



Kommunledningsförvaltningen
Avdelningen för ledningsstöd
Kommunsekreterare
Clara Thorgren

Kommunstyrelsen

Anmälningssärenden till kommunstyrelsen

Förslag till kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen tar del av följande anmälningssärenden:

- Beslut och bilagor om tillstånd till kamerabevakning, integritetsskydds myndigheten.
- Beslut och bilagor från Överförmyndarnämnden sammanträde 2021-11-22 § 204
- Uttalande antaget vid PRO distriktet i Uppsala läns höstmöte 2021-11-26, Låt äldre få avstå från ovaccinerad personal!
- Betänkandet Ds 2021:25 Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (dnr I2021/02381), Infrastrukturdepartementet
- Beslut och bilaga, Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden 2021-12-20 § 115, Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2022 med utblick till 2028
- Meddelande från styrelsen SKR (NR 21/2021) - Överenskommelse mellan SKR och regeringen kring Säker digital kommunikation

Region Uppsala, Lasarettet i Enköping

Diarienummer:
DI-2021-4321**Datum:**
2021-11-26

Beslut om tillstånd till kamerabevakning

Integritetsskyddsmyndighetens beslut

Region Uppsala, Lasarettet i Enköping (org.nr 232100-0024) meddelas tillstånd till kamerabevakning med de villkor som följer nedan.

Tillståndets omfattning och villkor

Tillståndshavare	Region Uppsala, Lasarettet i Enköping
Organisationsnummer	232100-0024
Plats för bevakningen	Lasarettet i Enköping Mag- och tarmmottagning Kungsgatan 67-73 745 25 Enköping
Typ av utrustning	Fast monterade kameror med fast optik.
Bevakningsområde och utrustningens placering	Mag- och tarmmottagning. Kamerornas placering och upptagningsområde framgår av bilaga 1.
Ändamålet med bevakningen	Förebygga, förhindra, upptäcka och utreda brott.
Tider för bevakningen	Alla dagar under tider när verksamhet inte pågår på mottagningen och lokalerna är låsta och larmade.
Bevakning i realtid	Nej
Inspelning/lagring av bilder	Ja
Avlyssning/inspelning av ljud	Nej
Upplysningsplikt	Genom tydlig skyltning i anslutning till bevakat område.
Beslutets giltighetstid	Tills vidare.

Redogörelse för ärendet

Region Uppsala, Lasarettet i Enköping, har ansökt om tillstånd till kamerabevakning av en korridor på mag- och tarmmottagningen i Enköping. Av ansökan och utredningen i övrigt framgår följande.

Mottagningen är låst dygnet runt, behörig personal låser upp dörrar med passerkort och släpper in patienter. På platsen som ska bevakas förvaras dyr endoskopiutrustning. Utrustningen är stölbegärlig och det har inträffat ett flertal stölder i Sverige och i övriga Europa. Bevakningen ska ske under tider då det inte finns någon personal eller patienter på plats.

Postadress:
Box 8114
104 20 Stockholm**Webbplats:**
www.imy.se**E-post:**
imy@imy.se**Telefon:**
08-657 61 00

Syftet med kamerabevakningen är att förebygga, förhindra och utreda brott. Bevakningen ska ske med rätt till bildinspelning måndag–fredag kl. 17.00–06.00 samt helger och röda dagar dygnet runt. Under angivna tider är mottagningen larmad och det befinner sig inga personer på platsen. Kamerabevakningen ska ske med fast monterade kameror med fast optik.

Som alternativa åtgärder till kamerabevakning finns inbrottslarm, kortläsare på dörrar, rondering av väktare och personalen har fått en säkerhetsutbildning. Kamerabevakning är ytterligare en åtgärd i syfte att öka säkerheten på platsen.

Säkerhetssamordnare och leverantör har behörighet till det inspelade materialet. Flera säkerhetsåtgärder kommer att vidtas för att skydda det inspelade materialet. Materialet kommer att överlämnas till polisen vid misstanke om brott.

Motivering av beslutet

Tillämpliga bestämmelser

Av 2 § kamerabevakningslagen (2018:1200) framgår att syftet med lagen är att tillgodose behovet av kamerabevakning för berättigade ändamål och att skydda fysiska personer mot otillbörligt intrång i den personliga integriteten vid sådan bevakning.

Enligt 7 § kamerabevakningslagen krävs tillstånd till kamerabevakning av en plats dit allmänheten har tillträde, om bevakningen ska bedrivas av en myndighet.

Tillstånd till kamerabevakning ska enligt 8 § samma lag meddelas om intresset av sådan bevakning (bevakningsintresset) väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli bevakad (integritetsintresset).

Vid bedömningen av intresset av kamerabevakning ska det särskilt beaktas om bevakningen behövs för att

1. förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott på en brottsutsatt plats eller på en annan plats där det av särskild anledning finns risk för angrepp på någons liv, hälsa eller trygghet eller på egendom,
2. förebygga, förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller begränsa verkningarna av sådana störningar,
3. utöva kontrollverksamhet,
4. förebygga, förhindra eller upptäcka olyckor eller begränsa verkningarna av inträffade olyckor, eller
5. tillgodose andra därmed jämförliga ändamål.

Vid bedömningen av den enskildes intresse av att inte bli bevakad ska det särskilt beaktas hur bevakningen ska utföras, om teknik som främjar skyddet av den enskildes personliga integritet ska användas, och vilket område som ska bevakas.

Integritetsskyddsmyndighetens bedömning

Tillståndsplikt

Eftersom kamerabevakningen kommer att utföras av en myndighet och på en plats dit allmänheten har tillträde är bevakningen tillståndspliktig.

Integritetsintresset

Den aktuella kamerabevakningen ska ske på mag-och tarmmottagningen på en vårdinrättning. Det är en plats som besöks av personer i behov av vård och som kan befinna sig i en utsatt situation. Platsen för bevakning är därför av känslig karaktär vilket innebär att integritetsintresset som utgångspunkt väger mycket tungt. Att bildmaterial ska spelas in ökar integritetsintresset ytterligare.

Bevakningen kommer dock endast ske när mottagningen är larmad och inga personer befinner sig på platsen. Bevakning under dessa tider innebär att endast de som obehörigen tagit sig in på mottagningen träffas av bevakningen. Integritetsintresset är under dessa förutsättningar försumbart.

Bevakningsintresset

Syftet med bevakningen är att förebygga, förhindra och utreda brott. Region Uppsala, Lasarettet i Enköping har uppgett att det förvaras dyr endoskopiutrustning på platsen som ska bevakas, att utrustningen är stöldbegärlig och att det har inträffat ett flertal stölder i Sverige och i övriga Europa. Mot den bakgrunden bedömer Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) att det finns ett berättigat intresse av att bevaka platsen i det angivna syftet.

Behovs- och intresseavvägning

För att tillstånd ska beviljas krävs att den sökande kan visa att behovet av kamerabevakning väger tyngre än integritetsintresset på platsen. IMY har konstaterat att integritetsintresset är försumbart och att det finns ett berättigat intresse av att bevaka platsen i det angivna syftet.

Mot bakgrund av att bevakningen endast ska ske när mottagningen är larmad och inga personer befinner sig på platsen bedömer IMY att bevakningsintresset väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli bevakad. Tillstånd till kamerabevakning ska därför beviljas. Bevakning får ske med rätt till bildinspelning alla dagar under tider när verksamhet inte pågår på mottagningen och lokalerna är låsta och larmade.

Upplysning

Utöver de villkor som framgår av beslutet måste ni följa bestämmelserna i dataskyddsförordningen¹ och kamerabevakningslagen. Information finns i bilaga till detta beslut. Observera att informationsbilagan inte är en uttömmande uppräkningslista av de krav som ställs.

Detta beslut har fattats av juristen Erika Palmheden efter föredragning av juristen Khadija Faras.

Erika Palmheden, 2021-11-26 (Det här är en elektronisk signatur)

Bilaga

1. Ritning
2. Information om kamerabevakning

¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

Kopia till

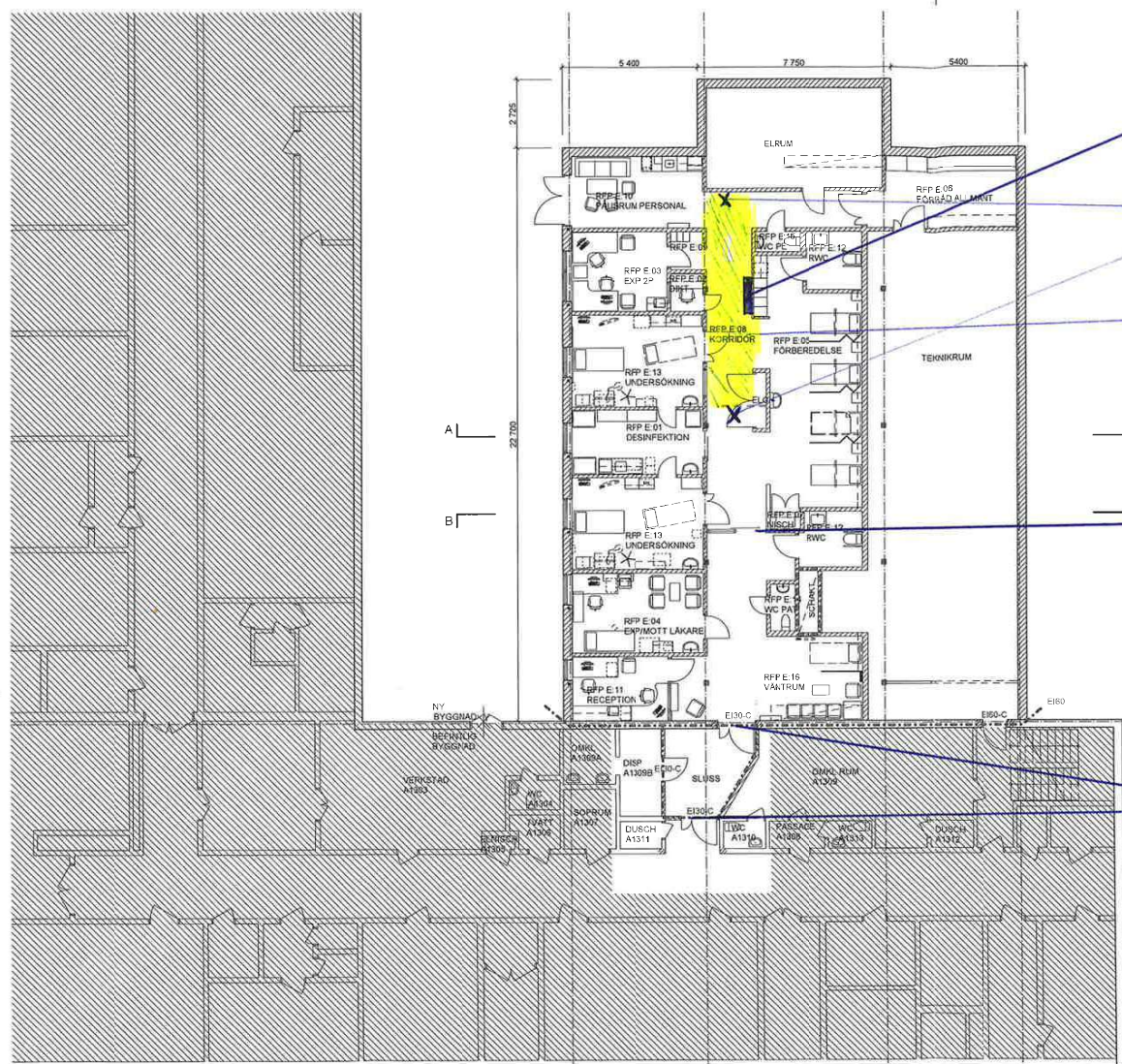
- Enköpings kommun

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga beslutet ska ni skriva till Integritetsskyddsmyndigheten. Ange i skrivelsen vilket beslut ni överklagar och den ändring som ni begär. Överklagandet ska ha kommit in till Integritetsskyddsmyndigheten senast tre veckor från den dag beslutet meddelades. Om överklagandet har kommit in i tid sänder Integritetsskyddsmyndigheten det vidare till Förvaltningsrätten i Stockholm för prövning.

Ni kan e-posta överklagandet till Integritetsskyddsmyndigheten om det inte innehåller några integritetskänsliga personuppgifter eller uppgifter som kan omfattas av sekretess. Myndighetens kontaktuppgifter framgår av beslutets första sida.

RE: 110001-1



- FÖRKLARINGAR**
- ALLA MÅTT ANGES I MM
FLERHÖJDER I RH 2000
- UTANFÖR ARBETSOMÅRDET
 - NYA VÅGAR/BYGGNADSDELAR
 - NY DÖRR
 - BEF. DÖRR
 - BRANDGRÄNS ENL. BETECKNING

FÖRESKRIFTER

FÖR LÅNDRIKLASSER PÅ VÅGOR OCH DÖRRAR
HÄNVIKAS TILL SEPARATHANDLING

HÄNVISNINGAR

RITNING SE RITNING A-35.1-101
UNDERFAS SE RITNING A-43.1-101
TEKNISK RAMBESKRIVNING BYGG, INKL.
TYPRUMSBESKRIVNING
KONSTPROGRAM
BETR. INREDDNING, SE RUMSFUNKTIONSPROGRAM

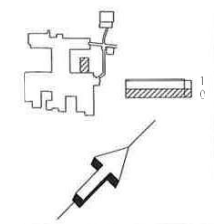
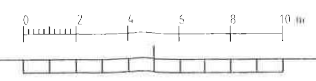
Torkskåp

Kameror

Besväkat område

Läst dörr med kortläsare
Dygnet runt

Läste dörrar under ej arbetstid
med kortläsare



BYGGMÅTT	BYGGMÅTT	BYGGMÅTT	BYGGMÅTT
1100	1200	1300	1400
PROGRAMHANDLING			
Landstinget i Uppsala län			
Landstingsservice			
Slottsgatan 4 751 85 UPPSALA		Tel: 018-616600 Telefax: 018-616518	
A	TEKNIK	TEL: 018-616600	1100
B	VSP	TEL: 018-616600	1200
C	VSP	TEL: 018-616600	1300
D	VSP	TEL: 018-616600	1400
E	VSP	TEL: 018-616600	1500
F	VSP	TEL: 018-616600	1600
BYGGMÅTT: 1100, 1200			
BYGGMÅTT: 1300, 1400			
BYGGMÅTT: 1500, 1600			
BYGGMÅTT: 1700, 1800			
BYGGMÅTT: 1900, 2000			
BYGGMÅTT: 2100, 2200			
BYGGMÅTT: 2300, 2400			
BYGGMÅTT: 2500, 2600			
BYGGMÅTT: 2700, 2800			
BYGGMÅTT: 2900, 3000			
BYGGMÅTT: 3100, 3200			
BYGGMÅTT: 3300, 3400			
BYGGMÅTT: 3500, 3600			
BYGGMÅTT: 3700, 3800			
BYGGMÅTT: 3900, 4000			
BYGGMÅTT: 4100, 4200			
BYGGMÅTT: 4300, 4400			
BYGGMÅTT: 4500, 4600			
BYGGMÅTT: 4700, 4800			
BYGGMÅTT: 4900, 5000			
BYGGMÅTT: 5100, 5200			
BYGGMÅTT: 5300, 5400			
BYGGMÅTT: 5500, 5600			
BYGGMÅTT: 5700, 5800			
BYGGMÅTT: 5900, 6000			
BYGGMÅTT: 6100, 6200			
BYGGMÅTT: 6300, 6400			
BYGGMÅTT: 6500, 6600			
BYGGMÅTT: 6700, 6800			
BYGGMÅTT: 6900, 7000			
BYGGMÅTT: 7100, 7200			
BYGGMÅTT: 7300, 7400			
BYGGMÅTT: 7500, 7600			
BYGGMÅTT: 7700, 7800			
BYGGMÅTT: 7900, 8000			
BYGGMÅTT: 8100, 8200			
BYGGMÅTT: 8300, 8400			
BYGGMÅTT: 8500, 8600			
BYGGMÅTT: 8700, 8800			
BYGGMÅTT: 8900, 9000			
BYGGMÅTT: 9100, 9200			
BYGGMÅTT: 9300, 9400			
BYGGMÅTT: 9500, 9600			
BYGGMÅTT: 9700, 9800			
BYGGMÅTT: 9900, 10000			

Information om bevakning med kamera

Kamerabevakning; tillstånd eller inte

Privata aktörer, som inte utför en uppgift av allmänt intresse, behöver inte tillstånd för att kamerabevaka.

Myndigheter och andra som utför uppgifter av allmänt intresse behöver tillstånd för att kamerabevaka en plats dit allmänheten har tillträde.

Även om bevakningen inte är tillståndspliktig måste de flesta som fångar identifierbara personer i bild följa dataskyddsförordningen¹.

Krav för all bevakning med kamera

Här följer en sammanställning av viktiga krav som finns i dataskyddsförordningen och kamerabevakningslagen (2018:1200).

Grundläggande principer

Principerna i dataskyddsförordningen innebär bland annat att de personuppgiftsansvariga

- måste ha stöd i dataskyddsförordningen för att få behandla personuppgifter
- bara får samla in personuppgifter för specifika, särskilt angivna och berättigade ändamål
- inte ska behandla fler personuppgifter än vad som behövs för ändamålen
- ser till att personuppgifterna är riktiga
- raderar personuppgifterna när de inte längre är nödvändiga för ändamålet
- skyddar personuppgifterna, till exempel så att obehöriga inte får tillgång till dem eller så att de inte förloras eller förstörs
- ska kunna visa att ni lever upp till dataskyddsförordningen

Rättslig grund

Ni måste veta varför ni bevakar och kunna koppla bevakningen till en rättslig grund i dataskyddsförordningen.

För *privata aktörer* är intresseavvägning den vanligaste rättsliga grunden. Det innebär att ni innan ni börjar bevakna ska väga era egna behov och intressen mot det intrång i människors personliga integritet som bevakningen innebär. Ni måste även ha ett berättigat intresse, till exempel i brottsförebyggande syfte.

