

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län

För planperioden 2026–2037



Titel: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037.

Organisation: Region Uppsala

Diarienummer: TSN2025-00050

Författare: Daniel Lund, Sofie Lamberg, Viktor Tullgren, David Rylander, Aino-Maija Aalto

Konsultstöd: Trivector Traffic AB: Kristoffer Levin, Lovisa Indebetou, Julia Nyberg

Region Uppsala | Trafik och samhälle

Storgatan 27 | Box 1400 | 75144 Uppsala | tfn 018-611- 60 10 | org. nr 232100-0024 | www.regionuppsala.se

Förord

Att nå en förbättrad och hållbar tillgänglighet för alla som bor och verkar i Uppsala län är en av de viktigaste funktionerna i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län. Uppsala län växer och utvecklas starkt, vilket ställer höga krav på vår transportinfrastruktur. En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för länets fortsatta utveckling och för att Uppsala län ska vara integrerat med Stockholm-Mälardalen, övriga Sverige och omvärlden.

Samtidigt är transporter den helt dominerande källan till utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser inom länet och klimatförändringarna märks allt tydligare, både globalt och lokalt. Infrastrukturen behöver därför ha ett starkt fokus på att stärka och utveckla ett hållbart, effektivt och trafiksäkert transportsystem som bidrar till uppfyllande av klimatmålen. Det innebär att en betydligt större andel av transportarbetet behöver göras med kollektivtrafik och cykel samt att fyrstegsprincipen behöver få fullt genomslag i all planering.

Länsplanen tas fram av Region Uppsala på uppdrag av regeringen och utgör en del av den nationella planeringsprocessen för transportinfrastruktur. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037 i Uppsala län presenterar Region Uppsalas prioriteringar för de närmaste tolv åren. Planen utgår från de transportpolitiska målen och ska bidra till en hållbar utveckling i linje med klimatmålen och Agenda 2030.

Infrastrukturplanering är till sin natur långsiktig och successiv. Årets plan bygger vidare på tidigare satsningar och långsiktiga strategier. Denna långsiktighet gör att vi kan bygga ett robust transportsystem som successivt

förbättras och anpassas efter framtidens behov.

Länsplanen 2026–2037 är en del av en pågående planeringsprocess som genomförs i bred samverkan. Region Uppsala har i nära dialog med länets kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra berörda aktörer identifierat behov, brister och lösningar. Denna helhetssyn och förankring är avgörande för att vi tillsammans ska nå de ambitiösa mål som vi har satt upp.

Ett varmt tack riktas till alla kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra aktörer som har medverkat i planeringsarbetet och bidragit med sin kunskap och sitt engagemang i framtagandet av planen. Tillsammans utvecklar vi infrastrukturen i Uppsala län!

Jenny Lundström (MP)

Ordförande i Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden



Foto: Fredrik Hjerling

Innehåll

Åtgärdsplanen i korthet	5
Läsanvisning	6
Ordlista och förkortningar	7

1. Inledning	8
1.1 Länsplan – del av nationell plan	8
1.2 Framtagandet av länsplan	10
1.3 Åtgärdsplaneringens process	11

2. Mål	13
2.1 Internationella mål och strategier	13
2.2 Nationella mål för transportpolitiken	13
2.3 Mellanregionala och regionala mål för Uppsala län	14
2.4 Länsplanens mål	16

3. Planeringsförutsättningar	18
3.1 Transportstråk i Uppsala län	18
3.2 Befolkningsutveckling	22
3.3 Exploatering och nyutveckling	23
3.4 Resandeutveckling	24
3.5 Hälsa och säkerhet	26
3.6 Godstrafik	27
3.7 Strategisk utveckling av det regionala cykelvägnätet	28
3.8 Samlad bristbedömning	29
3.9 Upparbetade medel 2022–2025	29

4. Åtgärdsplan	30
4.1 Prioriterade utredningar	30
4.2 Länsplanens fördelning av medel 2026–2037	31

5. Planens effekter och påverkan	39
5.1 Hållbarhetsbedömning	39
5.2 Planens bidrag till regionala mål	46

6. Genomförande och uppföljning	49
6.1 Ansvarsrollerna genomförandeprocessen	49
6.2 Länsplanens genomförande	50
6.3 Uppföljning av länsplanen	51

Bilagor	52
----------------------	-----------

Källor	53
---------------------	-----------

Åtgärdsplanen i korthet

Nedan presenteras en uppskattning av åtgärdsplanen om hur medel kommer fördelas mellan åtgärder under planperioden i stället för specifika åtgärder och åtgärdsområden. Det bör noteras att åtgärdsplanen endast är en plan, kostnadsbedömningar och behov kan komma ändras under planperioden.

Väginfrastruktur

Cirka 1 220 miljoner kronor avsätts för finansiering av tre namngivna regionala vägåtgärder. Två viktiga regionala stråk har prioriterats: 55:an-stråket och Östhammarstråket. Åtgärderna kommer att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i de båda stråken.

Cykelinfrastruktur

Cirka 566 miljoner avsätts för finansiering för cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller tre olika delar; byggande av nya statliga cykelvägar, statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur samt att säkerställa cykelinfrastruktur i de tre namngivna regionala vägobjekten. En av länsplanens strategiska inriktningar är att alltid prioritera cykelbarhet längs med mötesfria vägar.

Kollektivtrafikinfrastruktur

Cirka 278 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikinfrastruktur. Satsningen innehåller två olika delar; byggande av statlig kollektivtrafikinfrastruktur och statligt bidrag till kommunal och regional kollektivtrafikinfrastruktur.

Samfinansiering av nationell plan

Cirka 54 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av den nationella planen för satsningar av större regional betydelse. Medel

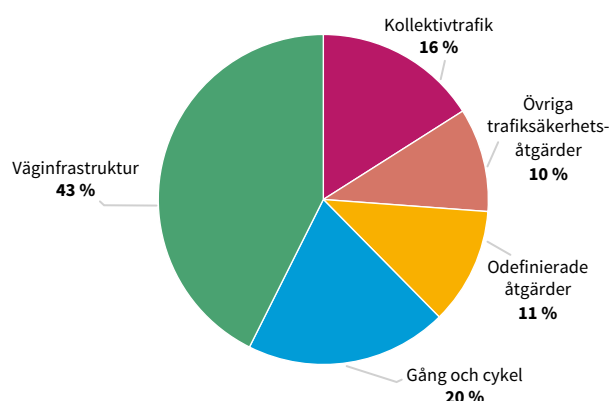
planeras samfinansiera kollektivtrafiksåtgärder med fokus på resenärsperspektivet i järnvägssystemet samt samfinansiering av en storregional cykelväg mellan Västmanlands län och Uppsala län.

Odefinierade åtgärder

Cirka 328 miljoner kronor avsätts för odefinierade åtgärder. Medel ska primärt finansiera eller medfinansiera behov i fyrspårsomlandet och åtgärder kopplat till fyrspårsavtalet. Dessa medel är inte öronmärkta för någon specifik åtgärd ännu. Behoven förväntas konkretiseras under planperioden. Medel ska även nyttas till att stötta investeringar som främjar godstransportsektorn eller besöksnäring.

Övriga trafiksäkerhetsåtgärder

Cirka 291 miljoner kronor avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder i de prioriterade stråken. Medel fördelas mellan åtgärder på statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar samt investeringsåtgärder för enskilda vägar.



Figur 1. Visar en grov uppskattning av länsplanens fördelning av medel mellan åtgärder.

Läsanvisning

Inledning

Inledningsvis redovisas förutsättningarna för framtagande av länsplan för regional transportinfrastruktur samt de bakomliggande processerna som påverkar revideringsarbetet av planen.

Mål

I kapitlet ”Mål” presenteras internationella och nationella mål följt av Region Uppsalas övergripande mål och visioner med övriga strategiska plandokument som har inverkan på hur den regionala transportinfrastrukturplanen styrs. Slutligen presenteras de mål och strategier som är framtagna inom ramen för Uppsala läns länsplan.

Planeringsförutsättningar

I kapitlet ”Planeringsförutsättningar” beskrivs utgångspunkterna för arbetet med framtagandet av planen. Uppsala läns prioriterade stråk presenteras följt av beskrivning för nuläge och prognos för Uppsala län som kopplar an till eller har en indirekt påverkan på transportinfrastrukturen.

Åtgärdsplan

I kapitlet ”Åtgärdsplan” redovisas länsplanens fördelning av medel på fem åtgärdsområden som grundar sig i regionala och nationella mål samt politiska viljeriktningar och strategiska prioriteringar. Kapitlet beskriver syfte och åtagande för åtgärdsområdena.

Planens effekter och påverkan

Detta kapitel beskriver länsplanens effekter och påverkan på regionala mål. I kapitlet ges även en sammanfattande beskrivning av hållbarhetsbedömningens resultat.

Genomförande och uppföljning

I kapitlet ”Genomförande och uppföljning” beskrivs genomförandet av länsplanen, inklusive Region Uppsalas och Trafikverkets ansvar, beslut om åtgärder och hantering av statlig medfinansiering. Det behandlar även rutiner för kostnadsökningar samt hur genomförandet följs upp och rapporteras till regeringen.

Ordlista och förkortningar

Agenda 2030: Förenta nationernas (FN) globala mål för hållbar utveckling, som påverkar transportplaneringen i Uppsala län.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV): Vägar av strategisk betydelse för godstrafik, långväga resor, dagliga personresor och kollektivtrafik.

Funktionsmålet: Del av de transportpolitiska målen som fokuserar på att skapa ett tillgängligt och effektivt transportsystem.

Fyrstegsprincipen: En nationell metod för att utveckla transportsystemet i fyra steg: påverka transportbehovet, optimera befintlig infrastruktur, bygga om samt bygga nytt.

Fyrspårsområdet: Är den geografiska avgränsningen som definierades i åtgärdsvalsstudien – ÅVS Trafikplats och vägar i Uppsala kommun och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling.

Gång- och cykelåtgärder (GC-åtgärder): Åtgärder som syftar till att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.

Hela-resan-perspektivet: Handlar om allt från prioriteringar av infrastruktursatsningar på länets stora vägar till pendlarparkeringar, god planering av kollektivtrafikens hållplatser och stationer och att gång- och cykelvägar finns till dessa platser.

Hänsynsmålet: Del av de transportpolitiska målen som syftar till att minska miljöpåverkan, öka trafiksäkerheten och förbättra folkhälsan.

Nollvisionen: Sveriges långsiktiga mål om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Ostkustbanan (OKB): En av Sveriges viktigaste järnvägsbanor som går mellan Stockholm och Sundsvall. Sträckan mellan Uppsala–Stockholm är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor för både långväga och regionalt resande men även välanvänd för gods.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM): Den organisation som ansvarar för kollektivtrafiken i ett län. I Uppsala län är detta Region Uppsala.

Restidskvot: Ett mått på hur lång tid en resa tar med kollektivtrafik jämfört med bil.

Tillväxtkluster Norduppland: Stockholms Handelskammare har gjort en förstudie om arbetsmarknaden i Tierp och Östhammars kommun som visar att 5 000 arbetstillfällen behöver nyrekryteras till 2035 för att klara av tillväxttakten inom den gröna omställningsindustrin.

Trans-European Transport Network (TEN-T): Ett omfattande nätverk av infrastruktur för järnväg, väg, inre vattenvägar, sjöfart och flyg. Syftet är att skapa ett effektivt och sammanhållet transportsystem inom EU.

Transporteffektivitet: Hur väl ett transportsystem utnyttjas i relation till resursförbrukning och samhällsnytta.

Årsmedelsdygnstrafik (ÅDT): Det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn, axelpar per dygn eller gående och cyklister per dygn.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): Det första steget i planeringsprocessen. Metodiken är utformad i syfte att vara ett verktyg för att säkerställa att fyrstegsprincipen används.

1. Inledning

Uppsala län har ett strategiskt geografiskt läge med sin närhet till Stockholm-Mälarenregionen och Arlanda. Dessutom passerar flera av Sveriges viktigaste infrastrukturstråk genom Uppsala län. Samtliga kommuner i Uppsala län angränsar till några eller något av de omkringliggande länen Gävleborg, Dalarna, Västmanland, Sörmland och Stockholm. Nyinvestering och satsningar på regional infrastruktur i Uppsala län skapar därmed inte bara stor nytta för Uppsala län utan är även viktigt ur ett storregionalt perspektiv för Stockholm-Mälarenregionens tillgänglighet.

Uppsala län är det enda län i Sverige där befolkningen förväntas öka i samtliga kommuner under de kommande decennierna enligt rapporten ”Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2024–2040” (SCB 2024). En förutsättning

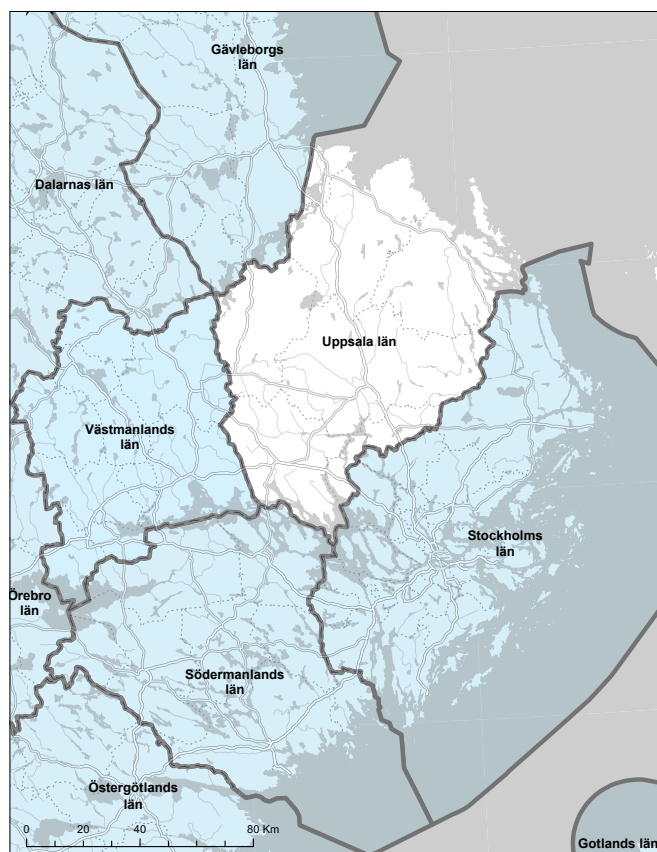
för att Uppsala län fortsatt ska ha goda möjligheter till utveckling, tillväxt och vara integrerad i Stockholm-Mälarenregionen, Sverige och omvärlden är att det finns en väl fungerande infrastruktur. Länsplanen för regional transportinfrastruktur (hädanefter kallad *länsplan*) är ett strategiskt dokument som upprättas för att planera och prioritera investeringar i länets transportinfrastruktur.

I detta kapitel förklaras förutsättningarna för framtagande av länsplan samt de bakomliggande processerna som påverkar arbetet med att ta fram en länsplan.

1.1 Länsplan – del av nationell plan

Region Uppsala har som länsplaneupprättare (*Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur* (1997:263)) ansvar för att ta fram länsplanen i enlighet med de ramar och riktlinjer som fastställs av regeringen samt den övergripande nationella transportpolitiken. Länsplanen är en del av den nationella planen för transportinfrastrukturen (hädanefter kallad *nationell plan*) och omfattar insatser för regional transportinfrastruktur, som vägprojekt, kollektivtrafikinфраstruktur, cykelvägar och andra åtgärder som är viktiga för att främja en hållbar regional utveckling, välfärd och tillväxt för ett sammanhållet län. Länsplanen innehåller även mål och strategiska inriktningar med en åtgärdsplan för att finansiera infrastrukturella satsningar. Åtgärderna i länsplanen finansieras av medel i nationell plan och är inte en del av Region Uppsalas budget.

Länsplanen omfattar nyinvesteringar i det regionala vägnätet. Den nationella planen finansierar vidmakthållandet (reinvesteringar, drift och underhåll) av det regionala vägnätet samt nyinvesteringar och vidmakthållande av järnvägar och det nationella stamvägnätet (se figur 6). Länsplanen har möjlighet att medfinansiera åtgärder på det kommunala vägnätet och samfinansiera åtgärder som ingår i nationell plan.



Figur 2. Uppsala län och närliggande län.

1.1.1 Nationellt planuppdrag

Processen att ta fram länsplanen styrs av flera förutsättningar, både ekonomiska och politiska. Regeringen tilldelar varje län en ekonomisk ram som anger hur mycket medel som kan användas för investeringar i regional transportinfrastruktur under den aktuella planeringsperioden på tolv år. Länsplanen revideras sedan var fjärde år. Fördelningen av medel i länsplan för Uppsala län beslutas av Region Uppsalas regionfullmäktige, därefter är det Trafikverket som ansvarar för genomförandet av planen. Uppdraget är reglerat genom förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263).

Samråd och dialog med regionala och lokala aktörer, såsom kommuner, näringsliv och Trafikverket är en central del i framtagandet av länsplanen. Genom att involvera dessa aktörer säkerställs att planen är förankrad i regionala behov och förutsättningar, samtidigt som den bidrar till att uppnå nationella mål (se kapitel 2). Planeringsprocessen utgår också från omfattande analyser av den nuvarande infrastrukturens status, trafikflöden, framtida befolkningstillväxt och klimatrelaterade utmaningar.

Länsplanen är en del av den samlade planeringen för Sveriges transportinfrastruktur och ska ses i ljuset av de nationella transportpolitiska målen (se kapitel 2). Dessa mål syftar till att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. Nationella och regionala infrastrukturens satsningar måste gå hand i hand för att skapa ett sammanhängande transportsystem där både regionala och nationella intressen tillgodoses.

Länsplanen bidrar till den nationella planen genom att identifiera och prioritera de investeringar som främst påverkar den regionala rörligheten och tillgängligheten, men som också stödjer de övergripande målen för Sveriges infrastrukturutveckling. När länsplanen är i linje med den nationella planen, säkerställs en effektiv samordning mellan lokala, regionala och nationella investeringar, vilket stärker hela Sveriges transportsystem och bidrar till en hållbar utveckling i linje med klimatmålen och Agenda 2030.

