

## KALLELSE

Nämnd Kommunstyrelsens arbetsutskott

Datum och tid 2017-09-04 (**måndag**) Klockan 08:00

Plats Mötesrum Sunnanö, kommunkontoret, Östhammar

Besök	Nr	<b>ÄRENDELISTA</b>	Föredragande/inbjudna
08:00	1	Information	KSAU
08:15	2	Överläggning, aktuella mark- och planfrågor 2017	Tomas Bendiksen Charlotte Köhler Jonas Svensson Annika Bexelius
08:45	3	Status detaljplaner, diskussion	Som ovan
09:30	4	Organisationsöversyn, överenskommelse med det civila samhället och nya mål och resultatmätt	Peter Nyberg
09:45	5	Ansökan om medel för slutförvarsorganisationen 2018	Marie Berggren
	6	Regler för bidrag för information från lokal förening med anledning av platsval för använt kärnbränsle i Forsmark, översyn 2017	Marie Berggren
	7	Opinionsgruppen för säker slutförvaring (Oss). Ansökan om medel för verksamhetsåret 2018	Marie Berggren
10:15	8	Resepolicy i Östhammars kommun samt riktlinjer för hur vi reser, antagande	Marcus Jakobson
	9	Delårsbokslut	
	10	Remissvar, förslag till föreskrifter om friklassning av material, byggnadsstrukturer och områden	
	11	Remissvar, betänkandet Nästa steg? – Förslag för en stärkt minoritetspolitik (SOU 2017:60)	
	12	Remissvar, Regional cykelstrategi för Uppsala län	

- 13 Remissvar, länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2018-2029
- 14 Svensk Kärnbränslehantering AB angående tillstånd till hamnverksamhet vid Forsmarks hamn i Östhammars kommun, yttrande (Mål M 6009-16, mark- och miljödomstolen Nacka) Marie Berggren

Sekreterare Hanna Hornej

Ordförande Jacob Spangenberg (C)

---

1

Dnr KS-2017-1

Dpl 904

Information

---

**Arbetsutskottets beslut**

---

2

Dnr KS-2017-16

Dpl 904

Överläggning, aktuella mark- och planfrågor

---

Bygg- och miljönämndens ordförande, bygg- och miljöchef, tekniska utskottets ordförande samt teknisk chef besöker arbetsutskottet för informationsutbyte och diskussion angående aktuella frågor

**Arbetsutskottets beslut**

3

Dnr KS-2017-695

Dpl 313

Status detaljplaner, diskussion

---

**Arbetsutskottets beslut**

---

4

Dnr KS-2017-677

Dpl 001

Organisationsöversyn, överenskommelse med det civila samhället och nya mål och resultatmått

---

Kommundirektör Peter Nyberg föredrar ärendet och informerar om organisationsöversyn, överenskommelse med det civila samhället och nya mål och resultatmått.

#### **Arbetsutskottets beslut 2017-08-15**

Arbetsutskottet har tagit del av informationen och tackar för densamma.

Kommunstyrelsen informeras i ärendet på sammanträde 2017-08-22.

Kommundirektör Peter Nyberg ges i uppdrag att sammanfatta ett beslutsunderlag i ärendet om organisationsöversyn inför kommunstyrelsens arbetsutskotts sammanträde 2017-09-05.

---

I ärendet yttrar sig Bertil Alm (C), Cecilia Bernsten (C) och Margareta Widén Berggren (S).

#### **Kommunstyrelsens beslut 2017-08-22**

**Kommunstyrelsen har tagit del av informationen.**

---

**Arbetsutskottets förslag**

5

Dnr KS-2017-647

Dpl 042

Ansökan om medel för slutförvarsorganisationen 2018

---

### **Handling A**

Enligt 31 § förordningen (2008:17) om finansiella åtgärder för hanteringen av restprodukter från kärnteknisk verksamhet ska ansökan om medel ur kärnavfallsfonden inkomma till Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) senast tre månader före den period som ansökan avser. Det innebär för Östhammars kommun att ansökan ska vara inlämnad till SSM senast 2017-09-30.

Slutförvarsorganisationens presidier har haft planeringsdag 2017-08-24 för att lägga ramar och planera sitt arbete med slutförvar för använt kärnbränsle och slutförvar för låg- och medelaktivt avfall (SFR).

Strategienhetens skrivelse 2017-08-30 föreligger.

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar förslag till verksamhetsplan med tillhörande ansökan om medel ur kärnavfallsfonden för 2018 års arbete med slutförvarsfrågorna.

### **Arbetsutskottets förslag**

6

Dnr KS-2017-696

Dpl 003

Regler för bidrag för information från lokal förening med anledning av platsval för använt kärnbränsle i Forsmark, översyn 2017

---

### **Handling B**

Östhammars kommun har under sitt arbete med slutförvarsfrågan valt att underlätta för lokala ideella organisationer att delta i samrådsförfarande enligt 6 kap miljöbalken och genomföra aktiviteter som syftar till att bidra till att öka kunskapsunderlaget för parterna i processen, och speciellt för Östhammars kommuns medborgare och förtroendevalda. Under 2017 har förändringar skett på nationell nivå som föranleder även kommunen att titta över sitt regelverk i frågan.

Strategienhetens skrivelse 2017-08-30 föreligger.

### **Arbetsutskottets förslag**



7

Dnr KS-2017-653

Dpl 042

Opinionsgruppen för säker slutförvaring (Oss). Ansökan om medel för verksamhetsåret 2018

---

### **Handling C**

Opinionsgruppen för säker slutförvaring ansöker i skrivelse 2017-08-28 om ekonomiskt bidrag för verksamheten under 2018 med 652 000 kronor.

### **Arbetsutskottets förslag**

8

Dnr KS-2017-650

Dpl 003

Resepolicy i Östhammars kommun samt riktlinjer för hur vi reser, antagande

### **Handling D<sup>1-2</sup>**

Östhammars kommun arbetar aktivt för att verksamheten ska bli miljövänligare och resurssnålare. Tjänsteresorna har identifierats som en mycket viktig del att arbeta med eftersom de kräver stora bränslemängder och medför betydande negativa miljöeffekter.

Denna policy, med underliggande riktlinjer för hur vi ska resa, är framtagen för att kortfattat och enkelt tydliggöra hur vi som anställd eller förtroendevald ska förhålla oss till olika transportslag. Östhammars kommun har idag en alltför omfattande användning av bil för tjänsteuppdrag. I en del fall är denna användning motiverad och svår att göra något åt, men i många fall kan vi faktiskt ändra detta mönster.

Vi ska alltid:

- Fundera om resan behöver göras eller om ärendet kan lösas på annat sätt
- Välja gång, cykel eller kollektiva färdmedel i första hand om resan ändå behöver göras
- Tillhandahålla fordon till vår personal som har de lägsta CO2-utsläppen för de resor där det ej är möjligt att använda kollektiva färdmedel

Östhammars kommun vill, tillsammans med våra anställda och förtroendevalda, göra vad vi kan för att minska vår organisations utsläpp av klimatpåverkande gaser. Hur vi vill göra det tydliggör vi i bilagda Riktlinjer för hur vi reser.

**Arbetsutskottets beslut**

9

Dnr KS-2017-18

Dpl 042

Delårsbokslut

---

Delårsbokslutet är inte färdigställt.

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar ärendet vid ett extra insatt sammanträde 2017-09-12, innan kommunstyrelsens sammanträde.

**Arbetsutskottets beslut**

10 Dnr KS-2017-36 Dpl 310  
Dnr ÖK-2017-21408

Remissvar, länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2018-2029

RUN2017-0018

---

### **Handling E** <sup>1-2</sup>

Region Uppsala har tagit fram ett förslag till länsplan för regional infrastruktur 2018-2029 för Uppsala län. Regionala utvecklingsnämnden beslutade den 16 juni att sända förslaget på remiss.

Remisshandling finns

på <https://www.regionuppsala.se/Global/Regional%20utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/LTP%202018-2029%20-%20remisshandling.pdf>

Strategienhetens skrivelse 2017-07-26 föreligger. Inspel till skrivelsen läggs fram.

### **Arbetsutskottet beslut**

**Strategienhetens skrivelse uppdateras, utifrån förda diskussioner inför arbetsutskottets sammanträde 2017-09-04.**

Uppdaterad skrivelse 2017-08-30 föreligger.

### **Arbetsutskottets förslag**

11

Dnr KS-2017-646                      Dpl 531  
Dnr ÖK-2017-22406

Remissvar, förslag till föreskrifter om friklassning av material, byggnadsstrukturer och områden

---

SSM2017-3115

### **Handling F**

Strålsäkerhetsmyndigheten föreslår nya föreskrifter om friklassning av material, byggnadsstrukturer och områden vid verksamhet med joniserande strålning.

Sedan 2013 pågår ett omfattande arbete med översyn av Strålsäkerhetsmyndighetens författningssamling. Översynen omfattar bland annat reglerna för friklassning av material, byggnadsstrukturer och områden vid tillstånds- och anmälningspliktig verksamhet med joniserande strålning. Strålsäkerhetsmyndigheten önskar få in synpunkter på förslaget till föreskrifter.

Synpunkter önskas senast 2017-09-30.

Bygg- och miljöförvaltningen meddelar 2017-08-16 att de inte har några synpunkter med anledning av remissen.

### **Arbetsutskottets förslag**

12

Dnr KS-2017-632

Dpl 900

Remissvar, betänkandet Nästa steg? – förslag till en stärkt minoritetspolitik  
(SOU 2017:60)

---

Ku2017/01534/DISK

### **Handling G<sup>1-2</sup>**

Utredningen om en stärkt minoritetspolitik föreslår flera åtgärder i sitt delbetänkande, bland annat att det införs en skyldighet för kommuner och landsting att anta dokumenterade mål och riktlinjer för sitt minoritetspolitiska arbete. Utredningen bedömer även att det finns behov av en nystart i fråga om statens uppföljning och samordning av tillämpningen av minoritetslagen och föreslår därför att uppdraget ska skötas av en ny särskild myndighet.

Remissvar ska ha kommit in till Kulturdepartementet senast 2017-10-05.

Förslag till yttrande från Finsktalande koordinator, Hans Raab föreligger.

### **Arbetsutskottets förslag**

13

Dnr KS-2017-509          Dpl 900  
Dnr ÖK-2017-16760

Remissvar, Regional cykelstrategi för Uppsala län  
RUN207-0027

---

**Handling H<sup>1-6</sup>**

Remissen Regional cykelstrategi för Uppsala län föreligger.  
Remissen syftar till att

- få synpunkter på förslaget till regional cykelstrategi för Uppsala län samt
- öka engagemanget och kunskapen kring de regionala cykelfrågorna

Synpunkter ska vara Region Uppsala tillhanda senast 2017-09-15.

**Arbetsutskottets förslag**

14

Dnr KS-2017-645

Dpl 414

Svensk Kärnbränslehantering AB angående tillstånd till hamnverksamhet vid Forsmarks hamn i Östhammars kommun, yttrande (Mål M 6009-16, mark- och miljödomstolen Nacka)

16-03598

---

### Handling I

Östhammars kommun har fått handlingar i ovanstående mål med tillfälle att yttra oss över innehållet i de handlingar som bifogats.

Yttrande ska vara skriftligt och ha kommit in till mark- och miljödomstolen **senast den 27 september 2017**. Beslut sänds digitalt som pdf till [mmd.nacka.avdelning4@dom.se](mailto:mmd.nacka.avdelning4@dom.se). Anstånd kan inte påräknas.

Som framgår i yttrandet från Mannheimer och Swartling har Östhammars kommun lämnat synpunkter på hamnverksamhet i Forsmark via målet (M-2011-1333) som gäller slutförvar för använt kärnbränsle i Forsmark och inte särskilt i rubricerade mål.

Strategienhetens skrivelse 2017-08-23 föreligger.

Marie Berggren, strategienheten föredrar ärendet. Utredare på strategienheten Anna Bergsten medverkar.

### Arbetsutskottets förslag 2017-08-29

**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att Östhammars kommun översänder bilagda yttrande till mark- och miljödomstolen i Nacka.**

En uppföljning av ärendet från 2017-08-29 sker.

### Arbetsutskottets förslag



Strålsäkerhetsmyndigheten  
171 16 STOCKHOLM

### Ansökan om medel ur Kärnavfallsfonden för 2018

Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB) meddelade i juni 2009 att de anser att den bästa undersökta platsen för ett slutförvar för använt kärnbränsle i Sverige är Forsmark i Östhammars kommun.

SKB lämnade in tillståndsansökan till Mark- och miljödomstolen (MMD) och Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) 16 mars 2011. Med anledning av detta har kommunens arbete med att granska och informera om det fortlöpande arbetet intensifierats.

Östhammars kommun lämnade 2012 ett första yttrande på de kompletteringar, utredningar eller förtydliganden som kommunen anser är nödvändiga i ansökan. Kommunstyrelsen har yttrat sig ett antal gånger både över ansökan enligt kärntekniklagen till SSM och ansökan enligt miljöbalken till MMD såväl gällande kompletteringar samt yttranden i sak. Samtliga yttranden finns tillgängliga hos myndigheterna och via [www.slutforvarforsmark.se](http://www.slutforvarforsmark.se)

I februari 2016 kungjorde såväl MMD som SSM respektive ansökningar (enligt miljöbalken och enligt kärntekniklagen) och kommunen har under 2016 arbetat med kunskapsuppbyggnad och yttrande i sak till respektive myndighet samt under 2017 fortsatt med kunskapsuppbyggnad inför huvudförhandlingarna i MMD som sker i september- oktober 2017.

En ansökan från SKB till såväl SSM som MMD om att få utöka och förändra befintligt slutförvar för låg- och medelaktivt driftavfall (SFR) har inkommit under 2015 och slutförvarsorganisationen behandlar den på motsvarande sätt som slutförvar för använt kärnbränsle och har under 2016 haft kunskapsuppbyggnad samt avgett yttrande gällande kompletteringsbehov till denna ansökan.

Det har under 2016 stått klart att Östhammars kommun även har sk veto-rätt gällande utbyggnaden av SFR, och med huvudförhandlingarnas avslut inför tillåtlighetsprövningen under hösten 2017 kommer slutförvarsorganisationen att fokusera på utbyggnaden av SFR samt hur arbetet med att etablera ett slutförvar i Finland går.

Slutförvarsorganisationen har kommunfullmäktiges uppdrag att arbeta med utbildningsinsatser, informationsinsatser och samverka för att kunna hantera tillståndsansökningarna och i förlängningen ge kommunfullmäktige den kunskap och den information man behöver för att fatta beslut om kommunen kan acceptera ett slutförvar för använt kärnbränsle eller inte samt fatta beslut i frågan om ett utbyggt SFR. Tidpunkten för huvudförhandlingar i MMD är hösten 2017 och ett eventuellt beslut i kommunfullmäktige på regeringsfrågan om Östhammars kommun kan acceptera ett slutförvar eller inte, kan skönjas inom mandatperioden. Frågan intensifieras dessutom genom att majoritetspartierna tagit ställning för en lokal folkomröstning i frågan.

Med detta är bedömningen att allmänhetens intresse sannolikt kommer förstärkas ju närmare ett beslut kommunen kommer och behovet av så objektiv information som möjligt, om slutförvar för använt kärnbränsle men även utbyggnad av SFR, att öka. Fokus ligger på att styra mot slutförvarswebben men många andra satsningar behöver genomföras ut mot allmänheten inför folkomröstningen för att ge vår allmänhet en bred kunskapsbas i de frågeställningar som finns i slutförvarsprocessen, bland annat ett antal seminarier.

Web-sändningar av intressanta föredrag och möten har startat under mer aktivt under 2017 och kommer fortsätta under 2018. Detta i samarbete med enheten för marknad och kommunikation samt extern konsulttjänst.

Rundturerna med nyinflyttade är ett viktigt inslag i kunskapsuppbygganden kommunens arbete med slutförvarsfrågorna hos våra kommunmedborgare. Under 2017 och 2018 kommer rundturenas fokus stärkas ytterligare runt slutförvarsprovningarna i kärnbränsleförvaret och utbyggnad av SFR.

Det internationella intresset är påtagligt och kommunen själv har ett intresse av att utbyta närmare erfarenheter med kommuner eller regioner i EU som har kommit olika långt i slutförvarsfrågan. Det gäller såväl slutförvar för använt kärnbränsle som erfarenheter från slutförvar för låg- och medelaktivt avfall. Östhammars kommun kommer vara fortsatt aktiva med sin omvärldsbevakning, framför allt med fokus Finland under 2018.

Med anledning av att uppdraget till delar avslutats för slutförvarsorganisationen under 2017, kommer organisationen vara föremål för en organisationsöversyn och resultatet redovisas och hanteras under 2018.

Strategienheten har tagit fram ett förslag till Stratsys verksamhetsplan för 2018 (bilaga 1), med tillhörande preliminär budget 2018 (bilaga 2) som bifogas. Enheten kommer att vara engagerad även fortsättningsvis i uppbyggnaden av kommunikationsarbetet i kommunen, ffa intranätet som en viktig kanal för info och också i arbetet med lednings- och styrsystem som påverkar slutförvarsorganisationen.

Ansökan om medel från kärnavfallsfonden för 2018 ska vara SSM tillhanda senast den 1 oktober 2017.

### Förslag till beslut

- Planerad verksamhet för 2018 för kommunens arbete med slutförvar godkänns.
- Östhammars kommun ansöker om totalt **7 080 000 Skr** ur kärnavfallsfonden för 2018 års verksamhet avseende granskning och information om slutförvar i Östhammars kommun.

