



Region Uppsala

Inkomna remissvar

Sammanställning av yttranden på förslag till länsplan 2026-2037

Kontakt

Daniel Lund

lansplan@regionuppsala.se

Trafik och samhälle

Innehållsförteckning

Enköpings kommun.....	3
Heby kommun	8
Håbo kommun	14
Knivsta kommun	16
Tierps kommun.....	19
Uppsala kommun	23
Älvkarleby kommun	27
Östhammars kommun	28
Region Dalarna	30
Region Gävleborg.....	31
Region Stockholm	32
Region Sörmland.....	35
Region Västmanland.....	36
Försvarsmakten.....	37
Luftfartsverket	40
Länsstyrelsen Dalarnas län	41
Länsstyrelsen Uppsala län	42
Länsstyrelsen Västmanlands län	50
Sjöfartsverket.....	51
Trafikverket	53
Cykelfrämjandet	60
Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255, Uppsala-Vassunda.....	66
LRF Mälardalen	68
Riksförbundet Enskilda Vägar	71
Stockholms handelskammare	73
Sveriges Åkeriföretag	77
Upplandsstiftelsen	81
Utveckla Örbyhus Tobo Vendel.....	82
Hargshamns bygderåd.....	84
Länna byalag	88
Swedavia.....	90

Remiss Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037 – Yttrande

Enköpings kommun har av Region Uppsala beretts möjlighet att yttra sig över förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län. Vi tackar för möjligheten och ber att få avge följande yttrande.

Övergripande synpunkter

Kommunen anser att länsplanen på ett korrekt sätt beskriver länets förutsättningar och utmaningar. Dock anser vi att planen har ett tydligt Uppsala och norduppländskt fokus och menar att de särskilda utmaningar som de södra länsdelarna har borde få ta större plats i infrastruktur och kollektivtrafikplaneringen.

Enköpings kommun har i andra sammanhang framfört att utbyggnaden och förstärkningen av Mälarbanan och utbyggnaden till fyra spår genom Sundbyberg behöver prioriteras och Region Uppsala behöver engagera sig mer i den trafik som går på banan.

Enköpings kommun konstaterar att de namnsatta objekten ianspråkar mycket av medlen i länstransportplanen. Det gör att andra viktiga åtgärder såsom kollektivtrafikåtgärder blir nedprioriterade. Enköpings kommun ser fram emot att de namnsatta objekten i länstransportplanen under slutet av planperioden kommer att kunna avslutas och att nya objekt kan ta plats.

Vi ser risker kopplade till kostnadsutvecklingen av de namnsatta objekten och efterfrågar kontinuerliga samhällsekonomiska analyser kring dessa.

Kommunen anser att den bästa och mest kostnadseffektiva utvecklingen borde vara att satsa på tillgängligheten för oskyddade trafikanter, GC-vägar, planskilda korsningar, tillskapa pendlingsparkeringar i strategiska lägen, säkerställa tillgänglighet till hållplats och hållplatser vid viktiga målpunkter.

Mål och inriktning

Enköpings kommun anser att målen stödjer den utveckling som vi önskar se inom infrastrukturuområdet och att de stödjer de nationella transportpolitiska målen på ett bra sätt.

Vi anser dock att de målkonflikter som uppstår borde ges ett större utrymme och att avvägningarna mellan dessa borde redovisas och förklaras.

För Enköpings del handlar det specifikt om konflikten mellan mål 3 om trafiksäkerhet och mål 1.1 om att öka andelen hållbart resande. De planerade åtgärderna inom vägplanen för Riksväg 55 riskerar att försämra för Enköpings kollektivtrafikresenärer eftersom hållplatslägena, Varghällar, Östertorp och Vällinge föreslås tas bort.

Planeringsförutsättningar

Enköpings kommun anser att totalförsvarets behov och den utveckling som sker inom det området borde inkluderas som en planeringsförutsättning. De krav och behov som försvarsmakten ställer på länets infrastruktur är betydande och bör uppmärksammas. För Enköpings del handlar det framförallt om att ledningsregementet genererar en stor mängd trafikrörelser på Riksväg 55. Enköpings kommun vill hänvisa till det yttrande som Försvarsmakten avgav i samband med vägplanen för RV55.

Sedan remissversionen skickades till länets kommuner har regeringen meddelat att en NATO-bas ska etableras i Enköping. Denna etablering kommer att innebära ökade behov av transporter vilket innebär att infrastrukturen behöver dimensioneras för detta.

Kommunen anser att det är en brist att infrastrukturplaneringen inte tar tillräcklig höjd för den kommande samhällsutvecklingen som finns uttryckt i kommunernas översiktliga planering. Det riskerar att innebära att den infrastruktur som anläggs med länsplanens medel är underdimensionerad när den väl är på plats.

Åtgärdsplan

Väg 55 Enköping – Hjulstabron

Enköpings kommun anser att riksväg 55 söderut från Enköping och mot Strängnäs utgör en brist i det storregionala transportsystemet. Bristerna utgörs bland annat av vägens utformning, avsaknad av separata gång- och cykelvägar, tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt utformning hållplatser för kollektivtrafiken. Enköpings kommun vill även framföra den undermåliga kollektivtrafiken i stråket.

Vi anser att några av de åtgärder som finns beskrivna i den genomförda åtgärdsvalsstudien borde kunna genomföras som trimningsåtgärder i närtid även om de större åtgärderna så som en breddad mötesfri väg förväntas dröja åtminstone en bit in på 2030-talet.

Ny Hjulstabro

Projektet att bygga en ny Hjulstabro är oerhört angeläget. Investeringen kommer att vara en del av nationell plan och behöver prioriteras och finansieras på den nivån. Men Enköpings kommun ser gärna ett större engagemang från Region Uppsalas sida i arbetet med att lyfta fram betydelsen av den nya bron inte minst för den utökade godstrafiken till Mälarhamnarna.

Väg 55 Enköping – Litslena

Väg 55 är Uppsala läns mest trafikerade kollektivtrafikstråk och viktig för att koppla ihop Uppsala med Enköping och Håbo. Vägen spelar en viktig roll i den regionala arbetspendlingen för länet.

Enköpings kommun har i såväl samråd som granskningen framfört att vi ställer oss tveksamma till måluppfyllelsen i vägplanen. Vi anser att tillgängligheten för boende och verksamhetsutövare har nedprioriterats till förmån för ökad framkomlighet. Samtidigt är vi oroliga för att de justeringar som har gjorts i projektet innebär att de vinster som finns med ombyggnad till 2+1 väg inte kommer att bli så stora som angivet eftersom vägen används frekvent av tunga och långsamtgående fordon.

Kommunen ser det också som en uppenbar brist att förslaget inte tar höjd för den planläggning som pågår och de prognosticerade trafikvolymerna som kommer att gälla 2040. Istället utgår förslaget från det läge som gällde 2018 med schablonuppräknings för ökad trafik.

Enköpings kommun vill också upplysa om att det står att Enköpings kommun ska finansiera en gång och cykeltunnel under vägen. Halva objektet ska dock finansieras via länstransportplanen i enlighet med tidigare överenskommelser.

Arosbanan

Enköpings kommun anser att det är mycket välkommet att en förberedande studie om Arosbanan finns med i länstransportplanen. Utredningen ligger helt i linje med de intentioner om ett avsmalnat järnvägsreservat för den framtida järnvägen som vi har angivit i vår nyligen antagna översiktsplan. Enköpings kommun anser att Arosbanan utgör en felande länk i transportsystemet och därför anser vi att den färdiga järnvägen behöver byggas före 2050 när den är föreslagen. Vi vill därför att utredningen ska startas upp under den första perioden i länsplanen 2026-2029.

Väg 70

Väg 70 är en del av de utpekade nationella stråken i Uppsala län. Från Enköping använder många vägen för att pendla till Sala men även för vidare resa mot andra orter i Västmanland och Dalarna. För resenärer som ska till och från Stockholmsområdet är riksväg 70 en av de vanligaste vägarna för de med start- eller slutmål i Dalarna.

Längs vägen finns det ett antal felande länkar i cykeltrafiken och säkerheten för oskyddade trafikanter skulle behov åtgärdas. Det saknas också cykelparkeringsmöjligheter i anslutning till befintliga hållplatslägen.

Enköpings kommun ser gärna att behoven av åtgärder utreds närmare och att medlen för trimningsåtgärder borde kunna användas för åtgärder under planperioden.

GC-Väg Örsundsbro – Alstabadet

Sedan ett antal år har Enköpings kommun drivit frågan om en gång och cykelväg från Örsundsbro till Alstabadet vid Alstasjön. Efter beslut i Regionala Utvecklingsnämnden 2018 har objektet utpekats som ett så kallat 40/60-objekt.

Enköpings kommun har en pågående dialog kring medfinansieringen och tidsplanen för när GC-vägen kan byggas.

Vad avser Strategisk utveckling av det regionala cykelvägnätet vill Enköpings kommun framföra två synpunkter.

Vid en prioritering av de utpekade objekten så är ur Enköpings kommuns perspektiv det viktigaste att väg 530 Skolsta-Grillby byggs ut med GC-väg. Mycket viktigt är att GC-vägen även förlängs över järnvägen, där bron idag är mycket smal och innebär en uppenbar trafikfara för oskyddade trafikanter.

Vid utbyggnad av cykelbana parallellt med mötesfri väg (främst väg 55 och 70) behöver framkomlighet för långsamgående trafik beaktas. Enköpings kommun är en av Sveriges jordbrukstätaste kommuner med många långsamtgående transporter som sker löpande under året. Skall dessa fortsatt gå på mötesfria vägar kommer det att påverka trafikrytmen och innebära en trafikfara. I Enköping finns även en stor mängd Epa-traktorer som nyttjas av bl.a. gymnasieelever. När ny cykelbana byggs så bör det övervägas om cykelbanan skall byggas på sådant sätt att dessa långsamgående fordon kan nyttja cykelbanan som alternativ.

Genomförande och uppföljning

Enköpings kommun medverkar gärna i ÄVS-arbete för att utreda de planerade objekten i länstransportplanen. Vi vill dock gärna se en bättre dialog med såväl

Trafikverket som Region Uppsala kring tidsplaner och eventuell medfinansiering så att dessa bättre kan synkroniseras med den kommunala besluts- och budgeteringsprocessen.

Nya och tillkommande behov

Ekolsund

Ekolsund har planlagts och byggs nu ut i etapper. Det föranleder ett behov av att se över hållplats med angörande gång- och cykelvägar samt cykelparkering och säkra korsningspunkter på väg 263.

Hållplats Örsundsbro

Hållplats Örsundsbro centrum behöver utvecklas till en bättre fungerande bytespunkt för kollektivtrafiken. Detta skulle även gynna resenärer från Bålsta varvid detta behov lyfts in tillsammans med Håbo kommun.

Korsningspunkt Örsundsbro

Södra infarten till Örsundsbro från Riksväg 55 är en brist i nuvarande transportsystem. Korsningen har trafiksäkerhetsutmaningar och svårigheter att komma ut på riksvägen är stor. Korsningen är inte utredd i dagsläget och Enköpings ser gärna att en åtgärdsvalsstudie kan göras tidigt under planperioden. Enköpings kommun har signalerat till trafikverket att vi önskar ta över huvudmannaskap över vägen.

Hållplats Ängslyckan

Den nyanlagd hållplatsen Ängslyckan har stora trafiksäkerhetsbrister när oskyddade trafikanter ska korsa Boglösavägen. Enköpings kommun har lyft behovet av en refug till Trafikverket och vill se över möjligheten att använda länstransportplanens medel för att finansiera denna åtgärd.

För Enköpings kommun

Plan-, Mark- och Exploateringsutskottet

Kommunstyrelsen
Mark och planeringsenheten
Filip Andersson
Infrastrukturstrateg
filip.andersson@heby.se

Region Uppsala

Yttrande Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län, för planperioden 2026–2037

Förslag

Beslut

- Kommunstyrelsen antar yttrandet på remissversionen till ny länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037 daterat 26 september 2025 som sitt eget och överlämnas till Region Uppsala.

Sammanfattning

Heby kommun har givits möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Uppsalas förslag till ny länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037. Synpunkterna ska vara regionen tillhanda senast 17 oktober 2025.

Förslaget till ny länsplanen arbetas fram av Region Uppsala på uppdrag av staten och utgör tillsammans med Trafikverkets nationella plan, en del av den långsiktiga planeringen av infrastrukturinvesteringar. I samband med regeringsdirektivet tilldelades Region Uppsala en ekonomisk ram på 2 727 miljoner kronor för planperioden 2026–2037, vilket är en ökning med 793 miljoner kronor jämfört med föregående planperiod. Ökningen kan primärt härledas till kraftiga prisökningar och underförbrukning under åren 2022–2025.

Länstransportplan ska tillmötesgå de regionala transportbristernas behov samtidigt som den ska bidra till att uppnå nationella mål. Planeringsprocessen utgår från omfattande analyser av nuvarande infrastrukturens status, trafikflöden, framtida befolkningstillväxt och klimatrelaterade utmaningar. Länsplanen samspelar med den nationella infrastrukturen och ska i och med det skapa en effektiv samordning mellan lokala, regionala och nationella investeringar. Det ska stärka hela Sveriges transportsystem och bidra till en hållbar utveckling i linje med klimatmålen och Agenda 2030. Länstransportplanen ska också gå i linje med de transportpolitiska målen och ska utifrån det prioritera åtgärder som är trafiksäkerhetshöjande som inte ger inskränkningar på vare sig framkomlighet eller transporteffektivitet. Det läggs även stor vikt vid att nya investeringar ska vara samhällsekonomiskt lönsamma.

För länsplan har det även utförts en hållbarhetsbedömning som är med som bilaga till länsplanen och inkluderar en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), i enlighet med krav i Miljöbalkens 6 kap. Hållbarhetsbedömningen är en bedömning av i hur stor omfattning de föreslagna åtgärderna bidrar till att uppfylla mål med avseende på olika perspektiv, som till exempel de transportpolitiska målen, nationella miljökvalitetsmålen och mål för jämlikhet och jämställdhet. Hållbarhetsbedömningen ger en bild av hur planinriktningen uppfyller målen. Region Uppsala har också valt att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget, som är integrerad med den strategiska miljöbedömningen. Syftet med att göra en

miljökonsekvensbeskrivning och en social konsekvensbedömning är att integrera hållbarhetsaspekter i de beslut och vägval som tas i länsplanen.

Efter remissperioden kommer ett slutligt sammanvägt förslag till länsplan tas fram, för beslut i Region Uppsalas regionfullmäktige under hösten 2026.

Yttrande

Vägarna i Uppsala län är indelade i nationella, regionala och lokala- stråk. Stråk som klassificeras som nationella finansieras via nationella planen. Inom Heby kommun är väg 56 även kallad räta linjen ett nationellt stråk. Dalabanan klassificeras som regionalt stråk men finansieras genom nationell plan eftersom det är järnvägsinfrastruktur. Övrig transportinfrastruktur i Heby kommun som är regionala- samt lokala är inom ramarna för länsplan. Inom länsplanens investeringsmedels ramar för Uppsala län finns det en åtgärdsplan bestående av fem åtgärdsområden. Åtgärdsområdena är följande;

- Namngivna åtgärder
- Trimningsåtgärder i stråk
- Samfinansiering av nationell plan
- Regional utveckling
- Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande

Namngivna åtgärder

Namngivna åtgärder är åtgärder där kostnaden bedöms vara 75 miljoner kronor eller mer och prioriteras alltid över trimningsåtgärder. Åtgärdsområdet innefattar i denna plan fyra utpekade namngivna åtgärder med en totalkostnad på cirka 1697 miljoner kronor. Åtgärdsområdet innefattar samma fyra åtgärder som föregående länsplan 2022-2033. Det finns i och med det redan investeringsmedel för dessa projekt och det är främst efter 2030 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.

Trimningsåtgärder i stråk

Trimningsåtgärder klassificeras som åtgärder där kostnaden för projektet bedöms understiga 75 miljoner kronor. Den totala summan för åtgärdsområdet är 489 miljoner kronor.

Totalt ska 210 miljoner kronor användas för att fortsatt utveckla de tre utpekade stråken inom åtgärdsområdet, Dalastråket/väg 72, Östervålastråket/väg 272 och 55an-stråket. Investeringsmedel på 80 miljoner avsätts till Väg 72 (Kvarnbolund-Heby) respektive 80 miljoner till väg 272 (Östervåla-Libroback). I den förra länsplanen avsattes utredningsmedel för att analysera brister och åtgärder längst med de två stråken. Dessa utredningsmedel har använts i form av genomförda åtgärdsvalsstudier som sedan legat till grund för politiska överenskommelser beslutade 2024 (väg 72) och 2022 (väg 272).

I planen för 2026-2037 ska investeringsmedel nyttjas för att genomföra de åtgärder som Heby kommun, Uppsala kommun, Region Uppsala avtalat att prioritera utifrån avslutade åtgärdsvalsstudier samt antagna överenskommelser för respektive väg 72 samt väg 272. Detta inkluderar åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för samtliga

trafikslag, gång och cykelåtgärder samt kollektivtrafiksåtgärder. Enligt länsplan ska åtgärderna genomföras mellan åren 2026-2033.

Dalastråket/väg 72

Väg 72 är ett av Heby kommuns största och viktigaste stråk som binder samman Dalarna-Heby-Uppsala och vidare mot Stockholm i öst-västlig riktning. Utefter sträckan finns tre av kommunens tätorter Heby, Morgongåva och Vittinge där det finns en betydande pendling och ett av länets starkaste kollektivtrafikstråk för både busstrafiken men även för tågtrafiken. Dalastråkets läge i regionen och med dess kommunikationer kommer fortsatt generera tillväxt bland befintliga verksamheter, skapa nya etableringar och arbetstillfällen samt locka nya kommuninvånare vilket ytterligare förutsätter en god transportinfrastruktur för såväl persontrafiken som godstrafiken. I dagsläget finns det längst med väg 72 brister i dess utformning, framkomlighet och trafiksäkerhet vad gäller godstransporter, persontrafiken, kollektivtrafiken och för de oskyddade trafikanterna. Under 2022 färdigställdes en åtgärdsvalsstudie för väg 72 som pekar ut viktiga åtgärder för oskyddade trafikanter, kollektivtrafiken samt trafiksäkerheten efter sträckan. Bristerna konkretiserades sedan i en överenskommelse år 2024 mellan Region Uppsala, Uppsala kommun och Heby kommun. I överenskommelsen finns det identifierade brister parterna ska arbeta vidare med. Det är därav positivt att det i denna länsplan finns investeringsmedel på 80 miljoner till de identifierade bristerna i överenskommelsen.

Utanför åtgärderna inom överenskommelsen ser kommunen även på sikt behovet av att väg 72 byggs om till mötesfri landsväg. Heby kommun ser även ett behov av att utreda tågstopp i Vittinge med anledning av den goda geografiska lokaliseringen, där det finns goda möjligheter att fortsatt växa och attrahera nya kommuninvånare och verksamheter. Skulle det dessutom tillkomma ett tågstopp på orten ökar dessa möjligheter än mer.

Östervålastråket/väg 272

Väg 272 är ett viktigt stråk som binder samman den norra kommundelen mot Uppsala där två av kommunens tätorter dessutom finns (Östervåla och Harbo). Sträckan har i dagsläget brister gällande trafiksäkerhet, möjligheten för oskyddade trafikanter att transportera sig längs sträckan samt brister gällande kollektivtrafikens framkomlighet. Väg 272 är således i behov av åtgärder för att uppnå en tillfredsställande standard gällande infrastrukturen. För väg 272 finns endast kollektivtrafik i form av busstrafik vilket gör att det är av stor betydelse att åtgärder riktas för att lösa de utmaningar och brister som finns efter sträckan. Under 2020 färdigställdes en åtgärdsvalsstudie för väg 272 som pekar ut viktiga åtgärder för oskyddade trafikanter, kollektivtrafiken samt trafiksäkerheten efter sträckan, vilket sedan har konkretiserats i en antagen överenskommelse år 2022 mellan Region Uppsala, Uppsala kommun och Heby kommun. I överenskommelsen finns de identifierade bristerna parterna ska arbeta vidare med. Heby kommun ser positivt på att det i länsplan avsätts investeringsmedel på 80 miljoner för att arbeta vidare med de identifierade bristerna i överenskommelsen.

Statlig medfinansiering: Trafiksäkerhet- och trafikmiljö samt Statlig medfinansiering: Kollektivtrafikanläggningar och hela resan

Inom trimmningsåtgärderna finns två stycken åtgärdsposter för statlig medfinansiering. Inom vardera åtgärdspost avsätts 75 miljoner kr med planerad investering över hela planperioden (2026-2037). Investeringsmedlet ska nyttjas för

trafiksäkerhetsåtgärder, trafikmiljöåtgärder, hela-resan-perspektivet, gång och cykel samt kollektivtrafik. Medel kan även nyttjas för beteendepåverkande åtgärder. Bidraget kan sökas av kommuner samt regionala kollektivtrafikmyndigheten och beviljas med upp till 50 procent av produktionskostnaderna. Vid särskilda skäl kan finansieringen även beviljas upp till 75 procent.

Heby kommun ser positivt på det investeringsmedel som avsätts för statliga medfinansiering eftersom det kan nyttjas för att utveckla trafikmiljöerna i Heby kommun samt i övriga länet.

Trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar samt Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk

För åtgärdspost Trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar avsätts 48 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk avsätts 41 miljoner kronor. Åtgärdsområdet innefattar trimningsåtgärder som ska bidra till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, gång- och cykel och hela-resan perspektivet.

Avseende investeringsmedlen inom åtgärdsområdena Trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar (48 miljoner) samt Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk (41 miljoner) ser Heby kommun positivt på dessa åtgärdsområden. Det är positivt eftersom investeringsmedlet används för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken, gång- och cykel och hela-resan perspektivet över hela Uppsala län, vilket skapar en mer sammanhängande transportinfrastruktur.

Samfinansiering av nationell plan

Stråket Sala- Heby längst väg 56 planerar att byggas om till mötesfri landsväg, med mitträcke och med mål hastighet 100 km/h, som ska finansieras via nationell plan.

Förutom den mötesfria vägen som finansieras via nationell plan planeras det även för samfinansiering av ny gång- och cykelbana längst med sträckan samt busshållplatser som ska tillgänglighetsanpassas. Projektet är tänkt att genomföras under åren 2026-2029.

Samfinansieringen av investeringsmedlet är fördelad mellan Trafikverket (16 procent via den nationella planen), Region Uppsala (17 procent via Uppsala länsplan), Region Västmanland (67 procent via den regionala planen för Västmanland, minus 4 miljoner kr från Sala kommun), Sala kommun (4 miljoner kronor).

