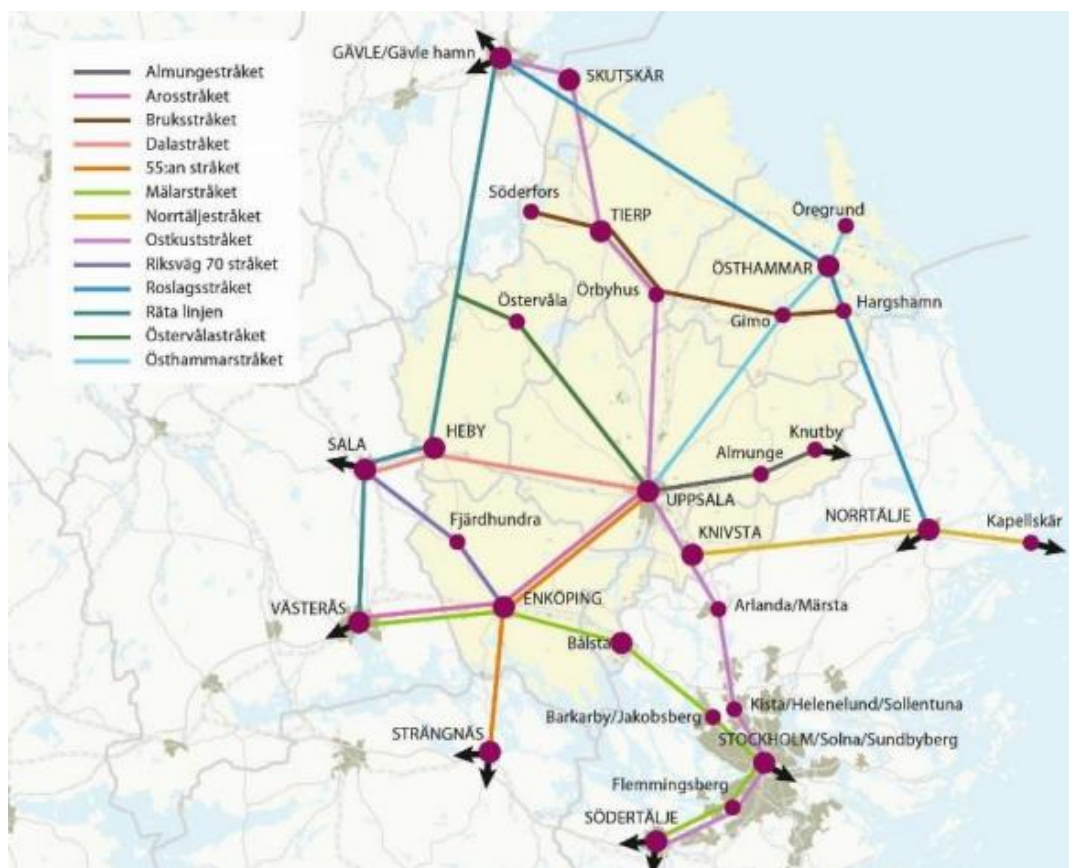


Datum
2024-12-02

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Tierps kommun

Bakgrund och syfte

Detta dokument åsyftar att ge en översikt kring regionala och interregionala funktioner samt beskriva de aktuella bristerna i respektive stråk för Uppsala län. För varje kommun tillkommer en kommunal bilaga. Underlaget bör betraktas som ett faktaunderlag för revideringen av länsplanen 2026 – 2037.



Karta 1: Prioriterade stråk i Uppsala län.

Innehåll

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Tierps kommun.....	1
Bakgrund och syfte	1
Arosstråket	3
Bruksstråket.....	4
Dalastråket.....	4
55-stråket	5
Mälarstråket.....	6
Norrtäljestråket	6
Ostkuststråket	7
Riksväg 70-stråket.....	9
Roslagsstråket.....	9
Räta linjen.....	10
Östervålastråket.....	10
Östhammarstråket	11
Kommunala fördjupningar – Tierps kommun	11
Bostadsutveckling.....	12
Näringslivsetableringar.....	12

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen interregional funktion och ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig gods eller långväga personresor.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en lokal funktion för personer som rör sig inom och mellan tätorter inom Uppsala län. Stråket har även en regional funktion för personer som bor längre österut ut i Uppsala kommun och har behov av goda restider vid arbetspendling in till Uppsala tätort.

Brister

Väg 282 har bristande trafiksäkerhet i både korsningspunkter såväl som längs med vägen och är en olycksdrabbad väg. Det finns stora trafiksäkerhetsproblem längs med korsningspunkterna där vänstersvängande fordon på väg 282 skapar osäkra situationer eftersom omkörningsmöjligheter saknas. På sträckan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsas på grund av kurvor, krön och dåligt geometrisk standard. Vägen är smal vilket gör att tunga fordon ligger nära varandra när de möts, vilket skapar risk för olyckor. Busstrafiken på väg 282 har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan. Öster om Gunsta saknas det gång- och cykelförbindelser som kan binda ihop tätorter och underlätta hela-resan-perspektivet.

Arosstråket.

Stråket innefattar den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan.

Interregional funktion

I nuläget finns det ingen järnvägskoppling mellan Enköping och Uppsala. En framtida järnvägskoppling Enköping – Uppsala (Arosbanan) kan vara kapacitetsavlastande för Mälärbanan eftersom både person- och godståg då kan gå via Uppsala också mot Arlanda och Stockholm.

Regional funktion

Byggnationen av Arosbanan skulle förbättra pendlingen mellan främst Västerås och Enköping till Uppsala och möjliggöra restider under 45 minuter i framtiden. Ger stora positiva systemeffekter. Nästa stora steg är att göra en utredning för att få fram samhällsekonomisk effekt av en sådan länk.

Brister

Avsaknaden av järnvägskopplingen utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet.

Bruksstråket

I stråket ingår väg 292.

Interregional funktion

Väg 292 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 292 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och gods. Vägen sträcker sig horisontellt genom Uppsala län och kopplar ihop Söderfors – Tierp – Örbyhus – Österbybruk- Gimo – Hargshamn. Vägen har också en funktion att knyta ihop andra regionalt viktiga vägar som väg 288, väg 290 och E4.

Brister

Väg 292 har inga större brister kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. Trafiksäkerheten brister i vissa korsningspunkter längs med sträckan och avsaknaden av cykelbarhet längs med hela vägen.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanen är inkluderat i detta stråk.

Interregional funktion

Väg 72 är funktionellt prioriterad för långväga personresor med bil och är betydelsefull för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda vilket bland annat möjliggör en förstörd arbetsmarknad.

Regional funktion

På regional nivå är väg 72 en funktionellt prioriterad väg för dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik. Stråket har en viktig funktion för arbetspendling, långväga personresor och för näringslivets transporter.

Brister

Dalabanans anläggning är i dåligt skick och i behov av spårbyte vilket planeras pågå just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fullteknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen.

Väg 72 har bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter och dålig hastighetsefterlevnad. Sträckorna Vittinge – Järlåsa och Järlåsa – Kvarnbolund pekas ut som särskilt problematiska. Sträckorna präglas av bristande hastighetsefterlevnad i kombination med mycket tung trafik som bidrar till farliga omkörningar. Det förekommer även köbildningar under eftermiddagar

på delar av sträckan vilket påverkar framkomligheten för räddningsfordon negativt.

Gång- och cykelmöjligheterna i stråket är relativt goda och det finns två regionala cykelvägar som knyter ihop Vänge med Uppsala samt en cykelväg som knyter ihop Heby – Morgongåva – Vittinge. Det planeras även en ny gång- och cykelväg som ska knyta ihop Heby och Sala.

55-stråket

I stråket ingår väg 55 mellan Uppsala ner till länsgränsen mot Sörmland.

Interregional funktion

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik och ingår i det regionala vägnätet och förbinder Uppsala med norra Mälardalen och i förlängningen andra orter utanför Mälarenregionen, framför allt Göteborg, Oslo och Karlstad. Vägen är alternativ till väg 53 över Kvikksund i väster och till Essingeleden E4/E20 genom Stockholm i öster. Väg 55 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet för samtliga trafikslag. Vägen är väsentlig för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

Regional funktion

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.

Brister

Väg 55 genom Uppsala tätort (Bärbyleden) lider av köbildningar i maxtimmen, trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem i korsningspunkter. Väg 55 är prioriterat som de högst prioriterade kollektivtrafikstråket i länet och bussarna lider av framkomlighetsproblem på grund av det stora trafikflödet

Väg 55 Kvarnabolund – Örsundsbro är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Litslena – Örsundsbro är mittseparerad men det saknas möjlighet för oskyddade trafikanter att tag röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs över stråket. Hållplatserna längs med sträckan saknar accelerationsfält vilket påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt. Den södra infarten till Örsundsbro har problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

Väg 55 Litslena – Enköping är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanternas möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Strängnäs – Enköping Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet samt undermåliga förutsättningar för gång och cykel och även kollektivtrafik. Smal vägsträcka med dålig linjeföring som är olycksbelastad. Finns även behov av att säkerställa gång- och cykeltrafikens framkomlighet över Strängnäsbron.

Mälarstråket

Inom Mälarstråket ingår både Mälarbanan, väg 263 och E18.

Interregional funktion

Stråket är en viktig del av Sveriges transportvägnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån långväga personresor. E18 är även funktionellt prioriterad gällande godstransporter.

Regional funktion

Mälarstråket har en viktig funktion för arbetspendlingen att koppla ihop Enköpings kommun med Håbo kommun med kringliggande tätorter. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån dagliga personresor, kollektivtrafik

Brister

Det är främst Mälarbanans kapacitet och Bålsta station som är prioriterade brister i stråket. För trafikplatserna Åsen och Draget vid E18 finns flertalet brister kopplade till trafiksäkerhet, tillgänglighet, sikt och köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Även bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta. På väg 263 är en viss sträcka av vägen bristfällig vad gäller smal väg. Det förekommer även flertalet brister på väg 263 kring GCM-passager och korsningar samt bristande cykelbarhet. Slutligen har väg 263 brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden, buller samt viltolyckor.

Norrtäljestråket

I detta stråk ingår väg 77.

Interregional funktion

För godstrafik har väg 77 en viktig storregional funktion. Men vägen är även viktig utifrån sin funktion för långväga personresor.

Regional funktion

Vägen knyter ihop resande från de östra delarna av Knivsta kommun med Knivsta samt Uppsala. Men framför allt är det ett stort resande till och från Uppsala län mot tätorter i Norrtälje kommun. Väg 77 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga persontransporter.

Brister

Bristerna rör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och cykelbarheten längs med väg 77. Inom Uppsala län är det framför allt bristande cykelbarhet och möjligheten att göra hållbara kombinationsresor som är mest prioriterat. De andra bristerna på väg 77 är mest aktuella i den del av vägen som ligger i Stockholms län. Till följd av lokala sänkningar anses restiden på väg 77 vara bristande. Det finns ett antal korsningar längs med väg 77 som är bristande. Till följd av problematik med buller och viltolyckor klassas väg 77 även som bristande kring det.

Ostkuststråket

Innefattas av E4, väg 600, väg 290, väg 291, väg 255 och järnvägsbanan Ostkustbanan (OKB) från Uppsala vidare över länsgränsen till Gävle.

Interregional funktion

Två av Sveriges viktigaste transportstråk i form av E4 och OKB ingår i detta stråk. De är båda utpekade som riksintressen för kommunikation och fyller därmed en avgörande funktion för resenärer och godstransporter som ska vidare till norra eller södra Sverige.

E4, väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik. För funktionerna godstransport och långväga personresor är även E4 och väg 291 utpekade.

Regional funktion

Samtliga vägar och järnvägar i Ostkuststråket är viktiga pendlingsstråk som knyter samman flera av länets större tätorter med varandra men även med Stockholm och Gävle. De genomgående länkarna E4an och OKB har av naturliga skäl en viktig del för det långväga resandet i länet medan väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är mer betydande för det regionala resandet inom Uppsala län.

OKB trafikeras av Mälartågs pendeltåg som binder samman många av de mindre tätorterna i Norduppland med Gävle, Tierp och Uppsala. Men även SJ:s fjärrtåg som stannar i Gävle, Tierp och Uppsala vidare ner mot Linköping via Stockholm fyller en viktig funktion för inom- och utomregional pendling.

Den södra delen av OKB har tågstopp i Knivsta station genom SL-pendeln och Mälartåg.

Brister

Järnvägsstationernas funktion som bytespunkter längs OKB har högsta prioritet gällande brister i detta stråk. Det framtida ökade resandet i tågtrafiken innebär att Uppsala C kan bli en flaskhals där fyra spår övergår till dubbelspår norr om Uppsala. De två plankorsningarna som finns i Uppsala strax norr om Uppsala C ska åtgärdas för att minimera framkomlighetsbristerna och problematiken med spårspring. Stationerna på sträckan Uppsala – Gävle har bristande standard gällande tillgänglighet, funktion, upplevd trygghet och säkerhet. Därför genomförs stationsanpassningar för att kunna åtgärda bristerna, vilket finansieras från både nationell plan och länsplan. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. Bristen hanteras via medel från nationell plan. Det finns ett ökat behov av spårkapacitet mellan Uppsala-Gävle. Kapacitetstaket är nått, och fler förbigångsspår/partiella fyrspår behövs för att kunna öka kapaciteten på sträckan och möjliggöra en utökning av turtätheten i framtiden. Nytt plattformsläge samt ett vändspår för regionpendel alternativt SL-pendel i Storvreta behöver utredas.

På väg 600 finns en bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge. Men även brister gällande tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser samt möjligheten att parkera cyklar vid hållplatser. Inom ramen för nu gällande länsplan ska väg 600 rustas och bristerna ska åtgärdas. Längs väg 600 och 742 mellan Tierp och Tierps kyrkby saknas en gång- och cykelväg vilket leder till brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Lokala hastighetssänkningar i Björklinge skapar en brist för restiden på väg 600. Sträckan mellan Läby och Mehedeby är även den bristande utifrån restidsperspektivet.

Väg 290 saknar en separerad gång- och cykelväg mellan Storvreta och Vattholma vilket gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. De olika alternativen som finns för att öka cykelbarheten mellan Storvreta och Vattholma behöver undersökas. Sträckan mellan Fullerömotet och Vattholma är en måttlig brist vad gäller kapaciteten på vägen till följd av högt trafikflöde. Mellan Österbybruk och Forsmark är väg 290 bristande vad gäller restid för persontrafik till följd av sänkningar i hastigheten.

På väg 291 finns det två passager för gång, cykel- och mopeder som är av betydande brist. Väg 290 och 600 har flertalet trafikfarliga korsningar och passager är av både måttlig och betydande brist.

Väg 255 brister gällande bärighetsklass BK4. Det finns även brister kopplade till restid på vägen till följd av hastighetsreduceringar samt en bristande

möjlighet till cykelpendling mellan tätorter längs vägen till följd av dålig cykelbarhet.

Samtliga fyra länsvägar i stråket har brister inom miljö och hälsa, framför allt kopplat till viltolyckor och buller. Men det förekommer även brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden samt höga halter av luftföroreningar.

Riksväg 70-stråket

Detta stråk innefattas av riksväg 70 mellan Enköping och länsgränsen mot Västmanland.

Interregional funktion

Från Enköping använder många riksväg 70 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. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstrafik, kollektivtrafik och långväga personresor.

Regional funktion

Riksväg 70 binder samman Enköpings kommuns västra delar och är ett viktigt pendlingsstråk för de som reser till och från Enköpings tätort. Framför allt är det boende i tätorten Fjärdhundra som använder vägen, men den är även den genaste sträckningen för personer som åker mellan Heby och Enköpings tätorter. Linje 225 trafikerar vägen mellan Heby och Enköping.

Brister

Sedan 2018 är det utbyggt till mötesfri landsväg. Bristerna gäller främst cykelmöjligheterna mellan Enköping och Fjärdhundra där ett antal felande länkar finns.

Roslagsstråket

I detta stråk ingår väg 76 mellan Skutskär ner till Stockholms länsgräns.

Interregional funktion

Väg 76 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen bidrar till att koppla ihop Roslagskusten och dess målpunkter Gävle–Skutskär – Karlsholmsbruk–Skärplinge–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–Hallstavik–Norrtälje. Väg 76 är inte riksintresse för statlig väginfrastruktur, däremot är Hargshamn och Forsmark av riksintresse.

Regional funktion

Väg 76 är viktigt för arbetspendling och kopplar ihop ett flertal tätorter med stora arbetsplatser längs med väg 76 och kringliggande vägnät.

Brister

Hela väg 76 genom Uppsala län har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig och smal på vissa sektioner samt upplevs osäker av oskyddade trafikanter då vägen saknar vägren på flertalet sträckor. Sträckan Östhammar – länsgräns Stockholms län klassificeras som en betydande brist smala vägar enligt Trafikverkets bristbeskrivning.

Räta linjen

Väg 56 är en del av det statliga stamvägnätet och kallas även för Räta linjen.

Interregional funktion

Väg 56 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor och godstrafik. Väg 56 är även en del av det nationella vägnätet och utgör en viktig koppling mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen är också en viktig del av att koppla ihop Heby med Sala och i förläggningen Dalarna med Uppsala.

Regional funktion

Väg 56 används främst för resande som ska åka från södra till norra delarna av Heby kommun. Men väg 56 har även en funktion för långväga personresor för de som ska norrut.

Brister

Inom Uppsala län är hela väg 56 mötesseparerad med 100 km/h standard förutom på sträckan Sala – korsning väg 72/56.

Östervålastråket

I detta stråk ingår väg 272.

Interregional funktion

Väg 272 har ingen utpekad tydlig interregional funktion.

Regional funktion

Väg 272 är ett starkt pendlingsstråk för de boende längs vägen som ska in mot Uppsala. Stråket trafikeras av busslinjerna 844 och 772 mellan Östervåla och Uppsala. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Brister

Det finns brister kopplade till användbarhetsområdena gods- och persontrafik, miljö och hälsa samt trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vilket är högst vid Uppsala. Den del av väg 272 som återfinns i Heby kommun är dessutom betydligt smalare samt krokigare vilket i kombination med växtlighet intill körbanan leder till delvis skydd. Trafiksäkerheten är bristande till följd av gång- och cykelanslutningar som saknas och försämrar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med eller över väg 272. Men det finns även ett flertal GCM-passager över väg 272 som uppvisar betydande trafiksäkerhetsbrister. Säkra och tillgängliga busshållplatser saknas, vilket påverkar kollektivtrafiken negativt. Andra brister som har lyfts är risken för viltolyckor längs väg 272 och bristande hela resan-perspektivet, bland annat till följd av en avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska platser.

Östhammarstråket

Stråket omfattas av väg 288 men kopplar även an till väg 76 och 292.

Interregional funktion

Väg 288 saknar någon viktigare utpekad interregional funktion. Framför allt är stråket en viktig länk för inomregional pendling i Uppsala län, främst mellan Uppsala och Östhammars kommuner.

