



Region Uppsala

Remissredogörelse

**Redogörelse av inkomna synpunkter på
förslag till länsplan 2026-2037**

Kontakt

Daniel Lund
lansplan@region uppsala.se

Trafik och samhälle

Innehållsförteckning

1	Synpunkter efter områden	2
1.1	Ökat hållbart resande genom bättre gång- och cykelinfrastruktur	2
1.2	Kollektivtrafik och bytespunkter som knyter ihop länet	3
1.3	Samverkan – behov av tydlig dialog och gemensam planering.....	3
1.4	Geografisk fördelning av investeringar	3
1.5	Den gröna omställningen.....	4
1.6	Ett robust infrastruktursystem som stärker beredskapsförmågan	4
1.7	Transparens och långsiktighet i finansieringen	4
2	Ytterligare synpunkter per remissinstans	5
2.1	Kommuner	5
2.2	Regioner.....	10
2.3	Statliga myndigheter.....	11
2.4	Intresseorganisationer	14
2.5	Utvecklingsgrupper	17
2.6	Stora arbetsgivare	18
3	Hållbarhetsbedömning.....	18
3.1	Länsstyrelsen i Uppsala län.....	18
3.2	Trafikverket.....	19

Syftet med dokumentet

Följande dokument ger en sammanfattning av inkomna synpunkter och yttranden från berörda remissinsatser av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037. Gemensamma och återkommande synpunkter redovisas i ett samlat avsnitt (*Synpunkter efter områden*). Därefter presenteras de specifika synpunkter som tillkommit för respektive remissinsats (*Ytterligare synpunkter per remissinstans*), med tillhörande kommentar från Region Uppsala.

Samtliga remissvar publiceras på Region Uppsalas hemsida.

Sammanlagt har 33 remissvar inkommit.

Remisstiden har pågått från den 19 juni fram till den 17 oktober 2025.

1 Synpunkter efter områden

Nedan följer en sammanställning av övergripande teman som identifierats utifrån de synpunkter och kommentarer som framförts från olika aktörer inom ramen för länsplanens remisstid.

1.1 Ökat hållbart resande genom bättre gång- och cykelinfrastruktur

Utvecklingen av gång- och cykelinfrastruktur är en central del i omställningen mot ett mer hållbart och trafiksäkert transportsystem i Uppsala län. Flera remissinsatser framhåller att bristerna i dagens nätverk begränsar både tillgänglighet, trygghet och möjligheten till hållbart resande. Det uttrycks en tydlig samsyn om att gång- och cykeltrafiken behöver prioriteras högre och integreras i planeringen av vägnät, kollektivtrafik och samhällsutveckling.

I flera remissinsatser betonas att bristerna i dagens gång- och cykelvägnät påverkar både vardagsresor, arbetspendling och tillgången till service, rekreation och natur. Av remissinsatserna uttrycks det att det i många fall saknas sammanhängande länkar mellan orter, skolor och kollektivtrafikens knutpunkter. Det gör att cykel och gång inte blir alternativ för fler, trots att intresset och viljan av att resa hållbart är stort. Flera synpunkter pekar också på att vägnät i sin nuvarande form skapar otrygghet, särskilt längs de statliga vägarna där gång- och cykeltrafikanter ofta tvingas dela utrymme med fordonstrafik.

Det föreslagna cykelkansliet samt den nya cykelplanen ses som ett positivt steg i riktningen att jobba mer med gång- och cykelinfrastrukturen. Det behöver däremot förtydligas vad det kommande cykelkansliet ska bidra med.

1.2 Kollektivtrafik och bytespunkter som knyter ihop länet

Ett tydligt behov av att skapa sammanhängande och attraktiva kollektivtrafiksystem framställs som en av de gemensamma nämnarna i inkomna remissvar. Flera remissinsatser understryker vikten av ett attraktivt och sammanhängande kollektivtrafiksystem som underlättar både lokal och regional rörlighet. Flera kommuner lyfter vikten av helhetsperspektivet där kollektivtrafiken smidigt kopplas ihop med andra trafikslag som gång, cykel och bil för att skapa en ökad tillgänglighet. Således ges möjligheter för effektiva kombinationsresor och hela resan-perspektivet inom hela Uppsala län, såväl på landsbygd som inne i tätorter. Behovet av förstärkt kollektivtrafik på landsbygden och interkommunala kopplingar lyfts också fram av en del remissinsatser. Vikten av strategiska satsningar för att stärka pendling och regional integration framhålls som centrala för att skapa ett mer sammanhängande och effektivt kollektivtrafiksystem.

1.3 Samverkan – behov av tydlig dialog och gemensam planering

Övervägande del av remissinsatserna framför vikten av ett gott och välfungerande samarbete mellan olika aktörer på nationell, regional och lokal nivå för att genomförandet av planförslaget ska falla väl ut. Samverkan ses som en grundläggande förutsättning för att bland annat nå planförslagets mål om hållbart resande, trafiksäkerhet och regional balans samt stärka delaktigheten i länsplanen. Kommunerna efterlyser en mer kontinuerlig dialog med Region Uppsala och Trafikverket, medan angränsande regioner betonar vikten av gemensam planering och samfinansiering av åtgärder i gemensamma transportstråk. Det framgår att aktörer poängterar behovet av en ökad kontinuitet och struktur i samarbetet för att säkerställa effektiv planering och genomförande av transportåtgärder.