Heby kommun ser positivt på åtgärderna eftersom det främjar gång- och cykelanvändande samt kollektivtrafikåkande, vilket är positivt för möjligheten till hållbara resor. Det främjar även fysisk aktivitet och ökar tillgängligheten, särskilt för barn, äldre och personer med funktionsvariation. Från ett regionsöverskridande perspektiv är det positivt eftersom det skapar en starkare förbindelse mellan Uppland och Västmanland. Med gång och cykelvägen skapas även ett längre sammanhängande regionalt cykelstråk, med möjlighet till cykling från Sala till Vittinge.

Regional Utveckling

Medel inom regional utveckling kan bland annat nyttjas för att stötta investeringar som främjar en hållbar omställning av godstransportsektorn. En sådan investering finns i Heby tätort där 5 miljoner kr i länsplan avsätts för lastterminal vid Heby station. Investeringsmedel är tänkta att avsättas under tidsperioden 2026-2029, mest troligen år 2028 enligt länsplan. Åtgärden kommer innebära en mindre

terminallösning med lastspårslängd, ett uppställningsspår och växlar. Åtgärderna samfinansieras mellan Trafikverket (via nationella plan) Region Uppsala (via länsplan) samt Setra Group AB.

Investeringsmedel till åtgärdsområdet regional utveckling fanns med i tidigare länsplan (2022-2033) men inte med låsta medel till specifika åtgärder. I denna plan är Heby terminal samt Terrängstuide Arosbanan nya åtgärder med låsta medel. Heby kommun anser det vara positivt att investeringsmedel placeras i låsta medel som tydliggör investeringsmedlets placering. Det är även positivt att med investeringsmedel i Heby terminal skapas bättre förutsättningar för näringslivet samt så ökar transporteffektiviteten i och med en omfördelning av godstransporter från vägtrafik till mer järnvägstransport.

Inom åtgärdsområdet regional utveckling vill kommunen även uppmärksamma att kommunen i tidigt skede har börjat arbeta med planprogram för bostäder samt en detaljplan för verksamhetsområde i Morgongåva tätort. Morgongåva har redan en ansträngd trafiksituation som kommit dels ifrån ortens struktur med både järnväg (Dalabanan) och väg 72 som skapar en fysisk barriär i samhället. Med en ökad exploatering norr om järnvägen är passagerarna i plan vid Molnebovägen samt Ramsjövägen viktiga planeringsperspektiv för att möta större trafikflöden. Viktigt är även att bevaka kollektivtrafikförsörjningen i Morgongåva, så att de nya bostäderna och verksamheterna får adekvata förutsättningar för en tillgänglig och konkurrenskraftig kollektivtrafik. I planeringen av kollektivtrafikförsörjningen är järnvägspassagerarna även där viktig, men även vägarnas kapacitet i Morgongåva tätort samt placering av hållplatser. Heby kommun anser att detta är viktiga planer att bevaka så att Morgongåva har tillräcklig trafikkapacitet samt god kollektivtrafikförsörjning.

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

Inom åtgärdsområdet har 280 miljoner avsatts för att i Knivsta- och Uppsala kommun bygga för fyra spår och bostadsbyggande efter år 2030. För Heby kommun och andra landsbygdskommuner möjliggör åtgärden ett större upptagningsområde för in- och utpendling såväl som för verksamhetens möjlighet att attrahera arbetskraft och underlätta dess transporter. Genom att kommunerna Uppsala och Knivsta växer, skapar det också synergier längre ut i transportkedjan, arbetsmarknaden och människors boendesituation.

Övriga synpunkter

Det finns en del språkliga fel i texten som behöver ses över, som upprepningar och felaktiga meningsupbyggnader.

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

Nedan beskrivs specifika synpunkter från huvuddokumentet remissversion länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län, för planperioden 2026–2037.

3.3.2, s23

Inom avsnittet näringslivsutveckling beskrivs Tillväxtklustret Norduppland inom Östhammar kommun och Tierp kommun som ett av de mest lovande tillväxtområden för den gröna omställningen. Enligt genomförd förstudie kommer företag i dessa två kommuner behöva nyrekrytera 5 000 nya personer fram till år 2035. Heby kommun vill förtydliga att de också tillhör norduppland samt till viss del är en del av denna



utveckling, särskilt norra delarna av Heby kommun. Detta eftersom kommunen dels har företag som ingår i Nordupplandsatsningen samt att det finns andra företag i kommunen som kan komma att behövas för att bidra till förverkligandet av tillväxten i norduppland. Därmed blir Heby kommun en part för att kompetensförsörja tillväxtklustret, särskilt viktig blir förbindelsen mellan Östervåla tätort och övriga norduppland där det redan till viss del finns arbets- och studiependling.

Länsplan 2026–2037. Hållbarhetsbedömning

Nedan beskrivs specifika synpunkter från länsplanens hållbarhetsbedömning.

0. I kategorin "Trimningsåtgärder i stråk" borde Östervålastråket vara med i texten istället för skrivningen "med flera".

4.4. Att Heby och Östhammars kommuner uppvisar den lägsta frekvensen av kommuninvånare som kan nå kommuncentrum inom en viss tid med kollektivtrafik beror på att dessa kommuner saknar en centralort med påtagligt större befolkning än övriga tätorter. I Heby kommuns fall ligger dessutom centralorten Heby geografiskt belägen relativt långt från kommunens geografiska mittpunkt. Det kan med fördel kompletteras i avsnitt 4.4 att Heby och Östhammars kommuner på detta sätt har en annorlunda tätortsstruktur som en förklaring till figur 7."

5.1 Med anledning av Heby kommuns omfattande landsbygd är det positivt att skillnaden mellan kollektivtrafik i landsbygd och stad lyfts i plan och att en avgörande faktor till de reseskillnader som finns mellan stad och landsbygd är kollektivtrafikens utbud.

Beslutsunderlag

Bilaga bristbeskrivningar regionalt vägnät Mellersta regionen

Bilaga hållbarhetsbedömning remissversion länsplan

Bilaga regional bristbeskrivning Uppsala län rekommendationer

Datakällor och databehandling Metoder, definitioner och källor för analysarbetet-länsplan 2026-2037

Missiv länsplan 2026-2037

Remissversion av länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026-2037

Sändlista

Underbilagor till remissförslagets bilagor länsplan 2026-2037

Bilaga Kommunala bristfördjupningar

I tjänsten

Filip Andersson

Infrastrukturstrateg

Delges

Region Uppsala

Yttrande över förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län För planperioden 2026–2037 TSN2025-00050

Bakgrund

Håbo kommun har bjudits in att komma med synpunkter på förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden i Region Uppsala beslutade den 18 juni 2025 att sända förslaget på remiss. Länsplanen är, tillsammans med Trafikverkets nationella plan, en del i den statliga långsiktiga planeringen av infrastrukturinvesteringar. Uppdraget att ta fram planerna ges av regeringen och i Uppsala län är det Region Uppsala som ansvarar för att upprätta och fastställa länsplanens innehåll.

Länsplanen innefattar utveckling och investeringar i det regionala statliga vägnätet, cykelvägnätet och kollektivtrafikanläggningar såsom hållplatser. Det handlar även om åtgärder som syftar till att förbättra kapaciteten och säkerheten i transportsystemet.

Synpunkter

Håbo kommun ställer sig positiva till att de föreslagna stora prioriterade väginvesteringarna på väg 288 och väg 55 kombineras med åtgärder som främjar gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafiken. Dessa åtgärder är nödvändiga för att de hållbara transporterna ska kunna konkurrera med bilen. Håbo kommun ställer sig positiva till de målformuleringar och strategiska inriktningar som tagits fram för länsplanen med ett tydligt fokus på utveckling av hållbara transporter men även kopplingar till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och för godstransporter.

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”. Håbo kommun vill lyfta viken av att en plan för att hantera dessa brister också lyfts i planen.

Håbo kommun har delgivit Region Uppsala kommunens prioriterade brister och behov. En del av dessa kan direkt kopplas till finansiering i nationell plan men behöver kombineras med åtgärder vid till exempel stationen i Bålsta samt stötta utvecklingen av logistikverksamhet i kommunens centrala delar. I det fall Håbo kommun måste prioritera de viktigaste större satsningarna som krävs för regiondelens utveckling är satsningar för att åtgärda trafikplats Åsen, trafikplats Draget och trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter på väg 263 prioriterade.

Trafikplats Åsen har idag, under vissa tider, problem med köbildning i avfarten i norrgående riktning. Antalet olyckor i trafikplatsen och i korsningen med Enköpingsvägen/Kräggavägen är betydande och trafiksäkerheten måste öka i trafikplatsen. Särskilt viktigt är detta för räddningstjänsten men även för godstransporterna till och från logistikområdet. Trafikplats Draget har stora brister i både på- och avfarten till E18. Trafikplatsen har bland annat siktproblem i korsningen med väg 554 i avfarten (norrgående riktning) med risk för köbildning som växer sig ut mot E18. En ökad trafikbelastning i trafikplats Draget gör att det är angeläget att framkomligheten, kapaciteten och trafiksäkerheten ses över och åtgärdas inom en snar framtid.

Diarienummer: SUN-2025/220

Handläggare: Alexander Jonsson, strateg trafikinfrastruktur

Region Uppsalas diarienummer/referens: TSN2025-00050

YTTRANDE

Remiss: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026–2037

Bakgrund

Region Uppsala har tagit fram ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026-2037. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden beslutade den 18 juni 2025 att sända förslaget på remiss och Knivsta kommun har inbjudits att komma med synpunkter på förslaget.

Generella synpunkter

För Knivsta kommun är möjligheten till studie- och arbetspendling utom och inom kommungränsen viktig. Att det är enkelt att röra sig över både kommun- och länsgränser är viktig för att våra kommuninvånares vardag ska fungera. Över 70% av alla förvärvsarbetande pendlar ut från kommunen och en stor andel pendlar dessutom ut från länet. Det ställer höga krav på en fungerande infrastruktur för samtliga trafikslag. Parallellt med det projekt som pågår kring utbyggnaden av Ostkustbanan för sträckan mellan Uppsala C och länsgränsen mot Stockholm behöver därför hela-resan-perspektivet lyftas där en kapacitetsstark kollektivtrafik som utgår från Knivsta station, och i framtiden även Alsike station, kopplas samman med en utvecklad och attraktiv kollektivtrafik på landsbygden. De bytespunkter som finns mellan olika trafikslag behöver utformas så det är intuitivt och enkelt för trafikanter.

Vidare vill Knivsta kommun lyfta vikten av att vidare utredningar och åtgärder kopplat till åtgärdsvalsstudien ÅVS Trafikplats och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling ges utrymme inom åtgärdsplanen för länsplan.

Mål

Planens mål och inriktningar går i linje med Knivsta kommuns vision om att vara en välmående, trygg och grön kommun i tillväxtstråket Stockholm – Uppsala. Knivsta har ett behov av att framkomlighet, trygghet och robusthet är god för samtliga trafikslag vilket går i linje med länsplanens mål om ett transporteffektivt samhälle.

Att säkerställa ett tillgängligt och inkluderande transportsystem är viktigt för den regionala utvecklingen.

Budget

En återkommande förutsättning för länsplanen är att ett fåtal objekt omfattar en betydande majoritet av länsplanens ekonomiska ramar. Av länsplanens totala ekonomisk ram om 2 727 mkr så upptar de namngivna åtgärderna cirka två tredjedelar. De namngivna objekten har dessutom fått betydligt högre kalkyler jämfört med tidigare länsplaner.

Det önskas en tydligare transparens där det framgår i länsplanen hur stor del av den ekonomiska ramen som har arbetats upp inom tidigare länsplaner. För namngivna objekt som sträcker sig över flera länsplaner finns det ett behov av att redogöra för vilka medel som redan upparbetats inom projekten. Detta för att skapa en tydligare bild för alla aktörer vilka omkostnader som olika objekt inneburit.

Att förslaget omfattar en utökad ekonomisk ram som riktas till hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande ses som positivt och nödvändigt. I samband med att järnvägsplanerna för båda delsträckorna pågår får kommunerna, Region Uppsala D och Trafikverket en allt klarare bild över vilka åtgärder som behöver ske utöver det som innefattas av projektet Fyra spår Uppsalas ekonomiska ramar. För Knivsta kommuns del arbetas nu ett medfinansieringsavtal fram tillsammans med Trafikverket och Region Uppsala.

När Region Uppsala tog fram konceptet med 40/60-finansiering var tanken att utbyggnaden av det regionala cykelnätet skulle finansieras 100% av länsplanen, men som ett incitament att bygga ut cykelnät med mer lokal funktion finansiera 40% via länsplan om kommunerna stod för 60%. En gång- och cykelväg längs med väg 255 har Region Uppsala pekat ut att ha en lokal funktion.

En regional funktion, samt i förlängningen även mellanregional, skulle en gång- och cykelväg i gen sträckning Bergsbrunna – Alsike – Knivsta ha. Här önskar Knivsta kommun lyfta aspekten om det regionala intresset för att få till dels det regionala men också mellanregionala cykelvägnätet. Då det i dagsläget saknas statligt vägnät i gen sträckning mellan orterna och att objektet bör anses vara relevant för statlig medfinansiering finns det därför skäl till att undersöka huruvida objektet ska beviljas statlig medfinansiering om 75%. Hade det funnits statligt vägnät i gen sträckning skulle objektet ha uppfyllt samtliga krav för att finansieras till fullo av länsplanen.

Bristbeskrivningar

Att ta hand om den infrastruktur som vi redan har i länet är minst lika viktigt som att bygga om och bygga nytt. Utifrån bristbeskrivningar som finns bifogade till länsplanen vill vi lyfta vikten av att fortsatt arbeta med åtgärds paket som togs fram inom åtgärdsvalsstudien ÅVS trafikplats och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling. Bland dessa åtgärder lyfts bland annat behovet av att säkerställa funktionen av väg 255 för samtliga trafikslag. Det lyfts i bristbeskrivningen att väg 255 brister gällande BK4, restid och cykelbarhet. Ett helhetsgrepp behöver tas för att säkerställa samtliga funktioner och hur olika åtgärdsförslag påverkar varandra. Om väg 255 ska åtgärdas för att uppnå BK4, samt att restiden ska effektiviseras behöver detta ställas mot frågor angående trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykelbarhet.

I den regionala bristbeskrivningen för Uppsala län lyfter Trafikverket flertalet betydande brister för väg 77. Vägen är klassad som regionalt viktig och fyller inte bara en roll för persontransporter för boende i östra delarna av Knivsta kommun utan är därtill utpekad som rekommenderad vägsträcka för tyngre transporter och farligt gods. Den trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudie för väg 77 som funnits i tidigare länsplans åtgärdsplaner bör fortsatt planeras för uppstart 2027.

I bristbeskrivningen är det en total avsaknad av framtida brister på E4. I tidigare nämnd åtgärdsvalsstudie lyfts ökade trafikflöden på E4 som innebär påverkan på framkomligheten. Även om åtgärderna inte hamnar inom länsplanen utan nationell plan så är det ändå en angelägenhet för flertalet av länets kommuner och bör omnämnas i bristbeskrivningarna.

Brister/åtgärder Knivsta kommun

Nedan redogörs för Knivsta kommuns brister/åtgärder inom ramarna för nationell plan och länsplan.

- *Trimningsåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet.*
 - *Utifrån identifierade brister och förutsättningar på väg 255 förbättra framkomlighet för samtliga trafikslag och öka möjligheten till kombinationsresor.*
 - *Förbättra möjligheten till kombinationsresor längs väg 77*
- *Trafikplats Mora stenar*
 - *Koppling mellan trafikplats Mora stenar och väg 1060 alternativt 1052*
- *Fyra spår*
 - *Planskild korsning Knivsta*
 - *Knivsta station*
- *Gång- och cykelväg Alsike – Bergsbrunna*
- *Gång- och cykelväg Vassunda – Flottsund*
- *Gång- och cykelväg Knivsta – Björksta*

Mikael Rye-Danjensen
Samhällsutvecklingsnämndens ordförande

Remissvar - Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037, dnr TSN2025-00050

Tierps kommun uppskattar remissarbetet och ambitionen att stärka transportinfrastrukturen i Uppsala län. Samtidigt ser vi att vissa viktiga aspekter saknas eller har otillräcklig prioritet. Vi yrkar därför att följande kompletteras och beaktas inför beslut i regionfullmäktige.

Mål

2.1–2.3 Internationella mål och strategier

Tierps kommun instämmer i kopplingen till internationella, nationella och regionala mål såsom Agenda 2030, transportpolitiska mål med flera. Under avsnitt 2.3.6 nämns *Persontågsstrategi för Uppsala län* med målbilder till 2050 som antogs under våren 2025 i trafik- och samhällsutvecklingsnämnden. Syftet är att fungera som ett vägledande dokument i frågor om persontågstrafikens- och infrastrukturens utveckling. Då Ostkustbanan korsar Tierps kommun hade det varit önskvärt med en större förankring och medverkan under framtagandet av styrdokumentet.

2.4 Länsplanens mål

Under målområde 1 och den strategiska inriktningen 1.1.3 (*Öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet*) behöver det förtydligas vad som avses med ”cykelbarhet” och hur detta konkret ska genomföras då det tidigare varit svårt att realisera i praktiken, exempelvis på grund av markägarfrågor och skyltning. Inriktningen är i grunden positiv men målen måste vara genomförbara.

Vidare bör regionen klargöra vad inrättandet av ett cykelkansli ska bidra med. Utvecklingen av det hållbaravresandet måste ske i samverkan och hur resurserna ute hos kommunerna ska kunna möta upp arbetet som kansliet ska driva.

Under inriktning 1.3.1 (*Möjliggör ett hållbart resande till, från och inom nyetablerade och/eller förtätade områden*): Det är otydligt vad som menas med ”möjliggör” gällande transportinfrastruktur. Ofta sker förtätning nära

kommunala vägar, eller som i Tierps kommuns fall vid väg 292 där kommunen själva fått bekosta infarterna. Det är angeläget att detta mål får reella konsekvenser framåt, så att kommunerna inte själva bär hela kostnaden.

Under målområde 2: Målet om att öka tillgängligheten till socioekonomiskt svaga områden riskerar att bli verkningslöst om Region Uppsala fortsatt baserar sina trafikbeslut enbart på resandestatistik. Tierps kommun har efterfrågat tydliga kriterier i Region Uppsalas trafikutvecklingsprocess under flera år utan att få svar. Det är avgörande att länsplanens mål genomsyrar även dessa processer.

Planeringsförutsättningar

Länsplanen beskriver de prioriterade stråken och det funktionellt prioriterade vägnätet för gods, där bland annat väg 76 och väg 292 pekas ut som viktiga Nordupplandsstråk.

Väg 76: Tierps kommun understryker behovet av att detta avspeglas i faktiska *trimningsåtgärder* och investeringar. Trots att väg 76 pekas ut i planen saknas konkreta och välbehövliga trafiksäkerhetsåtgärder. För att uppnå regional rättvisa måste satsningar ske även norr om Uppsala.

Väg 292: Betydelsen av väg 292 som regional länk kvarstår och måste prioriteras.

Väg 740: Tierps kommun vill åter framhålla att väg 740 ska ingå i det prioriterade regionala vägnätet. Vägen har stora brister i utformning och standard, trafikeras av både tung trafik och oskyddade trafikanter, och utgör en primär förbindelseväg för landsbygdens boende till skola, vårdcentral och kollektivtrafik. Vägen är även central för näringslivets transporter, jord- och skogsbruk. Trots att ÅDT-nivåerna är relativt låga, gör vägens funktion som länk mellan väg 292 och 76 den till en regionalt viktig sträcka.

Harghamnsbanan: Länsplanen saknar helt Harghamnsbanan, trots dess potential att stärka godstransporter, avlasta vägtrafik och knyta kustnära verksamheter till det inre godsnätet. Den bör inkluderas i planen.

Obalans mellan länsdelar

Tierps kommun konstaterar att en stor del av de planerade åtgärderna är koncentrerade till de södra delarna av länet. Denna södertunga prioritering riskerar att skapa en obalans där Norduppland halkar efter i utveckling. Infrastrukturinsatserna behöver fördelas mer jämnt i länet, för att stärka tillväxten, tillgängligheten och trafiksäkerheten även i norra länsdelen.

Norduppland som tillväxtkluster

Norduppland har en stark potential att utvecklas som tillväxtkluster, med näringsliv, arbetsmarknad och utbildning i samspel. Trots detta ges Norduppland begränsat utrymme i länsplanen. Tierps kommun menar att Norduppland ska tydligt erkännas som ett strategiskt tillväxtområde i planen. Satsningar på transportinfrastruktur måste stödja företagets konkurrenskraft, arbetsmarknadens tillgänglighet och boendattraktivitet i området.

Åtgärdsplan

Tierps kommun anser att möjligheten att söka statlig medfinansiering är nödvändig för den regionala utvecklingen. När stadsmiljöavtalen nu har avskaffats blir detta ännu viktigare.

- Det behöver framgå tydligare att investeringar kan få upp till 75 % medfinansiering, samt att bedömningarna görs utifrån transparenta kriterier.
- Utan tydliga kriterier riskerar kommunerna osäkerhet och bristande likvärdighet.

Exempel på viktiga projekt för kommunen:

Väg 742 och väg 600 (Tierp–Tierps kyrkby). Projektet med gång- och cykelväg samt upprustning av hållplatser är av mycket stor betydelse. Det stärker trafiksäkerheten, tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionshinder, och bidrar till hållbara resval i linje med klimatmålen. Projektet måste leveranssäkras inom tidsramen 2025–2026.

Ostkustbanan och stationsanpassningar. Tierps station måste uttryckligen ingå i länsplanens stationsförteckning (Storvreta–Tierp–Skutskär). Stationen är en central knutpunkt och omfattas av både Mälartåg och SJ. Hållplatsutrustning, inklusive plattformstak, är starkt motiverat för att ge Tierp samma standard som andra större stationer.

Beredskap och totalförsvar

Tierps kommun ser med oro på att länsplanen helt saknar perspektivet kring beredskap, totalförsvar och Nato-anpassning. Infrastrukturens funktion vid kris och höjd beredskap måste vägas in. Vägar, järnvägar och stationer är viktiga för militär mobilitet och logistik. Försvarets återetablering i länet (t.ex. F16 och Enköpings garnison) kräver att transportinfrastrukturen kan understödja försvarstransporter. Tierps kommun menar att länsplanen behöver kompletteras med en särskild beredskapsanalys och avsatta resurser för detta.

Bilagor

Inga synpunkter.

