållplatsers lägen och utformning (prioritet 1) - Översyn av busslinjernas linjestreckningar - Översyn av kollektivtrafikens turtäthet 	<p>Bygg ut bytespunkterna Märsta och Bålsta stationer samt Litslena och Pilsbororondellen med</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infartsparkering för bil och cykel - Belysning - Realtidsinformation - Cykelservice <p>Säkra busshållplatser</p> <ul style="list-style-type: none"> - Busshållplatser ligger i fickor, där så är möjligt 	Genomför kollektivtrafikförbättringar i öst – västlig riktning

	<ul style="list-style-type: none"> - Förbättring av bytesmöjligheter mellan linjer - Peka ut sträckor där framkomligheten bör förbättras - Utred lämpliga lägen för pendlingsparkering <p>Möjliggör skyddad väntytta vid samtliga hållplatser genom enkla åtgärder exempelvis</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ta bort stolpar och räcken vid busshållplatser - Skapa en grusad yta vid hållplatsen eller gallerdurk med räcken <p>Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken i Märsta</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inför kollektivtrafikkörfält och signalprioritering för buss genom Tingvalladalen - Ombyggnad av bussterminal vid Märsta station 	<ul style="list-style-type: none"> - Säkra GC-vägar till och från hållplatser - Landsbygdshållplatser med bytesmöjlighet eller många resande får väderskydd och belysning <p>Bygg om Märsta Station</p> <ul style="list-style-type: none"> - Märsta station upprustas till en modern och funktionell bytespunkt för buss och tågtrafik, inklusive förlängning av plattformar 	
Gång- och cykeltrafik	<p>Bygg nya planskilda gångpassager där behovet är störst t.ex. vid skolor, ridskolor, hållplatser, arbetsplatser, bostadsområden.</p> <p>Inled formell planprocess för gång- och cykelvägar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peka ut objekt och utbyggnadsordning för ett sammanhängande cykelnät - Peka ut platser för utökad cykelparkering och vilken standard dessa bör ha - Besluta om prioritet för vinterväghållning mellan vägar och GC-nät - Fokusera på trafiksäkerheten 	Bygg gång- och cykelvägar enligt planerna	

<p>Vägtrafik</p>	<p>Utred och inled ombyggnad av korsningar och väganslutningar längs sträckan</p> <p>Justera och säkra mindre väganslutningar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Varning för anslutande väg - Stopplikt på anslutande väg - Fysiska åtgärder för att förbättra sikten <p>Bygg reversibla körfält i Pinbacken, möjligheten till 4 körfält utreds</p> <p>Synkronisering av trafikljus vid: (enligt redan undertecknad överenskommelse)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anslutningen med väg 273 (signalregleras och synkroniseras) - Anslutningen med Brobyvägen (uppgraderas och synkroniseras) - Anslutningen med väg 859 (uppgraderas och synkroniseras) <p>Reducera barriäreffekter genom Märsta</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sigtuna kommun och TrV arbetar tillsammans fram lösningsförslag och finansiering - Sänk hastigheten till 60 km/h genom tätortsdelarna³ 	<p>Färdigställ ombyggnad av utpekade korsningar enligt utredning på kort sikt</p> <p>Reducera barriäreffekter i Märsta</p> <ul style="list-style-type: none"> - Använd exploateringen för att bygga bort barriärer - Genomför de lösningsförslag som arbetats fram enligt arbete på kort sikt - Anlägg mittrefug med trädplantering - Smalna av körfälten <p>Genomför åtgärder i T-korsningen vid Österby, större eller mindre åtgärd</p> <p>Förbättra linjeföringen</p> <p>- Väg 912 breddas och rätas ut, eller får delvis en ny dragning</p> <p>Ny Erikssundsbro 2016 – 2017</p>	<p>Ny bro vid Pinbacken över Ostkustbanan</p>
-------------------------	---	--	--

³ Kommunen fattar beslut om tätbebyggtområde. Efter det kan lokala trafikföreskrifter om att hastighetsbegränsning 60 km/h gälla fattas av kommunen.

	<p>Ansök om hastighetssänkning på prioriterade sträckor</p> <p>Möjliggör uppställning av mobila fartkameror på strategiska platser</p> <p>Ansök om omkörningsförbud på prioriterade sträckor</p> <p>Åtgärder på Erikssundsbron</p> <ul style="list-style-type: none"> – Enkelriktas genom signalreglering, mobil enhet – Bussprioritet i signalen 		
--	---	--	--