Jacob Spangenberg (C)  
Kommunstyrelsens ordförande

Peter Nyberg  
Kommunchef

# Verksamhetsplan - 2018 (Slutförvarsenheten)

Kommunfullmäktiges mål	Nämndens mål	Styrtal	Aktiviteter
<b>KF 1:</b> Östhammars kommun ska vara en kommun som ger barn och unga goda förutsättningar att möta framtidens utmaningar	<b>Större kunskapsbas</b> när det gäller slutförvarsfrågan bland skolelever	<b>Andel förstagångsväljare som deltar</b>	<b>Medverkan i projektet SpeakApp</b> Status Ej påbörjad
			<b>Närma sig de unga förstagångsväljarna med information</b> Status Ej påbörjad
<b>KF 2:</b> Östhammars kommun ska vara en kommun med stöd- och omsorgsverksamhet som utgår från individens behov och värdighet		<b>Brukarnöjdhet i hemtjänst</b>	
		<b>Brukarnöjdhet i särskilt boende</b>	
		<b>Brukarnöjdhet funktionshinder</b>	
		<b>Andel som under året erhållit försörjningsstöd</b>	
<b>KF 3:</b> Östhammars kommun ska vara en kommun med god service och med utrymme för medskapande (fd Mål 3 och 4)	<b>Hög tillgänglighet och öppenhet</b>	<b>Öppna aktiviteter för allmänheten</b>	
			<b>Ev när det gäller ett framtida SFL, i övrigt är samrådsperioden slut för de flesta ärenden.</b> Status Ej påbörjad
			<b>Utveckla web-plattformen ytterligare</b> Status Ej påbörjad
			<b>Utveckla och delta i försöksprojekt gällande appar</b> Status Ej påbörjad
			<b>Ett antal öppna seminarier för allmänheten</b> Status Ej påbörjad

# Verksamhetsplan - 2018 (Slutförvarsenheten)

Kommunfullmäktiges mål	Nämndens mål	Styrtal	Aktiviteter
			<div data-bbox="1675 188 2136 288"> <p><b>Forskarfredag</b> Status Ej påbörjad</p> </div> <div data-bbox="1675 304 2136 421"> <p><b>Följa och rapportera om processen i kärnbränsleförvaret</b> Status Ej påbörjad</p> </div>
		<div data-bbox="1162 448 1624 520"> <p>■ Andel som upplever att vi har en god tillgänglighet och ett gott bemötande</p> </div>	
		<div data-bbox="1162 536 1624 592"> <p>■ Andel som får direktsvar på telefonfråga</p> </div>	
		<div data-bbox="1162 608 1624 663"> <p>■ Andelen som får svar på e-post inom 2dgr</p> </div>	
		<div data-bbox="1162 679 1624 767"> <p>■ Andel som upplever att vi möjliggör för medborgarna att delta i kommunens utveckling.</p> </div>	
		<div data-bbox="1162 783 1624 855"> <p>■ Andel medborgare som upplever att de har inflytande över kommunens verksamhet</p> </div>	
		<div data-bbox="1162 871 1624 943"> <p>■ Andel medborgare som upplever en trygg kommun</p> </div>	
		<div data-bbox="1162 959 1624 1031"> <p>■ Befolkningsökning/år</p> </div>	
<div data-bbox="143 879 607 995"> <p>KF 4: Östhammars kommun ska vara en attraktiv och inkluderande kommun med ett gott företagsklimat och kontinuerlig tillväxt (fd mål 5 och 6)</p> </div>			
<div data-bbox="143 1043 607 1118"> <p>KF 5: Östhammars kommun ska vara en kommun med minskad miljöpåverkan (fd mål 7)</p> </div>	<div data-bbox="651 1043 1115 1102"> <p>Klimatneutral kommun</p> </div>		<div data-bbox="1675 1043 2136 1147"> <p>Skype, Lync eller andra distansverktyg för möten Status Ej påbörjad</p> </div> <div data-bbox="1675 1163 2136 1262"> <p>Ökad användning av kollektivtrafik Status Genomförd</p> </div>
		<div data-bbox="1162 1286 1624 1342"> <p>■ Miljöaktuells ranking, senast 2018</p> </div>	
		<div data-bbox="1162 1358 1624 1430"> <p>■ Minskning av koldioxidutsläpp (CO2) från tjänsteresor med bil (2018)</p> </div>	

# Verksamhetsplan - 2018 (Slutförvarsenheten)

Kommunfullmäktiges mål	Nämndens mål	Styrtal	Aktiviteter
<p>KF 6: Östhammars kommun ska ha en ekonomi och verksamhet med god ekonomisk hushållning, både i kort- och långsiktigt perspektiv (fd mål 8)</p> <p>KF 7: Östhammars kommun ska vara en attraktiv arbetsgivare (fd mål 9)</p>		<p>■ Andelen inköpta ekologiska livsmedel</p>	
		<p>■ Andelen återvunnet hushållsavfall</p>	
		<p>■ Samtliga styrelser och nämnder följer budget</p>	
	<p>Attraktiv arbetsgivare</p>	<p>■ Genomförda medarbetarsamtal</p>	
		<p>■ Ingen flaggning från Adato</p>	
			<p>Run Your Meeting Status Genomförd</p>

Bilaga 2 till ansökan om medel ur Kärnavfallsfonden för verksamhet 2018, Östhammars kommun

	Beskrivning	Budget 2016 SSM	Budget 2017 SSM	<b>Budget 2018 SSM</b>
45	Bidrag (stöd till små ideella org. som vill engagera sig samt ordna ex seminarier)	400 000	600 000	550 000
5	Löner, arvoden (administrativa stödfunktioner, fasta och rörliga arvoden till politikerorganisationen)	5 500 000	5 500 000	4 000 000
6	Övriga verksamhetskostnader (Hyror, förbrukningsmtrl, porto, tele- och datakom mm)	500 000	500 000	350 000
7	Övriga verksamhetskostnader som inte är specade nedan	90 000	90 000	90 000
70	Transporter (studiebesök, resor till och från seminarier och konferenser för kompetensuppbyggn)	400 000	400 000	400 000
71	Representation (inkl fika)	150 000	150 000	90 000
72	Annonser och info (info till allmänhet, tryck och publiceringskostnader)	150 000	750 000	600 000
74	Konsulttjänster mm (miljöjurist, konstruktion, säkerhetsanalys mm under granskning av ansökan, opinionsundersökning)	1 600 000	1 000 000	1 000 000
	<b>Summa</b>	<b>8 790 000</b>	<b>8 990 000</b>	<b>7 080 000</b>

Kommunstyrelsen

## Regler för bidrag för information från lokal förening med anledning av platsval för använt kärnbränsle i Forsmark, översyn 2017

### Sammanfattning

Östhammars kommun har under sitt arbete med slutförvarsfrågan valt att underlätta för lokala ideella organisationer att delta i samrådsförfarande enligt 6 kap miljöbalken och genomföra aktiviteter som syftar till att bidra till att öka kunskapsunderlaget för parterna i processen, och speciellt för Östhammars kommuns medborgare och förtroendevalda. Under 2017 har förändringar skett på nationell nivå som föranleder även kommunen att titta över sitt regelverk i frågan. Fyra alternativ finns att tillgå:

1. Fortsatt kommunalt stöd för lokala ideella organisationer på motsvarande sätt som tidigare med möjlighet för såväl engångsbidrag som bidrag för helt verksamhetsår. Kommunen inarbetar det som förslag till sin egen ansökan. **Stöd utbetalas under förutsättning att detta beviljas av SSM.**
2. Om detta inte beviljas av SSM hänvisa lokala ideella organisationer till det anslag som delas ut av Naturvårdsverket.
3. Hänvisa till kommunens ordinarie finansiella stöd till ideella föreningar.

### Tidigare förutsättningar på nationell nivå

Detta har även varit tanken på nationell nivå när miljöorganisationer erhållit stöd för motsvarande arbete via Lagen om finansiella åtgärder för hantering av restprodukter för kärnteknisk verksamhet (SFS 2006:647) samt Förordning om finansiella åtgärder för hantering av restprodukter från kärnteknisk verksamhet (SFS 2008:715).

Lagen och förordningen stipulerade dock att möjligheterna till finansiering skulle upphöra ett år efter att ansökan om ett slutförvar för använt kärnbränsle enligt miljöbalken lämnats in till mark- och miljödomstolen. Detta skedde 29 januari 2016 och föreningarnas stöd upphörde 29 januari 2017.

### Nuvarande förutsättningar på nationell nivå

I proposition 2016/17:199 som överlämnades till riksdagen 1 juni 2017 "Regler om finansiering av kärnavfallshanteringen" fann regeringen inte att det var möjligt att fortsätta finansieringen inom ramen för SFS 2006:647 och SFS



2008:715. Regeringen valde istället att i regleringsbrev till Naturvårdsverket fortsätta att erbjuda ett finansiellt stöd för ideella miljöorganisationer att engagera sig i slutförvarsfrågan under 2017.

Villkoret formulerades enligt följande i PM från Naturvårdsverket 2017-05-05: ” 3. Högst 2.500 000 kronor ska användas för bidrag till ideella miljöorganisationers insatser i samband med frågor om lokalisering av anläggningar för hantering och slutförvaring av använt kärnbränsle.”

### **Kommunens hantering**

Under en övergångsperiod (läs under 2017) har även kommunen valt att fortsätta stödet till ideella organisationer, då de har varit en del av vår kunskapsuppbyggnad. Detta har också varit sanktionerat av SSM då kommunen erhållit det bidrag man ansökte om för 2017 års verksamhet där det tydligt framgick att del av detta skulle användas till ideella organisationer.

Kommunens regler för bidrag för information från lokal förening med anledning av platsval för använt kärnbränsle förändrades i september 2016 med följande lydelse:

1. Dessa regler gäller under en övergångsperiod från och med 1 januari 2017 fram till dess att regeringen fattar beslut om eventuella förändringar i Lag om finansiella åtgärder för hantering av restprodukter för kärnteknisk verksamhet (SFS 2006:647) samt Förordning om finansiella åtgärder för hanteringen av restprodukter från kärnteknisk verksamhet (SFS 2008:715) angående användningen av fonderade avgiftsmedel för ideella föreningar med minst 1000 medlemmar. Kommunens bidragsregler i övrigt följer nuvarande lagstiftning utom för föreningarnas medverkan utöver ett år från kungörelse enligt miljöbalken och kärntekniklagen av ansökan om tillstånd samt möjligheten att delta i prövningen av desamma.
2. Bidrag ska avse föreningens kostnader för att delta i samrådsförfarande enligt 6 kap. miljöbalken eller 5 b § tredje stycket lagen (SFS 1984:3) om kärnteknisk verksamhet avseende anläggning för hantering och slutförvaring av använt kärnbränsle samt kostnader för att kunna följa och bedöma frågor som rör slutförvaring av använt kärnbränsle och sådan slutförvarings påverkan på människors hälsa eller miljön. Vidare även under prövningen av ansökan i mark- och miljödomstolen samt strålsäkerhetsmyndigheten. Kostnaderna får omfatta lönekostnader, lokalkostnader samt övriga administrativa kostnader. Stödet får inte avse kostnader för information riktad direkt till allmänheten utöver vad som avser det utökade samrådsförfarandet.

### **Analys**

Med propositionen har således regeringen fattat beslut att överlämna förslag till riksdagen för lagändring och också fattat beslut om att förändra naturvårdsverkets regleringsbrev, och Östhammars kommun behöver också förändra sitt regelverk till ändrade förutsättningar enligt punkten 1 och 2.

Engångsbidraget har nyttjats försvinnande få tillfällen under årens lopp och kommer inte innebära något alls om det försvinner.

I Östhammars kommun är det framför allt Opinionsgruppen för Säker Slutförvaring (OSS) som har erhållit bidrag för helt verksamhetsår under ett flertal år. OSS har medverkat i kommunens referensgrupp och har deltagit i av aktörerna anordnade seminarier samt plockat fram informationsmaterial för att bredda kunskapsbasen hos våra medborgare och våra förtroendevalda. De har utökat sin verksamhet under årens lopp för att kunna deltidsanställa en informatör. Ett indraget bidrag skulle således påverka organisationens möjligheter att delta i aktiviteter anordnade av aktörerna (inklusive kommunen). De skulle inte längre kunna ha någon person deltidsanställd. De skulle bibehålla sin plats i referensgruppen.

Strategienheten gör analysen att det är osäkert om SSM beviljar kommunen att hantera sitt eget bidrag på motsvarande sätt som man tidigare gjort, men besked i denna fråga kan väntas först i december 2017.

Naturvårdsverket delar årligen ut stöd till ideella miljöföreningar, totalt var beloppet ca 14,5 miljoner 2017, varav 2,5 milj var öronmärkta till organisationer som engagerar sig i slutförvarsfrågan. Utdelningen av medlen 2017 gick till nationella organisationer som MKG, Milkas och SERO.

Nytt regleringsbrev med tillhörande anslag för kommande år för Naturvårdsverket meddelas i december.

Det är Strategienhetens bedömning att det är möjligt för OSS att söka bidrag för sin verksamhet via detta.

Gällande föreningsbidrag från kommunen kan föreningar söka stöd hos kultur- och fritidsnämnden, framför allt prioriteras ungdomsföreningar. Utfallet kan dock inte förutses. Bidrag ska sökas senast i oktober.

Ovanstående text (utan förslag till beslut) har översänts till Opinionsgruppen för Säker slutförvaring för kännedom och möjlighet att yttra sig, för att ytterligare bredda beslutsunderlaget till kommunstyrelsen.

### **Förslag till beslut**

ÖSTHAMMARS KOMMUN Kömmunstyrelsen	
2017 -08- 2 9	
Dnr: KS 2017-653	Dpt: 042



OPINIONSGRUPPEN  
FÖR SÄKER  
SLUTFÖRVARING

Till Östhammars kommun  
Box 66  
742 21 Östhammar

## Ansökan om medel för verksamhetsåret 2018

Oss är remissinstans i tillståndsprocessen för slutförvarsansökan och utför ett granskningsarbete tillsammans med MKG. Ansökan är nu inne i en domstolsprocess vilket innebär att den fråga som regeringen kommer att ställa till Östhammars kommun om förvaret närmar sig.

Inför 2018 avser vi att fortsätta vår medverkan i tillståndsprocessen, i den omfattning som processen påbjuder och fortsatt inom ramen för samarbetet med MKG. Syftet är även fortsättningsvis att delta och arbeta utifrån ett lokalt miljöperspektiv.

Vi vill särskilt intensifiera lokala informationsinsatser då vi ser ett behov bland invånare i Östhammars kommun att få ta del av fler perspektiv på slutförvarsansökan och vad projektet kan innebära för dem. Beslutet att hålla en folkomröstning om kärnbränsleförvaret i Östhammars kommun den 4 mars är en viktig planeringsförutsättning för verksamhetsåret 2018.

Oss har för närvarande en informatör som arbetat i varierande omfattning mellan halvtid och heltid under 2017, och har i 2018 års preliminära budget anpassat kostnaderna för dennes anställning med syfte att informatören skall kunna arbeta heltid med informationsspridning inför folkomröstningen, och därefter gå ner i arbetstid – givet att medel beviljas.

Oss vill även fortsättningsvis vara representerad i kommunens referensgrupp och vi har för avsikt att delta i alla de möten och arrangemang föreningen har tillgång till.

Utöver vårt deltagande i den pågående processen kring slutförvaret för högaktivt kärnbränsleavfall, kommer vi att bevaka och om möjligt även delta i tillståndsprocessen runt ett nytt SFR-förvar. Detta engagemang sker då utanför ramen och villkoren för eventuella medel från kommunen.

Oss ansöker härmed om ekonomiskt bidrag för verksamheten under 2018 med 562 000 kr.

Östhammar 2017-08-28

Åsa Lindstrand  
ordförande i Oss

Oss – Opinionsgruppen för säker slutförvaring

Box 78  
748 21 Österbybruk

E-post: [oss@avfallskedjan.se](mailto:oss@avfallskedjan.se)  
[www.oss.avfallskedjan.se](http://www.oss.avfallskedjan.se)

Bilagor:  
Preliminär budget för år 2018  
Preliminär verksamhetsplan för 2018  
Preliminär verksamhetsberättelse 2017  
Preliminär resultat- och balansräkning 2017  
Oss stadgar

## Preliminär budget för år 2018

### Intäkter

Kommunalt bidrag	559 000 kr
Överskjutande kommunalt bidrag från tid. år	0 kr
Medlemsavgifter	3 000 kr

**Summa intäkter** **562 000 kr**

### Kostnader

Anställning och övriga ersättningar	394 000 kr
Resekostnader	8 000 kr
Tele, Internet, Porto, Postbox	10 000 kr
Informationsinsatser, annonser	113 000 kr
Kontor och material	27 000 kr
Övrigt	10 000 kr

**Summa kostnader** **562 000 kr**

Oss – Opinionsgruppen för säker slutförvaring

Box 78

748 21 Österbybruk

F-post: [oss@avfallskedjan.se](mailto:oss@avfallskedjan.se)

[www.oss.avfallskedjan.se](http://www.oss.avfallskedjan.se)

## Verksamhetsplanering 2018

### Övergripande mål:

Föreningen Oss ska med beaktande av 1 §, mom 2 i stadgarna arbeta med...

- Fortsätta arbetet att granska kärnavfallsprojektet med målsättningen att den miljömässigt bästa lösningen ska väljas.
- Delta aktivt i Östhammars kommuns referensgrupp och bevaka kommunens hantering av frågan.
- Skapa intresse bland allmänheten kring slutförvarsprojektets miljöaspekter.
- Debattera nyckelfrågor i processen.
- Delta i olika arrangemang med anknytning till kärnavfallsprojektet.
- Bevaka tillsynsmyndighetens och Kärnavfallsrådets arbete.
- Aktivt delta i styrelsearbetet inom ramen för samarbetet i MKG – Miljöorganisationernas kärnavfallsgranskning.
- Medverka till samarbete med andra lokala och regionala miljöorganisationer.

### Specifika mål 2018:

Under 2018 avser vi att fortsätta vårt granskningsarbete av SKB AB:s kompletterade tillståndsansökan. Detta sker även fortsättningsvis inom samarbete med Naturskyddsföreningen via MKG och det gemensamma "Kärnavfallsprojektet – KAP". Oss kostnader för att delta i det arbetet betalas av MKG, i enlighet med SSM:s anvisningar för medel ur Kärnavfallsfonden till miljöorganisationer.

Oss kommer tillsammans med MKG att under 2018 bjuda in till informationsmöten i kommunen runt aktuella och angelägna frågor.

Oss deltar även fortsättningsvis i ledningen av MKG:s arbete genom vår representation i MKG:s styrelse. Vi kommer även att arbeta aktivt med sådana arbetsuppgifter som vi kommer överens med MKG:s styrelse om.

Under förutsättning att ansökan för medel år 2018 beviljas skall Oss fortsätta satsningen i informationsarbetet som påbörjats föregående år och göra fler perspektiv på slutförvarsansökan mer tillgängliga för kommunens invånare.

Föreningen planerar för att folkomröstningen den 4 mars blir av och avser att inta en aktiv roll inför den med hänseende till informationsspridning och tillgänglighet.

Oss – Opinionsgruppen för säker slutförvaring

Box 78  
748 21 Österbybruk

F-post: [oss@avfallskedjan.se](mailto:oss@avfallskedjan.se)  
[www.oss.avfallskedjan.se](http://www.oss.avfallskedjan.se)

## **Preliminär verksamhetsberättelse 2017 (2017-01-01 – 2017-07-31)**

### **Föreningen**

Föreningen har haft två styrelsemöten samt ett årsmöte under 2017. Oss har vid början av året haft Joachim Stormvall anställd på 50 % som administratör och informatör. Ordförande för Oss är sedan början på året Åsa Lindstrand. Joachim Stormvall har haft en högre sysselsättningsgrad under juni, juli och augusti 2017. Styrelsen har bestått av Åsa Lindstrand, Inga Alm, Bo-Lennart Janervärn, Kenneth Gunnarsson, Guy Madison, Miles Goldstick och Tommy Dahlin. Föreningen har 34 medlemmar (per 2017-08-29).

### **MKG och andra miljöorganisationer**

Joachim Stormvall är sedan början av 2017 representant och ordinarie styrelsemedlem för Oss i MKG. Kenneth Gunnarsson är personlig ersättare.

### **Granskningsarbete**

Oss har deltagit i kompletteringsarbetet av SKB:s tillståndsansökan via MKG. Det har skett i det så kallade KAP 1 (kärnavfallsprojektet) som hanterar ansökan till slutförvaret för högaktivt kärnbränsleavfall, och i KAP 2 som hanterar ansökan för ett nytt SFR. Arbetet i KAP 2 finansieras inte med fondmedel.