Sammanfattning

Tierps kommun anser att länsplanen för 2026–2037 behöver kompletteras för att:

- Stärka satsningar på väg 76, väg 740 och väg 292 genom trimningsåtgärder och investeringar.
- Inkludera Harghamnsbanan i planen.
- Rätta till den södertunga fördelningen av investeringar och säkerställa satsningar i Norduppland.
- Införa beredskapsperspektiv och totalförsvar i planeringen.
- Förtydliga cykelkansliets roll och resurser.
- Säkerställa statlig medfinansiering och transparenta kriterier.
- Leveranssäkra prioriterade projekt såsom väg 742/600 och Ostkustbanans stationsanpassningar.

Sammantaget ser Tierps kommun positivt på att länsplanen tar steg mot ökad hållbarhet, men understryker att satsningarna måste bli mer jämnt fördelade över länet och inkludera strategiska perspektiv för både tillväxt och försvar.

Catrin Alvinder

Samhällsplanerare med strategisk planering av transportinfrastruktur
Planering och myndighet

Kommunstyrelsen
YttrandeHandläggare:
Karolin FlanderRegion Uppsala
lansplan@region uppsala.se
TSN2025-00050 "Länsplan 2026–2037"

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län, för planperioden 2026–2037

Uppsala kommun önskar lämna följande synpunkter inför den kommande processen.

Om hållbar transportplanering i näringslivs- och medborgarperspektiv

Länsplanen berör stora arbetsgivare och life science-sektorn, men det räcker inte. För att företag i Uppsala och Norduppland ska kunna växa och rekrytera rätt kompetens krävs bättre pendlingsmöjligheter och hållbara logistikkedjor, men även för handeln och näringslivet som gör kommunen attraktiv. Medborgarnas behov av smidiga kollektivtrafiklösningar och förutsättningar för nödvändiga resor lyfts inte tydligt i planen. Möjligheterna till hållbart resande är avgörande för arbete, studier, föreningsliv och kultur. Detta är helt i linje med målen om ökad andel hållbart resande och omställning av transportsektorn.

Om cykelkansli

Under planeringsförutsättningar i planförslaget beskriver Region Uppsala att det ska inrättas ett cykelkansli med uppdrag att tillsammans med länets kommuner och Trafikverket utarbeta och driva arbetet med regional cykelplan. Uppsala kommun ser positivt på detta och tror att det påbörjade arbetet mellan kommunen och regionen kring definition av cykelbarhet kan vara användbart i cykelkansliets kommande arbete.

I planförslaget beskrivs att det i nu gällande och tidigare länsplaner har pekats ut behov av att utreda ett antal gång- och cykelvägar. Dessa utredningar föreslås nu att hanteras inom arbetet med den nya regionala cykelplanen. Uppsala kommun önskar mer information om när cykelkansliet ska inrättas och hur kommunen förväntas delta. Vidare bör det tydliggöras hur finansieringen av ovan nämnda gång- och cykelvägsutredningar ska ske. I planförslaget är det otydligt om medel från länsplanen kan/ska användas till detta.

Till sist önskar Uppsala kommun komplettera listan över gång- och cykelvägar som behöver utredas med följande:

- Gen regional gång- och cykelväg mellan Uppsala-Älsike-Knivsta
- Hur Trafikverkets planerade tillfälliga gång- och cykelväg längs väg 649 kan permanentas. Gång- och cykelvägen längs väg 649 kan med fördel förlängas till Danmark och väg 282.

Om förslag till åtgärdsplan

Namn-givna åtgärder

Uppsala kommun är positiv till att satsningen ombyggnationen av väg 55 och tillhörande med gång- och cykelväg kvarstår i planen, liksom att produktionen av gång- och cykelväg längs väg 600 har påbörjats.

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

Utvecklingen av fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län förväntas ge nytta till de flesta av länets kommuner. Det är därför glädjande att potten för ”fyrspråsområdet” föreslås utökas jämfört med nuvarande plan. Uppsala kommun ser fram emot att delta i arbetet med att upprätta en överenskommelse mellan Region Uppsala, Älsike kommun och Uppsala kommun för att skapa en samsyn kring hur potten ska användas. Uppsala kommuns bedömning är att behovet av infrastruktur för hållbara resor och transporter i området är större än vad föreslagna medel kommer räcka till. Det vore därför bra om det gemensamma arbetet även klargör och kostnadsuppskattar de gemensamma behov som finns.

Uppsala C är länets viktigaste knutpunkt för kollektivtrafik och utvecklingen av Uppsala C bidrar till regionala nytta. Uppsala kommun står inför stora åtaganden i utbyggnaden av Uppsala C. Uppsala kommun anser regionala behov ska bekostas av regionala medel. Ur det perspektivet är det rimligt att medel för regional transportinfrastruktur i länsplanen avsetts för utvecklingen och utbyggnationen av Uppsala C.

Trimningsåtgärder i stråk

Uppsala kommun ser positivt till att åtgärdsplanen i förslag till länsplan innefattar en viss grad av flexibilitet under planperioden. Det är bra att möjligheten till statlig medfinansiering kvarstår under hela planperioden. Det är också bra att det finns potter för utpekade stråk, även om medlen är begränsade, till att genomföra delar av resultatet från de åtgärdsvalsstudier som har avslutats under de senaste åren. Arbetssättet där överenskommelser mellan berörd kommun och regionen efter avslutad åtgärdsvalsstudie är bra då det tydliggör hur slutsatserna/resultaten från åtgärdsvalsstudierna tas om hand i det fortsatta arbetet. Det ger också en möjlighet för oss att skapa en samsyn om det fortsatta arbetet. Uppsala kommun ser fram emot arbetet som ska leda fram till överenskommelse för väg 55/Bärbyleden.

2017 avslutades åtgärdsvalsstudien för väg 282 mellan Uppsala och Älsike. I förslaget finns inga medel avsatta för utvecklingen av stråket längs väg 282 vilket Uppsala kommun ser som beklagligt. Älsike har vuxit och planeras växa ännu mer framöver. Även i Älsike planeras flera nya områden. Uppsala kommun ser därför behov av att jobba vidare tillsammans med Region Uppsala för att genomföra de åtgärdsplaner som finns baserat på åtgärdsvalsstudien. Arbetet bör sikta på ett mer samlat genomförande kopplat till kommande utbyggnader i stråket. Till exempel är gång- och cykelväg mellan Älsike och Älsike ett prioriterat objekt.

Eftersom byggnationen av skolan i Gunsta skjuts framåt i tiden kommer den nuvarande skolan i Funbo att vara kvar. För att möjliggöra att fler barn i Gunsta kan gå och cykla till skolan i Funbo och för ökad trafiksäkerhet för bussresenärer som använder hållplatsen "Gunsta" finns behov av en trafiksäker passage över väg 282 vid korsningen väg 282-Gunsta villaväg. Kommunen önskar att ett gemensamt arbete mellan kommunen, Region Uppsala och Trafikverket påbörjas snarast för att undersöka vilka möjliga åtgärder som finns att göra inom befintligt vägområde vid korsningen för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Ett sådant arbete kan även inkludera att undersöka vilka möjligheter det finns att stärka cykelbarheten mellan Broby Hage och Funbo.

Förslaget har en avsatt pott för kollektivtrafik-, gång- och cykeltrafikåtgärder i prioriterade stråk. Uppsala kommun anser för tydlighetens skull att länsplanen listar eller visar på en karta vilka stråk som är de prioriterade stråken.

Sedan åtgärdsvalsstudien för väg 272 avslutades och överenskommelsen mellan Uppsala kommun, Heby kommun och Region Uppsala tecknats har vår omvärld förändrats och försvars- och beredskapsfrågan blivit viktigare. Ur det perspektivet blir Upplands flygflottilj F16 vid Ärna viktig att förhålla sig till. Uppsala kommun anser att utgångspunkten för stråkutvecklingen bör följa den överenskommelse som finns, men vill även att Ärna synliggörs i planen.

Regional utveckling

Även Aroslänken, en ny järnväg mellan Uppsala och Enköping, har blivit mer aktuell på grund av det ändrade världsläget. Aroslänken ökar robustheten i järnvägssystemet genom att skapa alternativa resvägar för järnvägstransporter. Regeringen har uppdragit åt Försvarsmakten att erbjuda NATO en möjlighet att etablera en logistiknod i Enköping. Det stärker ytterligare Aroslänken. Det är därför positivt att länsplanen föreslår medel till en förberedandestudie för Aroslänken. En mindre del av arbetet genomförs under 2026–2029. Hit hör bland annat en lokaliseringsstudie och samhällsekonomiska bedömningar. Arbeta med Aroslänken behöver således ske under hela planperioden och inte endast under de två sista perioderna.

Övrigt

Region Uppsala beskriver åtgärdsplaneringens process i början av planförslaget. Där klargörs det att länsplanen inte har verktyg att finansiera åtgärder som definieras som steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Uppsala kommun instämmer med Region Uppsala att regelverket bör uppdateras så att länsplanen kan finansiera åtgärder i alla fyra steg. På sikt ser Uppsala kommun att det vore angeläget att genomföra en åtgärdsvalsstudie för hela Uppsala kommun alternativt Uppsala län med fokus på steg 1- och 2-åtgärder. Dagens åtgärdsvalsstudier inkluderar dessa steg i sina resultat, men för att få full effekt av åtgärderna är bedömningen att en större geografi bör ingå i studiens avgränsning.

Utöver ovanstående synpunkter önskar Uppsala kommun slutligen nämna några åtgärder som inte framkommer i planförslaget men som är viktiga för kommunens invånare:

- Den felande länken för gång- och cykeltrafikanter vid Ulva bör åtgärdas senast i samband med att gång- och cykelvägen mellan Ulva och Libroback i Uppsala färdigställs.

- Bältinge och Löfstälöt är två orter med en stark koppling mellan sig. Det finns en kommunal gång- och cykelväg mellan orterna. Vid Ekebykorset önskar Uppsala kommun trafiksäkerhetshöjande åtgärder i närtid för att höja cykelbarheten.

Kommunstyrelsen

Erik Pelling
Ordförande

John Hammar
Sekreterare



Region Uppsala

Yttrande över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026-2037

Älvkarleby kommun lämnar följande synpunkter på förslaget till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037:

Älvkarleby kommun tycker att planen är tydlig uppställd med mål, planeringsförutsättningar, åtgärdsplan samt genomförande och uppföljning. Regionen har inkluderat kommunerna i arbetet med revideringen och kommunen har i stort inga synpunkter på planen.

Samtliga mål som anges i planen är viktiga varav hållbart resande är ett då arbetspendlingen är stor i Älvkarleby kommun. Det är därför extra viktigt att de planerade stationsanpassningarna genomförs på samtliga stationer i kommunen inom planerad tid, senast 2033 enligt uppskattat genomförande i planen.

För Älvkarleby kommun är även den statliga medfinansieringen till åtgärder gällande kollektivtrafikanläggningar, trafiksäkerhet samt gång- och cykelåtgärder av stor vikt.

Kommunen har även två redaktionella synpunkter att lämna under kapitel 3, Planförutsättningar:

- 3.1.2 Regionala stråk

R6. Roslagsstråket (sid 20)

(Gävle)-Karlholmsbruk-Forsmark-Östhammar-Hargshamn-(Norrtälje)

Då väg 76 passerar genom Älvkarleby kommun bör sträckningen även nämna Skutskär, d v s före Karlholmsbruk. Gävle är i kursiv stil då staden inte tillhör Uppsala län. Om inte Skutskär nämns är det inte konsekvent skrivet då liknande stäckning beskrivs under N1 Ostkuststråket och där nämns Skutskär och (Gävle).

- 3.3.2 Näringslivsutveckling

Sista stycket som handlar om Tillväxtklustret Norduppland (sid 23).

Norduppland består också av Älvkarleby kommun och även om kommunen inte är en del av tillväxtklustret bör i detta sammanhang även nämnas att Älvkarleby kan komma att påverkas.

I övrigt har inte kommunen några synpunkter att lämna.

Ärendet har behandlats av kommunstyrelsen vid sammanträde 2025-10-15.

Erik Klippmark
Utredare

Dnr KS-2025-529**§ 137. Remissvar på Region Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037****Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att lämna nedanstående svar på remissen Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037 med följande tillägg:

Östhammars kommun anser att regionens kostnader kopplade till spårvägsprojektet klart och tydligt bör definieras i länstransportplanen för att inte äventyra övriga namnsatta objekt. Det bör också framgå till vilken nytta regionens invånare utanför Uppsala kommun ska finansiera delar av projektet med sina skattemedel.

Ärendebeskrivning

Region Uppsala har överlämnat remissversionen av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037 till kommunerna i länet för synpunkter. Östhammars kommun har tagit del av materialet, inklusive underlaget kring kommunala bristfördjupningar, och vill med detta yttrande framföra sina synpunkter på förslaget till länsplan.

Kommunens övergripande syn

Östhammars kommun delar Region Uppsalas ambition om ett tillgängligt, hållbart och trafiksäkert transportsystem som stödjer både regional tillväxt och klimatomställning. Det är dock kommunens uppfattning att den föreslagna länsplanen i dess nuvarande utformning inte fullt ut beaktar de förutsättningar och behov som finns i norra delarna av länet och de omfattande utvecklingsprocesser som pågår i kommunen.

Östhammars kommun vill därför särskilt framhålla följande tre prioriteringar:

1) Transportsystemets roll för industrisatsningar och kompetensförsörjning

Östhammars kommun är idag värd för flera av länets och Sveriges mest strategiskt viktiga arbetsplatser, däribland:

- Sandvik Coromant i Gimo – en av länets största privata arbetsgivare.
- Slutförvaret för använt kärnbränsle i Forsmark – en investering av nationellt intresse.
- Återöppningen av järnmalmgruvan i Dannemora – en del av Sveriges gröna omställning.

För att dessa verksamheter långsiktigt ska kunna bidra till regionens utveckling är det avgörande att trafiksäkerheten i vägnätet förbättras.

Östhammars kommun anser att dessa aspekter bör framgå tydligare i länsplanens åtgärdsplaner och investeringsprioriteringar.

2) Stärkt landsbygdstrafik och ungas rörlighet – även i skärgården

Landsbygdsområden i kommunen har en låg kollektivtrafiktäckning, vilket i praktiken skapar ojämlika förutsättningar för tillgång till gymnasieskola, fritidsaktiviteter, arbete och

Kommunstyrelsen

samhällsservice. Kommunen ser ett särskilt behov av att förstärka trafiken mellan serviceorter och landsbygden, och vill att detta behov speglas i länsplanens prioriteringar.

Östhammars kommun anser att trafiksäkerhet (även) på landsbygden tydligare bör adresseras i åtgärdsplaner. Detta är ett område som Östhammars kommun även avser att beröra i länets Trafikförsörjningsprogram vad avser kollektivtrafiken.

3) Mellankommunala kopplingar till Norrtälje och Stockholms län

Hallstavik och Norrtälje stad är viktiga funktionella delar av samma arbetsmarknad och turistregion som Östhammar. Väg 76 och väg 77, samt tvärförbindelser mellan länsgränserna, har en nyckelroll för att koppla samman kommunerna och stärka hela nordöstra Mälardalen som en sammanhållen region.

Östhammars kommun anser att mellankommunala förbindelser över länsgräns bör prioriteras högre i länsplanen, i synnerhet där det finns en tydlig funktionell koppling mellan regionerna – som i fallet Östhammar-Norrtälje.

Även här efterlyser Östhammars kommun tydligare satsningar inom området trafiksäkerhet.

Avslutningsvis vill Östhammars kommun understryka vikten av att fullfölja utbyggnaden av länsväg 288 i enlighet med den planering som överenskommits. Detta innebär att sträckan mellan Gimo och Börstil kan öppnas för trafik senast hösten 2030.

Beslutsunderlag

<https://regionuppsala.se/utveckling/regional-utvecklingsstrategi/projekt/lansplan-20262037/>

Dagens sammanträde

Muntlig föredragning

Samhällsbyggnadschef Ulf Andersson föredrar ärendet.

Beslutet skickas för åtgärd till

registrator@osthammar.se

lansplan@regionuppsala.se

Beslutet skickas för kännedom till

samhallsbyggnadskontoret@osthammar.se

naringslivskontoret@osthammar.se

Region Uppsala
Ev. Adress
Postnummer Postort

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

Region Dalarna har givits möjlighet att lämna synpunkter på Region Uppsala till länstransportplan för perioden 2026–2037 och anför härmed följande.

Region Uppsalas förslag till länstransportplan konstateras vara väl genomarbetad och tydlig i sina prioriteringar. Region Dalarna vill särskilt betona vikten av en nära och kontinuerlig samverkan kring de prioriterade stråk som korsar våra länsgränser. Stråken binder samman regionerna och utgör grunden för arbetspendling, exportindustri och besöksnäring.

Uppsala län har en strategisk position i Stockholm–Mälarregionen och utgör därmed en viktig länk även för Dalarnas näringsliv och invånare. För Dalarna är fungerande väg- och järnvägsförbindelser till Uppsala av stor betydelse.

Region Dalarna vill särskilt framhålla vikten av riksväg 70 och Dalabanan, som förbinder Dalarna med Sala, Enköping och vidare mot Uppsala och Stockholm. Detta är ett av Dalarnas högst prioriterade stråk och spelar en avgörande roll både för godstransporter och arbetspendling. Att Region Dalarna, Region Uppsala och Region Västmanland i nära samverkan bevakar och följer de åtgärder som genomförs inom ramen för den nationella planen på de gemensamma prioriterade stråk är av stort värde för den fortsatta utvecklingen. Dalabanan behöver få en högre prioritet för underhåll och investeringar för att kunna nå de uppsatta målen.

Region Dalarna ser fram emot att fortsätta dialogen kring gemensamma intressen och att tillsammans utveckla ett transportnät som skapar långsiktiga förutsättningar för tillväxt och hållbarhet.

TSN2025-00050 – Länsplan 2026-2037 Uppsala län

Sammanfattning

Region Gävleborg har tagit del av Region Uppsalas förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur för planperioden 2026-2037 och tackar för möjligheten att få inkomma med synpunkter i ärendet.

Region Gävleborgs yttrande är formulerat med utgångspunkt i det regionala utvecklingsuppdraget, uppdraget som planupprättare för länstransportplanen samt som regional kollektivtrafikmyndighet.

Synpunkter

Region Gävleborg har i sak inget att erinra mot planförslaget.

Region Gävleborg ser positivt på den stationsanpassning som prioriteras för Ostkustbanan på sträckan Storvreta – Skutskär. För etapp 3 i projektet behöver stationen Furuviik, som geografiskt ligger inom Gävleborgs län, inkluderas så att den i framtiden kan trafikeras av Mälartåg eller annan framtida regional tågoperatör på sträckan. Finansieringen av plattformsförlängning i Furuviik bör enligt Region Gävleborg ske genom samfinansiering och fördelas enligt följande:

- Trafikverket (SINV-anslaget) 50 procent
- Länsplan Uppsala 25 procent
- Länsplan Gävleborg 25 procent

Avseende övriga prioriterade objekt och åtgärder i planförslaget berörs Gävleborg i en mindre utsträckning och vi anser därför att det är mest lämpligt att vi avstår ifrån att yttra oss gällande dessa.

Beskrivning av ärendet

Region Uppsala har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till länsplan för planperioden 2026-2037. I egenskap av angränsande län har Region Gävleborg beretts möjlighet att yttra sig över planförslaget, vilket är ute på samråd till och med den 17 oktober 2025.

Katrien Vanhaverbeke
Regional utvecklingsdirektör

Niklas Hermansson
Strateg

Klimat- och
regionutvecklingsnämnden

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026–2037

Regionledningskontorets förslag till beslut

Klimat- och regionutvecklingsnämnden beslutar följande.

Utvecklingsdirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Uppsala över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026–2037.

Sammanfattning

Region Uppsala har remitterat ärendet *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026–2037*, till Region Stockholm för yttrande. Klimat- och regionutvecklingsnämnden svarar på Region Stockholms vägnar.

Region Uppsalas förslag till länsplan omfattar tretton utpekade transportstråk, där fyra hanteras inom den nationella planen för transportinfrastruktur och nio inom länsplanen. Åtgärdsplanen är uppdelad i fem åtgärdsområden och fokuserar främst på trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel.

Region Stockholm ser positivt på att kollektivtrafik och cykel prioriteras samt att planen tar sin utgångspunkt i storregionala strategier som ÖMS 2050 och En Bättre Sits. Det är också värdefullt att behovet av utvecklad spårtrafik lyfts, särskilt förbindelsen mellan Uppsala och Enköping. Planen utgör ett väl avvägt underlag för ett mer sammanhängande och hållbart transportsystem i Uppsala län och hela Stockholm–Mälarenregionen.

Bakgrund

Region Uppsala har remitterat ärendet *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026–2037*, till Region Stockholm för yttrande. Klimat- och regionutvecklingsnämnden svarar på Region Stockholms vägnar.

Transportinfrastrukturen i Uppsala län är indelat i tretton utpekade stråk där både väg och järnväg ingår. Fyra stråk definieras som nationella stråk 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 den nationella planen för transportinfrastruktur och ej av länsplanen. Resterande vägar i de övriga nio stråken definieras som regionala utifrån dess funktion och hanteras inom ramen för länsplanen.

Länsplanens åtgärdsplan utgörs av fem åtgärdsområden. Åtgärderna kategoriseras inom områdena namngivna åtgärder, trimningsåtgärder och med- eller samfinansieringsåtgärd. Region Uppsalas länsplan omfattar en preliminär ram på cirka 2,7 miljarder kronor, för perioden 2026–2037.

Mer än hälften av planens medel går till trafiksäkerhet och cirka en tredjedel till kollektivtrafik- och cykelåtgärder.

Region Stockholms yttrande

Region Stockholm anser att planen är väl förankrad i nationella mål och relevanta storregionala strategier som ÖMS 2050 och En Bättre Sits. Det är positivt att fyrstegsprincipen tillämpas systematiskt och att planen utgår från ett storregionalt perspektiv.

Region Stockholm ser positivt på att kollektivtrafik och cykel ges en tydlig prioritet. Planens inriktning mot ett transporteffektivt och inkluderande system, med åtgärder som stärker hela-resan-perspektivet och tillgängligheten till hållbara färdmedel, är angelägen ur både regional och storregional synvinkel. Det är också positivt att länets cykelinfrastruktur utvecklas utifrån en regional strategi.

Vidare är det värdefullt att planen lyfter behovet av stärkt spårtrafik, bland annat genom den nya persontågsstrategin och behovet av järnvägsförbindelse mellan Uppsala och Enköping. Dessa satsningar är av betydelse även för Region Stockholm och hela Stockholm-Mälardalenregionen. De föreslagna vägåtgärderna bedöms som relevanta och väl motiverade. Särskilt viktiga är de stråk som har bäring på storregional tillgänglighet, exempelvis väg 55 mellan Uppsala och Enköping samt Norrtäljestråket.