5.2.1 Förslag till åtgärder per delsträcka

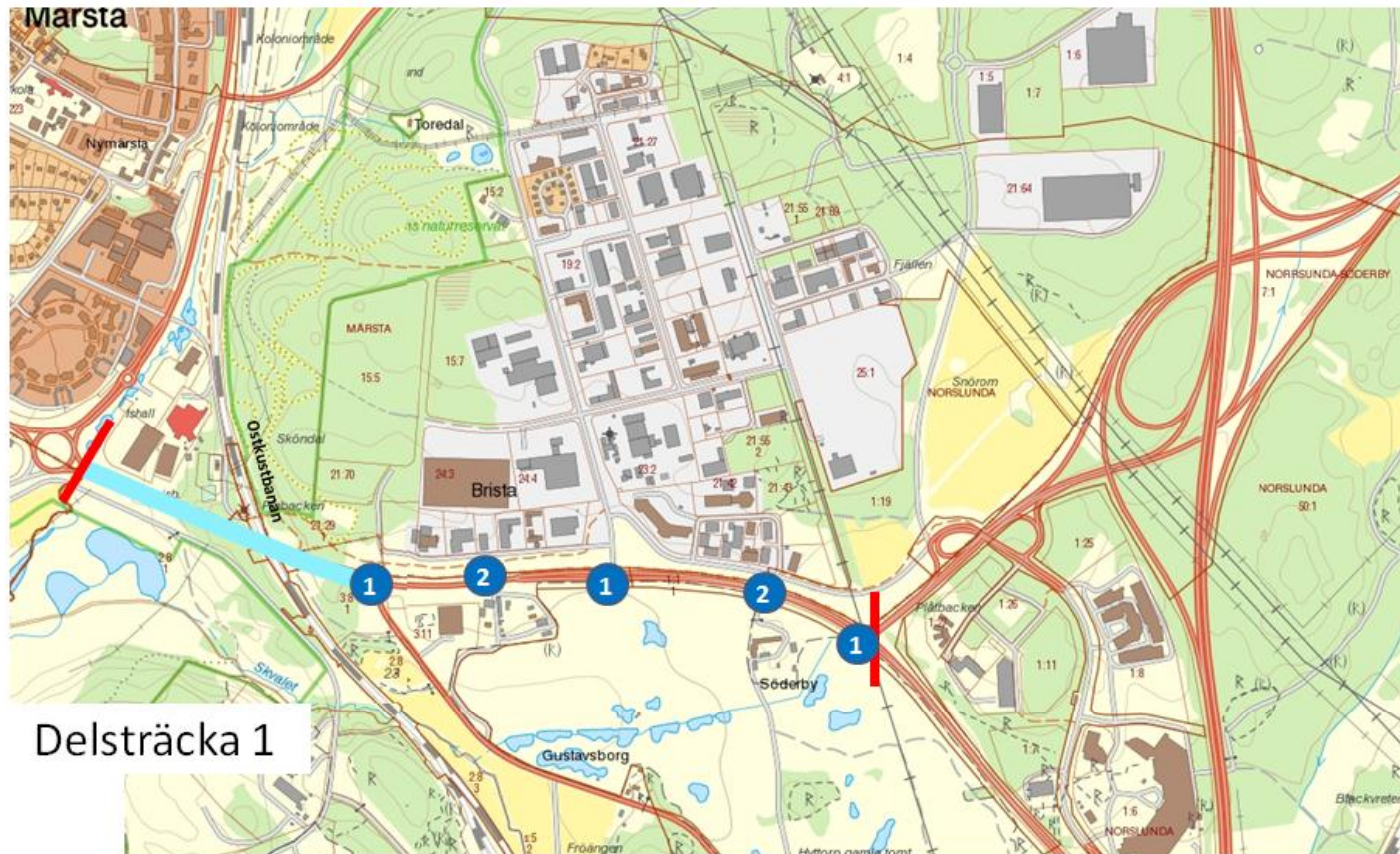
I det följande kapitlet illustreras och beskrivs kortfattat utredningens förslag per delsträcka. Här illustreras förslag av hur målstandard ska kunna uppnås på sträckorna. Det finns skäl att påpeka att föreslagna utredningar som rör korsningar

och hållplatser ska klarlägga i vilken mån som anslutningar kan reduceras och hur hållplatser knyts till kommande parallella gång- och cykelbanor