För *myndigheter och andra som utför uppgifter av allmänt intresse som bevakar en plats dit allmänheten inte har tillträde* är den vanligaste rättsliga grunden att behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning.

Postadress:
Box 8114
104 20 Stockholm

Webbplats:
www.imy.se

E-post:
imy@imy.se

Telefon:
08-657 61 00

¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

Den personuppgiftsansvariges skyldigheter

Den personuppgiftsansvarige ska säkerställa och visa att personuppgifterna behandlas i enlighet med dataskyddsförordningen.

Behandling för berättigade ändamål

Personuppgifter som samlats in för ett särskilt ändamål får inte senare behandlas för andra syften än det ursprungliga.

Informera mera

Det ska vara tydligt att på förhand veta om en plats är bevakad. Bland annat ska en skylt sättas upp med tydlig information att platsen är bevakad samt kontaktuppgifter till er och ett eventuellt dataskyddsombud. Det måste även finnas viss annan information, som kan framgå till exempel på en webbsida. Spelar ni in ljud måste detta anges särskilt.

Spara mindre

Personuppgifter får sparas så länge det är nödvändigt för ändamålet. Bedömningen görs av den personuppgiftsansvarige.

Se över säkerheten

Tänk på att skydda personuppgifterna som ni hanterar, så att de inte stjäls, oavsiktligt raderas eller ändras. Ett begränsat antal personer ska ha tillgång till uppgifterna.

De registrerades rättigheter

Den registrerade ska av den personuppgiftsansvarige få veta sina rättigheter, till exempel rätten till radering av personuppgifter eller rätten att framföra klagomål till Integritetsskyddsmyndigheten (IMY).

Krav för kamerabevakning som utförs på ett sätt som innebär varaktig eller regelbundet upprepad personbevakning**Förhandla med arbetstagarorganisation**

Arbetsgivare som vill bevaka en arbetsplats är skyldiga att först förhandla med en arbetstagarorganisation.

Tystnadsplikt

Den som tar del av informationen som har inhämtats får inte röja eller utnyttja det som framkommit om någon enskilds personliga förhållanden. Skyddas inte materialet från obehöriga kan det vara fråga om brott mot tystnadsplikten.

Tillsyn, sanktionsavgifter, varningar och skadestånd

IMY är tillsynsmyndighet för all kamerabevakning i Sverige. Om ni inte följer reglerna kan ni behöva betala sanktionsavgifter.

IMY kan även utfärda varningar, reprimander och förelägga att en viss behandling ska upphöra. Den registrerade kan även ha rätt till skadestånd.

Uppllysning

Observera att informationsbilagan inte är en uttömmande uppräkningslista av de krav som ställs. En bedömning måste göras i varje enskilt fall.

För mer information besök vår hemsida:

<http://www.imy.se>

ÖVERFÖRMYNDARNÄMNDEN I UPPSALA LÄN

Plats och tid

Bergius, Stationsgatan, kl. 13:00-13:39
Måndagen den 22 november

Beslutande

Bertil Brunn (S) Uppsala	ordförande
Heikki Tiitinen (KD) Enköping	vice ordförande
Kjell Hansson (S) Enköping	ledamot
Maha Mikari (S) Uppsala	tj.g. ersättare
Christer Lindström (M) Östhammar	ledamot
Lotta Carlberg (C) Tierp	ledamot
Mårten Blix (M) Uppsala	ledamot
Mats Hallor (L) Uppsala	ledamot
Gunilla Hamrin (S) Heby	ledamot
Solweig Lundkvist (S) Håbo	tj.g. ersättare
Birgitta Ljungberg Jansson (C) Knivsta	ledamot

Övriga deltagande

Soroor Moetazed (MP) Enköping	ersättare (fr.o.m. § 204)
Gerd Sköldestig (S) Enköping	ersättare
Jan-Erik Wikström (L) Uppsala	ersättare
Torsten Tornberg (KD) Uppsala	ersättare
Bernt Ove Stenmark (KD) Heby	ersättare
Anna Koskela Lundén (L) Knivsta	ersättare

Susanna Sandström	chef
Johan Ahlström	sekreterare

Susanna Sandström	chef
Johan Ahlström	sekreterare

Utses att justera

Justeringsplats och tid

Uppsala 2021-11-29 kl. 08:30

Underskrifter Sekreterare



Paragraf nr 193-205, 207-208

Johan Ahlström

Ordförande


Bertil Brunn

Justerande


Heikki Tiitinen**ANSLAG/BEVIS**

Protokollet är justerat avseende § 193-205, 207-208

Organ

Överförmyndarnämnden

Sammanträdesdatum

2021-11-22

Datum för anslags uppsättande

2021-11-29 Datum för anslags nedtagande **2021-12-20**

Förvaringsplats för protokollet

Överförmyndarförvaltningen

Underskrift


Johan Ahlström

Justerare



Utdragsbestyrkande

§ 204

... **Inspektionsprotokoll Länsstyrelsen**... **Överförmyndarnämnden beslutar**

... **att** godkänna de åtgärder som föreslagit av förvaltningen som svar på Länsstyrelsens inspektionsprotokoll

Föredragande

Susanna Sandström

Bakgrund

Den 2 september inspekterade Länsstyrelsen överförmyndarnämnden i Uppsala län. Nämnden har tagit del av protokollet från inspektionen och behandlar i detta ärende förvaltningens förslag till åtgärder med anledning av protokollet.

Motivering

Nämnden anser att de åtgärder som förvaltningen tagit fram med anledning av inspektionsprotokollet är ändamålsenliga. Åtgärderna biläggs beslutet.

Delges: Beslutsunderlag och åtgärder delges länsstyrelsen, beslutsunderlag, åtgärder och inspektionsprotokoll delges kommunfullmäktige och kommunstyrelsen i samtliga samverkande kommuner.

Åtgärdsrapport gällande Länsstyrelsens granskning 2021

Inledning

Länsstyrelsen använder sig av en kritiktrappa på fem nivåer vid utförandet av sin granskning. Lämplig nivå bedöms utifrån varje enskilt fall men det finns vissa riktlinjer som kan påvisa att en viss nivå är aktuell. Kritiknivåerna som används är följande:

- **Ansökan om entledigande** – Länsstyrelsen ansöker hos tingsrätt om överförmyndarnämndens entledigande när omständigheterna är sådana att det inte räcker med allvarlig kritik
- **Allvarlig kritik** – Om bristen kan eller har orsakat rättsförluster, stora ekonomiska förluster eller om beslut fattats utan stöd i lag.
- **Kritik** – Bland annat beslut i strid med lag, långsam handläggning eller bristfällig tillsyn.
- **Viss kritik** – Brister där det finns förmildrande omständigheter.
- **Ingen kritik** – Övriga påpekanden som inte regleras i lag utan följer av praxis.

Länsstyrelsen gör först en bedömning av om bristen är kritikvärdig och därefter gör de en bedömning av vilken nivå kritiken ska ligga på. Kritiken kan höjas en nivå om det till exempel är en återkommande brist, om det bygger på bristfälliga rutiner/avsaknad av rutiner eller omständigheterna i det enskilda ärendet är allvarliga. Den sammantagna kritiknivån kan höjas om det på helheten finns ett flertal brister som föranleder detta. Kritiken kan sänkas en nivå om det till exempel finns bra rutiner och bristen är ett uppenbart misstag i ett enskilt ärende.

Uppföljning av föregående rapport

I rapporten från inspektionen år 2020 riktade Länsstyrelsen kritik mot nämnden på följande punkter.

- Bristfällig bevakning av att årsräkningar lämnas in.
- Bristfällig hantering av ett arvskifte i ett förmynderskap.
- Bristfällig hantering av ett överklagande.

På sammanträdet redogjorde nämnden för vilka åtgärder som vidtagits med anledning av Länsstyrelsens kritik. Nämnden har numera som ett obligatoriskt moment att följa upp ej inkomna årsräkningar i ett tidigt skede och följa upp att alla ställföreträdare som ska inkomma med årsräkningar har anmodats att göra det. Förvaltningen genomför också regelbunden registervård för att säkerställa att redovisningsskyldigheten är korrekt registrerad. Gällande hanteringen av arvskiften och andra liknande ärenden som drar ut på tiden har nämnden noterat att en särskild bedömning av underlag och hantering krävs för att ärendet ska kunna avgöras inom rimlig tid. Nämnden har numera även förtydligat för alla medarbetare och

Överförmyndarförvaltningen

En gemensam förvaltning för kommunerna i Uppsala län.

skrivit uttryckligen i rutiner att allt som benämns som överklagan och är inskickat till nämnden i rätt tid ska skickas till tingsrätten för prövning.

Aktgranskning med kritik - Bristfällig hantering av arvskifte

Nämnden beslutade i augusti 2021 att samtycka till egendomens fördelning i ett arvskifte. I beslutet hänvisar nämnden till en handling med rubriken "Avtal om förlikning och principer för arvskifte m.m.". Till denna handling finns även bilagorna "Avtal om laglott" och "Avtal om försäkringsersättning". Av handlingarna går att utläsa att huvudmannen ska få 1/15 av dödsboets tillgångar, dock framgår inte någon summa av tillgångarna i dödsboet. Vad dödsboets behållning faktiskt uppgick till vid arvskiftet framgår inte av akten. Det framgår inte heller vilken summa som ska tillskiftas huvudmannen.

Länsstyrelsen anser att det av ett arvskifte tydligt bör framgå vilka tillgångar som finns i dödsboet och hur fördelningen ska gå till. Av handlingarna i ärendet framgår inte hur nämnden har kunnat kontrollera att ärendet är tillräckligt utrett och att fördelningen har skett enligt lag. Länsstyrelsen riktar kritik mot nämndens handläggning av arvskiftet och uppmanar nämnden att utreda vilka åtgärder som behöver vidtas i ärendet. Länsstyrelsen uppmanar också nämnden att se över sina rutiner och beslutsmallar i ärenden som rör ansökan om samtycke till arvskifte.

Med anledning av kritiken har nämnden sett över hanteringen av det aktuella ärendet och begärt in de uppgifter som saknas, i detta fall hur stor kvarlåtenskapen i dödsboet är och hur arvslotterna beräknats.

Nämnden har också sett över den mall som används vid beslut om samtycke till egendomens fördelning i ett arvskifte. Av mallen framgår redan vad den totala behållningen i dödsboet är samt vilken summa huvudmannen tilldelats. Nämndens medarbetare har också fått förtydligat att bedömning ska dokumenteras särskilt om arvskiftet avviker från vad som brukar förekomma eller om omständigheterna i övrigt kräver det.

Aktgranskning utan kritik – Motivering av beslut m.m.

Länsstyrelsen noterade under sin inspektion 2020 att vissa av nämndens beslut motiveras genom att hänvisa till ett tidigare beslut i nämnd. Varje beslut ska kunna stå för sig själv och ska alltså inte motiveras genom en hänvisning. Nämndens rutin för motivering av nämndbeslut har därför följts upp särskilt i denna inspektion då denna visat att det fortfarande förekommer brister. Nämndens rutiner och mallar är uppdaterade i enlighet med Länsstyrelsens kritik under 2020. Det har påtalats för förvaltningens medarbetare att arbeta i enlighet med vedertagna arbetssätt och rutiner.

I övrigt har Länsstyrelsen bland annat noterat vissa betänkligheter i några akter gällande uppföljning av ett oskiftat dödsbo, utbetalning av barnpension och att skatt och arbetsgivaravgift på arvode betalats av ställföreträdaren. Efter Länsstyrelsens inspektion har detta följts upp i respektive akt och rutinen för uppföljning av skatt och arbetsgivaravgifter på

Överförmyndarförvaltningen

En gemensam förvaltning för kommunerna i Uppsala län.

arvode har ändrats så att detta ska följas upp och inte bara påtalas för ställföreträdaren. Länsstyrelsen har också noterat att det saknats tillgångar upptagna i förteckning och årsräkning i två akter. Vikten av att samtliga tillgångar tas upp i förteckning och årsräkning har påtalats för förvaltningens medarbetare och att det även ska finnas inslag av efterforskning i akten vilka tillgångar som finns.

Överförmyndarförvaltningen

En gemensam förvaltning för kommunerna i Uppsala län.



Enheten för tillsyn
Malin Åberg

Rapport från inspektion den 2 september 2021 hos Överförmyndarnämnden för Uppsala län

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Stockholms län riktar kritik mot Överförmyndarnämnden för Uppsala län (nämnden) på följande punkt:

- Bristfällig hantering av ett arvskifte i ett godmanskap.

Inledning

Inspektionen av Överförmyndarnämnden i Uppsala län har skett genom ett platsbesök på nämndens kansli den 2 september 2021. Inspektionen genomfördes genom att Länsstyrelsen inledningsvis granskade nämndens aktregister och därefter valde ut 32 akter för vidare granskning. Se bilaga med information om vilka akter som granskats.

På grund av situationen med Covid-19 hölls efterföljande sammanträde digitalt den 7 september 2021. På sammanträdet deltog Bertil Brunn och Heikki Tiitinen från nämnden samt Susanna Sandström, Suparna Das, Gisela Miller, Kristina Lindgren från nämndens kansli. Från Länsstyrelsen deltog Malin Åberg och Lotta Reimers.

Om Länsstyrelsen funnit anledning att kommentera nämndens handläggning tas det upp i rapporten.

Uppföljning av föregående rapport

I rapporten från inspektionen år 2020 (dnr 20045-2020) riktade Länsstyrelsen kritik mot nämnden på följande punkter.

- Bristfällig bevakning av att årsräkningar lämnas in.
- Bristfällig hantering av ett arvskifte i ett förmynderskap.
- Bristfällig hantering av ett överklagande.

På sammanträdet uppgav nämnden att de vidtagit åtgärder med anledning av Länsstyrelsens kritik. Ärendena har inte följts upp särskilt vid denna inspektion.

Gällande årsräkningar har nämnden uppgett att samtliga årsräkningar avseende år 2019 var granskade den 1 oktober 2020. På sammanträdet framkom dock att nämnden inte räknat med fyra eller sex årsräkningar som inte hade inkommit den 1 oktober 2019. Det har bland annat rört sig om årsräkningar som inkommit efter en vitesprocess eller akter som är överflyttade från en annan kommun.

Länsstyrelsen vill understryka vikten av att nämnden i sitt svar även redogör för samtliga årsräkningar som avser ett visst år, oavsett när under året de inkommit.

Aktgranskning med kritik

Bristfällig hantering av arvskifte

Sammanfattning av granskningen

Vid granskning av akt 2622 angående ett förvaltarskap noteras följande. Nämnden beslutade den 18 augusti 2021 att samtycka till egendomens fördelning i ett arvskifte. I beslutet hänvisar nämnden till en handling med rubriken "Avtal om förlikning och principer för arvskifte m.m.". Till denna handling finns även bilagorna "Avtal om laglott" och "Avtal om försäkringsersättning". Av handlingarna går att utläsa att huvudmannen ska få 1/15 av dödsboets tillgångar, dock framgår inte någon summa av tillgångarna i dödsboet.

I beslutet om samtycke nämns endast dödsboets totala behållning som den uppgavs i bouppteckningen. Vidare nämns att "Vid arvskiftet förelåg en behållning avsevärt högre än den som upptagits i bouppteckningen." Vad dödsboets behållning faktiskt uppgick till vid arvskiftet framgår inte av akten. Det framgår inte heller vilken summa som ska tillskiftas huvudmannen. Nämnden har begärt att ställföreträdaren ska redovisa att skifteslikviden har satts in på ett överförmyndarspärtrat konto i huvudmannens namn. Denna redovisning hade vid Länsstyrelsens inspektion ännu inte inkommit.

Länsstyrelsens bedömning

En ställföreträdare som tar del i en bodelning eller ett skifte för den enskildes räkning ska enligt 15 kap. 5 § föräldrabalken (FB) inhämta överförmyndarens samtycke till egendomens fördelning.

Av 23 kap. 1 § ärvdabalken (ÄB) framgår att ett arvskifte är ett avtal mellan delägare i ett dödsbo. Vidare framgår det av 23 kap. 4 § ÄB att ett arvskifte ska vara en skriftlig handling som undertecknas av delägarna i dödsboet. Utöver dessa bestämmelser finns inget krav i lag på vad ett avtal om arvskifte ska innehålla.

Länsstyrelsen anser dock att det av ett arvskifte tydligt bör framgå vilka tillgångar som finns i dödsboet och hur fördelningen ska gå till. Det är ställföreträdarens uppdrag att bevaka sin huvudmans rätt i arvskiftet. Av handlingarna i ärendet framgår inte hur nämnden har kunnat kontrollera att ärendet är tillräckligt utrett och att fördelning har skett enligt lag. Länsstyrelsen vill påpeka vikten av att nämnden dokumenterar dessa bedömningar. Det bör även framgå av ett beslut om samtycke till egendomens fördelning vad huvudmannen tillskiftas. Annars kan det leda till svårigheter för nämnden att se till att rätt skifteslikvid sätts in på ett konto i huvudmannens namn.

Länsstyrelsen riktar kritik mot nämndens handläggning av arvskiftet och uppmanar nämnden att utreda vilka åtgärder som behöver vidtas i ärendet. Länsstyrelsen uppmanar också nämnden att se över sina rutiner och beslutsmallar i ärenden som rör ansökan om samtycke till arvskifte.

Aktgranskning utan kritik

Bristande bevakning av godmanskap för omyndig

Sammanfattning av granskningen

I akt 12159 gällande ett godmanskap enligt 11 kap. 2 § FB noterar Länsstyrelsen följande. Gode mannen förordnades i beslut den 12 februari 2021 med uppdrag att bevaka omyndigs rätt vid utbetalning av barnpension. Av akten framgår att det har funnits tveksamheter hur barnpensionen har använts av förmyndaren. Nämnden begärde att gode mannen skulle inkomma med en redogörelse om hur uppdraget fortlöpte senast i april 2021. Då gode mannen inte avhördes skickade nämnden en påminnelse. Den 3 maj 2021 inkom ett e-postmeddelande från gode mannen där det framgick att han hade kontaktat banken gällande åtkomst till konto. Detta är den sista händelsen i akten.