Sammanfattningsvis bedömer Region Stockholm att planförslaget är väl avvägt och bidrar till att utveckla ett mer hållbart, sammanhängande och funktionellt transportsystem i Uppsala län och Stockholm-Mälardalenregionen.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Mikael Ranhagen
Enhetschef Infrastruktur

Beslutsunderlag

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

Beslutsexpediering

1. Region Uppsala

Godkänd av Anton Västberg, 2025-09-02

Remissvar - Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026–2037

Ert diarienummer: TSN 2025–00050.

Region Uppsala län har tagit fram en remissversion av länstransportplan för regional transportinfrastruktur för planperioden 2026–2037. Region Sörmland har tagit del av förslaget och beretts möjligheten att lämna synpunkter på förslaget.

Region Sörmland lyfter fram väg 55 mellan Strängnäs och länsgräns mot Uppsala län i Region Sörmlands förslag till länsplan, detta för att möta ny Hjulstabro. Region Sörmland och Region Uppsala behöver fortsatt driva samverkan kring utveckling av väg 55 för att stärka integrationen av länen och stärka framför allt godsets behov framåt. Långsiktigt ser Region Sörmland att stråket blir allt viktigare för kollektivtrafiken, särskilt med Aroslänken.

Förslaget är i övrigt väl genomarbetat och bidrar till flertalet regionala, mellanregionala och nationella mål. Region Sörmland ser fram emot ett fortsatt samarbete för utveckling av transportinfrastrukturen.

REGION SÖRMLAND

Christoffer Öqvist (M)
Regionstyrelsens ordförande

Magnus Johansson
Regiondirektör

Regionala utvecklingsförvaltningen, Samhällsutveckling

Region Uppsala

Sverige

YTTRANDE LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN FÖR PLANPERIODEN 2026–2037

Region Västmanland tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslag till länsplan för Region Uppsala för planperioden 2026–2037.

Region Västmanland vill betona vikten av att regionerna fortsatt samarbetar för att utveckla de stråk som binder oss samman som framför allt består av nationell infrastruktur – såsom Mälarbanan och Dalabanan. Ett annat viktigt initiativ är den gemensamma satsningen på ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs väg 56.

Region Västmanland välkomnar att Region Uppsala avsätter medel för en förberedande studie av Arosbanan/Arosstråket – ett initiativ som kan få betydelse för framtidens transporter.

Region Västmanland stödjer länsplanens fokus på trafiksäkerhet, hållbart resande och hela-resan-perspektivet, och ser fram emot fortsatt samverkan kring gemensamma utmaningar och möjligheter.

För Region Västmanland, Regionala utvecklingsförvaltningen

Christer Alzén
Regional utvecklingsdirektör,
Regionala utvecklingsförvaltningen



Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Region Uppsala, Daniel Lund

Ert datum
2025-06-19

Er beteckning
TSN2025-00050

Vårt tjänsteställe, handläggare
MELLERSTA MILITÄRREGIONEN
FYSPLAN
Kajsa Engman
mrm-fysplan@mil.se, 08 - 788 75 00

Vårt föregående datum Vår föregående beteckning

Yttrande avseende remiss gällande länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026–2037, Uppsala län

Försvarmakten framför nedan upplysning avseende föreslagen vägplan i rubricerat ärende.

Bakgrund

Region Uppsala samråder med Försvarmakten avseende länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län mellan åren 2026–2037. Länsplanen innehåller målformuleringar, nuläge och planeringsförutsättningar samt beskrivning av brister och behov i transportsystemet i Uppsala län. Länsplanen innehåller förslag på åtgärdsplan där de medel som enligt Trafikverket är tillgängliga för Uppsala län fördelas på att åtgärda brister och behov.

Totalförsvarets behov av väginfrastruktur

Försvarmakten och de övriga myndigheterna inom totalförsvarets militära del har ett kontinuerligt behov av att nyttja Sveriges vägnät för transport av militär personal, materiel och utrustning. Flera av de fordon som nyttjas för att lösa myndigheternas uppgifter är tyngre, högre eller bredare än många av de fordon som i övrigt trafikerar vägnätet. Det är därför av stor betydelse att prioriterade delar av vägnätet dimensioneras för att tillåta framkomlighet för transporter med sådana fordon.

(LFI)

**Tillkomst till riksintresse för totalförsvarets militära del**

Av 3 kap. 9 § miljöbalken följer att mark- och vattenområden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Vägar som nyttjas för transport till och från militära verksamhetsområden av riksintresse behöver därför dimensioneras så att de medger tillkomst till dessa områden med, för sammanhanget, relevanta fordonstyper.

Exempel på områden av riksintresse för totalförsvarets militära del är övnings- och skjutområden på land och till havs, flottilflygplatser och garnisoner. För en utförligare beskrivning av riksintressen för totalförsvarets militära del inklusive en företeckning av alla öppet redovisade riksintressen hänvisar Försvarmakten till myndighetens riksintressekataloger. Katalogerna återfinns på Försvarmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Försvarmaktens ställningstagande

Uppsala läns vägar ska svara mot behoven hos myndigheterna inom totalförsvarets militära del. Försvarmakten lämnar i detta skede inga synpunkter då redovisad plan är av övergripande karaktär men myndigheten kan komma att lämna synpunkter i enskilda fall i senare skeden.

Vid frågor i ärendet, kontakta handläggaren enligt ovan.

Beslut i ärendet har fattats av Beata Iverson, chef för sektionen för fysisk planering vid Förvarsstabens infrastrukturavdelning.

Iverson, Beata**C FST STÖD INFRA FYSPLAN**

Handlingen är fastställd i Försvarmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.



FÖRSVARSMAKTEN

Yttrande

Datum

2025-10-16

Beteckning

FM2025-1551:12 Sida 3 (3)

Sändlista

Region Uppsala

lansplan@uppsala.se

2025-10-14

Uppsala region

lansplan@regionuppsala.se

LFVs svar på remiss av länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026-2037

Luftfartsverkets (LFV) huvuduppgifter är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart.

LFV har inga synpunkter på förslaget. Dock kan nämnas att CNS-utrustning för flyget bör beaktas vid olika former av byggande. Det handlar främst om elektromagnetisk påverkan på utrustning för kommunikation, navigation och övervakning av flyget.

LFV vill i sammanhanget även passa på att fästa regionens uppmärksamhet på utvecklingen inom drömarområdet (obemannade luftfarkoster), vilken regionen kan behöva ta höjd för vid infrastrukturplaneringen. Samhällsviktiga aktörer använder drönare alltmer.

Inom planperioden, som sträcker sig ända till år 2037, kommer drönare sannolikt att utföra såväl gods- som persontransporter och olika typer av viktiga samhällsuppdrag. Detta kan innebära behov av dedikerat luftrum för obemannad luftfart och anslutningsmöjligheter till andra transportslag.

Den obemannade luftfarten kan också komma att avlasta vägnätet genom att ersätta fordonstransporter, med minskad klimatpåverkan som följd.

Beslut i detta ärende har fattats av chefsjuristen Petra Sernulf efter föredragning av koncernjuristen Marie Wahlin Tideklev. I handläggningen av ärendet har även miljöledaren Jaenette Gideland, UTM-manager Roger Li och ATM experten Hanna Kalm deltagit.

Petra Sernulf

Norrköping

Dokumentnummer

D-2025-435673

Ärendenummer

Ä-2025-024742

Ert datum

2025-06-19

Er beteckning

Dnr TSN2025-00050

Handläggare

Wahlin Tideklev, Marie

T

marie.wahlin.tideklev@lfv.se

Godkänt av

Sernulf, Petra

Informationsklass

Offentlig

LFV

Koncernfunktioner

601 79 Norrköping

011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F

lfv@lfv.se

www.lfv.se

Org nr. 202100-0795



Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län, 2026–2037

Länsstyrelsen i Dalarnas län har av Länsstyrelsen i Uppsala län fått rubricerad transportplan på remiss.

Länsstyrelsen lämnar följande mellankommunala- och regionala synpunkter på remissen.

Målområde 2, Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem, innebär för Dalarnas län en möjlighet till arbets- och studiependling. Det är av vikt för del av Dalarnas län att fungerande och tillgängliga transporter möjliggör kompetensförsörjning i bägge länen men även möjlighet att erbjuda attraktiva boendemiljöer i närhet av tillgänglig kollektivtrafik i Dalarna.

Ett tillgängligt transportsystem ger förutsättningar för besöksnäringen i Dalarnas län att utveckla ett hållbart resande. På stråkkartan på sidan 18 så är det av intresse att synliggöra de stråk som går mot Dalarnas län. I synnerhet besöksnäringen har ett stort flöde från Mälardalen genom och från bland annat Uppsala län till Dalarnas län.

Länsstyrelsen i Dalarnas län har inga synpunkter på fördelning av medel i åtgärdsplanen.

Medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Åsa Lindqvist med länsarkitekt Frida Ryhag som föredragande, båda på enheten för kulturmiljö och samhällsplanering.



Region Uppsala
lagsplan@regionuppsala.se

Yttrande över remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen har fått Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037 på remiss från Region Uppsala.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen anser att remissversionen av länsplanen utgör en bra grund i det fortsatta arbetet. Dokumentets disposition är tydlig. Länsstyrelsen anser att delar av de underlag som redovisas i separata bilagor bör inarbetas i länsplanen för en ökad tydlighet. Det handlar främst om vad som ligger till grund för åtgärdsplanen och motiven till de prioriterade förslagen. Det bör även finnas en redogörelse över hur förslaget har förändrats sedan den nu gällande länsplanen och vilka överväganden som gjorts. De bilagor som presenterar bedömningar och identifierade brister kan därtill utgöra ett kompletterande fördjupningsunderlag.

Utbyggnaden av järnväg med nya stationslägen mellan Uppsala och Stockholm skapar förutsättningar för tusentals nya bostäder och arbetsplatser i Uppsala och Knivsta samt en hållbar kollektivtrafikutveckling i regionen. Utvecklingen inom ramen för fyrspårsavtalet kommer därför att få stor betydelse för hela Uppsala- Stockholms-regionen. Länsstyrelsen instämmer i prioriteringen av de åtgärder som föreslås kopplat till Fyra spår Uppsala. Dessa är av yttersta vikt för att uppfylla parternas åtaganden. Andra åtgärder inom ramen för avtalen som trafikplatsen på E4 och omkringliggande vägar är också viktiga för att kunna genomföra de åtaganden som kommunerna tagit på sig och för länets utveckling.

Vidare anser Länsstyrelsen att de stråk som redovisas som regionalt viktiga ska prioriteras eftersom de är viktiga för länets utveckling. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att prioritera samhällsekonomiskt effektiva åtgärder och att åtgärder som dras med stora kostnadsökningar därför tydligt ska motiveras. De åtgärdsvalsstudier som redan gjorts bör utgöra ett underlag för prioritering vilket även ligger i linje med den process som presenteras i länsplanen.

Länsplanens mål

Länsstyrelsen instämmer i vikten av att följa fyrstegsprincipen. I stort uppfattas målen som tydliga samt i linje med nationella mål. Länsplanens mål beskrivs i huvudsak som andel snarare än antal vilket gör det svårt att bedöma hur målen ska uppfyllas.

Ett exempel är målet om att öka andelen hållplatser och bytespunkter som är tillgänglighetsanpassade, där även ett minskat antal hållplatser skulle bidra till måluppfyllelsen.

Fördelning av medel

Redovisningen av objekt, såväl namnsatta som övriga objekt är tydlig och genom hållbarhetsbedömningen går det att få en bra beskrivning av vad som skett sedan föregående plan.

Länsstyrelsen ser positivt på att det tillkommit flera trimningsåtgärder som ger en positiv effekt på tillgänglighet och hälsa, där samtliga dessutom bedöms innebära positiv påverkan på trafiksäkerheten. Underlaget visar att de vanligast förekommande betydande bristerna är relaterade till trafiksäkerhet. Länsstyrelsen ser därför positivt på att de Namngivna objekten för väg 55 och väg 600 mellan Uppsala och Björklinge bidrar till att höja säkerheten för oskyddade trafikanter.

Länsstyrelsen anser att de åtgärder som flyttas över till cykelplanen bör ingå i länsplanen och prioriteras i denna, särskilt för de objekt där åtgärdsvalsstudier har genomförts.

Namngivna objekt

Samtliga fyra namngivna objekt från den tidigare länsplanen finns kvar i den nu föreslagna länsplanen. Samtliga uppskattas fortfarande vara genomförda inom tidsramen som redovisades vid föregående planperiod, dvs. fram till 2033. Kostnaden för att genomföra satsningarna på de två projekten rörande väg 55 har ökat kraftigt

medan åtgärderna på väg 600 har minskat och väg 288 ligger på samma nivå. Det framgår inte vad som medfört de förändrade kostnaderna och hur de har påverkat den samhällsekonomiska kalkylen för åtgärderna. I nuläget finns inga nya objekt upptagna som kan bli aktuella i den senare delen av planperioden mellan 2034-2037.

Trimningsåtgärder

Under avsnitt 4.1 om Länsplanens fördelning av medel framgår att Trimningsåtgärder är åtgärder där kostnaden bedöms understiga 75 miljoner kronor. I Tabell 1: Åtgärdsplanen i 2025 års prisnivå uppges att två av åtgärderna beräknas kosta 80 miljoner. Varför dessa ändå ses som trimningsåtgärder bör förtydligas.

Hållbarhetsbedömning

Av hållbarhetsbedömningen redovisas samma belopp i både nuläget och nollalternativet trots att det är stora skillnader i fördelningen av medel mellan den föregående och den nya länsplanen.

Kostnadsindex beräknas till 131% mellan 2021 och 2025. Det uppges inte varför nollalternativet och nuläget redovisas med samma summor. Baserat på de kostnader som redovisades i föregående länsplan har kostnadsökningarna varit mycket större än kostnadsindex. Väg 55 mellan Örsundsbro – Kvarnbolund tilldelades i föregående plan 365 miljoner, och i nu aktuell plan tilldelas samma objekt 840 miljoner. Väg 55 mellan Enköping och Litslena tilldelades 167 miljoner i föregående länsplan och enligt detta förslag 319 miljoner.

Länsstyrelsen anser att hållbarhetsbedömningen behöver redovisa de kostnader som presenterades i föregående länsplan i nollalternativet till den nya länsplanen. Om en kostnadsindexjustering görs behöver detta framgå. Där det skett stora kostnadsökningar för åtgärder bör en tydlig motivering redovisas som presenterar varför förslaget fortsatt är aktuellt.

Jämförelsealternativ

Länsstyrelsen ser positivt på att jämförelsealternativen är tydligt beskrivna och att det finns en samlad bedömning av effekterna som den nya länstransportplanen har gentemot nollalternativet och nuläget.

Cykelplan och cykelkansli

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket i sin bristbedömning har tagit upp behovet av en cykelplan och instämmer i behovet av denna. Länsplanens mål är att öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet och att cykelbarhet längs med befintliga mötesfria vägar är prioriterade i första hand.

Region Uppsala avser inrätta ett cykelkansli med uppdrag att tillsammans med länets kommuner och Trafikverket driva arbetet med en regional cykelplan. Cykelplanen ska beskriva hur cykelnätet ska utvecklas. Det framgår att de sex utredningsåtgärder som pekats ut av föregående länsplan ska hanteras inom arbetet med den nya regionala cykelplanen. Det framgår inte om detta innebär att åtgärderna därmed har utgått ur den nu aktuella regionplanen. Det finns inget ställningstagande i länsplanen över dessa objekts aktualitet eller prioritet. Inte heller redovisningen av länsplanens fördelning av medel kan ge svar på om åtgärderna kvarstår. Länsstyrelsen anser att detta behöver förtydligas. Vidare framgår att kansliet ska snabba på processerna för utbyggnad av cykelvägnätet. Det bör tydliggöras på vilket sätt ett cykelkansli är tänkt att snabba på processerna. Särskilt om redan utredda åtgärder ska hanteras i en separat plan från länsplanen.

Det saknas information om hur finansieringen av cykelkansliet ska ske, samt kommuners och Trafikverkets förväntade deltagande. Länsstyrelsen bedömer att det finns en risk att deltagandet och inflytandet kan komma att bli obalanserat då det blir en prioritetsfråga för länets kommuner.

Länsstyrelsen anser att en cykelplan mycket väl kan utgöra ett underlag för att göra prioriteringar mellan olika satsningar i cykelinfrastrukturen. Länsstyrelsen anser däremot inte att det är lämpligt att förskjuta hela frågan om prioritering av gång- och cykelvägvägar till en separat arbetsgrupp och en separat plan. Länsstyrelsen anser att arbetssättet riskerar att minska insynen i prioriteringarna mellan olika satsningar. Länsstyrelsen anser att frågan om satsningar och prioritet ska behandlas och beslutas genom länsplanen, där cykelplanen kan utgöra ett beslutsunderlag. Åtgärderna som nu föreslås hanteras genom cykelplanen riskerar annars att bli vilande i fyra år.

Länets klimat och energistrategi

Länsstyrelsen leder det regionala arbetet med energiomställningen och minskad klimatpåverkan. Länets 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.

Formuleringen "Länsstyrelsens klimat- och energistrategi" i rubrik 2.3.7 bör justeras. Det är länets klimat- och energistrategi. Länsstyrelsen föreslår därför att rubriken ändras till länets klimat- och energistrategi eller "Tillsammans för ett fossilfritt Uppsala län."

Uppföljning

Det är särskilt viktigt att uppföljningen av länsplanen bidrar till utvecklingen av framtida planering. I Uppsala län orsakar transportutsläpp huvuddelen av länets växthusgasutsläpp. Samtidigt visar utsläppsstatistik att transportmålet om 70% minskade utsläpp 2030 jämfört med 2010 kommer med stor sannolikhet inte att nås, vilket även innebär ett ökat behov för transporteffektiviserande åtgärder i kombination med en ökad elektrifiering av vägtransporterna.

Bristbeskrivningar

Pendlingsmöjligheter med cykel mellan tätorter

Länsstyrelsen anser att det bör framgå hur kriterierna för indikatorn har valts ut. Vidare bör det förtydligas vad de olika bristnivåerna innebär i relation till potentialen. Länsstyrelsens uppfattning är att det räcker med en låg potential för att det inte ska anses finnas någon brist i pendlingsmöjligheter oavsett orsaken till den låga potentialen.

Trafiksäkerhetsbrister

Trafiksäkerhetsbrister på sträckor

En stor andel av delsträckorna i länet har inte genomgått någon bristbedömning enligt indikatorn *trafiksäkerhetsbrister på sträcka*. Trafiksäkerhetsklassningen uppges av beskrivningen omfatta vägar med ÅDT över 4000. Det finns även kriterier för vägar med lägre ÅDT, det bör tydliggöras varför inte fler vägar har ingått i klassningen. Vidare bör ÅDT för respektive sträcka framgå.

Trafiksäkerhetsbrister korsningar

Ett stort antal delsträckor har inte bedömts vilket motiveras med att sträckan är "ej TS-klassad". Utifrån Trafikverkets bristbeskrivning är TS-EVA bara en av de tre metoderna för bedömning. Varför ingen klassning har skett bör tydliggöras.

Trafiksäkerhetsbrister passager GCM

Under avsnitt Trafiksäkerhetsbrister passager GCM framgår att det endast gjorts sporadisk registrering på vägar med nummer över 500. Exakt vad det innebär för länets vägar bör tydliggöras i underlaget. Exempelvis har väg 661 pekats ut som regionalt viktigt för godstrafik, samtidigt ser det ut att saknas bedömning för trafiksäkerhetsbrister passager på sträckan enligt NVDB.

Bedömningen av *trafiksäkerhetsbrister passager GCM* förutsätter att det finns en anlagd passage idag. På landsvägar saknas ofta både gång och cykelväg samt särskilda passager för gående, cyklister och moped. Vid majoriteten av de busshållplatser som finns längs det statliga vägnätet saknas exempelvis konstruerade passager och angoringsvägar. Rimligen sker även passager i dessa lägen. Framför allt i lägen vid tätorter och sammanhållen bebyggelse.

Länsstyrelsen anser att denna brist riskerar att ge en felaktig bild av vart de största riskerna föreligger. Särskilt då även GCM-passager utgör en grund för prioritering.

Miljö och hälsa

För miljö och hälsa saknas en bristbedömning av förslaget utöver indikatorn "Viltolyckor". För att kunna göra en helhetsbedömning behöver dessa indikatorer ingå i underlaget.

Vatten

Av bristbeskrivningen går det inte avgöra om miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten har utgjort ett underlag vid bedömningen. Det är även otydligt vilka vattenförekomster som har ingått vid bedömningen då beskrivningen är att det handlar om "*vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden*".

Utgångspunkten för indikatorn bör vara vilka föroreningar som anläggningen ger upphov till, om dessa har en avrinning till en vattenförekomst som är klassad, och hur detta i så fall påverkar vattenförekomsten. Eftersom genomförandeperioden för den

regionala länstransportplanen sträcker sig från 2026 till 2037 bör även bedömningen ta höjd för de nya vattenförekomsterna för nästa förvaltningscykel som kommer få sina normer 2027.

Regional bristbeskrivning - rekommendationer

Syftet med den regionala bristbeskrivningen är att rekommendera hantering av de identifierade bristerna som redovisas i den bristbeskrivning som Trafikverket levererat.

Länsstyrelsen anser att Regionen bör ta ställning till om de anser att Trafikverkets bristbeskrivning och rekommendationer är tillräckliga som underlag för att prioritera åtgärder i länsplanen. Motiven till regionens bedömning bör också framgå i länsplanen.

I avsnittet *sammanfattning av rekommendationer* framgår att det redan finns underlag framtaget för flera av åtgärderna som identifierades i föregående länsplan, men att det kan behövas en ny bedömning av om dessa underlag behöver kompletteras eller om nya utredningar behöver tas fram. Exakt vilket underlag det handlar om och vad eventuella brister består av är inte tydliggjort. Länsstyrelsen anser att det bör framgå vilka underlag som finns framtagna och om och varför de eventuellt behöver arbetas om.

Prioriteringsgrunder

Länsstyrelsen anser att prioritetsgrunderna i det fortsatta arbetet behöver motiveras så att det blir tydligt för den som läser länsplanen hur och varför de förslag som prioriterats har valts ut. En tydlig sammanfattning över prioriteringsgrunderna och den prioritering de lett till bör också ingå i länsplanen, där bilagor och underlag används som ett fördjupningsmaterial.

Länsstyrelsen instämmer i att prioriteringen av åtgärder bör utgå från områden i propositionen samt direktiven från regeringen. Vidare anser Länsstyrelsen att valet av de följande prioriteringsgrunderna behöver förtydligas.