1.1.2 Regeringens direktiv för åtgärdsplaneringen

Region Uppsala fick den 20 mars 2025 i uppdrag av regeringen att upprätta en länsplan för planperioden 2026–2037. Genom samma beslut (LI2025/00640) fick Trafikverket i uppdrag att ta fram den nationellt trafikslagsövergripande planen för utveckling och vidmakthållande av transportsystemet för samma planperiod. Direktivet från regeringen anger förutsättningarna för framtagandet av länsplanen. Generella utgångspunkter för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas så att det övergripande transportpolitiska målet samt etappmålen för trafiksäkerhet och klimat ska nås. Enligt regeringen bör länsplaneupprättarna utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv och ge prioritet till trafiksäkerhetshöjande åtgärder som inte ger inskränkningar på vare sig framkomlighet eller transporteffektivitet. Regeringen lägger stor vikt vid att nya investeringar ska vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Uppsala län har genom direktivet blivit tilldelade en preliminär ekonomisk ram på 2 534 miljoner kronor. Det är en ökning på 600 miljoner kronor, jämfört med föregående planperiod 2022–2033, kan primärt härledas till kraftiga prisökningar. Därtill har rådigheten över avsatta medel i nationell plan för samfinansiering av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs det regionala vägnätet överförts till länsplaneupprättarna.

Efter Trafikverkets avräkning (TRV 2025/37255) har den siffran preliminärt justerats till 2 727 miljoner kronor med anledning av underförbrukning under åren 2022–2025. Detta baseras på utfall för åren 2022–2024 samt prognoser för år 2025. Att delar av avräkningen baserar sig på prognoser kan leda till att de slutliga ramarna skiljer sig från de preliminära ramarna. De slutliga ramarna fastställs av regeringen under våren 2026.

1.2 Framtagandet av länsplan

Under framtagandet av länsplan för planperioden 2026–2037 har Region Uppsala tillsatt en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner som arbetat med länsplanen från och med att Trafikverket presenterade inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026–2037 under januari 2024. Inriktningsunderlaget utgör det första steget mot en ny nationell plan och länsplaner och syftar till att ge underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Länets kommuner samt Länsstyrelsen i Uppsala län har, genom fortlöpande dialogmöten och avstämningar med tjänstepersoner, aktivt medverkat i framtagandet av länsplanen. Trafikverket har bistått med underlag och stöd genom hela processen.

För att främja bred politisk delaktighet har en politisk referensgrupp inrättats, med en ledamot från varje parti som är representerade i

trafik- och samhällsutvecklingsnämnden. Syftet skulle vara att alla partier ska vara involverade i processen, få tillgång till information och ges möjlighet att lämna synpunkter innan beslut fattas. Den politiska processen har även inkluderat löpande rapportering till trafik- och samhällsutvecklingsnämnden.

Länsplanen för planperioden 2026–2037 var ute på samråd mellan juni 2025 och oktober 2025. Efter att regeringen har fastställt de ekonomiska ramarna ska länsplanen fastställas i regionfullmäktige hösten 2026.

Förordning (1997:263)

Arbetet med länsplaner för regional transportinfrastruktur regleras genom förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Den anger planens omfattning och vad planen ska redovisa.



Figur 3. Process för den nationella planen och länsplanerna. Inriktningsplaneringen omfattar figurförklaring för "inriktningsunderlag" och "infrastrukturproposition". Åtgärdsplaneringen omfattar figurförklaring "regeringsdirektiv" och "nationell plan, länsplan".

1.3 Åtgärdsplaneringens process

När Trafikverket, Region Uppsala eller en kommun har identifierat och prioriterat brister i transportsystemet ska en utredning genomföras, vanligtvis en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS beskriver funktionen och den aktuella bristbilden över den geografiska platsen, både nuläge och en framtidsbild. Sedan identifieras åtgärder som kan lösa de identifierade bristerna. Först när en åtgärd har identifierats och analyserats i en ÅVS kan åtgärden lyftas in i länsplanen. Inom ramen för en ÅVS ska Trafikverkets fyrstegsprincip följas.

Steg 1 "Tänk om": Handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Steg 2 "Optimera": Genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Steg 3 "Bygg om": Begränsade ombyggnationer vid behov.

Steg 4 "Bygg nytt": Kan behovet inte tillgodoses i de tre tidigare stegen genomförs nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

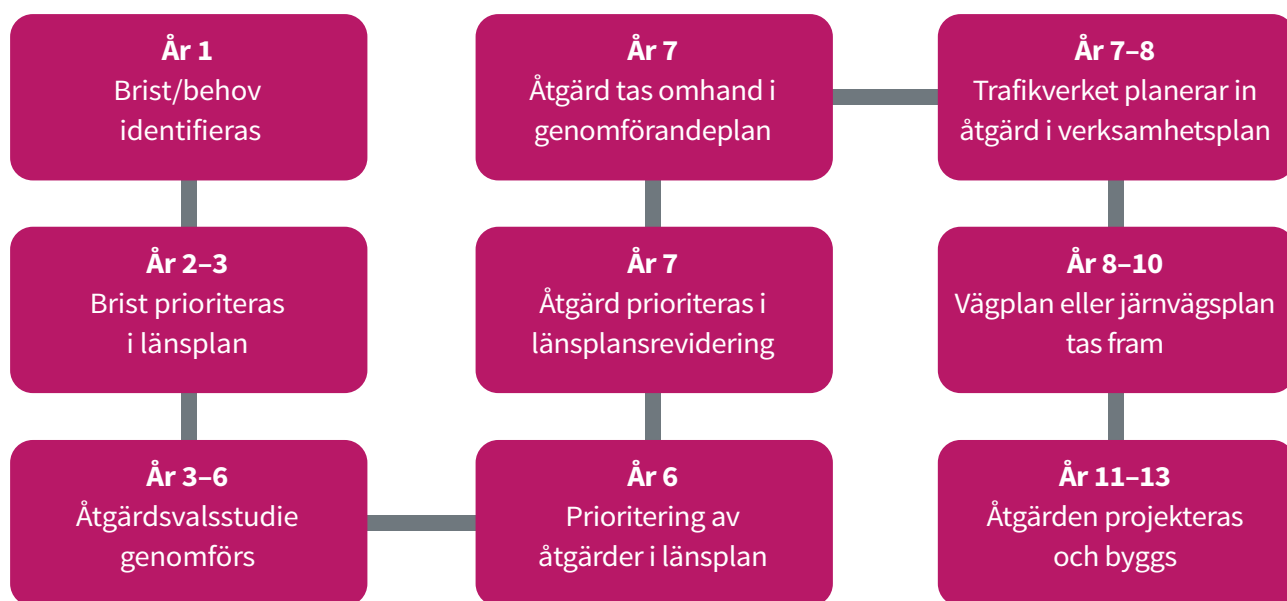
Fyrstegsprincipen innebär att man stegvis analyserar vilka åtgärder som är mest lämpliga för att hantera behoven. I många fall kan en kombination av olika åtgärder ge bästa resultat.

Målet är att i första hand använda åtgärder enligt steg 1 och 2, och om dessa inte är tillräckliga, övervägs mer omfattande byggåtgärder enligt steg 3 och 4.

Genom att möjliggöra finansiering av steg 1- och 2-åtgärder kan befintlig infrastruktur utnyttjas bättre, vilket minskar behovet av nybyggnation. Klimat- och hållbarhetsmål kan också uppnås snabbare genom mobilitetsåtgärder och trafikstyrning. Åtgärder kan genomföras snabbare och till lägre kostnad, vilket ökar samhällsnyttan. Regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men länsplanerna saknar fortfarande verktyg för att finansiera dess två första steg. För

att säkerställa en effektiv transportplanering bör regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i alla fyra steg.

En ÅVS besvarar frågan varför en åtgärd behövs, vilket gör detta skede till en av de viktigaste grunderna för de regionala och nationella transportplanerna. Om ÅVS-arbetet pekar på ett investeringsbehov inom väginfrastrukturen, och om projektet är inkluderat i den ekonomiska planeringen, startar arbetet med att ta fram en vägplan. Trafikverket utreder då vilka specifika åtgärder som ska genomföras och på vilket sätt. När vägplanen har fastställts kan byggnationen börja.



Figur 4. Länsplaneobjekt – från ax till limpa (schabloniserat).

2. Mål

Länsplanen berörs av flertalet styr- och policy-dokument både på regional, nationell och internationell nivå. Länsplanen innehåller en åtgärdsplan som ska bidra till de uppsatta målen som finns. Målen är centrala i styrningen av den nationella infrastrukturutvecklingen och de utgör grundläggande utgångspunkter för hur länsplaner formuleras och prioriteras. I denna del listas de mål, strategier och direktiv som länsplanen påverkas av.

2.1 Internationella mål och strategier

Förenta nationernas (FN) Agenda 2030 består av 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att främja ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. För Uppsala län är Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län länets Agenda 2030-strategi och påverkar därmed länsplanens utformning.

Den regionala utvecklingsstrategin beaktar även FN:s barnkonvention som är en svensk lag sedan 2020 som säkerställer barns rättigheter i alla beslut som påverkar dem. I det tidiga skedet av åtgärdsplaneringen har länsplanen beaktat Barnkonventionen vad gäller barns rätt till säkerhet, hälsa och rätt till en hållbar framtid.

2.2 Nationella mål för transportpolitiken

Sveriges transportpolitiska mål är indelat i ett övergripande mål och två preciseringar: **funktionsmålet** och **hänsynsmålet**.

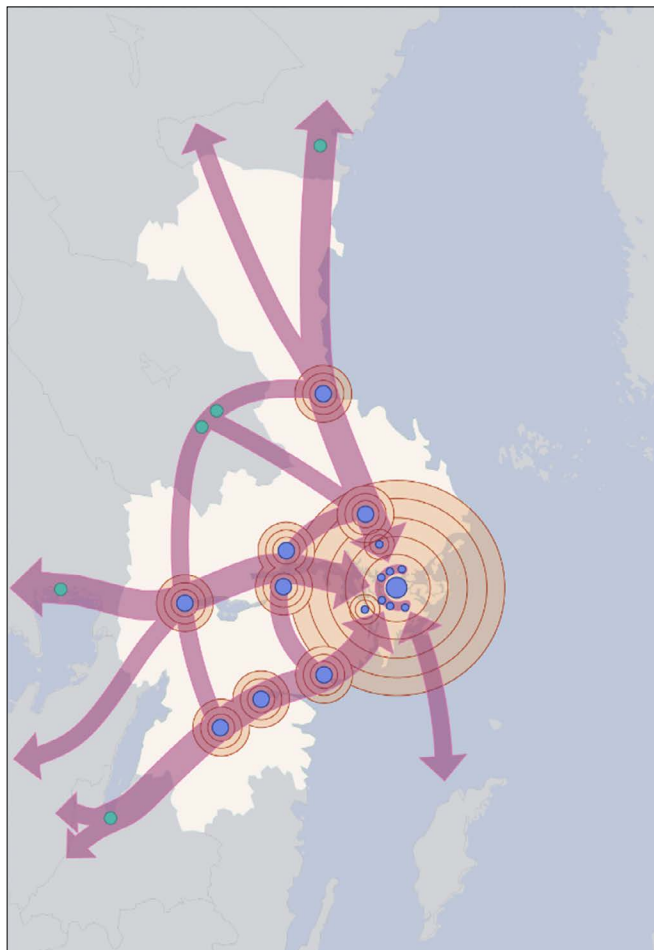
Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en ekonomiskt, socialt och miljömässigt långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela Sverige. Transportsystemet behöver utvecklas i riktning mot det övergripande transportpolitiska målet utifrån de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.

Funktionsmålet syftar till att skapa en transportinfrastruktur som underlättar för människor att kunna resa och transportera varor på ett effektivt och säkert sätt. Det innefattar också att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla, oavsett socioekonomisk bakgrund, kön, funktionsnedsättning eller var i landet man bor.

Hänsynsmålet betonar vikten av att transportsystemets utformning, funktion samt användning ska bidra till ökad trafiksäkerhet, minskad negativ miljöpåverkan och bättre folkhälsa. Detta mål omfattar bland annat att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken, minska transportsektorns utsläpp samt begränsa buller och luftföroreningar. Till hänsynsmålet finns även tillhörande etappmål som hanterar miljö- och trafiksäkerhetsmålen.

2.3 Mellanregionala och regionala mål för Uppsala län

Länsplanen är inte bara ett verktyg för att tillgodose de lokala infrastrukturella behoven utan är också nära knuten till och påverkad av uppfyllelsen för mellanregionala och regionala mål. Genom att länsplanen förankras i dessa mål skapas en långsiktig plan för hur transportsystemet kan bidra till att utveckla Uppsala län och de omkringliggande länen utifrån hållbarhet, tillväxt och tillgänglighet.



Figur 5. Rumslig målbild som illustrerar ett sammankopplat östra Mellansverige och viktiga funktionella samband, från rapport "Strategisk inriktning för storregional planering i östra Mellansverige".

2.3.1 Samverkan Östra Mellansverige

De regionalt utvecklingsansvariga i de sju regionerna – Gävleborg, Uppsala, Västmanland, Stockholm, Södermanland, Östergötland och Örebro län – har tillsammans med Mälardalsrådet tagit fram en gemensam strategisk inriktning för storregional planering i östra Mellansverige. Målet är att skapa en samordnad planering där alla regioner utgår från ett gemensamt övergripande mål och strategiska riktlinjer. En gemensam målbild och samsyn kring prioriteringar gör det lättare att nå resultat, både regionalt och i samverkan med nationell och europeisk nivå. Denna strategiska inriktning konkretiseras i ett gemensamt övergripande mål.

2.3.2 En Bättre Sits (EBS)

En Bättre Sits-samarbetet (EBS) är ett storregionalt transportpolitiskt samarbete mellan Region Uppsala och regionerna Gotland, Stockholm, Västmanland, Sörmland, Örebro län och Östergötland. Inom ramen för EBS har en storregional systemanalys tagits fram där regionerna enats om gemensamma prioriterade funktioner för transportinfrastruktur i Stockholm-Mälarenregionen. De prioriterade infrastrukturinvesteringar som krävs för att klara gemensamma utmaningar och för att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen beskrivs i den storregionala systemanalysen. Den storregionala systemanalysen överlämnades i oktober 2024 till regeringen och Trafikverket och kan ses som medlemmarnas gemensamma inspel till revideringen av den nationella planen för transportinfrastruktur. Inom EBS-samarbetet har även en storregional godsstrategi tagits fram och ett godstransportråd har bildats under ledning av Mälardalsrådet och Trafikverket. Rådet samlar näringsliv, akademi och politik till en arena där alla deltar på lika villkor.

2.3.3 Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Uppsala län visar riktningen för hur länet ska fortsätta utvecklas hållbart. Den övergripande visionen är ett gott liv i en nyskapande och hållbar kunskapsregion med internationell lyskraft. RUS pekar ut tre strategiska utvecklingsområden: *En region för alla*, *En hållbart växande region* och *En nyskapande region*. Länsplanen har koppling till utvecklingsområdena i RUS:en och utgör ett av flera verktyg för att verka för uppsatta mål samt de strategiska utvecklingsområdena.

2.3.4 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030

Trafikförsörjningsprogrammet är den regionala kollektivtrafikmyndighetens övergripande styrdokument och anger mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling. Eftersom nyinvesteringar i transportsystemet inom ramen för länsplanen påverkar kollektivtrafikens utvecklingsförutsättningar (och vice versa) är det viktigt att mål och strategier överensstämmer. Trafikförsörjningsprogrammets mål är ett effektivt, jämlikt och attraktivt kollektivtrafiksystem som bygger på tre nyttoperspektiv: för samhället, medborgaren och resenären.

Region Uppsala eftersträvar att fullt tillgänglighetsanpassa samtliga hållplatser i länet med utgångspunkt i hållplatser längs prioriterade stråk och områden som pekas ut i trafikförsörjningsprogrammet.

Under 2026–2027 pågår arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län.

2.3.5 Regional cykelstrategi för Uppsala län

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län antogs av regionstyrelsen i december 2017. Cykelstrategin anger mål, strategier och inriktning för arbetet med att skapa bättre förutsättningar för cykling i Uppsala län. Region Uppsala avser att ta fram en ny cykelplan.

2.3.6 Persontågsstrategi för Uppsala län med målbilder till 2050

Region Uppsala har sedan 2025 en persontågsstrategi som beslutades i regionfullmäktige april 2025. Strategin syftar till att tydliggöra långsiktiga behov kopplat till persontågstrafiken i och till Uppsala län fram till 2050. Syftet är att fungera som ett vägledande dokument i frågor om persontågstrafikens- och infrastrukturens utveckling.

2.3.7 Klimat- och energistrategin – Tillsammans för ett fossilfritt Uppsala län

Länsstyrelsens klimat- och energistrategi syftar till att vara en grund för hur Uppsala län ska arbeta med de svenska klimat- och energimålen och är uppdaterad i enlighet med de nationella målen inom klimat- och energiområdet. Fyra strategiska områden prioriteras i strategin och identifieras utifrån största klimatpåverkan direkt och indirekt. De områden som prioriteras i strategin är transporter och drivmedel, energi, -tillförsel, -användning och -distribution, indirekt klimatpåverkan samt kollagring. Länsstyrelsen publicerade strategin 2019 men arbetar under 2025 med en ny klimat- och energistrategi.

2.4 Länsplanens mål

Länsplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier (se kapitel 2.3) och behöver kopplas till dessa. I följande figur redogörs mål och strategiska inriktningar för länsplanen uppdelat i tre målområden, sju mål och tolv strategiska inriktningar. Målen och de

strategiska inriktningarna ska betraktas som en konkretisering av nationella och regionala mål såsom den regionala utvecklingsstrategin. Samhällsekonomisk effektivitet ska genomsyra samtliga målområden och därför består länsplanen av åtgärder som ska ge en god samhällsekonomisk lönsamhet.