Delsträcka 1: E4 – Märstarondellen

längd 2,0 km

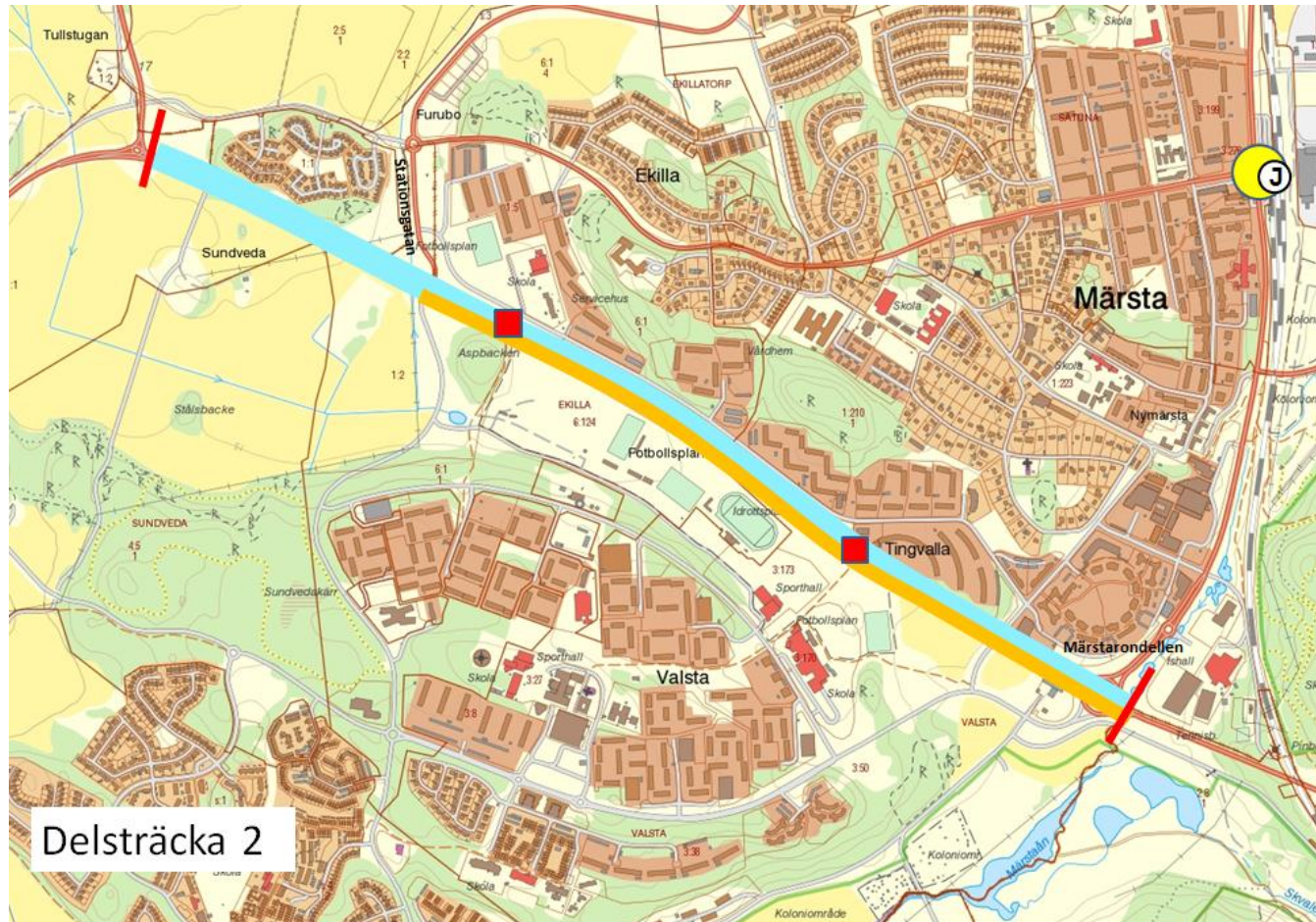
målstandard 80 km/h



målstandard 60 km/h

Delsträcka 2: Märstarondellen – Tullen

längd 3,0 km



-  Bytespunkt
-  Hållplatser vid planskild GC - väg när busslinjenätet utvecklas
-  Gräns för delsträcka
-  Ombyggnadsåtgärder till exempel mittrefug med träd, för en mer stadsmässig gatumiljö, inklusive flerpassager för GC - trafik
-  Kollektivtrafikkörfält etableras på södra sidan mellan Stationsgatan och Märstarondellen

Övriga åtgärder:

- Fördjupad översiktsplan eller motsvarande för att ta fram förslag på hur barriäreffekter kan reduceras mellan Stationsgatan och Märstarondellen
- På lång sikt kan ytterligare någon korsning tillkomma