Länsstyrelsens bedömning

Nämnden förordnade en god man enligt 11 kap. 2 § FB då det framkommit uppgifter som tyder på att barnpensionen inte kom den omyndige till del. Nämnden ska inom ramen för sin tillsyn bevaka att gode mannen utför sitt uppdrag. För de fall gode mannen inte hunnit fullgöra sitt uppdrag ännu är det viktigt att nämnden följer upp hur uppdraget fortlöper. Nämnden har inte fått någon bekräftelse på att gode mannen sett till att barnpensionen kommit den omyndige till del och heller inte begärt in något underlag gällande detta. Länsstyrelsen uppmanar nämnden att utreda vilka åtgärder som behöver vidtas för att inte riskera att den omyndige lider någon ekonomisk skada.

Huvudmannens tillgångar inte upptagna i förteckningen

Sammanfattning av granskningen

Länsstyrelsen noterar följande i akt 22425 angående ett godmanskap. Huvudmannens hälsotillstånd är sådant att han inte förstår vad saken gäller. Huvudmannens fru gick bort i januari 2021 strax före anordnande av godmanskapet. I den tillgångsförteckning som har lämnats in finns inget noterat om makans eventuellt oskiftade dödsbo. Nämnden har inte inhämtat någon bouppteckning eller kontrollerat om huvudmannen är ensam dödsbodelägare. I ärendet finns uppgift om att utomstående personer utövat påtryckning både mot huvudmannen och hans fru att skriva testamente till förmån för en organisation.

I akt 19596 om ett förvaltarskap noterar Länsstyrelsen att huvudmannens bostadsrätt inte är upptagen i tillgångsförteckningen som inkom år 2019. Däremot finns del av ett bolån upptaget som en skuld i förteckningen. Bostadsrätten är heller inte upptagen som en tillgång i årsräkningarna avseende år 2019 och 2020. Bolånet är dock fortsatt upptaget som en skuld i årsräkningarna, vilka nämnden har granskat utan anmärkning och utan att påpeka att bostadsrätten saknas. Även av andra handlingar i akten, exempelvis e-postutskick och tjänsteanteckningar, framgår att huvudmannen äger en bostad. Bostadsrätten såldes år 2021 och av överlåtelseavtalet framgår att huvudmannen då ägde bostadsrätten med 1/1-del.

Länsstyrelsens bedömning

En ställföreträdare ska, enligt 14 kap. 1 § FB, inom två månader efter förordnandet lämna en förteckning till överförmyndaren över den egendom som de förvaltar. Ställföreträdaren ska också enligt 14 kap. 15 § FB före den 1 mars varje år lämna in en årsräkning till överförmyndaren. I årsräkningen ska ställföreträdaren redogöra för förvaltningen under föregående år av egendom som har stått under dennes förvaltning. I årsräkningen ska anges den enskildes tillgångar och skulder vid början och slutet av den tid som räkningen avser. De uppgifter som lämnas i förteckning och årsräkning ska avges på heder och samvete.

Avseende akt 19596 borde nämnden enligt Länsstyrelsens mening ha observerat att bostadsrätten saknades som tillgång vid granskning av både förteckning och årsräkningar. Länsstyrelsen anser att nämnden borde ha vidtagit någon åtgärd med anledning av detta, exempelvis begära in en komplettering från ställföreträdaren.

Avseende akt 22425 vill Länsstyrelsen påpeka att huvudmannens del i ett oskiftat dödsbo ska tas upp som en tillgång i förteckningen. Länsstyrelsen uppmanar nämnden att se över vilka åtgärder som behöver vidtas, exempelvis begära in en bouppteckning efter huvudmannens fru då det skulle kunna finnas ett testamente. Det ingår i ställföreträdarens uppdrag att bevaka huvudmannens rätt i dödsbo och nämnden bör upplysa ställföreträdaren om innebörden av detta. För de fall där en huvudman är ensam dödsbodeläggare och inget arvskifte sker anser Länsstyrelsen att det tydligt bör dokumenteras i akten.

Ansökan om god man inte överlämnad till tingsrätten*Sammanfattning av granskningen*

I akt 21871 angående ansökan om god man noterar Länsstyrelsen att den första handlingen i akten som är benämnd ”ansökan/anmälan” har undertecknats av huvudmannen den 15 september 2020. Av läkarintyget i ärendet framgår att huvudmannen i samråd med sin handläggare på socialtjänsten har ansökt om god man. Huvudmannens hälsotillstånd är sådant att hen förstår vad saken gäller. Nämnden påbörjade rekryteringen av en god man i oktober 2021. Huvudmannen skrev också in till nämnden i april 2021 och påtalade sitt behov av god man. Nämnden hade vid inspektionstillfället inte överlämnat ansökan om god man till tingsrätten.

Länsstyrelsens bedömning

En ansökan om god man från någon som enligt 11 kap. 15 § FB är behörig att ansöka ska överlämnas till tingsrätten (se JO:s beslut den 15 maj 2008, diarienummer: 3903-2006, samt JO:s ämbetsberättelse 2005/06 s. 422). Överförmyndaren är även enligt 6 § förvaltningslagen (2017:900) (FL) skyldig att lämna den enskilde sådan hjälp att hen kan tillvarata sina intressen. I den serviceskyldigheten ingår bland annat att hänvisa den enskilde till rätt myndighet.

Av akten framgår att det är huvudmannen själv som har ansökt om god man. Trots detta har nämnden handlagt ansökan under ett års tid utan att den har överlämnats till tingsrätten. Ansökan borde skyndsamt ha överlämnats till tingsrätten så fort

den inkom till nämnden. Länsstyrelsen noterar samtidigt att nämnden har varit aktiv i sin handläggning och huvudmannen kan inte antas ha fått en god man snabbare även om ansökan hade överlämnats till tingsrätten.

Arbetsgivaravgifter och begäran om allmänna handlingar

Sammanfattning av granskningen

I akt 18717 angående ett godmanskap granskades årsräkningen avseende år 2020 utan anmärkning den 27 maj 2021. Av nämndens checklista till årsräkningen framgår att det inte syns att gode mannen har betalat skatt och arbetsgivaravgift. Av aktens dagboksblad framgår att den senaste händelsen som finns registrerad är att nämnden har skickat ett brev till gode mannen den 27 maj 2021 gällande granskningen av årsräkningen. Vid Länsstyrelsens inspektion förvarades inte denna handling i akten. Nämnden har efter inspektionen skickat in handlingen till Länsstyrelsen. Av handlingen framgår att nämnden uppmanar gode mannen att betala in skatt och arbetsgivaravgifter. Nämnden har i handlingen inte satt ut någon tidsram när detta senast ska vara åtgärdat av gode mannen.

Länsstyrelsens bedömning

Huvudmannen kan drabbas av straffavgifter om betalning av arbetsgivaravgiften för huvudmannens räkning uteblir. Länsstyrelsen anser därför att det är viktigt att nämnden följer upp att arbetsgivaravgiften har betalats.

Angående handlingen som saknades i akten framkom det vid sammanträdet att nämnden aldrig skriver ut denna typ av brev för att lägga i den fysiska akten. De finns endast att tillgå digitalt i ärendehanteringssystemet.

Länsstyrelsen vill påpeka att enligt 17 § förmyndarskapsförordningen (1995:379) ska samtliga handlingar som har getts in till överförmyndaren och som avser ett visst ställföreträdarskap bevaras och sammanföras till en akt. Till akten skall dessutom fogas kopior av skrivelser i ärendet samt anteckningar om sådana beslut och åtgärder av överförmyndaren som inte framgår av någon annan handling eller av registret.

Av 2 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen (TF) framgår att var och en ska ha rätt att ta del av allmänna handlingar. Enligt 2 kap. 3 § TF görs ingen åtskillnad mellan information som är pappersburen och information som finns lagrad digitalt. Vid sammanträdet lyfte Länsstyrelsen problematiken med att akter är delade i digitala och fysiska handlingar. Om en hel akt begärs ut avser det samtliga handlingar och inte bara de som förvaras fysiskt i akten.

Dokumentation vid nytt anordnande för samma huvudman

Sammanfattning av granskningen

I akt 20594 angående ett godmanskap enligt 11 kap. 1 § FB noteras följande. Nämnden har den 30 augusti 2021 skrivit till gode mannen att hen har förordnats till särskilt förordnad vårdnadshavare och begärt in yttrande om att godmanskapet ska upphöra. I akten finns ingen uppgift om hur nämnden känner till beslutet om särskilt förordnad vårdnadshavare. Nämnden har efter sammanträdet lämnat

uppgift om att de inte kunde ändra förordnandet i deras ärendehanteringssystem utan de var tvungna att öppna en ny akt med det nya förordnandet. Tingsrättens beslut om särskilt förordnad vårdnadshavare finns därför enbart registrerat i akten som avser särskilt förordnad vårdnadshavare och inte i akten som avser godmanskapet.

Länsstyrelsens bedömning

Godmanskap enligt 11 kap. 1 eller 2 § föräldrabalken får enligt 10 § förmynderskapsförordningen redovisas tillsammans med förmynderskapet. Det är också Länsstyrelsens rekommendation att nämnden håller samman alla delar av ett barns ärende och inte har det i olika akter. Detta mot bakgrund av att Länsstyrelsen anser att det inte finns någon grund för att arkivera akter som rör ett visst förmynderskap innan förmynderskapet har upphört, dvs. när barnet blir myndigt.

I ärendet har inte nämnden kunnat ändra förordnandet i sitt ärendehanteringssystem, varför en ny akt har öppnats. Länsstyrelsen anser därför att det är viktigt att kopiera relevanta handlingar mellan de båda akterna för att de ska bli kompletta. I den ursprungliga akten bör det tydligt framgå att det öppnats en ny akt med anledning av tingsrättens beslut om särskild förordnad vårdnadshavare. Länsstyrelsen rekommenderar att de handlingar som rör godmanskapet förs till barnets nya akt.

Rekrytering av ställföreträdare

Sammanfattning av granskningen

I akt 21943 som avser ett ärende angående behov av förvaltarskap noterar Länsstyrelsen följande. Ärendet startade den 9 oktober 2020 när huvudmannens mamma ringde in med frågan om hur det går med beslut om anordnande av förvaltarskap. Det framgår av akten att det tidigare funnits ett ärende gällande detta som tingsrätten beslutat att avskryva. Då huvudmannens mamma angav att det fortfarande fanns ett hjälpbehov startade nämnden upp ett ärende på egen hand. I slutet av november 2020 begärde nämnden in ett nytt läkarintyg och social utredning och därefter har försök gjorts för att hitta ett förslag på förvaltare.

På sammanträdet förklarade nämnden sin rekryteringsprocess och hur de arbetar i de ärenden som är av mer brådskande karaktär. De uppgav att de inte avskriver ärenden där det finns ett behov av ställföreträdare enbart på grunden att ingen föreslagen ställföreträdare har hittats. Länsstyrelsen framförde att vi inte har något att anmärka på hur rekryteringsprocessen ser ut men betonade vikten av att hantera ärenden där det finns ett väldigt stort hjälpbehov på ett skyndsamt sätt.

Rutin om byte av ställföreträdare

Sammanfattning av granskningen

I föregående rapport lyfte Länsstyrelsen frågan om nämndens rutin för byten av ställföreträdare. I de fall där nämnden beslutar att byta ut ställföreträdare enligt 11 kap. 20 § FB uppmärksammade Länsstyrelsen i föregående rapport att nämnden

har som rutin att fatta två olika beslut. Det första beskriver på vilket sätt ställföreträdaren gjort sig skyldig till misskötsel och anger att hen ska bytas ut och att kansliet ska rekrytera ny person till uppdraget. Det andra beslutet fattas när en ny ställföreträdare har rekryterats och innebär att nämnden beslutar att entlediga ställföreträdaren och förordna en ny. I det andra beslutet anges enbart att ställföreträdaren gjort sig skyldig till misskötsel enligt 11 kap. 20 § FB. Omständigheterna som ligger till grund för entledigandet uppges endast i det första beslutet. Länsstyrelsen lyfte i föregående rapport upp problematiken med att det är beslutet som är överklagbart som måste innehålla en motivering. Omständigheterna som låg till grund för entledigandet måste alltså finnas med även i det andra beslutet då det är det beslutet som har rättsverkan.

I samband med att Länsstyrelsen begärde ut nämndens aktregister inför årets inspektion begärdes även de tre senaste nämndprotokollen ut. Det framgår att nämnden har kvar ovan beskrivna rutin med att fatta två beslut. Vad Länsstyrelsen uppmärksammade är att det första beslutet fortfarande är betydligt mer motiverat kring omständigheterna varför ställföreträdaren ska bytas ut. Det andra beslutet om entledigande av ställföreträdaren innehåller en hänvisning till första beslutet samt en betydligt kortare motivering än i det första beslutet.

Enligt 32 § FL ska beslut som kan antas påverka någons situation på ett inte obetydligt sätt ska innehålla en klagande motivering, om det inte är uppenbart obehövt. En sådan motivering ska innehålla uppgifter om vilka föreskrifter som har tillämpats och vilka omständigheter som har varit avgörande för myndighetens ställningstagande.

Länsstyrelsen vill därför återigen understryka vikten av att det finns en fullgod motivering i beslutet som innebär att ställföreträdaren entledigas.

Övriga frågor

Allmänt om läget på förvaltningen

Kansliet har sedan förra året ändrat arbetssätt i och med pågående arbete med digitalisering. All inkommande post skannas in och handläggning kan ske helt digitalt, vilket kansliet uppger fungerar väl och underlättar arbete på distans. Under våren 2021 har kansliet haft hög sjukfrånvaro och personalbrist, delvis på grund av situationen med Covid-19. Vid inspektionen består kansliet av 17 handläggare, 4 granskare, 3 registratorer och några extra arkivanställda. I november 2021 kommer kansliet att flytta in till det nybyggda kommunhuset i Uppsala. Aktiva fysiska akter kommer att förvaras på plats i kommunhuset och arkiverade fysiska akter kommer att förvaras externt.

Rapporten har upprättats av Malin Åberg och Lotta Reimers.

Bilaga:

Granskade akter

Kopia till:

- Överförmyndarnämnden
- Kommunfullmäktige i Uppsala, Tierp, Östhammar, Knivsta, Älvkarleby, Heby, Håbo och Enköping kommun.
- Kommunstyrelsen i Uppsala, Tierp, Östhammar, Knivsta, Älvkarleby, Heby, Håbo och Enköping kommun.
- Kommunrevisorerna i Uppsala, Tierp, Östhammar, Knivsta, Älvkarleby, Heby, Håbo och Enköping kommun



Enheten för tillsyn
Malin Åberg

Granskade akter

Förvaltarskap

161, 10645, 18851, 19596, 21078, 21886, 203111

Godmanskap

22736, 18717, 2838, 22330, 22425, 12159, 20594, 20703, 22295

Förmynderskap

18251, 18600, 19278, 21718, 22550, 2622, 22188

Under uppbyggnad

21908, 22189, 21871, 21921, 21983, 21943, 21947, 22070, 22236

Uttalande antaget vid PRO distriktet i Uppsala läns höstmöte 2021-11-26

Låt äldre få avstå från ovaccinerad personal!

Debatten om vaccinering mot covid-19 går vidare. Vaccinering är frivillig, vilket är en viktig princip. Samtidigt är det mycket angeläget att så många som möjligt vaccinerar sig, för sin egen och för andras skull. Sjukvårdsregionerna bör tillsammans med arbetsgivare och andra göra allt vad man kan för att stimulera och underlätta vaccinering. Men är det tillräckligt?

Vi har ett faktiskt problem, när äldre sköra som bor på äldreboende eller tar emot hemtjänst kan behöva möta personal, som avstått från vaccinering mot covid-19.

En arbetsgivare som ansvarar för vård och omsorg av äldre måste kunna planera och bedriva sin verksamhet på ett smittsäkert sätt. En äldre ska inte behöva möta personal, som av olika skäl avstått från att vaccineras mot covid-19. Det är en allvarlig sjukdom, som kan leda till svår sjukdom och till och med till döden för en äldre.

Med nuvarande lagstiftning kan inte vaccinering göras till ett tvång, men en arbetsgivare måste ha möjlighet att ta reda på om varje enskild anställd är vaccinerad. Eller inför en nyanställning. Det är en förutsättning för att kunna planera, organisera och genomföra en vård och omsorg som är säker för patienter/brukare. "Icke vaccinerad" bör inte vara ett skäl för avsked, men däremot ett skäl för att inte kunna få arbeta med kroppsnära vård och omsorg om äldre.

Personlig integritet är viktig. En arbetsgivare har rätt att fråga sina anställda om de är vaccinerade eller ej. Men den anställda är inte skyldig att besvara frågan.

Uppsala kommun har den 20 oktober 2021 tagit beslut om att personal vid Uppsalas hemtjänst och äldrevård som inte är vaccinerade eller inte vill uppge ifall de är det, kan omplaceras till uppgifter som inte innebär kroppsnära kontakt.

Det tycker vi i PRO i Uppsala län är ett klokt beslut! Vi uppmanar länets andra kommuner att göra likadant. Det handlar om att minska risken för att sprida smitta. Det handlar också om att inte sprida oro bland äldre.

/Anita Berger, 070-819 26 30 och Bo Andersson, 070-773 48 22

YTTRANDE

2021-12-02

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm**Betänkandet Ds 2021:25 Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet**

(dnr I2021/02381)

Sammanfattning

Nätverket Fördel Arlanda finner att utredaren på den korta tid han haft till förfogande väl har klarlagt förutsättningarna för en nedläggning av Swedavias verksamhet vid Bromma flygplats. Vi menar att regeringen som en följd av utredningen fått de verktyg den behöver för att fatta de beslut som behövs.