1.4 Geografisk fördelning av investeringar

En del remissinsatser betonar värdet av att planförslaget utgår från ett geografiskt helhetsperspektiv där hela Uppsala län omfattas och ses som ett sammanhängande system. Vissa kommuner menar till exempel att för mycket medel läggs på objekt i södra, men även norra, delen av Uppsala län och inte belyser de förutsättningar som finns i andra delar av Uppsala län. Flera remissinsatser understryker vikten av jämnt fördelade resurser och även prioriteringar av åtgärder som inte enbart bör koncentreras på de större transportstråken och tätorterna. Till exempel finns det flera förslag på mindre åtgärder utanför de största stråken som anses ha stor effekt och nytta i den regionala kontexten. Remissinstanser menar att i ett helhetsperspektiv måste det lågt trafikerade beaktas för

att se stråken i sitt regionala sammanhang och hur man med mindre åtgärder kan åstadkomma stor nytta för hela länet, ofta kopplas till ökad beredskap och redundans.

1.5 Den gröna omställningen

Ett återkommande tema i majoriteten av remissvaren är betydelsen av den gröna omställningen och behovet av att planförslaget bidrar till en långsiktig hållbar utveckling. Det framhålls av flertalet remissinsatser att satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik bör prioriteras. Utöver detta menar flera att man bör ta hänsyn till och lägga vikt vid klimatanpassning och robusthet. En del aktörer lyfter också behovet av att främja fossilfria transporter och elektrifiering för att bidra till ett hållbart transportsystem. Majoriteten av remissinstanserna är tydliga med att välkomna planförslagets fokus på hållbar utveckling och grön omställning. I flera av remissyttrandena betonas hur tillväxtkluster Norduppland har en viktig roll i Uppsala läns regionala utveckling och gröna omställning. Remissinstanser menar att det är viktigt att satsningar i transportinfrastrukturen stödjer denna utveckling.

1.6 Ett robust infrastruktursystem som stärker beredskapsförmågan

Ytterligare tema som framkommer i remissinsatsernas synpunkter är betydelsen av att planförslaget tydlig beaktar infrastrukturens roll för både godstransporter och totalförsvaret. Flera remissinsatser framhåller att transportsystemet i och mellan Uppsala län behöver planerat och förvaltas på ett sätt som stärker samhällets försörjningsförmåga, krisberedskap och motståndskraft. Det betonas att ett väl fungerande transportsystem är avgörande för att säkerställa effektiva och hållbara godstransporter, samtidigt som infrastrukturen måste vara robust och anpassas för att upprätthålla samhällsviktiga flöden vid eventuell kris eller höjd beredskap. Flera remissinstanser lyfter även att behovet av starka vägförbindelser, god bärighet, sammankopplade järnvägar och effektiva system till och för luft- och sjöfart är stort. Vidare lyfts även det enskilda vägnätet har en roll att spela inom ramen för stärkt beredskap och ett robust infrastruktursystem.

1.7 Transparens och långsiktighet i finansieringen

Flertalet remissinstanser understryker vikten av att planförslaget avsätter medel för statlig medfinansiering för hela planperioden. De menar att statlig medfinansiering är ett effektivt verktyg för att uppnå de transportpolitiska målen om tillgänglighet, trafiksäkerhet och hållbart resande.

Finansieringsformen 40/60 för gång- och cykelvägar har temporärt pausats vilket upplevs negativt men samtidigt uttrycks vikten av avtal för att reglera och säkra genomförandet av objekt som genomförs med stöd av finansieringsmodellen.

Det understryks att planförslaget tydligt behöver redovisa de kriterier och prioriteringsgrunder för prioritering av åtgärder, samt hur medlen fördelas mellan kommuner, trafikslag och olika typer av åtgärder. Remissinstanser lyfter även vikten att upparbetade medel redovisas för att kunna följa länsplanens investeringar över tid, detta ökar transparensen och planens legitimitet.

2 Ytterligare synpunkter per remissinstans

I denna del presenteras respektive aktörs yttrande som lämnats in på planförslaget på en översiktlig nivå med Region Uppsalas kommentarer.

2.1 Kommuner

2.1.1 Enköpings kommun

Enköpings kommun har synpunkter på de planerade åtgärderna längs väg 55, vars föreslagna utformning riskerar att försämra för Enköpings kollektivtrafikresenärer och verksamhetsutövare. Kommunen är också orolig att justeringar i projektet innebär att fördelarna kring ombyggnation till mötesseparerad väg inte kommer bli så stora som angivet. Det anses finnas brister i att förslaget utgår från schablonuppräknings för ökad trafik som gällde 2018 och inte tar höjd för pågående planläggning och prognosticerade trafikvolym för 2040.

Enköpings kommun menar att befintlig infrastruktur behöver även dimensioneras utifrån totalförsvarets behov, bland annat kopplat till den nya NATO-basen i Enköping, och inkluderas som en planeringsförutsättning.

Enköpings kommun understryker också vikten av att få till en ny Hjulstabro och ser gärna ett större engagemang från Region Uppsalas sida i arbetet med att lyfta fram betydelsen av bron. Enköpings kommun trycker även på vikten av att genomföra de identifierade trimningsåtgärder på väg 55 söder om Enköping mot länsgräns Sörmland

Även förberedande studier kring Arosbanan ses som mycket välkommet och kommunen ser helst att utredning startas upp under första perioden av planförslaget 2026–2029.

Enköping kommun framför också att väg 70 upplevs som en felande länk i samband med cykeltrafik, säkerhet för oskyddade trafikanter och bristande cykelparkeringsmöjligheter i

anslutning till befintliga hållplatslägen. Kommunen ser också ett behov att beakta framkomligheten för långsamtgående trafik, särskilt i samband med riksväg 55 och 70.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala är medvetna om Försvarsmaktens utveckling i Enköping och beaktar det i arbetet med planförslaget. Region Uppsala ämnar samverka tillsammans med Region Sörmland och Trafikverket i arbetet med den fortsatta utvecklingen av väg 55 söder om Enköping.