Målområde 1. Ett transporteffektivt samhälle som bidrar till klimatmålen på nationell- och EU-nivå

Mål	Strategisk inriktning
1.1: Bidra till ökad andel hållbart resande	1.1.1: Öka framkomligheten för kollektivtrafiken 1.1.2: Förbättra förutsättningarna för kombinationsresor genom ökad tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet 1.1.3: Öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet. Cykelbarhet längs med befintliga mötesfria vägar är prioriterad i första hand 1.1.4: Där det så är möjligt påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt genom beteendepåverkande åtgärder
1.2: Bidra till effektiva och hållbara gods-transporter till, från, genom och inom länet	1.2.1: Stötta investeringar som främjar en hållbar omställning av godstransportsektorn 1.2.2: Möt upp planerade och genomförda satsningar vid strategiska noder
1.3: Bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande	1.3.1: Möjliggör ett hållbart resande till, från och inom nyetablerade och/eller förtätade områden

Målområde 1 är kopplat till det nationella klimatpolitiska målet om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med 70 procent till år 2030 (basår 2010, exkluderat inrikesflyg).

Kollektivtrafikresor, gång- och cykelresor samt hållbara godstransporter är fokus inom området eftersom miljöfrågan är av central betydelse för infrastrukturplaneringen.

Målområde 2. Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem

Mål	Strategisk inriktning
2.1: Bidra till att säkerställa hela-resan-perspektivet oavsett socioekonomi, kön, etnicitet, ålder, funktionsvariation eller funktionsnedsättning	2.1.1: Öka andelen hållplatser och bytespunkter som är tillgänglighetsanpassade 2.1.2: Öka den fysiska tillgängligheten till offentlig och kommersiell service i socioekonomiskt svaga områden och tätorter 2.1.3: Öka barns rörelsefrihet genom ökad trygghet och trafiksäkerhet i geografier där många barn reser
2.2: Bidra till ett transportsystem som förbättrar kompetensförsörjningen för offentlig sektor och näringslivet	2.2.1 Stötta investeringar som ökar förutsättningar för arbets- och studiependling till områden med kompetensbrist

Målområde 2 hanterar tillgänglighet och främjande av regional utveckling. Tillgänglighetsaspekten är viktig att beakta inom infrastrukturplaneringen. Investeringar ska bidra till att främja regional utveckling och skapa goda förutsättningar för

bostadsbyggande, arbetsplatser och näringsliv samt underlätta kompetensförsörjning. Jämlikhets- och jämställdhetsfrågorna kopplar till ett transportsystem som ska fungera för alla.

Målområde 3. Ett trafiksäkert och hälsofrämjande transportsystem

Mål	Strategisk inriktning
3.1: Bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken	3.1.1: Öka trafiksäkerheten med fokus på oskyddade trafikanter
3.2: Bidra till ökad folkhälsa genom främjande av aktiv transport	3.2.1: Öka tillgängligheten till offentlig och kommersiell service med cykel

Målområde 3 har en inriktning mot ett trafiksäkert och hälsofrämjande transportsystem. Trafiksäkerhet är ett viktigt område som beaktas i all infrastrukturplanering. Särskilt viktigt är detta för oskyddade trafikanter som saknar det skydd som exempelvis bilister har. Kollisioner i

låg hastighet kan få allvarliga konsekvenser för oskyddade trafikanter. Möjligheten att på ett tryggt och säkert sätt röra sig i trafikmiljöer som gång- eller cykeltrafikant är även viktigt för folkhälsan. Ett systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågorna är viktigt för att nå målen.

3. Planeringsförutsättningar

Följande kapitel presenterar nuläge och prognos för Uppsala län som kopplar an till eller har en indirekt påverkan på transportinfrastrukturen. Syftet är att skapa förståelse för bland annat de utmaningar och förändringar som finns i Uppsala län men även ge underlag till prioriteringsarbetet som sker inom länsplanen.

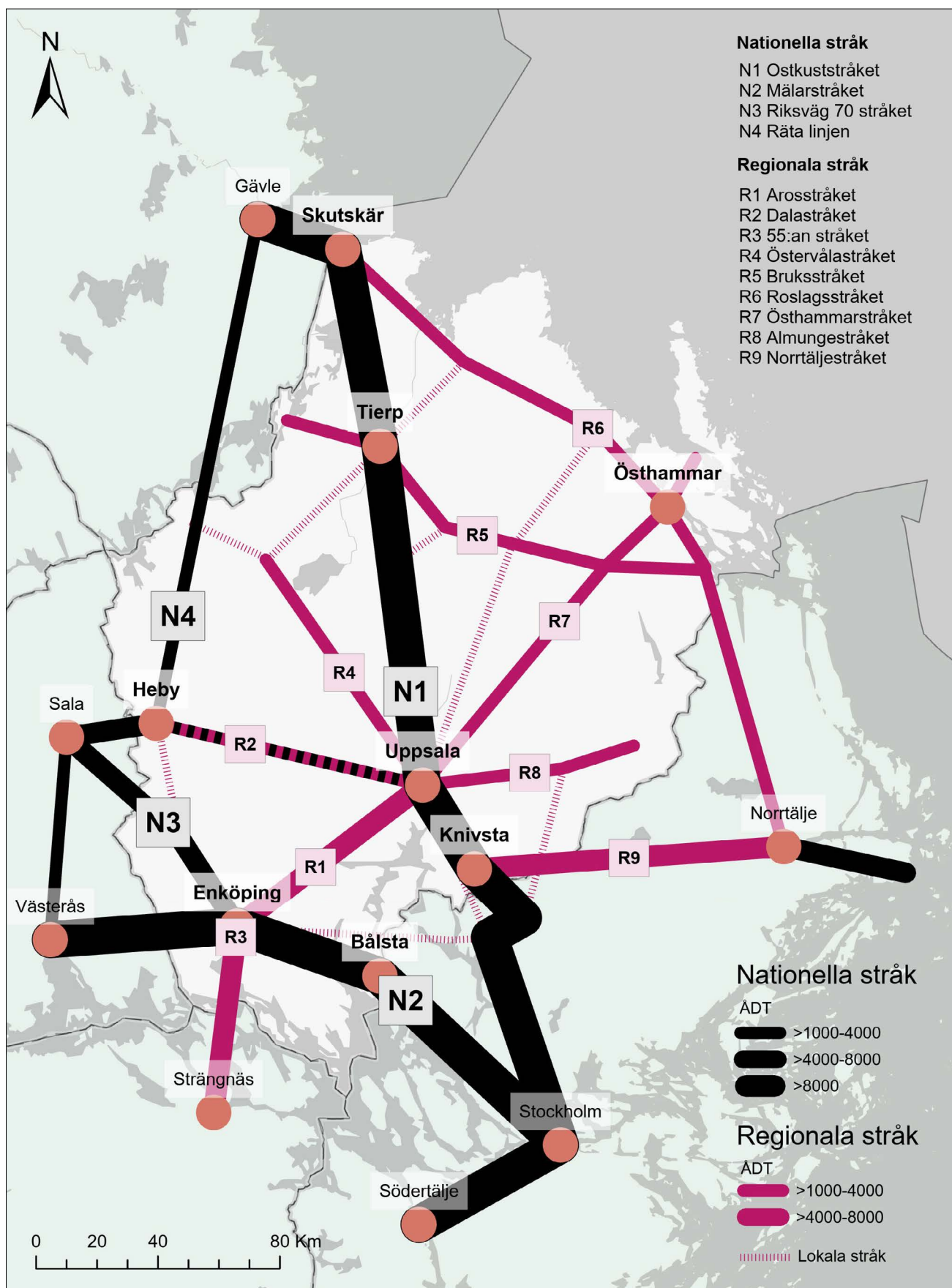
3.1 Transportstråk i Uppsala län

Transportinfrastrukturen i Uppsala län är indelat i 13 utpekade stråk där både väg och järnväg ingår. Fyra stråk definieras som nationella stråk (se N1–N4 i figur 6) utifrån sin funktion som viktiga nationella godsstråk eller viktiga för det långväga resandet. De flesta vägar som faller inom dessa fyra definierade nationella stråk hanteras av den nationella planeringen i nationell plan och ej av länsplanen. Resterande vägar i de övriga nio stråk definieras som regionala (se R1–R9 i figur 6) utifrån dess funktion och hanteras nästan uteslutande inom ramen för länsplanen. Region Uppsala betraktar R2 som ett regionalt stråk med en primärt regional funktion trots att Dalabanan, som hanteras inom ramen för den nationella planen, går i stråket. Utöver de regionala och nationella stråken finns även vägar som är viktiga utifrån en mer lokal karaktär. Dessa är viktiga komplement till den existerande infrastrukturen och binder samman de nationella och regionala stråken med varandra, men även med det övriga vägnätet i Uppsala län. Dessa vägar är oftast kortare och har en lägre årsmedeldygnstrafik (ÅDT) än de utpekade regionala stråken men hanteras likväl i länsplan.

Trafikverket har pekat ut vägar som ingår i det så kallade funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Vägar inom FPV är viktiga för nationell och regional tillgänglighet och ses till ljuset utifrån fyra funktioner:

- Godstransporter: Vägar som är internationellt, nationellt och regionalt viktiga för långväga godstransporter.
- Långväga personresor: Vägar som i regel har regionalt eller nationellt resande, över cirka 10 mil, till exempel tjänsteresor. Kan även vara vägar som är viktiga för besöksnäringen.
- Dagliga personresor: Vägar som i regel har kortväga och regionalt resande, vanligtvis upp till cirka 10 mil, till exempel arbets- och studiependling, resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus.
- Kollektivtrafik: Vägar som är viktiga för kollektivtrafiken i regionala kollektivtrafikmyndighetens prioriterade stråk med frekvent busstrafik.

Nedan presenteras stråken inom och genom Uppsala län enligt indelning: nationellt, regionalt och lokalt. För en fördjupad beskrivning av stråken hänvisas till bilaga *Kommunala bristfördjupningar*.



Figur 6. Nationella, regionala och lokala stråk i Uppsala län baserat på Nationella vägdatabasens årsmedeldygnstrafik (ÅDT) och funktion. Kartan visar även kommunhuvudorterna i Uppsala län och storregionala kärnor i omgivande län.

3.1.1 Nationella stråk

Innefattas av de nationella vägarna (E4, E18, väg 70 och väg 56) i Uppsala län som finansieras av nationell plan samt järnvägarna Ostkustbanan och Mälarbanan. Ett par regionala vägar med lägre ÅDT ingår även i de nationella stråken då de är viktiga komplement till de nationella vägarna i stråken.

N1. Ostkuststråket. (Södertälje–Stockholm–Arlanda–) Knivsta–Uppsala–Tierp–Skutskär–(Gävle).

- Stråket består bland annat av järnvägssträckan Ostkustbanan och E4 som är två av Sveriges viktigaste transportstråk. Båda finansieras av nationell plan.
- E4 och Ostkustbanan inom Ostkuststråket är utpekade i stomnätet för väg respektive personjärnväg inom ramen för TEN-T-förordningen. Ostkustbanan är dessutom utpekad till det utvidgade stomnätet för godsjärnväg. EU ställer krav på vissa funktioner i transportsystemet ska vara uppfylla till olika målår.
- Inom delar av stråket återfinns även väg 600 och väg 291 som är regionala vägar utifrån sin funktion och utifrån att de finansieras av länsplan. Både väg 600 och väg 291 fungerar således som ett viktigt parallellgående stråk för resande i nord-sydlig riktning genom Uppsala län. Det bidrar till ökad redundans för det nationella vägnätet.
- I stråket vid länsgränsen ligger Arlanda flygplats som är ett riksintresse för både gods- och persontrafik.
- Stråket är utpekad i FPV för godstrafik, dagliga personresor, kollektivtrafik och långväga personresor. Både E4 och Ostkustbanan är riksintressen för kommunikation och fyller en avgörande funktion för såväl godstrafik som persontrafik. Stråket är kritiskt för att binda ihop södra och norra Sverige.

N2. Mälarstråket. (Stockholm)–Bålsta–Enköping–(Västerås–Örebro).

- Järnvägen Mälarbanan och den nationella vägen E18 sträcker sig längs hela Mälarstråket och finansieras båda av nationell plan.

- Mälarstråket är utpekad i FPV för godstrafik, dagliga personresor, kollektivtrafik och långväga personresor. E18 är ett utpekad riksintresse för kommunikationer och är utpekad i det utvidgade stomnätet för väg inom ramen för TEN-T-förordningen. Stråket är en viktig del av det svenska transportsystemet och förbinder bland annat Örebro, Västerås, Enköping och Bålsta med Stockholmsregionen.

N3. Riksväg 70-stråket. Enköping–Fjärdhundra–(Sala–Borlänge–Mora).

- Består av den nationella riksvägen 70 som finansieras helt av nationell plan.
- Stråket är utpekad i FPV för godstrafik, dagliga personresor, kollektivtrafik och långväga personresor. Stråket utgör en viktig funktion för att knyta ihop Stockholmsregionen med Västmanland och Dalarna.

N4. Råta linjen. (Norrköping–Västerås)–Heby–Tärnsjö–(Hedesunda–Gävle).

- Innefattas av den nationella riksvägen 56 som finansieras helt av nationell plan.
- Stråket är utpekad i FPV som särskilt viktig för den nationella godstrafiken samt för långväga personresor.

3.1.2 Regionala stråk

Följande stråk består av de vägar som är regionala och finansieras med medel från länsplanen samt järnvägen Dalabanan som finansieras av nationell plan.

R1. Arosstråket. Uppsala–Enköping–(Västerås).

- Avsaknaden av en järnvägskoppling mellan Uppsala och Enköping utgör en felande länk i det regionala och nationella järnvägssystemet. Därför föreligger det ett behov att utreda en sådan koppling inom en närmare framtid. Behovet är utpekad i EBS storregionala systemanalys samt nämns inom ramen för Arlandautredningen som en delösning kring att stärka Arlandas konkurrenskraft.

- Stråket är viktigt ur det storregionala och nationella perspektivet då det verkar avlastande för Stockholm-Mälarenregionen.

R2. Dalastråket. Uppsala–Morgongåva–Heby–(Sala–Borlänge–Mora).

- Stråket består av väg 72 som är en regional väg och finansieras av länsplan.
- I Dalastråket ingår även Dalabanan som helt och hållet hanteras av nationell plan i och med järnvägsinfrastruktur.
- Stråket är utpekad i FPV för godstrafik, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Stråket är viktigt för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala län.

R3. 55:an-stråket. Uppsala–Enköping–(Strängnäs–Norrköping).

- Består av väg 55 som är en viktig regional väg för pendling. Finansieras genom länsplan.
- Stråket är utpekad i FPV för godstrafik, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Stråket förbinder Uppsala län med norra Mälardalen. Stråket är väsentligt för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

R4. Östervålastråket. Uppsala–Harbo–Östervåla–Kerstinbo.

- Består av väg 272 som finansieras av länsplan.
- Stråket är utpekad i FPV för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråkets funktion är främst ett pendlingsstråk mellan Heby kommun och Uppsala kommun.

R5. Bruksstråket. Söderfors–Tierp–Gimo–Hargshamn.

- I stråket ingår väg 292 som finansieras helt av länsplanen.
- Stråket är utpekad i FPV för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråkets funktion är främst en tvärförbindelse genom Uppsala län och kopplar ihop ett antal tätorter med varandra.

- Stråket omfattas även av Hargshamnsbanan, vilket är en oelektrifierad normalspårig järnväg som går mellan Örbyhus och Hallstavik via bland annat Hargshamn och Dannemora gruva.

R6. Roslagsstråket. (Gävle)–Skutskär–Karlholmsbruk–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–(Norrköping).

- Stråket består av väg 76 och finansieras av länsplan.
- Stråket är utpekad i FPV för godstrafik, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Stråkets funktion är att koppla ihop Roslagskusten med kringliggande målpunkter såsom riksintresse Forsmark och Hargshamn.

R7. Östhammarstråket. Uppsala–Alunda–Gimo–Östhammar–Öregrund–Gräsö.

- Stråket innefattar väg 288 mellan Uppsala och Östhammar samt väg 1100 som kopplar an till Öregrund och Gräsö. Båda vägarna finansieras av länsplan.
- Stråket är utpekad i FPV för godstrafik, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Stråkets funktion är en viktig länk i det inomregionala pendlingsystemet.

R8. Almungestråket. Uppsala–Gunsta–Almunge–Knutby–(Edsbro).

- Stråket består av väg 282 och finansieras av länsplan.
- Stråket är utpekad i FPV för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråkets funktion är ett lokalt pendlingsstråk inom Uppsala kommun.

R9. Norrtäljestråket. Uppsala–Knivsta–(Norrtälje–Kapellskär).

- Stråket består primärt av väg 77 som finansieras av länsplan men delsträckan mellan Norrtälje och hamnen i Kapellskär består av E18 som finansieras av nationell plan.
- Stråket är utpekad i FPV för godstrafik, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Stråket knyter ihop Uppsala

kollektivtrafik. Stråket knyter ihop Uppsala kommun och Knivsta kommun med Norrtälje kommun. Stråket har även en viktig storregional godsfunktion.

3.1.3 Lokala stråk

Samtliga vägar i de lokala stråken finansieras av länsplan.