### **Möten och arrangemang**

Oss har deltagit i kommunens öppna informationsträffar och referensgruppsmöten 2/2, 16/2, 23/3 och 26/4. Föreningen har den 21/3 och 15/5 besökt SKB:s arrangemang. Oss har även funnits med på ett möte som Kärnavfallsrådet (28/4) bjudit in till. Oss informatör träffade ungdomsamordnaren på Östhammars kommun den 26/1 för att diskutera arbetet med att fånga unga människors intresse för slutförvarsfrågan. Under sommaren 2017 har Oss lanserat informationskampanjen "Upp till Oss". En annons i Sommartidningen inledde kampanjen som kommer att fortgå fram till folkomröstningen den 4 mars 2018. Den 12 och 13 augusti offentliggjorde föreningen det tryckta kampanjmaterialet vid sin medverkan på Oland visar i Alunda. Föreningen deltog med tre medlemmar åt gången som höll många samtal och delade ut cirka 250 informationsfoldrar. I överlag möttes kampanjen med nyfikenhet och intresse för problematiken kring slutförvaret.

### **Information och media**

Informatören har vid några tillfällen under året blivit kontaktad av media för att lämna information om kärnavfallsfrågan ur olika perspektiv – bland annat av UNT, Sveriges Radio P4 Uppland och en längre inspelning och intervju för tysk tv (ZDF). Oss har haft annonser i Annonsnytt och i Sommartidningen. En student från journalistprogrammet på Uppsala Universitet intervjuade den 6/4 föreningen om deltagandet i den svenska slutförvarsprocessen.

# Stadgar för föreningen Opinionsgruppen för säker slutförvaring

Antagna av årsmötet 2013-03-02

## § 1 Opinionsgruppen namn och ändamål

### Mom 1 Namn

Föreningens namn är Opinionsgruppen för säker slutförvaring (Oss). Opinionsgruppen är en partipolitiskt och religiöst obunden ideell förening.

### Mom 2 Mål

Målet för Opinionsgruppen för säker slutförvaring är:

**att** skapa opinion för en säker slutförvaring av långlivat högaktivt kärnkraftsavfall och för långlivat låg- och medelaktivt avfall.

**att** kritiskt granska slutförvarsprojekten i Östhammars kommun

**att** bevaka, granska och delta i tillståndsprövningen för byggande av ett slutförvar för högaktivt avfall.

**att** utveckla kompetensen på kärnavfallsområdet.

**att** bedriva informations- och upplysningsarbete.

## § 2 Medlemmar

### Mom 1 Medlemskapsvillkor

Medlemskap beviljas var och en som har intresse av och stödjer målen enligt §1, mom 2.

### Mom 2 Medlemsavgift

Medlem betalar medlemsavgifter enligt årsmötets beslut.

## § 3 Organisation

Opinionsgruppens beslutande församlingar är:

- årsmötet
- medlemsmötet
- styrelsen

## § 4 Möten och sammankomster

### Mom 1 Årsmötet

Opinionsgruppen håller årsmöte före februari månads utgång.

Oss – Opinionsgruppen för säker slutförvaring

Box 78  
748 21 Österbybruk

F-post: [oss@avfallskedjan.se](mailto:oss@avfallskedjan.se)  
[www.oss.avfallskedjan.se](http://www.oss.avfallskedjan.se)

Vid årsmötet behandlas styrelse- och revisionsberättelse samt fråga om ansvarsfrihet. Vidare utses ordförande eller ansvarig och övriga styrelseledamöter, revisorer och ersättare för dessa. Kallelse till årsmöte skall ske minst åtta dagar före årsmötet genom att kallelse varit införd i tidning eller på annat lämpligt sätt utsänd.

## **Mom 2 Möten och sammankomster**

Möten och sammankomster hålls så ofta styrelsen, ordföranden eller den ansvarige så beslutar eller då minst fem medlemmar så begär.

## **Mom 3 Yttrande-, förslags- och rösträtt**

Alla medlemmar har yttrande-, förslags- och rösträtt.

## **Mom 4 Extra årsmöte**

Extra årsmöte kan inkallas för behandling av särskilda frågor om styrelsen beslutar det eller om en tredjedel av medlemmarna begär det.

Andra frågor än dem som föranlett inkallandet av extra årsmöte får inte behandlas. I övrigt gäller samma regler som för ordinarie årsmöte.

Extra årsmöte ska hållas senast två månader efter beslut därom.

## **Mom 5 Dagordning**

Årsmötet ska behandla:

1. Fråga om kallelse skett i behörig ordning
2. Fastställande av röstlängd
3. Val av ordförande, sekreterare och två justeringspersoner för årsmötet
4. Fastställande av dagordning
5. Behandling av bokslut och styrelsens redovisning för föregående kalenderår
6. Behandling av revisorernas berättelse för verksamhetsåret
7. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen
8. Fastställande av verksamhetsplan för nästkommande år
9. Fastställande av
  - a) medlemsavgifter
  - b) budget för nästkommande år
10. Val av ordförande/ansvarig på ett år
11. Val av minst fyra ordinarie styrelseledamöter. Styrelsens ledamöter väljs på två år och rullande valsystem skall tillämpas.
12. Val av minst två ersättare för en tid av ett år.
13. Val av två revisorer med ersättare på ett år.
14. Val av minst tre ledamöter i valberedning varav en sammankallande.

## **Mom 6 Årsmötets beslutsregler**

Oss – Opinionsgruppen för säker slutförvaring

Box 78  
748 21 Österbybruk

F-post: [oss@avfallskedjan.se](mailto:oss@avfallskedjan.se)  
[www.oss.avfallskedjan.se](http://www.oss.avfallskedjan.se)



För alla beslut utom stadgeändring och upplösning, samt vid val gäller enkel majoritet. Vid lika röstetal gäller den mening som omfattas av årsmötets ordförande, utom vid personval då lottning avgör. Då omröstning kommer ifråga vid personval ska sådan ske med slutna valsedlar.

## **§ 5 Styrelsen**

### **Mom 1 Styrelsens uppgifter**

Styrelsens uppgifter är:

- att** inom sig utse vice ordförande, kassör och sekreterare. Styrelsen utser även firmatecknare,
- att** planlägga verksamheten och utbildningen samt förelägga årsmötet förslag till verksamhetsplan för kommande verksamhetsår,
- att** leda verksamheten inom opinionsgruppen och verkställa gruppens beslut, samt att dokumentera dem,
- att** inkassera och redovisa medlemmarnas årsavgifter.

### **Mom 2 Beslutsförhet och protokollsjustering**

Styrelsen är beslutför om mer än hälften av dess ledamöter, eller ersättare för dem, är närvarande.

Styrelsens protokoll justeras av ordförande och en ledamot.

### **Mom 3 Kallelse**

Kallelse till styrelsens ordinarie sammanträden skall ske minst åtta dagar före mötet.

## **§ 6 Räkenskaper och revision**

Opinionsgruppens räkenskaper förs per kalenderår och överlämnas snarast till revisorerna för granskning. Revisorerna ska till årsmötet inkomma med berättelse över föregående års förvaltning och räkenskaper samt ska till- eller avstyrka ansvarsfrihet för styrelsen.

## **§ 7 Stadgar**

Stadgeändringar sker genom beslut av ordinarie årsmöte med 2/3 majoritet, efter förslag från styrelsen eller medlem.

## **§ 8 Uteslutning**

### **Mom 1 Uteslutning**

En medlem som bryter mot Opinionsgruppens stadgar, skadar dess syften eller mål, inte längre uppfyller kraven för medlemskap i §2 mom1 eller inte betalar medlemsavgift kan uteslutas. Beslut om uteslutning fattas av årsmötet.

Oss – Opinionsgruppen för säker slutförvaring

Box 78  
748 21 Österbybruk

F-post: [oss@avfallskedjan.se](mailto:oss@avfallskedjan.se)  
[www.oss.avfallskedjan.se](http://www.oss.avfallskedjan.se)

## § 9 UPPLÖSNING

Beslut om Opinionsgruppens upplösning fattas med 2/3 majoritet vid två på varandra följande årsmöten, varav ett är ordinarie.

Vid upplösning fattas beslut om Opinionsgruppens tillgångar och åtaganden.

Balansrapport  
Preliminär

Räkenskapsår: 17-01-01 - 17-12-31

Resultatenhet: Hela föreningen

Period: 17-01-01 - 17-07-31

	Ing balans	Period	Utg balans
<b>TILLGÅNGAR</b>			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
1700 Förutbetalda kostnader	255,00	-255,00	0,00
S:a Immateriella anläggningstillgångar	255,00	-255,00	0,00
S:a Anläggningstillgångar	255,00	-255,00	0,00
Omsättningstillgångar			
Kassa och bank			
1010 Kassa	1 000,00	0,00	1 000,00
1020 Postgiro	91 302,18	261 333,00	352 635,18
S:a Kassa och bank	92 302,18	261 333,00	353 635,18
S:a Omsättningstillgångar	92 302,18	261 333,00	353 635,18
S:A TILLGÅNGAR	92 557,18	261 078,00	353 635,18
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>			
Eget kapital			
2910 Eget kapital	-47 155,18	0,00	-47 155,18
2919 Redovisat resultat	-18 398,00	0,00	-18 398,00
S:a Eget kapital	-65 553,18	0,00	-65 553,18
Långfristiga skulder			
2790 Övriga skulder	-900,00	900,00	0,00
S:a Långfristiga skulder	-900,00	900,00	0,00
Kortfristiga skulder			
2110 Leverantörsskulder	-14 448,00	14 448,00	0,00
2210 Skatteskulder	-11 656,00	4 638,00	-7 018,00
S:a Kortfristiga skulder	-26 104,00	19 086,00	-7 018,00
S:a Eget kapital, avsättningar och skulder	-92 557,18	19 986,00	-72 571,18
Beräknat resultat	0,00	281 064,00	281 064,00

# Resultatrapport

## Preliminär

Räkenskapsår: 17-01-01 - 17-12-31

Resultatenhet: Hela föreningen

Period: 17-01-01 - 17-07-31

	Perioden	Tot fg år
<b>Rörelsens intäkter och lagerförändring</b>		
Nettomsättning		
3510 Medlemsavgifter	2 700,00	2 200,00
S:a Nettomsättning	2 700,00	2 200,00
Övriga rörelseintäkter		
3920 Kommunala bidrag	474 000,00	325 000,00
S:a Övriga rörelseintäkter	474 000,00	325 000,00
S:a rörelseintäkter och lagerförändring	476 700,00	327 200,00
<b>Bruttovinst</b>	476 700,00	327 200,00
<b>Rörelsens kostnader</b>		
Övriga externa kostnader		
6400 Data	-21 046,50	-5 534,00
6510 Kontorsmaterial	-75,00	0,00
6540 Annonskostnader	-1 488,00	-10 375,00
6550 Trycksaker	0,00	-10 000,00
6560 Seminarier och möten	-80,00	-165,00
6811 Telefon och internet	-638,00	-2 312,00
6840 Avgift plustgiro	-750,00	-600,00
6850 Porto	-89,50	-447,50
6860 Postbox	0,00	-2 437,50
7331 Resekostnader	-1 667,00	-1 209,00
7690 Övr kostnader	-500,00	-1 100,00
S:a Övriga externa kostnader	-26 334,00	-34 180,00
Personalkostnader		
5010 Löner	-128 125,00	-198 000,00
5610 Sociala avgifter	-31 257,00	-62 202,00
5611 Avtalsförsäkringar	-9 920,00	-13 673,00
5612 Löneskatt	0,00	-747,00
S:a Personalkostnader	-169 302,00	-274 622,00
S:a Rörelsens kostnader inkl råvaror	-195 636,00	-308 802,00
<b>Rörelseresultat före avskrivningar</b>	281 064,00	18 398,00
<b>Rörelseresultat efter avskrivningar</b>	281 064,00	18 398,00
<b>Rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader</b>	281 064,00	18 398,00
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>	281 064,00	18 398,00
<b>Resultat före bokslutsdispositioner och skatt</b>	281 064,00	18 398,00
<b>Resultat före skatt</b>	281 064,00	18 398,00
<b>Beräknat resultat</b>	281 064,00	18 398,00

Strategienheten  
Marcus Jakobson

## Resepolicy

Östhammars kommun arbetar aktivt för att verksamheten ska bli miljövänligare och resurssnålare. Tjänsteresorna har identifierats som en mycket viktig del att arbeta med eftersom de kräver stora bränslemängder och medför betydande negativa miljöeffekter.

Denna policy, med underliggande riktlinjer för hur vi ska resa, är framtagen för att kortfattat och enkelt tydliggöra hur vi som anställd eller förtroendevald ska förhålla oss till olika transportslag. Östhammars kommun har idag en alltför omfattande användning av bil för tjänsteuppdrag. I en del fall är denna användning motiverad och svår att göra något åt, men i många fall kan vi faktiskt ändra detta mönster.

Vi ska alltid:

- Fundera om resan behöver göras eller om ärendet kan lösas på annat sätt
- Välja gång, cykel eller kollektiva färdmedel i första hand om resan ändå behöver göras
- Tillhandahålla fordon till vår personal som har de lägsta CO<sub>2</sub>-utsläppen för de resor där det ej är möjligt att använda kollektiva färdmedel

Östhammars kommun vill, tillsammans med våra anställda och förtroendevalda, göra vad vi kan för att minska vår organisations utsläpp av klimatpåverkande gaser. Hur vi vill göra det tydliggör vi i bilagda Riktlinjer för hur vi reser.

Marcus Jakobson  
Energi- och klimatstrateg

Strategienheten  
Marcus Jakobson

## Riktlinjer för hur vi reser

### Omfattning och berörda

Riktlinjerna är styrande för resor som sker inom tjänsten eller politiska uppdrag och som betalas av Östhammars kommun. Riktlinjerna syftar till ett mer miljöanpassat, hälsofrämjande och kostnadseffektivt resande.

### Ansvar

Samtliga medarbetare och förtroendevalda i Östhammars kommun har ett ansvar för att planera sina resor så att de följer dessa riktlinjer. Varje chef ansvarar för att medarbetarna känner till riktlinjerna för tjänsteresor och följer upp att riktlinjerna efterlevs. I de fall olika aspekter kommer i konflikt med varandra beslutar ansvarig chef utifrån ett helhetsperspektiv, där miljöpåverkan, tidsåtgång för resan, arbetsuppgifternas art och medarbetarnas individuella förutsättningar och behov beaktas. För revidering av riktlinjerna krävs beslut av kommunstyrelsen.

## Riktlinjer för vilka färdmedel vi ska välja vid tjänsteresor:

### Fundera först på om det finns ett alternativ till fysisk resa

Möjligheterna att använda olika typer av digital kommunikation för möten ökar hela tiden. I samband med att ett möte planeras av medarbetare och förtroendevalda i Östhammars kommun ska det övervägas om det istället är möjligt att ersätta det fysiska mötet med telefonmöte eller möte via dator. Ställ också en förfrågan om denna möjlighet i kontakten med extern eller intern mötesarrangör när du bjuds in till ett möte. Kontakta IT-kontoret om du behöver hjälp.

### Korta resor

För tjänsteärenden upp till 2 km enkel väg ska promenad eller cykel användas när väder och väglag så tillåter. I de fall som elcykel finns tillgänglig på arbetsplatsen ska den användas i stället för bil för uppdrag upp till 5 km enkel väg. Hjälmskylt bör användas vid cykling i tjänsten och arbetsgivaren ska tillhandahålla sådan. Om du på din arbetsplats har denna typ av tjänsteuppdrag på rimligt cykelavstånd och saknar tjänstecykel eller elcykel, kan du prata med din chef om att köpa in sådan.

### Buss

För resor mellan kommunens tätorter ska buss användas. Detsamma gäller för resa till Uppsala liksom till Arlanda eller Stockholm där kombinationen av buss och tåg ska användas. Genom att åka kollektivt minskar vi vår organisations

klimatpåverkan, sänker kostnaderna (bilkostnader, bränslekostnader, parkeringsavgifter) samt frigör kommunens bilar för de uppdrag de är tänkta för, vilket är för transporter dit kollektiva färdmedel inte når.

Bilar ska ej stå parkerade i Uppsala, Arlanda eller Stockholm, och därmed vara låsta för annan angelägen användning. Genom att åka kollektivt har vi också möjlighet att t.ex. förbereda oss för mötet som vi ska på, eller på annat sätt arbeta, vilket torde uppväga eventuell tidsvinst med att åka bil.

### **Kommunens bilar**

Kommunens bilar ska användas främst för uppdrag inom kommunen dit kollektivtrafik inte når. Som exempel kan nämnas möten, besiktningar eller tillsyn utför för tåtorterna eller hemtjänstens längre resor mellan olika brukare.

Ett annat exempel på när bil kan användas kan vara när uppdraget kräver det, t.ex. när tyngre eller skrymmande utrustning behöver fraktas. Är resan nödvändig för besiktning av objekt etc. så sträva efter att samla upp ett antal ärenden till ett tillfälle för att optimera resorna och tidsåtgången för dessa.

Kvällstid är bilarna mindre bokade och kollektiva möjligheter kan vara begränsade. För tjänsteuppdrag som påbörjas efter klockan 17 kan bil därför vara ett alternativ till kollektiva färdmedel.

Östhammars kommun tillhandahåller poolbilar som finns placerade på Bilstagarärdets parkering nära kommunhuset i Östhammar. Dessa är tillgängliga att boka för alla förvaltningar via intranätet. Bilpoolen tillhandahåller så kallade supermiljöbilar, vilket innebär elbilar och laddhybrider, men även en konventionell miljöbilsklassad bil med dragkrok samt en minibuss finns att boka.

### **Egen bil**

Användning av egen bil för tjänste- eller förtroendeuppdrag ska undvikas. Resa med egen bil ska godkännas av behörig chef eller motsvarande innan resan påbörjas. Möjligheten att i första hand använda kollektiva färdmedel och i andra hand kommunbil ska alltid prövas innan godkännande sker.

### **Tåg**

Långväga resor inom Sverige ska i första hand ske med tåg. Tågbiljett ska om möjligt beställas 14 dagar i förväg för att erhålla lägsta möjliga pris. Inom Sverige gäller normalt att resan sker i 2:a klass. Kostnad för tågresor ersätts alltid av arbetsgivaren, även om kostnaden är högre än motsvarande resa med bil.

### **Flyg**

Flyg utnyttjas i första hand för utrikesresor samt till destinationer där tåg eller buss i linjetrafik inte utgör ett realistiskt alternativ. Generellt gäller att resan måste vara längre än 50 mil för att flyg ska övervägas. Till destinationer som Göteborg och Malmö ska dock tåg alltid väljas.

### **Anslutningsresor och resor på destinationsorten**

Inom Sverige ska anslutningsresor göras med kollektiva färdmedel i första hand. Resor på destinationsorten ska i första hand göras med kollektiva färdmedel och i andra hand med taxi eller hyrbil. Vid beställning av taxi eller hyrbil ska miljöbil efterfrågas.

### **Beställning av resor**

Beställningar av biljetter, hotellrum, hyrbilar m.m. ska göras genom den resebyrå som Östhammars kommun har avtal med. Resebyrån ska hjälpa varje rese- när på ett sådant sätt att Östhammars kommuns riktlinjer för tjänsteresor följs.