Region Uppsala noterar de övriga synpunkter och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.1.2 Heby kommun

Heby kommun välkomnar de 80 miljoner kronor som avsätts i planförslaget för att åtgärda brister längs väg 72 och ser behov av att på sikt bygga om vägen till en mötesfri landsväg. Tågstopp i Vittinge bedöms som viktigt att genomföra för att stärka Dalastråkets kollektivtrafikfunktion.

Heby kommun är även positiva till att väg 272 omfattas av investeringsmedel på 80 miljoner kronor.

Heby kommun välkomnar de statliga medfinansieringsmedlen som bidrar till utveckling av trafikmiljöer i Heby kommun samt övriga länet.

Kommunen vill uppmärksamma att de i ett tidigt skede har börjat arbeta med planprogram för bostäder samt en detaljplan för verksamhetsområde i Morgongåva. Ökad exploatering norr om järnvägen gör planerade passager vid Molnebovägen och Ramsjövägen viktiga för trafikflöden. Heby kommun betonar behovet av att säkra god kollektivtrafik i Morgongåva, med hänsyn till järnvägspassager, vägars kapacitet och hållplatsplacering, för att stödja nya bostäder och verksamheter.

Heby kommun är en viktig del inom Tillväxtklustret Norduppland och förbindelsen mellan framför allt norra delarna av kommunen samt övriga Norduppland är viktig.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala ser fram emot det gemensamma arbetet med väg 72 och väg 272. Region Uppsala är medvetna om Heby kommuns roll i Tillväxtklustret Norduppland och det tas i beaktning i det fortsatta arbetet.

Region Uppsala noterar de övriga synpunkter och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.1.3 Håbo kommun

Håbo kommun står bakom planförslagets namngivna objekt och målbild. Kommunen anser det positivt att större trafiksäkerhetsåtgärder på väg kombineras med åtgärder som förbättrar trafiksituationen för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik.

Kommunen efterlyser en plan för hur planförslaget skall komma att hantera de brister som har identifierats i arbete med bristbeskrivningen.

Håbo kommun vill lyfta trafikplats Åsen och Draget som idag lider av kapacitet och trafiksäkerhetsproblematik. Dessa är viktiga för Håbo kommuns utveckling och logistikverksamhet. Kommunen vill även lyfta väg 263 som prioriterad att förbättra för oskyddade trafikanter.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.1.4 Knivsta kommun

Knivsta kommun vill lyfta vikten av att utredningar och åtgärder kring ÅVS *“Trafikplats och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling”* ges utrymme inom åtgärdsplanen för planförslaget. Kommunen ser ett behov av att arbetet med dessa åtgärder prioriteras för att säkerställa funktionalitet och kapacitet på väg 255 för samtliga trafikslag samt att helhetsperspektivet kring trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykelbarhet bevaras.

Vidare önskas också tydligare transparens i planförslaget där det framgår hur stor del av den ekonomiska ramen som arbetats upp i tidigare länsplaner. Knivsta kommun menar att i bristbeskrivningen blir avsaknaden av brister på E4 påtaglig, trots att den innefattas av nationell plan menar kommunen att det bör det nämnas i bristbeskrivningarna.

Knivsta kommun framför också att väg 77 är en sträcka som används av många boende i kommunen och den är även utpekad som rekommenderad sträcka för tyngre transporter och farligt gods. Kommunen menar därför att identifierade brister bör åtgärdas och att planerad åtgärdsvalsstudie för väg 77 bör prioriteras för uppstart 2027.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.1.5 Tierps kommun

Tierps kommun uppskattar ambitionen att stärka transportinfrastrukturen i Uppsala län, men anser att vissa aspekter saknas eller har otillräcklig prioritet. Kommunen betonar vikten av ökad delaktighet i arbetet med Persontågsstrategi för Uppsala län, särskilt med hänsyn till Ostkustbanans betydelse för kommunen.

Tierps kommun vill att Region Uppsala ska tydliggöra syftet med inrättandet av ett cykelkansli samt säkerställa att kommunerna har resurser att bemöta dess arbete. Kommunen menar vidare att begreppet “möjliggör” i mål 1.3.1 bör konkretiseras för att undvika att kommunerna ensidigt belastas ekonomiskt.

Tierps kommun menar att Region Uppsalas trafikbeslut bör baseras på fler kriterier än resandestatistik och Tierps kommun har och efterfrågar tydligare kriterier i Region Uppsalas trafikutvecklingsprocess. Tierps kommun anser att det är avgörande att planförslagets mål genomsyrar även dessa processer.

Tierps kommun framhåller behovet av åtgärder längs bland annat väg 76, 292 och 740 men även inkludera Harghamnsbanan i planen som en viktig länk för godstransporter. Kommunen anser att den nuvarande "södertunga" prioriteringen skapar obalans och att Norduppland tydligt bör erkännas som ett strategiskt tillväxtområde i planförslaget.

Tierps kommun menar att möjligheten att ansöka om statlig medfinansiering är nödvändig för regional utveckling.

Tierps kommun anser att planförslaget saknar ett tydligt perspektiv på beredskap, totalförsvaret och Nato-anpassning. Kommunen föreslår att planförslaget kompletteras med en särskild beredskapsanalys och tillhörande resursplanering.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.1.6 Uppsala kommun

Uppsala kommun betonar vikten av att planen i högre grad tar hänsyn till medborgarnas behov av hållbara och tillgängliga resor, samt att bättre pendlingsmöjligheter och kollektivtrafiklösningar krävs för att stödja både näringsliv och invånare.