Den andra prioriteringsgrunden anger att de betydande bristerna, dvs. röda brister som presenteras i Trafikverkets bristbeskrivning ska vara högst prioriterade. Det framgår inte om alla brister i matrisen ska bedömas likvärdiga och om det i så fall är antalet brister på respektive sträcka som innebär att de föreslås åtgärdas. Indikatorerna utgår samtidigt från kriterier som är underbyggda på olika sätt. För vissa indikatorer finns det tydliga beskrivningar över

kriterierna och hur de tas fram, medan det för andra indikatorer saknas uppgifter om hur kriterierna har tagits fram.

Den tredje punkten innebär att ÅDT över 4000 ska prioriteras. Det framgår inte varför ÅDT 4000 är det valda kriteriet. I Trafikverkets bristbeskrivning finns flera exempel på andra mått som kan utgöra en grund för prioritering eller ett komplement. Exempelvis trafiksäkerhetsklass sträcka som tydliggörs i Tabell 9.

Punkt fyra avser GCM-passager och uppges hanteras i två steg. Steg ett innebär att identifiera de röda passagerna utifrån säkerhetsklassning. Vilken säkerhetsklassning som har utgjort underlag för identifieringen behöver förtydligas. Eftersom det inte tydligt framgår vilka passager som avses utgår länsstyrelsen från att det handlar om de som redovisas under indikatorn

Trafiksäkerhetsbrister passager GCM. Eftersom dessa endast utgörs av befintliga fysiska passager anser Länsstyrelsen att indikatorn *trafiksäkerhetsbrister på sträckor GCM* är ett viktigt komplement för att fånga upp fler betydande brister.

Steg två innehåller ytterligare kriterier som ska uppfyllas. Där anges att passagen ska vara en brist utifrån klassningen, ÅDT över 2000 samt hastighetsgräns upp till och med 60 km/tim. Det saknas uppgifter om vilken klassning som avses med det första kriteriet, varför ÅDT 2000 har valts samt varför en hastighetsgräns upp till och med 60 km/tim har utgjort kriterier. Länsstyrelsen anser att de kriterier som ska uppfyllas för steg två gällande GCM-passager bör motiveras.

Exempelvis finns andra hastighetsgränser i Trafikverkets bristbedömning för korsningar. Klassningen utgår då från Nollvisionens krockvåldsprinciper för oskyddade trafikanter. Då bedöms att en korsning är säker vid planskildhet eller där minst 85% av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim. En passage som är hastighetssäkrad till 40 km/tim bedöms hålla mindre god kvalitet och allt där över bedöms hålla låg kvalitet.

Beslutande

Beslutet har fattats av landshövding Stefan Attefall. Föredragande har varit planhandläggare Erik Myr.

I den slutliga handläggningen har också länsråd Cecilia Magnusson, avdelningschef Kristina Jansson, tillförordnad enhetschef Anna Silver, handläggare klimat- och energistrategi Aino Inkinen samt handläggare Regional tillväxt Ted Bergman deltagit.



Länsstyrelsen i Uppsala län
Diariet
uppsala@lansstyrelsen.se

Yttrande över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026-2037

Länsstyrelsen i Uppsala läns ärendenummer: 5181-2025

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen i Västmanlands län har inget att erinra.

Beskrivning av ärendet

Region Uppsala har upprättat ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026-2037. Länsstyrelsen i Västmanlands län har fått förslaget på remiss från Länsstyrelsen i Uppsala län.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta Simon Eriksson för frågor på telefon 010-224 94 37 eller via e-post simon.eriksson@lansstyrelsen.se. Ange ärendets diarienummer 4389-2025 i ämnesraden för e-post.

Det går även bra att ringa till Länsstyrelsens växel, telefon 010-224 90 00.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Maria Ek med planhandläggare Simon Eriksson som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.



Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden
Region Uppsala
lansplan@regionuppsala.se

Remissyttrande gällande förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala för planperioden 2026-2037.

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten.

Verksamheten bedrivs med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten.

Fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen ska beaktas.

Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Yttrande

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerade remisshandlingar och har inget att erinra mot föreslagen länsplan i detta skede. Med hänsyn till styrande *förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* har Sjöfartsverket förståelse för att Region Uppsala, i egenskap av länsplaneupprättare, har mycket små möjligheter att avsätta medel för särskilda sjöfartssatsningar i länet.

Planförslaget beskriver Uppsala läns roll som transitregion för godsflöden mellan norra och södra Sverige i flera olika nationella transportstråk. I denna beskrivning är Sjöfartsverket av uppfattningen att det saknas en beskrivning av Hargshamns betydelse för godstransportsystemet i regionen och storregionen.

På samma sätt anser Sjöfartsverket att det saknas en beskrivning av betydelsen av sjöfarten i Mälaren, som till viss del löper genom Uppsala län. Detta gäller i synnerhet ställningstaganden för Hjulstabron (väg 55) som i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 inte har fått någon finansiering.

Hjulstabron är viktig, inte bara för vägtrafiken, utan den har en stor inverkan på sjöfarten. Den allmänna farleden med farledsnummer 901, vilken passerar under bron, är klassad som riksintresse för kommunikation. Hjulstabron är dock i sitt

nuvarande utförande en begränsande faktor för utvecklingen av näringslivet i hela Mälarenregionen.

Mot bakgrund av detta är Sjöfartsverket av uppfattningen att en finansiering av en ny Hjulstabro är direkt avgörande för att kunna hantera större fartyg i Mälaren och dra maximal nytta av potentialen av Mälaren som vattenväg. Hjulstabron bör ses som en länk i ett större sammanhängande system där genomförda, pågående respektive framtida investeringar i Mälarfarterlederna, Södertälje sluss respektive Landsortsfarleden tillsammans skapar förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av sjövägarna genom att möjliggöra trafik med större fartyg till hamnarna i Västmanland. Att Hjulstabron får finansiering i Nationell plan är därför av stor vikt, vilket även den region i vilken Hjulstabron är belägen i, bör lyfta i sin länsplan. Sjöfartsverket anser att Hjulstabron i sin nuvarande form är en klar brist i transportinfrastrukturen och att detta bör lyftas i planförslaget.

Ärendet har handlagts av infrastrukturstrateg Henning Grauers och infrastruktursamordnare Mats Jäderland, bägge vid enheten för Maritim samverkan och utveckling, den sistnämnde föredragande.

Mats Jäderland

Ärendenummer
TRV 2025/80263
Motpartens ärendenummer
TSN2025-00050

Dokumentdatum
2025-10-17

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Region Uppsala

Kopia till
[Kopia till]

Remissvar länsplan för Uppsala län

Inledning

Trafikverket har till uppgift att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. De statliga medel för åtgärder som finns upptagna i länsplanerna administreras av Trafikverket och Trafikverket ansvarar även för genomförandet av flertalet åtgärder i länsplanerna.

Trafikverket har genom regeringens direktiv 2025-03-20 (LI2025/00640) fått i uppdrag att upprätta en nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026-2037. Länsplaneupprättarna har enligt samma direktiv fått i uppdrag att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2026-2037.

Trafikverket har fått möjlighet att ge synpunkter på Region Uppsalas förslag till länsplan för Uppsala län 2026-2037 med diarienummer TSN2025-00050.

Övergripande utgångspunkter för planeringen

Region Uppsalas förslag till länsplan är ett väl genomarbetat och tydligt planförslag med en mycket bra inledning. Planen omfattar åtgärder som går mot rätt ändamål enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar mm och följer även regeringens direktiv.

Trafikverket anser att det kan redovisas tydligare hur Region Uppsala har kommit fram till objekt, åtgärder och fördelning av medel utifrån i planen redovisade strategier och mål.

Trafikverket anser även att man skulle kunna förtydliga i processbeskrivningen på sid 8 att regeringen tar beslut om slutliga ramar för länsplanerna i samband med beslut om Nationell plan.

Genomförbarhet av planen

Planen innehåller pågående åtgärder samt åtgärder som är utredda och har framtagna samlad effektbedömning (SEB). Trafikverkets bedömning är att planen är genomförbar efter vissa justeringar i enlighet med detta yttrande.

Ärendenummer
TRV 2025/80263
Motpartens ärendenummer
TSN2025-00050

Dokumentdatum
2025-10-17

Planmognad

Planen innehåller pågående objekt samt objekt som är utredda och har framtagen SEB.

Samordning av åtgärder

I förslaget till Länsplan för Uppsala län finns åtgärdsområde *Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande*. Under detta avsnitt blandas det textmässigt om finansieringsformer. Det behöver förtydligas och renodlas om det avser medfinansiering eller samfinansiering av Nationell plan. En del åtgärder inom detta åtgärdsområde kan inte heller finansieras via samfinansiering av Nationell plan. Detta gäller bland annat vänthallar som ska finanseras via statlig medfinansiering. Det behöver därför ses över inför beslut om Regional plan att åtgärder ligger inom rätt åtgärdsområde.

Fördelning av medel över år

Planen innehåller i remissversionen även upparbetade medel för åtgärdsområden. Detta behöver justeras till att innehålla enbart de ramar som gäller för planperioden. Trafikverket kommer att vara behjälpliga med att se över fördelningen av medel inför ett beslut av länsplanen.

Objekten *Vänthallar* samt *Framtida åtgärder* har en gemensam pott för genomförande i länsplanen. Trafikverket tolkar in att Regionens motiv för detta är att kunna fördela medlen utifrån vart behovet är störst under planperiodens tid. Trafikverket har sett över möjligheten att lägga kostnader för objekt på detta sätt men kommit fram till att det blir svårt att följa objektets kostnad i länsplanen över tid. Trafikverket rekommenderar därför att Region Uppsala separerar objektens rader.

Hantering av anläggningskostnadskalkyler för namngivna investeringar

Planen innehåller pågående objekt samt objekt som är utredda och har framtagen och godkänd anläggningskostnadskalkyl samt SEB.

Det framgår inte tydligt vilken prisnivå som har använts i planen. Enligt direktiv ska Nationell transportplan och Länstransportplanerna redovisas i 2025 års prisnivå. Trafikverket önskar att redovisning ska göras i prisnivå 2025-02. Trafikverket kommer att vara behjälpliga med att omräkna kalkyler till rätt prisnivå enligt direktivet.

Ärendenummer
TRV 2025/80263
Motpartens ärendenummer
TSN2025-00050

Dokumentdatum
2025-10-17

Samlade effektbedömningar

De namngivna objekten har godkända och publicerade samlade effektbedömningar. Planen innehåller objekt som bedöms olönsamma. Komplettera gärna varför objekten tagits med trots att dem bedöms olönsamma. Objekten det berör är Lv 288 Gimo-Börstil, Väg 255 Vassunda-Flottsund-Sävja GC-väg, Rv 55 Litslena-Örsundsbro, GC-väg.

Följande objekt finns det SEB framtagen för och redovisat resultat:

- Heby mötesspår, JO1802
- Rv 55 Örsundsbro-Kvarnbolund, VMN005
- Rv 55 Enköping-Litslena, VMN012
- Rv 55 Litslena-Örsundsbro, GC-väg, VO2289
- Lv 288 Gimo-Börstil, VMN148
- Väg 255 Vassunda-Flottsund-Sävja, GC-väg, VMR2661

Väg 56 Sala-Heby, VO1802 (regionen samfinansierar GC-väg längs sträckan)Medfinansiering

Under kapitel 4.1 länsplanens olika finansieringsformer och 40/60 gång- och cykelvägar finns en lista på aktuella åtgärder. De aktuella 40/60 åtgärderna är:

- 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)

Väg 255 och 1039/1040 Flottsund – Vassunda – Häkenäs (Knivsta kommun) har en kostnad som överstiger 75 mnkr vilket innebär att åtgärden måste vara namnsatt för att kunna genomföras. Här finns även en SEB framtagen.

Trafikverket vill även poängtera vikten av att Regionen säkerställer kommunernas avsikter att genomföra ovan nämnda åtgärder då medel annars blir låsta.

Ärendenummer
TRV 2025/80263
Motpartens ärendenummer
TSN2025-00050

Dokumentdatum
2025-10-17

Samfinansiering

Regionen har avsatt medel för samfinansiering till Nationell plan för objekt Väg 56 (Sala-Heby GC-väg), Uppsala S plattformsförlängning med plattformsanslutning och OKB stationsanpassningar etapp 1–3. Det finns också en post för åtgärder kopplade till Nationellt projekt, Ostkustbanan, fyrspår och dess tillhörande bostadsbyggande. Här är det viktigt att det är tydligt vad som avser samfinansiering och att stämma av med Nationell plan så att siffrorna överensstämmer med varandra.

Regionen har även lagt 36 mkr på objekt Uppsala S plattformsförlängning med plattformsanslutning. Under beskrivningen ska medlen gå till förlängning av tågplattform samt anslutning till plattform. Trafikverket undrar om medlen är tänkta att täcka mer åtgärder kopplat till objektet då medlen är större än kostnaden för åtgärden.

Statlig medfinansiering

I planförslaget föreslås två olika potter för statlig medfinansiering, trafiksäkerhet och trafikmiljö samt kollektivtrafikanläggningar och hela-resan. Enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. medges bidrag till trafiksäkerhetsåtgärder, miljöåtgärder samt åtgärder för kollektivtrafik.

Under länsplanens beskrivning av statlig medfinansiering (s. 29) kan det med fördel förtydligas vilka särskilda skäl som kan utgöra underlag för finansiering upp till 75%. Trafikverket vill även poängtera att beslut kring särskilda fall tas av Trafikverket.

Trafikverket vill även påpeka att det under avsnitt 5.2.3 Statlig medfinansiering bör hänvisas till förordning 2009:237.

Investeringsbidrag till enskilda vägar

I tabell 1 på sidan 30 finns en pott för både trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar. Här skulle det möjligen vara bra att precisera hur mycket som är avsatt för enskilda vägar med avseende på ökade krav på robusthet, klimatanpassningsåtgärder och anpassning till tyngre fordon även på enskilda vägnätet.

Ärendenummer
TRV 2025/80263
Motpartens ärendenummer
TSN2025-00050

Dokumentdatum
2025-10-17

Trafiksäkerhetsåtgärder

Regeringen har i direktivet uppmanat regionerna att avsätta mer medel för trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät. Enligt ovanstående synpunkt så finns en samlad pott för trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar. Region Uppsala har valt att rikta dessa medel till de vägar som finns utpekade i Regionala bristbeskrivningar. Detta ses som positivt men det finns även risk för att dessa medel blir låsta och att trafiksäkerhetsbrister på övriga vägnätet inte kan åtgärdas under planperioden.

Ett nytt beslut innebär även att länsplanen ska ta upp medel för räffling av vägar från 2026 och framåt.

Utredningar

Region Uppsala har i planen avsatt medel för utredningar. Det finns inget stöd för finansiering av utredningar i förordning om länsplaner (1997:263) för regional transportinfrastruktur. Trafikverket uppmanar därför att potten för utredningar samt utredningsmedel för Arosbanan tas bort och att dessa medel prioriteras till investeringar.

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. Ingen region ska påverkas negativt av detta. Regionerna har tidigare inte behövt avsätta medel i länsplanerna för utredningar och kommer inte behöva det framöver heller.

Regionerna får gärna lyfta behov av utredningar eftersom det underlättar för Trafikverket vid genomförande av länsplanen. I planen pekar regionen ut identifierade behov för vidare utredning. Vi ser positivt på att regionen använt regionala bristbeskrivningar och rekommendationer som underlag vid önskemål om prioriteringar. Ett utpekande av en brist i länsplanen garanterar inte genomförande av en utredning, det finns andra aspekter som också påverkar, exempelvis budget, bristens dignitet jämfört med andra och när i tid åtgärder kan behöva genomföras kopplat till andra åtgärder

Övriga synpunkter

Hållbarhetsbedömning/strategisk miljöbedömning/MKB

I MKBn benämns begreppet byggnation/utbyggnad under rubrik *Bedömning av åtgärder och åtgärdsområden*. Detta bör justeras till "Ökade utsläpp från trafik och vid bygge, drift och underhåll".

Ärendenummer
TRV 2025/80263
Motpartens ärendenummer
TSN2025-00050

Dokumentdatum
2025-10-17

MKBn utgår även från en sammanfattande jämförelse av remissversion jämfört med nollalternativet avseende miljökonsekvenser. Trafikverket vill påpeka vikten av att även om planförslaget är bättre eller neutralt jämfört med nollalternativet/gällande plan, så kan effekten vara negativ. Tabellen på sida 10 och 11 i MKBn bör därför innehålla planförslaget och nollalternativets effekter.

Under beskrivningen av de transportpolitiska målen kan det med fördel nämnas att det under hänsynsmålet finns mål för antal bullerstörda som överskrider riktväden för buller, samt att man ska klara miljökvalitetsnormer för luftkvalitet.

Trafikverket är även frågande till att myllrande våtmarker samt levande skogar inte anses vara relevanta under *Generationsmål och miljökvalitetsmål*.

Under kapitel 6.3 Vatten, andra stycket, nämner regionen risken med transporter av farliga ämnen vid vattentäkter. Trafikverket vill att det läggs till om problematiken med läckage från dieseltankar då det är en stor risk. Under rubrik 9.3 Trimmingsåtgärder i stråk nämns det att Dalastråket och 55an stråket ger positiv energieffektivisering. Trafikverket önskar att det förtydligas vad denna effektivisering består av.

Trafikverket föreslår att tabell 11 och 12 bör bestå av tre kolumner. o-alternativ, Planförslag, Planförslag jämfört med o-alternativ. Detta ger en tydligare bild av resonemanget i texterna ovan.

Steg 1- och steg 2-åtgärder

Under rubriken 4.1.3 Trimmingsåtgärder i stråk så lyder sista meningen ”Medel kan även nyttjas för beteendepåverkande åtgärder.” Dessa åtgärder är begränsade enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. De åtgärder som kan förekomma kan endast avse statens anläggning. Det är således, som framgår nedan under Statlig medfinansiering, inte möjligt att besluta om statlig medfinansiering till några steg 1- och steg 2-åtgärder eftersom förordning (2009:237) om statlig medfinansiering inte medger detta.

Övriga synpunkter

Region Uppsala beskriver dels i länplaneremissen men även i MKBn att åtgärdsvalsstudier ska genomföras på brister i transportsystemt innan åtgärder kan lyftas in i länsplanen. Trafikverket vill förtydliga att åtgärdsvalsstudier är en typ av utredningsform av flera, även om det är den vanligaste.

Ärendenummer
TRV 2025/80263
Motpartens ärendenummer
TSN2025-00050

Dokumentdatum
2025-10-17

På sida 32 bör det förtydligas att kollektivtrafik är ett område inom statlig medfinansiering samt att trafiksäkerhet och miljö är ett.

På sidan 36 bör det skrivas till under statlig medfinansiering att åtgärder bidrar till det regionala och kommunala cykelvägnätet.

Med vänlig hälsning

Linda Berntsen
Strategisk planerare

linda.berntsen@trafikverket.se
010-123 57 62

Trafikverket
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

TSN2025-00050 - Länsplan 2026–2037 Uppsala län

Uppsala länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 innehåller flera positiva initiativ för ökad cykling, men belyser även utmaningar och områden som kräver vidare arbete.

• Positiva aspekter för ökad cykling

Dokumentet lyfter fram en tydlig ambition att förbättra förutsättningarna för cykling i länet:

- **Strategiskt Mål:** Ett av länsplanens uttalade mål är att "öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet". Detta visar på en strategisk vilja att integrera cykling i den övergripande transportplaneringen.
- **Ekonomiska Satsningar:** Länsplanen avsätter cirka 547 miljoner kronor för finansiering, medfinansiering och samfinansiering av cykelvägar. Dessutom inkluderas anläggning av nya gång- och cykelvägar i flera stora, namngivna vägprojekt.
- **Ny Regional Cykelplan:** Region Uppsala ska inrätta ett cykelkansli som tillsammans med kommunerna och Trafikverket ska ta fram en regional cykelplan. Detta skapar en plattform för ett samlat och strategiskt grepp om utvecklingen av det regionala cykelvägnätet.
- **Fokus på Hela Resan:** Planen betonar "hela-resan-perspektivet", där gång- och cykelvägar till och från kollektivtrafikens hållplatser och stationer är en viktig del. Statlig medfinansiering kan sökas för att åtgärda bristande cykelparkeringar vid bytespunkter.
- **Hälsa och Säkerhet:** Planen kopplar främjandet av aktiv transport, som cykling, till ökad folkhälsa. Målsättningen är att öka tillgängligheten till service med cykel på ett tryggt och säkert sätt.

• Negativa aspekter eller sådant som vi saknar

Trots de positiva ambitionerna finns det utmaningar och otydligheter i planen:

- **Bristande Finansieringsverktyg:** Länsplanerna saknar fortfarande verktyg för att finansiera de två första stegen i fyrstegsprincipen, vilka bland annat handlar om att påverka transportbehovet och resval (t.ex. genom beteendepåverkande åtgärder). Detta kan begränsa möjligheterna att främja cykling som ett alternativ till bilresor på ett bredare plan än genom infrastrukturbyggnation.
- **Generella Brister Kvarstår:** I den samlade bristbedömningen konstateras det att det finns generella brister kopplade till cykelbarhet i samtliga utpekade transportstråk i länet.
- **Pausad Finansieringsform:** Processen för att ansöka om nya "40/60-åtgärder", en finansieringsform för gång- och cykelvägar längs statligt vägnät med lokal funktion, har temporärt pausats i väntan på utvärdering. Detta skapar en osäkerhet kring framtida projekt inom denna modell.
- **Utredningsbehov:** Flera nödvändiga gång- och cykelvägar är fortfarande i utredningsstadiet och kommer att hanteras inom den kommande regionala cykelplanen, vilket innebär att konkreta åtgärder dröjer.

Sammanfattningsvis visar länsplanen en stark politisk vilja och betydande ekonomiska satsningar för att främja cykling, särskilt genom utbyggnad av infrastruktur i anslutning till större vägprojekt. Samtidigt finns det hinder i form av bristande finansieringsverktyg för mjukare åtgärder, ett generellt eftersatt cykelnät och att vissa processer och finansieringsformer är pausade eller ännu i ett tidigt skede.

Utifrån detta finns det saker och underlag som vi saknar i remissen som vi har delat upp i 5 grupper.

- 1: Hur har fördelningen varit över tid?
- 2: Vad har styrt valen av cykelobjekt?
- 3: Bidrar satsningarna till en ökad cykeltrafik?
- 4: Ökad trafiksäkerhet
- 5: Behov av en samlad bild för länet

1. Hur har fördelningen varit över tid?

För Cykelfrämjandet är det viktigt att cykeln får en större andel av den finansiella pott som regeringen tilldelar regionerna. Cykeln har potentialen att ersätta bilresor inom våra städer inom det som kallas för 15-minutersstaden (5 km), men med elcykeln ser vi även att fler och fler cykelpendlar längre sträckor.