### **Konferensarrangemang och möten**

Konferenser i egen regi ska i första hand förläggas inom länet, och så att allmänna kommunikationer kan användas. Mötes- och konferenstider anpassas till allmänna kommunikationer. Denna anpassning ska göras för alla typer av möten och sammanträden.

### **Tillämpning av riktlinjerna**

Riktlinjerna anger hur resor som görs inom tjänsten eller uppdraget ska göras. För att vara mer konkret förtydligar den också hur vi ska resa till vissa angivna destinationer eller uppdrag. Riktlinjerna i övrigt kan av givna skäl inte detaljstyra vilken lösning som är den optimala i varje enskild situation, utan utgår från att varje medarbetare och förtroendevald på bästa sätt tillämpar riktlinjerna så att deras intention, att minska vår organisations utsläpp av klimatpåverkande gaser, nås.

Marcus Jakobson  
Energi- och klimatstrateg



## Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 för Uppsala län - remissversion

Region Uppsala har tagit fram ett förslag till länsplan för regional infrastruktur 2018-2029 för Uppsala län. Regionala utvecklingsnämnden beslutade den 16 juni att sända förslaget på remiss och vi bjuder nu in er att komma med synpunkter på förslaget.

Förslaget innehåller nuläge, brister och behov i transportsystemet i Uppsala län, samt förslag till fördelning av medel för att åtgärda bristerna.

Länstransportplanen innehåller även en miljökonsekvensbeskrivning samt en samlad effektbedömning av förslaget.

Förslaget hittar ni med följande länk: [www.regionuppsala.se/ltp](http://www.regionuppsala.se/ltp). Där finner ni också länkar till Trafikverkets websida.

Som en hjälp till er önskar vi att ni besvarar nedanstående frågor:

1. Anser ni att planens mål och inriktning är relevanta utifrån ert perspektiv respektive ur ett regionalt perspektiv?
2. I kapitel fyra redogörs för regionalt prioriterade brister per stråk. Delar ni prioriteringarna utifrån ert perspektiv respektive ur ett regionalt perspektiv?
3. I planen fördelas medel till olika typer av åtgärder och åtgärdsområden. Utifrån de prioriteringar som redogörs för, tror ni att planen kommer att bidra till de mål som definieras i kapitel 2?
4. Hur anser ni att planen påverkar möjligheten till ett ökat bostadsbyggande?

Region Uppsala önskar era synpunkter **senast den 30 september 2017**. Synpunkter skickas till: [region.uppsala@regionuppsala.se](mailto:region.uppsala@regionuppsala.se). Märk ert yttrande med diarienummer och Länstransportplan 2018-2029 för Uppsala län.

Kontakt:

Om du har frågor kontakta Ola Kahlström, 018-617 01 48, [ola.kahlstrom@regionuppsala.se](mailto:ola.kahlstrom@regionuppsala.se)

**Regionkontoret**

Storgatan 27 | Box 602 | 751 25 Uppsala | tfn vx 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

[www.regionuppsala.se](http://www.regionuppsala.se)

## Remissvar gällande länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2018-2029

Region Uppsala har tagit fram ett förslag till länsplan för regional infrastruktur 2018-2029 för Uppsala län. Regionala utvecklingsnämnden beslutade den 16 juni att sända förslaget på remiss.

### FÖRSLAG TILL YTTRANDE

Kommunen har besvarat följande frågor:

1. Anser ni att planens mål och inriktning är relevanta utifrån ert perspektiv respektive ur ett regionalt perspektiv?

*Svar: I remisshandlingen anser kommunen att både förutsättningar för regionen samt de åtta målen främst speglar en utblick från Uppsala kommun. Trots att länet som helhet har hög tillväxt finns det stora inomregionala skillnader när det gäller förutsättningar för tillväxt och utveckling. Skillnaderna består framför allt i infrastruktur och möjligheterna att attrahera kompetenta medarbetare på alla nivåer i offentlig och privat sektor. För att fortsätta utveckla en stark delregional arbetsmarknad måste skillnaderna utjämnas. Dessa skillnader bör därför åskådliggöras tydligare för att sedan kunna hanteras och därmed skapa bättre förutsättningar för regionen.*

*Östhammars kommun anser vidare att mål och inriktning tydligare ska belysa vikten av transportsystemets roll i att skapa förutsättningar för att **öka samspelet inom regionen** och motverka regionala obalanser. Kommunen anser att målet med "ett tillgängligt och inkluderande transportsystem" ska utvecklas till, att även tydligare inkludera mål och strategier om att skapa balans inom regionen.*

*Enligt kommunen bör det i mål 7 läggas till att **säkerheten** också är viktig i samband med godstransporter.*

*Enligt kommunen bör det i mål 8 läggas till att **hållbarhet** är viktigt i samband med bostadsbyggande kopplat till transportsystemet.*

*Kommunen saknar en tydlig koppling till regeringens direktiv om **ett inkluderande samhälle** samt direktivet om **digitalisering**.*

*Kommunens saknar statistik och därpå naturligt följande analys av den arbetspendling som sker i länet.*

2. I kapitel fyra redogörs för regionalt prioriterade brister per stråk. Delar ni prioriteringarna utifrån ert perspektiv respektive ur ett regionalt perspektiv?

*Svar: Nej. Sedan Regionförbundet Uppsala län fick ansvar för att genomföra prioritering och planering av infrastrukturen i Uppsala län, har frågan om infrastruktur försörjning av länets östra del varit prioriterad. Regionförbundets medlemmar åtog sig för mer än tio år sedan att den underdimensionerade länsväg 288, skulle byggas om och "uppgraderas" till en väg med en standard som kan erbjuda 100 km/tim och mötesfri 2+1 väg. Åtagandet har hela tiden varit att hela sträckan mellan Jälla och Östhammar, skulle byggas om och då resurserna varit begränsade har hela projektet etappindelats i fyra etapper. Det som nu återstår är etappen mellan Gimo – Börstil, en sträcka som idag är ca 17 km. I förslaget till Länstransportplan saknas det ovan beskrivna åtagandet, något som kan få olyckliga konsekvenser.*

*Östhammars kommun är den del av Region Uppsala som fortfarande saknar ändamålsenlig och trafiksäker infrastruktur. För att kommunen ska kunna bidra ytterligare till regionens positiva utveckling, när det gäller befolknings- och näringslivstillväxt, krävs en obruten "artär" mellan kusten och Uppsala. Stora företag och offentliga arbetsgivare såsom, Sandvik Coromant, AB, Forsmarks kraftgrupp, SKB, ISS, Region Uppsala samt Östhammars kommun måste kunna räkna med att försörja sin verksamhet med kompetens i framtiden. Många medarbetare pendlar idag längs stråket och många av företagens och inte minst regionens medarbetare i Uppsala kräver rimliga pendlingsmöjligheter. För Sveriges välstånd, viktiga export- och energiproducerande företag måste kunna utvecklas och växa även i framtiden. Utan dessa företag kan inte vår region ta tillvara sin stora framtidspotential. I kommunen finns många mindre företag som försörjs med kompetens, varor och tjänster vilka är beroende av en god infrastruktur. Den östra delen av regionen har dessutom många tillresta deltidsboende samt en blomstrande besöksnäring. Östhammars kommun har dessutom visat på att det är möjligt att skapa möjligheter att bygga 2-3000 nya bostäder längs med stråket mellan Alunda/Skoby och Öregrund.*

*Trafikverket har gjort en preliminär uppskattning av kostnaden på 255 mkr, för att bygga om hela sträckan till standard 100 km/tim Vidare har Trafikverket har meddelat att det endast finns två alternativ till ombyggnation:*

1. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder 80km/tim
2. 100/km tim mötesfri väg.

*Östhammars kommun förutsätter att Region Uppsala i Länstransportplanen anslår resurser för att bygga "färdigt" vägen enligt det ovan beskrivna åtagandet Samtliga partier i Östhammars kommunfullmäktige delar denna syn på frågan, som är av stort regionalt intresse.*

*I den rådande Länstransportplanen finns 180 mkr anslagna för sträckan Gimo – Börstil. Östhammars kommun föreslår att ytterligare 75 mkr anslås till projektet och att dessa tas från potten ”kollektivtrafikfrämjande åtgärder”. Det finns ingen spårbunden trafik i Östhammars kommun och för att skapa förutsättningar för samspel och regional balans inom länet är vägsträckan oerhört viktig.*

*Enligt regeringens direktiv är det viktigt att bidra till bättre förutsättningar för bostadsbyggande. Uppsala kommun, som har hög tillväxt, bygger en ny stadsdel i Gränby och har ett utvecklingsstråk längs 288 mot Lindbacken. Östhammars kommun bidrar gärna till den utvecklingen genom att länka samman detta utvecklingsstråk med Östhammars kommuns visioner och på så vis stärka regionen med fler bostäder längs hela väg 288.*

3. I planen fördelas medel till olika typer av åtgärder och åtgärdsområden. Utifrån de prioriteringar som redogörs för, tror ni att planen kommer att bidra till de mål som definieras i kapitel 2?

*Svar: Kommunen anser att målen i sig är otydliga (se svar på fråga 1). I övrigt anser kommunen att planen kommer att bidra till de uppsatta målen.*

4. Hur anser ni att planen påverkar möjligheten till ett ökat bostadsbyggande?

*Svar: Kommunen anser att de investeringar som görs i transportsystemet kan bidra till att öka tillgängligheten och möjligheten att nå fler arbetsplatser. Kommunen anser att planen kan bidra till bostadsbyggande genom att satsa på viktiga regionala stråk som knyter samman regionen och möjliggör bostadsbyggande utmed dessa stråk.*

Enligt sändlista

Datum: 2017-07-06  
Diariennr: SSM2017-3115  
Dokumentnr: SSM2017-3115-1

## Remiss av förslag till föreskrifter om friklassning av material, byggnadsstrukturer och områden

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) ger härmed möjlighet att lämna synpunkter på ett förslag till omarbetade föreskrifter om friklassning av material, byggnadsstrukturer och områden vid verksamhet med joniserande strålning, med tillhörande vägledningstexter och konsekvensutredning. Med friklassning avses att sådant som endast är svagt förorenat med radioaktiva ämnen under vissa förutsättningar får hanteras eller användas i samhället utan fortsatt kontroll från strålskyddssynpunkt.

Förslaget till föreskrifter finns att hämta på <http://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Om-myndigheten/Remisser/>. SSM önskar få in eventuella synpunkter senast **den 30 september 2017**. Synpunkterna skickas till [henrik.efraimsson@ssm.se](mailto:henrik.efraimsson@ssm.se) eller till Strålsäkerhetsmyndigheten, 171 16 Stockholm. Ange referens SSM2017-3115.

Föreskriftsförslaget gäller både tillståndspliktiga och anmälningspliktiga verksamheter, jämför de båda pågående remisserna om grundläggande bestämmelser för tillstånds- respektive anmälningspliktiga verksamheter, se länken till myndighetens hemsida ovan.

Föreskriftsförslaget baseras delvis på det förslag till ny lag och förordning om strålskydd som myndigheten lämnade till regeringen den 30 juni 2016, se <http://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Om-myndigheten/Aktuellt/Nyheter/Forslag-till-ny-lag-och-forordning-om-stralskydd/>. Föreskrifterna kan komma att justeras beroende på slutlig utformning av lag och förordning om strålskydd.

Den 6 september arrangerar SSM ett heldagsseminarium kring förslaget till föreskrifter. Ett preliminärt program finns att hämta på samma webbsida som föreskriftsförslaget. Seminariet är öppet för alla och hålls på Solna Summit, Hemvärnsgatan 9 i Solna. Anmäl dig till [henrik.efraimsson@ssm.se](mailto:henrik.efraimsson@ssm.se) senast den 25 augusti. Ange vid anmälan om du vill hålla en kort presentation av preliminära synpunkter på föreskriftsförslaget.

Med vänlig hälsning

Johan Anderberg

Avd. för radioaktiva ämnen



## Sändlista

### *Verksamhetsutövare med öppna strålkällor*

Active Biotech AB  
Astra Zeneca AB  
Innventia AB  
Ludwiginstitutet för cancerforskning  
Microbial Analytics Sweden AB  
Novandi Chemistry AB  
Q-Med AB  
Rise AB  
Tracerco Norge AS  
Zelmic AB

ALS Scandinavia AB  
ALERIS AB  
Capio S:t Görans sjukhus AB  
Chromafora AB  
Danderyds sjukhus AB  
Södersjukhuset AB  
Thermo Fisher Scientific  
Tio Hundra AB  
Unilabs AB

Chalmers tekniska högskola  
Göteborgs universitet  
Högskolan i Skövde  
Karolinska institutet  
Kungliga Tekniska Högskolan  
Linköpings universitet  
Linnéuniversitetet  
Luleå tekniska universitet  
Lunds universitet  
Mittuniversitetet  
Stockholms universitet  
Svensk Kärnbränslehantering AB  
Sveriges Lantbruksuniversitet  
Totalförsvarets Forskningsinstitut  
Umeå universitet  
Uppsala universitet  
Örebro Universitet

### *Verksamhetsutövare med acceleratorer*

Dentsply IH AB  
European Spallation Source ERIC  
Karolinska institutet  
Kungliga Tekniska Högskolan  
Lunds universitet  
Lunds universitet (MAX IV)  
Svensk Kärnbränslehantering AB  
Tullverket  
Uppsala universitet  
Uppsala universitet (TSL)

### *Kärntekniska anläggningar*

Barsebäck Kraft AB  
Cyclife Sweden AB  
Forsmarks Kraftgrupp AB  
OKG Aktiebolag  
Ranstad Industricentrum AB  
Ranstad Mineral AB  
Ringhals AB  
Studsvik Nuclear AB  
AB Svafo  
Svensk Kärnbränslehantering AB  
Vattenfall AB  
Westinghouse Electric Sweden AB

### *Universitetssjukhus*

Akademiska sjukhuset  
Karolinska Universitetssjukhuset  
Norrlands Universitetssjukhus  
Sahlgrenska Universitetssjukhuset  
Skånes universitetssjukhus  
Universitetssjukhuset i Linköping  
Universitetssjukhuset Örebro



*Branschorganisationer*

Avfall Sverige  
Jernkontoret  
AB Järnbruksförnödenheter  
Metallvärden i Sverige AB  
Svenska Petroleum och  
Biodrivmedel Institutet  
Vårdföretagarna  
Näringslivets regelnämnd  
Svenskt näringsliv

*Avfallsbolag*

Fortum Waste Solutions AB  
Ragn-Sells AB  
Stena Recycling AB  
SUEZ

*Regioner, landsting och kommuner*

Sveriges kommuner och landsting  
Norrbottens läns landsting  
Västerbottens läns landsting  
Landstinget Västernorrland  
Region Jämtland Härjedalen  
Region Uppsala  
Landstinget Sörmland  
Örebro läns landsting  
Region Västmanland  
Landstinget i Värmland  
Landstinget Dalarna  
Region Gävleborg  
Stockholms läns landsting  
Region Gotland  
Västra Götalandsregionen  
Region Östergötland  
Region Jönköpings län  
Landstinget i Kalmar län  
Region Halland  
Landstinget Blekinge  
Region Skåne  
Region Kronoberg

*Kommuner med kärntekniska anläggningar*

Huddinge kommun  
Kävlinge kommun  
Nyköpings kommun  
Oskarshamns kommun

Skövde kommun  
Stockholms stad  
Varbergs kommun  
Västerås Stad  
Östhammars kommun

*Lokala säkerhetsnämnder för kärntekniska anläggningar*

Lokala säkerhetsnämnden Barsebäck  
Lokala säkerhetsnämnden Forsmark  
Lokala säkerhetsnämnden Oskarshamn  
Lokala säkerhetsnämnden Ringhals  
Lokala säkerhetsnämnden Studsvik

*Länsstyrelser*

Länsstyrelsen i Blekinge  
Länsstyrelsen i Dalarna  
Länsstyrelsen i Gotlands län  
Länsstyrelsen i Gävleborg  
Länsstyrelsen i Halland  
Länsstyrelsen i Jämtlands län  
Länsstyrelsen i Jönköpings län  
Länsstyrelsen i Kalmar län  
Länsstyrelsen i Kronoberg  
Länsstyrelsen i Norrbottens län  
Länsstyrelsen i Skåne  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Länsstyrelsen i Södermanlands län  
Länsstyrelsen i Uppsala län  
Länsstyrelsen i Värmlands län  
Länsstyrelsen i Västerbotten  
Länsstyrelsen i Västernorrlands län  
Länsstyrelsen i Västmanland  
Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
Länsstyrelsen i Örebro län  
Länsstyrelsen i Östergötland

*Statliga myndigheter*

Regelrådet  
Kommerskollegium  
Arbetsmiljöverket  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
Naturvårdsverket  
Socialstyrelsen  
Kärnavfallsrådet  
Kärnavfallsfonden



Sveriges geologiska undersökning  
Tillsyns- och föreskriftsrådet  
Inspektionen för vård och omsorg  
Vetenskapsrådet  
Miljö- och energidepartementet  
Strålsäkerhetsmyndighetens avfallsnämnd

*Fackliga organisationer*

LO  
SACO  
Naturvetarna  
TCO  
Vårdförbundet  
UNIONEN  
VISION

*Intresseorganisationer*

Svenska Sjukhusfysikerförbundet  
Svensk förening för Radiofysik  
Svenska Naturskyddsföreningen  
Greenpeace Sverige  
Folkkampanjen mot kärnkraft  
och kärnvapen  
Miljöorganisationernas kärnavfalls-  
granskning, MKG  
Milkas  
Miljöförbundet Jordens vänner  
Miljövänner för kärnkraft  
Sveriges kärntekniska sällskap

*Nordiska strålskyddsmyndigheter*

Geislavarnir ríkisins, Island  
Sundhedsstyrelsen, Strålebeskyttelse (SIS),  
Danmark  
Statens strålevern, Norge  
Strålsäkerhetscentralen STUK, Finland



# Sammanfattning

Minoritetspolitiken har tagit två viktiga steg framåt med den minoritetspolitiska reform som genomfördes 2010, då bl.a. lagen (2009:724) om nationella minoriteter och minoritetsspråk, fortsättningsvis minoritetslagen, trädde i kraft.

För det första ökade antalet kommuner i förvaltningsområden för finska, meänkieli och samiska under de första fem åren från 38 till 75. Antalet landsting i förvaltningsområden utökades under samma tid från 8 till 14. Ytterligare ett tiotal kommuner har beslutat ansöka om att få ingå i förvaltningsområde. Att så många nya kommuner valt att engagera sig för de ytterligare minoritetsrättigheter detta innebär, har sin grund i den omfattande mobilisering som genomförts lokalt av de nationella minoriteterna.

För det andra har de två samiska språkcentrum, som inrättades 2010 inom Sametinget med placering i Östersund och Tärnaby, på kort tid framgångsrikt utvecklat metoder för en nödvändig revitalisering av det samiska språket och dess varieteter. Detta har betydande bäring också på det fortsatta viktiga arbetet för revitalisering av övriga fyra minoritetsspråk.

Det måste i detta sammanhang däremot tyvärr konstateras att minoritetspolitiken misslyckats nästan helt, vad gäller förverkligandet av de grundläggande rättigheter som alla de fem nationella minoriteterna ska tillförsäkras i landets samtliga kommuner. Fortfarande mer än sju år efter minoritetslagens tillkomst uppfattar sig en bred majoritet av landets kommuner föga eller inte alls berörda av lagens krav på stöd till och rättigheter för de fem nationella minoriteterna. Majoritetssamhällets kunskaper om de nationella minoriteterna och minoritetsspråken liksom deras plats i Sverige i dag och historiskt är fortfarande högst bristfälliga.