Uppsala kommun välkomnar Region Uppsalas initiativ att inrätta ett cykelkansli men efterfrågar tydlighet kring tidsplan, finansiering och kommunens roll.

Kommunen ställer sig bakom att ombyggnaden av väg 55 och gång- och cykelväg längs väg 600 finns kvar i planen och ser positivt på utbyggnaden till fyra spår mellan Uppsala och Stockholms länsgräns. Uppsala C lyfts som länets viktigaste kollektivtrafiknav och kommunen anser att Region Uppsalas medel bör bidra till dess utveckling. Kommunen konstaterar att behovet av infrastruktur i fyrspårsområdet är större än tillgängliga medel. Uppsala kommun ser fram emot arbetet med att upprätta en överenskommelse tillsammans med Region Uppsala och Knivsta kommun.

Kommunen anser det beklagligt att inga medel avsatts för utvecklingen av väg 282 mellan Uppsala och Almunge trots tillväxten i Gunsta och Marielund. Uppsala kommun ser behov att fortsatt samverkan för att genomföra de åtgärder som den avslutade åtgärdsvalsstudien föreslagit.

Arosbanan (Uppsala–Enköping) bedöms enligt Uppsala kommun som ett viktigt projekt för både transport- och försvarsförsörjning, och kommunen stödjer planens förslag om en förberedande studie som bör pågå under hela planperioden.

Det anses positivt att det införs en grad av flexibilitet i åtgärdsplanen. Kommunen efterfrågar tydlighet kring vilka stråk som är prioriterade att nyttja dessa medel för i planen. Väg 272 betydelse har förändrats i samband med de förändringarna i omvärlden. Detta har lett till att försvars- och beredskapsfrågan blivit allt viktigare. Ur det perspektivet blir Upplands flygflottillj F16 vid Ärna viktigt att förhålla sig till. Därefter bör också Ärna lyftas fram tydligare i planförslaget.

Avslutningsvis instämmer kommunen i Region Uppsalas bedömning att regelverket bör ändras så att länsplanen kan finansiera åtgärder i alla fyra steg enligt fyrstegsprincipen. Kommunen föreslår också en bred åtgärdsvalsstudie med fokus på steg 1–2-åtgärder. Som kompletterande synpunkter nämns behovet av att åtgärda den felande länken vid Ulva samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid Ekebykorset mellan Bälinge och Lövestalöt.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala välkomnar fortsatt samverkan med Uppsala kommun och ser fram emot det kommande gemensamma arbetet i våra gemensamma frågor. Region Uppsala noterar de övriga synpunkter och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.1.7 Älvkarleby kommun

Älvkarleby kommun tycker att planen är tydligt uppställd kopplat till mål, planeringsförutsättningar och åtgärdsplan. Kommunen tycker även att Region Uppsala har involverat kommunen i arbetet med revideringen på ett tillfredställande sätt. Kommunen lyfter vikten av att medel för statlig medfinansiering finns tillgängliga. Vidare lyfter Älvkarleby kommun vikten av att bejaka Älvkarleby kommun i arbetet med Tillväxtkluster Norduppland.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala är medvetna om Älvkarleby kommuns roll i Tillväxtklustret Norduppland och det tas med i beaktning i det fortsatta arbetet med Tillväxtklustret Norduppland. Region Uppsala noterar de övriga synpunkterna och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.1.8 Östhammars kommun

Östhammars kommun har synpunkter kring att planförslaget inte fullt ut beaktar förutsättningar och behov i norra delar av länet. De stora och strategiskt viktiga arbetsplatserna i Östhammars kommun bör pekas ut tydligare anser kommunen. Östhammars kommun lyfter väg 76 och trycker på vägens funktion som mellankommunal koppling och bör prioriteras högre. Östhammars kommun betonar vikten av att väg 288 byggs ut inom ramen för det som är överenskommet.

Östhammars kommun framför också planförslaget bör definiera hur Region Uppsalas kostnader kopplade till spårvägsprojektet ska hanteras för att inte äventyra övriga namnsatta objekt. Det efterfrågas också tydlighet kring vilken till nytta som länets invånare utanför Uppsala kommun ska finansiera delar av spårvägsprojektet med sina skattemedel.

Region Uppsalas kommentar:

Länsplanen för regiontransportinfrastruktur finansierar inte åtgärder kopplat till spårvägsprojektet. Region Uppsala noterar de övriga synpunkter och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.2 Regioner

2.2.1 Region Dalarna

Region Dalarna har inga direkta invändningar mot föreslagen plan. De vill dock framhålla vikten av Uppsala läns strategiska position inom Stockholm-Mälarenregionen och dess viktiga länk för Dalarnas näringsliv och invånare. Slutligen vill Region Dalarna understryka vikten av samverkan mellan Region Uppsala och Region Västmanland då regionerna delar viktiga storregionala stråk.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala instämmer i vikten av fungerande samverkan för att utveckla de storregionala stråken.

2.2.2 Region Gävleborg

Det ses som positivt att stationsanpassningen för Ostkustbanan på sträckan Storvreta-Skutskär prioriteras. Region Gävleborg menar att i etapp 3 av stationsanpassningarna bör Furuviiks station inkluderas så att den även i framtiden kan trafikeras av Mållartåg eller annan framtida regional tågoperatör.