1. Tidseffektivitet på korta distanser

På sträckor upp till 5 km är cykeln ofta snabbare eller lika snabb som bilen i tätbebyggda områden, särskilt under rusningstrafik. Cyklar kan ta genvägar, undvika köer och parkera direkt vid destinationen.

2. Flexibilitet och tillgänglighet

Cykeln kräver ingen fast infrastruktur till skillnad från kollektivtrafik. Den kan användas punkt-till-punkt och är lättillgänglig med låga inköps- och underhållskostnader. Elcyklar gör det ännu enklare att tackla backar och längre sträckor utan svett. Med elcykelns intåg ser vi att fler och fler cykelpendlar längre sträckor.

3. Hälsovinster

Cykling ger regelbunden motion, vilket förbättrar folkhälsan och minskar sjukvårdskostnader.

4. Hållbarhet och miljö

Cykeln ger noll utsläpp, buller och trängsel. Den bidrar till bättre luftkvalitet och minskad klimatpåverkan jämfört med bensin-/dieslbilar.

5. Effektiv användning av stadsrum

Cykeltrafik kräver mindre yta för framfart och parkering jämfört med bilar. En bilparkeringsplats rymmer 6–8 cyklar, och cykelvägar tar mindre plats än bilvägar.

6. Ekonomiska fördelar

Cykling är mycket billigare än bilkörning (bränsle, försäkring, parkering, underhåll). Även elcyklar har låga driftskostnader.

7. Stadspolicy och infrastrukturutveckling

Många städer satsar redan på cykelinfrastruktur och de som gör detta på ett konsekvent och långsiktigt sätt får också en ökad cykling året om. Finska Uleåborg är ett bra exempel på detta.

Sammanfattningsvis är cykeln det mest tidseffektiva, flexibla, hållbara och kostnadseffektiva alternativet för att ersätta bilresor på 5 km i städer, särskilt med stöd av modern infrastruktur och elcyklar. Därför har länsplanerna den viktigaste rollen, då det är där som de stora medlen finns för att utveckla cykelinfrastrukturen.

På sidan 30 i remissen finns en tabell med förslaget på fördelning på olika områden och objekt. Vi saknar att det inte framgår hur andelarna har utvecklats över tid.

Hur står sig dessa siffror i förhållande till gällande och tidigare länsplaner? Har gång och cykel fått en större eller mindre del av kakan genom åren? Genom att visa på dessa uppgifter blir det tydligare hur prioriteringen ser ut än bara visa på ett belopp som i kronor kan vara större än gällande plan, men mindre om man tittar på andelen som har avsatts.

Det är utifrån tabellen svårt att se hur mycket som cykel kommer att få då det i vissa vägprojekt ingår cykelvägar vilket framgår på efterföljande sidorna. Då Cykelfrämjandet Riks tittar på andra länstransportplanen blir det mycket arbete att kunna få en samlad bild på mycket som cykel får i de regionala planerna.

2. Vad har styrt valen av cykelobjekt?

Vi har svårt att se vilka kriterier som ligger bakom de namngivna gc-vägarna på det statliga vägnätet. För att ta ett exempel står det om att "öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet" är det bara cykelvägar eller även passager av bilvägar. På det statliga vägnätet finns det ofta konflikter vilket trafikslag som ska prioriteras först vid dessa platser.

Det statliga vägarna är generellt reglerande som huvudleder. Om en cykelväg byggs parallellt med en sådan väg, ska passager över anslutande vägar ska de då få samma tydliga reglering som en huvudled innebär för bilisten, som för cyklisten innebär införande av cykelöverfarter?

Om svaret är nej på denna princip kommer en bilist ha företräde medan cyklisten har väjningsplikt när de korsar samma väg.

Som bilaga har vi ett förslag på uppgifter som vi anser nödvändiga för att kunna prioritera bland de önskemål som kommunerna och Trafikverket lämnar in på ett jämförbart sätt. Utan denna information försvåras möjligheten för oss att tillföra kunskap som hade kunnat bidra till en mer objektiv bedömning.

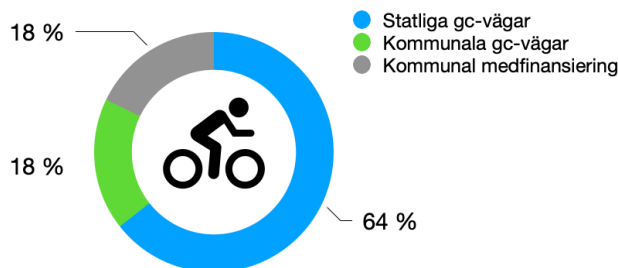
3. Bidrar satsningarna till en ökad cykeltrafik?

Bakgrund

- Mer än **80 procent av det totala cykelnätet** i landet ligger under kommunernas ansvar.
- **Frekvent cykling**, exempelvis arbetsresor, är betydligt vanligare **inom tätorter** än utanför.

Det var svårt att i transportplanen se hur mycket som är avsatt för det **statliga vägnätet** och **hur mycket bidrag som finns för kommunala GC-vägar**. För den sistnämnda gruppen förutsätter detta att kommunen bidrar med en summa som medfinansiering.

Från en annan region som hade en tydlig redovisning kunde vi ta fram ett diagram som visar att om möjligheten att öka cyklandet är störst inom det kommunala vägnätet så avspeglas inte detta i fördelningen.



Vi har inte kunnat se några uppgifter vilka cykelvägsobjekt kommunerna avser att bygga där det finns relevanta uppgifter om:

- Bidrar objektet till de mål kommunen själv har för cykeltrafiken?
- Vilka parametrar ligger bakom kommunens prioritering av sin önskelista?
- Vilken typ av cykling (t.ex. arbetsresor, fritid, skolresor) bidrar objekten främst till?
- Ses cykeln i planeringen som ett eget trafikslag?
- Har de olika cykelprojekten utgått från nationella eller egna krav för utformning?

Då den prioritering som regionen måste göra då medlen alltid är mindre än behovet är det viktigt att cykelobjekt kan jämföras och utvärderas på ett objektivt sätt.

Cykelfrämjandet har under många år genomfört granskningar av hur cykelvägar har byggts, både på eget initiativ och på uppdrag av kommuner. Vår erfarenhet visar att verkligheten ofta lämnar mycket att önska. Vi ser exempel där cykelvägar byggs så smala att två cyklister inte kan mötas, utformningen innebär försämringar för cyklister jämfört med tidigare förhållanden, gång- och cykelbanor byggs så att biltrafik kan använda dom som tillfällig uppställningsplats och där nya trafik-säkerhetsrisker för cyklister byggs in.

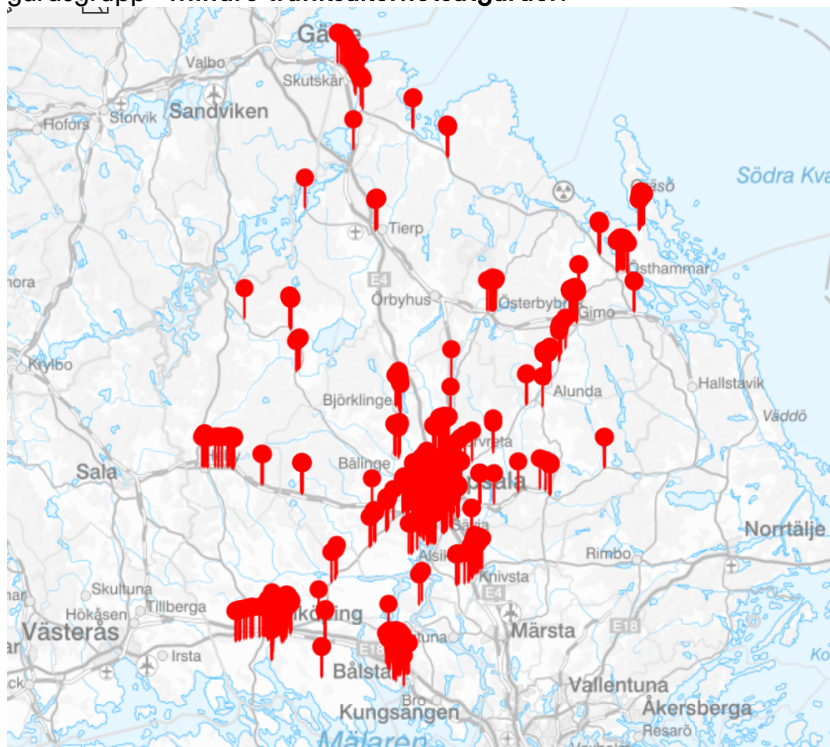
Vi menar att statliga medel endast bör användas när cykeln behandlas som ett fullvärdigt trafikslag. De normer och kvalitetskrav som gäller för bilvägar måste även tillämpas på cykelinfrastrukturen.

[Riksrevisionen](#) har nyligen konstaterat att regeringen, Transportstyrelsen och Trafikverkets åtgärder inte varit effektiva för att nå riksdagens mål, och att utvecklingen går åt fel håll. Regionerna har här en central roll, eftersom de stora satsningarna på cykel sker i länstransportplanerna.

4. Ökad trafiksäkerhet

Cirka 75–80% av polisrapporterade **cykel-bilolyckor** sker i **tätort**, där **korsningar står för den största andelen** – i vissa studier över 60 %. För att stärka trafiksäkerheten har Trafikverket utvecklat indikatorer baserade på en klassificering av alla gång- och cykelpassager i landet. Passagera delas in i **god, mindre god** och **låg trafiksäkerhetsklass**. Målet är att successivt öka andelen passager med god standard både på det kommunala och statliga vägnätet.

Vi anser att arbetet i första hand måste inriktas på att minska de passager som idag har låg standard. Figuren visar var dessa är belägna i region Uppsala. Detta bör prioriteras och få en egen åtgärdsgrupp - **Mindre trafiksäkerhetsåtgärder**.



5. Behov av en samlad bild för länet

Vi ser fram mot den kommande regionala cykelplanen som planeras. Vi ser en sådan som en guide till ett mer cykelvänligt samhälle. Den måste innehålla en tydlig vision – en målbild för cyklingens framtida roll i länet. Något som omsätts till mätbara mål kopplat till hur cyklingen ska öka och cykelolyckor minska.

Fokus måste vara att skapa sammanhängande nät från tätorter in till målpunkter i centralorten eller mellan tätorter utanför centralorten inom 1 mil. Detta avstånd finns med som ett förslag på mål för cykel som ligger på regeringens bord.

Eftersom ansvaret är uppdelat på olika aktörer måste man klargöra hur samverkan och rollfördelningen ska vara. Kärnan blir att identifiera och peka ut ett sammanhängande nät av regionala cykelstråk som är snabba, gena och säkra pendlingsstråk med en koppling till det kommunala cykelnätet och till viktiga målpunkter.

Visar man på brister och åtgärder på det statliga cykelnätet måste detta också gälla för det kommunala cykelnätet. Planen betonar "hela-resan-perspektivet", som har syftet kollektivtrafik, men gäller i lika hög grad cykelnätet. Ett exempel att om en statlig cykelväg byggs så kommer den att ha en hög standard. Den cyklist som då fortsätter in på det kommunala cykelnätet måste mötas av en cykelväg som håller minst samma standard.

Det omvända också att om en cyklist cyklar på Uppsalas cykelnät där passager av bilvägar är reglerade som cykelöverfarter med röd asfalt behöver motsvarande passager på en statlig cykelväg som ingår i ett pendlingscykelnät ha samma reglering/utformning. Tänk vad bilisten möter = omsätt till cyklisten.

En cykelstrategi behöver vara tydligt på att cykelns ska ses som ett eget trafikslag på samma sätt som man gör för bilen. Till detta kopplas målbilder för vilken standard som cykelns infrastruktur ska ha.

Andra saker handlar om drift och underhåll, hur ska man se på cykelparkeringar, möjligheten att kombinera cykel med buss/tåg, hur beteendepåverkan kan göras och sist men inte minst finansiering och uppföljning.

Sammanfattning

För att satsningarna på cykelinfrastruktur ska bidra till planens mål krävs:

- Den behövs en cykelstrategi som beskriver möjligheterna.
- Tydlig redovisning av vilka parametrar som styr urvalet av objekt.
- Fokus på stråk och kopplingar som ger störst effekt.
- Att statliga medel används där cykeln ses och behandlas som ett fullvärdigt eget trafikslag.
- Prioritering av åtgärder med störst potential för ökad cykling och förbättrad trafiksäkerhet, särskilt i tätort och vid korsningar.

Cykelfrämjandet riks

Per Hasselberg
Ordförande

Exempel på uppgifter som underlag för prioritering av cykelobjekt.

Underlag för cykelobjekt till länsplanen

Väghållare:

Cykelobjekt nr: Namn:

Sträcka/Plats:

Kort beskrivning:.....

.....

.....

FAKTA OM PLATSEN/KORSNINGEN

Vilken klass har den i den nationella klassificeringen av GCM-passager?

☐ Röd ☐ Gul ☐ Grön

Olycksdrabbad plats, antal och skadeföljd de senaste 5 åren:

Hastighet på vägen: Trafikmängd: Andel tung trafik:

FAKTA OM STRÄCKAN

Mellan: Längd, meter:

Finns med i kommunens översiktsplan som:

☐ Befintlig cykelväg ☐ Ny cykelväg

Kommer att ingå i ett nät för

☐ Skolväg ☐ Arbetspendling ☐ Tätortsnärt utflyktsmål ☐ Cykelturism

För de två första, bedömd påverkan på cykeltrafiken: ☐ Stor ☐ Medel ☐ Liten

Typ av cykellänk: ☐ Saknad länk ☐ Ny länk

YTTERLIGARE UPPGIFTER

Kontaktperson:

Telefon/e-post:

Remissyttrande till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026-2037

Uppdaterad slutlig version sedan första inlämnandet 2025-06-28

Satsa äntligen på detta angelägna och allmänt efterlängtade infrastrukturprojekt ! Hälsans Väg – GC-väg utmed väg 255 Uppsala/Flottsund-Knivsta/Vassunda

Nu har vi överlämnat 4000 namnunderskrifter till Knivsta kommuns styrelse och fullmäktige. Vi fortsätter samlandet, som möts med stor uppmuntran. Människor undrar varför inget händer. Intresset och stödet är fortsatt stort från byalag, hembygdsföreningar, friluftsföreningar, andra ideella föreningar, verksamheter och allmänheten.

Vi har erfarit från politiker att det är viktigt att GC-vägen utmed väg 255 tas upp som prioriterad på **kommunsamråden** mellan Knivsta kommun och Region Uppsalas Trafik- och samhällsutvecklingsnämnd, TSN, för att kunna tas vidare till Trafikverkets vägplanarbete, vilket är nästa fas i byggplaneringen. Knivsta kommun måste nu tala för projektet med starkare röst. Vi har med vårt ideella arbete i 25 år, hjälpt till att framhålla de väl kända fördelarna för regionen med denna GC-väg. Vi har hejats på och varit delaktiga i Knivsta och Uppsala kommuners planer och erfarit stark medvind för projektet under åren. Se nedan och beskrivet på vår hemsida www.cykelvag255-nu.se.

Kommunerna för fortlöpande samtal med Förvaltningen Trafik- och Samhälle under TSN i Region Uppsala inför beslut om den årliga genomförandeplanen som leder till ny **Länstransportplan**. Det ska vara självklart att denna GC-väg ska namnges där. Vi har fått intrycket att Knivsta kommun för närvarande sedan valet 2022 inte talar med tillräckligt kraftfull röst, utan skjuter upp byggprocessen.

Sedan tidigare finns **avsiktsförklaringar** 2015 av Knivsta och Uppsala kommuner, en **förstudie** gjord av Ramböll AB, publicerad 2014, inom ramen för ett Upplandsbygd Leader-projekt, där vi arbetade tillsammans med Upplandsstiftelsen och med bidrag från kommunerna. En **motion** av S. Zander (C) lades fram till Riksdagen 20/21:335 med allmänt bifall. **Kandidatarbeten** har initierats på Institutionen för Stad & Land, SLU. **Trafikverket** lyfter fram GC-vägen som prioriterad i verkets **åtgärdsvalsstudie** "ÅVS Trafikplats och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling 2020/23170", som viktig och nyttig för en hållbar trafiksituation i den växande södra delen av regionen.

Trafikverket har också kommit med en annan studie TRV 2020/66057 "Väg 255 Gredelbyleden-Flottsund GC-väg" där författaren påstår att denna GC-väg skulle vara "olönsam", "då ett högt antal användare krävs för att uppväga investeringskostnaden" och ha "störst betydelse" för rekreation och att Trafikverket inte vet användarantalet. Att den inte skulle bli lönsam, vänder vi oss mot med bestämdhet. Detta är ett ju ett gammaldags antagande och motsatsen bevisas av och är påvisad av vårt ideella arbete tillsammans med kommunerna, regionen och myndigheter under årens lopp: t ex de 4000 namnunderskrifterna med uttalad vilja till användning av cykelpendling till **arbetsplatser och skolor**, och rekreation och friluftsliv och allmän uppbäckning och påhejande som vi mött snart sagt överallt. Se hemsida www.cykelvag255-nu.se.

Vi har med vår mångåriga verksamhet visat att denna TRV 2020/66057-studies "bedömning" inte håller. Att tiden runnit ifrån vad som antas i TRV 2020/66057 är uppenbar och som måste ses som överbevisat nu för tiden. I takt med utvecklingen av samhällsförhållandena ska inte en sådan förlegad "bedömning" få råda. Vi har aldrig mött det från Trafikverket tidigare. Investeringskostnaden kan inte bli för dyr (=en påhittad bedömning) i förhållande till den största nytta för människor och samhälle som åstadkoms med bygget. "Åtgärden", bygget, sägs inte uppväga investeringskostnaden; vid hur många GC-vägsbyggen vet man hur högt användarantalet blir? Vi påvisar här ett svar.

"Investeringskostnaden, byggande, drift och underhåll" skulle inte uppväga investeringskostnaden, sägs det. Vi påvisar vad som blir följden, när vi framhåller de positiva effekterna och nyttan för samhället med bygget : minskade koldioxid- och andra utsläpp, minskat bilbehov, förbättrad folkhälsa, trafiksäkerhet, motion, rekreation, friluftsliv, en förbindelselänk för cykelpendling stad/land i växande regiondel,

satsning på barn och äldre att kunna komma ut och ta sig fram, minskat stillasittande, tillgänglighet till det lokala näringslivet, turism, = en vinst för samhället och i linje med framtidsinriktad utveckling.

Möjlighet: Kommunerna och regionen kan t ex enas om s.k. förskottering och låna ut pengar till Trafikverkets arbete, så vägplan kan börja.

Knivsta kommun har satt undan finansiering i budget flera år tidigare. Med regionen finns avtal om samarbete om finansiering 40%/60% sedan 2018. Trafikverket inväntar ett avtal att avsatta pengar finns för att starta vägplanarbetet som tar ett par år, men kan ta kortare tid på grund av den befintliga **förstudien**. Knivsta kommun kunde göra något som kommunen kunde vara stolt över. Samarbeta t ex med Uppsala och Sigtuna. En första etapp till en Rikscykel- och Promenadväg i regionens södra del.

Ingegärdsleden: Ingegärdsleden är en vandringssträcka som går i etapper mellan Stockholms Domkyrka, via Sigtuna och till Uppsala Domkyrka. **Förslag:** I Vassunda kunde man slå ihop Ingegärdsleden med den blivande GC-vägen utmed väg 255 till en lättgången fin promenadsträcka fram till Flottsundsbron där Uppsala kommun och Dag Hammarskjölds Väg tar vid in mot Domkyrkan. Det blir en mycket vacker, trygg promenadsträcka för pilgrimsvandring och natur- och kulturvandring. Som det nu är, är sträckan bitvis mycket svårframkomlig i reservat i Knivsta kommun med kuperade, dåligt skötta och förbuskade stigar.

Samarbete med **Svenska Kyrkan** efterlyses. Kanske en finansiell hjälp, förhoppningsvis.

Upprepar än en gång: Denna tätortsnära GC-väg utmed väg 255 erbjuder så många fördelar som få andra GC-vägar kan uppvisa. Trygg arbets- och skolpendling för alla åldrar mellan växande Uppsala och Knivsta kommuner till stora arbetsplatser, många skolor och växande stadsdelar, som Ulleråker, Ultuna, SLV, SVA, Gottsunda/Vårdsätra, Rosendal, BMC, Läkemedelsverket, UAS. Institutioner. Dessutom blir det möjligt att utan bilåkande nå alla de mål för friluftsliv och områdets verksamheter som finns i 255ans närhet: målarstränder, promenadstigar, grönsaksodlingar, häststall, restaurang-konferensverksamheter, kyrkor, unik natur- och kulturmiljö.

Samhällsnyttan bara ökar. Nu också som en **beredskapsåtgärd intill väg 255, den alternativa huvudleden i regionens södra del, om någon katastrof skulle drabba E4an och järnvägen.**

Motortrafikmängden förväntas öka på 255an enligt Trafikverket i takt med de expanderande södra delarna av Knivsta och Uppsala. Sträckan är inte bara en lokal angelägenhet för Knivsta kommun, utan en regionalt viktig led. Vi efterlyser nu mer engagemang från Uppsala kommun och regionen. Låt inte kommungränsen vid Flottsundsbron bli som en osynlig mur för samarbete. Bygget av GC-vägen ligger i bådas, allas, intresse. Vi uppmanar: Hjälp och stöd "lilla" Knivsta kommun. Haka på cykelbanorna på Flottsundsbron och bygg söderut ! Förverkliga äntligen denna GC-väg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255.

Sammanfattning: Hälsans Väg - värd att förverkliga. Denna GC-väg innebär en i högsta grad allmännyttig satsning på hälsovård, miljövård, trafiksäkerhet. Den är en del i en hållbarhetsutveckling av samhället och kommer att användas. Se ovan. Att kommunerna och regionen kan spara pengar och har mycket att vinna är en realitet.

Detta är vårt remissvar daterat 2025-10-15 på remissversion av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026-2037

Ylva Dahlström, ordf., Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255, Uppsala-Vassunda, ideell politiskt obunden förening www.cykelvag255-nu.se



2025-10-17

Ärende: TSN2025-00050

Region Uppsala

lansplan@regionuppsala.se

Remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län, perioden 2026 - 2037

LRF Mälardalen (nedan kallat LRF), har studerat förslaget till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län (nedan kallat länsplanen) och lämnar nedanstående synpunkter.