Regional funktion

Utifrån det funktionellt prioriterade vägnätet är väg 288 utpekad som viktigt för funktionerna godstransporter, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Som tidigare nämnt fyller Östhammarstråket främst en viktig funktion för pendling och transport mellan tätorter i Östhammars kommun samt till och från Uppsala tätort.

Brister

Delsträckan Gimo-Börstil saknar i dagsläget mötesseparering vilket blir en bristande länk för trafiksäkerhet och restid längs väg 288. Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Mellan Gimo och Östhammar är det bristande möjligheter att cykelpendla mellan tätorterna. Under rusningstider drabbas sträckan av köbildningar, något som ger brister för bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Till följd av det höga trafikflödet mellan Uppsala tätort och Jälla på väg 288 leder det till stora brister i framkomlighet för samtliga trafikslag. Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunala fördjupningar – Tierps kommun

I Tierps kommun finns Bruksstråket (väg 292), Ostkuststråket (E4, väg 600, väg 291 och Ostkustbanan) samt Roslagsstråket (väg 76).

Bostadsutveckling

Den främsta utvecklingen sker i centralorten som är Tierps köping. Här ska bland annat Siggbo trädgårdsstad utvecklas med nära anslutning till E4, väg 292 och tågstationen längs Ostkustbanan. Exploatering av Siggbo kommer påverka framkomligheten på väg 292 och troligen krävs trimmningsåtgärder på det regionala vägnätet för att hantera det ökade flödet. Utvecklingspotentialen antas vara stor även i Örbyhus med sitt strategiska läge vid Ostkustbanan och väg 292. Stationsorterna Tobo och Mehedeby har med sin anslutning till väg 292 respektive E4 samt Ostkustbanan goda utvecklingsmöjligheter. Månkarbo som ligger vid väg 600 samt nära anslutning till E4 kan tänkas utvecklas i framtiden. Genom förtätning i kollektivtrafiknära och centrala lägen kan Söderfors som ligger vid väg 292 exploateras ytterligare. Skärplinge är en viktig serviceort för boende i östra delarna av Tierps kommun. Väg 76 binder samman orten och omgivningarna med Gävle i norr och mot Norrtälje i söder. En annan ort vid väg 76 är Karlholm, där förväntas befolkningen att öka rejält till följd av bostadsutvecklingen vid Karlholm strand.

Näringslivsetableringar

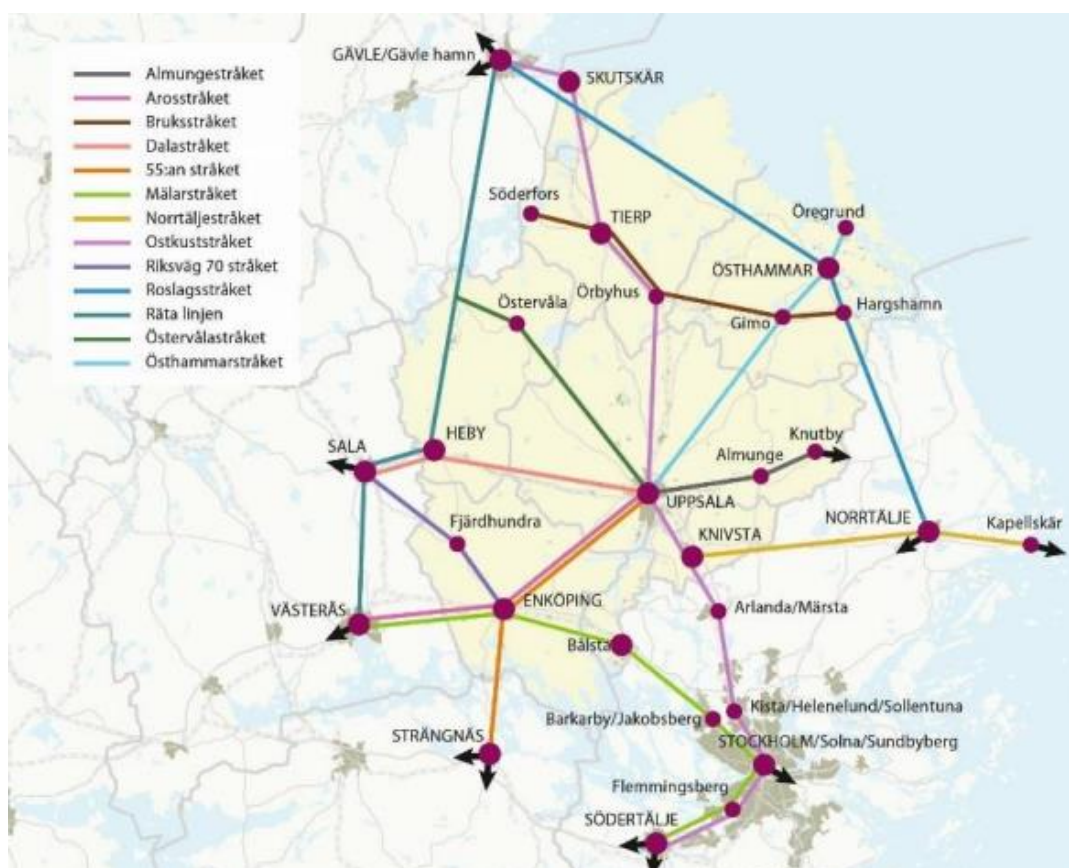
Närheten till Forsmarks kärnkraftverk i Östhammars kommun och kopplingen dit med väg 76 har stor påverkan för Tierps kommun. I och med det planerade slutförvaret för kärnbränsle i Forsmark kan ett ökat resande längs väg 76 förväntas. I Norduppland sker stora satsningar på den industrietableringstillväxt som förväntas i bland annat Tierps kommun. Till 2035 beräknar Stockholms Handelskammare i Uppsala att 5 000 personer behöver nyrekryteras till industrisatsningarna i Tierps och Östhammars kommun. Främst är expansionen koncentrerad till Söderfors samt stationsorterna Tobo och Örbyhus vid väg 292 samt Tierp som även har anslutning till E4 och Ostkustbanan.

Datum
2024-11-19

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län - kommunal fördjupning Östhammars kommun

Bakgrund och syfte

Detta dokument åsyftar att ge en översikt kring regionala och interregionala funktioner samt beskriva de aktuella bristerna i respektive stråk för Uppsala län. För varje kommun tillkommer en kommunal bilaga. Underlaget bör betraktas som ett faktaunderlag för revideringen av länsplanen 2026 – 2037.



Karta 1: Prioriterade stråk i Uppsala län.

Innehåll

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län - kommunal fördjupning Östhammars kommun.....	1
Bakgrund och syfte.....	1
Arosstråket	3
Bruksstråket.....	4
Dalastråket.....	4
55-stråket	5
Mälarstråket.....	6
Norrtäljestråket	6
Ostkuststråket	7
Riksväg 70-stråket.....	9
Roslagsstråket.....	9
Räta linjen.....	10
Östervålastråket.....	10
Östhammarstråket	11
Kommunal fördjupning - Östhammars kommun.....	12
Bostadsutveckling.....	12
Näringslivsetableringar.....	12

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen interregional funktion och ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig gods eller långväga personresor.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en lokal funktion för personer som rör sig inom och mellan tätorter inom Uppsala län. Stråket har även en regional funktion för personer som bor längre österut ut i Uppsala kommun och har behov av goda restider vid arbetspendling in till Uppsala tätort.

Brister

Väg 282 har bristande trafiksäkerhet i både korsningspunkter såväl som längs med vägen och är en olycksdrabbad väg. Det finns stora trafiksäkerhetsproblem längs med korsningspunkterna där vänstersvängande fordon på väg 282 skapar osäkra situationer eftersom omkörningsmöjligheter saknas. På sträckan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsas på grund av kurvor, krön och dåligt geometrisk standard. Vägen är smal vilket gör att tunga fordon ligger nära varandra när de möts, vilket skapar risk för olyckor. Busstrafiken på väg 282 har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan. Öster om Gunsta saknas det gång- och cykelförbindelser som kan binda ihop tätorter och underlätta hela-resan-perspektivet.

Arosstråket.

Stråket innefattar den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan.

Interregional funktion

I nuläget finns det ingen järnvägskoppling mellan Enköping och Uppsala. En framtida järnvägskoppling Enköping – Uppsala (Arosbanan) kan vara kapacitetsavlastande för Mälärbanan eftersom både person- och godståg då kan gå via Uppsala också mot Arlanda och Stockholm.

Regional funktion

Byggnationen av Arosbanan skulle förbättra pendlingen mellan främst Västerås och Enköping till Uppsala och möjliggöra restider under 45 minuter i framtiden. Ger stora positiva systemeffekter. Nästa stora steg är att göra en utredning för att få fram samhällsekonomisk effekt av en sådan länk.

Brister

Avsaknaden av järnvägskopplingen utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet.

Bruksstråket

I stråket ingår väg 292.

Interregional funktion

Väg 292 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 292 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och gods. Vägen sträcker sig horisontellt genom Uppsala län och kopplar ihop Söderfors – Tierp – Örbyhus – Österbybruk- Gimo – Hargshamn. Vägen har också en funktion att knyta ihop andra regionalt viktiga vägar som väg 288, väg 290 och E4.

Brister

Väg 292 har inga större brister kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. Trafiksäkerheten brister i vissa korsningspunkter längs med sträckan och avsaknaden av cykelbarhet längs med hela vägen.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanen är inkluderat i detta stråk.

Interregional funktion

Väg 72 är funktionellt prioriterad för långväga personresor med bil och är betydelsefull för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda vilket bland annat möjliggör en förstorad arbetsmarknad.

Regional funktion

På regional nivå är väg 72 en funktionellt prioriterad väg för dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik. Stråket har en viktig funktion för arbetspendling, långväga personresor och för näringslivets transporter.

Brister

Dalabanans anläggning är i dåligt skick och i behov av spårbyte vilket planeras pågå just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fullteknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen.

Väg 72 har bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter och dålig hastighetsefterlevnad. Sträckorna Vittinge – Järlåsa och Järlåsa – Kvarnbolund pekas ut som särskilt problematiska. Sträckorna präglas av bristande hastighetsefterlevnad i kombination med mycket tung trafik som bidrar till farliga omkörningar. Det förekommer även köbildningar under eftermiddagar

på delar av sträckan vilket påverkar framkomligheten för räddningsfordon negativt.

Gång- och cykelmöjligheterna i stråket är relativt goda och det finns två regionala cykelvägar som knyter ihop Vänge med Uppsala samt en cykelväg som knyter ihop Heby – Morgongåva – Vittinge. Det planeras även en ny gång- och cykelväg som ska knyta ihop Heby och Sala.

55-stråket

I stråket ingår väg 55 mellan Uppsala ner till länsgränsen mot Sörmland.

Interregional funktion

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik och ingår i det regionala vägnätet och förbinder Uppsala med norra Mälardalen och i förlängningen andra orter utanför Mälarenregionen, framför allt Göteborg, Oslo och Karlstad. Vägen är alternativ till väg 53 över Kvikksund i väster och till Essingeleden E4/E20 genom Stockholm i öster. Väg 55 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet för samtliga trafikslag. Vägen är väsentlig för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

Regional funktion

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.

Brister

Väg 55 genom Uppsala tätort (Bärbyleden) lider av köbildningar i maxtimmen, trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem i korsningspunkter. Väg 55 är prioriterat som de högst prioriterade kollektivtrafikstråket i länet och bussarna lider av framkomlighetsproblem på grund av det stora trafikflödet

Väg 55 Kvarnabolund – Örsundsbro är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Litslena – Örsundsbro är mittseparerad men det saknas möjlighet för oskyddade trafikanter att tag röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs över stråket. Hållplatserna längs med sträckan saknar accelerationsfält vilket påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt. Den södra infarten till Örsundsbro har problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

Väg 55 Litslena – Enköping är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanternas möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Strängnäs – Enköping Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet samt undermåliga förutsättningar för gång och cykel och även kollektivtrafik. Smal vägsträcka med dålig linjeföring som är olycksbelastad. Finns även behov av att säkerställa gång- och cykeltrafikens framkomlighet över Strängnäsbron.

Mälarstråket

Inom Mälarstråket ingår både Mälarbanan, väg 263 och E18.

Interregional funktion

Stråket är en viktig del av Sveriges transportvägnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån långväga personresor. E18 är även funktionellt prioriterad gällande godstransporter.

Regional funktion

Mälarstråket har en viktig funktion för arbetspendlingen att koppla ihop Enköpings kommun med Håbo kommun med kringliggande tätorter. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån dagliga personresor, kollektivtrafik

Brister

Det är främst Mälarbanans kapacitet och Bålsta station som är prioriterade brister i stråket. För trafikplatserna Åsen och Draget vid E18 finns flertalet brister kopplade till trafiksäkerhet, tillgänglighet, sikt och köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Även bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta. På väg 263 är en viss sträcka av vägen bristfällig vad gäller smal väg. Det förekommer även flertalet brister på väg 263 kring GCM-passager och korsningar samt bristande cykelbarhet. Slutligen har väg 263 brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden, buller samt viltolyckor.

Norrtäljestråket

I detta stråk ingår väg 77.

Interregional funktion

För godstrafik har väg 77 en viktig storregional funktion. Men vägen är även viktig utifrån sin funktion för långväga personresor.

Regional funktion

Vägen knyter ihop resande från de östra delarna av Knivsta kommun med Knivsta samt Uppsala. Men framför allt är det ett stort resande till och från Uppsala län mot tätorter i Norrtälje kommun. Väg 77 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga persontransporter.

Brister

Bristerna rör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och cykelbarheten längs med väg 77. Inom Uppsala län är det framför allt bristande cykelbarhet och möjligheten att göra hållbara kombinationsresor som är mest prioriterat. De andra bristerna på väg 77 är mest aktuella i den del av vägen som ligger i Stockholms län. Till följd av lokala sänkningar anses restiden på väg 77 vara bristande. Det finns ett antal korsningar längs med väg 77 som är bristande. Till följd av problematik med buller och viltolyckor klassas väg 77 även som bristande kring det.

Ostkuststråket

Innefattas av E4, väg 600, väg 290, väg 291, väg 255 och järnvägsbanan Ostkustbanan (OKB) från Uppsala vidare över länsgränsen till Gävle.

Interregional funktion

Två av Sveriges viktigaste transportstråk i form av E4 och OKB ingår i detta stråk. De är båda utpekade som riksintressen för kommunikation och fyller därmed en avgörande funktion för resenärer och godstransporter som ska vidare till norra eller södra Sverige.

E4, väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik. För funktionerna godstransport och långväga personresor är även E4 och väg 291 utpekade.

Regional funktion

Samtliga vägar och järnvägar i Ostkuststråket är viktiga pendlingsstråk som knyter samman flera av länets större tätorter med varandra men även med Stockholm och Gävle. De genomgående länkarna E4an och OKB har av naturliga skäl en viktig del för det långväga resandet i länet medan väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är mer betydande för det regionala resandet inom Uppsala län.

OKB trafikeras av Mälartågs pendeltåg som binder samman många av de mindre tätorterna i Norduppland med Gävle, Tierp och Uppsala. Men även SJ:s fjärrtåg som stannar i Gävle, Tierp och Uppsala vidare ner mot Linköping via Stockholm fyller en viktig funktion för inom- och utomregional pendling.

Den södra delen av OKB har tågstopp i Knivsta station genom SL-pendeln och Mälartåg.

Brister

Järnvägsstationernas funktion som bytespunkter längs OKB har högsta prioritet gällande brister i detta stråk. Det framtida ökade resandet i tågtrafiken innebär att Uppsala C kan bli en flaskhals där fyra spår övergår till dubbelspår norr om Uppsala. De två plankorsningarna som finns i Uppsala strax norr om Uppsala C ska åtgärdas för att minimera framkomlighetsbristerna och problematiken med spårspring. Stationerna på sträckan Uppsala – Gävle har bristande standard gällande tillgänglighet, funktion, upplevd trygghet och säkerhet. Därför genomförs stationsanpassningar för att kunna åtgärda bristerna, vilket finansieras från både nationell plan och länsplan. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. Bristen hanteras via medel från nationell plan. Det finns ett ökat behov av spårkapacitet mellan Uppsala-Gävle. Kapacitetstaket är nått, och fler förbigångsspår/partiella fyrspår behövs för att kunna öka kapaciteten på sträckan och möjliggöra en utökning av turtätheten i framtiden. Nytt plattformsläge samt ett vändspår för regionpendel alternativt SL-pendel i Storvreta behöver utredas.

På väg 600 finns en bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge. Men även brister gällande tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser samt möjligheten att parkera cyklar vid hållplatser. Inom ramen för nu gällande länsplan ska väg 600 rustas och bristerna ska åtgärdas. Längs väg 600 och 742 mellan Tierp och Tierps kyrkby saknas en gång- och cykelväg vilket leder till brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Lokala hastighetssänkningar i Björklinge skapar en brist för restiden på väg 600. Sträckan mellan Läby och Mehedeby är även den bristande utifrån restidsperspektivet.

Väg 290 saknar en separerad gång- och cykelväg mellan Storvreta och Vattholma vilket gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. De olika alternativen som finns för att öka cykelbarheten mellan Storvreta och Vattholma behöver undersökas. Sträckan mellan Fullerömotet och Vattholma är en måttlig brist vad gäller kapaciteten på vägen till följd av högt trafikflöde. Mellan Österbybruk och Forsmark är väg 290 bristande vad gäller restid för persontrafik till följd av sänkningar i hastigheten.

På väg 291 finns det två passager för gång, cykel- och mopeder som är av betydande brist. Väg 290 och 600 har flertalet trafikfarliga korsningar och passager är av både måttlig och betydande brist.

Väg 255 brister gällande bärighetsklass BK4. Det finns även brister kopplade till restid på vägen till följd av hastighetsreduceringar samt en bristande

möjlighet till cykelpendling mellan tätorter längs vägen till följd av dålig cykelbarhet.

Samtliga fyra länsvägar i stråket har brister inom miljö och hälsa, framför allt kopplat till viltolyckor och buller. Men det förekommer även brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden samt höga halter av luftföroreningar.

Riksväg 70-stråket

Detta stråk innefattas av riksväg 70 mellan Enköping och länsgränsen mot Västmanland.

Interregional funktion

Från Enköping använder många riksväg 70 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. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstrafik, kollektivtrafik och långväga personresor.

Regional funktion

Riksväg 70 binder samman Enköpings kommuns västra delar och är ett viktigt pendlingsstråk för de som reser till och från Enköpings tätort. Framför allt är det boende i tätorten Fjärdhundra som använder vägen, men den är även den genaste sträckningen för personer som åker mellan Heby och Enköpings tätorter. Linje 225 trafikerar vägen mellan Heby och Enköping.

Brister

Sedan 2018 är det utbyggt till mötesfri landsväg. Bristerna gäller främst cykelmöjligheterna mellan Enköping och Fjärdhundra där ett antal felande länkar finns.

Roslagsstråket

I detta stråk ingår väg 76 mellan Skutskär ner till Stockholms länsgräns.

Interregional funktion

Väg 76 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen bidrar till att koppla ihop Roslagskusten och dess målpunkter Gävle–Skutskär – Karlsholmsbruk–Skärplinge–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–Hallstavik–Norrtälje. Väg 76 är inte riksintresse för statlig väginfrastruktur, däremot är Hargshamn och Forsmark av riksintresse.