Region Gävleborg föreslår att finansieringen av den planerade plattformsförlängningen i Furuviik bör ske genom samfinansiering, där Trafikverket bidrar med 50 procent medan resterande 50 procent fördelas mellan Region Uppsala och Region Gävleborgs länsplaner med 25 procent vardera.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala hänvisar till det remissyttrande som Region Uppsala lämnade på planförslaget för regional transportinfrastruktur för Gävleborgs län 2026–2037 (TSN2025-00101) angående finansieringen av Furuviik.

2.2.3 Region Stockholm

Region Stockholm anser att det är positivt att planen prioriterar både cykel och kollektivtrafik samt att planen tar sin utgångspunkt i de storregionala strategierna ÖMS 2050 och En Bättre Sits. Region Stockholm menar att det är värdefullt att lyfta behovet av en utvecklad spårtrafik, särskilt satsningen på Arosbanan som kan stärka kopplingen mellan regionerna och bidra till ett mer hållbart resande.

Planförslaget bedöms utgöra ett väl avvägt underlag för att skapa ett mer sammanhängande och hållbart transportsystem i Uppsala län och Stockholm-Mälarenregionen. Region Stockholm menar att planförslaget är väl förankrad i de nationella målen och tillämpar fyrstegsprincipen på ett systematiskt sätt. Försättningsvis menar Region Stockholm att det är särskilt positivt att länets cykelinfrastruktur fortsätter att utvecklas utifrån en regional strategi.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.2.4 Region Sörmland

Region Sörmland lyfter fram vikten av väg 55 mellan Strängnäs och länsgränsen mot Uppsala län i sitt planförslag, särskilt med hänsyn till den planerade nya Hjulstabron. Region Sörmland betonar behovet av ett fortsatt nära samarbete mellan Region Sörmland och Region Uppsala för att driva utvecklingen av väg 55 framåt. Region Sörmland menar att en gemensam satsning stärker både länens integration och godsets behov framåt.

Stråket bedöms av Region Sörmland få en större roll för kollektivtrafiken, inte minst i samband med utvecklingen av Arosbanan.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala instämmer i vikten av fortsatt samverkan för att utveckla väg 55.

2.2.5 Region Västmanland

Region Västmanland vill betona vikten av att regionerna fortsatt samarbetar för att utveckla de stråk som binder samman Västmanland län med Uppsala län, särskilt de som utgörs av den nationella infrastrukturen. Region Västmanland lyfter betydelsen av det gemensamma initiativet för satsningen på ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs väg 56, vilket bidrar till ett tryggare och mer hållbart transportsystem.

Region Västmanland välkomnar att Region Uppsala avsätter medel för en förberedande studie av Arosbanan, som kan få stor betydelse för framtidens transporter och regionala tillväxt.

Samtidigt finns ett starkt stöd för planförslaget fokus på trafiksäkerhet, hållbart resande och hela-resan-perspektivet. Region Västmanland ser fram emot en fortsatt nära samverkan kring gemensamma utmaningar och möjligheter.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala instämmer i vikten av fortsatt samverkan mellan regionerna för att utveckla de gemensamma stråken.

2.3 Statliga myndigheter

2.3.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten lämnar i detta skede inga synpunkter då redovisad plan är av övergripande karaktär. Försvarsmakten kan komma att lämna synpunkter på specifika objekt i vägplanskede.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala lämnar ingen kommentar då remissinstansen ej har lämnat synpunkter.

2.3.2 Luftfartsverket

Luftfartsverket har inga synpunkter på förslaget. Däremot önskas det att uppmärksamma utveckling av den obemannade luftfarten som kan avlasta vägnätet i framtiden.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala lämnar ingen kommentar då remissinstansen ej har lämnat synpunkter.

2.3.3 Länsstyrelsen i Dalarnas län

Länsstyrelsen i Dalarnas län lyfter ett tillgängligt och inkluderande transportsystem som möjliggör kompetensförsörjning i både Dalarnas och Uppsalas län och att synliggöra de stråk som går mot Dalarnas län.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.3.4 Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen i Uppsala bedömer att flera av de underlag som redovisas i bilagor bör inarbetas i planförslaget för ökad tydlighet, särskilt vad gäller grunderna för åtgärdsplanen, prioriteringar och förändringar jämfört med nuvarande plan. Bilagor med bedömningar och bristanalyser bör fungera som fördjupningsunderlag. Länsstyrelsen menar att de stråk som redovisas som regionalt viktiga ska prioriteras eftersom de är viktiga för länets utveckling.

Länsstyrelsen menar att de mål som uttrycks i andelar snarare än antal försvårar uppföljning. Länsstyrelsen ser positivt på namngivna objekt för väg 55 och väg 600 mellan Uppsala och Björklinge som förbättrar trafiksäkerheten, men kostnadsökningen för väg 55 behöver förklaras, liksom grunderna för klassning av trimningsåtgärder. Länsstyrelsen i Uppsala anser att cykelåtgärder som flyttas till cykelplanen bör kvarstå och prioriteras i planförslaget.

Länsstyrelsen problematiserar att skjuta bort till ett cykelkansli och hantera gång- och cykelåtgärder i en fristående plan, eftersom arbetssättet riskerar att minska insynen i prioriteringar mellan olika satsningar.