Delsträcka 3: Tullen - Pilsborondellen

längd 5,0 km

målstandard 80 km/h

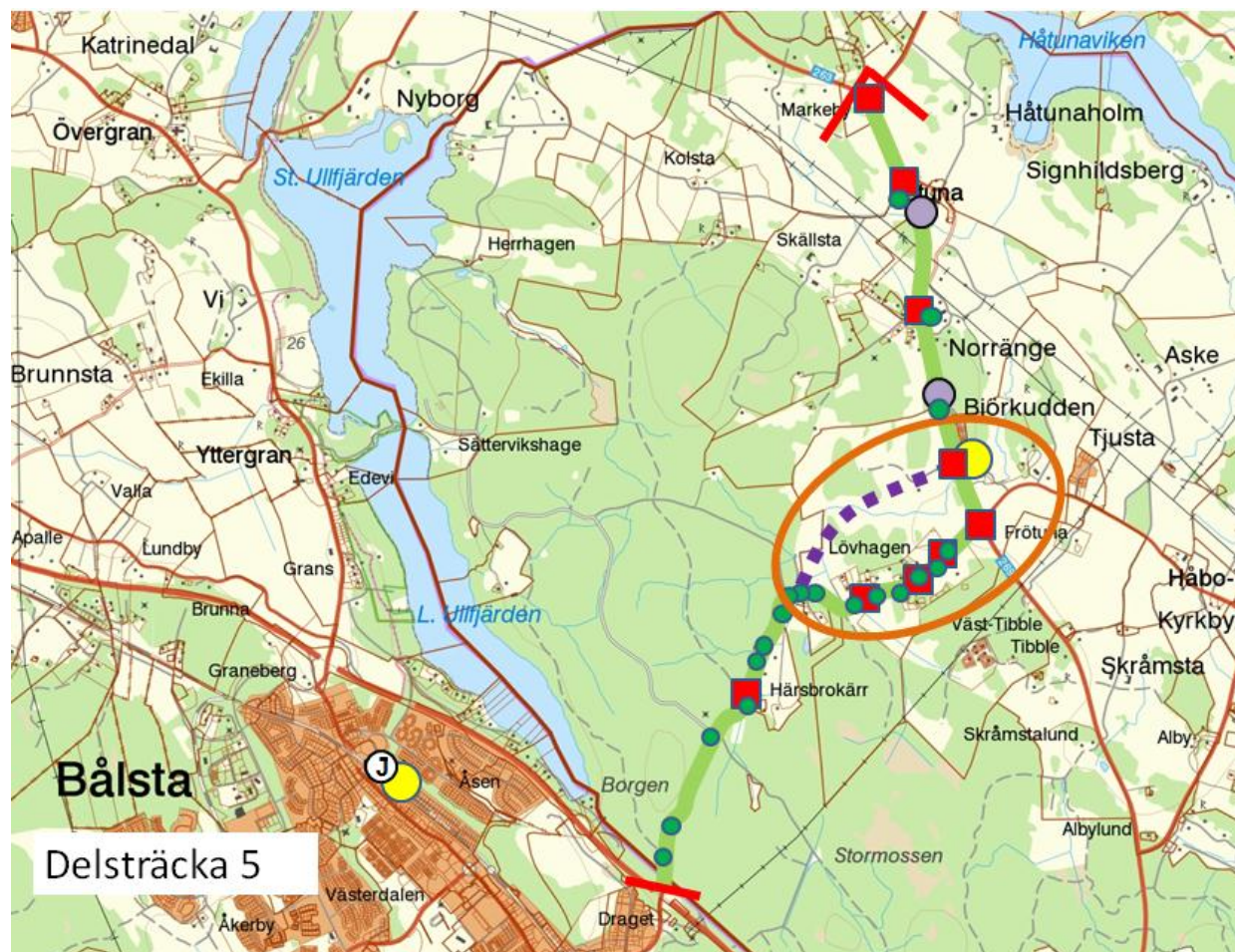


-  Bytespunkt med infartsparkering för cykel
-  1 Privat utfart vid Ölsta stängs
-  2 Cirkulationsplats anordnas vid Steningehöjdsvägen. Samordnas med Ölsta by
-  3 Korsningen vid Rävsta/ Sågen behöver på sikt åtgärdas
-  4 Bytespunkt med infartsparkering för cykel
-  5 Korsningen ses över
-  Hållplatser tillgänglighetsanpassas
-  Gräns för delsträcka
-  Ny GC-väg mellan Borgen och Pilsborondellen
-  GC-vägar ses över