Utredningen har haft i uppdrag att genomföra en sammanhållen analys av minoritetspolitiken, att se över minoritetslagen samt att utreda ett antal särskilda frågor.

Utredningen har när det gäller minoritetspolitikens övergripande inriktning gjort två bedömningar (avsnitt 3.8). Den första bedömningen är att minoritetspolitiken behöver inriktas i större utsträckning på överföringen av språk och kultur mellan generationerna. Av minoritetspolitikens tre delmål bör därför målet språk och kulturell identitet ges en särskild tyngd. I synnerhet bör frågor som rör språkrevitalisering och ungdomars delaktighet prioriteras.

Den andra övergripande bedömningen är att minoritetspolitiken behöver integreras bättre inom andra politikområden. Utredningen konstaterar att minoritetspolitiken är sektorsöverskridande, men att den på alla samhällsnivåer riskerar att hamna i ett ”stuprör” vid sidan av andra politikområden. Utredningen gör bedömningen att regeringen och övrig offentlig verksamhet bör sträva efter att i ökad grad integrera de minoritetspolitiska frågorna inom övriga sektorsområden. Två förslag tar särskilt sikte på detta, nämligen att regleringen av de nationella minoriteternas rättigheter inom förskolan (avsnitt 6.3.5) och äldreomsorgen (avsnitt 7.5) ska överföras från minoritetslagen till skollagen respektive socialtjänstlagen.

Tyngdpunkten i utredningens uppdrag har varit utvärderingen av minoritetslagen och frågor som ansluter till det. Utredningen gör i denna del en rad bedömningar och lämnar ett antal förslag i kapitel 4. Utredningen kommer fram till att Sverige tills vidare bör behålla och utveckla ordningen med ett utökat skydd inom förvaltningsområden och ett grundläggande skydd som gäller över hela landet (avsnitt 4.1.1). Utredningen konstaterar att det varit oklart om kommuner har möjlighet att utträda ur förvaltningsområde och lämnar ett förslag till hur en utträdesmöjlighet kan regleras i minoritetslagen (avsnitt 4.1.2). Utredningen föreslår att möjligheten enligt 10 § minoritetslagen att skriftligen kontakta vissa särskilt angivna myndigheter på finska och samiska ska utökas till meänkieli, samt att även Arbetsförmedlingen ska omfattas av bestämmelsen (avsnitt 4.1.3).

En central fråga för utredningen har varit minoritetslagens s.k. grundläggande skydd – vissa bestämmelser som gäller samtliga fem nationella minoriteter eller nationella minoritetsspråk. Utredningen konstaterar att skyddet har fått dåligt genomslag generellt och särskilt utanför förvaltningsområdena (avsnitt 4.2.1). Utredningen

föreslår en rad förtydliganden i lagen. För det första föreslås att det ska anges i en särskild bestämmelse att kommuner och landsting ska anta dokumenterade minoritetspolitiska mål och riktlinjer, som ska följas upp. För det andra föreslås även att de ska vara skyldiga att lämna uppgift om sådana mål och riktlinjer på begäran från den myndighet som ansvarar för uppföljningen av minoritetspolitiken (avsnitt 4.2.2). För det tredje föreslås en förtydligad reglering av skyldigheten att informera enligt 3 § minoritetslagen (avsnitt 4.2.3).

Utredningen behandlar frågor om de nationella minoriteternas rättigheter i fråga om samråd med förvaltningsmyndigheter och annat inflytande i avsnitt 4.3. Utredningen konstaterar att samråd sker på det allmännas villkor och i för liten utsträckning, samt att de nationella minoriteterna inte har tillräckliga förutsättningar för att vara jämbördiga parter. Innebörden av förvaltningsmyndigheters skyldighet att samråda med nationella minoriteter föreslås därför formuleras tydligare i lagen (avsnitt 4.3.2). Utredningen föreslår att vissa myndigheter får i uppdrag att stärka minoritetsorganisationernas förutsättningar att utöva inflytande genom utbildning och andra kunskapsförhöjande åtgärder (avsnitt 4.3.3).

Utredningen konstaterar därtill att barn och unga kommer till tals i för liten utsträckning. Utredningen föreslår därför att det anges i lagen att myndigheter särskilt ska beakta förutsättningarna för barn och unga som tillhör nationella minoriteter i frågor om inflytande och samråd (avsnitt 4.3.4).

Utredningen konstaterar även att arbetsbördan för de nationella minoriteternas organisationer på riksnivå har ökat sedan 2010, framför allt på grund av samråd, och att arbetsbördan kan förutses öka. Utredningen föreslår att bidraget enligt förordningen (2005:765) om statsbidrag till nationella minoriteter minst ska fördubblas och att det särskilda stöd som lämnas till Sverigefinländarnas delegation och Svenska Tornedalingars riksförbund – Tornionlaaksolaiset ska höjas. Vidare föreslås att staten lämnar ett sådant stöd även till lämpliga riksorganisationer som företräder den judiska och den romska minoriteten (avsnitt 4.3.5).

Utredningen behandlar även frågor som rör statsbidraget till kommuner och landsting i förvaltningsområde men kommer fram till att det inte finns skäl att förändra den nuvarande ordningen (avsnitt 4.4).

Utredningen gör i kapitel 5 en översyn av ordningen för uppföljning och samordning av minoritetspolitiken. Utredningen kommer

fram till att den nuvarande ordningen har brister och föreslår att regeringen inrättar en särskild myndighet för uppföljning, samordning och främjande av minoritetspolitiken (avsnitt 5.1 och 5.2). I kapitel 5 gör utredningen även bedömningen att det för närvarande inte är möjligt att stärka de nationella minoriteternas rättigheter genom att införa en överklagandemöjlighet (avsnitt 5.3).

Som en del av översynen av minoritetslagen har utredningen haft ett särskilt uppdrag att analysera regleringen av rätten till förskola respektive äldreomsorg på nationella minoritetsspråk. Dessa behandlas i kapitel 6 respektive 7.

Utredningen lämnar en rad förslag som tydliggör rätten till förskola m.m. inom förvaltningsområde. Utredningen föreslår att kommuner ska vara skyldiga att erbjuda hela eller en väsentlig del av förskoleundervisningen på dessa språk, att de ska vara skyldiga att fråga vårdnadshavare om deras önskemål om förskola på språken och att det tydliggörs att den generella tidsfristen för erbjudande om förskola även gäller erbjudande om förskola på minoritetsspråk (avsnitt 6.3.2–6.3.4).

Utredningen lämnar även vissa förslag som helt eller delvis tar sikte på samtliga nationella minoritetsspråk. Skolverket föreslås få i uppdrag att ta fram stöd till huvudmän i förskolan. Detta stöd ska avse både de särskilda rättigheterna i förvaltningsområden och de metoder som kan användas generellt i förskolan för att denna ska kunna fylla en funktion i revitaliseringen av de nationella minoritetsspråken (avsnitt 6.2.1). Utredningen föreslår även att regeringen överväger att komplettera begreppet modersmål med begreppet kulturarvsspråk för de nationella minoritetsspråken i lagstiftning som rör skola och förskola (avsnitt 6.2.2).

Utredningen lämnar förslag som stärker de nationella minoriteternas rättigheter inom äldreomsorgen. Utredningen föreslår en förtydligad reglering av äldreomsorg på minoritetsspråk såväl inom som utanför förvaltningsområde (avsnitt 7.3). Utredningen föreslår att även jiddisch och romani chib ska ges ett visst skydd, samt att kommuner ska vara skyldiga att informera den som ansöker om äldreomsorg om minoritetsrättigheterna. Den föreslagna regleringen lyfter även fram äldres behov av att upprätthålla och kunna känna sig trygga i sin kulturella identitet.

Det har under utredningens gång blivit tydligt att möjligheterna för det allmänna, främst kommuner och landsting, att leva upp till

skyldigheterna i lagen begränsas av brist på språkkunnig personal. Utredningen behandlar detta i kapitel 8 och föreslår uppdrag till myndigheter att utveckla uppdragsutbildningar och att pröva att komplettera relevanta yrkesexamina (avsnitt 8.2.2).

Utredningen går igenom de nationella minoriteternas behov när det gäller hälso- och sjukvård i kapitel 9 och konstaterar bl.a. att behovet av kunskaper om dessa gruppers hälsosituation är stort, samt att det saknas stöd för vårdgivare vad gäller bemötande och kunskap om de nationella minoriteterna. Utredningen bedömer att de nationella minoriteternas rättigheter behöver stärkas inom vården. Utredningen föreslår att det införs ett krav på kunskap om de nationella minoriteterna, deras hälsosituation och deras olika behov i vårdutbildningar på högskolenivå samt att nationella minoriteter lyfts fram särskilt i patientlagen och hälso- och sjukvårdslagen (avsnitt 9.3.1). Utredningen gör även bedömningen att regeringen bör överväga att etablera ett centrum för samisk hälsa (avsnitt 9.3.2). Därtill föreslås ett tydligare uppdrag till myndigheter inom hälso- och sjukvårdsområdet (avsnitt 9.3.3).

Utredningen har haft i uppdrag att utvärdera de samiska språkcentrumen, vilket behandlas i kapitel 10. För detta ändamål har utredningen anlitat professor emerita Leena Huss vars utvärdering finns som bilaga 2 till betänkandet. Utredningen bedömer att språkcentrumens arbete är ett nödvändigt och värdefullt bidrag till revitaliseringen av det samiska språket samt att dessa bör fortsätta sitt arbete. Utredningen föreslår att Institutet för språk och folkminnen får i uppdrag att utreda formerna för att inrätta språkcentrum även för meänkieli och finska, samt utreda förutsättningarna för att skapa motsvarande funktion för jiddisch och romani chib.

I kapitel 11 går utredningen igenom behovet av, och lämnar förslag till, kunskapshöjande åtgärder och synliggörande av nationella minoriteter och minoritetsspråk. Utredningen konstaterar att kunskapsnivån är låg. Utbildningsradion (UR) är den enskilda aktör som på senare tid mer omfattande tagit fram kunskapshöjande program såväl för skolan som riktade till allmänheten genom sändningar i public service.

Utredningen bedömer bl.a. att det i det kommande sändningstillståndet för public service-media bör tas hänsyn inte enbart till kvantitet utan även kvalitet i fråga om sändningar på de nationella minoritetsspråken. Utredningen bedömer vidare att jiddisch bör ges

samma ställning i sändningstillståndet som övriga minoritetsspråk (avsnitt 11.2.2).

När det gäller utbildningsväsendet konstaterar utredningen att målet i skolans läroplaner om kunskap om de nationella minoriteterna uppfylls i allt för låg utsträckning. Utredningen föreslår att uppdrag ges till Skolverket att genomföra en riktad efterhandsgranskning av läromedel, med avseende på hur de nationella minoriteterna och deras rättigheter framställs, samt att regeringen överväger att ge Skolverket i uppdrag att utöka utbudet av utbildningsmaterial om de nationella minoriteterna och minoritetsspråken (avsnitt 11.3.1). Därtill föreslår utredningen att regeringen ser över möjligheterna att införa ett krav på kunskap om de nationella minoriteterna och deras rättigheter i examensmålen för lärare, samt ger Skolverket i uppdrag att vidta kunskapshöjande insatser i skolan (avsnitt 11.3.2).

Utredningen föreslår även att regeringen ger Folkbildningsrådet i uppdrag att utarbeta en handlingsplan för ökad medvetenhet om de nationella minoriteterna och deras rättigheter inom folkbildningen. I fråga om examensmålen för folkhögskollärare föreslås ett tillägg om att beakta nationella minoriteters rättigheter (avsnitt 11.3.3). Utredningen föreslår dessutom att Kungliga Biblioteket, Myndigheten för kulturanalys, Riksantikvarieämbetet, Riksteatern och Statens historiska muséer ges i uppdrag att också beakta nationella minoriteter och minoritetsspråk i sin verksamhet (avsnitt 11.4.4).

Utredningen behandlar i kapitel 12 slutligen ett antal frågeställningar som inte uttrycks i utredningens direktiv men ändå har bäring på utredningens huvuduppdrag:

- språk som diskrimineringsgrund (avsnitt 12.1),
- behovet att se över vilka nationella minoriteter och minoritetsspråk som bör erkännas av Sverige och benämningen av dessa (avsnitt 12.2)
- bevarandeprogram för de nationella minoritetsspråken (avsnitt 12.3)
- Institutets för språk och folkminnen ansvar för språkvård i fråga om de nationella minoriteternas varieteter och dialekter (avsnitt 12.5)
- hanteringen av historiska övergrepp och kränkningar (avsnitt 12.6)

- behovet av egna institutioner för de nationella minoriteterna och minoritetsspråken (avsnitt 12.7) och
- behovet av att regeringen i dialog med Sveriges Kommuner och Landsting lyfter frågan om efterlevnaden av minoritetslagen (avsnitt 12.8).

Utredningen tar i avsnitt 12.4 särskilt ställning mot den negativa särbehandlingen av det nationella minoritetsspråket jiddisch i flera sammanhang såsom vid utfärdande av sändningstillstånd för public service-företagen och insatser för lärarutbildning.

## REMISSSVAR på Kulturdepartementets remiss: Nästa steg? Förslag för en stärkt minoritetspolitik

Östhammars kommun har erhållit utredningen ”Nästa steg? Förslag för en stärkt minoritetspolitik för yttrande. (SOU 2017:60)”

Utredningen är omfattande och noggrant utförd och förslagen för vidare åtgärder för stärkt minoritetspolitik är önskvärda och efterfrågade.

I utredningen riktas kritik mot Sveriges kommuner för att man inte tar tillräckligt stort ansvar för minoritetspolitiken och föreslår att alla kommuner ska ha tydliga mål med minoritetspolitiken som ska följas upp.

Utredningen kommer fram till att den nuvarande minoritetspolitiken misslyckats på flera viktiga punkter och vill nu att minoritetspolitiken inriktas mera på revitalisering och överföring av språken och kulturen mellan generationerna (varvid speciellt ungdomars delaktighet ska prioriteras) och föreslår därför bl.a. att

- Regleringen av de nationella minoriteternas rättigheter inom förskolan och äldreomsorgen ska överföras från minoritetslagen till skollagen respektive socialtjänstlagen
- Lagtexten i minoritetslagen ska förtydligas. Bland annat ska förskola och äldreomsorg erbjudas *helt eller till väsentlig del* på finska, samiska eller meänkieli inom förvaltningsområden. (I stället för "helt eller delvis" som lagen säger idag).
- Kommuner ska ha skyldighet att informera äldre som ansöker om omsorg om deras språkliga rättigheter.
- Regeringen ska utreda möjligheten att inrätta språkcentrum för finska och meänkieli enligt modellen för de samiska språkcentrumen.

Alla dessa förslag är utmärkta och stöds och välkomnas av Östhammars kommun. Östhammars kommun anser vidare att minoritetspolitiken måste fås in i alla kommunens ordinarie verksamheter. Den måste finnas överallt där mänskliga rättigheter finns i kommunal och statlig verksamhet.

---

#### POSTADRESS

Box 66  
Fakturaadress  
Box 106  
742 21  
Östhammar

#### BESÖKSADRESS

Stångörsgatan 10  
742 21 Östhammar

#### TELEFON

+46 (0) 173 860 00

#### E-POST

kommunen@osthammar.se  
www.osthammar.se

#### ORG.NUMMER

212000-0290

#### V.A.T. NO

SE212000029001

#### BANKGIRO

233-1361



## Till remissinstanserna enligt särskild sändlista

### Regional cykelstrategi för Uppsala län - remiss

Ett förslag till Regional cykelstrategi för Uppsala län är ute på remiss till den 15 september. När alla remissvar har kommit in utarbetas en ny version, som sedan behandlas av regionala utvecklingsnämnden den 19 oktober 2017. Strategin fastställs därefter av regionstyrelsen innan årsskiftet.

Alla remisshandlingar laddas ner på [www.regionuppsala.se/cykel](http://www.regionuppsala.se/cykel). Av hänsyn till miljön distribueras inga tryckta exemplar.

Berörda remissinstanser skickar in skriftliga synpunkter senast 15 september 2017 i digital form till [region.uppsala@regionuppsala.se](mailto:region.uppsala@regionuppsala.se) och ange diarienummer RUN2017-0027.

För att underlätta sammanställning av remissvaren ber vi er att besvara de frågor som ställs och disponera remissvaren efter dokumentets rubriker.

#### Remissens syfte

Remissen syftar till att:

- få synpunkter på förslaget till regional cykelstrategi för Uppsala län
- öka engagemanget och kunskapen kring de regionala cykelfrågorna

#### Presentation av förslaget

Region Uppsala erbjuder stöd i form av presentationer och fördjupad diskussion kring strategiförslaget under remissperioden. Bland annat inbjuds samtliga remissinstanser och övriga intresserade till en remisskonferens den 25 augusti kl. 9.00-12.00, i Uppsala. Anmälan görs på [www.regionuppsala.se/cykel](http://www.regionuppsala.se/cykel) senast den 21 augusti.

#### Frågor och information

Frågor som gäller strategiförslaget som helhet kan besvaras av Cecilia Carlqvist, infrastrukturstrateg, e-post: [cecilia.carlqvist@regionuppsala.se](mailto:cecilia.carlqvist@regionuppsala.se), tfn: 018-617 01 44

Uppsala 2017-05-17

*Jenny Lundström, ordförande för Regionala utvecklingsnämnden*

#### Bilagor

1. Regional cykelstrategi för Uppsala län, remissversion
2. Processbild för mål, strategi, insatsområden
3. Stråk i Uppsala län
4. Sändlista remissinsatserna

Enheten för hållbar utveckling  
Cecilia Carlqvist  
E-post: [cecilia.carlqvist@regionuppsala.se](mailto:cecilia.carlqvist@regionuppsala.se)

## REMISSVERSION



### Regional cykelstrategi för Uppsala län



**Regionkontoret**

Storgatan 27 | Box 602 | 751 25 Uppsala | tfn vx 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

[www.regionuppsala.se](http://www.regionuppsala.se)

## Innehållsförteckning

Förord .....	3
1. Bakgrund .....	4
2. Syfte och avgränsning .....	5
3. Fördelar med ökat cyklande .....	6
4. Förutsättningar i Uppsala län.....	7
5. Cykelstrategins koppling till regional utvecklingsstrategi för Uppsala län.....	9
6. Framtidsbild.....	10
7. Målstruktur .....	11
7.1. Mål .....	12
7.2. Strategier.....	13
7.3. Insatsområden, indikatorer och aktörer.....	13
8. Genomförande .....	20
9. Prioriteringsprinciper.....	22
9.1. Prioriteringsprinciperna för att rangordna objekt utmed statligt- och kommunalt vägnät.....	23
9.2. Prioriteringsprinciperna för gång- och cykelvägar inom statliga vägnätet som medfinansieras av kommuner .....	23
10. Uppföljning .....	25
11. Källförteckning .....	26

## **Förord**

Cykeln är ett fantastiskt transportmedel som på ett smidigt sätt kan lösa en stor del av vårt vardagliga transportbehov – utan att orsaka buller, luftföroreningar och klimatpåverkan. Cykeln ger frihet. Frihet att själv bestämma var och när en resa ska göras, att stanna på vägen eller komma fort fram. Cykeln är också yteffektiv vilket ger minskad trängsel i gaturummet, till gagn för oss alla.