Länsstyrelsen menar att brist- och indikatorbeskrivningarna behöver förtydligas. En stor del av delsträckorna i länet har inte genomgått någon bristbedömning enligt indikatorn *trafiksäkerhetsbrister på sträcka*, och varför det inte har skett någon klassning på delsträckorna bör tydliggöras. Bör även förtydligas varför inte fler vägar har ingått i trafiksäkerhetsklassningen. ÅDT för respektive sträcka bör framgå. Motiven till valda indikatorer och gränsvärden (exempelvis ÅDT 4000 och 2000 samt hastighet 60km/timmen

är oklara. Vidare menar Länsstyrelsen att bedömningen bör kompletteras med fler trafiksäkerhets- och miljöindikatorer.

Slutligen menar Länsstyrelsen att prioriteringsgrunderna bör motiveras tydligare och varför samt hur de förslag som prioriteras har valts ut.

Region Uppsalas kommentar:

Det är Trafikverket som genomför den regionala bristbeskrivningen och ansvarar för metoden. Formerna för cykelkansliet förväntas sättas under 2026.

Region Uppsala noterar de övriga synpunkter och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.3.5 Länsstyrelsen i Västmanlands län

Länsstyrelsen i Västmanland har inget att erinra till Region Uppsalas planförslag.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala lämnar ingen kommentar då remissinstansen ej har lämnat synpunkter.

2.3.6 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket menar att det saknas en beskrivning av Hargshamns betydelse för godstransportsystemet i Region Uppsala och storregionen. Vidare menar Sjöfartsverket att det saknas även en beskrivning av betydelsen av sjöfarten i Mälaren som delvis löper genom Uppsala län. Slutligen vill Sjöfartsverket trycka på vikten av att Hjulstabron får full finansiering i nationell plan.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.3.7 Trafikverket

Trafikverket anser planen väl genomarbetat och presenterar ett tydligt planförslag. Planförslaget går mot rätt ändamål enligt relevanta förordningar och regeringens direktiv. Trafikverket anser att Regionen kan utveckla delen om hur åtgärder och fördelning av medel har prioriterats. Vidare menar Trafikverket att planen innehåller utredda åtgärder och planen i helhet anses som genomförbar förutsatt vissa justeringar i enlighet med etta yttrande.

Trafikverket vill att planförslaget förtydligar att det är prisnivå 2025-02 som redovisas.

I åtgärdsområdet *Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande* blandas det textmässigt om olika finansieringsformer. Trafikverket menar att det måste förtydligas och renodlas.

Trafikverket ser positivt på att samtliga namngivna objekt har godkända och publicerade effektbedömningar. Trafikverket önskar att Region Uppsala förklarar varför objekt som bedöms som olönsamma har prioriterats i planen.

Trafikverket vill poängtera vikten av att Regionen säkerställer kommunernas avsikter att genomföra de utpekade 40/60 GC-objekten för att undvika medel låses upp.

Trafikverket betonar vikten av att det tydligt framgår vad som avser samfinansiering av Nationell plan. Trafikverket observerar att Regionen avsatt 36 miljoner kronor för objektet Uppsala S plattformsförlängning vilket överskrider kostanden för åtgärden.

Trafikverket menar att det kan förtydligas vilka särskilda skäl som kan utgöra underlag för statlig medfinansiering.

Trafikverket lyfter att det finns en risk att låsa upp trafiksäkerhetsåtgärder till utpekade stråk i den regionala bristbeskrivning då det riskerar att åtgärder på det övriga vägnätet inte åtgärdas. Vidare informerar Trafikverket om ett nytt beslut som innebär att länsplaner för regional transportinfrastruktur ska avsätta medel för räffling av vägar.

Trafikverket observerar att Region Uppsala har avsatt medel för utredningar i planförslaget och menar att det inte finns något stöd för finansiering av utredningar i förordning om länsplaner (1197:263). Trafikverket uppmanar därför att medel för utredningar och Arosbanan tas bort och prioriteras till investeringar. Trafikverket genomför till den här planomgången en förändring av hantering inom anslagen. Trafikverket har bestämt att 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 till Trafikverket.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.4 Intresseorganisationer

2.4.1 Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet ser flera positiva inslag för cykling. Samtidigt menar Cykelfrämjandet att planförslaget saknar finansieringsverktyg för mjuka åtgärder enligt fyrstegsprincipen, generella cykelbrister kvarstår, paus av finansieringsformen 40/60 och flera nödvändiga cykelvägar är fortfarande under utredning.

Cykelfrämjandet efterlyser tydlighet kring hur cykelsatsningarnas fördelning utvecklats över tid, vilka kriterier som styr urvalet av cykelobjekt och hur dessa bidrar till ökad cykling och trafiksäkerhet. De framhåller att statliga medel endast bör användas när cykeln behandlas som ett fullvärdigt trafikslag med likvärdiga kvalitetskrav som biltrafiken. En samlad regional cykelplan med tydliga mål, standardkrav och samverkansformer mellan stat och kommuner efterfrågas, med fokus på sammanhängande, säkra pendlingsstråk,

hög standard, drift och underhåll samt möjlighet att kombinera cykel med kollektivtrafik. Cykelfrämjandet menar att målet bör vara att skapa ett cykelvänligt län där cykeln ses som en central del av transportsystemet.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.4.2 Gruppen för cykel- och promenadväg utmed gamla Stockholmsvägen, väg 255 Uppsala-Vassunda

Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen (väg 255) ifrågasätter Trafikverkets bedömning att en ny gång- och cykelväg längs sträckan Uppsala-Flottsunda-Knivsta-Vassunda är olönsam. Enligt gruppen finns både kommunala avsiktsförklaringar och ett brett lokalt stöd, och vägen skulle nyttjas för både pendling, rekreation och motion.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.4.3 LRF Mälardalen

Organisationen betonar att jord- och skogsbruket är av nationell betydelse och att både markens bevarande och robust infrastruktur är avgörande för livsmedelsproduktionen och samhällets beredskap. LRF saknar ett tydligt beredskaps- och robusthetsperspektiv i planförslaget och föreslår att mål för transporter kopplade till samhällsviktig verksamhet införs. Man vill att planen kopplas till den regionala livsmedelsstrategin (LMS) och att medel avsätts för att analysera infrastrukturens brister i relation till livsmedelskedjan. LRF lyfter särskilt vikten av det enskilda vägnätet, som underlättar för transporter inom de gröna näringarna, och varnar för att fokus på stora godsstråk riskerar att dölja brister på landsbygden.