- **Väg 254:** För resande mellan Fjärdhundra och Heby är väg 254 en sträckning som binder samman Råta linjen med Riksväg 70-stråket.
- **Väg 255:** Även väg 255 från Uppsala genom Vassunda är av större vikt för att öka tillgänglighet till Arlanda och komplettera bland annat Ostkuststråket.
- **Väg 263:** För att binda samman Enköping och Bålsta med varandra och med Arlanda är väg 263 en viktig väg.
- **Väg 272:** Östervålastråket kopplas samman till Råta linjen via det nordligaste avsnittet av väg 272 som har ett lägre ÅDT än delsträckan mellan Östervåla och Uppsala.
- **Väg 273:** För att koppla ihop östra delarna av Uppsala län med Arlanda och komplettera Ostkuststråket är väg 273 från Almunge en viktig lokal väg.
- **Väg 290:** Binder samman Forsmarks kärnkraftverk, Österbybruk, Storvreta och Uppsala med varandra men har inte samma höga resandeflöden som övriga alternativ.
- **Väg 709:** Från Örbyhus och Bruksstråket ger väg 709 en enkel koppling till Ostkuststråket och E4.
- **Väg 740:** Mellan Tierp och Skärplinge binder väg 740 samman Ostkuststråket och Roslagsstråket och är viktig för sitt lokala omland.
- **Väg 746:** Kopplingen mellan Östervålastråket och Ostkuststråket sker genom den lokala vägen 746 mellan Östervåla och Månkarbo.

3.2 Befolkningsutveckling

Uppsala län är det enda län i Sverige där befolkningen förväntas öka i samtliga kommuner under de kommande decennierna enligt rapporten ”Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2024–2040” (SCB 2024). Även i närliggande län, väster och söder om Uppsala län (Stockholms, Södermanlands och Västmanlands län), förväntas befolkningen i länen öka under de kommande decennierna. För Dalarnas och Gävleborgs län förväntas den framtida befolkningen minska något.

I slutet av år 2023 bodde det 405 000 personer i Uppsala län och befolkning antas öka till 460 000 år 2040 enligt prognosen. Siffror visar på att befolkningstillväxten har ökat snabbare under de senaste åren än vad som prognoserats under de kommande decennierna: mellan år 2010 och 2023 har länets befolkning ökat drygt 20 procent och har under flera års tid varit det snabbaste växande länet i Sverige. Under de kommande decennier förväntas en befolkningsökning i nästan alla åldersgrupper i Uppsala län och enligt prognosen kommer länet ha lägst medelålder i hela Sverige år 2040 (SCB 2024).

Mellan år 2010–2023 har befolkningsutvecklingen skett i olika takt inom länet. I delar av nordöstra Uppsala län mot kusten (delar av Tierps kommun, Östhammars kommun och Älvkarleby kommun) har befolkningen under denna period minskat till viss del, medan befolkningen i områden inom och intill tätorterna runt stadsnoderna Enköping och Uppsala har ökat rejält. Befolkningsökningen kan ses i samband med bostadsutvecklingar som har lockat framför allt barnfamiljer. Befolkningen i den nordöstra länsdelen är äldre än befolkningen i de södra delarna (Uppsala kommun, Knivsta

kommun, Håbo kommun och Enköpings kommun) av länet. Uppsala kommun utmärker sig med den yngsta demografin (åldersgrupp 20–30 år) jämfört med de andra kommunerna i länet, detta beror delvis på dess utbud av skolor och universitet.

Statistiska centralbyrån har delat in Sverige i regionala statistikområden (RegSO) utifrån socioekonomiska utmaningar och förutsättningar. Skalan på fem nivåer går från områden med stora utmaningar till områden med mycket goda förutsättningar. Fördelning av områdena är baserat bland annat på befolkningens utbildningsnivå och inkomst. I Uppsala län bor de flesta länsbor i områden med goda socioekonomiska förutsättningar (cirka 275 000), men förutsättningarna varierar inom länet. Omkring 50 000 personer bor i områden med socioekonomiska utmaningar, främst i Uppsala kommun och Enköpings kommun samt i vissa tätorter i nordvästra Uppsala län. Uppsala kommun och Enköpings kommun har alla typer av områden, medan Knivsta kommun, Håbo kommun och Östhammars kommun saknar områden med socioekonomiska utmaningar. I Heby kommun, Tierps kommun och Älvkarleby kommun bor störst andel personer i socioekonomiskt blandade områden. I Heby kommun och Tierps kommun är andelen som bor i områden med goda socioekonomiska förutsättningar betydligt större än andel som bor i områdena med socioekonomiska utmaningar. I motsats till dessa kommuner har Älvkarleby kommun relativt sett större andel som bor i områden med socioekonomiska utmaningar.

3.3 Exploatering och nyutveckling

Uppsala län växer kraftigt inom både arbets- och bostadsmarknaden samt invånarantal. Utvecklingen sätter press på infrastrukturen och ökar även på pendlingen såväl inom som utom Uppsala län. Utvecklingen kräver infrastrukturella satsningar som möter upp de satsningar som genomförs i Uppsala län.

3.3.1 Bostadsmarknad

Under det senaste decenniet har en konstant ökning skett av antalet färdigställda lägenheter i länet. Mellan år 2013 och 2023 har antalet nya lägenheter i länet ökat med drygt 31 000, vilket består av drygt 116 000 rumsenheter. Samtidigt har länets befolkning ökat med omkring 62 000 personer. Utmärkande är att det är Uppsala kommun och Knivsta kommun som har haft den största ökningen i nybyggnation under dessa år.

Senaste åren har det investerats i färre bostadsbyggnadsprojekt enligt länsstyrelsens studie i Uppsala län (Länsstyrelsen, 2024). Detta på grund av 2020-talets ekonomiska utmaningar, högre räntor och inflation jämfört med 2010-talet. Länsstyrelsens studie pekar även på att det finns en befintlig bostadsbrist i alla länets kommuner, förutom för Enköpings kommun.

I södra delen av länet, främst i kommunerna Knivsta och Uppsala, sker den största bostadsutvecklingen jämfört med resterande län: Fyrspårsavtalet ställer krav på att det ska möjliggöras för 15 000 nya bostäder i Knivsta kommun och 33 000 nya bostäder i Uppsala kommun under de kommande tre decennierna.

3.3.2 Näringslivsutveckling

Det finns stora arbetsgivare både i offentlig sektor och privat sektor i länet med varierande branschstorlekar i olika delar av länet.

I offentlig sektor är Akademiska sjukhuset i Uppsala, Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet (Uppsala kommun) samt Försvarsmakten (Uppsala kommun och Enköpings kommun) de största arbetsgivarna.

I privat sektor bidrar Morgongåvas lageretableringar för näthandel till den största branschen i Heby kommun (bland annat lager för Apotea, Adlibris och Babyland). I Östhammars kommun är största branschen tillverkning och utvinning (Sandvik Coromant) samt energiförsörjning (Forsmarks kärnkraftverk). Även i Tierps kommun och Älvkarleby kommun är största branschen tillverkning och utvinning

(Atlas Copco och Stora Enso i respektive kommun). Arbetsgivare inom life science, speciellt i Uppsala kommun, spelar också en viktig roll i länets tillväxt och näringslivsutveckling vilket är möjligt med sin närhet till kompetens från universiteten.

Enligt den förstudie som Stockholms Handelskammare (2023) tagit fram gällande Tillväxtklustret Norduppland (Tierps kommun och Östhammars kommun) pekas norra delarna av Uppsala län ut som ett av Sveriges mest lovande tillväxtområden i den gröna omställningen. Enligt förstudien kommer företag i dessa två kommuner att behöva nyrekrytera 5 000 personer fram till år 2035 vilket ställer krav på kompetensförsörjning – detta i ett område där befolkningen har minskat under de senaste åren och andelen äldre personer har ökat. I den absoluta närheten av Tillväxtklustret Norduppland ligger även Heby kommun och Älvkarleby kommun som berörs av de industrisatsningar som sker i och med att de omfattas av en liknande arbetsmarknad samt har etablerad arbetspendling till Östhammars kommun och Tierps kommun.

De södra delarna av Uppsala län präglas av stora logistikverksamheter. Längs med Mälarstråket i Enköpings kommun och Håbo kommun har satsningar på näringslivet resulterat i en stark tillväxt inom både etablerad industri och framväxande logistikverksamhet. Framför allt har stora logistikverksamheter det senaste årtiondet etablerat sig i anslutning till kommunhuvudorterna Enköping och Bålsta. I området Sneby i Enköpings kommun planeras det för en ny industripark (Arospark) som ska möjliggöra upp till 7000 nya arbetstillfällen inom men inte uteslutande i logistik- och kontorsverksamhet. Även i Knivsta kommun planeras det för logistikverksamheter längs med E4:an och fortsatt utveckling av verksamhetsområdet Ar.

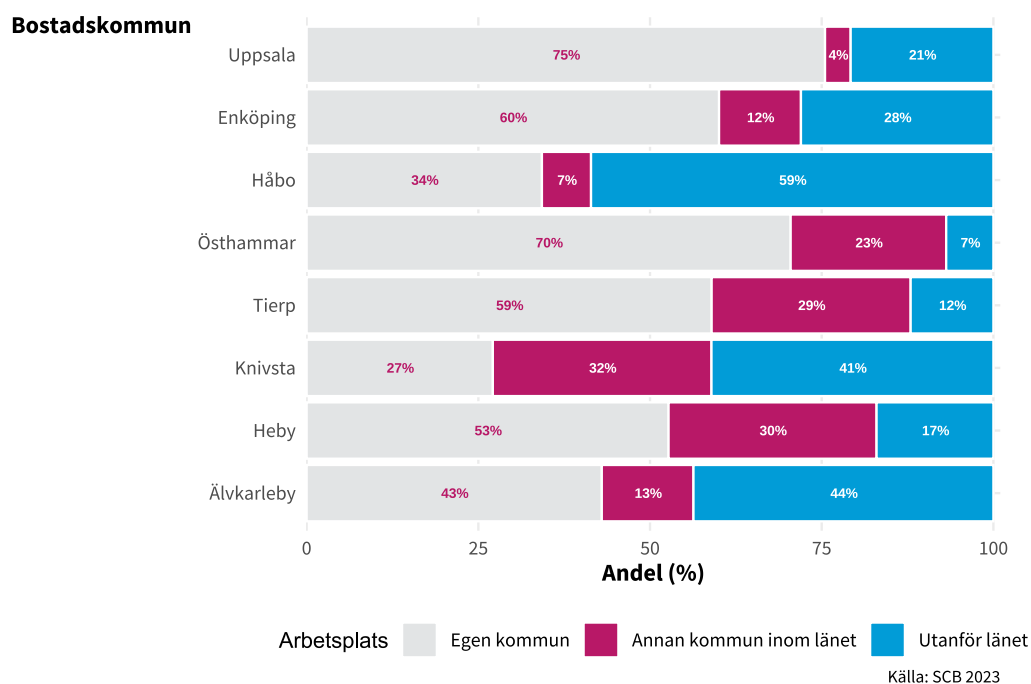
Könsfördelningen i branscherna varierar. De största branscherna för män är tillverkning och

byggverksamhet medan de största branscherna för kvinnor är knuten till vård och omsorg samt utbildning. Denna segregation i arbetsmarknaden skapar en hel del skillnader i könsfördelning i dagbefolkning över länet: andel kvinnor är störst i dagbefolkning i geografier där det finns en skola eller en vårdinstans (till exempel Akademiska sjukhuset) medan andel män är större i geografier där det finns arbete kopplat till konstruktion- eller tillverkningsindustri samt inom energiförsörjningsindustri som Forsmarks kärnkraftverk i Östhammars kommun.

3.4 Resandeutveckling

Den största andelen pendling i länet sker i stråket mellan Uppsala kommun och Stockholms kommun där cirka 15 000 personer är bosatta i en av dessa kommuner men har sin arbetsplats i den andra. Pendlingen är större från Uppsala kommun till Stockholms kommun; det finns omkring 12 000 personer som är bosatta i Uppsala kommun och arbetar i Stockholms kommun (SCB 2023). Längs detta stråk mellan Uppsala kommun och Stockholms kommun finns även Knivsta kommun och Sigtuna kommun (Arlanda flygplats), som bidrar till en ännu större pendling längs stråket. Pendlingsstråket mellan Uppsala kommun och Stockholms kommun är Sveriges största länsöverskridande pendlarstråk (Länsstyrelsen, 2024). Inom länet är det stråket mellan Uppsala- och Knivsta kommun som har störst arbetspendling. För störst resande med regionbussar är det stråket mellan Uppsala kommun och Enköpings kommun.

Uppsala län är karaktäristiskt vad gäller kommunernas närhet till övriga läns kommuner, och det speglar sig i data för arbetspendling (se figur 7 nedan). Särskilt är det tre kommuner som utmärker sig: över hälften av sysselsatta i Håbo kommun, Knivsta kommun och Älvkarleby kommun har sin arbetsplats i en annan kommun än i deras egen.



Figur 7. Arbetspendling från länets kommuner: andel av sysselsatta per länets kommuner som har arbetsplats inom sin egen kommun, annan kommun inom länet eller i en kommun utanför länet år 2022.

Därtill är arbetsplatsen oftast i ett annat län än Uppsala län. Enligt pendlingsdata är det vanligt att man från Håbo och Knivsta kommun pendlar till Stockholms län, och för Älvkarleby kommun går det största pendlandet till Gävleborgs län. För resterande kommuner inom länet är det mer vanligt att arbeta i det län man är bosatt i. Inom länet är det Uppsala kommun som främst lockar pendlare från Östhammars kommun, Tierps kommun och Heby kommun. De viktigaste pendlingsrelationerna utanför länet från dessa tre kommuner varierar enligt geografiskt läge: från Östhammars kommun tenderar man att pendla mot Stockholms län, från Tierps kommun till Gävleborgs län och från Heby kommun till Västmanlands län.

Enligt SCB:s statistik för 2024 går majoriteten av grundskoleelever i skola inom sin hemkommun. För gymnasieelever ser det annorlunda ut, eftersom gymnasieskolorna är betydligt färre än grundskolorna i länets olika delar. I Heby kommun saknas gymnasieskola helt och i Älvkarleby kommun respektive Knivsta kommun erbjuds endast introduktionsprogram eller individuellt anpassade gymnasieprogram. Från både Knivsta kommun och Heby kommun pendlar elever oftast till Uppsala kommun för sina gymnasiestudier,

medan elever från Älvkarleby kommun vanligtvis pendlar till Gävle kommun. I Enköpings kommun går cirka 70 procent av eleverna i gymnasieskola inom den egna kommunen. De som pendlar gör det främst till Uppsala kommun eller Västerås kommun. I Östhammars kommun och Tierps kommun går ungefär hälften av gymnasieeleverna i skola inom kommunen. Övriga pendlar i första hand till Uppsala kommun. Från Håbo kommun pendlar en stor andel, knappt 60 procent, till gymnasieskolor i Stockholms län, särskilt till kommunerna Stockholm, Upplands-Bro och Järfälla. I Uppsala kommun går över 90 procent av gymnasieeleverna i skola inom kommunen.

Andel resor gjorda med hållbart resande (kollektivtrafik, gång och cykel) varierar i och inom länets kommuner. I Uppsala kommun är knappt 60 procent av resorna hållbara medan i övriga kommuner är andel hållbart resande mellan 20–30 procent. Störst andel av hållbart resande finns i de centrala orterna. Andel hållbart resande av totala resor gjorda har stabiliserats till 40 procent under de senaste åren (viss ökning). Samtidigt har kollektivtrafikens marknadsandel stadigt ökat under det senaste decenniet och utgör under år 2023 nästan en tredjedel (cirka 31 procent) av de

motoriserade resorna i länet. En ökning jämfört med år 2010 där andelen utgjorde drygt 20 procent. Under åren av covidpandemin sjönk andelen till viss del men kollektivtrafikens marknadsandel har på senare år uppnått nästan samma nivå som innan pandemin (Kollektivtrafikbarometern 2024). Andel av kombinationsresor där huvudsakligt färdmedel har varit kollektivtrafik har ökat de senaste åren: från 11 procent år 2017 till 14 procent år 2023 (Kollektivtrafikbarometern 2024). Oftast är det cykel som man kombinerar resan med kollektivtrafik med.

3.5 Hälsa och säkerhet

3.5.1 Trafiksäkerhet

För både oskyddade (gående, cyklister, mopedister, MC) och skyddade (personbil, lastbil, buss) trafikanter har antalet dödsfall minskat på sikt trots en del variation mellan åren. Statistiken visar att olyckor som leder till dödsfall sker oftare för skyddade trafikanter än oskyddade trafikanter. Däremot sker olyckor som leder till allvarliga skador (ej dödsfall) oftare för oskyddade trafikanter jämfört med skyddade trafikanter. För olyckor utan dödsfall har antalet minskat i större utsträckning för skyddade än för oskyddade trafikanter. Under covidpandemin var antalet olyckor betydligt lägre, främst eftersom resandet minskade kraftigt.

Enligt etappmålet för nollvisionen ska antalet omkomna i vägtrafiken halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. Som utgångspunkt används medelvärdet av antalet omkomna och skadade under åren 2017–2019. För att illustrera utvecklingen i Uppsala län – med reservation för slumpmässiga variationer eftersom antalet olyckor är litet – omkom det i snitt 10,7 personer per år mellan 2017 och 2019, medan motsvarande siffra för riket var 265,7 personer. Eftersom det första pandemiåret påverkade resandet kraftigt jämförs här medelvärden för åren 2021–2023, då i snitt 5,3 personer omkom i Uppsala län. Det motsvarar en halvering jämfört med perioden 2017–2019 och ligger därmed i linje med den nationella målsättningen i Nollvisionens etappmål.

Trots en minskning av antalet omkomna i trafiken så har antalet allvarligt skadade under dessa år ökat. I genomsnitt har 37,7 personer skadat sig allvarligt 2021–2023, vilket betyder en ökning av 46,8 procent. Även i riket har antal omkomna minskat (-16,4 procent) däremot har antal allvarligt skadade ökat (37,1 procent).