Även om Uppsala stad har en mycket positiv utveckling då det gäller cykling så är andelen cyklister i Uppsala län relativt låg, cirka 13 procent. I landet som helhet har cyklingen minskat. Samtidigt är ungefär hälften av alla bilresor i Sverige kortare än fem kilometer. Det finns alltså en tydlig potential att öka cyklingen, något som skulle innebära mindre buller och mindre utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. En ökad cykling innebär även ökad fysisk aktivitet, vilket kraftigt minskar riskerna för många sjukdomar som t.ex. hjärt-kärlsjukdomar, typ 2-diabetes, cancer och psykisk ohälsa.

Vi behöver stärka cykelns roll i samhällsplaneringen. Faktorer som snabbhet, bekvämlighet, och trygghet spelar stor roll för vilket färdmedel som väljs. Även om cykeln är som mest konkurrenskraftig i tätorterna är den även en självklar komponent för längre resor där cykel kombineras med kollektivtrafik. Detta förutsätter goda anslutande gång- och cykelvägar och säkra parkeringsmöjligheter för cykel vid viktiga målpunkter som stationer, resecentra och arbetsplatser. Ny teknik med allt effektivare elcyklar ökar dessutom cyklingens räckvidd för allt fler och på sikt finns därför goda möjligheter för att skapa ett sammanhängande regionalt cykelvägnät.

För att nå nollvisionen måste cyklistens förutsättningar förbättras. Cyklister är till exempel den grupp som utgör störst andel av de allvarligt skadade trafikanterna. Den största andelen cykelolyckor är singelolyckor där vägrelaterade risker, som dåligt underhåll och olämplig vägutformning, ofta är en bidragande orsak. Genom en aktiv cykelpolitik kan vi bidra till att dessa risker undanröjs.

Regional cykelstrategi för Uppsala län syftar till att främja cyklingen i länet och har tre mål inför 2030: att fördubbla andelen kombinationsresor cykel-kollektivtrafik, öka cykeltrafikens färdmedelsandel med tio procentenheter samt att antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ska halveras. För att åstadkomma en förankrad och väl genomarbetad regional cykelstrategi har en serie workshops genomförts där aktörer, kommuner, intressenter bjöds in för att diskutera, förankra och arbeta fram den regionala cykelstrategins roll, mål, fokus och innehåll. Nu tar vi nästa steg – att genom samverkan med alla aktörer gå från ord till handling och utveckla cykelinfrastrukturen så att cykeln blir det självklara valet för en stor del av vårt transportbehov!

**Jenny Lundström**

*Ordförande*

*Regionala utvecklingsnämnden*

## 1. Bakgrund

Cykeln spelar en viktig roll i skapandet av ett hållbart transportsystem. Det är ett fordon som varken bidrar till ökade utsläpp eller buller. Cykling är till stora delar en lokal och regional företeelse men den utgör ofta en viktig del i hela resekedjan, antingen som början och/eller slut på en längre resa. Därför är det av stor vikt att det är lätt, säkert och tryggt att cykla till kollektivtrafiken, detta gör också att fler får bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken och på sätt kan det möjliggöra att det kollektiva resandet ökar.

När många länsinvånare väljer att cykla istället för att köra bil är det bra för folkhälsan. Det avlastar väginfrastrukturen, frigör mark i tätorter och förbättrar framkomligheten både för kollektivtrafiken på väg och för kvarvarande bilister. När det är lätt och tryggt att cykla till kollektivtrafiken gör det också att det kollektiva resandet ökar och att kollektivtrafiken når ut till fler.

Cykeln innebär också en stor frihet. Cykel som transportmedel är tillgänglig för i stort sett alla oavsett ålder, inkomst, bakgrund, utbildning eller kön. De platser som formas för att prioritera cyklister och gående blir ofta barnvänligare, mindre bullriga och renare.

Utvecklingen av nya typer av cyklar i form av bland annat lastcyklar och elcyklar kommer till viss del att förändra hur cykelresor görs i framtiden. Resorna kommer att kunna bli längre och med cykel kommer en rad olika transportuppgifter att kunna utföras. För att möta de framtida behoven kommer troligen högre krav på en funktionellt utformad och väl utbyggd cykelinfrastruktur att ställas. För att få fler att välja cykeln som transportmedel krävs att gamla föreställningar utmanas och att nya idéer prövas. En ökad cykelandel kommer exempelvis innebära en större efterfrågan på service, nya lösningar i cykelinfrastrukturen och andra kringtjänster kopplat till cykel. Detta kommer tydliggöra behovet av att bland annat stödja näringslivet för att utveckla nya tjänster, nya produkter och innovationer för cykeltrafiken. Region Uppsala är positiva att medverka till få fram nya innovationer inom mobilitetsfrågor. I den regionala utvecklingsstrategin finns skrivningar som styrker att regionen ska stärka förutsättningarna för innovationer.

I den *Regionala cykelstrategi för Uppsala län* synliggörs vilka strategiska satsningar och insatser som krävs för att stärka Uppsala län som en cykelregion, främja cykelkulturen och bli en plats där cykeln är det naturliga färdmedlet för kortare och medellånga resor och kombinationer med cykel-kollektivtrafik samt bil-cykel. Cykelstrategin kopplar an till uttalade målsättningar som finns i den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län som syftar till förbättrade möjligheter att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att transportsystemet ska bidra till bättre folkhälsa och klimat.

## **2. Syfte och avgränsning**

Den regionala cykelstrategin ska vara vägledande och utgöra underlag för den framtida regionala infrastrukturplaneringen. Strategin ligger till grund för ett framtida cykelavsnitt i länstransportplanen. Den ska också säkerställa att effektiva investeringar i cykelinfrastruktur genomförs.

Strategin är en av grunderna för samverkan och samordning inom den regionala infrastrukturplaneringen. Den regionala cykelstrategin fokuserar på vardagsresor, men möjliggör även rekreations- och turismcykling som är av betydelse för besöksnäringen. Strategin ska vara till vägledning och stöd för länets kommuner och deras cykelplanering. Strategin är även underlag till Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket region öst för deras planering.

Cykelstrategin gäller för gång- och cykelväg längs med det regionala statliga vägnätet, dvs. statliga gång- och cykelvägar i Uppsala län. När det gäller gång- och cykelvägar längs det kommunala vägnätet kan kommunerna söka statlig medfinansiering via länstransportplanen.

### 3. Fördelar med ökat cyklande

Medborgare i Uppsala län har mycket att vinna på att investera i insatser för en ökad och säker cykling.

#### Bättre folkhälsa

Ökad färdmedelsandel för cykel leder till en förbättrad folkhälsa. De positiva effekterna består av förbättrad fysisk och psykisk hälsa, vilket är positiva samhällsvinster. Fysisk aktivitet är en av de största friskfaktorerna och ett effektivt sätt att kraftigt minska risken för en rad folksjukdomar. Att genom samhälls- och infrastrukturplanering i större utsträckning främja aktiv transport, såsom gång och cykling, innebär förbättrad folkhälsa. De negativa effekterna består av en ökad risk för cykelolyckor och ökad exponering för luftföroreningar.

#### Attraktivare miljöer

De områden som formas för att prioritera cyklister och gående blir ofta tillgängligare, mindre bullriga och får en bättre luftkvalitet. Cykeln tar betydligt mindre plats än en bil i städerna/tätorterna. Det blir platser där såväl det lokala näringslivets förutsättningar att växa stärks men även främjas folkhälsan och det frigörs ytor för attraktiva utemiljöer som medborgare kan använda för rekreation, spontanidrott, spontanmöten och lekplatser. Ett Uppsala län som i större utsträckning planeras för att främja cykel som färd sätt blir på så vis ett län där närheten till service kan öka och där fler goda livsmiljöer växer fram.

#### Cykling för rekreation och turism - näringslivsutveckling

Satsning på cykelturism möjliggör utveckling av det lokala näringslivet i form av att nya och gamla leder sammanflätas till en fungerande infrastruktur där nya upplevelsetjänster och service kan etableras. Den största ekonomiska effekten på intäktssidan som cykelturism medför är besökarens köp på resan för exempelvis boende, mat, cykelhyra och inträde till sevärdheter. Cykelturism, såväl fritids- och motionscykling, gynnas av längre distanser men alla behöver kortare etapper för att vara intressanta för flera målgrupper. En cykeldestination kännetecknas av längre distans med dagsetapper på 30-50 kilometer vars sträckor bjuder på varierade upplevelser och utbud. Prioriteringen bör främst bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet där det finns brister samt att bygga ihop befintliga och nya leder i turismcykelstråken. Det är viktigt att utgå från anslutningar till kollektivtrafiken när vi arbetar med att förbättra möjligheten för att öka rekreation- och turismcyklingen. Samverkan är viktig mellan kommunernas näringslivsföreträdare, intresseorganisationer och besöksnäringens aktörer för att optimera cykelturismens potential som en näringslivs- och tillväxtfråga.

#### Skapa nya förutsättningar för utveckling och innovationer

För att få fler att cykla krävs öppenhet för att ompröva gamla tankesätt och våga tänka nytt. Det krävs att man sätter sig in i målgruppens vardag för att verkliga förstå utmaningarna som hindrar utvecklingen. En cykelbar infrastruktur är en grundförutsättning men det är så mycket mer som ska fungera för att underlätta cyklistens vardag oavsett om syftet är arbets- och studiependling eller för rekreation och turism.

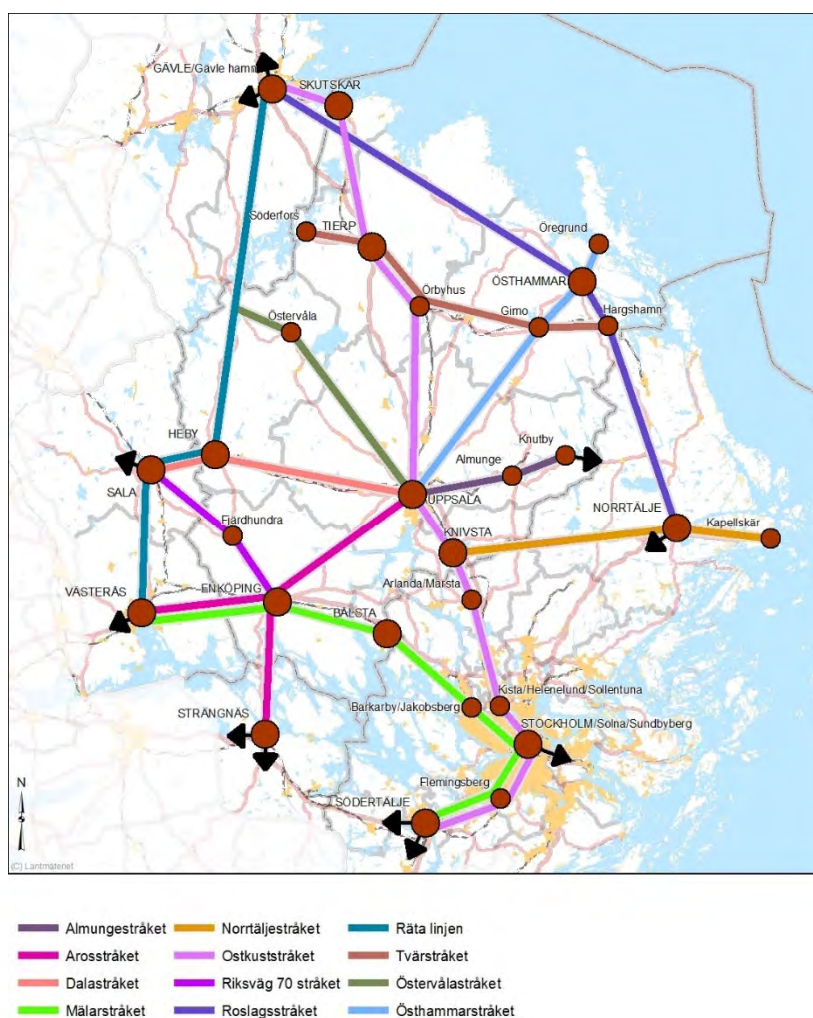
Strategin uppmuntrar alla att tänka till och tänka nytt kring dessa frågor. Speciellt uppmannas offentliga aktörer så som Region Uppsala att föregå med gott exempel. Ett exempel kan vara att implementera ett låncykelsystem vid prioriterade bytespunkter som kopplar an till modern informationsteknologi för att lokalisera, boka och betala för cykeln

för att skapa gynnsamma förutsättningar för ett ökat cyklande i Uppsala län. Vid innovations- och utvecklingsprojekt är det viktigt att bygga in uppföljnings- och förbättringsmetoder som tar hänsyn till cyklistens förutsättningar eftersom detta leder till ständiga utvecklingsprocesser och nya innovationer inom området.

#### 4. Förutsättningar i Uppsala län

Uppsala län består av en stor och ett antal mindre kommunhuvudorterna: Uppsala stad och Enköping, Bålsta, Knivsta, Heby, Tierp, Östhammar och Skutskär. Avstånden mellan orterna är oftast så långa att potentialen för vardagsresor på cykel mellan dem i nuläget är begränsad. Den pågående teknikutvecklingen med bl.a. en ökad användning av elcyklar ökar dock vardagscyklingens räckvidd och på sikt finns en möjlighet att skapa ett sammanhängande regionalt cykelvägnät.

Länet har en stor befolkning på en relativt liten koncentrerad yta och i hög grad är orterna lokaliserade längs stråken och södra del av länet. Uppsala län har också en bra grundstruktur för kollektivtrafik. Kartan nedan visar de befintliga stråken i Uppsala län.



Figur 1: Stråk i Uppsala län



Spridningen av befolkning till ett större antal orter gör att större delen av befolkningen har endera nära till en tågstation, busshållplats eller till sin slutmålspunkt som till exempel sin arbetsplats eller skola.

Hösten 2012 genomfördes en inventering av behovet av cykelvägar<sup>1</sup>. Utgångspunkten var att binda ihop så gott som samtliga länets tätorter. I dialog med kommunerna valdes ytterligare några sträckor ut. Sammanlagt 106 sträckor med en total längd om knappt 900 kilometer inventerades. Syftet med behovsinventeringen var att utifrån olika faktorer sammanställa ett prioriteringsunderlag för tänkbara cykelvägar i hela länet utmed det statliga vägnätet. Med hjälp av prioriteringsunderlaget kunde objektens nytta jämföras med andra inom både den egna kommunen och mellan olika kommuner. Inventeringen utgjorde ett underlag inför länstransportplan för 2014–2025. Kartan nedan visar de befintliga och planerade gång- och cykelvägar i Uppsala län.



Figur 2: Befintliga och planerade gång- och cykelvägar längs statliga vägar i Uppsala län.

De befintliga gång- och cykelvägarna som kartan visar är gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet och informationen är hämtad från Nationella vägdatan (NVDB). De planerade gång- och cykelvägarna är beslutade av Region Uppsala att genomföras via länstransportplanen. Det pågår även ett arbete med att ta fram flera planerade gång- och cykelvägar i länet.

<sup>1</sup> [Länstransportplanen för Uppsala län 2014-2025, del 2](#)

Ansatsen med denna cykelstrategi är att först ta fram mål och strategier för var regionala gång- och cykelvägar ska anläggas. Nästa steg blir utifrån åtgärdsvalsstudier och prioriteringsprinciper att anlägga gång- och cykelvägar.

## 5. Cykelstrategins koppling till regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Den regionala cykelstrategin tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen som tydligt pekar ut betydelsen av långsiktigt hållbara transportlösningar. Genom att skapa förutsättningar för en ökad och säker cykling kan trafikens negativa påverkan på miljön minska samtidigt som folkhälsan förbättras.

Målsättningar i den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län (RUS)<sup>2</sup> är att förbättra möjligheterna att välja kollektivtrafik, gång och cykel samt att transportsystemet ska bidra till bättre folkhälsa och minskad klimatpåverkan. Det finns tre mål i RUS som vägleder cykelstrategin och de presenteras i figuren nedan. Ett av insatsområdena i RUS är att främja resor på cykel genom att erbjuda en utbyggd infrastruktur för cykel. För att nå dit ska cykelvägarna vara säkra och koppla samman tätorter med omlandet. Hela-resanperspektivet är centralt och därför är det viktigt att skapa goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.



<sup>2</sup> [Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län, 2017-04-10](#)

Figur 3: Cykelstrategi ur ett regionalt utvecklingsperspektiv

## 6. Framtidsbild

Framtidsbilden nedan är inriktning på arbetet med cykelfrågor och den är av en övergripande karaktär. Bilden ska beskriva hur cykelregionen Uppsala län ska utvecklas och upplevas fram till 2030. Framtidsbilden handlar om vad som ska uppnås, inte hur.

*I Uppsala län är cykeln ett effektivt och mycket konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Vi har möjlighet att cykla året runt och under hela dygnet. Vi cyklar för att det är snabbt, säkert, enkelt och ekonomiskt. Det bidrar till vårt eget välbefinnande och till en bättre miljö för alla, oberoende av ålder*

*Cykeln är ett naturligt val för de flesta av våra korta och medellånga resor till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Vi använder gärna cykeln för inköp och många av oss cyklar även för rekreation och motion.*

*När vi väljer cykeln kommer vi alltid nära vårt mål och det är lätt att parkera på ett ordnat, tryggt och säkert sätt. Cykeln är alltid lätt att kombinera med andra färdssätt, som gång, kollektivtrafik och bil.*

*Det är inte bara antalet cyklister som ökar utan även typer av cykelfordon. Det möjliggör nya transport- och levnadsvillkor och ökar kraven som ställs på cykelinfrastrukturen. Vi planerar så att infrastrukturen är anpassad för olika cykeltyper vad gäller framförallt bredd på cykelväg/fält och cykelparkeringens utformning.*

För att fler ska välja att cykla behöver cykelns attraktivitet öka. Hur en person väljer att resa beror först och främst på individuella val och förutsättningar. Därefter har upplevelsen av den byggda miljön och den sociala miljön stor betydelse. Är upplevelsen att omgivningarna är cykelvänliga och att det finns en cykelkultur på orten eller i umgängeskretsen är sannolikheten stor att en person också cyklar.

## 7. Målstruktur

Målstrukturen för cykelstrategin är uppdelade i fyra olika nivåer; mål, strategier, insatsområde och indikatorer<sup>3</sup>.



Figur 4: Processbild över mål, strategier och insatsområde

<sup>3</sup> Bilaga 1 – Processbild över mål, strategier och insatsområden

### 7.1. Mål

Cykeltrafiken behöver få en tydligare status och roll som eget färdmedel i planeringen och vid utformningen av det framtida transportsystemet. De flesta av våra resor är korta vardagsresor och där har cykeln många gånger en god potential att ersätta bilen – om förutsättningarna finns. Genom att göra det enklare, effektivare och säkrare att cykla samt att i ökad utsträckning se cykeln som komplement till kollektivtrafiken kan också arbetspendling möjliggöras över större avstånd. Cykelstrategin tar sin utgångspunkt i såväl nationella som regionala mål rörande transporter, miljö och folkhälsa år 2030.