Vi förordar att regeringen härvid tillämpar utredarens alternativ ”snarast”. För Arlanda har redan nu tillräcklig kapacitet att hantera Stockholmsområdets kommersiella flygtrafik och kommer för överskådlig framtid att ha det. Swedavia och regeringen kommer sannolikt aldrig någonsin att behöva vända sig till Sigtuna kommun för att få dess godkännande av ytterligare rullbanor.

Vi menar att de fördelar som vissa regioner/kommuner hittills sett och ser med Bromma flygplats så gott som helt kan åstadkommas även med Arlanda som ensam kommersiell Stockholmsflygplats, detta genom den ”brommafiering” som utredaren förordar för Arlanda samt de andra förbättringar av marktransporterna som är möjliga på och runt Arlanda.

Nätverket Fördel Arlanda ser det som mycket önskvärt att Arlanda får ta över Brommas kommersiella flygverksamhet, detta för att dels de stora investeringar som är gjorda runt Arlanda ska komma till full användning, dels också för att Arlanda ska återfå den arbetsplats-skapande funktion som delvis tappats till följd av pandemin.

I det följande redovisas våra synpunkter gällande vissa avsnitt i betänkandet Ds 2021:25.

1.4.3 Värderingar och ekonomisk vinst påverkar flygandet

Utredaren noterar att den digitala mognaden möjliggör för företag att minska kostnader för tjänsteresor och att även klimataspekten spelar en viktig roll för företagets val av resealternativ. Han noterar att Trafikverket konstaterar att den generella bilden är att företagen genom att minska tjänsteresandet avser att minska sitt koldioxidavtryck.

Nätverket Fördel Arlanda instämmer bedömningen att tjänsteresor med flyg kommer att minska, vilket leder till en mindre tjänsteresevolym på Bromma och totalt till/från Stockholmsområdet.

Utredaren uttalar att ”det är möjligt att resandet på individnivå också minskar som en följd av en ökad medvetenhet bland resenärer om flygets negativa inverkan på klimatet. Begrepp som ”flygskam” och ”Greta-effekten” har etablerats de senaste åren med hypotesen att de har lett till minskad efterfrågan på flygtransporter. Bland annat Trafikverket och Luftfartsverket

tycker sig se sådana effekter. Forskningen är dock inte entydig. Transportstyrelsen har studerat i vilken utsträckning en ökad medvetenhet om klimatförändringarna påverkar resandet. Myndigheten kom fram till att ett flertal forskare visar på att det finns en dissonans mellan resenärers kunskap och medvetenhet om klimatpåverkan och deras beteende. Många resenärer som själva anser sig vara ”gröna” konsumenter och medvetna om flygets klimatpåverkan fortsätter att flyga. De rättfärdigar detta för sig själva genom att försöka minska dissonansen på olika sätt, men att sluta flyga är det minst vanliga. Sannolikt gör man så för att det anses lättare att ändra sitt tänkande om sin attityd än sitt tänkande om sitt beteende.

Nätverket Fördel Arlanda menar att detta ursäktande resonemang inte tar hänsyn till den dynamik som kommer att följa vad gäller människors beteende i klimatuppvärmningens spår. Fler kommer att frivilligt börja glesa ut sitt nöjesflygande och åtskilliga kommer att helt avstå från flygresor. Det gör att efterfrågan på privatflygresor från/till Bromma kommer att gå ner mer än vad som hittills varit fallet. Till detta kommer att priset för flygresande med största sannolikhet kommer att öka genom 1. Införande av/ökade avgifter/punktskatter på flyg genom unilaterala, bilaterala, regionala och ev globala beslut och 2. Ökade kostnader för införande av alternativa bränslen, eldrift eller vätgasdrift. Att ökat pris påverkar efterfrågan nedåt – särskilt i ett längre perspektiv – är ett ovedersägligt ekonomiskt faktum.

1.6.1 Dynamiken fortsätter – 2019 är passerat!

Utredaren redogör under denna rubrik för de framtidsbedömningar som gjorts av svenska och vissa utländska branschorgan. Han tar inte ställning till dessa var för sig, men uttrycker sig ändå sammanfattningsvis på följande sätt:

”Jag kan konstatera att bedömningarna om när trafiken åter når nivån på flygandet före pandemin, skiljer sig åt. Den bedömning som förutser snabbast återhämtning gör gällande att antalet flygrörelser och passagerare skulle kunna vara uppe i 2019 års nivå redan 2024–2025, medan den senaste tidpunkten skulle kunna vara 2038–2039.” (sid 55).

”Jag vill understryka att det enligt min uppfattning egentligen inte finns något som skulle kunna kallas ”det nya normala”.... 2019 var radikalt annorlunda än 2009. Det betyder att det läge som gällde 2019 med stor sannolikhet inte återkommer vare sig 2029 eller ett annat årtal.” (sid 55)

Nätverket Fördel Arlanda instämmer i dessa utredarens bedömningar och menar att den svenska efterfrågan på flygresor aldrig kommer att nå upp till nivån peak-året 2018. Detta gäller förstås inklusive den trafik som skedde till/från Bromma. För Arlandas del var antalet passagerare 2018 26 846 720, år 2020 var motsvarande siffra 6 535 429, och för 2021 kan passagerarsiffran väntas bli ca 7 500 000. Det talar sitt tydliga språk.

1.6.2 Strukturomvandlingen av de regionala flygplatserna drivs av andra faktorer än Brommas roll

Utredaren bedömer att de regionala flygplatserna med inrikes linjefart till Bromma påverkas av en avveckling av Bromma flygplats. Den sammantagna bilden är dock att pandemins påverkan med en strukturomvandling av inrikesflyget har en större påverkan på de regionala flyglinjerna och flygplatserna, än vad en avveckling av Bromma flygplats har.

Nätverket Fördel Arlanda instämmer i utredarens bedömningar. Vi menar dessutom att Arlanda som Stockholms-nav för inrikesflyget har stora fördelar för de regioner/kommuner som f n har flyglinjer till Bromma, fördelar som dessa regioner/kommuner underskattar. Vi vill också påpeka att de flesta regionala flygplatser som 2019 trafikerades från Bromma

redan då och i dag också servas från Arlanda. En sammanläggning till en flygplats ger möjlighet till bättre service genom tätare avgångar och/eller större, mer effektiva flygplan.

1.7.5 Swedavia AB:s rådighet

Utredaren skriver att alla investeringar i flygplatsen på Arlanda är Swedavia AB:s ansvar och att detta gäller även investering i en ny rullbana. Det är, skriver han, Swedavia AB som ansvarar för bedömningen om när i tiden en sådan investering är affärsmässigt lönsam. Bedömningen bygger bland annat på hur stora intäkter en ny rullbana kan generera, alltså hur stor efterfrågan på nya ankomst- och avgångstider som finns.

Nätverket Fördel Arlanda vill här påpeka att Swedavia inte har full rådighet när det gäller ytterligare rullbanor. För att ytterligare rullbanor ska kunna anläggas på Arlanda krävs godkännande av Sigtuna kommunfullmäktige, detta enligt ett civilrättsligt bindande avtal, undertecknat av dåvarande Luftfartsverket och Sigtuna kommun 1991-08-14. I gällande översiktsplan (2014) har Sigtuna kommun – med detta avtal som anledning - inte tagit ställning till en eventuell fjärde rullbana. Vi vill också framhålla att ett villkorande av en Bromma-nedläggning med beslut om ny rullbana på Arlanda saknar all trovärdighet. Vi hänvisar härvid särskilt till de passagerarsiffror som nämns under 1.6.1 ovan.

2.3.2 Passagerarperspektivet – flygbolagens och flygplatsernas marknadssegmentering

.....

Arlanda – ett alternativ för över-dagen-resor?

Under denna rubrik skriver utredaren att ”det betyder att det inte enbart är de passagerare som i dag reser via Bromma som skulle få nytta av en förbättrad produkt för över-dagen-resenärer på Arlanda flygplats. En sådan förändring skulle i hög grad också gynna de över-dagen-resenärer som av olika skäl i dag är hänvisade till enbart Arlanda. Jag föreslår nedan att Swedavia AB vid en avveckling av Bromma flygplats bör genomföra åtgärder på Arlanda som förbättrar för över-dagen-resenärer. Sådana investeringar kommer i så fall att också kunna nyttiggöras av de resenärer som i dag enbart har haft Arlanda som alternativ för sina resor.”

Nätverket Fördel Arlanda instämmer i och tillstyrker utredarens förslag.

2.3.3 Regional utveckling förutsätter resor och transporter

Utredaren bedömer att digitalisering och klimatmedvetenhet är förändrade kundbeteenden som minskar marknadsunderlaget för över-dagen-flyg. ... Arlanda flygplats har inte alla de fördelar som över-dagenresenärer via Bromma efterfrågar. Taxetider och tid i terminal vid incheckning och ankomst är några parametrar som är annorlunda. En turbulent och dynamisk strukturuomvandling, tillsammans med en avveckling av Bromma flygplats kommer att få konsekvenser för den regionala tillgängligheten.

Nätverket Fördel Arlanda vill här invända att Arlanda som ensamt Stockholmsnav för den inrikes flygtrafiken innebär ett bättre alternativ än Bromma för resenärer boende fr o m Sollentuna-Järfälla-Kungsängen och norrut inklusive Uppsala- och Gävlerregionen.

Detsamma gäller för de inresande från regionala flygplatser, som ska besöka platser i nysnämnda geografiska område. Vi vill också påpeka att Arlanda och Sigtuna kommun har lokaler/anläggningar där möten kan arrangeras om besöksmottagaren vill underlätta över-dagen-besök i huvudstadsregionen. Arlanda är alltså bättre som inrikesnav än vad som framförs från vissa kommuner/regioner. Att Arlanda är en bättre omstigningsplats mellan flyg och tåg är en självklarhet. Med stor sannolikhet kommer också tågsvicen till/från Arlanda

att förbättras. Möjligheten/behovet av att undanröja den på/avstigningsavgift som i dag belastar tågtrafiken är ytterligare en angelägen faktor.

2.7.2 Swedavia AB:s konsekvensanalys av en förtida nedläggning av Bromma flygplats

.....

Reflektioner avseende Swedavia AB:s analys

Utredaren noterar att ”Swedavia AB:s rapport till regeringen i september 2020 innehåller argument som i flera fall fortfarande är bärande och ur Swedavia AB:s perspektiv motiverar en konsolidering av flygplatsverksamheten i Stockholmsregionen. ...Jag bedömer att en konsolidering, med hänsyn till den nya marknadssituationen med lägre efterfrågan, kan bidra till att minska infrastrukturkostnaderna för Swedavia. Det kommer på sikt även flygbolag, passagerare och transportköpare till gagn”.

Nätverket Fördel Arlanda instämmer i utredarens bedömning.

3.2.1 Verksamheten vid Arlanda flygplats

Utredaren ”bedömer att det kommer att finnas ledig kapacitet vid Arlanda flygplats och att den linjefart, charter och samhällsviktigt flyg vid Bromma flygplats som flyttar över till Arlanda flygplats kommer att få plats. Han konstaterar att Swedavia AB bedömer att kapacitetssituationen på Arlanda flygplats och behovet av kapacitetsinvesteringar drivs av volymtillväxt på Arlanda flygplats i högre grad än överflyttning av flygtrafik från Bromma flygplats och en konsolidering av flygplatsverksamheten. Swedavia AB bedömer att de strukturella förändringar som sker på marknaden kommer att resultera i ledig kapacitet vid Arlanda flygplats. Jag ser inget skäl att göra någon annan bedömning.”

Nätverket Fördel Arlanda instämmer i utredarens bedömning.

3.2.4 Marktransporter

Utredaren framhåller att han i sitt utredningsarbete kan konstatera att en överflyttning av flygresenärer från Bromma flygplats till Arlanda inte är av sådan omfattning av ny markinfrastruktur är motiverad av strikta kapacitetsskäl. Däremot är tillgängligheten till Arlanda flygplats sämre än tillgängligheten till Bromma flygplats, vilket gör att resenärer till och från flygplatsen får en tillgänglighetsförlust som kan motivera åtgärder i marktransportsystemet. Det finns dessutom brister i transportinfrastrukturen runt Arlanda som kommer att accentueras i takt med att området och regionen växer. Utredarens förslag: Åtgärder som skapar ökad tillgänglighet till Arlanda på väg och järnväg bör ges hög prioritet i nästa nationella plan. Särskilt vill jag lyfta fram möjligheten att införa ITS-lösningar som kan ge samhällsviktiga transporter minskade insatstider från Arlanda. Jag menar att berörda persontågsföretag skulle kunna överväga att ta ut avgifter för det som idag är en stationsavgift på Arlanda C på ett sätt som inte får genomslag på biljettpriset specifikt för Arlandaresenärer. *Nätverket Fördel Arlanda instämmer i utredarens bedömning och förslag och vill i detta sammanhang därutöver anföra följande. Som redan påpekats (2.3.3 ovan) är det angeläget att undanröja den kostnads/pris-påverkande effekt som gällande avtal kring A-banan innebär. De stora samhällsekonomiska möjligheter som ett frigörande av Brommas flygplatsområde och dess därmed sammanhängande restriktioner i närområdet torde mer än väl förslå till ett upplösande av detta avtal. Utöver detta krävs satsningar på övrig kollektivtrafik till/från/inom Arlandaområdet i vidare bemärkelse. Detta innefattar egentligen hela den regionala kärnan Arlanda/Märsta. En förlängning/effektivisering av Roslagsbanan till Arlandaområdet är en aspekt. En annan är någon typ av ”modern” matningstrafik mellan terminaler, parkeringar, hotell, konferensanläggningar, mässverksamhet och annan verksamhet med eller utan flygplatsanknytning som redan pågår och som det finns betydande utvecklingsplaner för. Det*

unika läget mellan rikets största och fjärde stad understryker potentialen för vidareutveckling av marktransporterna på och omkring Arlanda.

4.2 Starta avvecklingen ”snarast”

Utredarens bedömning är att ”tiden för att avveckla Bromma flygplats kommer att omfatta insatser som kan genomföras nästan genast, men också sådana som sträcker sig över flera decennier. Möjligheten att omlokalisera verksamheter som idag finns på Bromma flygplats kräver likaledes olika tid för skilda verksamheter. För att säkerställa att avvecklingen kan genomföras ”snarast” bör förutsättningsskapande beslut, som kan sätta i gång avvecklingen, fattas skyndsamt. När de förutsättningsskapande besluten finns på plats bör regeringen lämna erforderliga uppdrag till berörda myndigheter samt i förändrad bolagsordning och ägaranvisning till Swedavia AB synliggöra sina förväntningar på processen.”

Nätverket Fördel Arlanda förordar denna ”snarast”-process. Skälet är att Arlanda och området däromkring i närtid behöver en injektion för att återskapa förlorade arbetstillfällen och för att de stora investeringar som gjorts på och kring Arlanda ska komma till användning.

4.5.2 Avveckling av trafikflyget/linjefart

.....

”Brommafiera” Arlanda

Utredaren framhåller att ”Arlanda är en stor flygplats med fokus på internationell flygtrafik och transfertrafik. Bromma är en liten flygplats med fokus på point-to-point trafik, ofta över dagen. En Draft Masterplan för Arlandas utveckling togs fram före pandemin. I denna redovisas en målbild för bolaget 2025. Ett av målen är att ”erbjuda en smidig och inspirerande reseupplevelse”...I en situation då Bromma flygplats avvecklas vore det enligt utredarens uppfattning önskvärt med en revidering av innehållet i målbilden ”erbjuda en smidig och inspirerande reseupplevelse”. Det vore önskvärt att Arlanda flygplats i så hög grad som möjligt fångar upp de positiva erfarenheter som resenärerna har från Bromma flygplats – så att Arlanda flygplats, utifrån sina förutsättningar, ”Brommafieras”. Min uppfattning är att den utveckling som planeras för Arlanda i allt för hög grad fokuserar på utrikestrafik och transfer, och därmed i för låg grad ser till de värden som point-to-point/över-dagen-resenärer prioriterar. Det gäller i första hand att erbjuda en tidseffektiv hela-resanupplevelse. Tiden från det att flygplanet landar tills man tagit sig till sin anslutningsresa (med tåg, buss eller bil) för vidare befordran till sin målpunkt behöver göras så enkel och effektiv som möjlig.

Nätverket Fördel Arlanda instämmer i utredarens förslag att Arlanda så långt möjligt bör ”brommafieras”. Vi vill samtidigt peka på (liksom under 2.3.3 och 3.2.4 ovan) att Arlanda och Sigtuna kommun har lokaler/anläggningar där möten kan arrangeras om besöksmottagaren vill underlätta över-dagen-besök i huvudstadsregionen.

5.3.1 Miljö- och klimatkonsekvenser

Färre exponeras för flygbuller på populationsnivå

Utredaren framhåller att ”flygbuller är en störning som i jämförelse med andra trafikslag generellt upplevs mer störande och kan leda till flera former av ohälsa. Risk föreligger exempelvis för sömnstörningar, ökad risk för hjärt- och kärlsjukdom, metabola sjukdomar och psykisk ohälsa. Enligt Naturvårdsverket bedöms 46 000 personer uppleva sig som mycket störda av flygbuller från Bromma flygplats. Antalet mycket bullerstörda runt Arlanda uppskattas till 6 000 personer. Antalet personer avser en situation före pandemin. En avveckling av flygtrafik från Bromma och flytt av trafik till Arlanda skulle ge relativt stora

positiva konsekvenser rörande bullerexponering och hälsoeffekter orsakat av buller på populationsnivå. Enligt Naturvårdsverkets och Transportstyrelsens bedömning skulle det totala antalet boende som upplever sig mycket bullerstörda komma att minska med drygt 40 000 personer. Sömnstörningar kan också förväntas minska totalt sett även om Bromma inte har reguljär nattrafik då 16 procent av de exponerade för flygbuller från Bromma upplever att sömnen störs. Runt Arlanda kan det ske en ökad störning för cirka 2 000 personer.”