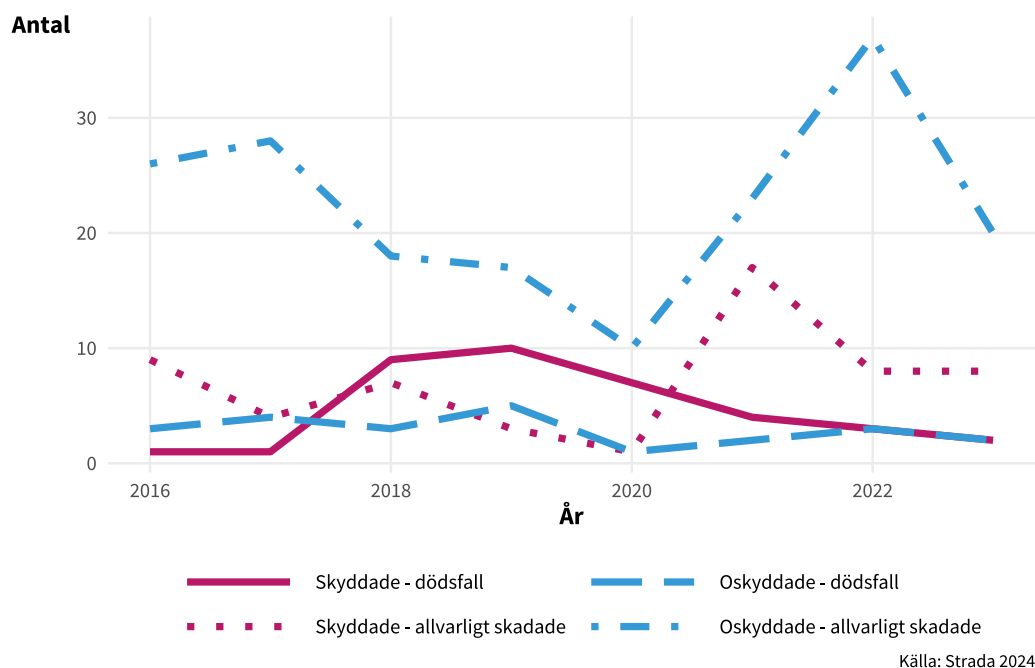
Könsfördelningen bland olyckor som leder till lindriga eller måttliga skador är ungefär lika för män och kvinnor. Däremot är antalet olyckor som leder till allvarliga skador och dödsfall högre bland män än för kvinnor.

När det gäller åldersfördelningen av personer inblandade i trafikolyckor sker flest olyckor bland unga vuxna, med högst andel i åldersgruppen 25–34 år. Samtidigt visar statistiken att olyckor med allvarligt skadade ökar markant med åldern, och den äldre åldersgruppen (75 år och äldre) drabbas i störst utsträckning av de allvarligare olyckorna (Strada 2024).

På riksnivå så finns en tydlig trend att antal olyckor med allvarliga skador/dödsincidenter ökar i de högre åldersgrupperna. Trend går ej att utläsa för Uppsala län då det är väldigt få allvarliga olyckor per ålderskategori.

Dessa anmärkningar om skillnader i kön och ålder gällande allvarliga olyckor kan bero på flera bakomliggande orsaker. Exempelvis visar undersökningar från Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik, 2022) att män i genomsnitt reser längre sträckor och använder bilen oftare än kvinnor. Huvudsakligt färdmedel bland kvinnor är däremot, enligt statistiken, gång, cykel eller kollektivtrafik. Vidare betonar Trafikverkets trafik-säkerhetsanalys (2024) att högre hastighet är starkt kopplad till ökad risk för allvarliga skador vid olycka.

Sammantaget tyder dessa uppgifter på att män löper en ökad risk för allvarliga trafikolyckor på grund av längre reslängder, högre användning av bilen och större exponering för högre hastigheter, medan kvinnor i större utsträckning går, cyklar eller åker kollektivtrafik. Dessa faktorer kan delvis förklara varför män är överrepresenterade bland olyckor med allvarliga skador eller dödsfall.



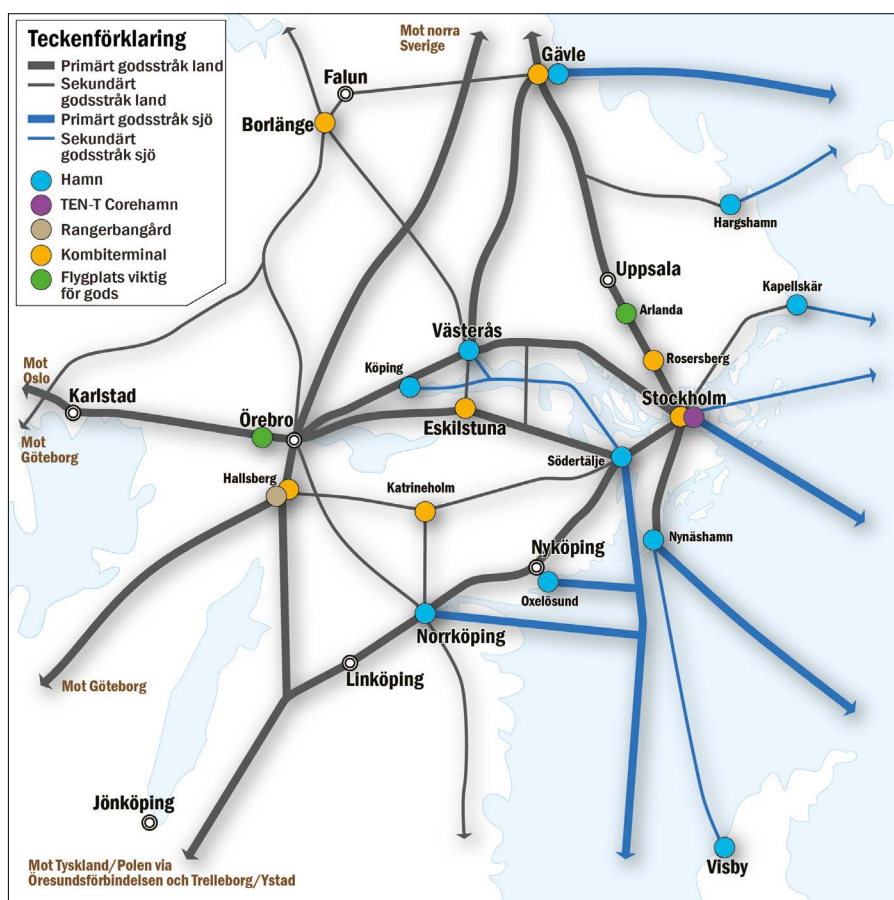
Figur 8. Antal dödsfall och allvarligt skadade per trafikanttyp i länet, 2016–2023.

3.5.2 Transportsektorns utsläpp och hälsopåverkan

Det finns specifika utsläpp från transportsektorn som påverkar människors hälsa, i synnerlighet vid större mängder och längre exponering (Trafikverket 2021). De finare partiklarna (PM_{2.5}) kan orsaka hjärt- och lungsjukdomar, de grövre partiklarna (PM₁₀) kan skapa irritation i ögon, näsa och hals samt orsaka andningsproblem. Även kväveoxider (NO_x) kan orsaka luftvägsbesvär (WHO 2019, Naturvårdsverket 2024). Nationell emissionsdatabas (2024) har samlat information om dessa utfall på län- och kommunnivå och per sektor. Utveckling av antal NO_x per år inom Uppsala län har tydligt minskat mellan år 2015 och 2022: från 2 900 till 1 800 ton per år. Det finns en tydlig nivåskillnad även för de finare partiklarna (från 180 ton/år till 170 ton/år) medan utsläpp av de grövre partiklarna ökade innan pandemin och sedan på nytt nått samma nivå som för år 2015 (cirka 700 ton/år). Inom underkategorierna av transportsektorn så har utsläpp av dessa partiklar minskat speciellt för tunga lastbilar, bussar och personbilar.

3.6 Godstrafik

Uppsala län fungerar främst som ett transitlän för godsflöden mellan norra och södra Sverige. Det finns nio vägar som är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstrafik inom Uppsala län: E4 (N1), E18 (N2), väg 55 (R3), väg 56 (N4), väg 76 (R6), väg 77 (R9), väg 288 (R7), väg 291 (N1) och väg 292 (R5), se figur 6. Dessa vägar utgör en viktig infrastruktur för både regional och nationell godstrafik. Inom Uppsala län finns det ett antal felande länkar i godsnätet kopplat till låga bärighetsklasser. Ansvaret för att åtgärda felande länkar i bärighetsnätet faller utanför länsplanens mandat. Detta hanteras inom nationell plan och Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram en plan som ska redovisa hur bärighetsklasser ska systematiskt åtgärdas i hela Sverige.



Figur 9. EBS stråkbild för gods. Bildkälla: En Bättre Sits (EBS)

Hargshamn är den enda utpekade godsnoden i länet där det finns sjöfartsförbindelser som möjliggör godstransporter via Östersjön. Hargshamn har en järnvägskoppling via Hargshamnsbanan som trafikeras vid ett par tillfällen i veckan för godstrafik. Banan har i dagsläget låg standard och ett signalsystem som endast medger en tågrörelse på hela sträckan åt gången i låg hastighet. Detta begränsar Hargshamnsbanans potential som godstrafiksstråk. Det kan förväntas föreligga ett ökat behov av gods på järnvägen till och från Hargshamn i framtiden i takt med de industrisatsningar som görs i Norduppland. För omlastning och distribution av gods sker de största terminaletableringarna i angränsande regioner. Nya terminallokaliseringar för gods sker till stor del nära nodstäderna Norrköping, Örebro, Västerås och Eskilstuna (EBS, 2020).

De högsta trafikvolymerna för gods återfinns längs E4 och E18, där dagliga flöden av tunga fordon uppgår till över tusen fordon per dygn. Väg 55

och väg 56 spelar också en viktig roll, särskilt för kopplingarna till Västerås och Mälardalen (väg 55) samt norrut till Gävle (väg 56). Utöver de större europavägarna utgör även väg 76, väg 77, väg 288, väg 291 och väg 292 viktiga regionala stråk för godstrafik. Dessa vägar möjliggör transporter inom, mellan och igenom länet samt kopplar samman orter inom länet med större logistiknav utanför länsgränserna.

3.7 Strategisk utveckling av det regionala cykelvägnätet

Region Uppsala ska inrätta ett cykelkansli under 2026 med syfte att tillsammans med länets kommuner och Trafikverket utveckla det strategiska arbetet med cykelfrågan i länet. Cykelkansliet kommer bland annat driva arbetet med att ta fram en regional

cykelplan. Den regionala cykelplanen beskriver hur cykelnätet ska utvecklas. Detta möjliggör att Region Uppsala kan ta ett samlat grepp kring utvecklingen av det regionala cykelvägnätet samt snabba på processerna för att bygga ut cykelvägnätet.

Länsplanen har tidigare pekat ut följande behov i gång- och cykelvägnätet. Dessa behov kommer hanteras inom arbetet med den nya regionala cykelplanen:

- Väg 55 Litslena–Örsundsbro.
- Väg 70 Enköping–Fjärdhundra.
- Väg 282 Gunsta–Lännalöt.
- Väg 255 Flottsund–Vassunda.
- Väg 290, väg 696 Storvreta–Vattholma.
- Väg 530 Skolsta–Grillby.

3.8 Samlad bristbedömning

Inför revideringen av länsplan 2026–2037 inkom Trafikverket Mellersta Regionen med en regional bristbeskrivning. Underlaget är begränsat till att identifiera brister kopplat till det funktionellt prioriterade vägnätet inom Uppsala län. Bristerna beskrivs utifrån fem olika funktioner: kapacitet väg, användarbarhet väg gods, användarbarhet väg person, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa. Bristerna klassificeras i tre olika kategorier, betydande brist, måttlig brist och ingen brist.

Bristbeskrivning visar på att stråken inom Uppsala län till stor del har en liknande problembild. Det finns generella brister kopplade till hela-resan-perspektivet, cykelbarhet samt trafiksäkerhet för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter i samtliga stråk, dock med varierad dignitet. Det visar även att det endast finns kapacitetsbrist i stråk som är i direkt anslutning till tätorterna Uppsala och Enköping.

Utifrån Trafikverkets regionala bristbeskrivning har Region Uppsala, i samverkan med tjänstepersoner från länets kommuner, sammanställt ett underlag som beskriver bristerna utifrån ett stråkperspektiv samt i kontext av den planerade kommunala utveckling i anslutning till de berörda stråken. För en fördjupad beskrivning av bristbeskrivning hänvisas till bilaga *Bristbeskrivningar regionalt vägnät Uppsala län* och bilaga *Kommunala bristfördjupningar*.

3.9 Upparbetade medel 2022–2025

Den procentuella upparbetningsgraden av länsplanens medel 2022–2024 har legat på cirka 48 procent (upparbetning för 2025 kompletteras till fastställelsehandlingen). Detta kan förklaras av att länsplanen 2022–2033 avsatte majoriteten av den tilldelade ekonomiska ramen på fyra namngivna åtgärder, där endast en åtgärd gått i produktion. Medel har främst upparbetats genom trimningsåtgärder och statlig medfinansiering. Resterande tre namngivna åtgärder förväntas övergå i produktion inom de kommande fyra åren vilket leder till de icke upparbetade medel 2022–2024 kommer ianspråkta.

Under åren 2022–2024 har medel i huvudsak arbetats upp i följande åtgärder:

- Utredning av de namngivna åtgärderna väg 55 Enköping–Litslena, väg 55 Örsundsbro–Kvarnbolund och väg 288 Gimo–Börstil.
- Gång- och cykelväg mellan Älvkarleby och Skutskär.
- Gång- och cykelväg mellan Morgongåva och Vittinge.
- Utredning av gång- och cykelväg mellan Tierp och Tierp kyrkby.
- Hållplatspaket Uppsala län.
- Busshållplatser utmed väg 600 Uppsala–Björklinge.
- Korsningsåtgärder på väg 292.
- Statlig medfinansiering.

4. Åtgärdsplan

Planeringsprocessen för infrastruktur sträcker sig över lång tid och det finns ett flertal beslutade objekt som följer från den tidigare länsplanen 2022–2033 till den nuvarande länsplanen 2026–2037. Det är främst fyra namngivna åtgärder som samtliga planeras för genomförande under 2020-talet. Detta betyder att majoriteten av länsplanens medel under åren 2026–2030 redan är uppbokade i existerande objekt och att det främst är efter 2030 som det finns ekonomiskt utrymme för nya objekt. De fyra namngivna åtgärderna är följande: väg 55 Enköping–Litslena, väg 55 Örsundsbro–Kvarnbolund, väg 600 Uppsala–Björklinge och väg 288 Gimo–Börstil.

Den ekonomiska ramen för länsplanen beskriver, tillsammans med nationell plan, vilka statliga infrastrukturinvesteringar som ska genomföras i Uppsala län inom en kommande tolvårsperiod (2026–2037). Redovisade investeringssummor är beräknade i 2025–02 års prisnivå.

4.1 Prioriterade utredningar

Trafikverket genomför till den här planomgången en förändring av hantering inom anslagen. Alla utredningar, oavsett nationell/regional infrastruktur, kommer att finansieras via en central finans inom utvecklingsanslaget. En viss procent av utvecklingsmedlen för länsplaner förs därför över till ett gemensamt förvaltningsanslag. Trafikverket uppmuntrar däremot att regionerna lyfter behovet av utredningar för att underlätta Trafikverkets genomförande av länsplanerna.

Det finns fler brister i Uppsala läns transportinfrastruktur än vad som finns möjlighet att åtgärda under planperioden. Vilka brister som prioriteras att utredas under planperioden 2026–2037 baseras på inspel och dialoger mellan Region Uppsala, Trafikverket och Uppsala läns kommuner. Utredningarna blir ett viktigt underlag i prioriteringen av satsningar under gällande planperiod samt i syfte att studera nya objekt som kan bli aktuella att prioritera in som satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

Nedan följer vilka sträckor som är prioriterade att utreda under planperioden:

- Förberedande studie Arosbanan.
Utredningen syftar till att förbereda och utreda effekterna av en ny järnväg mellan Enköping–Uppsala. Utredningen ska i sin tur kunna utgöra underlag för ett framtagande av en järnvägsplan. Utredningen måste vara anpassad så att Trafikverket formellt kan godkänna den som underlag. Arosbanan är ett prioriterat behov efter 2045 i En Bättre Sits storregionala systemanalys samt pekas ut i Region Uppsalas persontågsstrategi med en möjlig målbild för trafikering på 2040-talet. En Arosbana bidrar till regionförstoring, flerkärnighet samt restidsvinster. Vidare bidrar banan även till bättre beredskap, redundans i trafiksystemet och logistiken för totalförsvaret. Den omnämns inom ramen för den så kallade Arlandautredningen som en viktig länk som tydligt kan påverka Arlandas framtida upptagningsområde positivt varför den också har en framtida storregional betydelse.

- Väg 288 Uppsala tätortsgräns-Jälla. Sträckan är den enda delen av väg 288 som inte ännu har utretts. Sträckan lider av såväl kapacitetsbrister, trafiksäkerhetsbrister och framkomlighetsbrister. I Trafikverkets arbete med de regionala bristbeskrivningarna rekommenderas denna sträcka som en prioriterad utredning.
- Region Uppsala ser behovet av att utreda den gena gång- och cykelvägen som återfinns i fyrspårsavtalet tillsammans med Knivsta- och Uppsala kommun.

4.2 Länsplanens fördelning av medel 2026–2037

Planeringsramen som Region Uppsala har tilldelats till länsplanen utifrån regeringens direktiv och Trafikverkets avräkning är 2 727 miljoner kronor. Åtgärdsplanen bygger på en struktur bestående av fem åtgärdsområden som grundar sig i målen i kapitel 2 och tidigare prioriteringar i länsplanen.

Länsplanens olika delar

Länsplanens åtgärdsplan utgörs av fem åtgärdsområden. Samtliga åtgärder kategoriseras antingen som en namngiven åtgärd, trimningsåtgärd alternativt som med- eller samfinansieringsåtgärd.

Namngivna åtgärder

Namngivna åtgärder är åtgärder där kostnaden bedöms bli 75 miljoner kronor eller mer. Detta innebär en särskild process där Trafikverket tar fram en samlad effektbedömning (SEB) som beskriver vilka effekter och kostnader en förslagen åtgärd skulle få om den genomförs. Att prioritera en namngiven åtgärd i länsplanen görs i regel endast i samband med revideringsprocessen. Genomförande av namngivna åtgärder prioriteras alltid över trimningsåtgärder.