Delsträcka 5: Erikssund - Bålsta

längd 9,5 km

målstandard 80 km/h

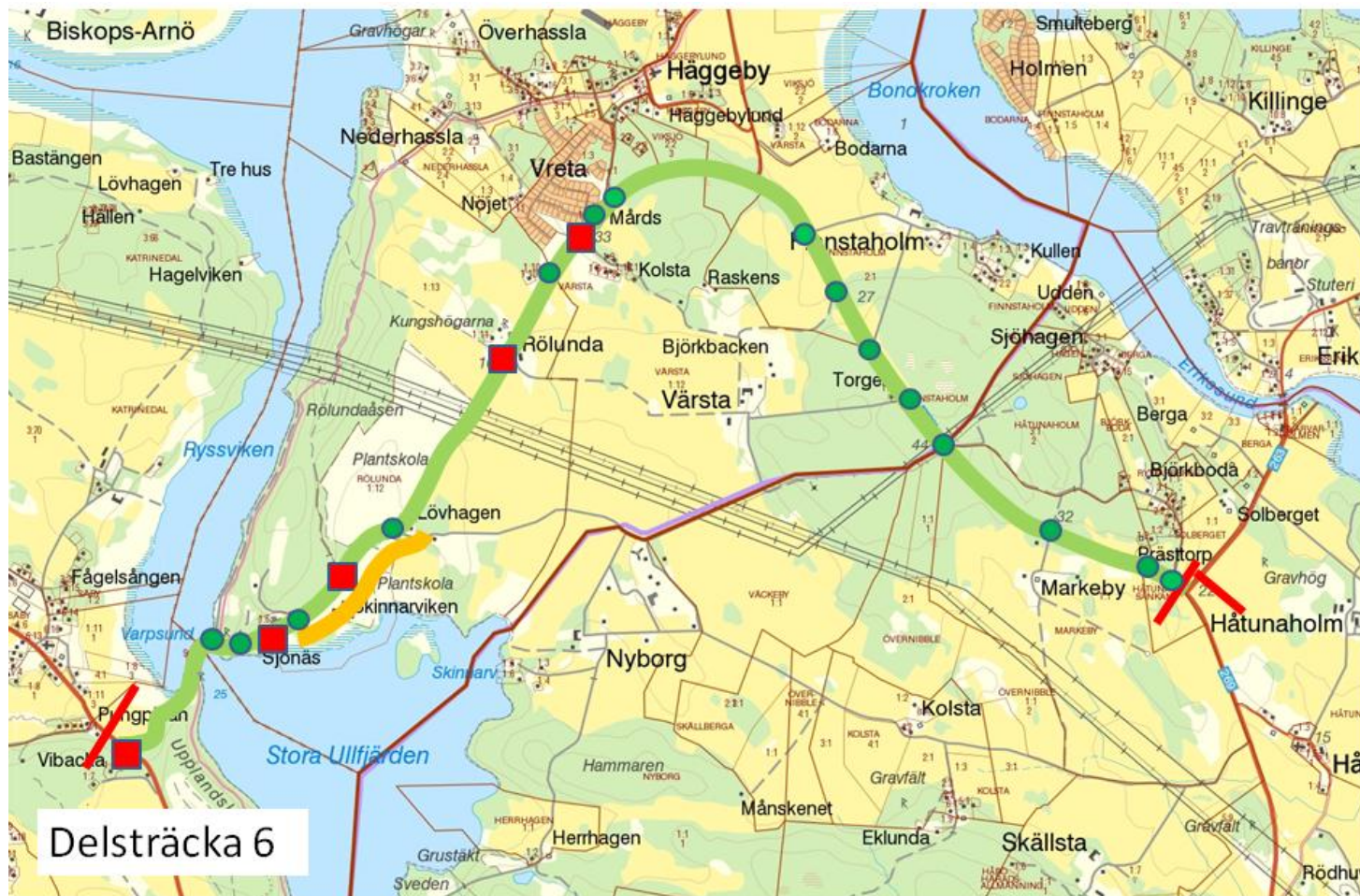


- Bytespunkt
- Åtgärder vid busshållplatser (idag 9 st) enkelt utformade men samtliga med fickor på medellång sikt
- Hastighetsöversyn genomförs. Förslag till placering av hastighetskameror
- Ett stort antal anslutningar (ca 30) behöver säkras och i möjligaste mån samordnas
- Gräns för delsträcka
- Utbyggnad av GC-väg utmed merparten av sträckan
- Eventuell sträckning
- Utredningsområde