Nätverket Fördel Arlanda noterar att utredaren bara angett siffror gällande ”mycket bullerstörda”. Det är dock många, många fler runt om Bromma som upplever en påtaglig bullerstörning. Nätverket vill framhålla den stora vinsten med att säkert flera hundratusen personer runt om Bromma slipper ifrån flygbullerstörningar, om flygplatsen läggs ner.

5.3.2 Alternativanvändning för Brommas flygplatsområde.

Nätverket Fördel Arlanda har här endast marginellt berört de mycket betydande möjligheter för staden, regionen, landet som ett frigörande av Brommas flygplatsområde innebär. Det är för alla uppenbart att regionen lider av bostads- och platsbrist. Möjligheten att bygga upp ett attraktivt, modernt, klimatsmart bostadsområde med effektiv kollektivtrafik och närhet till det utbud som Stockholm innebär är en faktor som måste vägas in i beslutsprocessen kring Brommas nedläggning. Alternativet är att åstadkomma samma tillskott av bostäder genom ianspråktagande av knapp naturmark, skogsområden eller åkermark och/eller på områden med långa transportbehov.

Vi har processat detta yttrande med våra nätverksmedlemmar.

För nätverket **Fördel Arlanda**

David Lundqvist

Lars Wedén

Kopia för kännedom

Ordinarie ledamöter i Riksdagens trafikutskott

Region Stockholm

Region Uppsala

Enköpings kommun

Järfälla kommun

Knivsta kommun

Sigtuna kommun

Sollentuna kommun

Solna stad

Stockholms stad

Sundbybergs kommun

Täby kommun

Upplands Bro kommun

Upplands Väsby kommun

Uppsala kommun

Vallentuna kommun

Swedavia

Företagarna i Sigtuna

De politiska partierna i Sigtuna kommun

§ 115/21

Dnr TSN2021-00077

Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2022 med utblick till 2028

Beslut

Trafik- och samhällsutvecklingsnämndens beslut

Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2022 med utblick till 2028 antas enligt ärendets reviderade bilaga.

Bilaga § 115/21

Ärendebeskrivning

Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Uppsala län (länsplanen) omfattar åren 2018–2029. Planens ramar har fastställts av regeringen och innehållet fastställdes av regionfullmäktige i juni 2018. Planen är ett politiskt dokument som fastställer åtgärdsplaneringen för den regionala infrastrukturen i Uppsala län tidsperioden 2018–2029.

Länsplanen är direkt kopplad till den regionala utvecklingsstrategin (RUS). I länsplanen har Region Uppsala identifierat de transportstråk och noder som har betydelse för utvecklingen i Uppsala län som helhet.

Genomförandeplanen för infrastruktursatsningar är en konkretisering och fördjupning av länsplanen, länsplanens innehåll är på en förhållandevis översiktlig nivå, och tas fram för nästkommande år samt med en utblick ytterligare sex år framåt. Den nu aktuella genomförandeplanen ska gälla för 2022 med utblick 2028 och omfattar förutom infrastruktursatsningar från länsplanen även satsningar i nationell plan och från Region Uppsala.

Angivna åtgärder och tidsangivelser är att se som fastslagna inriktningar som många gånger behöver stämmas av mot den pågående samhällsplaneringen. Därefter finns ofta behov av preciseringar via särskilda åtgärdsvalsstudier eller andra utredningar, innan slutlig planering och genomförande kan bli aktuellt.

Rådande planeringsförutsättningar (underlag, planer, markfrågor med mera) tillsammans med att flera kostnadsbedömningar är osäkra, innebär att ytterligare preciseringar och omfördelningar kommer att behöva göras under verksamhetsåret 2022. Kostnader för åtgärder anges i de fall då tillräckligt

säkra bedömningar eller kalkyler finns. Där anslagna medel anges i övrigt, finns särskilda motiv för detta.

De föreslagna åtgärderna bedöms, utifrån dagens rådande underlag, inte rymmas inom den kostnadsram som tilldelats Uppsala län för åren 2022–2028.

Den totala planerade budgetramen (fastställd 2021-11-19) att använda i Uppsala län under respektive år är:

År	Planerad budgetram (Mkr)
2022	120
2023	160
2024	203
2025	269
2026	208
2027	282
2028	95

Genomförandeplanen revideras årligen med undantag för året som en ny länsplan tas fram då enbart en aktualisering genomförs. Därför har inte Region Uppsala erbjudit länets kommuner att inkomma med inspel till genomförandeplanen i årets process. Inga kommunrundor har genomförts under hösten eftersom förvaltningen är arbetat med att ta fram en ny länsplan.

Ett axplock av genomförda åtgärder under 2021:

Inga åtgärdsvalsstudier har avslutats under 2021.

Fastställda vägplaner

- Väg 290/Väg 292 Korsningen utanför Österbybruk
- Väg 282, Anslutning till Gunsta södra

Produktion

- Cirkulationsplats Örbyhus
- Sidoområdesåtgärder väg 290 (Storvreta-Österbybruk) och väg 292 (Tierp-Gimo)
- Farledsfördjupningen Hargs hamn
- Tillgänglighetanpassning av Morgongåva station
- Väg 55 Örsundsbro - förbättrat hållplatslägena vid väg 55 så att expressbussarna kan stanna i Örsundsbro.

I förslaget till genomförandeplan har förvaltningen genomfört ett antal mindre och större justeringar i jämförelse med nuvarande genomförandeplan. I bilagan, Ändringar från förra utgåvan av genomförandeplanen beskrivs ändringarna som har genomförts utifrån förra utgåvan av genomförandeplanen för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2021 med utblick 2027. Dokumentet utgör ett stöddokument till genomförandeplanen för infrastruktursatsningar för Uppsala län 2022 med utblick 2028.

Cecilia Carlqvist, infrastrukturstrateg, ger en muntlig föredragning av ärendet.

Kostnader och finansiering

Genomförandeplanen medför kostnader som dels finansieras via länsplanen och dels inom ramen för trafik- och samhällsutvecklingsnämndens budget. Förvaltningen kommer att presentera det ekonomiska läget för länsplanens ekonomiska plan i samband med nämnden.

Konsekvenser

Sverige har genom antagandet av FN:s barnkonvention (inkorporerad i svensk lagstiftning 1 januari 2020) valt att aktivt arbeta för barn och ungas rättigheter. Förslaget till ny Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2021 med utblick 2027 (hädanefter genomförandeplan) innebär effekter som kommer att påverka barn och unga.

Framförallt är barn och unga en målgrupp som kopplar an mot målen i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029 om ett tillgängligt och inkluderande transportsystem. Barn och ungas rörelsefrihet är en av de mest märkbara effekterna som genomförandeplanen ger. Alla barn i Uppsala län, och även angränsande berörs positivt av ett väl utbyggt och tillgängligt transportinfrastruktursystem. Det främjar deras självständiga mobilitet oavsett socioekonomisk bakgrund, vilket är betydelsefullt för att bidra till det socialt hållbara samhället. Barn och unga kommer att påverkas i olika stor utsträckning men framförallt omfattar genomförandeplanen stora infrastruktursatsningar på landsbygden vilket gynnar de som bor utanför städerna eller i tätbebyggt område. Det är exempelvis åtgärder med nya gång- och cykelvägar eller ökad säkerhet och tillgänglighet till hållplatser.

Det är viktigt att ha med sig den beroendeställning gentemot tjänstepersoner och beslutsfattare som barn och unga har med sina begränsade möjligheter att ge inflytande eller delta i de olika planeringsprocesserna. Barnperspektivet eller barns perspektiv är därför med som ett självklart inslag i de olika

projekten och processerna i genomförandeplanen, emellertid kan hanteringen av dessa variera. I och med att aktiviteterna i genomförandeplanen styrs av exempelvis olika lagar, förordningar och föreskrifter finns det inte en metod som alltid kan tillämpas för applicering av barnperspektivet.

Beredning

I beredning av ärendet har synpunkter och information inhämtats från Trafikverket Region Öst.

Yrkanden

Ordförande Johan Örjes (C) yrkar bifall till föreliggande förslag inklusive redaktionella ändringar i ärendets bilaga.

Ordförande finner att trafik- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar enligt ordförandes förslag.

Kopia till

Länets kommuner
Trafikverket Region Öst

Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2022 med utblick 2028



Cecilia Carlqvist

Trafik och samhälle, Region Uppsala

Antagen av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden den 20 december 2021

TSN2021-00077

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	4
2. Ordlista	5
3. Processkarta	7
4. Åtgärdsvalsstudier i Uppsala län 2022–2028	8
Pågående åtgärdsvalsstudier	8
Planerade åtgärdsvalsstudier	8
5. Region Uppsalas utredningar 2022–2028	9
6. Vägplaner i Uppsala län 2022–2028	10
Pågående vägplaner	10
Planerade vägplaner	11
7. Funktionsutredningar i Uppsala län 2022–2028	12
Pågående funktionsutredningar	12
Planerade funktionsutredningar	12
8. Järnvägsplaner i Uppsala län 2022–2028	13
Pågående järnvägsplaner	13
Planerade järnvägsplaner	13
9. Stråk	14
Almungestråket	14
Arosstråket	15
Bruksstråket	16
Dalastråket	17
55:an stråket	19
Mälarstråket	22
Norräljestråket	23
Ostkuststråket	24
Ostkuststråket	25
Riksväg 70 stråket	28
Roslagsstråket	29
Räta linjen	30
Östervålastråket	31
Östhammarsstråket	32

10.	Utanför stråken	33
11.	Statlig medfinansiering	34
12.	40–60 Gång-och cykelvägar.....	36
13.	Kollektivtrafikpaket.....	37
14.	Enskilda vägar	37
15.	Bamperspektivet.....	37
16.	Länsplanens årshjul och processer	38

De föreslagna åtgärderna bedöms, utifrån dagens rådande underlag, inte rymmas inom den kostnadsram som tilldelats Uppsala län för åren 2022–2028, se tabell nedan.

År	Planerad budgetram (Mkr)
2022	120
2023	160
2024	203
2025	269
2026	208
2027	282
2028	95

2. Ordlista

Järnvägsplan

En järnvägsplan är en detaljerad beskrivning av hur sträckningen av ett nytt eller ombyggt järnvägsavsnitt ska se ut, och hur det skall byggas eller ombyggas. Lagen om byggande av järnväg kräver att en järnvägsplan upprättas innan bygget kan godkännas. Planen ska normalt ställas ut, det vill säga göras tillgänglig för allmänheten. De som direkt berörs av planen har rätt att överklaga den. Detta gäller ofta även miljöorganisationer, se Miljöbalken 16:13. I järnvägsplanen framgår hur järnvägen ska utformas, vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas, och vilken mark som behöver tas i anspråk för järnvägsprojektet.

Mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder, ibland benämnt Mobility management, är ett samlingsbegrepp för beteende- och attitydpåverkanåtgärder som främjar resor med hållbara transportslag. Bilanvändningen kan minskas med mjuka åtgärder som information, kommunikation och kampanjer, organisation av tjänster och koordination av olika partners. En åtgärd kan vara exempelvis en testresenärkampanj där ett antal personer får testa olika alternativa färd sätt till bil under en period. "Mjuka" åtgärder förbättrar ofta effektiviteten av "hårda" åtgärder inom trafiken, såsom infrastruktursatsningar, serviceutbud, med mera. Det är av stor vikt att arbeta med åtgärder både på kort och lång sikt som syftar till att öka andelen hållbara resor och transporter med cykel, gång och kollektivtrafik inom till exempel i en tätort och mellan tätorter.

Nationellt stamvägnät

Länstransportplanen hanterar inte vägar som ingår i det [nationella stamvägnätet](#), det vill säga E4, E18, vägarna 56 och 70. Drift och underhåll på det statliga vägnätet finansieras via den nationella planen.

Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering är finansiering ur nationell eller regional plan till vissa typer av åtgärder som genomförs av annan än planupprättaren. Objekt som ligger på det *kommunala* vägnätet kan till exempel få statlig medfinansiering från planen med upp till 50 procent. Detsamma gäller för medel till kollektivtrafikåtgärder liksom till trafiksäkerhets-, miljö-, och cykelåtgärder, där Region Uppsala (som är den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län) eller kommunerna kan få medfinansiering från planen med upp till 50 procent. Både Region Uppsala och kommunerna kan ansöka om medel från de åtgärdsområden som är avsedda för statlig medfinansiering. SFS förordning (2009:237)

Utredning

En utredning kan vara ett alternativ till en åtgärdsvalsstudie om det bedöms som troligt att tänkbara åtgärder handlar om den befintliga anläggningens funktion, drift- och trafiksituation, tillförlitlighet, omfattning, standard, tekniska tillstånd, etc.

Vägplan

Vid byggande eller ombyggnad av en väg behöver en vägplan upprättas. I vägplanen framgår hur vägen ska utformas, vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas, och vilken mark som behöver tas i anspråk för vägprojektet. Väglagen är den enda lag som inte kräver ett särskilt markåtkomstförfarande efter att vägplanen antagits. (väglagen 1971:948).

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

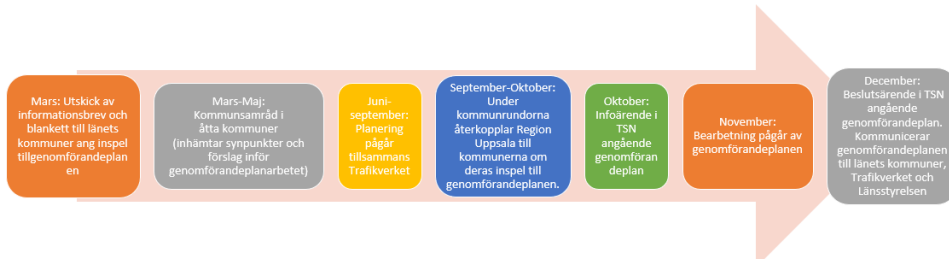
Trafikverkets metod för tidiga planeringsskeden som föregår alla formella planeringsprocesser. Dialogerna ska vara transportslagsövergripande och vila på fyrstegsprincipens grunder. Mer information finns på [Trafikverkets hemsida](#).



Figur 2. Karta över det nationella stamvägnätet, Trafikverket

3. Processkarta

Processkartan visar hur arbetet går till med att ta fram genomförandeplanen för infrastruktursatsningar i Uppsala län.



Figur 3: Processkarta för genomförandeplanen gällande infrastruktursatsningar i Uppsala län

I arbetet med fram den nya genomförandeplanen för 2022 med utblick 2028 har proceskartan inte följts utan en enklare en aktualisering av gällande genomförandeplan 2021 med utblick 2027 har genomförts. Med en aktualisering undviker Region Uppsala ta upp kommunernas resurser anspråk. Region Uppsala har uppdaterat planen med ny status kring tid och kostnader för åtgärder i planen. I arbetet med att ta fram den har Region Uppsala haft dialog med Trafikverket Region Öst. Region Uppsala bedömer inte att det föreligger några risker att missa eventuella inspel från kommunerna. Normalt sett är det inte ofta det kommer till saker med så kort varsel att nästkommande års budgetplanering påverkas, samtidigt spelar kommunerna in objekt i arbetet med framtagande av ny länsplan.

4. Åtgärdsvalsstudier i Uppsala län 2022–2028

En åtgärdsvalsstudie tar i genomsnitt 1,5 år att genomföra.

Pågående åtgärdsvalsstudier

I Uppsala län pågår för tillfället fem åtgärdsvalsstudier:

Prioritering	Sträcka/väg	Tid	Trafikslag	Finansiering
1	Fyrspårsområdet inkl cykelbarhet mellan Danmarks by-Uppsala stad och cykelbarhet Bergsbrunna-Knivsta-Myrbacken (länsgräns)	2020–2022	Alla trafikslag utom järnväg	Länsplan och Knivsta kommun
2	Väg 55 Örsundsbro-Alsta sjön-Örsundsbro-Litslena	2021–2022	Gång- och cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet	Länsplan och Enköpings kommun
3	Väg 72 Kvarnbolund-Heby	2020–2022	Alla trafikslag utom järnväg	Länsplan
4	Bärbyleden, väg 55, Uppsala	2021–2023	Alla trafikslag	Länsplan
5	Utveckla spårburen kollektivtrafik till Bro och Bålsta	2021–2023	Kollektivtrafik	Nationell plan

Planerade åtgärdsvalsstudier

Region Uppsala har beställt följande åtgärdsvalsstudier:

Prioritering	Sträcka/väg	Tid (start)	Trafikslag	Finansiering
1	Väg 709 Örbyhus - Örbyhus slott	2024	Gång och cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik	Länsplan
2	Väg 77, Knivsta-länsgräns	2027	Alla trafikslag	Länsplan

5. Region Uppsalas utredningar 2022–2028

Sträcka	Tid (start)	Finansiering	Beskrivning	Ansvarig
Väg 263, Litslena – länsgräns mot Stockholms län	2025		Stråkutredning för väg 263 avseende förutsättningar för hållbart resande	Region Uppsala, Trafik och samhälle
Väg 70, Enköping-Fjärdhundra	2022–2023		Cykelbarhet mellan Enköping och Fjärdhundra	Region Uppsala, Trafik och samhälle och Enköpings kommun
Bålsta-Krägga-Enköping	2023		Stråkutredning cykelbarhet	Region Uppsala, Trafik och samhälle
Ostkustbanan Uppsala-Stockholm	2022–2025	500 kkr	Trafikeringsutredning, i samarbete med Region Stockholm	Region Uppsala, Trafik och samhälle
Skolsta-Grillby	2024–2026		Utredning av cykelbarhet	Region Uppsala, Trafik och samhälle och Enköpings kommun

6. Vägplaner i Uppsala län 2022–2028

En vägplan tar i genomsnitt tre år att genomföra.