Trimningsåtgärder

Trimningsåtgärder är åtgärder där kostnaden bedöms understiga 75 miljoner kronor. Dessa åtgärder har en enklare process än namngivna åtgärder och kräver inte att en SEB upprättas. Trimningsåtgärder kan beställas löpande under planperioden förutsatt att åtgärden anses tillräckligt mogen.

Länsplanens olika finansieringsformer

För att öka möjligheten att skapa förutsättningar som gynnar den regionala transportinfrastrukturen finns det flertalet finansieringsformer som kan nyttjas av bland annat regionala kollektivtrafikmyndigheten, kommuner eller andra organ. Inom ramen för länsplanen finns följande gemensamma finansieringsformer:

Samfinansiering

Innebär att objekt finansieras ur både nationell plan och länsplan till exempel att medel ur länsplan används till att finansiera en del av en namngiven åtgärd i nationell plan.

Medfinansiering

Exempelvis en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur med medel utöver länsplan eller nationella planen.

Statlig medfinansiering

Finansiering ur länsplanen till åtgärder gällande trafiksäkerhet där även gång- och cykelåtgärder ingår, samt kollektivtrafik- och miljöåtgärder. Bidraget kan sökas av kommuner samt regionala kollektivtrafikmyndigheten och beviljas med upp till 50 procent av produktionskostnaderna. Åtgärderna ska vara på det kommunala vägnätet och genomföras av annan än planupprättaren.

40/60 gång- och cykelvägar

Finansieringsformen är aktuell för gång- och cykelvägar längs med statligt vägnät där gång- och cykelvägen bedöms vara av en lokal funktion. Länsplanen finansierar 40 procent medan ansvarig kommun finansierar 60 procent.

Region Uppsala har beviljat fyra potentiella 40/60-åtgärder för vidare utredning. Samtliga gång- och cykelvägar har nu utretts. Inget finansieringsbeslut är taget. Nästa steg i processen är att berörda kommuner, i dialog med Region Uppsala tecknar ett medfinansieringsavtal med Trafikverket för att gå vidare till produktion. Nedan följer de aktuella 40/60-åtgärderna:

- Väg 255 och 1039/1040, Flottsund–Vassunda–Häkenäs (Knivsta kommun).
- Väg 686, Happstavägen, Alunda (Östhammars kommun).
- Väg 569, Nysätravägen till Alstasjön, Örsundsbro (Enköpings kommun).
- Väg 272, Östervåla–Mårtsbo (Heby kommun).

Dialog om eventuell 40/60-finansiering för gång- och cykelvägar sker i ordinarie samverkansformer mellan Region Uppsala och berörd kommun.

Tabell 1: Åtgärdsplanen i 2025–02 års prisnivå. Kostnader och tidpunkt för genomförande är ungefärliga, i synnerhet för åtgärder under åren 2030–2037.

Åtgärdsområde	Åtgärder	Indikativ summa (msek)	Uppskattat genomförande		
			2026–2029	2030–2033	2034–2037
Namngivna åtgärder	Väg 55 Enköping-Litslena	265	X		
	Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	790	X	X	
	Väg 288 Gimo-Börstil	475	X	X	
	Väg 600 Uppsala-Björklinge GC + kollektivtrafikåtgärder	81	X		
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande	Framtida åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta–Uppsala	280	X	X	X
Trimningsåtgärder i stråk	Dalastråket Väg 72 Kvarnbolund–Heby	80	X	X	
	55an-stråket Väg 55 Bärbyleden, Kvarnbolund–E4	50	X	X	
	Östervålastråket Väg 272 Östervåla–Librobäck	80	X	X	
	Väg 600 Väg 742 Tierp–Tierps kyrkby	31	X		
	Trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar	92	X	X	X
	Statlig medfinansiering: Trafiksäkerhet och miljö	120	X	X	X
	Statlig medfinansiering: Kollektivtrafikanläggningar och hela-resan	120	X	X	X
	Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk	87	X	X	X
Regional utveckling – Näringsliv och besöksnäring	Odefinierade åtgärder	15	X	X	X
Samfinansiering av nationell plan	Väg 56 Sala–Heby GC-väg	18	X		
	Bergsbrunna station plattformsförlängning med plattformsanslutning	20		X	
	OKB stationsanpassningar etapp 1–3. Stationsanpassning av ostkustbanan Storvreta-Skutskär	123	X	X	
Total summa		2 727			

4.2.1 Namngivna åtgärder

Åtgärdsområdet innefattar fyra utpekade namngivna åtgärder som belastar länsplanen med totalt 1611 miljoner kronor. Åtgärderna fokuserar främst på att öka trafiksäkerhet och framkomlighet genom mötesseparering och anläggning av ny gång- och cykelväg på det regionala vägnätet. Objekten innehåller även åtgärder för att förbättra hela-resan-perspektivet och kollektivtrafiken.

Åtgärdsområdet innefattar samma fyra åtgärder som fanns med i plandelen Namnsatta objekt från föregående länsplan 2022–2033. Detta på grund av att endast en åtgärd (väg 600) har en fastställd vägplan, resterande tre åtgärder befinner sig fortfarande i ett produktionsförberedande skede. Processen för namngivna åtgärder är omfattande och det tar flera år efter att en namngiven åtgärd prioriterats i länsplanen innan den föreslagna åtgärden kan övergå i produktion. Detta får som konsekvens att åtgärdsområde Namngivna åtgärder låser upp cirka 62 procent av länsplanens totala ekonomiska ram. Först när nuvarande namngivna åtgärder har färdigställts är det aktuellt att lyfta in nya namngivna åtgärder i åtgärdsplanen.

Väg 55 Enköping–Litslena

Summa: 265 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2029.

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

Avtalat: Trafikverket och Enköpings kommun är i processen av att ta fram ett medfinansieringsavtal vilket reglerar en gång- och cykeltunnel som Enköpings kommun ska delfinansiera.

Hänvisning till Trafikverkets SEB: [Samlad effektbedömning Rv 55 Enköping–Litslena](#)

Väg 55 Örsundsbro–Kvarnbolund

Summa: 790 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2029.

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

Avtalat: Trafikverket och Uppsala kommun har upprättat ett medfinansieringsavtal för tilläggsåtgärder inom vägplanen. Syfte med avtalet är att anpassa en anslutning till väg 55 för att möjliggöra nyexploatering samt anpassa två busshållplatslägen. Trafikverket ska finansiera 37/102 delar av kostnaden och Uppsala kommun 65/102.

Hänvisning till Trafikverkets SEB: [Samlad effektbedömning Rv 55 Örsundsbro–Kvarnbolund](#)

Väg 288 Gimo–Börstil

Summa: 475 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2033.

Beskrivning av åtgärd: Delsträckan mellan Gimo–Hökhuvud planeras att byggas om till en mötesfri landsväg, med mitträcke och med mål hastighet 100 km/h. En ny gång- och cykelväg planeras även att anläggas. På resterande delsträcka Hökhuvud–Börstil kommer åtgärder för att höja trafiksäkerheten att genomföras. Det innebär bland annat men inte uteslutande målning av mittlinje, räffling, sidoräcken och sidofickor för långsamtgående fordon.

Avtalat: Under föregående planperiod ändrades utformningen av väg 288 för att rymmas inom avsatt kostnadsram. Den nya utformningen bedöms kunna genomföras till en lägre kostnad än vad som avsatts. Region Uppsala och Östhammars kommun är i processen av att upprätta ett avtal som reglerar att samma kostnadsram som föregående plan avsätts under denna planperiod och eventuella medel som inte förbrukas ska finansiera ytterligare åtgärder inom Östhammars kommun.

Hänvisning till Trafikverkets SEB: [Samlad effektbedömning Lv 288 Gimo–Börstil](#)

Väg 600 Uppsala–Björklinge GC + kollektivtrafikåtgärder

Summa: 81 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2025–2029.

Beskrivning av åtgärd: Det planeras för en ny separerad gång- och cykelväg längs med sträckan. Åtgärden innehåller även en upprustning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

Hänvisning till Trafikverkets SEB: [Samlad effektbedömning Lv 600, Gång- och cykelväg Uppsala–Lövstalöt–Björklinge](#)

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

Syfte med åtgärdsområde

2017 tecknade Region Uppsala, Uppsala kommun och Knivsta kommun det så kallade fyrspårsavtalet. Avtalet innebär att Uppsala kommun och Knivsta kommun har åtagit sig att planera för 48 000 nya bostäder, fördelat på 33 000 nya bostäder innan år 2050 i områdena Bergsbrunna och Södra staden i Uppsala kommun respektive 15 000 bostäder innan år 2057 i områdena Västra Knivsta och Alsike i Knivsta kommun. Region Uppsala ska svara upp genom kollektivtrafikförsörjning av Alsike, Knivsta samt finansiera eller medfinansiera en gen gång- och cykelväg för att knyta ihop Knivsta och Alsike med Uppsala.

Som en del av statens avtalade åtagande prioriterade regeringen utbyggnaden av två nya spår utmed Ostkustbanan mellan Uppsala C och länsgräns mot Stockholm i den nationella planen för perioden 2018–2029. Trafikverket fick därmed uppdraget att börja planera för två nya spår. Det ingår även i objektet att färdigställa stationslägen i Bergsbrunna (Bergsbrunna station) och Alsike samt att Uppsala C ska anpassas till ytterligare två anslutande spår.

För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts totalt 280 miljoner kronor till ett åtgärds paket kopplat till fyra spår i länsplanen. Länsplanen avsätter även 20 miljoner kronor för samfinansieringsåtgärder inom fyrspårsområdet. Det redovisas i åtgärdsområdet (kapitel 4.1.5) *Samfinansiering av nationell plan* i enlighet med regeringens direktiv.

Framtida åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala

Summa: 280 miljoner kronor.

Beskrivning av åtgärd: Medel som ska finansiera eller medfinansiera objekt inom fyrspårsområdet. Utgångspunkterna för objekten grundar sig i fyrspårsavtalet, den avslutade åtgärdsvalsstudien och behov som uppstår inom processen för järnvägsplanen. Medlen kan nyttjas för:

- Vänthallar för resenärer i anslutning till tågstationerna inom fyrspårsprojektet.
- Gång- och cykelväg mellan Bergsbrunna–Alsike–Knivsta–Stockholms länsgräns.
- Kollektivtrafikåtgärder som gynnar en attraktiv, trafiksäker, framkomlig och tillgänglig regional kollektivtrafik.
- Utveckla stationsläget i Uppsala C, Bergsbrunna (Uppsala S), Alsike och Knivsta till bytespunkter för kollektivtrafiken och gynna hållbara kombinationsresor.
- Kollektivtrafikåtgärder som gynnar framkomligheten i de prioriterade stråken samt tillgängligheten för kollektivtrafiken inom tätorter.
- Gång- och cykelåtgärder, cykelparkeringar och mobilitetshubbar i fyrspårsområdet.

4.2.3 Trimningsåtgärder i stråk

Syfte med åtgärdsområde

Det avsätts totalt 660 miljoner kronor inom åtgärdsområdet. 210 miljoner kronor ska användas för att fortsatt utveckla de tre utpekade stråken inom åtgärdsområdet, Dalastråket, Östervålastråket och 55an-stråket. Dalastråket och Östervålastråket

har sedan 2024 respektive 2022 antagna politiska överenskommelser som reglerar vilka åtgärder som är prioriterade att genomföra.

För 55an-stråket har en ÅVS för sträckan Bärbyleden avslutats under 2024. Region Uppsala förbereder en politisk överenskommelse som reglerar vilka åtgärder som är prioriterade att genomföra inom stråket.

Totalt avsätts 240 miljoner kronor i två olika åtgärdsposter för statlig medfinansiering som ska nyttjas för trafiksäkerhetsåtgärder, trafikmiljöåtgärder, hela-resan-perspektivet, gång- och cykel samt kollektivtrafik. Medel kan även nyttjas för beteendepåverkande åtgärder.

92 miljoner kronor avsätts för mindre trafiksäkerhetsåtgärder och bidrag till enskilda vägar som Trafikverket har mandat att prioritera och genomföra. Prioriteringen har sin grund i Trafikverkets regionala bristbedömningar och i de kommunala bristfördjupningarna. Slutligen avsätts 41 miljoner kronor för trimningsåtgärder som ska bidra till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken, gång- och cykel och hela-resan-perspektivet.

Dalastråket. Väg 72 Kvarnbolund–Heby

Summa: 80 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2025–2033.

Beskrivning av åtgärd: Medel avsätts för att genomföra de åtgärder Uppsala kommun, Heby kommun och Region Uppsala avtalat att prioritera utifrån den nu avslutade åtgärdsvalsstudien. Detta inkluderar åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för samtliga trafikslag, gång- och cykelåtgärder samt kollektivtrafiksåtgärder. Anledningen till att åtgärden överstiger beloppsgränsen för namngiven åtgärd men betraktas som en trimningsåtgärd är på grund av att åtgärden består av ett flertal olika åtgärder som tillsammans bedöms överstiga 75 miljoner kronor.

Avtalat: Överenskommelse avseende det fortsatta arbetet med resultatet från åtgärdsvalsstudien väg 72, Dalastråket, Heby–Kvarnoblund (DNR: TSN2024-00055).

55an–stråket. Väg 55 Bärbyleden, Kvarnbolund–E4

Summa: 50 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2033.

Beskrivning av åtgärd: Medel avsätts för att genomföra de rekommenderade trimningsåtgärderna som åtgärdsvalsstudien rekommenderar att genomföra innan 2033. Detta inkluderar åtgärder som förbättrar kapaciteten för samtliga trafikslag, trafiksäkerhetsåtgärder, kollektivtrafiksåtgärder och gång- och cykelåtgärder.

Avtalat: Överenskommelse är under framtagande.

Östervålastråket. Väg 272 Östervåla–Librobäck

Summa: 80 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2025–2030.

Beskrivning av åtgärd: Medel avsätts för att genomföra de åtgärder Uppsala kommun, Heby kommun och Region Uppsala avtalat att prioritera utifrån den nu avslutade åtgärdsvalsstudien. Detta inkluderar åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för samtliga trafikslag, gång- och cykelåtgärder samt kollektivtrafiksåtgärder. Anledningen till att åtgärden överstiger beloppsgränsen för namngiven åtgärd men betraktas som en trimningsåtgärd är på grund av att åtgärden består av ett flertal olika åtgärder som tillsammans bedöms överstiga 75 miljoner kronor.

Avtalat: Överenskommelse avseende det fortsatta arbetet med resultatet från åtgärdsvalsstudien väg 272, Östervålastråket, Uppsala–Kerstinbo (DNR: TSN2022-00052).

Väg 600 väg 742 Tierp–Tierps kyrkby

Summa: 31 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2025–2026.

Beskrivning av åtgärd: Det planeras för en ny separerad gång- och cykelväg längs med sträckan. Åtgärden innehåller även en upprustning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

Statlig medfinansiering trafiksäkerhet och miljö

120 miljoner kronor avsätts för statlig medfinansiering för gång- och cykelvägar, cykelparkeringar eller andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder, detta inkluderar även åtgärder som ämnar att förbättra trafikmiljön.

Åtgärder för statlig medfinansiering:

- Åtgärder som bidrar till utveckling av det regionala och kommunala cykelvägnätet.
- Trafiksäkerhets- och trafikmiljö förbättrande åtgärder där högst prioritet ges till åtgärder kring vårdinrättningar och skolor.
- Åtgärder som bidrar till att stärka ett hela-resan-perspektiv med kollektivtrafik, gång och cykel.

Statlig medfinansiering kollektivtrafik-anläggningar och hela-resan

120 miljoner kronor avsätts för statlig medfinansiering. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafikanläggningar och åtgärder som förbättrar hela-resan-perspektivet.

Åtgärder för statlig medfinansiering:

- Bristande cykelparkeringar vid hållplatser och bytespunkter.
- Bristande hela-resan-perspektiv, till exempel pendelparkeringar.
- Bristande tillgänglighet till vårdinrättningar och skolor.
- Bristande framkomlighet som påverkar express- och regionbussar.

Trafiksäkerhetsåtgärder och bidrag enskilda vägar

Summa: 92 miljoner kronor.

Beskrivning av åtgärd: Medel avsätts för mindre trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet. Medel ska i först hand prioriteras till de brister som identifierats i Trafikverkets regionala bristbedömningar och i de kommunala bristfördjupningarna. Det är Trafikverket som besitter expertisen att avgöra vilka trafiksäkerhetsåtgärder som får bäst effekt. Medel kan även

användas för åtgärder längs enskilt vägnät. Det är Trafikverket som ansvarar för processen för det enskilda vägnätet. Trafikverket är i processen av att ta fram ett underlag med utgångspunkt i deras regionala bristbeskrivningar som ska vara vägledande i prioriteringen av trafiksäkerhetsåtgärder i korsningar.

Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk

Summa: 87 miljoner kronor.

Beskrivning av åtgärd: Inom åtgärden pekas ingen enskild åtgärd ut. Medel avsätts för trimningsåtgärder som ska utveckla gång- och cykelvägnätet och förutsättningarna för kollektivtrafiken i de prioriterade stråken.

4.2.4 Regional utveckling – Näringsliv och besöksnäring

Syfte med åtgärdsområde

Åtgärdsområdet syftar till att utveckla kollektivtrafiken och att stötta investeringar som främjar en hållbar omställning av godstransportsektorn och möta upp planerade och genomförda satsningar vid länets godsnoder. Åtgärdsområdet kan även användas för att tillgängliggöra viktiga noder för besöksnäringen inom Uppsala län.

Odefinierade åtgärder

Summa: 15 miljoner kronor.