Regionstyrelsen företräder LRF:s kommunavdelningar i Uppsala, Västmanlands och Stockholms län. Våra medlemmar har sina verksamheter inom de gröna näringarna. Själva marken är en viktig grundförutsättning för produktion av livsmedel, skogsråvara och energi samtidigt som transporter också är en viktig del av jord- och skogsbruk. Många medlemmar har entreprenadverksamhet som en del av sitt företagande, med exempelvis arbete relaterat till konstruktion eller drift- och underhåll av infrastruktur.

Livsmedelsproduktion och transporter hänger ihop

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse och brukningsvärd jordbruksmark får exploateras för väsentliga samhällsintressen endast om alternativ lokalisering saknas. Jämte detta ställer Livsmedelsstrategin (Prop. 2016/17:104, med uppdateringen 2.0) krav på att livsmedelsproduktionen ska öka och bli mer robust, som ett led i en bättre beredskap för kris eller krig.

För att kunna uppnå detta krävs både bevarande av mark för primärproduktion och framkomlighet för transporter knutna till produktion, förädling och distribution. För att vi ska få mat på bordet krävs att en lång kedja av händelser ska klaffa, där transporter och infrastruktur för livsmedelsförädling är viktiga delar. LRF har i flera regionala utvecklingsplaner belyst att samband, stråk mellan anläggningar och brister i infrastruktur kopplat till livsmedelsproduktion behöver kartläggas bättre.

- LRF saknar beredskapsperspektivet i handlingarna. Länsplanen bör belysa att en robust infrastruktur med god framkomlighet för fordon kopplade till livsmedelsproduktionen (eller annan samhällsviktig verksamhet) är oerhört viktigt för regionens beredskap för olika typer av händelser. Infrastrukturen alltid måste balanseras mot själva grunden för livsmedelsproduktionen; marken. Hållbarhetsbedömningen behöver beskriva tydligare den exploatering som krävs och de avvägningar som gjorts och kommer att göras i respektive väg- och järnvägsplan.

- LRF anser att ett generellt problem är att länsplanen saknar mål om transporter kopplade till samhällsviktig verksamhet. Målen om transporteffektivitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet fångar inte upp att vissa typer av transporter eller vissa stråk kan behöva prioriteras. Och där det saknas mål kommer inte heller en utvärdering eller bristanalys att göras. LRF föreslår därför att länsplanen kompletteras med ett mål om robusthet som tydligt kopplar mot funktionsdelen av det övergripande transportpolitiska målet. Det regionala transportsystemet behöver i första hand fungera för de mest viktiga transporterna och vara robust mot störningar, först därefter följer övriga mål.
- LRF föreslår också att arbetet med länsplanen kopplas mot arbetet med den regionala livsmedelsstrategin (LMS), utöver den regionala utvecklingsstrategin (RUS), vilket skulle kunna belysas under kapitlet om regionala mål. Den regionala handlingsplanen för LMS pekar bl.a. på att Uppsala län har glapp i förädlingsledet och utmaningar kopplat till logistik. Satsningar kopplat till detta borde kunna lyftas fram under exempelvis Regional utveckling i kapitlet om åtgärder. Genom en bredare genomlysning på regional nivå kan man identifiera brister kopplat till infrastruktur (stråk, målpunkter, anläggningar osv) och lyfta rätt fråga i rätt regional plan. LRF föreslår att medel i länsplanen avsätts för analys av brister och åtgärder kopplat till LMS. Ytterligare ett sätt att arbeta med frågan är att bjuda in LRF till åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Det sker i delar av landet, men inte i alla våra regioner.
- LRF efterlyser också en mer nyanserad beskrivning av gods. Flertalet beskrivningar av gods i länsplanen verkar avse långväga transporter och godsflöden mellan olika delar av Sverige. Det är naturligtvis rätt och viktigt, men livsmedelskedjan omfattar både korta och långväga transporter. Detta behöver förtydligas i länsplanen.
- För företag på landsbygden är infrastruktur i form av vägar avgörande. Det finns egentligen inga valmöjligheter gällande transportsätt av varor till och från verksamheten. Särskilt det enskilda vägnätet är av vikt och får inte glömmas bort i sammanhanget. Den absoluta majoriteten av de transporter som krävs för produktion av livsmedel, energi och träråvara är beroende av det enskilda vägnätet. Detta behöver förtydligas.
- Länsplanen fokuserar på brister i det mest trafikerade vägnätet, medan övriga länsvägar och enskilda vägar nämns med några rader. Ett ensidigt fokus på de stora godsstråken och de mest trafikerade vägarna medför att regionala brister kopplade till livsmedelsproduktion eller brister vid behov av omledning av trafik riskerar att missas. Här

behöver ovanstående analys kopplat till LMS göras för att identifiera behov av åtgärder för övriga länsvägar och enskilda vägar.

- LRF noterar att det framgår att regionen kommer att genomföra utredningar av olika slag och att det finns medel för ännu odefinierade åtgärder. LRF uppmanar regionen att inför detta ha dialog kring LMS.
- För de namngivna objekten i länsplanen samt vid trimningsåtgärder i stråk anser LRF att det är av yttersta vikt att framkomlighet för transporter kopplade till de gröna näringarna inte glöms bort i den fortsatta planeringen. Det finns en risk att trafiksäkerhetsåtgärder försämrar framkomligheten i onödan.
- För de namngivna objekten i länsplanen samt vid trimningsåtgärder i stråk anser LRF att det är av yttersta vikt att klimatanpassning inte glöms bort i den fortsatta planeringen. Vid dimensionering av avvattning, åtgärder osv. behöver marginal finnas för att inte orsaka problem med översvämningar på omgivande mark. Detta är särskilt viktigt för att undvika påverkan på livsmedelsproduktion.

Långsiktiga överenskommelser skapar trygghet

LRF välkomnar den generella satsning som nu görs på att återta underhållsskulden i vägnätet. Såväl LRF:s medlemmar som Trafikverket, regionerna och Försvarmakten behöver breda och långsiktiga överenskommelser om transportsystemet.

Länsplanen omfattar nyinvesteringar i det regionala vägnätet medan den nationella planen finansierar vidmakthållandet (reinvesteringar, drift och underhåll) av det regionala vägnätet.

- LRF önskar, generellt sett, att vägunderhåll ska prioriteras framför nyinvesteringar med målet att återta underhållsskulden i hela vägnätet.
- Vad LRF förstår håller Trafikverket på med ett kompletterande underlag om enskilda vägar, varför LRF uppmanar regionen att delge detta yttrande med Trafikverket. Många av våra synpunkter kan också behöva övervägas och hanteras inom ramen för EBS-samarbetet.

LRF vill slutligen påminna regionen, Trafikverket och EBS-gruppen att vi gärna deltar i olika former av samråd eller nätverk. Vi har förtroendevalda och tjänstepersoner som kan ge såväl det regionala, som det lokala perspektivet.

Tomas Olsson, ordförande LRF Mälardalen, tomas.olsson@lrf.se



2025-10-15

Till: Region Uppsala

Remissvar Länsplan 2026 - 2037 Uppsala

Synpunkter från Riksförbundet Enskilda Vägar

Det finns idag 60 000 mil väg. Av dessa utgörs endast ca 14 000 mil av vägar under statligt eller kommunalt väghållningsansvar, resterande ca 46 000 mil är enskilda vägar. I siffran inkluderas även skogsbilvägar. Enskilda vägar som är berättigade till årligt driftsbidrag måste antingen vara en kilometer med permanentboende, vara av betydelse för näringslivet eller det rörliga friluftslivet. För närvarande finns 22 500 väghållare som erhåller bidrag för 7 400 mil enskild väg, av dessa är 244 mil belägna inom Region Uppsala där det totalt finns ca 500 mil enskilda vägar. Resterande mil enskild väg bekostastas helt och hållet av de boende längs vägen men även dessa vägar har en stor och ökande betydelse för den sammanhållna infrastrukturen och beredskapen i Sverige.

Allmänt kan sägas att satsningar och utveckling av den infrastruktur som det enskilda vägnätet utgör har positiva effekter för jord- och skogsbruk, lokalt näringsliv och för det rörliga friluftslivet som alla är beroende av ett välfungerande finmaskigt vägnät.

Riksförbundet är positiva till att regionen avsätter 48 miljoner till bland annat de enskilda vägarna även om det är oklart exakt hur mycket som kan användas till just enskilda vägar. REV kan konstatera att det är bra att Trafikverket får använda medlen efter identifierade regionala behov men att pengar bör öronmärkas då de annars riskerar att enbart gå till trimningsåtgärder. Många enskilda vägar är av stor betydelse för att binda samman det statliga och kommunala vägnätet och många som pendlar startar sin morgon på en enskild väg.



Riksförbundet Enskilda Vägar

REV anser också att det bör finnas utpekade medel som kan användas till bärighetsförstärkning på enskilda vägar. När BK4 reformen rullas ut medför det ett ökat behov av bärighetsförstärkning även på det enskilda vägnätet. Här kan nämnas broar som en risk då många broar idag inte tål höga laster. Det ligger i samhällets intresse att vägarna byggs på ett ändamålsenligt sätt och skapar möjligheter för effektivare transporter genom hela vägnätet. Inte minst för ett effektivare jord och skogsbruk.

Stockholm som ovan

Maria Sigfridsdotter

Ordförande och regionansvarig för Region Öst

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) är en opolitisk och icke vinstdrivande organisation för föreningar som sköter enskilda vägar i Sverige. REV har till uppgift att förenkla de enskilda väghållarnas vardag, tillvarata deras intressen och representera dem gentemot politiker, myndigheter och organisationer. Förbundet har drygt 13800 medlemsföreningar som alla är enskilda väghållare. Medlemsföreningarnas drygt 5500 mil vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och betjänar tillsammans mer än var fjärde fastighet i Sverige.

Region Uppsala

Trafik och Samhälle

lansplan@regionuppsala.se

Dnr: TSN2025-00050

Yttrande över förslag till Länstransportplan för Uppsala län

Stockholms Handelskammare i Uppsala län har tagit det av Region Uppsalas förslag till länstransportplan för perioden 2026-2037.

Sammanfattning

Handelskammaren anser att remissunderlaget är väl underbyggt och kartläggningen av olika brister i transportsystemet är både omfattande och genomarbetad. Planen bygger vidare på prioriteringar och principer som förädlats under flera planperioder, vilket säkrar en god kontinuitet i genomförandet.

Den viktigaste prioriteringen för näringslivet i Uppsala län är att fyrspåret påbörjas och slutförs så snart som möjligt. I länstransportplanen behöver tillräckliga medel reserveras till fyrspårsrelaterade kostnader för att tydligt markera satsningens vikt.

Handelskammaren föreslår att länsplanen kompletteras med en analys ur ett beredskapsperspektiv, mot bakgrund av försvarets starka närvaro i Uppsala och Enköping, samt länets strategiska betydelse för landets totalförsvar.

Handelskammaren ifrågasätter realismen i tidplan för produktion av Arosbanan till 2033-2037 och föreslår att en studie av stråkets förbättrade tillgänglighet inte begränsas till järnväg.

Handelskammarens yttrande

Handelskammaren är en medlemsorganisation för företag inom alla branscher och alla storlekar, i hela Uppsala och Stockholms län. Detta remissvar bygger på dialog och samtal med ett stort antal medlemsföretag som svarar för en betydande del av arbetsmarknaden i länet.

Med detta som utgångspunkt är Handelskammarens generella uppfattning att förslaget till länstransportplan 2026-2037 innebär förbättringar av länets transportinfrastruktur, även om det ekonomiska utrymmet naturligtvis är otillräckligt för att fullt ut motsvara behoven.

Lagt kort ligger

Denna version av länstransportplan bygger vidare på en planeringstradition och principer som förfinats och utvecklats under flera generationer av planer, allt sedan 1990-talet.

Fokuseringen på huvudsakliga stråk, stationsorter och ett sammanhållet län har länge varit mål att sträva mot, och bidrar därför till långsiktighet och förutsägbarhet i planeringen.

Handelskammaren bedömer att Region Uppsala i allt väsentligt täckt in dagens brister i transportinfrastrukturen, mycket tack vare återkommande dialoger med kommunerna och en god kännedom om de faktiska förhållandena. Dock ser vi en förbättringspotential i processen genom att Region Uppsala försäkras sig om att utveckla dialogen med näringslivets företrädare, de stora arbetsnoderna och arbetsgivarna. Helst innan förslaget skickas på remiss.

Transportinfrastrukturen och höjd beredskap

I regeringens direktiv inför planperioden ställer det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato nya krav på transportinfrastrukturen. Enligt regeringen behöver transportsektorn utveckla och stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. I uppdraget till Trafikverket om nationell plan skulle därför totalförsvarets behov av transportinfrastruktur beaktas, särskilt när det gäller behovet av att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap.

Uppsala län har genom det geografiska läget i huvudstadsregionen och en stark försvarsnärvaro i Enköping och Uppsala, en viktig funktion för landets beredskap, exempelvis när det gäller livsmedels- och energiförsörjning, militära förflyttningar och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd, med mera.

Handelskammaren ser ett behov av att komplettera aktuell remissversion med en analys av länets transportinfrastruktur ur ett beredskapsperspektiv, på samma sätt som i den nationella planen. Analysen bör beakta frågor kring bärighet, redundans, öst-västliga transportbehov och sårbarheter i nuvarande infrastruktur samt tillgänglighet till exempelvis hamnen i Hargshamn (se nedan).

Handelskammarens prioriteringar

Handelskammaren delar analysen av de bristområden som lyfts kring framkomlighet inom kollektivtrafiken och godstransporter och tillgänglighet till bytespunkter för att nå större arbetsplatser. Detta innebär att Handelskammaren står bakom satsningar på spårutbyggnad med fyra spår, investeringar i en trafiksäker gång- och cykelväg, samt upprustning av båda sträckorna längs väg 55, från Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund.

Fyrspåret

En betydande del av länstransportplanens medel allokeras till åtgärder för utbyggnaden av fyra spår och tillhörande bostadsbyggande. Handelskammaren har under många år drivit frågan och betydelsen av utbyggda kommunikationer mellan Stockholm och Uppsala, eftersom det är avgörande för arbetsmarknadens funktion och kompetensförsörjning till ett växande och expansivt näringsliv. Fyrspåret får landets viktigaste tillväxtnod mellan Stockholm-Arlanda-Uppsala att fungera bättre.

Vi är därför positiva till besked i nationell plan om igångsatt planering och framtagande av järnvägsplan för sträckan Uppsala C-Bergsbrunna, samt plankorsning i Knivsta. Handelskammaren står också bakom de avtal som tecknats mellan staten, Knivsta,

Uppsala och Region Uppsala om fyrspår, byggande av bostäder och en kapacitetsstark kollektivtrafik. Vi ser samtidigt med oro över de oklarheter som uppstått kring förutsättningarna att bygga en bro över Fyrisån, eftersom det kan äventyra hela avtalets upplägg.

Fyrspåret har stor betydelse för hela landets utveckling och tillgängligheten till bland annat Arlanda för regionerna norr om Uppsala.

Väg 288

Väg 288 har varit högt prioriterad under flera planperioder och har fram till idag resulterat i kortare restider och bättre tillgänglighet till den enda kommun i länet som saknar tåg för persontrafik. Vägens färdigställande till Gimo har inneburit en stor fördel för näringslivets transporter och för de stora arbetsplatserna att kunna rekrytera personal från ett vidare upptagningsområde. Konkurrenskraften har därmed stärkts och förbättrat arbetsmarknadens funktion.

Handelskammaren står bakom förslaget om utbyggnad av den sista etappen av väg 288 mellan Gimo och Börstil. Motiven är flera. Det handlar dels om att näringslivet i Norduppland står inför nya betydande investeringar. En av världens bästa och mest hållbara industrier finns redan i Gimo genom Sandvik Coromant och på Forsmarks Kraftverk produceras planerbar el som förser var sjätte lampa i landet med el. Utbyggnad av SFR och etablering av slutförvaret har påbörjats och fler investeringar är planerade i området. I området väntas således investeringar på över 50 miljarder kronor och uppemot 5000 nya arbetstillfällen.

Allt detta talar för att behovet av transporter och arbetsresor till och från området kommer att öka och pågå under lång tid. Förbättrade kommunikationer och god tillgänglighet bidrar även till regiondelens attraktivitet vad gäller boende och fler bostäder, vilket leder Handelskammaren till slutsatsen att prioriteringen av väg 288 kvarstår. Det är vidare prioriterat att förbättra trafiksäkerheten längs väg 76, inte minst för att underlätta kollektiva transporter och arbetspendling längs stråket.

Hargshamnsbanan

I förslaget till länstransportplan saknas beskrivning av behovet av en upprustad järnväg mellan Dannemora gruva och Hargshamn. Den aktuella järnvägen ingår visserligen i det nationella järnvägsnätet, men har en stor betydelse i ett samlat regionalt transportsystem. Förutsättningarna har tidigare prövats om järnmalm från Dannemora gruva skulle kunna föras ut via Hargshamn, men då järnvägens skick innebär begränsningar både i transporterad volym och hastighet kommer utförsel istället att gå västerut via Örbyhus.

Hamnen i Hargshamn har genom den slutförda farledsfördjupningen stor ekonomisk och miljömässig nytta för transportsektorn i Stockholm-Mälarenregionen, vilket bekräftas av att Lantmännen nyligen beslutat sig för att investera i hamnen och dubbla volymhantering av spannmål. Hamnen har även en viktig funktion för regionen ur beredskapsperspektiv, både för in- och utförsel av materiel. Inte minst det senare motiverar att Hargshamnsbanan upprustas för att kunna bära fler och tyngre transporter än idag.

Handelskammaren föreslår därför att Trafikverkets tidigare genomförda behovsanalys och åtgärdsvalsstudie återaktualiseras och följs upp av en investerings- och finansieringsplan,

som utarbetas i samverkan mellan Region Uppsala, kommunen, hamnbolaget, exploatören, Trafikverket och andra delar av näringslivet.

Arosbanan

Länge emotsedda investeringar i väg 55 kommer att förbättra kommunikationerna mellan Enköping och Uppsala. Mälardalsrådet, Region Uppsala och flera av länets kommuner har i många år även lyft fram behovet av en järnvägsförbindelse mellan Enköping och Uppsala, som kopplar ihop Mälardalenregionens västra delar med Arlanda. Detta ses ofta som en naturlig kompletterande länk mellan en fullgod järnväg mellan Oslo-Stockholm.

Järnväg längs Arosstråket har studerats och utretts i olika omgångar sedan början av 1990-talet och återkommit i olika översiktsplaner, länsplaner och regionala strategier sedan dess, dock utan att några substantiella steg tagits mot byggstart.

Frågan har således legat på bordet i 30 år, utan att bindande avtal tecknats, investeringsmedel avsatts eller att objektet lagts in i nationella planer. I nationell plan 2026-2037 finns den inte med.

I länstransportplanen avsätts emellertid 20 mkr till en förberedande studie för Arosbanan, där planerad produktion är avgivet till perioden 2033-2037.

Handelskammaren ifrågasätter realismen i denna tidplan. I Trafikverket förslag till nationell plan nämns inte Arosbanan över huvudtaget. Prioriteringen har således ännu inte vunnit nationellt gehör. Till fyrsåret har 17 miljarder avsatts, efter mer än 35 års påtryckningar. Arosbanan, som är dubbelt så lång och i ny sträckning, torde således bli betydligt dyrare. Kanske uppemot 35 mdr i dagens penningvärde. Eller mer.

Handelskammaren instämmer i de bakomliggande argumenten till Arosbanan, men måste med hänsyn till den svaga nationella uppbackningen och höga kostnaden, väcka frågan om huruvida detta projekt någonsin kommer att bli av. I vart fall inte förrän en bra bit efter 2050.

Mot denna bakgrund föreslår Handelskammaren att den förberedande studien för Arosbanan inte begränsas ensidigt till att förbereda järnväg, utan istället tar en bredare ansats kring hur den öst-västra förbindelsen ska kunna utvecklas när Dalabanan rustats, väg 55 byggts ut, Oslo-Stockholm färdigställt och den tekniska utvecklingen medger elektrifierade och snabba transportsätt.

Uppsala 2025-10-16

Tomas Stavbom

Regionchef



Sveriges Åkeriföretag
Edvard Berlingsgatan 3
75450 Uppsala

Remissvar från Sveriges Åkeriföretag angående Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län För planperioden 2026–2037

Sveriges Åkeriföretag är med ca 4500 medlemsföretag och 38 000 fordon åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag lämnar följande synpunkter till Länsplanen;

För att länet skall kunna utvecklas behöver frågor av nationell påverkan även tas upp i den regionala dialogen. Sveriges Åkeriföretag har identifierat sju punkter som har betydande roll för regionens utveckling, som också direkt påverkar funktionaliteten regioner emellan samt utvecklingen av hela Sverige i stort.

- **Laddinfrastruktur:** Omställningen tar fart och åkerinäringen är inte sen på bollen. Medlemmar är positiva och vill vara en del av lösningen och behöver därför rätt förutsättningar för att kunna göra sina investeringar. Idag finns det lastbilar att köpa med att kunna ladda vid åkeriet eller terminalen är svårare. Elnätet behöver byggas ut för att ge företagen nog med effekt för att kunna ladda sina fordon. Åkerinäringen behöver först och främst högre effekt och en bättre distribution i elnätet till speciellt områden där åkerierna finns och verkar. I andra hand behövs laddning i hög effekt under kortare tider längs med våra större vägstråk. Det är en absolut nödvändighet för omställningen till el för åkerinäringen och Sveriges Åkeriföretag finns behjälpliga för regionen i identifieringen av strategiska plaster när nätet behöver förbättras. Här kan regionen vara drivande röst mot elnätsleverantörerna och driva på kommunerna att upplåta mark för laddplaster och laddinfrastruktur. Regionen kan ha en samordnande funktion i tillståndsprocesserna när det gäller att bygga laddinfrastruktur i de olika kommunerna.
- **Bärighetsklasser och NVDB:** Trots att bärighetsklasserna som speglas i nordisk vägdatabas (NVDB) inte är direkt kopplat som ett ansvar hos regionen så är det av stor vikt för utvecklingen av regionen att dialogen med kommuner och deras uppdatering i NVDB även finns från Regionens sida. Med lägre bärighetsklasser hämmas samhället i form av högre transportkostnader, lägre trafiksäkerhet samt sämre miljöprestanda.