Delsträcka 6: Erikssund - Varpsund

längd 8,5 km

målstandard 80 km/h

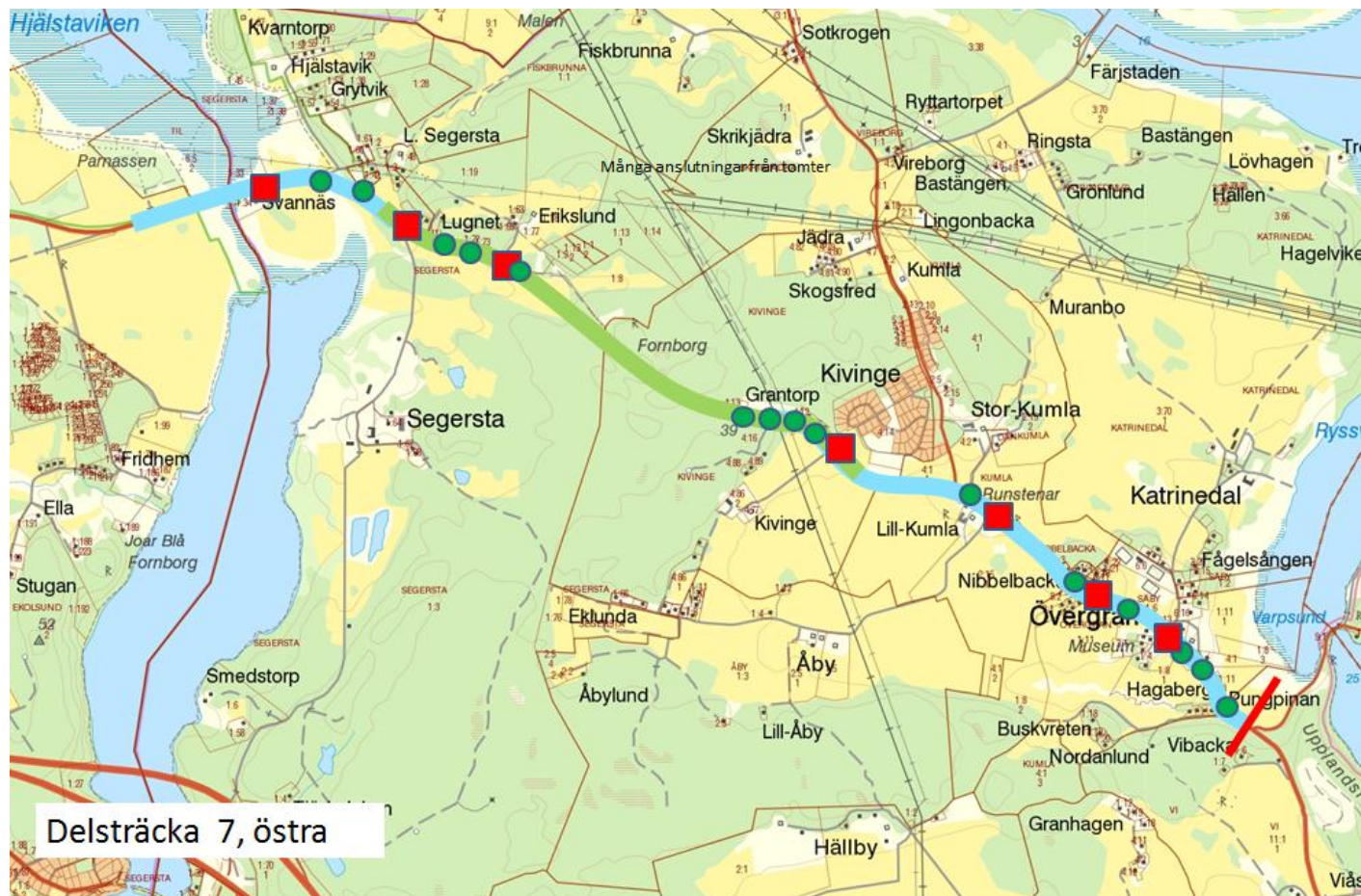


Delsträcka 7: Varpsund - Litslena

längd 14,0 km

målstandard 80 km/h

Delsträcka 7 östra delen

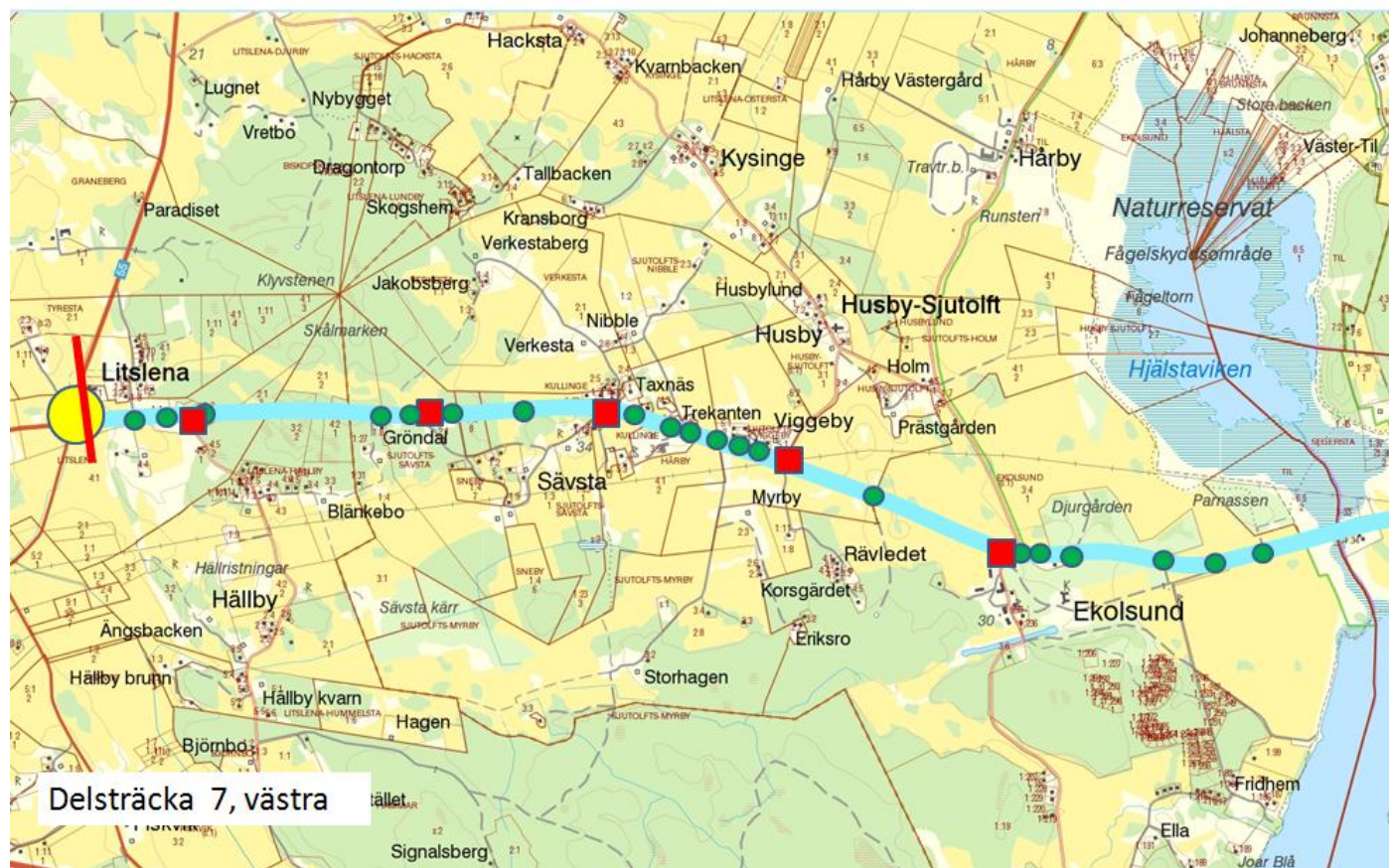


Delsträcka 7: Varpsund - Litslena

längd 14,0 km

målstandard 80 km/h

Delsträcka 7 västra delen



- Föreslagen bytespunkt
- Åtgärder vid busshållplatser (idag 5 st) enkelt utformade
- Ett stort antal anslutningar (ca 20) behöver säkras och i möjligaste mån samordnas
- Gräns för delsträcka
- Omdisponera vägutrymme för separerad GC-trafik

5.3 Genomförandefrågor

5.3.1 Åtgärder att överväga omgående

Merparten av föreslagna åtgärder behöver preciseras och sättas in i ett större sammanhang. Därför innehåller förslaget initiativ till några utredningar som bör komma igång snarast.

1. Utredning för att utveckla möjligheterna att påverka efterfrågan på gods- och persontransporter genom till exempel mobility management-åtgärder.
2. Inleda formell planeringsprocess för utbyggnad av gång- och cykelvägar
3. Länsöverskridande översyn av busshållplatser längs stråken.
4. Klarläggande av förhållanden vid korsningar/anslutningar och upprättande av utbyggnadsprogram.