Beskrivning av åtgärd: Medel inom åtgärdsområdet ska nyttjas för att utveckla kollektivtrafiken samt cykelbarhet genom finansiering av statlig infrastruktur eller via statlig medfinansiering till kommunala anläggningar. Åtgärdsområdet kan även användas för att tillgängliggöra viktiga noder för besöksnäringen eller stötta investeringar som främjar en hållbar omställning av godstransportsektorn och möta upp planerade och genomförda satsningar vid länets godsnoder.

4.2.5 Samfinansiering av nationell plan

Syfte med åtgärdsområde

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder från nationell plan som samfinansieras av länsplanen. Totalt avsätts 161 miljoner kronor för samfinansiering av nationell plan.

Samfinansiering Väg 56 Sala-Heby GC-väg

Summa: 18 miljoner kronor.

Planerad produktion: år 2026–2029.

Beskrivning av åtgärd: Vägsträckan planeras att byggas om till en mötesfri landsväg, med mitträcke och med målshastighet 100 km/h finansierat via nationell plan. Region Uppsala tillsammans med Region Västmanland och Sala kommun samfinansierar en ny separerad gång- och cykelväg längs med sträckan. Åtgärden innehåller även en upprustning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

Avtalat: *Avsiktsförklaring – gång- och cykelväg mellan Sala och Heby i objektet väg 56 Sala Heby (DNR LS2018-0210).*

Finansieringsform: Samfinansiering mellan parterna Trafikverket (16 procent via den nationella planen), Region Uppsala (17 procent via Uppsala läns länsplan), Region Västmanland (67 procent via den regionala planen för Västmanland, minus 4 miljoner kronor från Sala kommun), Sala kommun (4 miljoner kronor oavsett kostnadsförändringar) och Heby kommun (0 procent).

OKB stationsanpassningar etapp 1–3

Summa: 123 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2033.

Beskrivning av åtgärd: Syftet med åtgärden är att tillgänglighetsanpassa perrongerna för att skapa ett plant insteg mellan tåg och plattform samt även att förlänga perrongerna till 225 meter för att möjliggöra trafikering med framtidens längre tåg.

Finansieringsform: Länsplan och nationell plan.

Bergsbrunna station plattformsförlängning och anslutning

Summa: 20 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2030–2037.

Beskrivning av åtgärd: Förlängning av plattform till 355 meter för att möjliggöra trafikering med längre tåg samt anslutningar till/från plattform.

Finansieringsform: Länsplan och nationell plan.

5. Planens effekter och påverkan

Detta kapitel beskriver länsplanens effekter och påverkan på mål på olika nivåer, men också begränsningar och problematik med att påverka eller uppnå dessa.

5.1 Hållbarhetsbedömning

I arbetet med att revidera länsplanen för regional transportinfrastruktur för Uppsala län för planperioden 2026–2037, har en inriktning (den plan som redovisas i kapitel 4 *Åtgärdsplan*) bedömts enligt lagkrav (MKB, miljökonsekvensbeskrivning). Utöver MKB har planen även bedömts enligt en social konsekvensbedömning.

Ambitionen är att kunna jämföra olika planalternativ i miljöbedömningen för att det ska finnas underlag med alternativ. Detta så att strategiska vägval kan göras och motiveras väl i ett tidigt skede. Utvecklade alternativ i beslutsunderlaget anses således vara en förutsättning för att strategiska val ska kunna göras. För revideringen av länsplanen för planperioden 2026–2037 har en redan fulltecknad plan med namngivna objekt som ligger nära produktionsskede från nu gällande länsplan (planperiod 2022–2033), begränsat möjligheterna i att jämföra olika planalternativ (inriktningar), varför endast ett alternativ har bedömts och ställs mot ett nollalternativ.

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen redovisas i bilaga *Hållbarhetsbedömning*.

5.1.1 Metod och lagkrav

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Enligt *miljöbedömningsförordningen* (2017:966) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av planen som ska biläggas till remissversionen för samråd. Vid sidan av strategisk miljöbedömning har Region Uppsala också valt att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget som är framtaget. Den sociala konsekvensbedömningen är integrerad med den strategiska miljöbedömningen i processen.

Syftet med att göra en miljökonsekvensbeskrivning och en social konsekvensbedömning är att integrera hållbarhetsaspekter i de beslut och vägval som tas i länsplanen. Den strategiska miljöbedömningen genomförs med stöd i miljöbalken 6 kap. Betydande miljöpåverkan ska bedömas för de miljöaspekter som är relevanta utifrån planens mandat och de relevanta mål som planen ska verka mot. Avgränsningen av miljöaspekter har i processens inledning fastställs i ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen i Uppsala län och berörda kommuner.

För den sociala konsekvensbedömningen finns inte lagkrav på samma sätt som det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms i nationell och regional infrastrukturplanering genom att göra en SKB. Den sociala konsekvensbedömning som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som används för planer och projekt inom den kommunala planeringen.

Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment:

- Avgränsningssamråd. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd länsstyrelse.
- Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss.
- Beaktande av remissvar. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas.
- Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras.

Den sociala konsekvensbedömningen (SKB) i följande sex steg:

1. Behovsbedömning – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
2. Nulägesbeskrivning – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
3. Sociala knäckfrågor – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen tas fram. Baseras på nulägesbeskrivningen.
4. Sociala nycklar – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
5. Konsekvensbedömning – utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
6. Kompletteringar – görs vid behov.

5.1.2 Planens miljömässiga och sociala effekter

De icke namngivna investeringarna ger generellt positiva effekter på både miljömässig och social hållbarhet genom minskad biltrafik, ökad transporteffektivitet, förbättrad trafiksäkerhet och högre tillgänglighet för samtliga grupper, inklusive barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. De bidrar också till ökad fysisk aktivitet och mer jämlik mobilitet.

Vägutbyggnader förbättrar visserligen tillgänglighet och framkomlighet, men innebär samtidigt betydande negativa miljöeffekter såsom ökad klimatpåverkan, större intrång i landskap, naturmiljö och vatten samt risk för ökat buller och minskad fysisk aktivitet. Övriga trimningsåtgärder och regionala satsningar ger främst förbättringar genom stärkt tillgänglighet och trafiksäkerhet, men har – likt all ny infrastruktur – klimatpåverkan vid byggnation och i vissa fall påverkan på naturmiljö.

Nedan görs en sammanfattande redovisning av hur länsplanens åtgärder bidrar till positiv respektive negativ påverkan med en sammanfattande bedömning för miljömässig respektive social hållbarhet.

Figur 10. Sammanfattning av länsplanens påverkan på social och miljömässig hållbarhet

Social hållbarhet

Sammanhållning

Positiv påverkan

- Ökad sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär genom satsningar på större vägobjekt och i stråk.

Samlad bedömning

++ Merparten av åtgärderna i planen leder i positiv eller mycket positiv riktning.

Tillgänglighet

Positiv påverkan

- Förbättrad generell tillgänglighet för medborgare genom både kollektivtrafik- och vägförbättringar.
- Förbättrad tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, särskilt vid GC-åtgärder och kollektivtrafiksatsningar.
- Ökad socioekonomisk tillgänglighet i flera stråk och genom satsningar på gång- och cykelvägar.
- Ökad jämställdhet då förbättrade förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik gynnar kvinnor som generellt reser mer med dessa färdmedel och i högre utsträckning värdesätter dessa åtgärder.

Samlad bedömning

++ Merparten av åtgärderna i planen leder i positiv eller mycket positiv riktning.

Social hållbarhet/Miljömässig hållbarhet

Hälsa/Hälsofrämjande

Positiv påverkan

- Ökad fysisk aktivitet genom satsningar på gång- och cykelvägar.
- Ökad trafiksäkerhet, särskilt för oskyddade trafikanter (framför allt GC-åtgärder och trimningsåtgärder).

Negativ påverkan

- Minskad fysisk aktivitet i vägprojekt som ökar biltrafiken på bekostnad av mer aktiva att resa.
- Ökat buller och försämrad luft i vissa vägprojekt som lockar fler bilresor.

Samlad bedömning

++ Merparten av åtgärderna i planen leder i positiv eller mycket positiv riktning i ett socialt hållbarhetsperspektiv.

+ Större vägobjekt ger negativ påverkan men av icke namngivna investeringar bidrar merparten i positiv eller mycket positiv riktning ur ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv.

Miljömässig hållbarhet

Klimat

Positiv påverkan

- Minskad biltrafik och ökad transporteffektivitet genom gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder.

Negativ påverkan

- Ökad total klimatpåverkan från vägutbyggnader (mer biltrafik ger oftast högre hastigheter och minskad energieffektivitet).
- Klimatpåverkan vid byggnation för samtliga typer av ny infrastruktur.

Samlad bedömning

+/- Större vägobjekt ger negativ påverkan i såväl drifts- som byggskede medan icke namngivna investeringar mestadels bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Samtliga satsningar leder till klimatpåverkan i byggskedet.

Landskap

Negativ påverkan

- Intrång i naturmiljöer, såsom biologisk mångfald, landskap och kulturmiljö, vatten (särskilt vissa väg- och GC-objekt) samt naturresurser.

Samlad bedömning

- Större vägobjekt ger negativ påverkan på landskap.

5.1.3 Effekter i relation till nollalternativet

Planens miljömässiga och sociala effekter jämförs här mot nollalternativet där nollalternativet är ett teoretiskt alternativ som utgår från den föregående länsplanen och dagens politik och kända beslut. Nollalternativet innebär att det som ännu inte är genomfört i den nu gällande planen vid ingången i den nya planperioden (1 januari 2026) genomförs i sin helhet.

De betydande skillnaderna i den nya planen jämfört med nollalternativet är en större summa som satsas på "Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och följande bostadsutveckling" samt på "Trimningsåtgärder i stråk". En minskad satsning görs på större namngivna vägobjekt.

Tabell 2. Kostnad per åtgärdsområde för ny länsplan och nollalternativ, 2025 års prisnivå (miljoner kronor).

Åtgärdsområden	Summa länsplan	Summa nollalternativ
Namngivna åtgärder och namngivna brister	1 611	1 757
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och följande bostadsutveckling	280	256
Trimningsåtgärder i stråk samt åtgärdsområden	660	356
Regional utveckling - Näringsliv och besöksnäring	15	26
Samfinansiering av nationell plan	161	141
Total summa	2 727	2 536

Miljömässiga konsekvenser

Klimat

Planen innebär en viss omfördelning av satsade medel från namngivna vägobjekt till trimningsåtgärder i stråk och till åtgärdsområden. Denna förändring ger generellt sett positiv påverkan vad gäller transporteffektivitet, genom prioriterade satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik.

Planen omfattar i stort sett samma namngivna objekt som nollalternativet. När det gäller objektet Väg 288 Gimo-Börstil har det dock gjorts ett omtag som innebär en mindre omfattande ombyggnad med lägre kostnad och där mötesfri väg inte anläggs längs med hela sträckan. Denna förändring ger positiva effekter på transporteffektivitet och på energieffektivisering.

Vad gäller inverkan vid byggande, drift och underhåll är planens effekter i relation till nollalternativet likvärdiga. En mer omfattande

plan bidrar till ökat byggande och därmed negativ påverkan i samband med byggskedet, men det bör poängteras att flera av de tillkommande åtgärderna innebär relativt begränsade ombyggnader med lägre påverkan i byggskedet jämfört med större ombyggnader, som exempelvis mötesfri landsväg.

Landskap och naturresurser

Eftersom både planen och nollalternativet till stor del omfattar samma objekt som ger negativa landskapseffekter bedöms planen som likvärdig jämfört med nollalternativet. Detta gäller samtliga aspekter inom detta område; vatten, naturresurser, landskap och naturmiljö samt biologisk mångfald.

Hälsa

Av planens åtgärder är det enbart de namngivna vägobjekten som bedöms ge en betydande inverkan på buller. Väg 288 Gimo-Börstil bedöms, liksom de två andra vägobjekten, ge negativ effekt i det planerade utförandet. I det objekt som ingår i nollalternativet ger objektet dock positiv påverkan på buller (vägen planerades att dras utanför bebyggelse). Sammantaget bedöms därför planen något sämre jämfört med nollalternativet när det gäller buller.

Även när det gäller luft är det enbart de namngivna vägobjekten som bedöms ge en betydande inverkan. Planen bedöms som likvärdig nollalternativet för denna aspekt.

När det gäller trafiksäkerhet satsas i båda planerna nästan enbart på åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och planen bedöms därför som likvärdig med nollalternativet.

Sociala konsekvenser

Sammanhållning

För de namngivna objekt, inklusive trimningsåtgärder i stråk, som det går att fastställa geografisk plats för, satsas de mesta av medlen både i planen och nollalternativet på åtgärder som går i positiv riktning avseende tillgängligheten mellan områden med olika socioekonomiska karaktär, och därmed i positiv riktning utifrån

de sociala nycklarna. Det omtag som gjorts avseende objektet Väg 288 Gimo-Börstil har en negativ inverkan på sammanhållning eftersom tillgänglighetsförbättringen inte blir lika stor i planen som i nollalternativet. Detta ska dock vägas mot att de tillkommande medlen i planen kan satsas på flera olika stråk med positiv inverkan på sammanhållning. Planen bedöms sammantaget som relativt likvärdig med nollalternativet.

För övriga åtgärdsområden (ej låsta medel) är det svårt att avgöra hur de påverkar sammanhållning, eftersom det i dagsläget inte är känt var i geografin pengarna i åtgärdsområdena kommer att satsas.

Tillgänglighet

Den ökade satsning som görs i planen på kollektivtrafikåtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och äldre personer då dessa grupper förlitar sig mer på kollektivtrafikens tillgänglighet för sina vardagsresor. Även för barns självständiga mobilitet ger en ökad satsning på kollektivtrafik förbättrade förutsättningar, särskilt för äldre barn. Gång- och cykelåtgärder bidrar till nämnda gruppers tillgänglighet. Sammantaget bedöms planen som bättre än nollalternativet för dessa aspekter.

Vad gäller tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv går flera av de tillkommande åtgärderna i planen i mycket positiv riktning genom att de bidrar till ökad tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik i områden med risk för social utsatthet. Det ska dock vägas mot nollalternativets större satsning på vägobjekt med positiva effekter på tillgänglighet. Planen bedöms därför som likvärdig nollalternativet i detta avseende.

I såväl planen såväl som i nollalternativet satsas nästan uteslutande på åtgärder som bedöms öka medborgarnas tillgänglighet och planen bedöms som likvärdig nollalternativet i detta avseende. Näringslivets tillgänglighet påverkas framför allt av större vägobjekt och satsningar i stråk även för denna aspekt är nollalternativet likvärdigt planen.

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen ur ett jämställdhetsperspektiv har baserats på huruvida åtgärderna förbättrar möjligheten att resa med, och tillgängligheten till, kollektivtrafik, gång och cykel eftersom kvinnor generellt reser mer med dessa färdmedel och värdesätter i högre utsträckning dessa åtgärder. Då det i planen satsas större andel medel på åtgärder för gång och cykel samt kollektivtrafik bedöms den som ett bättre alternativ än nollalternativet.

Hälsofrämjande

När det gäller fysisk aktivitet i transportsystemet är det de stora vägobjekten som ger negativ inverkan. Med den nya utformning av Väg 288 Gimo-Börstil som finns i planen jämfört med i nollalternativet ger objektet i planen sämre förutsättningar för fysisk aktivitet än nollalternativet. Men med den ökade satsningen på åtgärder som bedöms bidra mycket positivt till tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik i planen jämfört med nollalternativet gör att planen ändå bedöms gå i positiv riktning jämfört med nollalternativet.

Påverkan på sociala nycklar

Baserat på de framtagna sociala nycklarna bedöms planen i något större utsträckning bidra till de sociala nycklarna än nollalternativet. Nollalternativet bidrar också positivt men i något mindre utsträckning baserat på att fler grupper i planen bedöms få positiva effekter av planförslaget.

I senare planeringsskeden behöver det fortsatt utredas vidare hur tillgängligheten för barn påverkas av de olika åtgärderna och åtgärdsområdena beroende på utformning och lokalisering.

Sammanfattande bedömning

En övergripande slutsats är att åtgärdsplanen är relativt likvärdig nollalternativet avseende merparten av de hållbarhetsaspekter som studerats. Detta beror till stor del på att en stor del av de satsade medlen i planen också ingår i

nollalternativet, beroende på att en stor andel av åtgärderna har kommit långt i den fysiska planeringsprocessen eller är uppbundna i avtal och överenskommelser.

Planen innebär jämfört med nollalternativet en minskad satsning på namngivna objekt och en betydande ökning av de medel som satsas på trimningsåtgärder i stråk samt åtgärdsområden. Den ökade satsningen på gång, cykel och kollektivtrafik bidrar till att planen i relation till nollalternativet bedöms som positiv avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och till barns tillgänglighet samt till jämställdhet. Planen bedöms även som positiv avseende fysisk aktivitet i jämförelse med nollalternativet.

Vad gäller klimatpåverkan bedöms planen som positiv i relation till nollalternativet, med undantag för klimatpåverkan vid byggskedet genom ökad satsning på och åtgärdsområden men samtidigt samt mindre negativ påverkan från större vägobjekt.

Den ökade satsningen på trimningsåtgärder i stråk innebär att tillgänglighetsförbättringar kan göras i fler delar av regionen. Det ska dock vägas mot nollalternativets större satsning på vägobjekt med positiva effekter på tillgänglighet. Av denna anledning bedöms planen som likvärdig nollalternativet vad gäller generell tillgänglighet samt sammanhållning och tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv.

Inom område hälsa, bedöms planen som sämre avseende buller, men likvärdig nollalternativet för övriga aspekter.

Tabell 3. Sammanfattande jämförelse av länsplanen jämfört mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser.

Fokusområde/aspekter	Länsplan 2026–2037
Klimat:	
Transporteffektivitet	+
Energieffektivitet	+
Byggnad, drift och underhåll	0
Landskap och naturresurser:	
Vatten	0
Naturresurser	0
Landskap och kulturmiljö	0
Biologisk mångfald	0
Hälsa:	
Buller	-
Luft	0
Trafiksäkerhet	0

Tabell 4. Sammanfattande jämförelse av länsplanen jämfört mot nollalternativet avseende sociala konsekvenser.