Regional funktion

Väg 76 är viktigt för arbetspendling och kopplar ihop ett flertal tätorter med stora arbetsplatser längs med väg 76 och kringliggande vägnät.

Brister

Hela väg 76 genom Uppsala län har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig och smal på vissa sektioner samt upplevs osäker av oskyddade trafikanter då vägen saknar vägren på flertalet sträckor. Sträckan Östhammar – länsgräns Stockholms län klassificeras som en betydande brist smala vägar enligt Trafikverkets bristbeskrivning.

Räta linjen

Väg 56 är en del av det statliga stamvägnätet och kallas även för Räta linjen.

Interregional funktion

Väg 56 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor och godstrafik. Väg 56 är även en del av det nationella vägnätet och utgör en viktig koppling mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen är också en viktig del av att koppla ihop Heby med Sala och i förläggningen Dalarna med Uppsala.

Regional funktion

Väg 56 används främst för resande som ska åka från södra till norra delarna av Heby kommun. Men väg 56 har även en funktion för långväga personresor för de som ska norrut.

Brister

Inom Uppsala län är hela väg 56 mötesseparerad med 100 km/h standard förutom på sträckan Sala – korsning väg 72/56.

Östervålastråket

I detta stråk ingår väg 272.

Interregional funktion

Väg 272 har ingen utpekad tydlig interregional funktion.

Regional funktion

Väg 272 är ett starkt pendlingsstråk för de boende längs vägen som ska in mot Uppsala. Stråket trafikeras av busslinjerna 844 och 772 mellan Östervåla och Uppsala. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Brister

Det finns brister kopplade till användbarhetsområdena gods- och persontrafik, miljö och hälsa samt trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vilket är högst vid Uppsala. Den del av väg 272 som återfinns i Heby kommun är dessutom betydligt smalare samt krokigare vilket i kombination med växtlighet intill körbanan leder till delvis skydd. Trafiksäkerheten är bristande till följd av gång- och cykelanslutningar som saknas och försämrar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med eller över väg 272. Men det finns även ett flertal GCM-passager över väg 272 som uppvisar betydande trafiksäkerhetsbrister. Säkra och tillgängliga busshållplatser saknas, vilket påverkar kollektivtrafiken negativt. Andra brister som har lyfts är risken för viltolyckor längs väg 272 och bristande hela resan-perspektivet, bland annat till följd av en avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska platser.

Östhammarstråket

Stråket omfattas av väg 288 men kopplar även an till väg 76 och 292.

Interregional funktion

Väg 288 saknar någon viktigare utpekad interregional funktion. Framför allt är stråket en viktig länk för inomregional pendling i Uppsala län, främst mellan Uppsala och Östhammars kommuner.

Regional funktion

Utifrån det funktionellt prioriterade vägnätet är väg 288 utpekad som viktigt för funktionerna godstransporter, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Som tidigare nämnt fyller Östhammarstråket främst en viktig funktion för pendling och transport mellan tätorter i Östhammars kommun samt till och från Uppsala tätort.

Brister

Delsträckan Gimo-Börstil saknar i dagsläget mötesseparering vilket blir en bristande länk för trafiksäkerhet och restid längs väg 288. Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Mellan Gimo och Östhammar är det bristande möjligheter att cykelpendla mellan tätorterna. Under rusningstider drabbas sträckan av köbildningar, något som ger brister för bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Till följd av det höga trafikflödet mellan Uppsala tätort och Jälla på väg 288 leder det till stora brister i framkomlighet för samtliga trafikslag. Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunal fördjupning - Östhammars kommun

I Östhammars kommun återfinns Östhammarstråket (väg 288, väg 1100), Roslagsstråket (väg 76), Bruksstråket (väg 292) och delar av Ostkuststråket (väg 290).

Bostadsutveckling

Översiktsplanen för Östhammars kommun pekar ut fem serviceorter (Alunda, Gimo, Öregrund, Österbybruk och Östhammar) dit majoriteten av kommunens utveckling kommer ske. Samtliga orterna ligger invid ett eller flera av de aktuella stråken som finns i Östhammars kommun. I Alunda kommer utvecklingen framför allt ske genom förtätning av tätorten samt exploatering nordväst om väg 288 som passerar genom Alunda. Även i Gimo som ligger intill väg 288 och 292 kommer utveckling ske genom förtätning. Den kommunala centralorten Östhammar kopplar an till såväl Östhammarstråket (väg 288) som Roslagsstråket (väg 76) och anses ha goda möjligheter att utvecklas med både bostäder och verksamheter. Öregrund ligger längst ut i Östhammarstråket (väg 1100), men har ett nära läge till Roslagsstråket (väg 76). Här pågår aktiv etablering av bostäder strax söder om tätorten. Där väg 290 och 292 korsar varandra är Österbybruk lokaliserad. Genom att den närliggande gruvan i Dannemora ska återöppna finns möjligheter för utveckling av bostäder och service i Österbybruk.

Genom goda kommunikationer mellan serviceorterna kan de stötta varandra och gemensamt upprätthålla ett serviceutbud för kommunens invånare. Därför är det av stor vikt att bristerna i stråken åtgärdas för att underlätta förbindelsen mellan serviceorterna i Östhammars kommun.

Näringslivetableringar

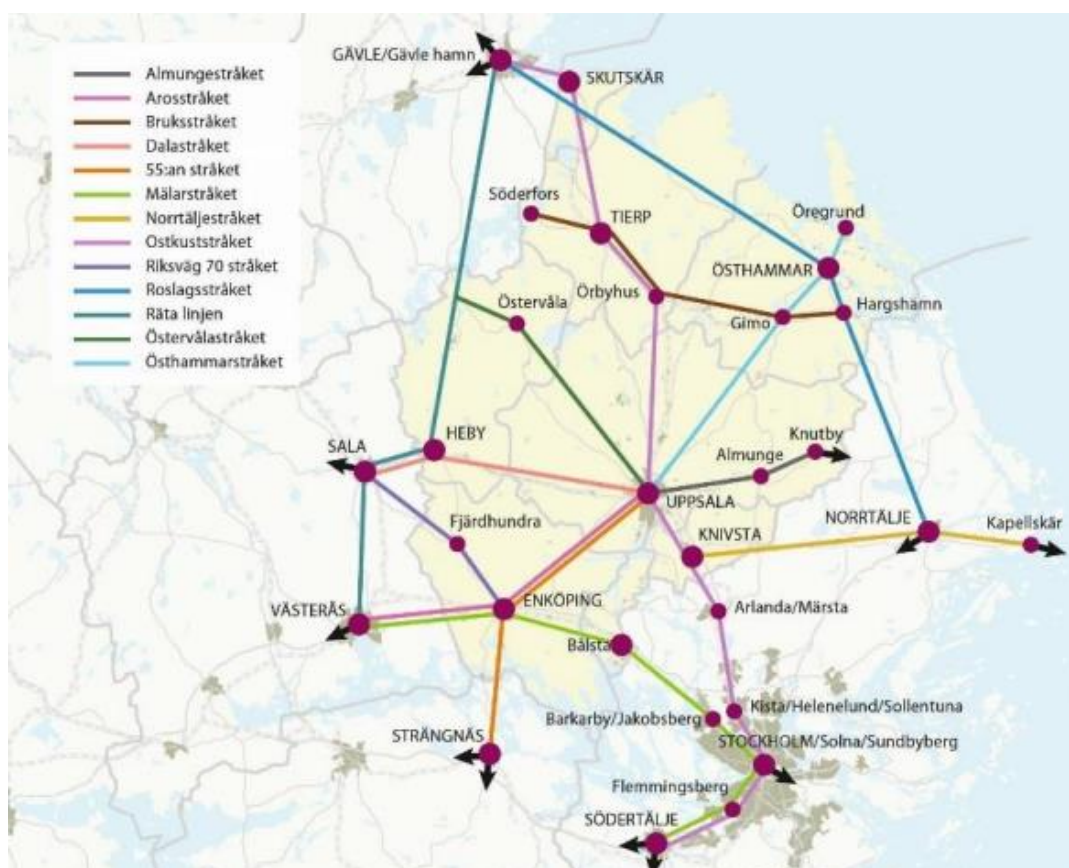
I Norduppland sker stora satsningar på den industrietableringstillväxt som förväntas i bland annat Östhammars kommun. Till 2035 beräknar Stockholms Handelskammare i Uppsala att 5 000 personer behöver nyrekryteras till industrisatsningarna i Tierps och Östhammars kommun. Den främsta expansionen förväntas ske kring Dannemora gruva som ligger vid väg 292 och 290, Forsmark som kopplar an till väg 76 men även har nära koppling till väg 290 samt väg 282 och Sandvik Coromant i Gimo vid väg 292 och 290. Men det finns industriföretagsetableringar även i Hargshamn längs väg 76 och i Öregrund vid väg 1100.

Datum
2024-12-18

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Älvkarleby kommun

Bakgrund och syfte

Detta dokument åsyftar att ge en översikt kring regionala och interregionala funktioner samt beskriva de aktuella bristerna i respektive stråk för Uppsala län. För varje kommun tillkommer en kommunal bilaga. Underlaget bör betraktas som ett faktaunderlag för revideringen av länsplanen 2026 – 2037.



Karta 1: Prioriterade stråk i Uppsala län.

Innehåll

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Älvkarleby kommun.....	1
Bakgrund och syfte.....	1
Arosstråket	3
Bruksstråket.....	4
Dalastråket.....	4
55-stråket	5
Mälarstråket.....	6
Norrtäljestråket	6
Ostkuststråket	7
Riksväg 70-stråket.....	9
Roslagsstråket.....	9
Räta linjen.....	10
Östervålastråket.....	10
Östhammarstråket	11
Kommunala fördjupningar – Älvkarleby kommun.....	11
Bostadsutveckling.....	12
Näringslivsetableringar.....	12

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen interregional funktion och ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig gods eller långväga personresor.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en lokal funktion för personer som rör sig inom och mellan tätorter inom Uppsala län. Stråket har även en regional funktion för personer som bor längre österut ut i Uppsala kommun och har behov av goda restider vid arbetspendling in till Uppsala tätort.

Brister

Väg 282 har bristande trafiksäkerhet i både korsningspunkter såväl som längs med vägen och är en olycksdrabbad väg. Det finns stora trafiksäkerhetsproblem längs med korsningspunkterna där vänstersvängande fordon på väg 282 skapar osäkra situationer eftersom omkörningsmöjligheter saknas. På sträckan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsas på grund av kurvor, krön och dåligt geometrisk standard. Vägen är smal vilket gör att tunga fordon ligger nära varandra när de möts, vilket skapar risk för olyckor. Busstrafiken på väg 282 har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan. Öster om Gunsta saknas det gång- och cykelförbindelser som kan binda ihop tätorter och underlätta hela-resan-perspektivet.

Arosstråket.

Stråket innefattar den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan.

Interregional funktion

I nuläget finns det ingen järnvägskoppling mellan Enköping och Uppsala. En framtida järnvägskoppling Enköping – Uppsala (Arosbanan) kan vara kapacitetsavlastande för Mälärbanan eftersom både person- och godståg då kan gå via Uppsala också mot Arlanda och Stockholm.

Regional funktion

Byggnationen av Arosbanan skulle förbättra pendlingen mellan främst Västerås och Enköping till Uppsala och möjliggöra restider under 45 minuter i framtiden. Ger stora positiva systemeffekter. Nästa stora steg är att göra en utredning för att få fram samhällsekonomisk effekt av en sådan länk.

Brister

Avsaknaden av järnvägskopplingen utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet.

Bruksstråket

I stråket ingår väg 292.

Interregional funktion

Väg 292 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 292 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och gods. Vägen sträcker sig horisontellt genom Uppsala län och kopplar ihop Söderfors – Tierp – Örbyhus – Österbybruk- Gimo – Hargshamn. Vägen har också en funktion att knyta ihop andra regionalt viktiga vägar som väg 288, väg 290 och E4.

Brister

Väg 292 har inga större brister kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. Trafiksäkerheten brister i vissa korsningspunkter längs med sträckan och avsaknaden av cykelbarhet längs med hela vägen.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanen är inkluderat i detta stråk.

Interregional funktion

Väg 72 är funktionellt prioriterad för långväga personresor med bil och är betydelsefull för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda vilket bland annat möjliggör en förstörd arbetsmarknad.

Regional funktion

På regional nivå är väg 72 en funktionellt prioriterad väg för dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik. Stråket har en viktig funktion för arbetspendling, långväga personresor och för näringslivets transporter.

Brister

Dalabanans anläggning är i dåligt skick och i behov av spårbyte vilket planeras pågå just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fullteknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen.

Väg 72 har bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter och dålig hastighetsefterlevnad. Sträckorna Vittinge – Järlåsa och Järlåsa – Kvarnbolund pekas ut som särskilt problematiska. Sträckorna präglas av bristande hastighetsefterlevnad i kombination med mycket tung trafik som bidrar till farliga omkörningar. Det förekommer även köbildningar under eftermiddagar

på delar av sträckan vilket påverkar framkomligheten för räddningsfordon negativt.

Gång- och cykelmöjligheterna i stråket är relativt goda och det finns två regionala cykelvägar som knyter ihop Vänge med Uppsala samt en cykelväg som knyter ihop Heby – Morgongåva – Vittinge. Det planeras även en ny gång- och cykelväg som ska knyta ihop Heby och Sala.

55-stråket

I stråket ingår väg 55 mellan Uppsala ner till länsgränsen mot Sörmland.

Interregional funktion

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik och ingår i det regionala vägnätet och förbinder Uppsala med norra Mälardalen och i förlängningen andra orter utanför Mälarenregionen, framför allt Göteborg, Oslo och Karlstad. Vägen är alternativ till väg 53 över Kvikksund i väster och till Essingeleden E4/E20 genom Stockholm i öster. Väg 55 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet för samtliga trafikslag. Vägen är väsentlig för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

Regional funktion

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.

Brister

Väg 55 genom Uppsala tätort (Bärbyleden) lider av köbildningar i maxtimmen, trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem i korsningspunkter. Väg 55 är prioriterat som de högst prioriterade kollektivtrafikstråket i länet och bussarna lider av framkomlighetsproblem på grund av det stora trafikflödet

Väg 55 Kvarnabolund – Örsundsbro är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Litslena – Örsundsbro är mittseparerad men det saknas möjlighet för oskyddade trafikanter att tag röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs över stråket. Hållplatserna längs med sträckan saknar accelerationsfält vilket påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt. Den södra infarten till Örsundsbro har problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

Väg 55 Litslena – Enköping är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanternas möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Strängnäs – Enköping Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet samt undermåliga förutsättningar för gång och cykel och även kollektivtrafik. Smal vägsträcka med dålig linjeföring som är olycksbelastad. Finns även behov av att säkerställa gång- och cykeltrafikens framkomlighet över Strängnäsbron.

Mälarstråket

Inom Mälarstråket ingår både Mälarbanan, väg 263 och E18.

Interregional funktion

Stråket är en viktig del av Sveriges transportvägnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån långväga personresor. E18 är även funktionellt prioriterad gällande godstransporter.

Regional funktion

Mälarstråket har en viktig funktion för arbetspendlingen att koppla ihop Enköpings kommun med Håbo kommun med kringliggande tätorter. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån dagliga personresor, kollektivtrafik

Brister

Det är främst Mälarbanans kapacitet och Bålsta station som är prioriterade brister i stråket. För trafikplatserna Åsen och Draget vid E18 finns flertalet brister kopplade till trafiksäkerhet, tillgänglighet, sikt och köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Även bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta. På väg 263 är en viss sträcka av vägen bristfällig vad gäller smal väg. Det förekommer även flertalet brister på väg 263 kring GCM-passager och korsningar samt bristande cykelbarhet. Slutligen har väg 263 brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden, buller samt viltolyckor.

Norrtäljestråket

I detta stråk ingår väg 77.

Interregional funktion

För godstrafik har väg 77 en viktig storregional funktion. Men vägen är även viktig utifrån sin funktion för långväga personresor.

Regional funktion

Vägen knyter ihop resande från de östra delarna av Knivsta kommun med Knivsta samt Uppsala. Men framför allt är det ett stort resande till och från Uppsala län mot tätorter i Norrtälje kommun. Väg 77 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga persontransporter.

Brister

Bristerna rör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och cykelbarheten längs med väg 77. Inom Uppsala län är det framför allt bristande cykelbarhet och möjligheten att göra hållbara kombinationsresor som är mest prioriterat. De andra bristerna på väg 77 är mest aktuella i den del av vägen som ligger i Stockholms län. Till följd av lokala sänkningar anses restiden på väg 77 vara bristande. Det finns ett antal korsningar längs med väg 77 som är bristande. Till följd av problematik med buller och viltolyckor klassas väg 77 även som bristande kring det. **Ostkuststråket**

Innefattas av E4, väg 600, väg 290, väg 291, väg 255 och järnvägsbanan Ostkustbanan (OKB) från Uppsala vidare över länsgränsen till Gävle.

Interregional funktion

Två av Sveriges viktigaste transportstråk i form av E4 och OKB ingår i detta stråk. De är båda utpekade som riksintressen för kommunikation och fyller därmed en avgörande funktion för resenärer och godstransporter som ska vidare till norra eller södra Sverige.

E4, väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik. För funktionerna godstransport och långväga personresor är även E4 och väg 291 utpekade.

Regional funktion

Samtliga vägar och järnvägar i Ostkuststråket är viktiga pendlingsstråk som knyter samman flera av länets större tätorter med varandra men även med Stockholm och Gävle. De genomgående länkarna E4an och OKB har av naturliga skäl en viktig del för det långväga resandet i länet medan väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är mer betydande för det regionala resandet inom Uppsala län.

OKB trafikeras av Mälartågs pendeltåg som binder samman många av de mindre tätorterna i Norduppland med Gävle, Tierp och Uppsala. Men även SJ:s fjärrtåg som stannar i Gävle, Tierp och Uppsala vidare ner mot Linköping via Stockholm fyller en viktig funktion för inom- och utomregional pendling. Den södra delen av OKB har tågstopp i Knivsta station genom SL-pendeln och Mälartåg.

Brister

Järnvägsstationernas funktion som bytespunkter längs OKB har högsta prioritet gällande brister i detta stråk. Det framtida ökade resandet i tågtrafiken innebär att Uppsala C kan bli en flaskhals där fyra spår övergår till dubbelspår norr om Uppsala. De två plankorsningarna som finns i Uppsala strax norr om Uppsala C ska åtgärdas för att minimera framkomlighetsbristerna och problematiken med spårspring. Stationerna på sträckan Uppsala – Gävle har bristande standard gällande tillgänglighet, funktion, upplevd trygghet och säkerhet. Därför genomförs stationsanpassningar för att kunna åtgärda bristerna, vilket finansieras från både nationell plan och länsplan. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. Bristen hanteras via medel från nationell plan. Det finns ett ökat behov av spårkapacitet mellan Uppsala-Gävle. Kapacitetstaket är nått, och fler förbigångsspår/partiella fyrspår behövs för att kunna öka kapaciteten på sträckan och möjliggöra en utökning av turtätheten i framtiden. Nytt plattformsläge samt ett vändspår för regionpendel alternativt SL-pendel i Storvreta behöver utredas.