Pågående vägplaner

I Uppsala län pågår för tillfället åtta vägplaner:

Prioritering	Sträcka	Tid (start)	Trafikslag	Finansiering
1	Väg 600 Uppsala-Björklinge	2017	Gång och cykel och kollektivtrafik	Länsplan
2	Väg 55 Örsundsbro-Kvambolund	2019	Trafikslagsövergripande	Länsplan
3	Väg 55 Enköping-Litslena	2019	Trafikslagsövergripande	Länsplan
4	Korsning väg 292/väg 290 (Österbybruk)	2018	Trafiksäkerhet	Länsplan
5	Väg 288 Gimo-Börstil	2019	Trafikslagsövergripande	Länsplan
6	Väg 72 Morgongåva-Vittinge	2020	Gång och cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik	Länsplan och Heby kommun
7	Väg 600 Tierp-Torslunda-Fäcklinge-Tierps kyrkby	2020	Gång och cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik	Länsplan
8	E4 Trafikplats Fullerö och väg 290	2021	Trafikslagsövergripande	Uppsala kommun och Nationell plan

Planerade vägplaner

Följande vägplaner planeras i Uppsala län.

Prioritering	Sträcka	Tid (start)	Trafikslag	Finansiering
1	Väg 67, Örby-Gåvsta	2023	Gång och cykel, trafiksäkerhet	Länsplan
2	Väg 55, Norra infarten Örsundsbro-Alsta sjön-södra infarten Örsundsbro	2023	Gång och cykel, trafiksäkerhet	Länsplan och 40/60-finansiering (Enköping kommun)
3	Väg 272, Östervåla-Uppsala (Librobäck)	2024	Gång och cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik	Länsplan
4	Väg 255 (Korsning väg 1039/1040), väg 1039, väg 255 (Hpl Häknäs-Vassunda-Flottsund/Sävja)	2024	Gång och cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik	Länsplan och 40/60-finansiering (Knivsta kommun)
5	Väg 282, Länna, Kalle Blanksväg	2022	Exploatering	Uppsala kommun
6	Gunsta-Fjällnora-Lännalöt	2026–2028	Gång och cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik	Länsplan och Uppsala kommun

7. Funktionsutredningar i Uppsala län 2022–2028

En funktionsutredning tar i genomsnitt ett år att genomföra.

Pågående funktionsutredningar

Prioritering	Sträcka	Tid (start)	Trafikslag	Finansiering
1	Stationsanpassning Ostkustbanan (Storvreta- Gävle)	2021	Järnväg	Nationell plan
2	Tillgänglighet till och från Skutskärs station	2021	Järnväg	Nationell plan

Planerade funktionsutredningar

Följande funktionsutredningar planeras i Uppsala län.

De genomförandetider som redovisas är en rimlig bedömning utifrån dagens planeringssituation. För åtgärder som finansieras via nationell plan redovisas genomförandetider av två slag. Det finns åtgärder som är beslutade att genomföras vid en viss tidpunkt och det finns åtgärder som Region Uppsala vill ska genomföras vid en viss tidpunkt. De senare markeras i tabellerna nedan med en asterisk (**) intill genomförandetiden.

Prioritering	Sträcka	Tid (start)	Trafikslag	Finansiering
1	Bålsta station	2022**	Järnväg	Länsplan

8. Järnvägsplaner i Uppsala län 2022–2028

En järnvägsplan tar i genomsnitt tre till fem år att genomföra.

Pågående järnvägsplaner

I Uppsala län pågår för tillfället fem järnvägsplaner:

Commented [CC1]: Justerat från fyra till fem

Prioritering	Sträcka	Tid (start)	Trafikslag	Finansiering
1	Fyra spår Uppsala del 1. Inkluderar Uppsala C och Uppsala S och sträckan däremellan.	2020	Järnväg	Nationell plan
2	Fyra spår Uppsala del 2 Bergsbrunna-länsgräns	2021	Järnväg	Nationell plan
3	Planskilda korsningar Uppsala (St Olof & St Per)	2017	Järnväg	Nationell plan
4	Planskild korsning Börjegatan	2019	Järnväg	Nationell plan
5	Heby station	2021	Järnväg	Nationell plan

Planerade järnvägsplaner

Följande järnvägsplan planeras i Uppsala län.

De genomförandetider som redovisas är en rimlig bedömning utifrån dagens planeringssituation. För åtgärder som finansieras via nationell plan redovisas genomförandetider av två slag. Det finns åtgärder som är beslutade att genomföras vid en viss tidpunkt och det finns åtgärder som Region Uppsala vill ska genomföras vid en viss tidpunkt. De senare markeras i tabellerna nedan med en asterisk (**) intill genomförandetiden

Prioritering	Sträcka	Tid (start)	Trafikslag	Finansiering
1	Fullerö - depå	2023**	Järnväg	Nationell plan

9. Stråk

Nedan beskrivs vilka objekt som har fått statlig medfinansiering (se Ordlista för förklaring) och åtgärder som ska genomföras i respektive transportstråk under 2022–2028.

De genomförandetider som redovisas är en rimlig bedömning utifrån dagens planeringssituation. För åtgärder som finansieras via nationell plan redovisas genomförandetider av två slag. Det finns åtgärder som är beslutade att genomföras vid en viss tidpunkt och det finns åtgärder som Region Uppsala vill ska genomföras vid en viss tidpunkt. De senare markeras i tabellerna nedan med en asterisk (*) intill genomförandetiden.

Almungestråket

Uppsala – Gunsta – Almunge – Knutby – (Edsbro)

Utredningar i ett tidigt skede

Inga aktiviteter

Produktionsförberedande skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 282, Gunsta-Fjällnora-Lännalöt	Vägplan för gång- och cykelväg, med fokus på förbindelse mellan tätorter.	5 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik	2026–2028

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 282, Gunsta	Cirkulationsplats	26 Mkr varav 3 Mkr från Länsplan	Via exploateringsavtal (Uppsala kommun) och Länsplan		2021–2023

Arosstråket

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

Utredningar i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Arosbanan: Järnvägsförbindelse Uppsala- Enköping	Genomföra åtgärdsvalsstudie för Arosbanan med bred ansats. Samarbete med kommuner och andra avgränsande län.		Nationell plan		*

Arosbanan

Region Uppsala har inte rådighet att besluta att en åtgärdsvalsstudie för Arosbanan ska genomföras eftersom järnvägsobjekt hanteras via nationell plan som Trafikverket har ansvar för. Region Uppsala kommer att ha dialog med Trafikverket gällande den fortsatta planeringsprocessen för objektet.

Produktionsförberedandeskede

Inga aktiviteter

Produktionsskede

Inga aktiviteter

Övrigt

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Järnvägsförbindelse Stockholm-Oslo	Bevaka det fortsatta arbetet	Inga kostnader			2022– 2024

Bruksstråket

Söderfors – Tierp – Gimo – Hargshamn

Utredning i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Örbyhus- Örbyhus slott	Åtgärdsvalsstudie för ökad cykelbarhet	1 Mkr	Länsplan och Tierps kommun	Åtgärdsområde cykel	2024

Produktionsförberedande skede

Inga aktiviteter

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Korsning väg 292/väg 290 (Österbybruk)	Produktion. Cirkulationsplats	18 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet	2022
Väg 292, Söderfors, Hpl Habia Cable	Tillgänglighetsanpassning av hållplatsen, Habia Cable, och anslutningsväg till hållplatsen	1 Mkr	Länsplan Nationell plan	Landsbygds-satsning och Åtgärdsområden/ Kollektivtrafik	2022–2024

Dalastråket

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

Utredningar i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 72	Trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudie för väg 72. Viktigt att paketera brister utifrån trafikslag och funktion.	1 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet	2020–2022

Produktionsförberedande skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 72, Vittinge-Morgongåva	Vägplan för gång- och cykelväg mellan Vittinge – Morgongåva. Endast delsträcka 1 ingår i vägplanen. Delsträcka 1: Gamla landsvägen Vittinge/väg72 till Brunkullsvägen/väg72 i Morgongåva. I projektet ingår även åtgärder såsom gång- och cykelväg i centrala Morgongåva samt åtgärder på anslutande enskilda vägar men dessa åtgärder behöver ingen vägplan.	5 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik	2020–2022
Heby station	Järnvägsplan för tillgänglighetsanpassning av perrong och nytt spår med tillhörande sidoplattform.		Nationell plan	Järnväg	2021–2024

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 72, Vittinge-Morgongåva	Gång- och cykelväg mellan Vittinge – Morgongåva. Länsplanen kommer att bekosta två delsträckor av gång- och cykelvägen. Delsträcka 1: Gamla landsvägen Vittinge/väg72 till Brunkullvägen/väg72. Delsträcka 2: Från Ramsjövägen (plankorsning) via Brunnkullevägen till väg 72. Delsträcka 3: Morgongåva station till Lundavägen i Morgongåva.	13 Mkr (endast länsplanen kostnader finns med)	Länsplan finansierar delsträckorna 1 och 3 Heby kommun finansierar delsträckan 2. Heby kommun och Region Uppsala har överenskommit gällande genomförande av åtgärderna.	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik	2023
Heby lastterminal	Nytt järnvägsspår	4,5 Mkr i medfinansiering	Nationell plan och länsplan	Regional utveckling	2024–2029
Mötesspår Heby	Mötesspår och ny plattform för att möjliggöra tågmöten och underlätta resandeutbyte för att öka kapaciteten och minska störningskänsligheten.	114 Mkr	Nationell plan		2024–2029
Morgongåva	Utvärdering av signalåtgärd för att minska tiden bommarna är nere vid Ramsjövägen.	Okänt	Nationell plan		2022
Uppsala norra-Länsgräns mot Västmanland	Reinvesteringar i spåranläggningen. Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder. Förlängning av befintliga mötesspår.	1 000 Mkr	Nationell plan		2024–2027

55:an stråket

Uppsala – Enköping – Hjulstabron – (Strängnäs/Norrköping)

Utredningar i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 55, väg 569, väg 568, Örsundsbro-Alstasjön-Litslena	Åtgärdsvalsstudie för gång- och cykelväg längs Uppsalavägen (Norra infarten vid Örsundsbro, väg 55 och väg 569), Enköpingsvägen (väg 568), väg 55 till Litslena. Studien ska även omfatta väg 569, Nysättravägen till Alstasjön. I studien ska även hållplatserna Örsundsbro centrum, Salnecke och alla platser längs väg 55 från södra infarten till Örsundsbro till Litslena inkluderas.	2 Mkr Sträckan Nysättravägen-Alstasjön medfinansieras av Enköpings kommun (60%) Övrig sträcka finansieras av länsplan.	Länsplan och Enköpings kommun	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik och Kollektivtrafik	2020–2022

Produktionsförberedande skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 55, Enköping-Litslena, inkl gång- och cykelväg från Hpl Skolsta - Björkebovägen	Vägplan för mötesfri väg, gång- och cykelväg och kollektivtrafikåtgärder, påbörjades 2018. MM-åtgärder vid byggskede	14 Mkr	Länsplan	Namnsatta objekt	2019–2022
Väg 55, Örsundsbro - Kvarnbolund	Vägplan för mötesfri väg, gång- och cykelväg och kollektivtrafikåtgärder, påbörjades 2018. MM-åtgärder vid byggskede	14 Mkr	Länsplan	Namnsatta objekt	2019–2022

Väg 55, väg 569, väg 568, Örsundsbro-Alstasjön-Örsundsbro södra infarten	Vägplan gång- och cykelväg längs Uppsalavägen (Norra infarten vid Örsundsbro, väg 55 och väg 569), Enköpingsvägen (väg 568). Vägplanen ska även omfatta väg 569, Nysättravägen till Alstasjön. I vägplanen ska även hållplatserna Örsundsbro centrum och Salnecke inkluderas	5 Mkr Sträckan Nysättravägen-Alstasjön medfinansieras av Enköpings kommun (60%)	Länsplan och Enköpings kommun	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik och Kollektivtrafik	2023
Passage över väg 55, gång- och cykelväg Hummelsta (korsningspunkt väg 515/väg 55)	Gång- och cykelpassage	1 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik	2023–2026

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 55, Enköping-Litslena, inkl gång- och cykelväg från Hpl Skolsta-Björkebovägen	Mötesfri väg med gång- och cykelväg längs vägen samt hållplatsåtgärder. I samband med produktionen kommer Trafikverket att genomföra ett Mobility Management-projekt.	163 Mkr	Nationell plan och länsplan	Namnsatta objekt	2023–2025
Väg 55, Örsundsbro norra infarten - Kvarnbolund	Mötesfri väg med gång- och cykelväg längs vägen samt hållplatsåtgärder. I samband med produktionen kommer Trafikverket att genomföra ett Mobility Management-projekt.	358 Mkr	Nationell plan och länsplan	Namnsatta objekt	2025–2027

Väg 55, Hjulstabron	Ny bro, eventuellt kan det bli åtgärder för anslutande gång- och cykelväg till bron och hållplatsåtgärd		Länsplan	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik och Kollektivtrafik	2025–2033
Väg 55, väg 569, väg 568, Örsundsbro-Alstasjön-Örsundsbro södra infarten	Ny gång- och cykelväg längs Uppsalavägen (Norra infarten vid Örsundsbro, väg 55 och väg 569), Enköpingsvägen (väg 568), väg 55 till Litslena och vidare längs väg 263. Produktionen ska även omfatta väg 569, Nysättravägen till Alstasjön och väg 263 från Litslena cirkulationsplats till Parnassen (Hjälstaviken).	55 Mkr + cykelbarhet till Parnassen	Länsplan	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik	2027–2028

Mälärstråket

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

Utredningar i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 263	Stråkutredning för väg 263 avseende förutsättningar för hållbart resande		Region Uppsala		2025
Bålsta-Krägga-Enköping	Stråkutredning cykelbarhet		Region Uppsala		2023
Mälärbanan i Uppsala län	Trafikeringsutredning, i samarbete med Region Stockholm och Region Västmanland.	500 kkr	Region Uppsala		2022
Bålsta station	Funktionsutredning	1 Mkr	Nationell plan		2022–2024**
Mälärbanan	Fördjupad utredning av högsta hastighet 250 km/h med blandad trafik		Nationell plan		2022–2024*

Produktionsförberedande skede

Inga aktiviteter

Produktionsskede

Inga aktiviteter

Övrigt

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Järnvägsförbindelse Stockholm-Oslo	Bevaka det fortsatta arbetet	Inga kostnader			2022–2024

Norrtäljestråket

Knivsta – (Norrtälje/Kapellskär)

Utredningar i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Norrtäljestråket, väg 77, Knivsta-länsgården mot Stockholms län	Åtgärdsvalsstudie för sträckan	1 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet	2027

Produktionsförberedande skede

Inga aktiviteter

Produktionsskede

Inga aktiviteter

Ostkuststråket

(Södertälje/Stockholm) – Arlanda – Knivsta – Uppsala)

Utredningar i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Vägnät mellan, Uppsala och Knivsta	Åtgärdsvalsstudie Fyrspårsområdet inkl. cykelbarhet mellan Danmarks by - Uppsala stad och cykelbarhet Bergsbrunna-Knivsta-Myrbacken (länsgräns)	2 Mkr	Länsplan	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat bostadsbyggnad och samhällsutveckling	2020–2022
Ostkustbanan Uppsala-Stockholm	Utredning av högsta hastighet 250 km/h med blandad trafik		Nationell plan		2022–2025

Produktionsförberedande skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Uppsala C-Bergsbrunna	Fyra spår Uppsala del 1. Inkluderar Uppsala C och Uppsala S och sträckan däremellan.		Nationell plan		2020–2024
Bergsbrunna-Länsgräns Stockholm	Fyra spår Uppsala del 2. Inkluderar sträckan Uppsala S – Länsgränsen till Stockholm.		Nationell plan		2021–2026
Korsning väg 1039/1040, väg 1039, väg 255/602 (Flottsund/Sävja via Vassunda/Häkenäs)	Vägplan, ny gång- och cykelväg	5 Mkr	Länsplan och Knivsta kommun	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat bostadsbyggnad och samhällsutveckling	2024–2026

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Korsning väg 1039/1040), väg 1039, väg 255 (Hpl Häknäs-Vassunda-Flottsund/Sävja)	Ny gång- och cykelväg		Länsplan och Knivsta kommun	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat bostadsbyggnade och samhällsutveckling	2027–2029

Ostkuststråket

Uppsala – Tierp – Skutskär – (Gävle/Gävle hamn)

Utredningar i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Skutskärs station	Funktionsutredning gällande tillgänglighet till och från Skutskärs station	1 Mkr	Länsplan	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat bostadsbyggnade och samhällsutveckling	2021–2022
Stationerna från Storvreta till Skutskär	Funktionsutredning för stationsanpassning av Ostkustbanan	1Mkr	Nationell plan		2021–2022
Ostkustbanan Uppsala-Gävle	Utredning av högsta hastighet 250 km/h med blandad trafik		Nationell plan		2023–2025
Länsgräns mot Stockholms län-Gävle	Förbigångsspår godstrafik och persontrafik		Nationell plan		2021–2024

Produktionsförberedande skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 600 Uppsala-Björklinge	Vägplan för ny gång- och cykelväg och kollektivtrafiksåtgärder	12 miljoner	Länsplan	Åtgärdsområden/	2017–2022
Väg 600, Tierp-Torslunda-Fäcklinge-Tierps kyrkby	Vägplan för ny gång- och cykelväg och kollektivtrafiksåtgärder Trafiksäkerhetsåtgärder genomfart väg 600 genom Tierps kyrkby	5 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet och Kollektivtrafik och Gång- och cykeltrafik	2020–2022

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 600 Uppsala-Lövstalöt-Björklinge	Gång- och cykelväg och hållplatsåtgärder	60 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Kollektivtrafik och Gång- och cykeltrafik	2023–2024
Bålinge -Ulva, resterande parti mellan Ulva kvarn och Ulva, väg 631	Trafiksäkerhetsåtgärder genom Ulvaområdet – längs väg 631	2,5 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet	2021–2022
Väg 600 Tierp-Torslunda-Fäcklinge-Tierps kyrkby	Ny gång- och cykelväg och kollektivtrafiksåtgärder. Trafiksäkerhetsåtgärder genomfart väg 600 genom Tierps kyrkby	25 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet och Kollektivtrafik och Gång- och cykeltrafik	2023–2024

Älvkarleby – Skutskär	Skapa säkrare cykelbarhet. Omfattar sammanlagt 6 km kilometer gång- och cykelväg/bygdeväg fördelat på tre platser. <ul style="list-style-type: none"> gång- och cykelväg längs väg 759, Västanåvägen, från Älvkarleby till Västanå gång- och cykelväg längs väg 786, Långsandsvägen, från korsning med väg 76 till Överboda, inklusive en gång- och cykelport under väg 76 gång- och cykelväg längs väg 76, från korsningen med väg 759 till befintlig gång- och cykelväg i Skutskär 	22 Mkr	Länsplan och Region Uppsala	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik	2022–2024
Stationerna från Storvreta till Skutskär	Perrongförlängningar av stationer Etapp 1: Vattholma Etapp 2: Storvreta, Örbyhus, Skutskär, Skyttorp och Tobo Etapp 3: Älvkarleby, Mehedeby och Marma	Etapp 1: X miljoner Etapp 2: X miljoner Etapp 3: X miljoner	Nationell plan och länsplan	Tillgänglighetshöjande fyrspårspaket kopplat bostadsbyggnad och samhällsutveckling	Etapp 1: 2022–2023 Etapp 2: Etapp 3:
Fullerö	Ny tågdepå	600 Mkr	Mälardals- trafikens sex ägare delar på finansieringen		2024–2032
E4, Mehedeby	Ny bro, bärighetsåtgärd, BK4		Nationell plan		2022–2023

Riksväg 70 stråket

Enköping – Fjärdhundra – (Sala/Borlänge/Mora)

Vägen ingår i det nationella stamvägnätet¹ och hanteras inte av länsplanen utan av nationell plan.