Fokusområde/aspekter	Länsplan 2026–2037
Sammanhållning:	
Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär	0
Tillgänglighet:	
Medborgarnas generella tillgänglighet	0
Näringslivets tillgänglighet	0
Tillgänglighet äldre och för personer med funktionsnedsättning	+
Tillgänglighet barn	+
Jämställdhet	+
Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	0
Hälsofrämjande:	
Fysisk aktivitet	+

5.2 Planens bidrag till regionala mål

Förslaget till länsplan 2026–2037 bidrar i riktning till många av de regionala målen. I detta avsnitt har de strategiska inriktningar som har en bäring på hållbarhetsbedömningen blivit bedömda utifrån åtgärdsplanen. I figur 11 visas hur länsplanen bidrar till målområde 1 *Ett transporteffektivt samhälle som bidrar till klimatmålen på nationell- och EU-nivå* med avseende på de strategiska inriktningar som finns inom mål 1.1 *Bidra till ökad andel hållbart resande*.

Figur 11. Hur länsplanen bidrar till de strategiska inriktningarna inom mål 1.1 *Bidra till ökad andel hållbart resande*.

Strategisk inriktning:

1.1.1 Öka framkomligheten för kollektivtrafiken.

Bedömning:



Flera av åtgärderna inom Trimningsåtgärder i stråk syftar till att öka framkomligheten för alla trafikslag, inkl. kollektivtrafiken. Andra åtgärder inom detta paket är mer direkt riktade till just kollektivtrafiken, ibland i kombination med gång- och cykel. Även två åtgärder inom Samfinansiering nationell plan bidrar i positiv riktning.

Strategisk inriktning:

1.1.2 Förbättra förutsättningarna för kombinationsresor genom ökad tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet.

Bedömning:



Flera av åtgärderna i planen omfattar ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken inklusive tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

Strategisk inriktning:

1.1.3 Öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet. Cykelbarhet längs med befintliga mötesfria vägar är prioriterad i första hand.

Bedömning:



I samtliga tre stora vägobjekt ingår också utbyggnad av gång- och cykelvägnätet längs vägarna och det satsas också medel på namngivna gång- och cykelvägar.

Strategisk inriktning:

1.1.4 Där det så är möjligt påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt genom beteendepåverkande åtgärder.

Bedömning:



Länsplaner har inte möjlighet att omfatta direkta beteendepåverkande åtgärder så som informationskampanjer. Däremot kan utbyggnader av infrastrukturen för hållbara färdmedel påverka beteendet.

Sammantaget kan det konstateras att länsplanen ger en god möjlighet att bidra till ett ökat kollektivtrafikresande. Däremot är det svårt att bedöma om de hållbara transporternas andel också kommer att öka, med tanke på att en stor del av planens utrymme satsas på åtgärder som förbättrar den relativa attraktiviteten för bil.

I figur 12 visas hur länsplanen bidrar till målområde 2 *Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem* med avseende på de strategiska inriktningar som finns inom mål 2.1 *Bidra till att säkerställa hela-resan-perspektivet oavsett socioekonomi, kön, etnicitet, ålder, funktionsvariation eller funktionsnedsättning*.

Figur 12. Hur länsplanen bidrar till de strategiska inriktningarna inom mål 2.1 *Bidra till att säkerställa hela resan-perspektivet oavsett socioekonomi, kön, etnicitet, ålder, funktionsvariation eller funktionsnedsättning*.

Strategisk inriktning:

2.1.1 Öka andelen hållplatser och bytespunkter som är tillgänglighetsanpassade.

Bedömning:



Flera av åtgärderna i länsplanen bidrar till ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken inklusive tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

Strategisk inriktning:

2.1.2 Öka den fysiska tillgängligheten till offentlig och kommersiell service i socioekonomiskt svaga områden och tätorter.

Bedömning:



Det finns några åtgärder i länsplanen som påverkar den generella tillgängligheten ur ett socioekonomiskt perspektiv, vilket innebär att de stärker tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende och/eller stärker tillgängligheten med kollektivtrafik inom, till och från områden som har socioekonomiska utmaningar och låg tillgänglighet med kollektivtrafik. Det har dock inte gjorts några analyser av om just fysiska tillgängligheten till offentlig och kommersiell service stärks av dessa åtgärder men troligtvis påverkas även tillgängligheten till just dessa målpunkter positivt av åtgärderna.

Strategisk inriktning:

2.1.3 Öka barns rörelsefrihet genom ökad trygghet och trafiksäkerhet i geografier där många barn reser.

Bedömning:



Många av åtgärderna inom Trimningsåtgärder i stråk, åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala och Väg 600 Uppsala-Björklinge (GC + kollektivtrafikåtgärder) bedöms påverka barns möjlighet att själva resa i transportsystemet.

I figur 13 visas hur länsplanen bidrar till målområde 3 *Ett trafiksäkert och hälsofrämjande transportsystem* med avseende på de strategiska inriktningar som finns inom mål 3.1 *Bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken* respektive mål 3.2 *Bidra till ökad folkhälsa genom främjande av aktiv transport*.

Figur 13. Hur länsplanen bidrar till de strategiska inriktningarna inom mål 3.1 *Bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken* respektive mål 3.2 *Bidra till ökad folkhälsa genom främjande av aktiv transport*.

Strategisk inriktning:

3.1.1 Öka trafiksäkerheten med fokus på oskyddade trafikanter.

Bedömning:



Flera av åtgärderna i länsplanen omfattar utbyggnad av separata gång- och cykelvägar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder för alla trafikslag. Åtgärdsområdet "Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder" har direkt sådant fokus.

Strategisk inriktning:

3.2.1 Öka tillgängligheten till offentlig och kommersiell service med cykel.

Bedömning:



Det finns många åtgärder i länsplanen som påverkar den generella tillgängligheten med cykel. Det har dock inte gjorts några analyser av om just tillgängligheten med cykel till offentlig och kommersiell service stärks av dessa åtgärder men troligtvis påverkas även tillgängligheten med cykel till just dessa målpunkter positivt av åtgärderna.

6. Genomförande och uppföljning

Kommande kapitel beskriver genomförandet av länsplanen, inklusive Region Uppsalas och Trafikverkets ansvar, beslut om åtgärder och hantering av statlig medfinansiering. Det behandlar även rutiner för kostnadsökningar samt hur genomförandet följs upp och rapporteras till regeringen.

6.1 Ansvarsrollerna genomförande-processen

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

Region Uppsala

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

Regionfullmäktige

Regionfullmäktige beslutar om inriktningen och innehållet i länsplanen. Det sker en gång per mandatperiod som följd av att regeringen lägger fram en infrastrukturproposition och den nationella planen samt länsplanerna revideras.

Regionstyrelsen

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

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden fattar beslut om genomförandeplanen. Syftet med dessa beslut är att Region Uppsala och Trafikverket

ska kunna göra nya ställningstaganden om vilka åtgärder som ska genomföras i transportsystemet. Nämnden beslutar om överenskommelser rörande infrastrukturobjekt inom länsplanen.

Trafik och samhälle

Trafik och samhälle är den förvaltning inom Region Uppsala som ansvarar för framtagandet och övrig hantering av länsplanen.

Trafikverket

Trafikverkets uppdrag är att genomföra länsplanen i samverkan med Region Uppsala. Trafikverket är oftast den som genomför åtgärderna, många gånger i samarbete med kommuner då det kan vara komplexa frågor som flera myndigheter och sakägare råder över. Det är Trafikverket som fattar beslutet om att påbörja den fysiska planeringen och bevilja byggstart åt objekt.

Länets kommuner

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

Länsstyrelsen

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

6.2 Länsplanens genomförande

Det är regionerna som upprättar länsplaner för regional transportinfrastruktur, där bland annat Trafikverket bistår med underlag. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och Trafikverket genomför planerna. Trafikverket ska fortlöpande underrätta regionen om genomförandet av åtgärderna i länsplanen.

I arbetet med genomförande av länsplanen tar Region Uppsala fram en genomförandeplan som redovisar vilka utredningar och åtgärder som planeras att genomföras de kommande sex åren i både länsplanen och den nationella planen, inom Uppsala län. Genomförandeplanen revideras årligen i trafik- och samhällsutvecklingsnämnden med undantag för året som en ny länsplan tas fram. I genomförandeplanen finns angivna åtgärder och tidsangivelser som många gånger behöver stämmas av mot den pågående samhällsplaneringen. Det finns ofta behov av preciseringar via särskilda ÅVS:er eller andra utredningar, innan slutlig planering och genomförande kan bli aktuellt. I samband med revidering av genomförandeplanen för Region Uppsala dialog med länets kommuner kring kommunernas bild av brister och behov på det statliga vägnätet.

6.2.1 Namngivna åtgärder

Beslut om namngivna åtgärder fattas genom att regionfullmäktige fastställer länsplanen. I undantagsfall kan trafik- och samhällsutvecklingsnämnden fatta beslut om nya namngivna åtgärder om behovet är trängande och om beslutet inte leder till att andra namngivna åtgärder i planen trängs undan. Om ett nytt beslut bedöms som en väsentlig avvikelse i planen ska länsplaneupprättaren begära in yttranden från berörda kommuner och andra myndigheter. För den namngivna åtgärden Väg 288 Gimo-Börstil förbereds en politisk överenskommelse tillsammans med Östhammars kommun.

6.2.2 Trimningsåtgärder

För Dalastråket och Östervålastråket finns politiskt beslutade överenskommelser med Uppsala kommun och Heby kommun. För 55:an-stråket (Bärbyleden) förbereds en politisk överenskommelse. Tillsammans med Trafikverket ansvarar förvaltningen för prioritering av åtgärder inom de stråken utifrån redan beslutade överenskommelser. Region Uppsala har som inriktning att upprätta överenskommelser med berörda kommuner när det handlar om en paketering av ett flertal trimningsåtgärder i utpekade stråk eller områden. Detta för att få en helhetsbild av stråkets utveckling. Punktinsatser i transportsystemet bedöms inte kräva överenskommelser.

I åtgärdsområdet Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande kommer det fortsatt finnas avsatta medel för odefinierade åtgärder. Under planperioden har Region Uppsala som ambition att upprätta en överenskommelse tillsammans med Uppsala kommun och Knivsta kommun vars syfte är att prioritera åtgärder inom fyrsparsomlandet.

6.2.3 Statlig medfinansiering

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar reglerar vad för åtgärder som är möjliga att ansöka medel för. Varje år har länets kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheten möjlighet att ansöka statlig medfinansiering hos Trafikverket. Det är förvaltningens uppdrag att utifrån de gällande politiska styrdokumenterna i samverkan med Trafikverket prioritera fördelning av medel kring ansökningarna. Det är Trafikverket som fattar beslutet om ansökningen beviljas statlig medfinansiering eller inte.

6.2.4 Samverkansplattformar

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

Forum för fysisk planering

Forum för fysisk planering är ett samverkansforum mellan tjänstepersoner i länets kommuner, Länsstyrelsen Uppsala län och Region Uppsala. Forumet utgår från dialog samt informations- och kunskapsutbyte mellan parterna gällande strategiska frågor som rör fysisk planering, samhällsplanering, infrastruktur samt kollektivtrafik.

Kommunsamråd

Utgångspunkt för kommunsamråden är att samhällsplaneringen spelar en viktig roll för att uppnå hållbar regional utveckling. Syftet med samrådet är att på politisk nivå diskutera regionala utvecklingsfrågor av lokal karaktär som har bäring på regionala utvecklingsstrategin, trafikförsörjningsprogrammet och länsplanen för regional transportinfrastruktur i Uppsala län. Kommunsamråden genomförs med respektive kommun en gång per år under våren.

Kommunrundor

Kommunrundorna sker på tjänstepersonnivå och är en uppföljning av och dialog kring genomförandeplanen för infrastrukturens satsningar och objekt aktuella för statlig medfinansiering. Rundorna genomförs med respektive kommun en gång per år under hösten.

6.2.5 Beslut om hantering vid kostnads- och prisökningar

Kostnadsökningar inom infrastrukturprojekt är vanligt förekommande. Det är centralt att hålla

isär faktiska kostnadsökningar i projekt från prisökningar som kan härledas från generella fördyrningar inom branschen med anledning av inflation, materialkostnad och dylikt.

Kostnadsökningar uppstår när ett projekts budget ökar på grund av tillägg i projektets beställning, exempelvis att det i vägplaneprocessen visar sig att det behövs en planskildhet som tidigare inte identifierats. Prisökningar ligger i regel utanför Trafikverkets kontroll. Detta kan bero på generell inflation, ökade priser på vissa råvaror såsom olja eller bitumen eller upphandlingar som sker vid en tidpunkt med låg konkurrens.

Förändringar i kostnader vilka är isolerade till en enskild åtgärd tyder på en kostnadsökning enligt beskrivningen ovan medan en prisökning i regel slår mot länsplanen i stort. I det fall Trafikverket bedömer att en namngiven åtgärd inte längre ryms inom planens befintliga ekonomiska ramar ska förvaltningen bereda ett förslag till fortsatt hantering som trafik- och samhällsutvecklingsnämnden får ta ställning till.

6.3 Uppföljning av länsplanen

Trafikverket ska årligen till regeringen redovisa hur de fastställda länsplanerna genomförts. Redovisningen ska ske regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning enligt förordning (2019:1029).

Redovisningen för Uppsala län delges Region Uppsala. Utifrån den gör trafik- och samhällsutvecklingsnämnden en översiktlig uppföljning av hur genomförda åtgärder korrelerar med länsplanens mål (se kapitel 2.4). Indikatorer för uppföljning av målen är under framtagande.

Bilagor

Hållbarhetsbedömning

- Miljö- och socialkonsekvensbedömning på länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037.

Kommunala bristfördjupningar

- Fördjupad beskrivning som grundar sig på Trafikverkets bristbeskrivningar på regionalt vägnät.

Bristbeskrivningar regionalt vägnät Uppsala län 2024-04-04

- Trafikverkets regionala bristbeskrivningar för Uppsala län.

Regional bristbeskrivning Uppsala län – rekommendationer

- Trafikverkets fördjupade regionala bristbedömningar med rekommendationer för Uppsala län.

Datakällor och databearbetning

- Bilaga som beskriver hur data bearbetats och använts i regionens analys för revideringen av länsplan.

Remissredogörelse

- Sammanfattande redogörelse av inkomna synpunkter på remissversionen.

Källor

En Bättre Sits (EBS) (2020). *Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen*. Mälardalsrådet. <https://www.malardalsradet.se/wp-content/uploads/2020/11/framtidens-resor-storregional-systemanalys-for-stockholm-malarregionen-2020-1.pdf>

Länsstyrelsen (2024). *Analys av regional bostadsmarknad år 2024 för Uppsala län*. Länsstyrelsen Uppsala. <https://www.lansstyrelsen.se/upsala/om-oss/vara-tjanster/publikationer/2024/analys-av-regional-bostadsmarknad-ar-2024-for-uppsala-lan.html>

Nationella emissionsdatabasen (2024). *SMHI Nationella emissionsdatabasen*. <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se> (Hämtad 2024-12-08).

Naturvårdsverket (2024). *Fakta om partiklar i luft (PM_{2,5} och PM₁₀)*. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/luftforeningar-och-dess-effekter/fakta-om-partiklar-i-luft-pm25-och-pm10/> (Hämtad 2025-2-6).

Naturvårdsverket (2024). *Kväveoxider, utsläpp till luft*. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft/> (Hämtad 2025-2-6).

Statistikmyndigheten SCB (2023). *RegSO i Statistikdatabasen*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/regso---regionala-statistikomraden/regso-tabellerna-i-statistikdatabasen---information-och-instruktioner/> (Hämtad 2024-12-09).

Statistikmyndigheten SCB (2024). *Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2024–2040*. SCB Demografiska rapporter 2024:3. https://www.scb.se/contentassets/8bf29ebdf4f744259ae62c97425818b3/be0401_2024i40_br_be51br2403.pdf

Statistikmyndigheten SCB (2024b). *Socioekonomiskt index efter RegSO. År 2011–2023*. PxWeb. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AA_AA0003_AA0003F/IntGr5Socio/ (Hämtad 2024-12-09).

Stockholms Handelskammare (2023). *Förstudie: Tillväxtklustret Norduppland, Långsiktig konkurrenskraft genom stärkt kompetensförsörjning!* Stockholms Handelskammare. https://stockholmshandelskammare.se/wp-content/uploads/2023/02/tillvaxtkluster_forstudie.pdf

Strada (2024). *STRADA regional årsstatistik 2003–2023*. Transportstyrelsen. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-vagtrafik/olycksstatistik/> (Hämtad 2024-05-27).

Svensk kollektivtrafik (2024). *Kollektivtrafikbarometern årsrapport 2024*. Svensk kollektivtrafik. <https://svenskkollektivtrafik.se/2025/02/arsrapport-svenskarna-valjer-hallbart-resande/>

Svensk kollektivtrafik (2023). *Kollektivtrafikbarometern 2022 Kvinnors och mäns resande*. Svensk kollektivtrafik. <https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2024/09/kvinnors-och-mans-resande-2022-1.pdf>

Trafikverket (2021). *Vägtrafikens luftföroreningar*. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/luftkvalitet/vagtrafikens-luftforeningar/> (Hämtad 2025-2-6).

Trafikverket (2024). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024*. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1953101&dswid=7933>

WHO 2019. *What is air pollution?* World Health Organisation, Fact Sheet 1. <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/searo/wsh-och-searo/what-is-air-pollution-2019.pdf>

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037.

© **Region Uppsala, 2025**

Foto framsida: Trafikverket

Kartor och illustrationer: Region Uppsala

Karta sida 28: Mälardalsrådet

Grafisk form: Matador Kommunikation

Kontaktuppgifter:

Region Uppsala | Trafik och samhälle
lansplan@region uppsala.se