På väg 600 finns en bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge. Men även brister gällande tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser samt möjligheten att parkera cyklar vid hållplatser. Inom ramen för nu gällande länsplan ska väg 600 rustas och bristerna ska åtgärdas. Längs väg 600 och 742 mellan Tierp och Tierps kyrkby saknas en gång- och cykelväg vilket leder till brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Lokala hastighetssänkningar i Björklinge skapar en brist för restiden på väg 600. Sträckan mellan Läby och Mehedeby är även den bristande utifrån restidsperspektivet.

Väg 290 saknar en separerad gång- och cykelväg mellan Storvreta och Vattholma vilket gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. De olika alternativen som finns för att öka cykelbarheten mellan Storvreta och Vattholma behöver undersökas. Sträckan mellan Fullerömotet och Vattholma är en måttlig brist vad gäller kapaciteten på vägen till följd av högt trafikflöde. Mellan Österbybruk och Forsmark är väg 290 bristande vad gäller restid för persontrafik till följd av sänkningar i hastigheten.

På väg 291 finns det två passager för gång, cykel- och mopeder som är av betydande brist. Väg 290 och 600 har flertalet trafikfarliga korsningar och passager är av både måttlig och betydande brist.

Väg 255 brister gällande bärighetsklass BK4. Det finns även brister kopplade till restid på vägen till följd av hastighetsreduceringar samt en bristande möjlighet till cykelpendling mellan tätorter längs vägen till följd av dålig cykelbarhet.

Samtliga fyra länsvägar i stråket har brister inom miljö och hälsa, framför allt kopplat till viltolyckor och buller. Men det förekommer även brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden samt höga halter av luftföroreningar.

Riksväg 70-stråket

Detta stråk innefattas av riksväg 70 mellan Enköping och länsgränsen mot Västmanland.

Interregional funktion

Från Enköping använder många riksväg 70 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. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstrafik, kollektivtrafik och långväga personresor.

Regional funktion

Riksväg 70 binder samman Enköpings kommuns västra delar och är ett viktigt pendlingsstråk för de som reser till och från Enköpings tätort. Framför allt är det boende i tätorten Fjärdhundra som använder vägen, men den är även den genaste sträckningen för personer som åker mellan Heby och Enköpings tätorter. Linje 225 trafikerar vägen mellan Heby och Enköping.

Brister

Sedan 2018 är det utbyggt till mötesfri landsväg. Bristerna gäller främst cykelmöjligheterna mellan Enköping och Fjärdhundra där ett antal felande länkar finns.

Roslagsstråket

I detta stråk ingår väg 76 mellan Skutskär ner till Stockholms länsgräns.

Interregional funktion

Väg 76 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen bidrar till att koppla ihop Roslagskusten och dess målpunkter Gävle–Skutskär – Karlsholmsbruk-Skärplinge-Forsmark-Östhammar-Hargshamn-Hallstavik-Norrtälje. Väg 76 är inte riksintresse för statlig väginfrastruktur, däremot är Hargshamn och Forsmark av riksintresse.

Regional funktion

Väg 76 är viktigt för arbetspendling och kopplar ihop ett flertal tätorter med stora arbetsplatser längs med väg 76 och kringliggande vägnät.

Brister

Hela väg 76 genom Uppsala län har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig och smal på vissa sektioner samt upplevs osäker av oskyddade trafikanter då vägen saknar vägren på flertalet sträckor. Sträckan Östhammar – länsgräns Stockholms län klassificeras som en betydande brist smala vägar enligt Trafikverkets bristbeskrivning.

Räta linjen

Väg 56 är en del av det statliga stamvägnätet och kallas även för Räta linjen.

Interregional funktion

Väg 56 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor och godstrafik. Väg 56 är även en del av det nationella vägnätet och utgör en viktig koppling mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen är också en viktig del av att koppla ihop Heby med Sala och i förläggningen Dalarna med Uppsala.

Regional funktion

Väg 56 används främst för resande som ska åka från södra till norra delarna av Heby kommun. Men väg 56 har även en funktion för långväga personresor för de som ska norrut.

Brister

Inom Uppsala län är hela väg 56 mötesseparerad med 100 km/h standard förutom på sträckan Sala – korsning väg 72/56.

Östervålastråket

I detta stråk ingår väg 272.

Interregional funktion

Väg 272 har ingen utpekad tydlig interregional funktion.

Regional funktion

Väg 272 är ett starkt pendlingsstråk för de boende längs vägen som ska in mot Uppsala. Stråket trafikeras av busslinjerna 844 och 772 mellan Östervåla och Uppsala. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Brister

Det finns brister kopplade till användbarhetsområdena gods- och persontrafik, miljö och hälsa samt trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vilket är högst vid Uppsala. Den del av väg 272 som återfinns i Heby kommun är dessutom betydligt smalare

samt krokigare vilket i kombination med växtlighet intill körbanan leder till delvis skymd. Trafiksäkerheten är bristande till följd av gång- och cykelanslutningar som saknas och försämrar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med eller över väg 272. Men det finns även ett flertal GCM-passager över väg 272 som uppvisar betydande trafiksäkerhetsbrister. Säkra och tillgängliga busshållplatser saknas, vilket påverkar kollektivtrafiken negativt. Andra brister som har lyfts är risken för viltolyckor längs väg 272 och bristande hela resan-perspektivet, bland annat till följd av en avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska platser.

Östhammarstråket

Stråket omfattas av väg 288 men kopplar även an till väg 76 och 292.

Interregional funktion

Väg 288 saknar någon viktigare utpekad interregional funktion. Framför allt är stråket en viktig länk för inomregional pendling i Uppsala län, främst mellan Uppsala och Östhammars kommuner.

Regional funktion

Utifrån det funktionellt prioriterade vägnätet är väg 288 utpekad som viktigt för funktionerna godstransporter, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Som tidigare nämnt fyller Östhammarstråket främst en viktig funktion för pendling och transport mellan tätorter i Östhammars kommun samt till och från Uppsala tätort.

Brister

Delsträckan Gimo-Börstil saknar i dagsläget mötesseparering vilket blir en bristande länk för trafiksäkerhet och restid längs väg 288. Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Mellan Gimo och Östhammar är det bristande möjligheter att cykelpendla mellan tätorterna. Under rusningstider drabbas sträckan av köbildningar, något som ger brister för bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Till följd av det höga trafikflödet mellan Uppsala tätort och Jälla på väg 288 leder det till stora brister i framkomlighet för samtliga trafikslag. Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunala fördjupningar – Älvkarleby kommun

Roslagsstråket (väg 76) samt delar av Ostkuststråket (E4, väg 291 och Ostkustbanan) går genom Älvkarleby kommun.

Bostadsutveckling

I och med den relativt lilla geografiska ytan som innefattar Älvkarleby kommun har väg 291, väg 76 och Ostkustbanan en direkt påverkan på de orter som är utpekade för utveckling enligt översiktsplanen. Stationsorterna Marma, Älvkarleby och Skutskär är med sina tågstopp på Ostkustbanan och direkta anslutning till E4 via väg 291 samt 76 utpekade för bostadsutveckling. I övrigt finns det förslag på bostadsutveckling, om än i mindre utsträckning, i Långsand, Gårdskär, Överboda, Tegelbruket och övrig landsbygd. Återigen är Älvkarleby kommuns yta relativt liten och därför kommer utveckling i dessa orter tänkas påverka de stråk som går genom Älvkarleby kommun. I huvudorten Skutskär förväntas utvecklingen ske på båda sidor av väg 76 för att stärka den öst-västliga kopplingen i tätorten. Samtidigt har väg 76 inom Skutskär flertalet bristande planpassager i och med hög hastighet på vägen samt högt flöde av tunga transporter.

Näringslivsetableringar

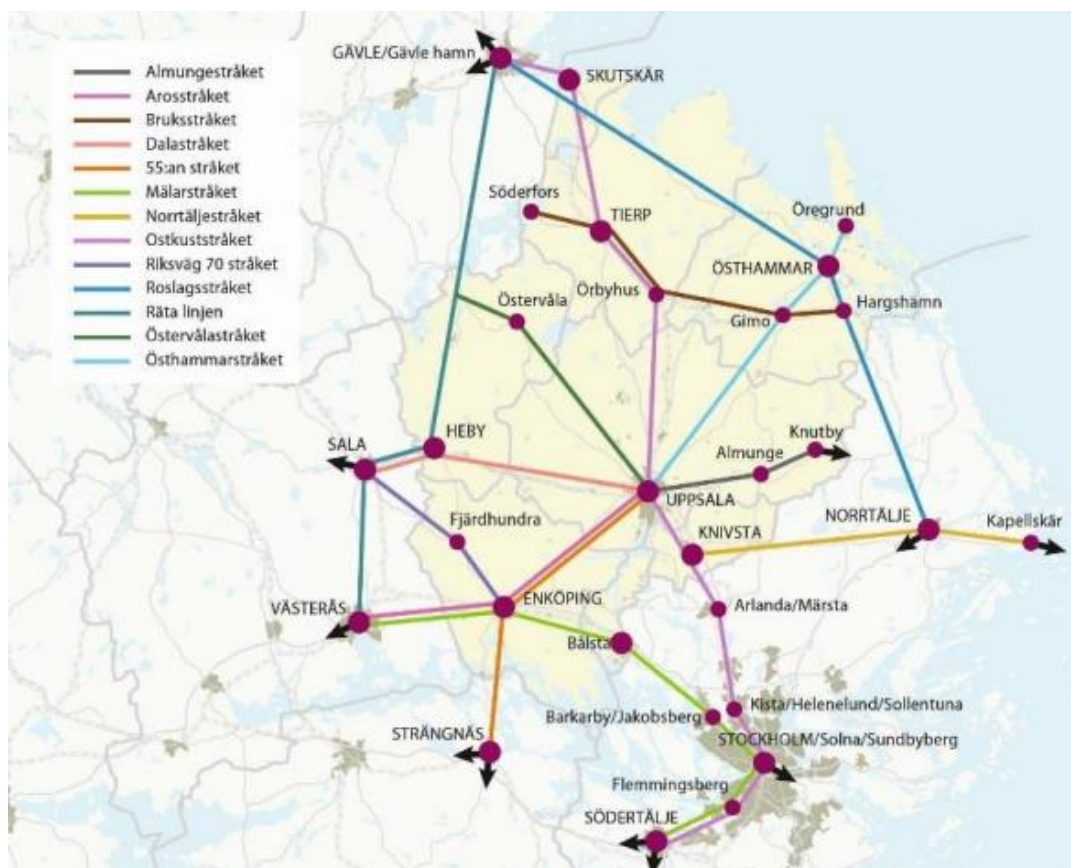
Vid korsningen väg 76 och väg 291 strax sydost om Älvkarleby finns planer på att utveckla det befintliga verksamhetsområdet. En sådan föreslagen exploatering kan skapa behov av investeringar i statligt vägnät.

Datum
2024-12-03

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Uppsala kommun

Bakgrund och syfte

Detta dokument åsyftar att ge en översikt kring regionala och interregionala funktioner samt beskriva de aktuella bristerna i respektive stråk för Uppsala län. För varje kommun tillkommer en kommunal bilaga. Underlaget bör betraktas som ett faktaunderlag för revideringen av länsplanen 2026 – 2037.



Karta 1: Prioriterade stråk i Uppsala län.

Innehåll

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Uppsala kommun	1
Bakgrund och syfte	1
Almungestråket	3
Arosstråket	3
Bruksstråket	4
Dalastråket	4
55-stråket	5
Mälarstråket	6
Norrtäljestråket	6
Ostkuststråket	7
Riksväg 70-stråket	9
Roslagsstråket	9
Räta linjen	10
Östervålastråket	10
Östhammarstråket	11
Kommunala fördjupningar – Uppsala kommun	11
Bostadsutveckling	12
Näringslivsetableringar	12

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen interregional funktion och ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig gods eller långväga personresor.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en lokal funktion för personer som rör sig inom och mellan tätorter inom Uppsala län. Stråket har även en regional funktion för personer som bor längre österut ut i Uppsala kommun och har behov av goda restider vid arbetspendling in till Uppsala tätort.

Brister

Väg 282 har bristande trafiksäkerhet i både korsningspunkter såväl som längs med vägen och är en olycksdrabbad väg. Det finns stora trafiksäkerhetsproblem längs med korsningspunkterna där vänstersvängande fordon på väg 282 skapar osäkra situationer eftersom omkörningsmöjligheter saknas. På sträckan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsas på grund av kurvor, krön och dåligt geometrisk standard. Vägen är smal vilket gör att tunga fordon ligger nära varandra när de möts, vilket skapar risk för olyckor. Busstrafiken på väg 282 har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan. Öster om Gunsta saknas det gång- och cykelförbindelser som kan binda ihop tätorter och underlätta hela-resan-perspektivet.

Arosstråket.

Stråket innefattar den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan.

Interregional funktion

I nuläget finns det ingen järnvägskoppling mellan Enköping och Uppsala. En framtida järnvägskoppling Enköping – Uppsala (Arosbanan) kan vara kapacitetsavlastande för Mälärbanan eftersom både person- och godståg då kan gå via Uppsala också mot Arlanda och Stockholm.

Regional funktion

Byggnationen av Arosbanan skulle förbättra pendlingen mellan främst Västerås och Enköping till Uppsala och möjliggöra restider under 45 minuter i framtiden. Ger stora positiva systemeffekter. Nästa stora steg är att göra en utredning för att få fram samhällsekonomisk effekt av en sådan länk.

Brister

Avsaknaden av järnvägskopplingen utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet.

Bruksstråket

I stråket ingår väg 292.

Interregional funktion

Väg 292 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 292 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och gods. Vägen sträcker sig horisontellt genom Uppsala län och kopplar ihop Söderfors – Tierp – Örbyhus – Österbybruk- Gimo – Hargshamn. Vägen har också en funktion att knyta ihop andra regionalt viktiga vägar som väg 288, väg 290 och E4.

Brister

Väg 292 har inga större brister kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. Trafiksäkerheten brister i vissa korsningspunkter längs med sträckan och avsaknaden av cykelbarhet längs med hela vägen.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanen är inkluderat i detta stråk.

Interregional funktion

Väg 72 är funktionellt prioriterad för långväga personresor med bil och är betydelsefull för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda vilket bland annat möjliggör en förstorad arbetsmarknad.

Regional funktion

På regional nivå är väg 72 en funktionellt prioriterad väg för dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik. Stråket har en viktig funktion för arbetspendling, långväga personresor och för näringslivets transporter.

Brister

Dalabanans anläggning är i dåligt skick och i behov av spårbyte vilket planeras pågå just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fullteknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen.

Väg 72 har bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter och dålig hastighetsefterlevnad. Sträckorna Vittinge – Järlåsa och Järlåsa – Kvarnbolund pekas ut som särskilt problematiska. Sträckorna präglas av bristande hastighetsefterlevnad i kombination med mycket tung trafik som bidrar till farliga omkörningar. Det förekommer även köbildningar under eftermiddagar

på delar av sträckan vilket påverkar framkomligheten för räddningsfordon negativt.

Gång- och cykelmöjligheterna i stråket är relativt goda och det finns två regionala cykelvägar som knyter ihop Vänge med Uppsala samt en cykelväg som knyter ihop Heby – Morgongåva – Vittinge. Det planeras även en ny gång- och cykelväg som ska knyta ihop Heby och Sala.

55-stråket

I stråket ingår väg 55 mellan Uppsala ner till länsgränsen mot Sörmland.

Interregional funktion

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik och ingår i det regionala vägnätet och förbinder Uppsala med norra Mälardalen och i förlängningen andra orter utanför Mälarenregionen, framför allt Göteborg, Oslo och Karlstad. Vägen är alternativ till väg 53 över Kvikksund i väster och till Essingeleden E4/E20 genom Stockholm i öster. Väg 55 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet för samtliga trafikslag. Vägen är väsentlig för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

Regional funktion

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.

Brister

Väg 55 genom Uppsala tätort (Bärbyleden) lider av köbildningar i maxtimmen, trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem i korsningspunkter. Väg 55 är prioriterat som de högst prioriterade kollektivtrafikstråket i länet och bussarna lider av framkomlighetsproblem på grund av det stora trafikflödet

Väg 55 Kvarnabolund – Örsundsbro är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Litslena – Örsundsbro är mittseparerad men det saknas möjlighet för oskyddade trafikanter att tag röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs över stråket. Hållplatserna längs med sträckan saknar accelerationsfält vilket påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt. Den södra infarten till Örsundsbro har problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

Väg 55 Litslena – Enköping är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanternas möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Strängnäs – Enköping Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet samt undermåliga förutsättningar för gång och cykel och även kollektivtrafik. Smal vägsträcka med dålig linjeföring som är olycksbelastad. Finns även behov av att säkerställa gång- och cykeltrafikens framkomlighet över Strängnäsbron.

Mälarstråket

Inom Mälarstråket ingår både Mälarbanan, väg 263 och E18.

Interregional funktion

Stråket är en viktig del av Sveriges transportvägnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån långväga personresor. E18 är även funktionellt prioriterad gällande godstransporter.

Regional funktion

Mälarstråket har en viktig funktion för arbetspendlingen att koppla ihop Enköpings kommun med Håbo kommun med kringliggande tätorter. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån dagliga personresor, kollektivtrafik

Brister

Det är främst Mälarbanans kapacitet och Bålsta station som är prioriterade brister i stråket. För trafikplatserna Åsen och Draget vid E18 finns flertalet brister kopplade till trafiksäkerhet, tillgänglighet, sikt och köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Även bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta. På väg 263 är en viss sträcka av vägen bristfällig vad gäller smal väg. Det förekommer även flertalet brister på väg 263 kring GCM-passager och korsningar samt bristande cykelbarhet. Slutligen har väg 263 brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden, buller samt viltolyckor.

Norrtäljestråket

I detta stråk ingår väg 77.

Interregional funktion

För godstrafik har väg 77 en viktig storregional funktion. Men vägen är även viktig utifrån sin funktion för långväga personresor.

Regional funktion

Vägen knyter ihop resande från de östra delarna av Knivsta kommun med Knivsta samt Uppsala. Men framför allt är det ett stort resande till och från Uppsala län mot tätorter i Norrtälje kommun. Väg 77 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga persontransporter.

Brister

Bristerna rör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och cykelbarheten längs med väg 77. Inom Uppsala län är det framför allt bristande cykelbarhet och möjligheten att göra hållbara kombinationsresor som är mest prioriterat. De andra bristerna på väg 77 är mest aktuella i den del av vägen som ligger i Stockholms län. Till följd av lokala sänkningar anses restiden på väg 77 vara bristande. Det finns ett antal korsningar längs med väg 77 som är bristande. Till följd av problematik med buller och viltolyckor klassas väg 77 även som bristande kring det.