#### Den regionala cykelstrategin för Uppsala län har tre mål.

1. År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik fördubblas jämfört med 2016
2. År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel öka med tio procentenheter jämfört med 2016
3. År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister halveras jämfört med 2017<sup>4</sup>

Det första målet utgår från hela-resan-perspektivet eftersom det är centralt och därför är det viktigt att skapa goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Andelen kombinationsresor är 19 procent år 2016 och den andelen ska fördubblas till 2030. Målet kommer att mätas och följas upp via Kollektivtrafiksbarometern<sup>5</sup>. Inom detta mål är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet<sup>6</sup>.

Det andra målet är öka cykeltrafikens färdmedelsandel med tio procentenheter jämfört med 2016. Färdmedelsandelen ska öka från 13 procent år 2016 till 23 procent år 2030. Målet kommer att mätas och följas upp via Kollektivtrafiksbarometern.

Det tredje målet är att halvera antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister i länet fram till 2030. Målet är att halvera antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister från 8 år 2016 till 4 år 2030. Målet kommer att mätas och följas upp via Strada<sup>7</sup>. Region Uppsala långsiktiga mål är att nå nollvisionen<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Orsaken till att målen har olika basår är att Akademiska sjukhuset anslöts till Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) januari 2016. Viss eftersläpning förekommer i inrapporteringen, framförallt från sjukvården (t ex. ska journalanteckningar upprättas innan de rapporteras i Strada). Strada är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet.

<sup>5</sup> <http://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>, 2017-04-10

<sup>6</sup> [Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län](#), 2017-04-07

<sup>7</sup> <http://www.transportstyrelsen.se/strada>, 2017-03-30

<sup>8</sup> [Nollvisionen](#) är visionen om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det är både ett etiskt förhållningssätt och en strategi för att forma den säkra vägtrafiken där ingen dödas eller skadas allvarligt. 2017-05-02

## 7.2. Strategier

Strategierna utgör viktiga vägval och prioriteringar som tillsammans ger bra förutsättningar för att uppnå målen och framtidsbilden.

Utgångspunkt för att nå framtidsbilden och målen är följande tre strategier:

1. Bytet mellan olika transportmedel i resan mellan start och mål upplevs snabb och effektiv ur ett hela-resan-perspektiv
2. Underlätta kommunal, mellankommunal och regional infrastrukturplanering
3. Bättre, mer och säkrare cykelinfrastruktur

## 7.3. Insatsområden, indikatorer och aktörer

Strategierna ligger i sin tur till grund för elva insatsområden som bedöms som särskilt viktiga för att nå målen. Arbetet med insatsområdena kommer att genomföras av olika aktörer inom länet och de berörda aktörerna beskrivs under varje insatsområde. Varje insatsområde har en eller flera indikatorer som kommer att följas upp årligen genom ett cykelbokslut. Region Uppsala kommer att ansvara för det årliga cykelbokslutet som kommer att ske i samarbete med Trafikverket, kommuner och berörda aktörer.

### A. Förbättra cykelparkeringar kring prioriterade bytespunkter

För att öka attraktiviteten för cykling bör cykelparkeringarna placeras i så nära anslutning som möjligt till den buss eller det tåg som resan ska kombineras med. Det är även betydelsefullt hur cykelparkeringarna är utformade. Därför ska det finnas säkra, funktionella och attraktiva cykelparkeringar vid kollektivtrafikens prioriterade bytespunkter. Behovet av parkering varierar beroende på resenär, cykeltyp och hur lång tid cykeln ska stå parkerad. Oavsett bytespunkt behöver cykelparkeringarna vara rätt dimensionerade, ha en god underhållsstandard och vara trygga. Såväl sällancyklister som vanecyklister uttrycker en påtaglig oro för att cykeln ska bli stulen eller vandaliserad. Säkra cykelparkeringar är därmed en avgörande faktor för att det ska upplevas attraktivt och tryggt att cykla. Vid cykelvårdstationer finns det möjlighet ta hand om sin cykel. Det finns möjlighet att spola av cykeln med vatten, blåsa rent med tryckluft, mecka och pumpa däcken. Det finns även ett behov av att placera ut publika pumpar där medborgare kan pumpa till exempel cyklar, barnvagnar, rullatorer och rullstolar. Inom detta insatsområde är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet<sup>9</sup>.

### Indikator

- Beläggningsinventering av cykelparkering.
- Antal cykelparkeringar
- Antal cykelparkeringar med tak
- Antal cykelparkeringar med låsmöjligheter
- Antal cykelparkeringar med låsmöjligheter för lastcyklar
- Antal cykelparkeringar med belysning
- Antal cykelgarage

---

<sup>9</sup> [Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län](#), 2017-04-07

- Antal publika pumpar
- Antal cykelvårdsstationer

### **Aktörer**

Region Uppsala, kommuner, markägare/fastighetsägare och Trafikverket region öst

### **B. Utöka kollektivtrafikens upptagningsområde genom satsningar på cykelinfrastruktur**

Om målet att öka cyklandet i Uppsala län ska kunna realiseras är det viktigt att underlätta och stimulera kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Att underlätta kombinationsresor stärker och ökar attraktiviteten av såväl kollektivtrafiken som cykel. Enligt den nationella cykelstrategin finns det ett upptagningsområde för en bytespunkt inom två till tre kilometers cykelresa<sup>10</sup>. Region Uppsala vill öka benägenheten att kombinera cykel och kollektivtrafik därför behöver hela resan vara snabb, bekväm, smidig och trygg så att det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkten. Det handlar också om att öka tillgängligheten och förbättra kopplingarna med cykel till kollektivtrafikens bytespunkter. När åtgärder genomförs vid hållplatser ska tillgängligheten för cyklister ses över så att det finns goda gång- och cykelförbindelser till och förbi hållplatserna. Det ska finnas goda möjligheter att parkera sin cykel vid hållplatser.

### **Indikator**

- Antal km gång- och cykelväg som ansluter till kollektivtrafiken
- Antal nya cykellänkar till bytespunkter

### **Aktörer**

Region Uppsala, kommuner, markägare/fastighetsägare och Trafikverket region öst.

### **C. Verka för att framtida tågupphandling möjliggör att fler cyklar kan tas med ombord på tågen**

I och med att det på marknaden finns tåg som kan erbjuda fler cykelplatser utan att inkräkta på antalet tillgängliga sittplatser jämfört med nuvarande tåg är detta ett område som bör studeras vidare. Inte minst sedan S-tågen i Köpenhamn visar att det går att öka kollektivtrafikresandet genom en utformning av tåg som möjliggör cyklar ombord och att resenärerna tillåts att ta med cykeln gratis på tåget.

De nuvarande tågens kapacitet för cyklar gör det också svårt att vara säker på att det finns en möjlighet att få plats med cykeln. När nya tåg upphandlas av Region Uppsala bör det finnas en möjlighet att inreda dem på ett sådant sätt att fler cyklar får plats ombord.

Inom detta insatsområde är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> [Nationella cykelstrategin](#), 2017-05-02

<sup>11</sup> [Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län](#), 2017-04-07

**Indikator**

- Bevaka hur frågan hanteras i strategier och handlingsplaner.

**Aktör**

Region Uppsala

**D. Förbättra möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafik**

Om målet att öka cyklandet i länet ska kunna realiseras är det av stor vikt att underlätta och stimulera kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Kombinationen kollektivtrafik och cykel medför att länets besöksmål tillgängliggörs på ett nytt sätt vilket ger medför att besöksmål till exempel kan behöva över sina tjänster till cyklister.

En faktor som är avgörande för framgångsrika kombinationsresor är att i större utsträckning verka för och underlätta att ta med cykel i kollektivtrafiken. Att cykeln inte fritt får tas med på kollektivtrafiken har flera orsaker. Bland annat gör utformningen av tågen och vissa stationer samt den platsbrist som uppkommer, att det är svårt att erbjuda mer plats åt cykeln med nuvarande förutsättningar. Vad gäller regionbusstrafiken så behöver busschauffören gå av för att försäkra sig om att de cyklar som hängs fast utanpå bussen sitter säkert. Det tar extra tid och gör det svårare att hålla tiden.

En liten ihopfälld cykel får tas med på all kollektivtrafik i Uppsala län utan extra kostnad.

Inom detta insatsområde är det viktigt att insatserna ligger i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet<sup>12</sup>.

**Indikator**

- Antalet sålda cykelbiljetter i kollektivtrafiken

**Aktör**

Region Uppsala

**E. Stärk trafikslaget cykelns roll i samhällsplaneringen**

Om cykeln ska bli det självklara valet för resor under en mil i Uppsala län behöver cyklandet öka i alla länets tätorter. Faktorer som snabbhet, bekvämlighet, smidighet och trygghet spelar stor roll för vilket färdmedel som väljs. Samhällsplanering behöver därför göra cykeln till det snabbaste, smidigaste och bekvämaste färdmedlet i och kring tätorten om fler ska välja cykeln. Trafikmiljön för cyklister behöver förbättras. Förutom att trafiksäkerheten behöver förbättras så behöver också trafikmiljön upplevas som tryggare av de som nyttjar den.

**Indikator**

- Antaget styrdokument där trafikslaget cykel finns med i planeringen.

<sup>12</sup> [Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län, 2017-04-07](#)



**Aktörer**

Region Uppsala, kommuner, Länsstyrelsen Uppsala län, Trafikverket region öst, företagsföreningar och företag.

**F. Säkerställ god tillgänglighet till data om det prioriterade huvudnätet för pendling med cykel**

Kännedomen om cykeltrafiken är generellt sett låg i jämförelse med motoriserade fordon. Inrapporteringen av cykelvägar i Nationella vägdatabasen (NVDB)<sup>13</sup> är inte fullständig och inrapporteringen om var det är lämpligt att cykla i blandtrafik med motorfordon bristfällig. Inte heller är cykelvägarnas standard alltid är känd.

Bristfälliga data gör att det är svårt att erbjuda bra cykelkartor i reseplanerare, vilket i sin tur riskerar att försämra upplevelsen av att cykla i Uppsala län. Utan bra data är det svårt att veta exakt var insatser bör göras för att förbättra trafikmiljön för cyklister och vilka platser som har lägre prioritet avseende förbättrad trafikmiljö. Viktigt är därför att säkerställa tillgång till kvalitetssäkrad data om cykelinfrastrukturen.

**Indikator:**

- Tillgång till kvalitetssäkrad data

**Aktörer**

Region Uppsala och Trafikverket region öst

**G. Investera i regionala cykelvägar**

Störst potential för att öka cyklingen finns i och omkring kommunhuvudorterna i regionen eftersom flest människor bor och är verksamma där. De regionala cykelvägarna löper vanligtvis utefter det statliga vägnätet. En viktig del för att de regionala cykelvägarna ska fungera effektivt är att de kommunala cykelvägarna ansluter på ett bra sätt och tvärtom. De kommunala cykelstrategierna och cykelplanerna är ett viktigt underlag för prioritering och genomförandet av åtgärder inom länstransportplanen. Det är viktigt att Region Uppsala tar till sig den lokala kompetens och information från kommunerna vid genomförandet av cykelstrategin. På sikt kommer investeringar i cykelvägar genomföras mellan orter i de prioriterade stråken för att stärka arbets- och studiependling.

**Indikator**

- Antal km planerad utbyggnad gång- och cykelvägar
- Antal km nybyggnation gång- och cykelvägar

**Aktörer**

Region Uppsala, berörda kommuner och Trafikverket region öst

---

<sup>13</sup> <http://www.nvdb.se/>, 2017-05-02

## H. Tydliggör transportslaget cykeln i länstransportplanen för ökad jämlikhet mellan transportslag

Cykelsatsningar ger positiva miljö- och hälsoeffekter och trots de positiva effekter som följer av förbättrade möjligheter att cykla är det en relativt liten del av finansieringen av ny infrastruktur som traditionellt sett gått till cykling. Cykeln har i många fall hanterats lite vid sidan av och inte alltid setts som ett eget transportslag likvärdigt bedömt som de andra.

### Indikator

- Fördelning av ekonomiska medel i länsplanen mellan trafikslag.
- Informationsinsatser i samband med ny gång- och cykelväg.

### Aktörer

Region Uppsala, kommuner och Trafikverket region öst.

## I. Stärka cykling för rekreation och turism

Inledningsvis kommer fokus i utvecklingen av det regionala cykelvägnätet vara att investera i anslutning till tätorter där potentialen för ökad cykling för arbetspendling är störst. På vissa platser kan det dock finnas ett behov av att åtgärda så kallade ”felande länkar” för att binda samman tätorter med besöks- och rekreativsmål. Det gäller korta sträckor, upp till ett par kilometer, där ny cykelväg avsevärt kan förbättra de fysiska förutsättningarna för många cyklister. Eventuellt kan kommunal medfinansiering vara aktuellt för gång- och cykelvägar som främst har ett rekreativ- och turismssyfte. Förbättrade möjligheter att ta med cykel på kollektivtrafiken bidrar också till att öka tillgängligheten till länets besöksmål.

### Indikator

- Antalet åtgärder som stärker viktiga målpunkter för näringen

### Aktörer

Turistorganisationer, intresseorganisationer, privata näringslivet, Turist- och näringslivsenheter, destinationsbolag och Visit Uppland.

## J. Åtgärda trafik- och säkerhetsproblem – öka trafiksäkerheten

Nollvisionen om antalet dödade och svårt skadade cyklister är utgångspunkten för strategin. För att minska antalet cykelolyckor men även för att minska oron att råka ut för en olycka krävs insatser för att förbättra säkerheten för cyklister. Det handlar om att åtgärda trafikfarliga miljöer och att skapa funktionell och säker cykelinfrastruktur. Den enskilt största orsaken till allvarliga singelolyckor bland cyklister är dålig drift och dåligt underhåll av cykelvägarna.

### Indikator

- Antalet åtgärder som ökar trafiksäkerheten

### Aktörer

Region Uppsala, kommuner och Trafikverket region öst.



## **K. Informationsinsatser för ökad hjälmanvändning**

Kopplingen mellan vårdbehandlade cyklister och bristande användning av hjälm är tydlig. Därför vill Region Uppsala arbeta med olika insatser för ökad användning av cykelhjälm. Hjälmanvändning har en potential att minska antalet omkomna cyklister med 25 procent och att minska antalet allvarligt skadade cyklister med tio procent<sup>14</sup>. Graden av användning av cykelhjälm skiljer sig mellan kommunerna i länet.

### **Indikator**

- Målgruppsanpassade informationsinsatser.

### **Aktörer**

Kommuner, Trafikverket region öst och Region Uppsala.

Region Uppsala vill öka den frivilliga användningen av cykelhjälm. Forskning visar att det har störst möjlighet att nå framgång inom följande målgrupper<sup>15</sup>: pendlarcyklister, föräldrar, äldre, barn och tjänstecyklister, det vill säga medarbetare i kommuner, landsting/region och företag.

---

<sup>14</sup> <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/skyltfonden/projekt/slutforda-projekt/ovrigt/ovrigt/okad-cykelhjalmsanvandning--cyklisters-drivkrafter-och-statens-styrmedel/> 2017-02-15

<sup>15</sup> <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/skyltfonden/projekt/slutforda-projekt/ovrigt/ovrigt/okad-cykelhjalmsanvandning--cyklisters-drivkrafter-och-statens-styrmedel/> 2017-02-15

## 8. Genomförande

Beroende på syfte med genomförandet av cykelobjektet bör de berörda parterna tydliggöra ansvarsfördelningen sig mellan sig. Det är även viktigt att samverkansformer mellan Trafikverket, Region Uppsala, kommun, markägare/fastighetsägare och organisationer tydliggörs vid genomförande, drift och underhåll.

### **Hur blir en cykelväg till, och vem har ansvar för vad?**

I Uppsala län finns många mil av vägar avsedda för trafikanter av alla slag.

Det finns tre olika typer av väglklasser: statliga vägar som Trafikverket ansvarar för, kommunala vägar som respektive kommun ansvarar för, samt enskilda vägar som har en eller flera privata ägare.

### **Statliga vägar**

Trafikverket förvaltar det statliga vägnätet, de delas upp i två kategorier; dels vägar som är av nationellt intresse, i Uppsala län utgörs de av E4, E18, väg 56 och väg 70 och dels det övriga regionala vägnätet. Planeringen om vad som ska byggas på nationell nivå ansvarar Trafikverket för i en nationell infrastrukturplan, medan Region Uppsala har ansvar för prioritering av åtgärder på övriga statliga vägar i Uppsala län. Trafikverket har ansvaret att genomföra båda planerna vilket innebär en tät dialog med Region Uppsala för planering av genomförandet gällande framförallt länstransportplanen.

Varje mandatperiod tilldelar regeringen via den nationella planen Region Uppsala en viss summa pengar att investera i transportinfrastruktur på de statliga vägar som omfattas av länstransportplanen. Dessa pengar fördelas av regionfullmäktige genom länstransportplanen till olika åtgärder som är politiskt prioriterade i vårt län. Varje år antas en verksamhetsplan som pekar ut vad som ska genomföras eller påbörjas under kommande år. Det blir en slags uppdragslista till Trafikverket som efter beslut av politikerna genomför verksamhetsplanen.

### **Kommunala vägar**

I varje kommun finns vissa vägar som ägs och underhålls av kommunen. Utmed dessa vägar är det kommunen som ansvarar för investering och projektering av cykelvägar. Kommunen kan i vissa fall söka stöd från Region Uppsala för att finansiera en viss sträcka. Detta kallas för statlig medfinansiering och ges under speciella förhållanden.

### **Enskilda vägar**

Det kommer att finnas möjlighet att söka statligt stöd för investering av cykelåtgärder längs enskilda vägar i Uppsala län.

### **Region Uppsala arbete**

Region Uppsala ansvarar för att ta fram en länstransportplan. I länstransportplanen fördelas medel från staten till olika områden, bland dem cykelinfrastruktur.

Att arbeta med infrastruktur är ett sätt att främja ökad cykling. Det måste även framgå i den regionala och kommunala samhällsplaneringen att cykeln har en given roll i det hållbara samhället.

När en kommun söker statlig medfinansiering för en gång- och cykelväg utmed det kommunala vägnätet är det viktigt att även få en redogörelse för hur kommunen ska arbeta för att öka andelen cyklisterna på den tilltänkta sträckan. Att enbart bygga infrastruktur utan att aktivt arbeta för ökad användning av både ny och befintlig infrastruktur ger små eller inga samhällsvinster. Det är av stor vikt att säkerställa kommunens åtaganden när det gäller framtida underhållet av gång- och cykelvägar som har finansierats av statlig medfinansiering.

### **Trafikverkets arbete**

Det är Trafikverkets ansvar att verkställa och genomföra de projekt som Region Uppsalas fleråriga verksamhetsplan pekar ut. Trafikverket sköter därmed frågor som samråd, markförhandlingar, projektering och anläggning av infrastrukturen utmed det statliga vägnätet enligt gällande riktlinjer och lagstiftning på området.