Organisationen efterlyser dialog kring framtida utredningar, betonar klimatanpassningar och framkomlighet i alla vägprojekt, samt framhåller att underhåll av befintliga vägar bör prioriteras framför nyinvesteringar. Slutligen uppmanar LRF till långsiktiga samarbeten mellan regionen, Trafikverket och branschen.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala delar bilden av att det enskilda vägnätet betydelse. Underhåll och klimatanpassningsåtgärder faller utanför länsplanens mandat. Region Uppsala noterar de övriga synpunkterna och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.4.4 Riksförbundet enskilda vägar

Riksförbundet för enskilda vägar uttrycker vikten av det enskilda vägnätet för näringslivet och att knyta ihop den sammanhållna infrastrukturen och beredskapen i Sverige.

Förbundet tycker det är positivt att planen avsätter medel i en pott för enskilda vägar och

trafiksäkerhet. Dock menar förbundet att det är otydligt hur mycket av dessa medel kan nyttjas för det enskilda vägnätet. Försättningsvis vill förbundet förtydliga vikten av bärighetsförstärkning på det enskilda vägnätet.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar synpunkterna och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.4.5 Stockholms handelskammare

Stockholms handelskammare föreslår att planförslaget kompletteras med en analys av länets transportinfrastruktur ur ett beredskapsperspektiv, med hänsyn till försvarets starka närvaro i Uppsala kommun och Enköping kommun, samt länets strategiska betydelse för totalförsvaret. Analysen bör även beakta bärighet, redundans, öst-västliga transportbehov och sårbarhet i nuvarande infrastruktur.

Handelskammaren menar att tidsplanen för Arosbanans genomförande 2033–2037 bedöms som orealistiskt. Den förberedande studien av stråkets tillgänglighet bör inte begränsas till järnväg utan inkludera andra transportslag.

Belyser att planförslaget innebär övergripande förändringar av länets transportinfrastruktur, även om det ekonomiska utrymmet naturligtvis är otillräckligt för att fullt ut möta samtliga behov. Däremot ser Stockholms handelskammare i Uppsala län att det finns förbättringspotential i processen genom att Region Uppsala försäkras om att utveckla dialogen med näringslivet företrädare, de stora arbetsnoderna och arbetsgivarna. Helst innan förslaget skickas på remiss.

Stockholms handelskammare i Uppsala län står bakom utbyggnaden av fyra spår, investeringar i gång- och cykelvägar samt upprustningen av väg 55 och 288. Vidare bör trafiksäkerheten längs väg 76 prioriteras.

Stockholms handelskammare föreslår att tidigare behovsanalys uppdateras och kompletteras med en gemensam investerings- och finansieringsplan för Hargsmanbanan.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala planerar inte för ett genomförande av Arosbanan inom planperioden, utan att en förberedande utredning skall genomföras. Region Uppsala noterar de övriga synpunkterna och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.4.6 Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag trycker på för att möjliggöra åkerinäringens gröna omställning krävs en väl utbyggd laddinfrastruktur och ett förstärkt elnät med tillräcklig effekt, särskilt i områden där åkerier verkar och längs större vägstråk. Förbundet bistår gärna med att identifiera strategiska platser för etablering. Vidare menar Sveriges Åkeriföretag att Region Uppsala har en viktig roll i att säkerställa uppdaterade bärighetsklasser och korrekt information i NVDB. Sveriges Åkeriföretag menar att det behövs fler säkra rast- och uppställningsplatser samt bättre vägunderhåll och vinterväghållning som motsvarar

transportnäringens behov. Det bör främja lösningar för längre fordon och samordna tillfälliga uppställningsplatser för släp när tätorter i samverkan med kommuner.

Sveriges Åkeriföretag trycker på att åkerinäringen spelar en viktig roll i samhällets beredskap och vid störningar är fungerande logistik, farbara vägar och robust infrastruktur avgörande. Region Uppsala bör därför stärka samverkan med andra regioner och med Försvarmakten.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala instämmer i vikten av korrekt information i NVDB och arbetet med bärighetsfråga. Region Uppsala vill påpeka att bärighetsfrågan ligger utan för länsplanens mandat och det är kommunernas ansvar att rapportera in data till NVDB.