Ostkuststråket

Innefattas av E4, väg 600, väg 290, väg 291, väg 255 och järnvägsbanan Ostkustbanan (OKB) från Uppsala vidare över länsgränsen till Gävle.

Interregional funktion

Två av Sveriges viktigaste transportstråk i form av E4 och OKB ingår i detta stråk. De är båda utpekade som riksintressen för kommunikation och fyller därmed en avgörande funktion för resenärer och godstransporter som ska vidare till norra eller södra Sverige.

E4, väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik. För funktionerna godstransport och långväga personresor är även E4 och väg 291 utpekade.

Regional funktion

Samtliga vägar och järnvägar i Ostkuststråket är viktiga pendlingsstråk som knyter samman flera av länets större tätorter med varandra men även med Stockholm och Gävle. De genomgående länkarna E4an och OKB har av naturliga skäl en viktig del för det långväga resandet i länet medan väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är mer betydande för det regionala resandet inom Uppsala län.

OKB trafikeras av Mälartågs pendeltåg som binder samman många av de mindre tätorterna i Norduppland med Gävle, Tierp och Uppsala. Men även SJ:s fjärrtåg som stannar i Gävle, Tierp och Uppsala vidare ner mot Linköping via Stockholm fyller en viktig funktion för inom- och utomregional pendling.

Den södra delen av OKB har tågstopp i Knivsta station genom SL-pendeln och Mälartåg.

Brister

Järnvägsstationernas funktion som bytespunkter längs OKB har högsta prioritet gällande brister i detta stråk. Det framtida ökade resandet i tågtrafiken innebär att Uppsala C kan bli en flaskhals där fyra spår övergår till dubbelspår norr om Uppsala. De två plankorsningarna som finns i Uppsala strax norr om Uppsala C ska åtgärdas för att minimera framkomlighetsbristerna och problematiken med spårspring. Stationerna på sträckan Uppsala – Gävle har bristande standard gällande tillgänglighet, funktion, upplevd trygghet och säkerhet. Därför genomförs stationsanpassningar för att kunna åtgärda bristerna, vilket finansieras från både nationell plan och länsplan. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. Bristen hanteras via medel från nationell plan. Det finns ett ökat behov av spårkapacitet mellan Uppsala-Gävle. Kapacitetstaket är nått, och fler förbigångsspår/partiella fyrspår behövs för att kunna öka kapaciteten på sträckan och möjliggöra en utökning av turtätheten i framtiden. Nytt plattformsläge samt ett vändspår för regionpendel alternativt SL-pendel i Storvreta behöver utredas.

På väg 600 finns en bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge. Men även brister gällande tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser samt möjligheten att parkera cyklar vid hållplatser. Inom ramen för nu gällande länsplan ska väg 600 rustas och bristerna ska åtgärdas. Längs väg 600 och 742 mellan Tierp och Tierps kyrkby saknas en gång- och cykelväg vilket leder till brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Lokala hastighetssänkningar i Björklinge skapar en brist för restiden på väg 600. Sträckan mellan Läby och Mehedeby är även den bristande utifrån restidsperspektivet.

Väg 290 saknar en separerad gång- och cykelväg mellan Storvreta och Vattholma vilket gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. De olika alternativen som finns för att öka cykelbarheten mellan Storvreta och Vattholma behöver undersökas. Sträckan mellan Fullerömotet och Vattholma är en måttlig brist vad gäller kapaciteten på vägen till följd av högt trafikflöde. Mellan Österbybruk och Forsmark är väg 290 bristande vad gäller restid för persontrafik till följd av sänkningar i hastigheten.

På väg 291 finns det två passager för gång, cykel- och mopeder som är av betydande brist. Väg 290 och 600 har flertalet trafikfarliga korsningar och passager är av både måttlig och betydande brist.

Väg 255 brister gällande bärighetsklass BK4. Det finns även brister kopplade till restid på vägen till följd av hastighetsreduceringar samt en bristande

möjlighet till cykelpendling mellan tätorter längs vägen till följd av dålig cykelbarhet.

Samtliga fyra länsvägar i stråket har brister inom miljö och hälsa, framför allt kopplat till viltolyckor och buller. Men det förekommer även brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden samt höga halter av luftföroreningar.

Riksväg 70-stråket

Detta stråk innefattas av riksväg 70 mellan Enköping och länsgränsen mot Västmanland.

Interregional funktion

Från Enköping använder många riksväg 70 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. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstrafik, kollektivtrafik och långväga personresor.

Regional funktion

Riksväg 70 binder samman Enköpings kommuns västra delar och är ett viktigt pendlingsstråk för de som reser till och från Enköpings tätort. Framför allt är det boende i tätorten Fjärdhundra som använder vägen, men den är även den genaste sträckningen för personer som åker mellan Heby och Enköpings tätorter. Linje 225 trafikerar vägen mellan Heby och Enköping.

Brister

Sedan 2018 är det utbyggt till mötesfri landsväg. Bristerna gäller främst cykelmöjligheterna mellan Enköping och Fjärdhundra där ett antal felande länkar finns.

Roslagsstråket

I detta stråk ingår väg 76 mellan Skutskär ner till Stockholms länsgräns.

Interregional funktion

Väg 76 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen bidrar till att koppla ihop Roslagskusten och dess målpunkter Gävle–Skutskär – Karlsholmsbruk–Skärplinge–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–Hallstavik–Norrtälje. Väg 76 är inte riksintresse för statlig väginfrastruktur, däremot är Hargshamn och Forsmark av riksintresse.

Regional funktion

Väg 76 är viktigt för arbetspendling och kopplar ihop ett flertal tätorter med stora arbetsplatser längs med väg 76 och kringliggande vägnät.

Brister

Hela väg 76 genom Uppsala län har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig och smal på vissa sektioner samt upplevs osäker av oskyddade trafikanter då vägen saknar vägren på flertalet sträckor. Sträckan Östhammar – länsgräns Stockholms län klassificeras som en betydande brist smala vägar enligt Trafikverkets bristbeskrivning.

Räta linjen

Väg 56 är en del av det statliga stamvägnätet och kallas även för Räta linjen.

Interregional funktion

Väg 56 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor och godstrafik. Väg 56 är även en del av det nationella vägnätet och utgör en viktig koppling mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen är också en viktig del av att koppla ihop Heby med Sala och i förläggningen Dalarna med Uppsala.

Regional funktion

Väg 56 används främst för resande som ska åka från södra till norra delarna av Heby kommun. Men väg 56 har även en funktion för långväga personresor för de som ska norrut.

Brister

Inom Uppsala län är hela väg 56 mötesseparerad med 100 km/h standard förutom på sträckan Sala – korsning väg 72/56.

Östervålastråket

I detta stråk ingår väg 272.

Interregional funktion

Väg 272 har ingen utpekad tydlig interregional funktion.

Regional funktion

Väg 272 är ett starkt pendlingsstråk för de boende längs vägen som ska in mot Uppsala. Stråket trafikeras av busslinjerna 844 och 772 mellan Östervåla och Uppsala. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Brister

Det finns brister kopplade till användbarhetsområdena gods- och persontrafik, miljö och hälsa samt trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vilket är högst vid Uppsala. Den del av väg 272 som återfinns i Heby kommun är dessutom betydligt smalare samt krokigare vilket i kombination med växtlighet intill körbanan leder till delvis skymd. Trafiksäkerheten är bristande till följd av gång- och cykelanslutningar som saknas och försämrar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med eller över väg 272. Men det finns även ett flertal GCM-passager över väg 272 som uppvisar betydande trafiksäkerhetsbrister. Säkra och tillgängliga busshållplatser saknas, vilket påverkar kollektivtrafiken negativt. Andra brister som har lyfts är risken för viltolyckor längs väg 272 och bristande hela resan-perspektivet, bland annat till följd av en avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska platser.

Östhammarstråket

Stråket omfattas av väg 288 men kopplar även an till väg 76 och 292.

Interregional funktion

Väg 288 saknar någon viktigare utpekad interregional funktion. Framför allt är stråket en viktig länk för inomregional pendling i Uppsala län, främst mellan Uppsala och Östhammars kommuner.

Regional funktion

Utifrån det funktionellt prioriterade vägnätet är väg 288 utpekad som viktigt för funktionerna godstransporter, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Som tidigare nämnt fyller Östhammarstråket främst en viktig funktion för pendling och transport mellan tätorter i Östhammars kommun samt till och från Uppsala tätort.

Brister

Delsträckan Gimo-Börstil saknar i dagsläget mötesseparering vilket blir en bristande länk för trafiksäkerhet och restid längs väg 288. Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Mellan Gimo och Östhammar är det bristande möjligheter att cykelpendla mellan tätorterna. Under rusningstider drabbas sträckan av köbildningar, något som ger brister för bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Till följd av det höga trafikflödet mellan Uppsala tätort och Jälla på väg 288 leder det till stora brister i framkomlighet för samtliga trafikslag. Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunala fördjupningar – Uppsala kommun

I Uppsala kommun är det flera vägar och järnvägar som utgår från Uppsala tätort vidare ut i kommunen och länet. De stråk som finns i Uppsala kommun

är Almungestråket (väg 282), Arosstråket (Arosbanan), Dalastråket (Dalabanan, väg 72), 55:an stråket (väg 55), Ostkuststråket (E4, väg 600, väg 255, väg 290, Ostkustbanan), Östervålastråket (väg 272) och Östhammarstråket (väg 288).

Bostadsutveckling

Uppsala kommun förväntas en stor befolkningsutveckling. Den största delen av utvecklingen koncentreras till Uppsala stad. Men det förväntas även ske utveckling på landsbygden och orter utanför Uppsala stad i de prioriterade tätorterna. I Uppsala stad där anslutningar till samtliga av Uppsala kommuns stråk finns planeras det för tiotusentals nya bostäder. Söderut mot Enköping är kopplingen med väg 55 viktig för boende i bland annat servicenoden.

Ramstalund. Avsaknaden av en Arosbana utgör en felande länk mellan Uppsala och Enköping. Längs med väg 72 förväntas orterna Vänge och Järlåsa utvecklas med bostäder och det finns även önskemål i Uppsala kommuns översiktsplan om en ny järnvägsstation längs Dalabanan i Vänge. Däremot finns det utmaningar att utveckla dessa orter till följd av bristande kapacitet i VA-nätet. De två servicenoderna Oxsätra-Åkerlänna och Jumkil ligger vid eller i nära anslutning till väg 272 och där kan viss bostadsutveckling tänkas ske.

Inom ramen för Ostkuststråket finns flertalet orter som har stor potential för exploatering. Längs väg 600 kommer främst Bälinge och Lövstalöt byggas ut, men även i Björklinge finns det möjligheter för bebyggelseutveckling.

Stationsorterna Storvreta-Fullerö, Vattholma och Skyttorp längs Ostkustbanan har även koppling till väg 290 och även i dessa orter förväntas en bostadsutveckling. Lindbacken/Jälla längs med väg 288 är en ort som växer kraftigt. Några kilometer nordost på samma väg finns den utpekade tätorten Gåvsta som kan växa ytterligare. Slutligen kan de utpekade orterna som ligger vid väg 282 förväntas växa kraftigt med bostäder, främst i Gunsta men även i Länna, Marielund, Almunge och Knutby.

Näringslivsetableringar

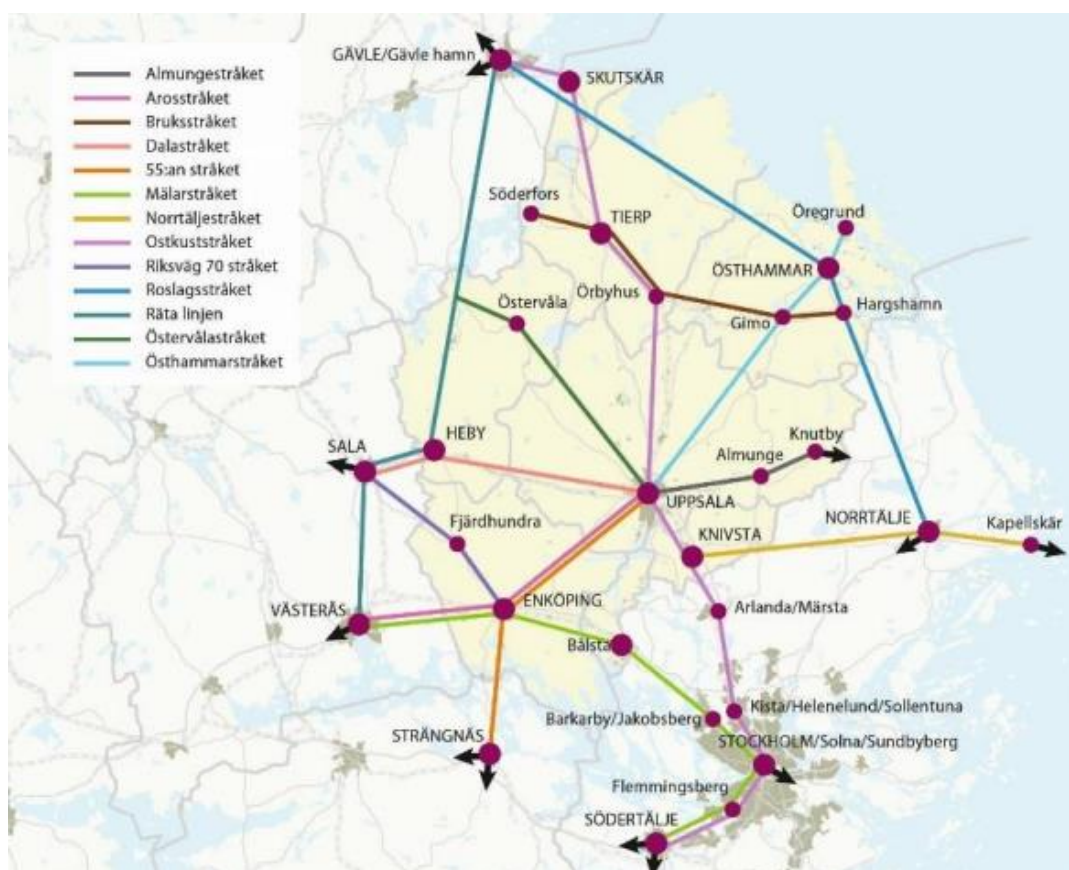
I sydöstra delarna av tätorten Uppsala där E4 och väg 282 möts expanderar det befintliga verksamhetsområdet rejält. Området kommer även utvecklas ytterligare i och med utbyggnationen av närliggande Uppsala Business Park. Det finns även framtida planer att längs väg 272 med anslutning till väg 55 i Librobäck utveckla verksamhetsområden i nordvästra Uppsala stad. Ytterligare större verksamhetsområden som kan tänkas bli verklighet är Fullerö längs väg 290 i nära anslutning till E4 norr om Uppsala stad samt Uppsala södra vid den nya trafikplatsen mellan Uppsala och Knivsta på E4. Men även Hovgården vid väg 288 har potential att utvecklas.

Datum
2024-11-19

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Håbo kommun

Bakgrund och syfte

Detta dokument åsyftar att ge en översikt kring regionala och interregionala funktioner samt beskriva de aktuella bristerna i respektive stråk för Uppsala län. För varje kommun tillkommer en kommunal bilaga. Underlaget bör betraktas som ett faktaunderlag för revideringen av länsplanen 2026 – 2037.



Karta 1: Prioriterade stråk i Uppsala län.

Innehåll

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Håbo.....	1
Bakgrund och syfte	1
Almungestråket	3
Arosstråket	3
Bruksstråket.....	4
Dalastråket.....	4
55-stråket	5
Mälarstråket.....	6
Norrtäljestråket	6
Ostkuststråket	7
Riksväg 70-stråket.....	9
Roslagsstråket.....	9
Räta linjen.....	10
Östervålastråket.....	10
Östhammarstråket	11
Kommunala fördjupningar – Håbo kommun	11
Bostadsutveckling.....	11
Näringslivsetableringar.....	12

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen interregional funktion och ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig gods eller långväga personresor.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en lokal funktion för personer som rör sig inom och mellan tätorter inom Uppsala län. Stråket har även en regional funktion för personer som bor längre österut ut i Uppsala kommun och har behov av goda restider vid arbetspendling in till Uppsala tätort.

Brister

Väg 282 har bristande trafiksäkerhet i både korsningspunkter såväl som längs med vägen och är en olycksdrabbad väg. Det finns stora trafiksäkerhetsproblem längs med korsningspunkterna där vänstersvängande fordon på väg 282 skapar osäkra situationer eftersom omkörningsmöjligheter saknas. På sträckan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsas på grund av kurvor, krön och dåligt geometrisk standard. Vägen är smal vilket gör att tunga fordon ligger nära varandra när de möts, vilket skapar risk för olyckor. Busstrafiken på väg 282 har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan. Öster om Gunsta saknas det gång- och cykelförbindelser som kan binda ihop tätorter och underlätta hela-resan-perspektivet.

Arosstråket.

Stråket innefattar den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan.

Interregional funktion

I nuläget finns det ingen järnvägskoppling mellan Enköping och Uppsala. En framtida järnvägskoppling Enköping – Uppsala (Arosbanan) kan vara kapacitetsavlastande för Mälärbanan eftersom både person- och godståg då kan gå via Uppsala också mot Arlanda och Stockholm.

Regional funktion

Byggnationen av Arosbanan skulle förbättra pendlingen mellan främst Västerås och Enköping till Uppsala och möjliggöra restider under 45 minuter i framtiden. Ger stora positiva systemeffekter. Nästa stora steg är att göra en utredning för att få fram samhällsekonomisk effekt av en sådan länk.

Brister

Avsaknaden av järnvägskopplingen utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet.

Bruksstråket

I stråket ingår väg 292.

Interregional funktion

Väg 292 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 292 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och gods. Vägen sträcker sig horisontellt genom Uppsala län och kopplar ihop Söderfors – Tierp – Örbyhus – Österbybruk- Gimo – Hargshamn. Vägen har också en funktion att knyta ihop andra regionalt viktiga vägar som väg 288, väg 290 och E4.

Brister

Väg 292 har inga större brister kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. Trafiksäkerheten brister i vissa korsningspunkter längs med sträckan och avsaknaden av cykelbarhet längs med hela vägen.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanen är inkluderat i detta stråk.

Interregional funktion

Väg 72 är funktionellt prioriterad för långväga personresor med bil och är betydelsefull för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda vilket bland annat möjliggör en förstörd arbetsmarknad.

Regional funktion

På regional nivå är väg 72 en funktionellt prioriterad väg för dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik. Stråket har en viktig funktion för arbetspendling, långväga personresor och för näringslivets transporter.

Brister

Dalabanans anläggning är i dåligt skick och i behov av spårbyte vilket planeras pågå just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fullteknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen.

Väg 72 har bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter och dålig hastighetsefterlevnad. Sträckorna Vittinge – Järlåsa och Järlåsa – Kvarnbolund pekas ut som särskilt problematiska. Sträckorna präglas av bristande hastighetsefterlevnad i kombination med mycket tung trafik som bidrar till farliga omkörningar. Det förekommer även köbildningar under eftermiddagar

på delar av sträckan vilket påverkar framkomligheten för räddningsfordon negativt.