### **Kommunernas delaktighet**

För att lyckas med cykelstrategin är viktigt att länets kommuner får möjlighet inkomma med inspel i arbetet med den årliga verksamhetsplanen för länstransportplanen. Tanken är att kommunerna ska inkomma med förslag på cykelobjekt/cykelåtgärder längs statliga vägar som bedöms ha en kostnad under 25 miljoner kronor till verksamhetsplan varje år.

Kommunerna kan söka statligt medfinansiering för vissa cykelinfrastruktur- och kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet från länstransportplanens pott för Trafiksäkerhet och miljö samt potten för kollektivtrafikåtgärd. Pottornas storlek bestäms av Region Uppsala och vad som medger medfinansiering bestäms av Trafikverket efter riktlinjerna i handbok<sup>16</sup> för statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar.

Regeringen har beslutade att cykeln ska kunna vara en del av det så kallade stadsmiljöavtalen som främjar hållbara stadsmiljöer<sup>17</sup>. Kommuner och regioner får på så vis möjlighet att söka statliga medel för satsningar på cykelinfrastruktur.

### **Cykelutvecklingsplattform – ett nätverk för cykelaktörer**

Region Uppsala kommer att samla kommunerna i länet och Trafikverket till en cykelutvecklingsplattform för att tillsammans i Uppsala län sprida och vidareutveckla de insatser och den kunskap som krävs för att lyckas med att få flera att cykla samt att utveckla arbetet med varje insatsområde.

<sup>16</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18542/Ineko.Product.RelatedFiles/2016\\_169\\_hantering\\_av\\_statlig\\_medfinansiering\\_till\\_regionala\\_kollektivtrafikanlaggningar.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18542/Ineko.Product.RelatedFiles/2016_169_hantering_av_statlig_medfinansiering_till_regionala_kollektivtrafikanlaggningar.pdf) , 2017-04-10

<sup>17</sup> <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/> 2017-05-02

## 9. Prioriteringsprinciper

Att på kort sikt bygga cykelväg längs de sträckor som har definierats att ingå i det regionala cykelvägnätet är inte möjligt på grund av de ekonomiska ramarna som finns i den regionala länstransportplanen. Av den anledningen måste prioriteringar göras. Prioriteringsprinciperna har tagits fram baserat på de förutsättningar och potentialer som i dagsläget finns i Uppsala län. Förutsättningar och potentialen för ökad cykling är där många bor, arbetar eller där flera andra målpunkter finns. Flest resor görs för att nå arbete, skola, inköp, men även resor till fritidsaktiviteter utgör en betydande andel. Satsningar som främjar en ökad och säker cykling för vardagsresor i anslutning till tätorter, i eller mellan närliggande tätorter för att nå arbete, skola eller allmän service prioriteras. I kombination med kollektivtrafiken kan cyklingen bli en del av en längre vardagsresa och förbättrade tillgänglighet för cykel till busshållplatser och kollektivtrafiknoder prioriteras.

Insatser för förbättringar av rekreations- och turismcykling har en lägre prioritet än de för vardagsresor. Bland cykelturistlederna är de sträckor där både turism och vardagscykling gynnas prioriterade. Turistcykellederna skapar förutsättningar för cykelturism, men infrastrukturperspektivet är bara en liten del i ett större besöksnäringssperspektiv. På längre distanser finns potential för fritids- och motionscykling samt cykelturism. Prioriteringen bör främst bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet där det finns brister samt att bygga ut felande länkar i stråken. Samverkan är viktig mellan kommunernas näringslivsföreträdare, turistorganisationer och besöksnäring för att se cykelturism som en näringslivsfråga. Det finns även möjlighet att söka medel för cykelleder för turism via landsbygdsprogrammet.

Den regionala cykelstrategi för Uppsala län kommer att beslutas av Region Uppsala under hösten 2017. Den ger inriktningen för vilka åtgärder som bör finansieras via länstransportplanen. Ett regionalt cykelvägnät omfattas dels av länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiknätet, dels också fysiska gång- och cykellänkar som binder ihop tätorter i vissa fall.

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

### **9.1. Prioriteringsprinciperna för att rangordna objekt utmed statligt vägnät**

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

#### **I första hand är cykelåtgärder med fokus på vardagsresor prioriterat:**

- Öka tillgängligheten för arbets- och studiependling med cykel
- Koppla cykelnätet till kollektivtrafikens prioriterade bytespunkter
- Öka säker tillgänglighet till skola med cykel
- Öka förutsättningarna för att nå allmän service/fritidsaktiviteter med cykel
- Förbättra cykelparkeringar vid prioriterade bytespunkter
- Konkurrenskraft mot bilen (restidskvot, cykelandel)

#### **I andra hand stöds cykelåtgärder för rekreation och turism:**

- Utveckla cykelinfrastrukturen för rekreation och turism med koppling till stråken<sup>18</sup> i Uppsala län
- Felande länkar där potentialen för ökad turist- eller besöksmål längs stråken i Uppsala län

### **9.2. Prioriteringsprinciperna för gång- och cykelvägar inom statliga vägnätet som medfinansieras av kommuner**

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

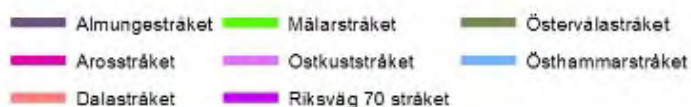
För att regionalt hänsyn ska kunna tas delas befolkningsunderlaget in i intervaller.

---

<sup>18</sup> Bilaga 2 – stråk i Uppsala län.



Kartan visar vilka stråk i Uppsala län som är prioriterade för åtgärder inom cykel och kombinationsresor cykel och kollektivtrafik. Åtgärderna kan vara länkar som binder ihop viktiga start- och målpunkter via kollektivtrafiknätet, felande länkar till prioriterade bytespunkter, cykelparkeringar, pumpar och fysiska gång- och cykelvägar. I vissa fall kan åtgärderna bindas ihop så att dessa bildar en sammanhängande gång- och cykelväg mellan orter. Fokus på investeringarna kommer nästan uteslutande vara inom de prioriterade stråken som framgår av kartan.



Figur 5: Prioriterade stråk för åtgärder inom cykel och kombinationsresor (kollektivtrafik och cykel)

## 10. Uppföljning

Hur arbetet inom målen och insatsområdena fortlöper kommer att följas upp i ett regionalt cykelbokslut som kommer genomföras kontinuerligt av Region Uppsala. Det har varit viktigt att säkerställa att målen kan mätas och följas upp. Uppföljningen av mål ett och två kommer att ske med hjälp av data från kollektivtrafikbarometern. Mål tre kommer att följas upp via strada.

Med cykelbokslutet blir det lättare att göra de satsningar som krävs för att utveckla Uppsala län som cykelregion. Uppföljning är en viktig del för att säkerställa att investeringar görs enligt prioriteringarna och att de leder till att uppfylla mål.

Uppföljning av arbetet ska göras enligt nedan:

- *Verksamhetsuppföljning* av indikatorer kan t.ex. vara kostnadsfördelning mellan prioriterade områden. Verksamhetsuppföljningen är relativt lätt att genomföra, men garanterar inte att målet uppfylls.
- *Kvalitetsuppföljning* visar om målen med cykelstrategin uppfylls, det vill säga om förutsättningar för ökad och säker cykling förbättras. Indikatorerna ska svara mot förbättringen av funktionen av cykelinvesteringarna, till exempel antal cykelparkeringar med tak och låsmöjligheter.
- *Effektuppföljning* handlar om det som är det yttersta syftet: att cyklingen ökar och blir säkrare. Indikatorer att följa upp är till exempel andel och antal cykelresor eller antal rapporterade cykelolyckor. Efterfrågan är ofta svår att följa upp, dels på grund av svårigheter med insamling av information, dels för att det är svårt att knyta utfallet till konkreta insatser som gjorts.

Cykelstrategin ska revideras/aktualiseras i samband med framtagande av ny länstransportplan, det vill säga vart fjärde år. De kartor som finns uppdateras i takt med fortlöpandearbete, lämpligast i samband med de årliga inriktningsbesluten för genomförande av länstransportplanen. Arbetet med att genomföra den regionala cykelstrategin ska följas upp kontinuerligt i samband med länstransportsplanens uppföljning.

## 11. Källförteckning

Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Länstransportplanen för Uppsala län 2014-2025, del 1 och del 2

Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län

### Internet

1. Hantering av statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet, Trafikverket,  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18542/Ineko.Product.RelatedFiles/2016\\_169\\_hantering\\_av\\_statlig\\_medfinansiering\\_till\\_regionala\\_kollektivtrafikanlaggningar.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18542/Ineko.Product.RelatedFiles/2016_169_hantering_av_statlig_medfinansiering_till_regionala_kollektivtrafikanlaggningar.pdf), 2017-04-10
2. Nationella cykelstrategin  
[http://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426\\_cykelstrategi\\_webb.pdf](http://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf) 2017-05-02
3. Nationell vägdatabas, <http://www.nvdb.se/sv> 2017-05-02
4. Nollvisionen  
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Tillsammans-for-Nollvisionen/> 2017-05-02
5. Statsmiljöavtal  
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/> 2017-05-02
6. Strada, Transportstyrelsen  
<http://www.transportstyrelsen.se/strada>, 2017-03-30
7. Ökad cykelhjälm användning – cyklister drivkrafter och statens styrmedel  
<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/skyltfonden/projekt/slutforda-projekt/ovrigt/ovrigt/okad-cykelhjalmsanvandning--cyklister-drivkrafter-och-statens-styrmedel/> 2017-02-15



# Stråk i Uppsala län

Namn på stråken i länet	
<b>Ostkuststråket</b>	
(Södertälje/Stockholm) – Arlanda – Knivsta – Uppsala – Tierp – Skutskär – (Gävle/Gävle hamn) Ostkustbanan, E4, Väg 255, Väg 600, Väg 290, Väg 291	
<b>Mälärstråket</b>	
(Södertörn/Stockholm/Sundbyberg) – Bålsta – Enköping – (Västerås) Mälärbanan, E18, Väg 263, (Väg 267)	
<b>Arosstråket</b>	
(Arlanda)-Uppsala – Enköping –	(Västerås/Örebro/Oslo)
Väg 55, E18	Hjulstabron – (Strängnäs/Norrköping)
<b>Riksväg 70 stråket</b>	
Enköping – Fjärdhundra – (Sala/Borlänge/Mora) Väg 70	
<b>Räta linjen</b>	
(Norrköping/Västerås) – Heby – Tärnsjö – (Hedesunda/Valbo) Väg 56, Väg 72	
<b>Dalastråket</b>	
Uppsala – Morgongåva – Heby – (Sala/Borlänge/Mora) Dalabanan, Väg 72, Väg 56	
<b>Östervålastråket</b>	
Uppsala – Harbo – Östervåla – Räta linjen Väg 272	
<b>Östhammarsstråket</b>	
Uppsala – Alunda – Gimo – Östhammar – Öregrund – Gräsö Väg 288, Väg 76, Väg 1100	
<b>Tvärstråket</b>	
Söderfors – Tierp – Gimo – Hargshamn Väg 292	
<b>Roslagsstråket</b>	
(Gävle/Gävle hamn) – Karlholmsbruk – Forsmark – Östhammar – Hargshamn – (Norrälje) Väg 76	
<b>Almungestråket</b>	
Uppsala – Gunsta – Almunge – Knutby – (Edsbro) Väg 282	
<b>Norräljestråket</b>	
Knivsta – (Norrälje/Kapellskär) Väg 77	

## Sändlista remissinstanser för Regionala cykelstrategin för Uppsala län

### Kommuner

Enköping  
Heby  
Håbo  
Knivsta  
Tierp  
Uppsala  
Älvkarleby  
Östhammar

### Myndigheter

Länsstyrelsen Uppsala  
Trafikverket region öst

### Företagsorganisationer

Almi Företagspartner  
Företag i samverkan Östhammar  
Företagarna Enköping  
Företagarna Heby  
Företagarna Mälardalen  
Företagarna Tierp  
Företagarna Uppsala  
Företagarna Östhammar  
Handelskammaren Uppsala län  
Håbo företagare  
Knivsta företagarförening  
Svenskt Näringsliv Uppsala län  
Tierps företagare  
Örbyhus-Tobo-Vendel Företagarförening  
Örsundsbro Företagarförening

### Avgränsande län

Länsstyrelsen Stockholms län  
Region Gävleborg  
Region Västmanland  
Region Örebro län  
Region Östergötland  
Regionförbundet Sörmland  
Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering,

### Föreningar/stiftelser/samverkansorganisation

Barnombudsmannen Uppsala län  
Biogas öst  
Companion Uppsala län  
Handikappföreningarnas samarbetsorganisation Uppsala län  
Hela Sverige ska leva Uppsala län  
LRF Mälardalen  
Mälardalsrådet  
Naturskyddsföreningen i Uppsala län  
Naturskyddsföreningen Uppsala  
Naturskyddsföreningen Enköping  
Naturskyddsföreningen Tierp  
Naturskyddsföreningen Älvkarleby  
Naturskyddsföreningen Heby  
Naturskyddsföreningen Östhammar  
Naturskyddsföreningen Håbo  
NTF Uppsala län  
Upplandsstiftelsen

### **Utvecklingsgrupper**

Alunda utvecklingsgrupp  
Ekeby utvecklingsgrupp  
Fjärdhundraland ekonomisk förening  
Föreningen Utveckla Örbyhus Tobo och Vendel  
Gimo utvecklingsgrupp  
Gräsö skärgårdsråd  
Hargshamns utvecklingsgrupp  
Idé- och utvecklingsgruppen i Karlholm  
Järlåsa i samverkan  
Knivsta föreningsråd  
Knytby i samverkan  
Länna byalag  
Oxsätra Åkerlänna tillsammans  
Rasbo i samverkan  
Söderöns utvecklingsgrupp  
Utvecklingsrådet för Storvretabygden  
Vattholma samverkan  
Öregrunds utvecklingsgrupp  
Österbybruks utvecklingsgrupp  
Östhammars Stadsråd

### **Cykelföreningar**

Bålsta cykelklubb  
Cykelfrämjandet Knivsta  
Cykelfrämjandet Uppsala  
Cykelklubben Uni  
Enköpings CK  
Gruppen för cykel- och promenadväg utmed gamla Stockholmsvägen, väg 255  
Knivsta cykelklubb  
Tierps cykelklubb  
Uppsala cykelförening  
Upsala cykelklubb  
Östhammars MK - Cykel  
Östra Aros cykelklubb

## **Regionala cykelstrategin för Uppsala län - frågor till remissinsatserna**

### **Allmänt**

1. Nås syftet med regionala cykelstrategin?
2. Är den regionala cykelstrategin användbar för hela Uppsala län?

### **Mål och insatsområde**

3. Är målnivåerna rimliga?
4. Saknas något/några insatsområden?
5. Nås målen med hjälp av insatsområdena?

### **Hela-resan-perspektiv**

6. Är den regionala cykelstrategin vägledande för att utveckla ett hela-resan-perspektiv?

### **Prioriteringsprinciperna**

7. Är prioriteringsprinciperna de rätta?
8. Är de prioriterade stråken och bytespunkterna korrekta?



Nacka Tingsrätt  
Mark- och miljödomstolen

Svensk Kärnbränslehantering AB angående **tillstånd till hamnverksamhet vid Forsmarks hamn i Östhammars kommun**

---

Ert målnr M 6009-16

Mark- och miljödomstolen (MMD) har översänt handlingar för yttrande senast 27 september gällande tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet vid Forsmark hamn i Östhammars kommun.

Till handlingen finns bifogat:

1. Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken
2. Teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning för hamnverksamhet i Forsmarks hamn

I ansökan har SKB yrkat att MMD lämnar SKB tillstånd till att bedriva verksamhet i enlighet med ansökan och att till ansökan bifogad MKB godkänns.

För närvarande pågår två mål hos MMD som gäller hantering av radioaktivt avfall; etablering av kärnbränsleförvar (Mål M 1333-11) samt Utbyggnad av SFR (Mål M 7062-14). SKB anger att den sökta hamnverksamheten är följdverksamhet till kärnbränsleförvaret och SFR.

I prövningen gällande kärnbränsleförvaret har möjligheten att avlasta vägnätet genom att utnyttja sjövägen aktualiserats. Östhammars kommun har i samrådsförfarandet av kärnbränsleförvaret i augusti 2016 framfört en önskan om att möjligheterna att använda sjötransporter i större utsträckning borde utredas.

SKB har valt att lämna en separat ansökan om tillstånd till hamnverksamheten vid Forsmarks hamn. Ansökan är generell och omfattar alla typer av material och gods som motiveras av den kärntekniska verksamheten i Forsmark, inklusive transporter av radioaktivt och annat material till och från de båda anläggningarna liksom borttransport av bergmassor från båda anläggningarna.

Hamnverksamheten omfattas idag av kärnkraftverkets tillstånd och trafikerar i huvudsak av m/s Sigrid med radioaktivt material och avfall till och från kärnkraftverket men också radioaktivt avfall till SFR.

Syftet med ansökan är att få till stånd ett samlat tillstånd till befintlig och framtida hamnverksamhet för de behov som kommer att föreligga för den kärntekniska verksamheten i Forsmark.

Östhammars kommun har under samrådet rörande Kärnbränsleförvaret ställt sig positiv till ett initiativ från SKB att söka tillstånd för att möjliggöra bergtransporter sjövägen. Kommunen framhöll vikten av att ett yrkande om hamnverksamhet skulle vara så generellt att det möjliggör ett brett nyttjande av hamnen för flera kärntekniska verksamheter och etableringen av olika slutförvar. Kommunen önskade förtydligande gällande den geografiska avgränsningen och hade synpunkter på bullerbeskrivningen.

Sedan ansökan lämnades in har kompletteringar lämnats in av SKB gällande utbyggnaden av SFR som till delar ändrat förutsättningarna. Bland annat genom att mindre bergmassor förväntas med anledning av att SKB valt bort en ny tillfartstunnel till förmån för segmentering av reaktortankar. Behovet av att spränga minskade med detta beslut.

### **Yttrande**

Kommunen ser att viktiga synpunkter som kommunen framförde samrådet rörande Kärnbränsleförvaret tagits tillvara i ansökan vilket är positivt.

De skyddsåtgärder som föreslås för att dels reducera det lågfrekventa bullret dels det momentana bullret vid lastning och lossning är angeläget och bör implementeras.

Likväl som ambitionen är att elansluta fartyg bör det tydligt anges att fordon och maskiner som används i verksamheten ska följa de vid var tidpunkt gällande miljökrav som framgår av exempelvis Trafikverkets generella miljökrav eller liknande.

Trots de små riskerna som riskbedömningen gett vid handen saknar kommunen en beredskap för tillbud i anslutning till kaj av oljor eller något farligt ämne. Det bör framgå av ansökan med tillhörande MKB vilken beredskap/ vilka skyddsåtgärder som företaget har på land för att snabbt kunna agera såväl i anslutning till kaj som i farleden in till Forsmarks hamn ut för att reducera risken för miljöpåverkan.

Ansökan bör även beskriva omhändertagande av avloppsvatten från fartyg i hamn och vilken påverkan det eventuellt har på avloppsreningsverket i Forsmark.

Delges:

[mmd.nacka.avdelning4@dom.se](mailto:mmd.nacka.avdelning4@dom.se)

malin.wikström@front.law

SKB