Utredningar i ett tidigt skede

Inga aktiviteter

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 70	Cykelbarhet mellan Enköping och Fjärdhundra		Region Uppsala och Enköpings kommun		2022–2027

Produktionsförberedande skede

Inga aktiviteter

Produktionsskede

Inga aktiviteter

¹ <http://www.trafikverket.se/contentassets/38814d51236e47ff92594b30ea8eda68/2014-09-nationellt-stamvagnat.pdf>, 2021-11-11

Roslagsstråket

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

Utredningar i ett tidigt skede

Inga aktiviteter

Produktionsförberedande skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 76	Funktionsutredning för korsningspunkter längs med väg 76 Trafiksäkerhetsåtgärder enligt ställningstagandet för väg 76. (Stora Enso, Karlholmsbruk och Skärplinge)	1,0–1,5 Mkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet	2024–2028

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Ångskärs djuphamn, Ångskär, Tierps kommun	Ny brygga	2,5 Mkr	Länsplan	Regional utveckling	2018–2022/09

Räta linjen

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

Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och hanteras inte av länsplanen utan av nationell plan.

Utredningar i ett tidigt skede

Inga aktiviteter

Produktionsförberedande skede

Inga aktiviteter

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 56, Sala-Heby och väg 72 Heby tätort, från cirkulationsplats en väg 56/väg72 till hpl Vattentorget.	Ny gång- och cykelväg och ombyggnad till mötesfri väg.	126 Mkr för vägen och 42 Mkr för gång- och cykelvägen. r. Länsplanen medfinansierar gång- och cykelvägen med 15,2 Mkr	Nationell plan och länsplan	Åtgärdsområden/ Gång- och cykeltrafik	2024–2029 Länsplan har medel år 2026

Östervålastråket

Uppsala – Harbo – Östervåla – Råta linjen

Utredningar i ett tidigt skede

Inga aktiviteter

Produktionsförberedande skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Östervåla - Uppsala (Librobäck)	Vägplan för sträckan Östervåla - Uppsala (Librobäck) Del 1: Östervåla-Harbo gällande cykelbarhet, kollektivtrafik och trafiksäkerhet samt inom tätorterna. Del 2: Harbo-Librobäck gällande kollektivtrafikåtgärder enligt stråkutredning väg 272 och cykelbarhet vid Brobykorset och från Agersta till Jumkil skola	5 Mkr	Länsplan och Heby kommun	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet och Kollektivtrafik och Gång- och cykeltrafik	2024–2026

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Harbo - Östervåla	Öka cykelbarheten mellan Harbo och Östervåla samt inom tätorterna och även kollektivtrafikåtgärder för att främja kombinationsresorna.	30 Mkr Cykelbarhet 18 Mkr Hållplatser	Länsplan och Heby kommun	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet och Kollektivtrafik och Gång- och cykeltrafik	2027–2028
Harbo-Librobäck	Öka cykelbarheten i Uppsala kommun. Paket för kollektivtrafikåtgärder	15 Mkr Cykelbarhet 14 Mkr Hållplatser	Länsplan och Uppsala kommun	Åtgärdsområden/ Kollektivtrafik & Gång- och cykeltrafik	Utanför för genomför andeplan tidsram

Östhammarsstråket

Uppsala – Alunda – Gimo – Östhammar – Öregrund – Gräsö

Utredningar i ett tidigt skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Cirkulationsplats en väg 288/Vaksalagatan-Jälla	Utredning av kapacitet och framkomligheten längs sträckan.	500 kkr	Länsplan	Åtgärdsområden/ Trafiksäkerhet	2022–2023

Produktionsförberedande skede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 288, Gimo-Börstil	Vägplanen omfattar vägsträckan Gimo-Börstil (Östhammar)	24 Mkr	Länsplan	Namnsatta objekt	2019–2023

Produktionsskede

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Väg 288, Gimo-Börstil	Mötesfriväg Gimo-Börstil med gång- och cykelväg Gimo-Hökhuvud, kollektivtrafikåtgärder		Länsplan och okänd medfinansiering	Namnsatta objekt	2024–2027
Äpskär, Östhammars kommun	Hållplatsåtgärd, skyltning, vändzon och bryggor	500 kkr	Länsplan	Regional utveckling	2022–2025
Väg 288, Gimo	Genomfart Gimo, inklusive bytespunkt Gimo		Länsplan och Östhammars kommun	Åtgärdsområden/ Kollektivtrafik och Gång- och cykeltrafik/ Trafiksäkerhet	2025

10. Utanför stråken**Utredningar i ett tidigt skede**

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Skolsta-Grillby	Utredning av cykelbarhet		Region Uppsala och Enköpings kommun		2022–2027

Produktionsförberedande skede

Inga aktiviteter

Produktionsskede

Inga aktiviteter

11. Statlig medfinansiering

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten och länets kommuner ges varje år möjlighet att söka statlig medfinansiering enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar samt till trafiksäkerhets- och miljöhöjande åtgärder. Det avser objekt utmed det kommunala vägnätet. Exempel på åtgärder såsom hållplatser, pendlarparkeringar, gång- och cykelvägar, cykelparkeringar, andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder men också åtgärder för att hantera bullerstörning. Medel söks via Region Uppsala. Medfinansieringen medges upp till 50 procent av investeringskostnaden, resterande del finansieras av kommunen/kollektivtrafikmyndigheten. Beslut om beviljade åtgärder fattas i samråd mellan Trafikverket och Region Uppsala.

Beviljade objekt för statlig medfinansiering

Plats eller sträcka	Typ av åtgärd	Kostnad	Finansiering	Plandel/ Kategori i länsplan	Genomförande
Håbo kommun, Bålsta, Kraftleden, etapp 6	Gång- och cykelväg	6,7 Mkr	3,35 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Heby kommun, Vittinge Vikingavägen- Ösbylundsvägen	Gång- och cykelväg	0,2 Mkr	0,1 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Heby kommun, Vittinge, Gamla landsvägen	Gång- och cykelväg	0,64 Mkr	0,32 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Knivsta kommun, Lagga vägskäl	Cykelparkering vid hållplatser	0,1 Mkr	0,05 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Knivsta kommun, Bytespunkt Vassunda	Cykelparkering och pendlarparkering bil	1,7 Mkr	0,85 Mkr	Åtgärdsområde Kollektivtrafik	2022
Tierps kommun, Tierp	Tierps bussterminal	10 Mkr	5 Mkr	Åtgärdsområde Kollektivtrafik	2022– 2023
Tierps kommun, Upplanda-Örbyhus	Gång- och cykelväg	1,8 Mkr	0,9 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Uppsala kommun, Dag Hammarskjölds väg	Bullerskärm för Uppsala enskilda skola	0,7 Mkr	1,8 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022

Uppsala kommun, Uppsala, Hpl Science park	Standardhöjning av hållplats	0,7	0,35	Åtgärdsområde Kollektivtrafik	2022
Uppsala kommun, Uppsala, Vaksalagatan i höjd med Brillingevägen	Övergångsställe + Cykelpassage	0,8 Mkr	0,4 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Uppsala kommun, Uppsala, Dag hammarskjöld väg/Döbelsgatan	Bullerskärm för Jensen förskola	1,17 Mkr	0,3 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Uppsala kommun, Uppsala, Vattholmavägen - Gamla Uppsala skola	Farthinder	0,8 Mkr	0,4 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Uppsala kommun, Uppsala, Vaksalagatan, anslutning till korsning	Övergångsställe och cykelpassage	0,8 Mkr	0,4 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022
Uppsala kommun, Uppsala, Skyttorp station västra och delar av östra	Pendlarparkering	1,4 Mkr	0,78 Mkr	Åtgärdsområde Kollektivtrafik	2022
Uppsala kommun, Uppsala, Dag Hammarskjöld - Kungsängsleden	Vattenskydd	4 Mkr	1 Mkr	Åtgärdsområde trafiksäkerhet	2022

12. 40–60 Gång-och cykelvägar

Det finns behov av gång- och cykelvägar längs statlig väg, som är av mer lokal funktion. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029 kan finansiera dessa med 40 procent och aktuell kommun med 60 procent. Avvägningen av procentsatsen ska dels utgöra ett incitament till byggande av gång- och cykelvägar men å andra sidan inte ta fokus och medel från länsplanens uppgift att bygga ut ett regionalt cykelvägnät. Gång- och cykelvägnätet kan bidra till länsplanens övergripande målsättning om ökade andelar hållbara resor, dvs. kollektivtrafik, cykel och gång.

Alla kommuner i Uppsala län har möjlighet att komma med förslag på gång- och cykelvägar, som ska finansieras via 40/60 till Region Uppsala senast den 1 april varje år. Region Uppsala gör sedan en prioritering av de inkomna förslagen på gång- och cykelvägarna. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden tar sedan beslut vilka gång- och cykelvägar, som ska utredas kommande år. Varje år ska Region Uppsala utreda max tre 40/60 gång- och cykelvägar.

Följande objekt är beviljade 40–60-finansiering:

- Väg 255 och 1039/1040, Flottsund-Vassunda-Häkenäs
- Väg 686 Happstavägen, Alunda
- Väg 569, Nysätravägen till Alstasjön (Örsundsbro)
- Väg 709, Örbyhus - Örbyhus slott
- Väg 272, Östervåla- Märtsbo

13. Kollektivtrafikpaket

Hållplatspaketet i Uppsala län är ett åtgärds paket för kollektivtrafikens infrastruktur som togs fram under 2019. Länet s kommuner har i samverkan erbjudits möjlighet att ge inspel till lämpliga objekt. Åtgärds paketet genomförs som ett projekt som är planerat att pågå under åren 2020–2022.

I åtgärds paketet har andra parametrar än bara resandestatistik tagits i beaktan vad gäller prioriteringen av utvalda objekt. Hänsyn har tagits till exempelvis sammanhängande stråk, åtgärdsvalsstudier, trafiksäkerhet, exploateringsområden, besöksmål och barnperspektivet. Detta är en stor satsning över hela Uppsala län där ett större geografiskt område kommer få fler tillgänglighetsanpassade hållplatser. Detta är även viktigt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv då fler invånare och besökare kan ta del av ett mer tillgängligt kollektivtrafiksystem.

En viktig del i projektet är även den helhetssyn som genomsyrat beställningen av åtgärder. Det är inte bara hållplatserna som ska tillgänglighetsanpassas enligt gällande riktlinjer, utan även möjligheterna att ta sig till och från platsen på ett trafiksäkert sätt har fått stort fokus. Det kan vara åtgärder som exempelvis anslutande vägar eller säkra passager.

Utvalda stråk som kommer få flertalet hållplatser tillgänglighetsanpassade är:

- Almungestråket väg 282
- Brukstråket väg 292
- Mälarstråket väg 263

Övriga objekt är fördelade spritt över länet med utgångspunkt från kommunernas inspel till åtgärder.

Åtgärds paketet finansieras via länsplanens åtgärdsområde för kollektivtrafik och summerar till 48 Mkr.

14. Enskilda vägar

Statlig medfinansiering till enskilda vägar regleras via särskild förordning (1989:891) om statlig medfinansiering för enskild väg. Bidrag kan omfatta som mest 75 % av investeringskostnaden för väghållaren. Åtgärdena finansieras via åtgärdsområde trafiksäkerhet och enskilda vägar.

15. Barnperspektivet

Sverige har genom antagandet av FN:s barnkonvention (inkorporerad i svensk lagstiftning 1 januari 2020) valt att aktivt arbeta för barn och ungas rättigheter. Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2021 med utblick 2027 (hädanefter genomförandeplan) innebär effekter som kommer att påverka barn och unga. Framförallt är barn och unga en målgrupp som kopplar an mot målen i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029 om ett tillgängligt och inkluderande transportsystem. Barn och ungas rörelsefrihet är en av de mest märkbara effekterna som genomförandeplanen ger. Alla barn i Uppsala län, och även angränsande berörs positivt av ett väl utbyggt och tillgängligt transportinfrastruktursystem. Det främjar deras självständiga mobilitet oavsett socioekonomisk bakgrund, vilket är betydelsefullt för att bidra till det socialt hållbara samhället. Barn och unga kommer att påverkas i olika stor utsträckning men framförallt omfattar genomförandeplanen stora infrastruktursatsningar på landsbygden vilket gynnar de som bor utanför städerna eller i tätbebyggt område. Det är exempelvis åtgärder med nya gång- och cykelvägar eller ökad

säkerhet och tillgänglighet till hållplatser. Det är viktigt att ha med sig den beroendeställning gentemot tjänstepersoner och beslutsfattare som barn och unga har med sina begränsade möjligheter att ge inflytande eller delta i de olika planeringsprocesserna. Barnperspektivet eller barns perspektiv bör därför vara med som ett tydligt inslag i de olika projekten och processerna i genomförandeplanen. Emellertid kan hanteringen av dessa variera på grund utav skiftande rådighet i och med ansvarig aktör. Aktiviteterna och objekten i genomförandeplanen styrs av exempelvis olika lagar, förordningar och föreskrifter vilket medför att det inte kan tillämpas endast en metod för implementering av barnperspektivet.

16. Länsplanens årshjul och processer

Region Uppsala har fram dokumentet *Länsplanens processer och årshjul i Uppsala län* som ett stöd till kommunerna för att lättare få överblick över de processer som berör deras infrastrukturplanering².

² [länsplanens-processer-och-arshjul-i-uppsala-lan.pdf \(region uppsala.se\)](#) 2021-11-11

2021-12-17

Kommunstyrelserna
Regionstyrelserna

Meddelande från styrelsen - Överenskommelse mellan SKR och regeringen kring Säker digital kommunikation

Ärendenr: 21/01604

Förbundsstyrelsens beslut

Styrelsen för Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har vid sammanträde den 17 december 2021 beslutat

att godkänna överenskommelsen med staten om etablering och införande av infrastruktur för säker digital kommunikation i offentlig sektor, samt

att i en skrivelse informera kommuner och regioner om överenskommelsen.

Bakgrund

SKR:s kongress 2019 beslutade att verka för att få till en överenskommelse mellan stat och kommuner och regioner kring nationell digital infrastruktur. Som en följd av detta tecknade SKR och regeringen i december 2020 en avsiktsförklaring om att utveckla välfärdens digitala infrastruktur. Denna överenskommelse är det första steget i SKR:s och regeringens gemensamma och långsiktiga arbete för att utveckla en nationell digital infrastruktur för välfärden och parterna är överens om att följa upp med fler inom andra angelägna områden.

Genom överenskommelsen etableras en satsning som förenar kommuner, regioner och statliga myndigheter i en gemensam ambition att successivt ersätta faxen och införa Säker digital kommunikation (SDK) – en infrastruktur för tryggare, snabbare och enklare informationsutbyte mellan välfärdens aktörer.

Infrastrukturen kommer att etableras av det kommun- och regiongemensamma bolaget Inera AB under första kvartalet 2022 och därmed vara möjlig för kommuner, regioner och statliga myndigheter att ansluta till. Under 2022 kommer SKR att, i samverkan med Inera och Adda, utforma och tillhandahålla ett anslutnings- och införandestöd till kommuner och regioner. Ytterligare information om den fortsatta processen kommer att tas fram och delges kommuner och regioner under januari.

Överenskommelsen mellan Sveriges Kommuner och Regioner och staten om säker digital kommunikation redovisas i **bilaga 1**.

Sveriges Kommuner och Regioner



Anders Knappe
Ordförande



En överenskommelse mellan staten
och Sveriges Kommuner och Regioner
om etablering och införande av
infrastruktur för säker digital
kommunikation i offentlig sektor

1. Inledning

Den svenska välfärden står till följd av samhällsutvecklingen inför betydande utmaningar. Ålderssammansättningen i befolkningen förändras och andelen äldre och barn ökar, samtidigt som andelen av befolkningen i arbetsför ålder minskar. Invånarnas förväntningar på kvalitet inom skola, vård och omsorg fortsätter att stiga samtidigt som den offentliga sektorns produktivitetsutveckling är långsammare än den i näringslivet.