Gång- och cykelmöjligheterna i stråket är relativt goda och det finns två regionala cykelvägar som knyter ihop Vänge med Uppsala samt en cykelväg som knyter ihop Heby – Morgongåva – Vittinge. Det planeras även en ny gång- och cykelväg som ska knyta ihop Heby och Sala.

55-stråket

I stråket ingår väg 55 mellan Uppsala ner till länsgränsen mot Sörmland.

Interregional funktion

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik och ingår i det regionala vägnätet och förbinder Uppsala med norra Mälardalen och i förlängningen andra orter utanför Mälarenregionen, framför allt Göteborg, Oslo och Karlstad. Vägen är alternativ till väg 53 över Kvikksund i väster och till Essingeleden E4/E20 genom Stockholm i öster. Väg 55 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet för samtliga trafikslag. Vägen är väsentlig för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

Regional funktion

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.

Brister

Väg 55 genom Uppsala tätort (Bärbyleden) lider av köbildningar i maxtimmen, trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem i korsningspunkter. Väg 55 är prioriterat som de högst prioriterade kollektivtrafikstråket i länet och bussarna lider av framkomlighetsproblem på grund av det stora trafikflödet

Väg 55 Kvarnabolund – Örsundsbro är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Litslena – Örsundsbro är mittseparerad men det saknas möjlighet för oskyddade trafikanter att tag röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs över stråket. Hållplatserna längs med sträckan saknar accelerationsfält vilket påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt. Den södra infarten till Örsundsbro har problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

Väg 55 Litslena – Enköping är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Strängnäs – Enköping Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet samt undermåliga förutsättningar för gång och cykel och även kollektivtrafik. Smal vägsträcka med dålig linjeföring som är olycksbelastad. Finns även behov av att säkerställa gång- och cykeltrafikens framkomlighet över Strängnäsbron.

Mälarstråket

Inom Mälarstråket ingår både Mälarbanan, väg 263 och E18.

Interregional funktion

Stråket är en viktig del av Sveriges transportvägnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån långväga personresor. E18 är även funktionellt prioriterad gällande godstransporter.

Regional funktion

Mälarstråket har en viktig funktion för arbetspendlingen att koppla ihop Enköpings kommun med Håbo kommun med kringliggande tätorter. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån dagliga personresor, kollektivtrafik

Brister

Det är främst Mälarbanans kapacitet och Bålsta station som är prioriterade brister i stråket. För trafikplatserna Åsen och Draget vid E18 finns flertalet brister kopplade till trafiksäkerhet, tillgänglighet, sikt och köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Även bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta. På väg 263 är en viss sträcka av vägen bristfällig vad gäller smal väg. Det förekommer även flertalet brister på väg 263 kring GCM-passager och korsningar samt bristande cykelbarhet. Slutligen har väg 263 brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden, buller samt viltolyckor.

Norrtäljestråket

I detta stråk ingår väg 77.

Interregional funktion

För godstrafik har väg 77 en viktig storregional funktion. Men vägen är även viktig utifrån sin funktion för långväga personresor.

Regional funktion

Vägen knyter ihop resande från de östra delarna av Knivsta kommun med Knivsta samt Uppsala. Men framför allt är det ett stort resande till och från Uppsala län mot tätorter i Norrtälje kommun. Väg 77 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga persontransporter.

Brister

Bristerna rör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och cykelbarheten längs med väg 77. Inom Uppsala län är det framför allt bristande cykelbarhet och möjligheten att göra hållbara kombinationsresor som är mest prioriterat. De andra bristerna på väg 77 är mest aktuella i den del av vägen som ligger i Stockholms län. Till följd av lokala sänkningar anses restiden på väg 77 vara bristande. Det finns ett antal korsningar längs med väg 77 som är bristande. Till följd av problematik med buller och viltolyckor klassas väg 77 även som bristande kring det.

Ostkuststråket

Innefattas av E4, väg 600, väg 290, väg 291, väg 255 och järnvägsbanan Ostkustbanan (OKB) från Uppsala vidare över länsgränsen till Gävle.

Interregional funktion

Två av Sveriges viktigaste transportstråk i form av E4 och OKB ingår i detta stråk. De är båda utpekade som riksintressen för kommunikation och fyller därmed en avgörande funktion för resenärer och godstransporter som ska vidare till norra eller södra Sverige.

E4, väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik. För funktionerna godstransport och långväga personresor är även E4 och väg 291 utpekade.

Regional funktion

Samtliga vägar och järnvägar i Ostkuststråket är viktiga pendlingsstråk som knyter samman flera av länets större tätorter med varandra men även med Stockholm och Gävle. De genomgående länkarna E4an och OKB har av naturliga skäl en viktig del för det långväga resandet i länet medan väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är mer betydande för det regionala resandet inom Uppsala län.

OKB trafikeras av Mälartågs pendeltåg som binder samman många av de mindre tätorterna i Norduppland med Gävle, Tierp och Uppsala. Men även SJ:s fjärrtåg som stannar i Gävle, Tierp och Uppsala vidare ner mot Linköping via Stockholm fyller en viktig funktion för inom- och utomregional pendling. Den södra delen av OKB har tågstopp i Knivsta station genom SL-pendeln och Mälartåg.

Brister

Järnvägsstationernas funktion som bytespunkter längs OKB har högsta prioritet gällande brister i detta stråk. Det framtida ökade resandet i tågtrafiken innebär att Uppsala C kan bli en flaskhals där fyra spår övergår till dubbelspår norr om Uppsala. De två plankorsningarna som finns i Uppsala strax norr om Uppsala C ska åtgärdas för att minimera framkomlighetsbristerna och problematiken med spårspring. Stationerna på sträckan Uppsala – Gävle har bristande standard gällande tillgänglighet, funktion, upplevd trygghet och säkerhet. Därför genomförs stationsanpassningar för att kunna åtgärda bristerna, vilket finansieras från både nationell plan och länsplan. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. Bristen hanteras via medel från nationell plan. Det finns ett ökat behov av spårkapacitet mellan Uppsala-Gävle. Kapacitetstaket är nått, och fler förbigångsspår/partiella fyrspår behövs för att kunna öka kapaciteten på sträckan och möjliggöra en utökning av turtätheten i framtiden. Nytt plattformsläge samt ett vändspår för regionpendel alternativt SL-pendel i Storvreta behöver utredas.

På väg 600 finns en bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge. Men även brister gällande tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser samt möjligheten att parkera cyklar vid hållplatser. Inom ramen för nu gällande länsplan ska väg 600 rustas och bristerna ska åtgärdas. Längs väg 600 och 742 mellan Tierp och Tierps kyrkby saknas en gång- och cykelväg vilket leder till brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Lokala hastighetssänkningar i Björklinge skapar en brist för restiden på väg 600. Sträckan mellan Läby och Mehedeby är även den bristande utifrån restidsperspektivet.

Väg 290 saknar en separerad gång- och cykelväg mellan Storvreta och Vattholma vilket gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. De olika alternativen som finns för att öka cykelbarheten mellan Storvreta och Vattholma behöver undersökas. Sträckan mellan Fullerömotet och Vattholma är en måttlig brist vad gäller kapaciteten på vägen till följd av högt trafikflöde. Mellan Österbybruk och Forsmark är väg 290 bristande vad gäller restid för persontrafik till följd av sänkningar i hastigheten.

På väg 291 finns det två passager för gång, cykel- och mopeder som är av betydande brist. Väg 290 och 600 har flertalet trafikfarliga korsningar och passager är av både måttlig och betydande brist.

Väg 255 brister gällande bärighetsklass BK4. Det finns även brister kopplade till restid på vägen till följd av hastighetsreduceringar samt en bristande möjlighet till cykelpendling mellan tätorter längs vägen till följd av dålig cykelbarhet.

Samtliga fyra länsvägar i stråket har brister inom miljö och hälsa, framför allt kopplat till viltolyckor och buller. Men det förekommer även brister kopplade

till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden samt höga halter av luftföroreningar.

Riksväg 70-stråket

Detta stråk innefattas av riksväg 70 mellan Enköping och länsgränsen mot Västmanland.

Interregional funktion

Från Enköping använder många riksväg 70 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. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstrafik, kollektivtrafik och långväga personresor.

Regional funktion

Riksväg 70 binder samman Enköpings kommuns västra delar och är ett viktigt pendlingsstråk för de som reser till och från Enköpings tätort. Framför allt är det boende i tätorten Fjärdhundra som använder vägen, men den är även den genaste sträckningen för personer som åker mellan Heby och Enköpings tätorter. Linje 225 trafikerar vägen mellan Heby och Enköping.

Brister

Sedan 2018 är det utbyggt till mötesfri landsväg. Bristerna gäller främst cykelmöjligheterna mellan Enköping och Fjärdhundra där ett antal felande länkar finns.

Roslagsstråket

I detta stråk ingår väg 76 mellan Skutskär ner till Stockholms länsgräns.

Interregional funktion

Väg 76 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen bidrar till att koppla ihop Roslagskusten och dess målpunkter Gävle–Skutskär – Karlsholmsbruk–Skärplinge–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–Hallstavik–Norrtälje. Väg 76 är inte riksintresse för statlig väginfrastruktur, däremot är Hargshamn och Forsmark av riksintresse.

Regional funktion

Väg 76 är viktigt för arbetspendling och kopplar ihop ett flertal tätorter med stora arbetsplatser längs med väg 76 och kringliggande vägnät.

Brister

Hela väg 76 genom Uppsala län har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig och smal på vissa sektioner samt upplevs osäker av oskyddade trafikanter då vägen saknar vägren på flertalet sträckor. Sträckan Östhammar – länsgräns Stockholms län klassificeras som en betydande brist smala vägar enligt Trafikverkets bristbeskrivning.

Räta linjen

Väg 56 är en del av det statliga stamvägnätet och kallas även för Räta linjen.

Interregional funktion

Väg 56 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor och godstrafik. Väg 56 är även en del av det nationella vägnätet och utgör en viktig koppling mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen är också en viktig del av att koppla ihop Heby med Sala och i förläggningen Dalarna med Uppsala.

Regional funktion

Väg 56 används främst för resande som ska åka från södra till norra delarna av Heby kommun. Men väg 56 har även en funktion för långväga personresor för de som ska norrut.

Brister

Inom Uppsala län är hela väg 56 mötesseparerad med 100 km/h standard förutom på sträckan Sala – korsning väg 72/56.

Östervålastråket

I detta stråk ingår väg 272.

Interregional funktion

Väg 272 har ingen utpekad tydlig interregional funktion.

Regional funktion

Väg 272 är ett starkt pendlingsstråk för de boende längs vägen som ska in mot Uppsala. Stråket trafikeras av busslinjerna 844 och 772 mellan Östervåla och Uppsala. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Brister

Det finns brister kopplade till användbarhetsområdena gods- och persontrafik, miljö och hälsa samt trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vilket är högst vid Uppsala. Den del av väg 272 som återfinns i Heby kommun är dessutom betydligt smalare samt krokigare vilket i kombination med växtlighet intill körbanan leder till delvis skymd. Trafiksäkerheten är bristande till följd av gång- och

cykelanslutningar som saknas och försämrar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med eller över väg 272. Men det finns även ett flertal GCM-passager över väg 272 som uppvisar betydande trafiksäkerhetsbrister. Säkra och tillgängliga busshållplatser saknas, vilket påverkar kollektivtrafiken negativt. Andra brister som har lyfts är risken för viltolyckor längs väg 272 och bristande hela resan-perspektivet, bland annat till följd av en avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska platser.

Östhammarstråket

Stråket omfattas av väg 288 men kopplar även an till väg 76 och 292.

Interregional funktion

Väg 288 saknar någon viktigare utpekad interregional funktion. Framför allt är stråket en viktig länk för inomregional pendling i Uppsala län, främst mellan Uppsala och Östhammars kommuner.

Regional funktion

Utifrån det funktionellt prioriterade vägnätet är väg 288 utpekad som viktigt för funktionerna godstransporter, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Som tidigare nämnt fyller Östhammarstråket främst en viktig funktion för pendling och transport mellan tätorter i Östhammars kommun samt till och från Uppsala tätort.

Brister

Delsträckan Gimo-Börstil saknar i dagsläget mötesseparering vilket blir en bristande länk för trafiksäkerhet och restid längs väg 288. Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Mellan Gimo och Östhammar är det bristande möjligheter att cykelpendla mellan tätorterna. Under rusningstider drabbas sträckan av köbildningar, något som ger brister för bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Till följd av det höga trafikflödet mellan Uppsala tätort och Jälla på väg 288 leder det till stora brister i framkomlighet för samtliga trafikslag. Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunala fördjupningar – Håbo kommun

Genom Håbo kommun passerar Mälarstråket som innefattas av väg 263, E18 och järnvägen Mälarbanan.

Bostadsutveckling

Enligt prognoserna förväntas befolkningen i Håbo kommun växa. Utvecklingen är starkt sammankopplad till en välfungerande regional infrastruktur som knyter samman Håbo med Stockholm, Uppsala, Enköping

och Västerås. Majoriteten av utvecklingen förväntas ske i stationsnära lägen vid Bålsta station invid Mälarbanan. Men ytterligare bostadsetablering förväntas även i anslutning till Bålsta centrum i närhet till E18 och väg 263 samt i de mindre tätorterna Skokloster, Krägga-Stämsvik samt Yttergran och Ekilla i Håbo kommun. Flera av tätorterna ligger i direkt närhet till E18, väg 263 och Mälarbanan, men samtliga är tätt sammankopplade till antingen ett eller alla av transportlänkarna i Mälarstråket.

Näringslivsetableringar

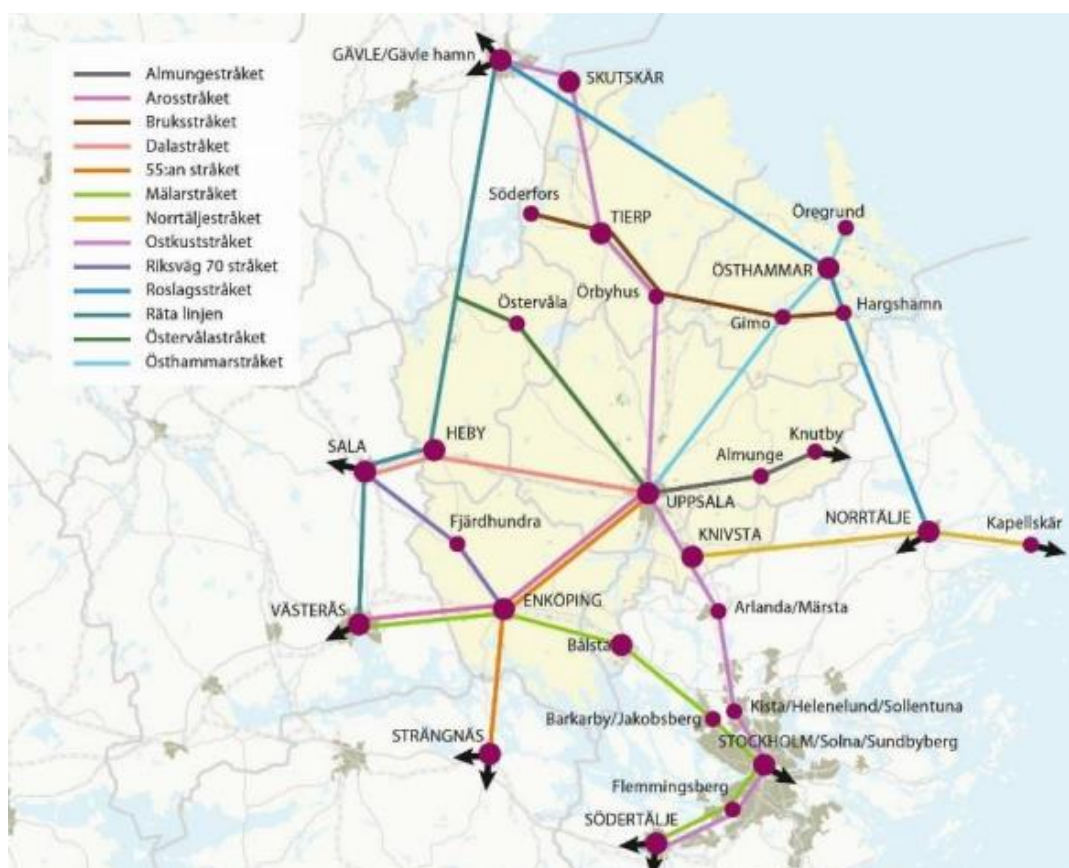
Logistik Bålsta är ett pågående verksamhetsutvecklingsområde som är lokaliserat norr om Bålsta i närhet till E18 och Mälarbanan. Det finns även planer på att etablera verksamhetsområden vid Bista verksamhetsområde i närheten av Bålsta samt vid Draget som ligger i närheten till E18 och Mälarbanan. Etablering i detta område förutsätter åtgärder i det nationella samt regionala vägnätet, främst kopplat till trafikplatsen till E18.

Datum
2024-11-22

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Enköpings kommun

Bakgrund och syfte

Detta dokument åsyftar att ge en översikt kring regionala och interregionala funktioner samt beskriva de aktuella bristerna i respektive stråk för Uppsala län. För varje kommun tillkommer en kommunal bilaga. Underlaget bör betraktas som ett faktaunderlag för revideringen av länsplanen 2026 – 2037.



Karta 1: Prioriterade stråk i Uppsala län.

Innehåll

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Enköpings kommun	1
Bakgrund och syfte	1
Arosstråket	3
Bruksstråket.....	4
Dalastråket.....	4
55-stråket	5
Mälarstråket.....	6
Norrtäljestråket	6
Ostkuststråket	7
Riksväg 70-stråket.....	9
Roslagsstråket.....	9
Räta linjen.....	10
Östervålastråket.....	10
Östhammarstråket	11
Kommunala fördjupningar - Enköpings kommun	11
Bostadsutveckling.....	11
Näringslivsetableringar.....	12

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen interregional funktion och ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig gods eller långväga personresor.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en lokal funktion för personer som rör sig inom och mellan tätorter inom Uppsala län. Stråket har även en regional funktion för personer som bor längre österut ut i Uppsala kommun och har behov av goda restider vid arbetspendling in till Uppsala tätort.

Brister

Väg 282 har bristande trafiksäkerhet i både korsningspunkter såväl som längs med vägen och är en olycksdrabbad väg. Det finns stora trafiksäkerhetsproblem längs med korsningspunkterna där vänstersvängande fordon på väg 282 skapar osäkra situationer eftersom omkörningsmöjligheter saknas. På sträckan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsas på grund av kurvor, krön och dåligt geometrisk standard. Vägen är smal vilket gör att tunga fordon ligger nära varandra när de möts, vilket skapar risk för olyckor. Busstrafiken på väg 282 har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan. Öster om Gunsta saknas det gång- och cykelförbindelser som kan binda ihop tätorter och underlätta hela-resan-perspektivet.

Arosstråket.

Stråket innefattar den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan.