Region Uppsala noterar övriga synpunkter och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.4.7 Upplandsstiftelsen

I sitt yttrande fokuserar Upplandsstiftelsen på vägnätets roll som både möjliggörare och barriär. De konstaterar att avsaknaden av säkra passager över större vägar, exempelvis väg 55 och väg 56, hindrar tillgängligheten till naturen och begränsar etableringen av friluftsleder. Stiftelsen uppmanar till att gång- och cykelpassager ska prioriteras i framtida vägprojekt och stärkas i hållbarhetsbedömningar.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala är medvetna barriäreffekten och för dialog tillsammans med Trafikverket om hur passager kan användas på det statligavägnätet. Region Uppsala noterar de övriga synpunkterna och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.5 Utvecklingsgrupper

2.5.1 Föreningen Utveckla Örbyhus, Tobo och Vendel

Föreningen vill lyfta fram utvecklingspotentialen i dessa tre orter och att en utveckling förutsätter satsningar på trafiksäkerhet, tillgänglighet och hållbara transportlösningar i Bruksstråket och Ostkustbanan. Föreningen understryker brist av cykelbarhet längs med väg 292 och säkra och tillgängliga cykelvägar till stationsorterna.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.5.2 Hargshamn bygderåd

Rådet uppmärksammar hållbara, säkra och effektiva transporter som binder ihop kust och inland. Hargshamn bygderåd belyser att det är särskilt viktigt är upprustningen av Hargshamnbanan samt bättre bussförbindelser inom Roslagsstråket. Vidare vill rådet trycka på att även fast det finns en fastställd bristbild över väg 76 så innefattar planen inga

satsningar på väg 76. Rådet menar att det är angeläget att satsa på trafiksäkerhet, kollektivtrafikåtgärder samt gång- och cykelåtgärder för att öka tillgängligheten.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.5.3 Länna byalag

Länna Byalag uttrycker oro över bristande trafiksäkerhet längs väg 282, särskilt för gående och cyklister. De föreslår separata cykelvägar eller breddade vägrenar som ett minimum, samt efterlyser billigare delåtgärder för att snabbt öka tryggheten. Länna Byalaget framhåller att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter måste vägas in innan hastighetsstandarder höjs eller mötesseparerade vägar anläggs.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

2.6 Stora arbetsgivare

2.6.1 Swedavia

Swedavia vill understryka Arlandas vikt för internationell och nationell tillgänglighet, för arbetsmarknad, ekonomisk utveckling, för besöksnäringen, och samhällsberedskapen. Swedavia menar att utöver den positiva satsningen med fyra spår att det också är angeläget att satsa på Almunge- och Norrtäljestråket samt de lokala stråken som anknyter Arlanda. Det noteras även att planförslaget saknar resonemang om åtgärdernas inverkan på totalförsvaret och samhällsberedskap.

Region Uppsalas kommentar:

Region Uppsala noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

3 Hållbarhetsbedömning

I denna del presenteras översiktligt de synpunkter som inkommit på hållbarhetsbedömningen.

3.1 Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen menar att det saknas motivering till varför nuläge och nollalternativ redovisas med samma kostnader. Det finns stora skillnader mellan den nuvarande länsplanen och planförslaget. Kostnadsökningarna överstiger index, exempelvis för väg 55 där kostnaderna nästan fördubblats. 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, enligt

länsstyrelsen. Där det skett stora kostnadsökningar för åtgärder bör en tydlig motivering redovisas som presenterar varför förslaget fortsatt är aktuellt.

Länsstyrelsen påpekar att transportutsläppen står för huvuddelen av länets växthusgasutsläpp, samtidigt som utsläppsstatistik visar att transportmålet om 70% minskade utsläpp 2030 jämfört med 2010 med stor sannolikhet inte kommer att nås. Detta innebär ett ökat behov för transporteffektiviserande åtgärder i kombination med en ökad elektrifiering av vägtransporterna.

Region Uppsalas kommentar:

Den generella principen för nollalternativet är att det ska spegla ett genomförande av den gällande planen. Då menar vi att det är relevant att i nollalternativet ange indexerade kostnader för åtgärder. Angivet kostnadsindex gäller för planen som helhet, men för namngivna objekt kan dock kostnadsökningen ha varit större eller mindre. Vad gäller objektet Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund har dock ett omtag gjorts under planperioden och det objekt som ingår i den remitterade versionen av länsplanen 2026–2037 har genomgått en del tillägg och justeringar. Därför håller vi med om att det för detta objekt inte är relevant att ange samma kostnad i nollalternativ som i ny länsplan. Detta kommer att justeras.

Synpunkten angående behov av transporteffektiviserande åtgärder noteras och tas med i det fortsatta arbetet.

3.2 Trafikverket

Trafikverket menar att begreppet byggnation/utbyggnad bör justeras.

Trafikverket vill påpeka vikten av att även om planförslaget är bättre eller neutralt jämfört med nollalternativet så kan effekten vara negativ. Tabellerna som redovisar jämförelsen av planförslag och nollalternativ bör redovisas i samma tabell för att ge en tydligare bild av resonemangen i texten. Trafikverket föreslår ett antal förtydliganden i beskrivningen av de transportpolitiska målen, generationsmål och miljökvalitetsmål, rubrikerna 6.3 och 9.3.

Under beskrivningen av de transportpolitiska målen kan det med fördel nämnas att det under hänsynsmålet finns mål för antal bullerstörda som överskrider riktvärden 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 vill Trafikverket lägga till att problematiken med läckage från dieseltankar är en stor risk. Trafikverket önskar vidare ett förtydligande av varför Dalastråket och 55an-stråket bedöms ge positiv energieffektivisering.

Region Uppsalas kommentar:

I hållbarhetsbedömningen bedöms planens samlade konsekvenser på miljö och social

hållbarhet i relation till nollalternativet i kapitel 10 och 11. Vidare görs också en generell beskrivning av olika åtgärders generella påverkan, oaktat nollalternativet i kapitel 9, samt en bedömning av måluppfyllelse för regionala mål av hela planen. Vi kommer att tydliggöra kopplingarna mellan dessa olika bedömningar, men också komplettera med en samlad bedömning av en bedömning av åtgärder som ingår i planen i slutet av kapitel 9.

Övriga synpunkter noteras och tas med i det fortsatta arbetet.