Dialogen vid workshops gav stöd för omgående insatser som främst rör delsträcka 4 Pilsborondellen– Erikssund:

- Etablera ljussignal på Erikssundsbron
- Bygg ut några platser för mobil hastighetskamera
- Åtgärda några utpekade busshållplatser
- Ansök om hastighetsbegränsningar och omkörningsförbud

5.3.2 Kostnadsbild

Åtgärdsvalen berör en lång sträcka och innehåller många små delprojekt som sammantaget skall resultera i att stråket uppnår eftersträvd målstandard. Inför ett genomförande är det givetvis intressant att också få en uppfattning om på vilken investeringsnivå utredningens förslag ligger. Genomförd bedömning av storleksordning på kostnaderna för utredningens förslag bygger på kvantiteter det vill säga längd att bygga ut/om och antal hållplatser/korsningar med mera. Åtgärderna har bedömts med generella utgångspunkter eftersom lösningarna i de

flesta fall ska utvecklas i kommande utredningar. Spännvidden i kostnader är i hög grad beroende av vilken ambitionsnivå som väljs i utformning och utförande. I följande tabell redovisas storleksordning på föreslagna insatser på kort och medellång sikt.

Tabell 8 Kostnadsbild för åtgärdsförslag, anges i miljoner kronor.

Delsträcka	Adm. åtgärder	Kollektiv- trafik	Gång- och cykeltrafik	Vägtrafik
1. E4-Märstarondellen				enligt avtal
2. Märstarondellen-Tullen		0,5-1,0	5-10	25-30
3. Tullen-Pilsborondellen		0,5-1,0	15-20	15-20
4. Pilsborondellen-Erikssund	0,5	2,0-4,0	25-45	10-15
5. Erikssund-Bålsta	0,5	0,5-1,5	20-40	5-10
6. Erikssund-Varpsund	0,5	0,5-1,0	15-30	5-10
7. Varpsund-Litslena	0,5	1,0-2,5	20-25	10-20

Det återstår givetvis att precisera förslagen till skarpa genomförandeinriktade lösningar. Då kan också osäkerheter i kostnadsbildens minskas. Kostnaderna för skisserat paket för stråket Märsta-Bålsta hamnar i storleksordning 125-200 miljoner kronor och för stråket Erikssund-Litslena i storleksordning 50-100 miljoner kronor.

På längre sikt, i takt med samhälls- och trafikutveckling kommer ytterligare anspråk på hållplatser, gång- och cykellösningar och uppgradering av korsningar.

5.3.3 Tänkbar utbyggnadsordning

Det finns skäl att indela åtgärderna i etapper och utbyggnadsordning. En utgångspunkt för etappindelningen är att prioritera trafiksäkerhet före framkomlighet och att utbyggnadsordningen i huvudsak sker från Arlanda/E4 och vidare västerut mot bakgrund av nuvarande och trolig framtida trafikbelastning.

5.4 Potentiella effekter och konsekvenser

Genomgången och diskussionen om stråkens nuvarande och framtida funktioner gav underlag att formulera målstandarder för olika delsträckor och vilken målbild som ska uppnås. Här beskrivs översiktligt hur de föreslagna åtgärderna leder fram till målbilden på kort och medellång sikt och vilka potentiella effekter som kan uppnås. Beskrivningen görs efter trafikslag och för stråken som helhet, men den kan också läsas generellt för måluppfyllelse på delsträckor. Huvudpunkterna för effektmålen är följande:

- Ökad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper
- Ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafikresenärer
- Minskade barriäreffekter
- Förbättrad miljö och hälsa

Mobility management

Att påverka resvanor kräver till stor del informationsåtgärder. Speciellt för dessa stråk är det viktigt att få näringslivet att välja rätt väg för sina transporter. De föreslagna åtgärderna kan ses som ett initiativ till att mer systematiskt ta upp frågor som rör resbeteenden och vägval. Varje utebliven bilresa och varje långträdare som väljer en bättre väg än väg 263 är en positiv effekt. Utredningen som ska

genomföras får visa hur stora effekterna blir. Föreslagna åtgärder ska ses som en del av det samlade åtgärds paketet.

De berörda aktörerna har framhållit att mobility managementåtgärder är viktiga för att det ska gå att långsiktigt nå uppsatta mål. Bland de konkreta förslag som har framförts har fokus legat på fysiska åtgärder men betonat att olika typer av påverkansåtgärder måste ingå i kommande studier och satsningar.

Åtgärder som rör kollektivtrafiksystemet

Föreslagna åtgärder riktar sig dels till att förbättra resenärens möjligheter att använda kollektivtrafiken och dels till att förbättra förutsättningarna för ett bättre utbud av kollektivtrafik.

På kort och medellång sikt kan hållplatser och bytespunkter förbättras så att brister i säkerhet och tillgänglighet elimineras. Varje hållplats ska ses som en bytespunkt där attraktiviteten och bekvämligheten ökat. Effekterna i trafiksäkerhet och tillgänglighet är betydande. Åtgärderna bidrar till ett ökat kollektivtrafikresande med positiva effekter för såväl miljö som hälsa.

Förutsättningarna för utbudet av kollektivtrafik förbättras dels genom framkomlighetsåtgärder och dels genom att linjenätet utvecklas. En prioritering av busstrafiken med förtur vid trafiksignaler och med busskörfält, samt åtgärder i vägnätet påverkar restider och pålitlighet positivt. Den föreslagna länsöverskridande kollektivtrafiköversynen kan göras med stöd av denna utrednings syn på stråkens funktion. Effekterna kan bli betydande på alla målområden, inte minst beträffande kopplingen till Arlanda där ett ökat kollektivtrafikresande har speciell betydelse.