Interregional funktion

I nuläget finns det ingen järnvägskoppling mellan Enköping och Uppsala. En framtida järnvägskoppling Enköping – Uppsala (Arosbanan) kan vara kapacitetsavlastande för Mälärbanan eftersom både person- och godståg då kan gå via Uppsala också mot Arlanda och Stockholm.

Regional funktion

Byggnationen av Arosbanan skulle förbättra pendlingen mellan främst Västerås och Enköping till Uppsala och möjliggöra restider under 45 minuter i framtiden. Ger stora positiva systemeffekter. Nästa stora steg är att göra en utredning för att få fram samhällsekonomisk effekt av en sådan länk.

Brister

Avsaknaden av järnvägskopplingen utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet.

Bruksstråket

I stråket ingår väg 292.

Interregional funktion

Väg 292 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 292 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och gods. Vägen sträcker sig horisontellt genom Uppsala län och kopplar ihop Söderfors – Tierp – Örbyhus – Österbybruk- Gimo – Hargshamn. Vägen har också en funktion att knyta ihop andra regionalt viktiga vägar som väg 288, väg 290 och E4.

Brister

Väg 292 har inga större brister kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. Trafiksäkerheten brister i vissa korsningspunkter längs med sträckan och avsaknaden av cykelbarhet längs med hela vägen.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanen är inkluderat i detta stråk.

Interregional funktion

Väg 72 är funktionellt prioriterad för långväga personresor med bil och är betydelsefull för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda vilket bland annat möjliggör en förstorad arbetsmarknad.

Regional funktion

På regional nivå är väg 72 en funktionellt prioriterad väg för dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik. Stråket har en viktig funktion för arbetspendling, långväga personresor och för näringslivets transporter.

Brister

Dalabanans anläggning är i dåligt skick och i behov av spårbyte vilket planeras pågå just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fullteknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen.

Väg 72 har bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter och dålig hastighetsefterlevnad. Sträckorna Vittinge – Järlåsa och Järlåsa – Kvarnbolund pekas ut som särskilt problematiska. Sträckorna präglas av bristande hastighetsefterlevnad i kombination med mycket tung trafik som bidrar till farliga omkörningar. Det förekommer även köbildningar under eftermiddagar

på delar av sträckan vilket påverkar framkomligheten för räddningsfordon negativt.

Gång- och cykelmöjligheterna i stråket är relativt goda och det finns två regionala cykelvägar som knyter ihop Vänge med Uppsala samt en cykelväg som knyter ihop Heby – Morgongåva – Vittinge. Det planeras även en ny gång- och cykelväg som ska knyta ihop Heby och Sala.

55-stråket

I stråket ingår väg 55 mellan Uppsala ner till länsgränsen mot Sörmland.

Interregional funktion

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik och ingår i det regionala vägnätet och förbinder Uppsala med norra Mälardalen och i förlängningen andra orter utanför Mälarregionen, framför allt Göteborg, Oslo och Karlstad. Vägen är alternativ till väg 53 över Kvikksund i väster och till Essingeleden E4/E20 genom Stockholm i öster. Väg 55 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet för samtliga trafikslag. Vägen är väsentlig för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

Regional funktion

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.

Brister

Väg 55 genom Uppsala tätort (Bärbyleden) lider av köbildningar i maxtimmen, trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem i korsningspunkter. Väg 55 är prioriterat som de högst prioriterade kollektivtrafikstråket i länet och bussarna lider av framkomlighetsproblem på grund av det stora trafikflödet

Väg 55 Kvarnabolund – Örsundsbro är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Litslena – Örsundsbro är mittseparerad men det saknas möjlighet för oskyddade trafikanter att tag röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs över stråket. Hållplatserna längs med sträckan saknar accelerationsfält vilket påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt. Den södra infarten till Örsundsbro har problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

Väg 55 Litslena – Enköping är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanternas möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Strängnäs – Enköping Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet samt undermåliga förutsättningar för gång och cykel och även kollektivtrafik. Smal vägsträcka med dålig linjeföring som är olycksbelastad. Finns även behov av att säkerställa gång- och cykeltrafikens framkomlighet över Strängnäsbron.

Mälarstråket

Inom Mälarstråket ingår både Mälarbanan, väg 263 och E18.

Interregional funktion

Stråket är en viktig del av Sveriges transportvägnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån långväga personresor. E18 är även funktionellt prioriterad gällande godstransporter.

Regional funktion

Mälarstråket har en viktig funktion för arbetspendlingen att koppla ihop Enköpings kommun med Håbo kommun med kringliggande tätorter. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån dagliga personresor, kollektivtrafik

Brister

Det är främst Mälarbanans kapacitet och Bålsta station som är prioriterade brister i stråket. För trafikplatserna Åsen och Draget vid E18 finns flertalet brister kopplade till trafiksäkerhet, tillgänglighet, sikt och köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Även bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta. På väg 263 är en viss sträcka av vägen bristfällig vad gäller smal väg. Det förekommer även flertalet brister på väg 263 kring GCM-passager och korsningar samt bristande cykelbarhet. Slutligen har väg 263 brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden, buller samt viltolyckor.

Norrtäljestråket

I detta stråk ingår väg 77.

Interregional funktion

För godstrafik har väg 77 en viktig storregional funktion. Men vägen är även viktig utifrån sin funktion för långväga personresor.

Regional funktion

Vägen knyter ihop resande från de östra delarna av Knivsta kommun med Knivsta samt Uppsala. Men framför allt är det ett stort resande till och från Uppsala län mot tätorter i Norrtälje kommun. Väg 77 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga persontransporter.

Brister

Bristerna rör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och cykelbarheten längs med väg 77. Inom Uppsala län är det framför allt bristande cykelbarhet och möjligheten att göra hållbara kombinationsresor som är mest prioriterat. De andra bristerna på väg 77 är mest aktuella i den del av vägen som ligger i Stockholms län. Till följd av lokala sänkningar anses restiden på väg 77 vara bristande. Det finns ett antal korsningar längs med väg 77 som är bristande. Till följd av problematik med buller och viltolyckor klassas väg 77 även som bristande kring det.

Ostkuststråket

Innefattas av E4, väg 600, väg 290, väg 291, väg 255 och järnvägsbanan Ostkustbanan (OKB) från Uppsala vidare över länsgränsen till Gävle.

Interregional funktion

Två av Sveriges viktigaste transportstråk i form av E4 och OKB ingår i detta stråk. De är båda utpekade som riksintressen för kommunikation och fyller därmed en avgörande funktion för resenärer och godstransporter som ska vidare till norra eller södra Sverige.

E4, väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik. För funktionerna godstransport och långväga personresor är även E4 och väg 291 utpekade.

Regional funktion

Samtliga vägar och järnvägar i Ostkuststråket är viktiga pendlingsstråk som knyter samman flera av länets större tätorter med varandra men även med Stockholm och Gävle. De genomgående länkarna E4an och OKB har av naturliga skäl en viktig del för det långväga resandet i länet medan väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är mer betydande för det regionala resandet inom Uppsala län.

OKB trafikeras av Mälartågs pendeltåg som binder samman många av de mindre tätorterna i Norduppland med Gävle, Tierp och Uppsala. Men även SJ:s fjärrtåg som stannar i Gävle, Tierp och Uppsala vidare ner mot Linköping via Stockholm fyller en viktig funktion för inom- och utomregional pendling. Den södra delen av OKB har tågstopp i Knivsta station genom SL-pendeln och Mälartåg.

Brister

Järnvägsstationernas funktion som bytespunkter längs OKB har högsta prioritet gällande brister i detta stråk. Det framtida ökade resandet i tågtrafiken innebär att Uppsala C kan bli en flaskhals där fyra spår övergår till dubbelspår norr om Uppsala. De två plankorsningarna som finns i Uppsala strax norr om Uppsala C ska åtgärdas för att minimera framkomlighetsbristerna och problematiken med spårspring. Stationerna på sträckan Uppsala – Gävle har bristande standard gällande tillgänglighet, funktion, upplevd trygghet och säkerhet. Därför genomförs stationsanpassningar för att kunna åtgärda bristerna, vilket finansieras från både nationell plan och länsplan. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. Bristen hanteras via medel från nationell plan. Det finns ett ökat behov av spårkapacitet mellan Uppsala-Gävle. Kapacitetstaket är nått, och fler förbigångsspår/partiella fyrspar behövs för att kunna öka kapaciteten på sträckan och möjliggöra en utökning av turtätheten i framtiden. Nytt plattformsläge samt ett vändspår för regionpendel alternativt SL-pendel i Storvreta behöver utredas.

På väg 600 finns en bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge. Men även brister gällande tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser samt möjligheten att parkera cyklar vid hållplatser. Inom ramen för nu gällande länsplan ska väg 600 rustas och bristerna ska åtgärdas. Längs väg 600 och 742 mellan Tierp och Tierps kyrkby saknas en gång- och cykelväg vilket leder till brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Lokala hastighetssänkningar i Björklinge skapar en brist för restiden på väg 600. Sträckan mellan Läby och Mehedeby är även den bristande utifrån restidsperspektivet.

Väg 290 saknar en separerad gång- och cykelväg mellan Storvreta och Vattholma vilket gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. De olika alternativen som finns för att öka cykelbarheten mellan Storvreta och Vattholma behöver undersökas. Sträckan mellan Fullerömotet och Vattholma är en måttlig brist vad gäller kapaciteten på vägen till följd av högt trafikflöde. Mellan Österbybruk och Forsmark är väg 290 bristande vad gäller restid för persontrafik till följd av sänkningar i hastigheten.

På väg 291 finns det två passager för gång, cykel- och mopeder som är av betydande brist. Väg 290 och 600 har flertalet trafikfarliga korsningar och passager är av både måttlig och betydande brist.

Väg 255 brister gällande bärighetsklass BK4. Det finns även brister kopplade till restid på vägen till följd av hastighetsreduceringar samt en bristande möjlighet till cykelpendling mellan tätorter längs vägen till följd av dålig cykelbarhet.

Samtliga fyra länsvägar i stråket har brister inom miljö och hälsa, framför allt kopplat till viltolyckor och buller. Men det förekommer även brister kopplade

till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden samt höga halter av luftföroreningar.

Riksväg 70-stråket

Detta stråk innefattas av riksväg 70 mellan Enköping och länsgränsen mot Västmanland.

Interregional funktion

Från Enköping använder många riksväg 70 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. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstrafik, kollektivtrafik och långväga personresor.

Regional funktion

Riksväg 70 binder samman Enköpings kommuns västra delar och är ett viktigt pendlingsstråk för de som reser till och från Enköpings tätort. Framför allt är det boende i tätorten Fjärdhundra som använder vägen, men den är även den genaste sträckningen för personer som åker mellan Heby och Enköpings tätorter. Linje 225 trafikerar vägen mellan Heby och Enköping.

Brister

Sedan 2018 är det utbyggt till mötesfri landsväg. Bristerna gäller främst cykelmöjligheterna mellan Enköping och Fjärdhundra där ett antal felande länkar finns.

Roslagsstråket

I detta stråk ingår väg 76 mellan Skutskär ner till Stockholms länsgräns.

Interregional funktion

Väg 76 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen bidrar till att koppla ihop Roslagskusten och dess målpunkter Gävle–Skutskär – Karlsholmsbruk–Skärplinge–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–Hallstavik–Norrtälje. Väg 76 är inte riksintresse för statlig väginfrastruktur, däremot är Hargshamn och Forsmark av riksintresse.

Regional funktion

Väg 76 är viktigt för arbetspendling och kopplar ihop ett flertal tätorter med stora arbetsplatser längs med väg 76 och kringliggande vägnät.

Brister

Hela väg 76 genom Uppsala län har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig och smal på vissa sektioner samt upplevs osäker av oskyddade trafikanter då vägen saknar vägren på flertalet sträckor. Sträckan Östhammar – länsgräns Stockholms län klassificeras som en betydande brist smala vägar enligt Trafikverkets bristbeskrivning.

Räta linjen

Väg 56 är en del av det statliga stamvägnätet och kallas även för Räta linjen.

Interregional funktion

Väg 56 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor och godstrafik. Väg 56 är även en del av det nationella vägnätet och utgör en viktig koppling mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen är också en viktig del av att koppla ihop Heby med Sala och i förläggningen Dalarna med Uppsala.

Regional funktion

Väg 56 används främst för resande som ska åka från södra till norra delarna av Heby kommun. Men väg 56 har även en funktion för långväga personresor för de som ska norrut.

Brister

Inom Uppsala län är hela väg 56 mötesseparerad med 100 km/h standard förutom på sträckan Sala – korsning väg 72/56.

Östervålastråket

I detta stråk ingår väg 272.

Interregional funktion

Väg 272 har ingen utpekad tydlig interregional funktion.

Regional funktion

Väg 272 är ett starkt pendlingsstråk för de boende längs vägen som ska in mot Uppsala. Stråket trafikeras av busslinjerna 844 och 772 mellan Östervåla och Uppsala. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Brister

Det finns brister kopplade till användbarhetsområdena gods- och persontrafik, miljö och hälsa samt trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vilket är högst vid Uppsala. Den del av väg 272 som återfinns i Heby kommun är dessutom betydligt smalare samt krokigare vilket i kombination med växtlighet intill körbanan leder till delvis skymd. Trafiksäkerheten är bristande till följd av gång- och

cykelanslutningar som saknas och försämrar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med eller över väg 272. Men det finns även ett flertal GCM-passager över väg 272 som uppvisar betydande trafiksäkerhetsbrister. Säkra och tillgängliga busshållplatser saknas, vilket påverkar kollektivtrafiken negativt. Andra brister som har lyfts är risken för viltolyckor längs väg 272 och bristande hela resan-perspektivet, bland annat till följd av en avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska platser.

Östhammarstråket

Stråket omfattas av väg 288 men kopplar även an till väg 76 och 292.

Interregional funktion

Väg 288 saknar någon viktigare utpekad interregional funktion. Framför allt är stråket en viktig länk för inomregional pendling i Uppsala län, främst mellan Uppsala och Östhammars kommuner.

Regional funktion

Utifrån det funktionellt prioriterade vägnätet är väg 288 utpekad som viktigt för funktionerna godstransporter, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Som tidigare nämnt fyller Östhammarstråket främst en viktig funktion för pendling och transport mellan tätorter i Östhammars kommun samt till och från Uppsala tätort.

Brister

Delsträckan Gimo-Börstil saknar i dagsläget mötesseparering vilket blir en bristande länk för trafiksäkerhet och restid längs väg 288. Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Mellan Gimo och Östhammar är det bristande möjligheter att cykelpendla mellan tätorterna. Under rusningstider drabbas sträckan av köbildningar, något som ger brister för bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Till följd av det höga trafikflödet mellan Uppsala tätort och Jälla på väg 288 leder det till stora brister i framkomlighet för samtliga trafikslag. Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunala fördjupningar - Enköpings kommun

I Enköpings kommun finns det fyra stråk. Dessa är Arosstråket, 55an-stråket, Mälarstråket, och Riksväg 70-stråket. De består av den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan, väg 55, väg 263, E18, väg 70 och järnvägsbanan Mälarbanan.

Bostadsutveckling

Enköpings kommun är en snabbt växande kommun med en stark utveckling främst i Enköpings tätort. Vid Enköpings järnvägsstation samt i anslutning till

E18 och dess kopplingar mot väg 70 och väg 55 planeras den kommande stadsdelen Myran. Kommunen förväntas även växa längs de transport- och kollektivtrafikstarka stråken i Enköpings kommun. Det handlar bland annat om utveckling av Örsundsbro vid väg 55, Fjärdhundra vid väg 70 och Grillby samt Hummelsta som kopplar an till E18 och Mäljarbanan men även viss utveckling av Ekolsund vid väg 263. Brister finns även på väg 55 mellan Enköping och Strängnäs, men inget tyder på någon ökad pendling i stråket eller större exploatering.

Näringslivsetableringar

En av de större kommande etableringarna i Enköpings kommun är verksamhetsområdet Aros Park. Till följd av etableringen kommer det krävas åtgärder kopplat till korsningspunkter på väg 55 även efter mötessepareringen på väg 55 är färdigställd. Den kommer lokaliseras i anslutning till trafikplats Annelund där väg 55 och E18 möts. Området angränsar även till Arosbanans järnvägsreservat. Det är främst i de östra delarna av Enköpings tätort vid det strategiska läget nära väg 55, E18 och Mäljarbanan som framtida verksamhetsområden är planerade till Norra infarten av väg 55 till Örsundsbro planeras för verksamhetsområden vilket kommer kräva åtgärder längs väg 569 och väg 55. Försvarsmaktens närvaro i Enköpings kommun förväntas bli större och med det även utvecklingen av deras verksamheter i framförallt Enköpings tätort.

Datum
2024-12-11

Innehåll

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Heby kommun.....	1
Bakgrund och syfte	1
Arosstråket	3
Bruksstråket.....	4
Dalastråket.....	4
55-stråket	5
Mälarstråket.....	6
Norrtäljestråket	6
Ostkuststråket	7
Riksväg 70-stråket.....	9
Roslagsstråket.....	9
Räta linjen.....	10
Östervålastråket.....	10
Östhammarstråket	11
Kommunala fördjupningar – Heby kommun.....	11
Bostadsutveckling.....	12
Näringslivsetableringar.....	12

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen interregional funktion och ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig gods eller långväga personresor.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en lokal funktion för personer som rör sig inom och mellan tätorter inom Uppsala län. Stråket har även en regional funktion för personer som bor längre österut ut i Uppsala kommun och har behov av goda restider vid arbetspendling in till Uppsala tätort.

Brister

Väg 282 har bristande trafiksäkerhet i både korsningspunkter såväl som längs med vägen och är en olycksdrabbad väg. Det finns stora trafiksäkerhetsproblem längs med korsningspunkterna där vänstersvängande fordon på väg 282 skapar osäkra situationer eftersom omkörningsmöjligheter saknas. På sträckan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsas på grund av kurvor, krön och dåligt geometrisk standard. Vägen är smal vilket gör att tunga fordon ligger nära varandra när de möts, vilket skapar risk för olyckor. Busstrafiken på väg 282 har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan. Öster om Gunsta saknas det gång- och cykelförbindelser som kan binda ihop tätorter och underlätta hela-resan-perspektivet.

Arosstråket.

Stråket innefattar den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan.

Interregional funktion

I nuläget finns det ingen järnvägskoppling mellan Enköping och Uppsala. En framtida järnvägskoppling Enköping – Uppsala (Arosbanan) kan vara kapacitetsavlastande för Mälärbanan eftersom både person- och godståg då kan gå via Uppsala också mot Arlanda och Stockholm.

Regional funktion

Byggnationen av Arosbanan skulle förbättra pendlingen mellan främst Västerås och Enköping till Uppsala och möjliggöra restider under 45 minuter i framtiden. Ger stora positiva systemeffekter. Nästa stora steg är att göra en utredning för att få fram samhällsekonomisk effekt av en sådan länk.

Brister

Avsaknaden av järnvägskopplingen utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet.

Bruksstråket

I stråket ingår väg 292.

Interregional funktion

Väg 292 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 292 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och gods. Vägen sträcker sig horisontellt genom Uppsala län och kopplar ihop Söderfors – Tierp – Örbyhus – Österbybruk- Gimo – Hargshamn. Vägen har också en funktion att knyta ihop andra regionalt viktiga vägar som väg 288, väg 290 och E4.