- **Längre fordon:** Kort och gott så får blir det mer transporeffektivt med längre fordon som kan få med sig mer gods. Likt punkten ovan om bärighet så har regionen även här ett ansvar att föra dialog för att öppna upp vägar för längre fordon.
- **Uppställningsplatser för släp intill tätorter:** Vid lossning av gods i tätorter är det ofta så att det inte finns någon laglig plats att ställa av ett släp för att åka in och lossa i tätorten. Detta resulterar ofta i böter. Sveriges Åkeriföretag önskar att Regionen tar en samordningsroll i upprättandet av temporär uppställning av släp intill tätorter. Uppställningsplatser bör vara tidsbestämd på förslagsvis 4 timmar. I många fall rör det sig om gods som skall in till en storstad där uppställningsplatsen behöver ligga i en annan kommun. För att kunna bibehålla den transporteffektivitet som idag finns är uppställningsplatserna nödvändiga.
- **Vägunderhåll:** Det är av yttersta vikt att våra vägar är farbara. Ett starkt och tillförlitligt transportsystem förutsätter att ansvariga myndigheter säkerställer såväl vinterväghållning som det generella vägunderhållet på en nivå som motsvarar de faktiska behoven under årets mest krävande månader, med hög beredskap, särskild hänsyn till tung trafik samt effektiv regional samordning.
- **Rastplatser:** Åkerinäringen är i behov av rastplatser för att kunna ta sin lagstadgade vila. Tyvärr så har kontrollplatser och rastplatser stängts ner trots att det redan innan fanns för få. För att regionen ska kunna vidare utvecklas så behövs rastplatser, uppställningsplatser och säkra rastplatser i anknytning till industri och längs våra vägar. För att säkerställa ett effektivt logistikflöde för det lokala näringslivet och samtidigt avlasta rastplatserna längs huvudvägnätet är det av stor vikt att kommunerna tillhandahåller rast- och uppställningsplatser i närhet till strategiska industriområden. Detta bör ske i samordning med regionen för att uppnå bästa möjliga planering och resursutnyttjande.
- **Åkerinäringens roll för beredskap:** Sveriges Åkeriföretag samarbetar nära Försvarsmakten om beredskap för transporter i Sverige. Regionerna har ansvar att logistiken fungerar vid samhällsstörning och att vägar är farbara och infrastruktur fungerar. Befolkningen måste försörjas även vid en eventuell samhällsstörning. Vi uppmanar att regionerna samverkar sinsemellan för att undvika komplikationer som kan uppstå vid varje regions individuella lösning samt skapa kompatibilitet över regiongränserna. Vidare uppmanar Sveriges Åkeriföretag regionerna att söka samband med förvaret om de logistiklösningar som just nu upprättas och dra nytta av de strukturerna.

Förutom dessa övergripande punkter lämnar Sveriges Åkeriföretag följande kommentarer till Länsplanen:

- Som kommentar till stycket 3:6 på sidan 26:

”Inom Uppsala län finns det ett antal felande länkar i godsnätet kopplat till låga bärighetsklasser. Ansvar 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.”

Här vill vi betona det ansvar som även Region Uppsala har, på att trycka på för dessa förändringar att ske. Detta behöver således vara en dialog även hos Region Uppsala och Länsstyrelsen. Vi förstår att ni inte har huvudansvaret för detta. Dock behöver ni ha dialoger med kommuner och Trafikverket kring hur ni samverkar till att bärighetsklasserna systematiskt åtgärdas.

- Gällande åtgärds punkt 1:2 på sidan 15, och de strategiska inriktningarna beskrivna under 1.2.1 och 1.2.2 vill Sveriges Åkeriföretag betona att för att stötta omställningen till hållbara transporter behöver infrastrukturen byggas ut, både el och gas, samtidigt behöver åkerinäringen i ett övergångsskede även ha tillgång till HVO. Här är därmed nödvändigt att Region Uppsala kartlägger flöden samt möjliggör laddning på depå och terminal.
- Kommentarer till satsningen på nya cykelvägar: Positivt att separera trafikslagen för att skydda de oskyddade trafikanterna. Lastbilarna kommer att fortsätta behövas, men trafiksäkerheten är prioriterad. Vi stöttar starkt initiativen.
- Bilaga som hanterar brister och påtalar väg 55: *”kommunala bristfördjupningar”*; Denna sträcka är en hjärtefråga för flera av våra medlemsföretag. Något som inte får glömmas bort i beskrivningen av brister på denna väg är dess bärighetsklass (idag BK1) med ett behov av uppgradering till BK4. En utredning av bland annat en bro längs med sträckan behöver göras – däri ligger en kostnad, men vi vill påpeka vinsterna med en uppklassning av sträckan:
 - färre tunga fordon längs med vägarna (en naturlig konsekvens av att de får lasta tyngre) vilket skulle bidra till miljömässiga, ekonomiska och sociala hållbarhetsmål.
 - Därtill ökar trafiksäkerheten med färre tunga fordon på sträckan, vilket också bidrar till att minska köbildningar. Än mer prioriterat blir detta med

etableringen av Aros Park och Försvarsmaktens ökade närvaro, som också nämns i denna bilaga (s. 15).

- Alla de industrietableringar som nämns (potentiella eller planerade) behöver ha nödvändig infrastruktur, tillräckligt med effekt att hemmaladda, och den högsta bärighetsklassningen, för att nämna några nödvändiga grundförutsättningar.
- Kommentar till Regional bristbeskrivning - Bilaga s. 5 ”*rastmöjligheter för yrkestrafikanter*” (där av tabellen går att utläsa att här bedöms inga eller små brister finnas). Detta är något som åkerier inte håller med om.
- Kommentar till s. 16, gällande väg 288 (Uppsala – Jälla) ställer vi oss mycket positiva till planerade åtgärder på sträckan, som i dagsläget beskrivs som mycket problematisk av vissa åkerier.
- Kommentar gällande väg 600 (s. 19) och dess rastmöjligheter för yrkestrafik är på väg att bli noll, eftersom det i dagsläget byggs bort. Detta påverkar yrkestrafiken negativt.

Jacob Hartman
Regionchef

Hanna Magnusson
Branschföreträdare

Yttrande gällande remissversion av Region Uppsalas länsplan 2026-2037

Vägnätet och kollektivtrafiken har stor betydelse för att länsinvånarna möjligheter att ta sig ut i naturen, men ibland är vägnätet också en barriär som gör det svårt att röra sig mellan naturområden.

I Upplandsstiftelsens arbete med att etablera vandrings- och cykelleder i länet har vi mött problem med att hitta platser att passera större vägar. Det gäller t ex väg 55 mellan Örsundsbro och Litslena och väg 56 mellan Heby och Tärnsjö där det är flera mil mellan passager som är öppna för allmänheten. Det begränsar möjligheten att etablera leder men i ännu högre grad människors möjlighet att röra sig i och till naturen.

Upplandsstiftelsen uppskattar att det finns rekommendationer i länsplanens bristanalys för regionala vägar att åtgärda brister i GCM-passager. Vi skulle också vilja att man i länsplanen gjorde tydligt att det är viktigt att prioritera möjligheterna för gångare och cyklister att passera större vägar i framtida vägprojekt.

Frågan om gångare och cyklisters passage över större vägar behöver även stärkas i hållbarhetsbedömningen. Skrivningarna om att arbeta med ökad cykelbarhet i länet (Målområde 1 och 3) är positiva och kan bidra till både förbättrad folkhälsa och möjligheter att komma ut i naturen utan bil. Det kan också möjliggöra fler cykelstråk och cykelleder, vilket i sin del kan vara en del i en landsbygdsutveckling och en bas för besöksnäring.

Thomas Bertilsson

VD Upplandsstiftelsen

Remissyttrande

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2026–2037

Inledning

Föreningen *Utveckla Örbyhus Tobo Vendel* tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissförslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för perioden 2026–2037.

Vi representerar boende och föreningsliv i norra delen av Tierps kommun och vill särskilt framhålla behov och förutsättningar längs väg 292 (det så kallade Bruksstråket) och våra stationsorter som är knutna till Ostkustbanan (Örbyhus och Tobo).

Planförslaget lyfter fram utvecklingspotentialen i dessa orter. Vi delar den bedömningen men vill påpeka att en sådan utveckling förutsätter att trafiksäkerhet, tillgänglighet och hållbara transportlösningar prioriteras tydligare i den slutliga planen.

Våra synpunkter

1. Gång- och cykelvägar längs väg 292

Planen anger att det saknas cykelbarhet längs väg 292 ("Det är undermålig cykelbarhet på sträckan"). Vi vill understryka vikten av att detta problem åtgärdas. För att förbättra trafiksäkerhet och hållbarhet behöver sammanhängande cykelvägar anläggas längs hela sträckan, det är särskilt relevant för ÖTV-området. Vi ser det av absolut vikt att den regionala cykelstrategin/planen snarast uppdateras, vilket även är en rekommendation i den regionala bristbeskrivningen.

2. Stationstillgänglighet och kollektivtrafik

Örbyhus och Tobo är stationsorter på Ostkustbanan. För att främja kollektivtrafikens attraktivitet krävs trygga och tillgängliga gång- och cykelvägar till stationerna, välbelysta bytespunkter och en god integration mellan tåg och buss (i vårt fall särskilt viktigt mot Vendel). Detta skulle kunna framgå tydligare i åtgärdsplanen.

Avslutning

Sammanfattningsvis ser vi positivt på att vår del av Tierps kommun uppmärksammas i länsplanen. Vi hoppas att våra synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet med länsplanen.

Med vänlig hälsning,

Styrelsen för föreningen Utveckla Örbyhus Tobo Vendel, 2025-10-16

Remissvar – Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037 i Uppsala län. (d.nr: TSN2025-00050)

Avsändare:

Hargshamns Bygderåd

Kontaktperson: Erik Ljungholm, e.ljungholm@telia.com

Datum: 2025-10-14

Inledning

Hargshamns Bygderåd tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037.

Vårt yttrande utgår från Östhammars kommuns senaste översiktsplan, där målbilden för trafik och kommunikationer betonar vikten av att kust och inland binds samman genom hållbara, säkra och effektiva transporter.

Bygderådets synpunkter grundar sig i lokala erfarenheter av boende och vardaglig pendling samt en vilja att bidra till ett robust och klimatsmart transportsystem i hela den östra delen av länet.

Vi vill särskilt framhålla fem områden som vi anser är centrala för att uppnå länsplanens mål om tillgänglighet, regional utveckling och klimatnytta:

- Upprustning av järnvägsförbindelsen Hallstavik–Örbyhus
- Införande av anropsstyrd busstrafik i glesbygd
- Förbättrade pendlingsmöjligheter inom Roslagsstråket
- Återetablering av bussförbindelse mellan Gimo och Hargshamn
- Åtgärder för väg 76 samt cykelleder längs statliga vägar

Järnvägsförbindelsen Hallstavik–Örbyhus

Den befintliga järnvägssträckan, Hallstavik–Hargshamn–Gimo–Österbybruk–Dannemora–Örbyhus, används i dag för godstrafik i begränsad omfattning, men har stor potential att bidra till hållbara transporter. Då järnvägen bl.a saknar elektrifiering finns behov av modernisering - men också en möjlighet att använda sträckan till test- och utvecklingsmiljö för ny teknik, exempelvis batteridrivna och förarlösa tåg.

Vi föreslår att järnvägssträckan inom planperioden rustas upp till en fullt fungerande bana för all typ av godstrafik och att en förstudie initieras med syfte att pröva potentialen för framtida persontågstrafik.

Motiv:

- **Klimatnytta och avlastning av vägnätet:** Hargshamns hamn, som är av riksintresse, befinner sig i ett expansivt skede och lastbilstrafiken till hamnen ökar stadigt. En upprustad järnväg skulle inte bara möjliggöra miljövänligare godstransporter, utan även avlasta väg 292 och skapa en bättre boendemiljö utmed väg 292 och i Hargshamn. Det skulle också ge bättre trafiksäkerhet, minskat slitage och lägre utsläpp.
- **Regional tillväxt och forskning:** Satsningen skulle binda samman flera av regionens tätorter och arbetsplatser (såsom Holmen Paper -Hallstavik, Sandvik Coromant - Gimo, Grangex - Dannemora), stärka näringslivets logistik och kunna erbjuda en innovativ testmiljö för framtidens fossilfria transporter och kollektivtrafik.
- I Östhammars kommuns översiktsplan, (med sikte på 2040), finns också ett uttalat mål om lokala persontåg sträckan (Hallstavik) Hargshamn - Örbyhus.

Anropsstyrd busstrafik i glesbygd

Frågan om anropsstyrd kollektivtrafik nämns, så vitt vi vet, varken i länsplanen eller i Östhammars kommuns senaste översiktsplan, trots att en sådan lösning skulle kunna vara ett viktigt komplement till befintlig linjetrafik.

Vi föreslår att Region Uppsala utreder ett system motsvarande det som används i Region Östergötland, där resor bokas via app eller telefon och samordnas med ordinarie linjetrafik.

Det skulle:

- förbättra rörligheten i glesbygdsområden,
- öka tillgången till kollektivtrafik för ungdomar, äldre och personer utan bil,
- komplettera fasta linjer i delar av regionen med begränsade möjligheter för pendling till olika målpunkter.

Pendlingsmöjligheter inom Roslagsstråket

Roslagsstråket, (Gävle–Karlholmsbruk–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–Norrtälje), är ett prioriterat stråk i både länsplanen och Östhammars kommuns översiktsplan.

Kommunens mål är att kust och inland ska bindas samman genom hållbara och effektiva transporter, men dagens kollektivtrafik motsvarar inte detta.

Som exempel kan nämnas att en resa mellan Östhammar och Gävle tar nästan tre timmar med kollektivtrafik, jämfört med en timme med bil. Förbindelserna mot Norrtälje har liknande problem.

För att öka tillgängligheten och göra kustzonen mer attraktiv för boende och företagande behöver Roslagsstråket utvecklas till ett pendlingsstråk med samordnade satsningar på vägar, kollektivtrafik och järnväg.

Brist på bussförbindelser mellan Gimo och Hargshamn

Tidigare fanns en busslinje (458) mellan Gimo och Hargshamn som dessvärre är nedlagd.

Det innebär att boende längs sträckan idag saknar en direkt förbindelse för arbete, utbildning och service.

För att återknyta kust och inland bör Region Uppsala utreda nya eller anropsstyrda busslösningar längs denna sträcka.

Väg 76 och cykelleder längs statliga vägar

Väg 76 är en central del av Roslagsstråket och den viktigaste förbindelsen mellan Norrtälje, Östhammar och Gävle.

Trots vägens betydelse framgår inga konkreta åtgärder eller prioriteringar, såvitt vi kan bedöma, för väg 76 i länsplanen. Vidare visar Region Uppsalas bilaga ”Kommunala bristfördjupningar” att hela väg 76 genom Uppsala län, har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig, smal och saknar vägren.

Sträckan Östhammar – länsgränsen mot Stockholm har också betydande brister.

I bilagan Bristbeskrivningar regionalt vägnät Uppsala län (2024-04-04) framgår dessutom att flera av de funktionellt prioriterade vägarna i östra delen av länet, däribland väg 76, uppvisar trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister, smala vägar med tung trafik samt avsaknad av cykelpendlingsmöjligheter mellan tätorterna.

Vi anser därför att väg 76 bör ges tydligare fokus i den regionala planeringen och prioriteras för:

- ökad trafiksäkerhet och framkomlighet,
- förbättrade kollektivtrafiklösningar,
- gång- och cykelanslutningar vid tätorter och målpunkter.

Vi kan heller inte se att frågan om cykelleder längs statliga vägar behandlas i länsplanen, trots att sådana leder är avgörande för trafiksäkerhet, folkhälsa och hållbar pendling.

Utbyggda cykelstråk skulle påtagligt förbättra säkerheten och tillgängligheten i hela regionens kust- och inlandssamband.

Slutkommentarer

Vi ser fram emot att region Uppsala tar till sig de synpunkter som framförs i vårt remissvar och beaktar dem i det fortsatta arbetet med länsplanen. För oss som bor och verkar i området är en väl fungerande infrastruktur avgörande för att vardagen ska fungera, för att unga och äldre ska kunna resa tryggt och för att kust och inland skall hållas samman.

Genom bättre vägar, förbättrad kollektivtrafik, ny teknik och säkra cykelvägar kan hela Roslagsstråket utvecklas till ett modernt och hållbart transportsystem som gynnar både invånare och näringsliv och kustkommunernas utveckling.

Med vänlig hälsning Hargshamns Bygderåd /gm Erik Ljungholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037 – synpunkter Länna byalag

Länna byalag har endast intresse av att lämna synpunkter på Länsplanen i de fall då den berör vårt intresseområde, vilket motsvarar ungefär Länna skolas upptagningsområde. Vi instämmer i mångt och mycket med bilagan Kommunala bristfördjupningar, avsnittet om Almungestråket där bristerna längs väg 282 beskrivs. Trafikverkets ÅVS från 2017 pekar också ut flera brister som ännu kvarstår.

Säkerhetshöjande åtgärder längs väg 282

Som tidigare framfört i remissvar på Trafiknätsplan 2024 så är det av stor vikt för oss att väg 282 mellan Länna och Gunsta, samt mellan Länna och Almunge, förbättras för att uppfylla de trafikpolitiska målen (ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet, ökad tillgänglighet, öka barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet samt att förbättra förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel).

En separat cykelväg längs med väg 282 skulle uppfylla dessa mål, men även en breddning av vägen med bredare vägren skulle medföra ökade möjligheter för olika trafikslag att samexistera. Länna ligger inom cykelpendlingsavstånd från Uppsala (15 km), särskilt nu när elcyklar är vanligare men de cirka 9 km som skiljer Länna från Gunsta (där cykelbana finns till Uppsala) är ett hinder för trygg och smidig cykling. Mellan Lännalöt och Hallkved omges vägen av skog och en ledningsgata, vilket torde göra den delen av sträckan billig och enkel att förbättra. Om det saknas pengar för att åtgärda hela sträckan Lännalöt-Gunsta kanske åtminstone denna sträcka kan rymmas inom en mindre budget, t.ex. som en trimningsåtgärd "GC-åtgärder inom prioriterade stråk".

Vid Selknä finns en kurva med backkrön mellan infarterna till Skogsängen och Bröte med dålig sikt och låg framkomlighet för större fordon. Här skulle väg 282 kunna dras om cirka 200-400 m för att få en rakare sträckning. Det skulle förbättra både säkerhet, körtider och framkomlighet.

Flera bostadsprojekt i Länna (som kan få fördubblad befolkning inom överskådlig framtid i och med detaljplan Kalle Blanks väg och Lännalöt 1:1), men även i Marielund, Almunge och Gunsta, ökar ytterligare behovet av säkerhetshöjande åtgärder längs väg 282.

Det finns en besvikelse över att väg 282 har utlovats en cykelväg till Almunge sedan 2011 (se <https://www.lannabyalag.se/aktuella-fragor/cykelvag-langs-vag-282/>) men att Uppsala kommun m.fl. sedan dess istället har prioriterat diverse mer nöjesbetonade nya cykelvägar (Ulva kvarn, Hammarskog m.fl.) istället för en mer nyttobetonad cykelväg längs väg 282 som skulle underlätta och höja säkerheten för transporter mellan orterna längs väg 282. Länsplan 2022-2033 var en besvikelse där åtgärder längs väg 282 var lågt prioriterade, eller helt bortprioriterade, jämfört med tidigare versioner. Vi hoppas att Region Uppsalas nya cykelkansli och den regionala cykelplanen gör att arbetet med att få till stånd en cykelväg mellan Gunsta och Almunge snabbas på.

Bilagan med Trafikverkets regionala bristbeskrivning har vi frågor om. Problemet med smala vägar är knappast relevant mellan Kumla och Bärby, utan snarare mellan Hallkved och Almunge. Och varför saknas bedömning av sträckan Bärby-Almunge i tabellen? Det är från Gunsta till Almunge som vägen har som störst brister. En sådan analys hade gett rätt resultat för smala

vägar, pendlingsmöjligheter med cykel, TS-brist på sträckor, TS-brist korsningar, TS-brist sträckor GCM, TS-brist passager GCM samt viltolyckor. Påfarten till cykelvägen vid Gunsta när man cyklar i västlig riktning mot Uppsala är ett exempel på en korsning med trafiksäkerhetsbrister.

Om ambitionen framöver är att göra vägen till jämn 80 km/h-standard så behöver man verkligen tänka över så att inte oskyddade trafikanter, mopedister och EPA-traktorer får en ännu farligare färd än i nuläget. 2+1-väg och mitträcken är sådant som därför bör undvikas om de inte kombineras med kompenserande åtgärder.

Länsplan 2026–2037 Uppsala län

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Det nationella basutbudet består av flygplatserna Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Malmö, Stockholm Bromma, Kiruna, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Visby och Ronneby.

Swedavias synpunkter över utredningen redogörs för enligt nedan.

Övergripande synpunkter

Arlanda Airport är Sveriges största flygplats och har ett betydande antal resenärer samt anställda, fördelade på ett flertal arbetsgivare. Att knyta samman luftfart och marktransporter är av stor vikt för internationell och nationell tillgänglighet, för arbetsmarknad och ekonomisk utveckling, för besöksnäringen, för samhällsberedskapen med mera. Arlanda har också en betydande logistikverksamhet, en verksamhet som planeras att utökas

Det är bra att de stråk som har betydelse för flygplatsen anges i länsplanen. Vi menar att Arlanda Airport borde beskrivas mer i länstransportplanen och att, om några, åtgärder som främjar tillgänglighet till och från flygplatserna anges. Vi menar att transportsystemet ska planeras som en helhet där trafikslagen integreras och sammankopplas.

Åtgärder i länsplanen

Det är positivt att arbetet med fyra spår Uppsala C – länsgränsen fortskrider och att länsplanen fördelar medel till nödvändiga åtgärder för planering och genomförande av järnvägen. Ökade möjligheter för kapacitetsstark tågtrafik som kan trafikera Arlanda flygplats är viktigt för flygplatsens utveckling och för dess anställda.

Ytterligare angelägna åtgärder för den regionala infrastrukturplanen

Utöver de välkomna satsningarna på fler spår mellan Uppsala och länsgränsen menar Swedavia att förbättringar i kapacitet och trafiksäkerhet bör vara prioriterade i de stråk som ansluter till Arlanda. Tillgängligheten till och från Arlanda är sämre i öst-västliga relationer och här är vår bedömning att mindre vägåtgärder kan vara effektiva. Stråken är i regionens benämning: Almungestråket och Norrtäljestråket samt de lokala stråken väg 255, väg 263 och väg 273.



**Swedavia
Airports**

Övriga synpunkter

Vi noterar att länsplanen saknar resonemang om åtgärdernas inverkan på totalförsvaret och samhällsberedskap.

Fredrik Jaresved

Direktör Strategiska initiativ och innovation

jan.eklund@swedavia.se

Tel: 073-867 73 17