Sammantaget kan ansatsen till åtgärder för kollektivtrafiken beskrivas så att de första stegen rör ökad trafiksäkerhet, därefter ökad konkurrenskraft och tillgänglighet.

Åtgärder som rör gång- och cykeltrafikens villkor

De föreslagna åtgärderna handlar om att lokalt förbättra såväl möjligheterna som säkerheten för gång- och cykeltrafikanten. Även ambitionen att skapa ett sammanhängande cykelnät främjar cykelpendlingen.

Åtgärder för gång- och cykeltrafiken hänger direkt samman med hur målstandarderna för väg 263 ska uppnås. I huvudsak krävs en närliggande eller friliggande cykelbana för gång- och cykeltrafikens säkerhet och framkomlighet. Att bygga ett sammanhållet gång- och cykelnät innebär att målstandard går att nå på kort och medellång sikt åtminstone i stråket Bålsta-Märsta.

Effekterna för trafiksäkerheten är stora och primära. Åtgärderna bidrar till att skapa ett fullvärdigt system där inte minst cykeltrafikens andel kan komma att öka. Tillgängligheten förbättras och allmänt sett minskas barriäreffekterna och miljö och hälsa påverkas positivt.

Åtgärder som rör trafikförhållanden på vägarna

Den inledande och kanske viktigaste åtgärden för väg 263 är genomförd i denna åtgärdsvalsstudie genom beslut om vilken funktion den ska ha (sekundär förbindelse med regional funktion). Det innebär att långväga genomgående trafik till och från E4 ska hänvisas till Rotebroleden-E18 eller väg 55.

Genom denna åtgärdsvalsstudie har funktionen för väg 263 tydliggjorts, vilket underlättar förutsättningarna för att i planeringen behandla frågor om markanvändning och tillgänglighet i anslutning till väg 263. Detta gäller bland annat vägens passage genom Märsta och på stråket Märsta – Sigtuna stad. Det gäller såväl barriäreffekter som påverkan på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Mobility management-åtgärder liksom åtgärdsförslagen för gång- cykel- och kollektivtrafiknät har delvis sin grund i önskemålet att minska biltrafikens dominans. Kvarvarande biltrafik får samtidigt bättre framkomlighet.

Åtgärder att nå målstandarderna skiljer sig en hel del mellan tätortsdelen Märsta – Sigtuna stad och landsbygdsdelen Sigtuna stad – Bålsta och Sigtuna stad - Litslena. Det hänger samman med förväntade trafikmängder på vägen men också med att fler människor rör sig längs och tvärs vägen inom tätorten. Med en separat gång- och cykelbana och säkerhetsanpassade anslutningar och korsningar kan målstandarderna för säkerhet och framkomlighet uppnås.

Att uppnå målstandard för hastigheter blir en avvägning mellan å ena sidan en sträcka med reducerad hastighet och å andra sidan insatser för att bygga om till önskad målhastighet. Det finns vägavsnitt där hastigheten inte bör ökas, det gäller inte minst sträckan genom Erikssund. Åtgärdsförslaget har också insatser för bättre sikt- och hastighetsförhållanden.

Sammantaget kan ansatsen till åtgärder för vägtrafiken beskrivas så att en successiv förändring och förbättring av vägarnas funktion åstadkoms dels genom åtgärder för gång- och cykeltrafiken men också genom ombyggnader av korsningar med mera. Bedömningen är att de redovisade åtgärdsförslagen är möjliga att genomföra på kort och medellång sikt så att föreslagen målstandard i huvudsak kan uppnås på samtliga vägavsnitt.

5.5 Förslag till beslut och fortsatt handläggning

De förslag som framkommit i arbetet med denna åtgärdsvalsstudie kommer att arbetas vidare med i arbets- och styrgrupper under hösten 2013. Först kommer en allmän avsiktsförklaring att tas fram som skrivs under av alla i studien deltagande parter. Därefter kommer ett antal överenskommelser att tecknas mellan de parter som är ansvariga för genomförandet och finansieringen av respektive åtgärd.

Målsättningen är att arbetet med överenskommelserna ska vara klart till årsskiftet. För prioriterade åtgärder som inte kräver en formell planprocess och ryms inom de ekonomiska ramarna, påbörjas ett genomförande under senare delen av 2013 och under 2014.

Litteraturförteckning

AB Storstockholm Lokaltrafik. (2011). *Fakta om SL och länet 2010*. Stockholm: AB Storstockholm Lokaltrafik.

Naturvårdsverket. (2013). *Kartverket Skyddad natur*. Hämtat från <http://www.naturvardsverket.se/skyddadnatur>

SCB. (den 04 02 2013). *Befolkningsstatistik*. Hämtat från http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____345302.aspx

Trafikverket. (2011). *Stråkstudie: Väg 263, Enköping (C-län)-Arlanda Tpl (AB-län)*. Sundbyberg.

Trafikverket. (2012). *Nationell plan för transport systemet 2014-2025*. Borlänge.

Trafikverket. (den 10 03 2013). *Väg 267, Rotebroleden, Stäket-Rotebro*. Hämtat från <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Vag-267-Rotebroleden-Staket---Rotebro/>