För att möta dessa utmaningar krävs nya metoder, smartare arbetssätt och utvecklade former för samverkan inom och mellan staten, kommuner och regioner. En ökad digitalisering i välfärdssektorn har stor potential att bidra till såväl ökad kvalitet och säkerhet som tillgänglighet och effektivitet, men även till bättre arbetsmiljö för välfärdens medarbetare och bättre tjänster för invånarna.

För att kunna dra nytta av de fördelar som digitaliseringen erbjuder behövs gemensam digital infrastruktur för välfärden och den offentliga sektorn i sin helhet. Gemensamma lösningar kan bidra till att uppnå effektivitet och ökad informationssäkerhet, samtidigt som det är nödvändigt och önskvärt med utrymme för innovation, lokala anpassningar och samverkan.

Faxen används fortfarande i stora delar av offentlig sektor, särskilt inom hälso- och sjukvården, skolan och socialtjänsten och dess verksamheter. Utbyte av känsliga och sekretessbelagda uppgifter sker inte bara via fax, utan också via brev och andra kanaler. Statliga myndigheter har delvis kunnat ersätta faxen genom strukturerade elektroniska informationsutbyten, men använder faxen för att kommunicera med välfärdens verksamheter. För att alla verksamheter inom välfärden ska kunna kommunicera på ett säkert och effektivt sätt så behövs en gemensam infrastruktur som uppfyller kraven på en god informationssäkerhet.

Denna överenskommelse syftar till att åstadkomma en gemensam syn på mål, takt, finansiering och ansvar när det gäller utveckling och förvaltning av, samt anslutning till, infrastruktur för säker digital kommunikation. Överenskommelsen är en del av regeringens och Sveriges Kommuner Regioners (SKR) gemensamma och långsiktiga arbete med att utveckla välfärdens digitala infrastruktur.

1.1 Förutsättningar för överenskommelser på området välfärdens digitala infrastruktur

En överenskommelse mellan staten och SKR är ett värdefullt verktyg för att åstadkomma förändring eftersom den ger möjlighet att gemensamt formulera en målbild och långsiktigt styra i den önskvärda riktningen.

Överenskommelser mellan staten och SKR kan användas inom områden där regeringen och SKR gemensamt identifierat ett utvecklingsbehov, för att stimulera en utveckling i önskad riktning. Genom överenskommelser ges förutsättningar för att insatser kan ske samordnat på nationell, regional och lokal nivå. Viktiga utgångspunkter för överenskommelser är ett tillitsbaserat förhållningssätt, hög kostnadseffektivitet och ett tydligt jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv.

Överenskommelser omfattar offentligt finansierad verksamhet, oavsett vem som utför dessa. Det betyder att såväl staten, kommuner, regioner som privata aktörer som bedriver helt eller delvis offentligt finansierad verksamhet kan omfattas.

1.2 Ett utvecklingsarbete för säker digital kommunikation

Under flera år har SKR drivit utvecklingsarbetet Säker digital kommunikation (SDK) för att ersätta föråldrade och osäkra sätt att kommunicera i offentlig sektor och istället introducera ett säkert och effektivt sätt för att digitalt utbyta vad som brukar benämnas ostrukturerad information. Utvecklingsarbetet har finansierats av och bedrivits i samarbete med ett stort antal kommuner och regioner samt ett antal statliga myndigheter. Även staten har bidragit med finansiering genom 2020 års överenskommelse om äldreomsorg – teknik, kvalitet och effektivitet med den äldre i fokus.

Syftet är att skapa förutsättningar för tryggare, enklare och snabbare informationsutbyte mellan välfärdens olika aktörer och därigenom bidra till bättre service till invånarna. Avsikten är att alla välfärdens verksamheter, inklusive privata utförare av helt eller delvis offentligt finansierad verksamhet, genom att ansluta till infrastrukturen ska kunna utbyta information på ett enhetligt sätt. Privata utförare och andra organisationers perspektiv är därför viktiga i detta arbete och ska vägas in i utformningen av förslag.

Att lämna gamla och delvis osäkra sätt för informationsutbyte till förmån för tryggare, enklare och snabbare digitala metoder innebär en stor effektiviseringspotential hos välfärdens aktörer. Det handlar om att effektivisera allt ifrån de orosanmälningar som skickas från bl.a. polisen eller skolan till kommunernas socialtjänst, till det omfattande informationsutbyte som sker mellan regioner och kommuner i samband med planering av insatser och stöd inom äldreomsorg, psykiatri m.m. Sammantaget finns omfattande möjligheter att nyttja säkra digitala lösningar för att frigöra tid som välfärdens medarbetare kan använda till kärnverksamhet.

1.3 Välfärdscommissionen föreslog en ökad samverkan avseende välfärdens digitalisering mellan staten, kommuner och regioner

Välfärdscommissionen föreslog i september 2020 att en process bör etableras mellan staten samt kommuner och regioner för utveckling och införande av en långsiktigt hållbar digital infrastruktur till stöd för välfärden. Staten genom regeringen och SKR tecknade i december 2020 en avsiktsförklaring om att utveckla välfärdens digitala infrastruktur, i linje med kommissionens förslag (I2020/03093).

Utifrån avsiktsförklaringen bedrivs ett gemensamt arbete, bland annat för att ta fram prioriteringar och en handlingsplan för vilken infrastruktur som ska införas. Det handlar exempelvis om förbättringar avseende elektroniska tjänstelegitimationer, gemensamma standarder och säkra meddelanden mellan statliga myndigheter, kommuner, regioner och privata aktörer som bedriver helt eller delvis offentligt finansierad verksamhet.

Överenskommelsen om säker digital kommunikation är den första överenskommelsen utifrån avsiktsförklaringen om välfärdens digitala infrastruktur och parterna är överens om ambitionen att följa upp med fler överenskommelser inom andra angelägna områden.

1.4 Välfärdens digitala infrastruktur bygger vidare på regeringens tidigare satsningar

Regeringen gav genom beslut den 11 december 2019 flera myndigheter i uppdrag att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte och etablera ett nationellt ramverk för grunddata (I2019/03306 m.fl.). Regeringen beslutade under 2020 att förlänga uppdragen. Den 17 september samma år uppdrog regeringen åt Myndigheten för digital förvaltning (Digg), att i nära samverkan med SKR,

analysera förutsättningar för kommuners och regioners anslutning och deltagande i den digitala infrastrukturen (I2020/02241 och I2021/00941).

Regeringen aviserade i Propositionen Budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) en långsiktig satsning på digital infrastruktur och riksdagen avsatte efter regeringens förslag medel för utveckling, förvaltning och drift av en förvaltningsgemensam digital infrastruktur.

I propositionen Budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22) har regeringen aviserat ytterligare satsningar på digital infrastruktur i form av en särskild satsning på välfärdens digitala infrastruktur samt medel för att genomföra och leva upp till kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandhållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012.

Satsningen på säker digital kommunikation ska dra nytta och lärdomar av arbetet som genomförts inom ramen av etableringen av den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och ska återanvända komponenter samt byggblock i de fall det är ändamålsenligt.

1.5 Vision e-hälsa

I mars 2016 ingick staten och SKR en överenskommelse om en gemensam vision för e-hälsoarbetet fram till 2025.

År 2025 ska Sverige vara bäst i världen på att använda digitaliseringens och e-hälsans möjligheter i syfte att underlätta för människor att uppnå en god och jämlik hälsa och välfärd samt utveckla och stärka egna resurser för ökad självständighet och delaktighet i samhällslivet.

I genomförandeplanen för Vision e-hälsa för åren 2020–2022 pekas säker digital kommunikation ut som ett av de särskilt prioriterade insatsområdena för att inriktningens målen ska kunna nås och visionen förverkligas. Denna överenskommelse om säker digital kommunikation är därmed ett viktigt steg på vägen mot att skapa ändamålsenliga förutsättningar för informationsutbyte inom och mellan hälso- och sjukvården samt socialtjänsten, inklusive statliga myndigheter.

1.6 Skolans digitalisering

Regeringens övergripande mål i den nationella digitaliseringsstrategin för skolväsendet är att det svenska skolväsendet ska vara ledande i att använda digitaliseringens möjligheter på bästa sätt för att uppnå en hög digital kompetens hos barn och elever och för att främja kunskapsutvecklingen och likvärdigheten (U2017/04119). Ett av delmålen i strategin är att det ska finnas ändamålsenlig infrastruktur samt teknisk och pedagogisk support i verksamheten. Förutom tillgång till ändamålsenlig infrastruktur såsom bredband och hårdvara behöver det säkerställas att olika system kan fungera tillsammans och kommunicera med varandra (interoperabilitet). Ett annat delmål är att digitaliseringen ska användas för att underlätta personalens arbetssituation i fråga om undervisning och administration.

Denna överenskommelse om säker digital kommunikation kan bidra till att skapa mer ändamålsenliga förutsättningar för informationsutbyte mellan bl.a. skolor och andra välfärdsverksamheter på både kommunal och statlig nivå.

2. Överenskommelsens övergripande inriktning

SKR och regeringen avser gemensamt ta ansvar för att infrastruktur för säker digital kommunikation etableras och långsiktigt tillhandahålls till välfärdens aktörer. Det handlar bland annat om att förtydliga roller, ansvar och förutsättningar för finansiering samt att säkerställa hög anslutningsgrad. Staten, kommuner och regioner behöver även samordna införandet eftersom nyttorna uppstår först när många organisationer är anslutna till infrastrukturen samt dagens metoder för informationsutbyte därmed ersätts med en säker, kontrollerad och effektiv infrastruktur.

Genom denna överenskommelse fastställs en gemensam handlingsplan och förutsättningar ges för att utveckla och tillhandahålla infrastruktur för säker digital kommunikation som statliga myndigheter, kommuner, regioner och andra organisationer kan ansluta till.

Regeringen och SKR är överens om att infrastrukturen ska etableras under 2022 och att en hög anslutningsgrad ska möjliggöras.

Målsättningen är att infrastrukturen för säker digital kommunikation på sikt ska kunna användas av, och vara till nytta för, hela den offentliga sektorn. Målsättningen är också att den ska kunna användas för kommunikation med

privata utförare av helt eller delvis offentligt finansierad verksamhet och andra organisationer som offentlig sektor kommunicerar med.

2.1 Parternas åtaganden

Staten åtar sig i denna överenskommelse att senast den 29 september 2023 ta ansvar för att tillhandahålla en infrastruktur för säker digital kommunikation. Regeringen ska också ge ett antal myndigheter, särskilt sådana som är viktiga för socialtjänstens och hälso- och sjukvårdens verksamheter, i uppdrag att förbereda för anslutning till infrastrukturen. Vidare bidrar staten med 10 000 000 kronor till SKR för att utforma och tillhandahålla ett införandestöd för kommuner och regioner.

SKR åtar sig att:

- under en övergångsperiod från den 1 januari 2022 och fram tills dess att Digg tillhandahåller en infrastruktur, i samverkan med Digg, etablera och tillhandahålla en infrastruktur för säker digital kommunikation, och
- stödja och underlätta kommuners och regioners införande genom att utforma och tillhandahålla införandestöd.

SKR åtar sig vidare att arbeta aktivt för att kommuner och regioner under 2022 förbereder och påbörjar anslutningen till infrastrukturen.

2.2 Finansiering av infrastrukturen

Staten bidrar till finansiering av drift och förvaltning av den befintliga infrastrukturen till dess att Digg tillhandahåller en infrastruktur. Regeringen avsätter 14 000 000 för drift och förvaltning under 2022 som ska utbetalas till SKR och, under förutsättning att riksdagen fattar erforderliga beslut, 10 500 000 kronor under 2023.

Finansieringen av den långsiktiga förvaltningen och fortsatt utveckling av infrastrukturen ska analyseras. Avgiftsfinansiering ska särskilt beaktas när det kommer till kommuners, regioners och företags användning av infrastrukturen.

Kommuner, regioner och statliga myndigheter står själva för kostnader i den egna verksamheten (t.ex. utveckling av de egna it-stöden) som föranleds av en anslutning till infrastrukturen för säker digital kommunikation.

2.3 Långsiktigt statligt ansvar för infrastrukturen

Digg får regeringens uppdrag att senast den 29 september 2023 tillhandahålla infrastruktur för säker digital kommunikation inklusive specifikationer och regelverk. Digg ska inom ramen för uppdraget:

- utveckla och tillhandahålla infrastruktur för säker digital kommunikation av s.k. ostrukturerad information,
- genomföra en riskbedömning inklusive informationssäkerhetsrisker, en analys av säkerhetskrav, och en rättslig analys som innefattar upphandlingsfrågor,
- arbeta tillsammans med SKR med att främja införandet och anslutning till säker digital kommunikation,
- beskriva den nya infrastrukturens förhållande till andra infrastrukturer för säker kommunikation,
- ta fram och ansvara för de regelverk som ska gälla för de organisationer som ska ansluta till infrastrukturen,
- ansvara för en central funktionalitet för att avsändare ska kunna adressera rätt mottagare hos anslutna organisationer, som ska kunna ange vilka organisationer och delar av organisationer som är anslutna och kan ta emot meddelanden,
- främja statliga myndigheters anslutning,
- redovisa effekterna av införandet och omställningskostnaderna för infrastruktur för säker digital kommunikation för offentlig sektor samt löpande driftskostnader,
- lämna förslag på hur drift och förvaltning av infrastrukturen långsiktigt ska finansieras inom befintliga ekonomiska ramar, där avgiftsuttag från kommuner, regioner och privata utförare särskilt ska beaktas,
- göra en analys av hur olika finansieringsmodeller påverkar anslutningsviljan och indirekta kostnader i form av ökad administration,
- följa upp anslutningen till infrastrukturen samt
- inom ramen för att utveckla infrastrukturen, i samverkan med SKR och andra berörda parter, analysera hur infrastrukturen kan utvecklas för fler tillämpningsområden.

2.4 SKR ska främja och stötta införandet i kommuner och regioner

Inom ramen för överenskommelsen ingår det i SKR:s arbete under 2022–2023 att:

- tillhandahålla en infrastruktur för säker digital kommunikation inklusive gemensamma stödtjänster, specifikationer och regelverk till dess att Digg tillhandahåller en sådan infrastruktur, senast den 29 september 2023,
- främja och stödja kommuner och regioners anslutning till infrastrukturen,
- inventera och följa upp kommuner och regioners planering för anslutning till och användning av infrastrukturen,
- utarbeta en anslutningsprocess med stöd för kommuner och regioner,
- ge stöd till kommuner i att analysera vilka flöden som kan vara lämpliga att ansluta och vilka behov av verksamhetsutveckling det kan föra med sig,
- tillhandahålla stöd gällande struktur och etablering av innehåll i den centrala funktionaliteten för kommunala och regionala verksamheter,
- verka för att kravställningar för att realisera säker digital kommunikation inkluderas i kommungemensamma upphandlingar,
- tillhandahålla gemensamma tekniska stödtjänster (bl.a. testklient), samt
- säkerställa att kompetensöverföring till Digg kan genomföras och att Digg får tillgång till utvecklade komponenter så att återanvändning kan ske, exempelvis rörande adressboken.

3. Uppföljning av satsningen

Digg ska, som framgår ovan, få i uppdrag att tillhandahålla infrastruktur för säker digital kommunikation. I uppdraget ingår bl.a. att följa upp statliga myndigheters införande av infrastrukturen. Inom ramen för överenskommelsen ansvarar SKR för att följa upp och stödja kommuner och regioners anslutning till infrastrukturen. Digg och SKR ska samverka kring uppföljningen av införandet.

4. Avstämningar

Parterna förbinder sig till att göra en muntlig avstämning av arbetet enligt denna överenskommelse i maj och i september 2022. Vid avstämning ska utformandet och förvaltningen av stödet för införandet diskuteras.

5. Medel till Sveriges Kommuner och Regioner

Beslut om utbetalning av sammanlagt 10 000 000 kronor till SKR för arbetet med att främja, samordna och stötta införandet i kommuner och regioner kommer att ske i särskilt regeringsbeslut ställt till Digg.

Medlen till SKR utbetalas engångsvis efter rekvisition ställd till Digg. Rekviseringen av medel ska ske senast den 1 december 2022. Rätten till bidraget förfaller om rekvisition inte inkommit inom denna tid.

Medel som inte har utnyttjats ska återbetalas till Digg senast den 31 mars 2023. En ekonomisk redovisning från SKR för kalenderåret som visar hur medlen använts ska lämnas till Digg senast den 31 mars 2023. Ekonomichefen (eller motsvarande) ska granska och intyga uppgifterna i den ekonomiska redovisningen. Underskrift i original samt information om eventuella avvikelser och åtgärdsförslag ska finnas med i redovisningen. Om redovisningen inte inkommer i tid kan regeringen återkräva utbetalda medel.

Regeringskansliets diarienummer för överenskommelsen och för regeringsbeslut om utbetalning ska framgå av samtliga handlingar. Rekvisitionen, den ekonomiska redovisningen och verksamhetsrapporterna ska vara undertecknade i original av en behörig företrädare för SKR.

Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) och Digg har rätt att begära in kopior av uppgifter i form av ekonomisk redovisning och övrigt underlag som rör bidragets användning.

5.1 Finansiering

Kostnaderna ska belasta det under utgiftsområde 22 Kommunikationer uppförda anslaget 2:7 Digital förvaltning, anslagsposten 3 Välfärdens digitala infrastruktur. Beslut om utbetalning kommer att ske i särskilt regeringsbeslut ställt till Digg.

6. Godkännande av överenskommelse

Överenskommelsen har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt. Överenskommelsen blir giltig under förutsättning att regeringen godkänner den och att riksdagen ställer erforderliga medel till regeringens förfogande.

För staten

För Sveriges Kommuner och Regioner

Stockholm
den 17 december 2021

Stockholm
den 17 december 2021

Statssekreterare Per Callenberg

VD Staffan Isling