Brister

Väg 292 har inga större brister kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. Trafiksäkerheten brister i vissa korsningspunkter längs med sträckan och avsaknaden av cykelbarhet längs med hela vägen.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanen är inkluderat i detta stråk.

Interregional funktion

Väg 72 är funktionellt prioriterad för långväga personresor med bil och är betydelsefull för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda vilket bland annat möjliggör en förstörd arbetsmarknad.

Regional funktion

På regional nivå är väg 72 en funktionellt prioriterad väg för dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik. Stråket har en viktig funktion för arbetspendling, långväga personresor och för näringslivets transporter.

Brister

Dalabanans anläggning är i dåligt skick och i behov av spårbyte vilket planeras pågå just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fullteknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen.

Väg 72 har bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter och dålig hastighetsefterlevnad. Sträckorna Vittinge – Järlåsa och Järlåsa – Kvarnbolund pekas ut som särskilt problematiska. Sträckorna präglas av bristande hastighetsefterlevnad i kombination med mycket tung trafik som bidrar till farliga omkörningar. Det förekommer även köbildningar under eftermiddagar

på delar av sträckan vilket påverkar framkomligheten för räddningsfordon negativt.

Gång- och cykelmöjligheterna i stråket är relativt goda och det finns två regionala cykelvägar som knyter ihop Vänge med Uppsala samt en cykelväg som knyter ihop Heby – Morgongåva – Vittinge. Det planeras även en ny gång- och cykelväg som ska knyta ihop Heby och Sala.

55-stråket

I stråket ingår väg 55 mellan Uppsala ner till länsgränsen mot Sörmland.

Interregional funktion

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik och ingår i det regionala vägnätet och förbinder Uppsala med norra Mälardalen och i förlängningen andra orter utanför Mälarenregionen, framför allt Göteborg, Oslo och Karlstad. Vägen är alternativ till väg 53 över Kvikksund i väster och till Essingeleden E4/E20 genom Stockholm i öster. Väg 55 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet för samtliga trafikslag. Vägen är väsentlig för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

Regional funktion

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.

Brister

Väg 55 genom Uppsala tätort (Bärbyleden) lider av köbildningar i maxtimmen, trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem i korsningspunkter. Väg 55 är prioriterat som de högst prioriterade kollektivtrafikstråket i länet och bussarna lider av framkomlighetsproblem på grund av det stora trafikflödet

Väg 55 Kvarnabolund – Örsundsbro är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Litslena – Örsundsbro är mittseparerad men det saknas möjlighet för oskyddade trafikanter att tag röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs över stråket. Hållplatserna längs med sträckan saknar accelerationsfält vilket påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt. Den södra infarten till Örsundsbro har problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

Väg 55 Litslena – Enköping är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Strängnäs – Enköping Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet samt undermåliga förutsättningar för gång och cykel och även kollektivtrafik. Smal vägsträcka med dålig linjeföring som är olycksbelastad. Finns även behov av att säkerställa gång- och cykeltrafikens framkomlighet över Strängnäsbron.

Mälarstråket

Inom Mälarstråket ingår både Mälarbanan, väg 263 och E18.

Interregional funktion

Stråket är en viktig del av Sveriges transportvägnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån långväga personresor. E18 är även funktionellt prioriterad gällande godstransporter.

Regional funktion

Mälarstråket har en viktig funktion för arbetspendlingen att koppla ihop Enköpings kommun med Håbo kommun med kringliggande tätorter. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån dagliga personresor, kollektivtrafik

Brister

Det är främst Mälarbanans kapacitet och Bålsta station som är prioriterade brister i stråket. För trafikplatserna Åsen och Draget vid E18 finns flertalet brister kopplade till trafiksäkerhet, tillgänglighet, sikt och köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Även bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta. På väg 263 är en viss sträcka av vägen bristfällig vad gäller smal väg. Det förekommer även flertalet brister på väg 263 kring GCM-passager och korsningar samt bristande cykelbarhet. Slutligen har väg 263 brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden, buller samt viltolyckor.

Norrtäljestråket

I detta stråk ingår väg 77.

Interregional funktion

För godstrafik har väg 77 en viktig storregional funktion. Men vägen är även viktig utifrån sin funktion för långväga personresor.

Regional funktion

Vägen knyter ihop resande från de östra delarna av Knivsta kommun med Knivsta samt Uppsala. Men framför allt är det ett stort resande till och från Uppsala län mot tätorter i Norrtälje kommun. Väg 77 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga persontransporter.

Brister

Bristerna rör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och cykelbarheten längs med väg 77. Inom Uppsala län är det framför allt bristande cykelbarhet och möjligheten att göra hållbara kombinationsresor som är mest prioriterat. De andra bristerna på väg 77 är mest aktuella i den del av vägen som ligger i Stockholms län. Till följd av lokala sänkningar anses restiden på väg 77 vara bristande. Det finns ett antal korsningar längs med väg 77 som är bristande. Till följd av problematik med buller och viltolyckor klassas väg 77 även som bristande kring det.

Ostkuststråket

Innefattas av E4, väg 600, väg 290, väg 291, väg 255 och järnvägsbanan Ostkustbanan (OKB) från Uppsala vidare över länsgränsen till Gävle.

Interregional funktion

Två av Sveriges viktigaste transportstråk i form av E4 och OKB ingår i detta stråk. De är båda utpekade som riksintressen för kommunikation och fyller därmed en avgörande funktion för resenärer och godstransporter som ska vidare till norra eller södra Sverige.

E4, väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik. För funktionerna godstransport och långväga personresor är även E4 och väg 291 utpekade.

Regional funktion

Samtliga vägar och järnvägar i Ostkuststråket är viktiga pendlingsstråk som knyter samman flera av länets större tätorter med varandra men även med Stockholm och Gävle. De genomgående länkarna E4an och OKB har av naturliga skäl en viktig del för det långväga resandet i länet medan väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är mer betydande för det regionala resandet inom Uppsala län.

OKB trafikeras av Mälartågs pendeltåg som binder samman många av de mindre tätorterna i Norduppland med Gävle, Tierp och Uppsala. Men även SJ:s fjärrtåg som stannar i Gävle, Tierp och Uppsala vidare ner mot Linköping via Stockholm fyller en viktig funktion för inom- och utomregional pendling.

Den södra delen av OKB har tågstopp i Knivsta station genom SL-pendeln och Mälartåg.

Brister

Järnvägsstationernas funktion som bytespunkter längs OKB har högsta prioritet gällande brister i detta stråk. Det framtida ökade resandet i tågtrafiken innebär att Uppsala C kan bli en flaskhals där fyra spår övergår till dubbelspår norr om Uppsala. De två plankorsningarna som finns i Uppsala strax norr om Uppsala C ska åtgärdas för att minimera framkomlighetsbristerna och problematiken med spårspring. Stationerna på sträckan Uppsala – Gävle har bristande standard gällande tillgänglighet, funktion, upplevd trygghet och säkerhet. Därför genomförs stationsanpassningar för att kunna åtgärda bristerna, vilket finansieras från både nationell plan och länsplan. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. Bristen hanteras via medel från nationell plan. Det finns ett ökat behov av spårkapacitet mellan Uppsala-Gävle. Kapacitetstaket är nått, och fler förbigångsspår/partiella fyrspår behövs för att kunna öka kapaciteten på sträckan och möjliggöra en utökning av turtätheten i framtiden. Nytt plattformsläge samt ett vändspår för regionpendel alternativt SL-pendel i Storvreta behöver utredas.

På väg 600 finns en bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge. Men även brister gällande tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser samt möjligheten att parkera cyklar vid hållplatser. Inom ramen för nu gällande länsplan ska väg 600 rustas och bristerna ska åtgärdas. Längs väg 600 och 742 mellan Tierp och Tierps kyrkby saknas en gång- och cykelväg vilket leder till brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Lokala hastighetssänkningar i Björklinge skapar en brist för restiden på väg 600. Sträckan mellan Läby och Mehedeby är även den bristande utifrån restidsperspektivet.

Väg 290 saknar en separerad gång- och cykelväg mellan Storvreta och Vattholma vilket gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. De olika alternativen som finns för att öka cykelbarheten mellan Storvreta och Vattholma behöver undersökas. Sträckan mellan Fullerömotet och Vattholma är en måttlig brist vad gäller kapaciteten på vägen till följd av högt trafikflöde. Mellan Österbybruk och Forsmark är väg 290 bristande vad gäller restid för persontrafik till följd av sänkningar i hastigheten.

På väg 291 finns det två passager för gång, cykel- och mopeder som är av betydande brist. Väg 290 och 600 har flertalet trafikfarliga korsningar och passager är av både måttlig och betydande brist.

Väg 255 brister gällande bärighetsklass BK4. Det finns även brister kopplade till restid på vägen till följd av hastighetsreduceringar samt en bristande

möjlighet till cykelpendling mellan tätorter längs vägen till följd av dålig cykelbarhet.

Samtliga fyra länsvägar i stråket har brister inom miljö och hälsa, framför allt kopplat till viltolyckor och buller. Men det förekommer även brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden samt höga halter av luftföroreningar.

Riksväg 70-stråket

Detta stråk innefattas av riksväg 70 mellan Enköping och länsgränsen mot Västmanland.

Interregional funktion

Från Enköping använder många riksväg 70 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. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstrafik, kollektivtrafik och långväga personresor.

Regional funktion

Riksväg 70 binder samman Enköpings kommuns västra delar och är ett viktigt pendlingsstråk för de som reser till och från Enköpings tätort. Framför allt är det boende i tätorten Fjärdhundra som använder vägen, men den är även den genaste sträckningen för personer som åker mellan Heby och Enköpings tätorter. Linje 225 trafikerar vägen mellan Heby och Enköping.

Brister

Sedan 2018 är det utbyggt till mötesfri landsväg. Bristerna gäller främst cykelmöjligheterna mellan Enköping och Fjärdhundra där ett antal felande länkar finns.

Roslagsstråket

I detta stråk ingår väg 76 mellan Skutskär ner till Stockholms länsgräns.

Interregional funktion

Väg 76 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen bidrar till att koppla ihop Roslagskusten och dess målpunkter Gävle–Skutskär – Karlsholmsbruk–Skärplinge–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–Hallstavik–Norrtälje. Väg 76 är inte riksintresse för statlig väginfrastruktur, däremot är Hargshamn och Forsmark av riksintresse.

Regional funktion

Väg 76 är viktigt för arbetspendling och kopplar ihop ett flertal tätorter med stora arbetsplatser längs med väg 76 och kringliggande vägnät.

Brister

Hela väg 76 genom Uppsala län har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig och smal på vissa sektioner samt upplevs osäker av oskyddade trafikanter då vägen saknar vägren på flertalet sträckor. Sträckan Östhammar – länsgräns Stockholms län klassificeras som en betydande brist smala vägar enligt Trafikverkets bristbeskrivning.

Räta linjen

Väg 56 är en del av det statliga stamvägnätet och kallas även för Räta linjen.

Interregional funktion

Väg 56 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor och godstrafik. Väg 56 är även en del av det nationella vägnätet och utgör en viktig koppling mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen är också en viktig del av att koppla ihop Heby med Sala och i förläggningen Dalarna med Uppsala.

Regional funktion

Väg 56 används främst för resande som ska åka från södra till norra delarna av Heby kommun. Men väg 56 har även en funktion för långväga personresor för de som ska norrut.

Brister

Inom Uppsala län är hela väg 56 mötesseparerad med 100 km/h standard förutom på sträckan Sala – korsning väg 72/56.

Östervålastråket

I detta stråk ingår väg 272.

Interregional funktion

Väg 272 har ingen utpekad tydlig interregional funktion.

Regional funktion

Väg 272 är ett starkt pendlingsstråk för de boende längs vägen som ska in mot Uppsala. Stråket trafikeras av busslinjerna 844 och 772 mellan Östervåla och Uppsala. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Brister

Det finns brister kopplade till användbarhetsområdena gods- och persontrafik, miljö och hälsa samt trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vilket är högst vid Uppsala. Den del av väg 272 som återfinns i Heby kommun är dessutom betydligt smalare samt krokigare vilket i kombination med växtlighet intill körbanan leder till delvis skymd. Trafiksäkerheten är bristande till följd av gång- och cykelanslutningar som saknas och försämrar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med eller över väg 272. Men det finns även ett flertal GCM-passager över väg 272 som uppvisar betydande trafiksäkerhetsbrister. Säkra och tillgängliga busshållplatser saknas, vilket påverkar kollektivtrafiken negativt. Andra brister som har lyfts är risken för viltolyckor längs väg 272 och bristande hela resan-perspektivet, bland annat till följd av en avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska platser.

Östhammarstråket

Stråket omfattas av väg 288 men kopplar även an till väg 76 och 292.

Interregional funktion

Väg 288 saknar någon viktigare utpekad interregional funktion. Framför allt är stråket en viktig länk för inomregional pendling i Uppsala län, främst mellan Uppsala och Östhammars kommuner.

Regional funktion

Utifrån det funktionellt prioriterade vägnätet är väg 288 utpekad som viktigt för funktionerna godstransporter, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Som tidigare nämnt fyller Östhammarstråket främst en viktig funktion för pendling och transport mellan tätorter i Östhammars kommun samt till och från Uppsala tätort.

Brister

Delsträckan Gimo-Börstil saknar i dagsläget mötesseparering vilket blir en bristande länk för trafiksäkerhet och restid längs väg 288. Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Mellan Gimo och Östhammar är det bristande möjligheter att cykelpendla mellan tätorterna. Under rusningstider drabbas sträckan av köbildningar, något som ger brister för bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Till följd av det höga trafikflödet mellan Uppsala tätort och Jälla på väg 288 leder det till stora brister i framkomlighet för samtliga trafikslag. Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunala fördjupningar – Heby kommun

Heby kommun passeras av Dalastråket (väg 72 och Dalabanan), Råta linjen (väg 56) och Östervålastråket (väg 272).

Bostadsutveckling

Samtliga sex tätorter i Heby kommun är lokaliserade vid något av de stråken som återfinns. Enligt översiktsplanen är det även vid dessa tätorter som den främsta exploateringen kommer att ske. Centralorten Heby ligger i ett strategiskt läge med anslutning till väg 56, 72 och har ett tågstopp på Dalabanan. Även den intilliggande tätorten Morgongåva har ett tågstopp på Dalabanan och genom tätorten passerar väg 72. Utvecklingen i Morgongåva kopplar framförallt an till utvecklingen av företagsparken (se Näringslivsetableringar). Längs väg 72, dock utan ett tågstopp på Dalabanan, finns tätorten Vittinge som Heby kommun vill se utvecklas i framtiden. Bland annat finns en önskan om tågstopp i tätorten för att kunna möjliggöra snabba förbindelser till Uppsala och Sala.

I norra delen av Heby kommun är Östervåla en viktig tätort där större utveckling förväntas. Tillsammans med närliggande tätorten Harbo är Östervåla starkt kopplade till bland annat Uppsala genom väg 272 samt väg 56 för rörelse mot centralorten Heby och södra delarna av Heby kommun. Slutligen är även tätorten Tärnsjö som ligger i anslutning till väg 56 men även i nära anslutning till väg 272 en tätort med förväntad utveckling.

Det är viktigt att betona att de sex tätorterna tillsammans inte har förutsättningar för att utvecklas till en gemensam och funktionell tätort. Istället kommer tätorterna behöva komplettera varandra och vikten av att tätorterna har tydlig koppling till varandra med goda kommunikationer är stor.

Näringslivsetableringar

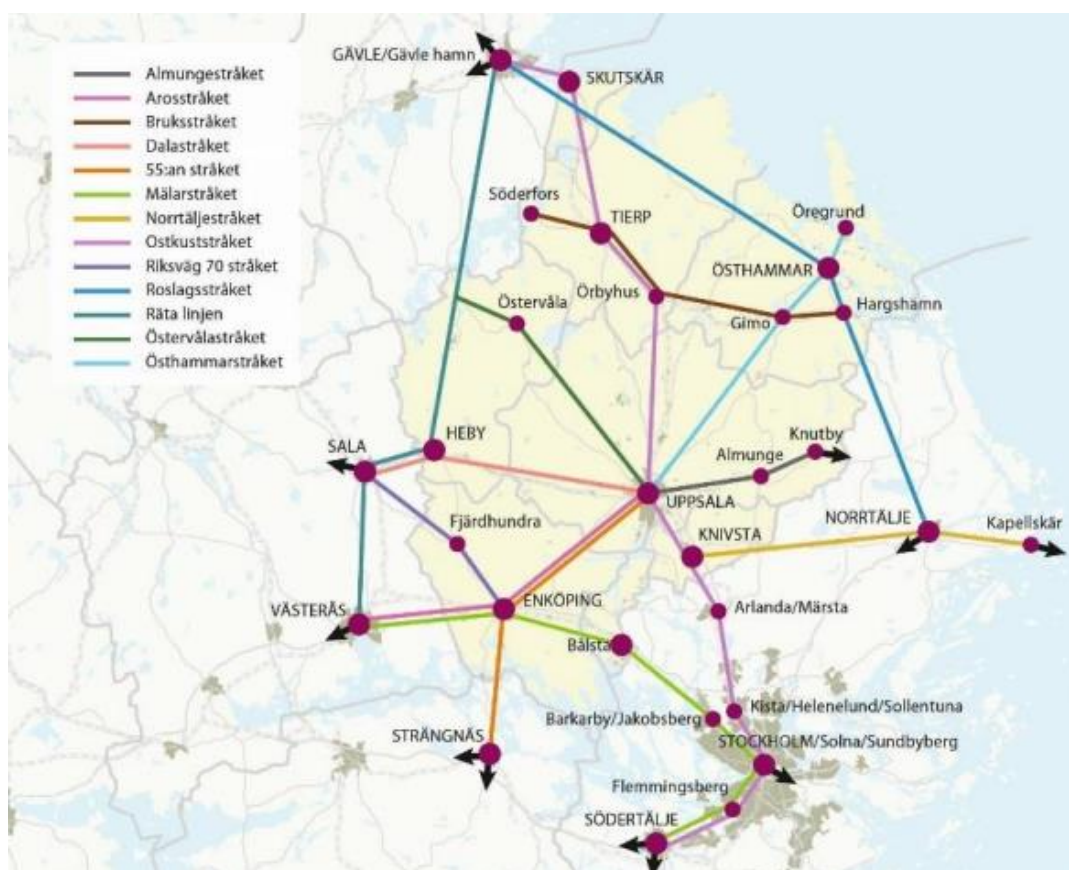
Morgongåva Företagspark är ett kluster med flera e-handelsaktörer som ligger vid väg 72 och Dalabanan i tätorten Morgongåva. Företagsparken har expanderat med nya lokaler de senaste åren och majoriteten av de anställda pendlar in från närliggande tätorter med tåg längs Dalabanan eller via väg 72. Diskussioner förs gällande stickspårsförbindelser från Dalabanan till närliggande verksamheter, bland annat Setra sågverk i Heby.

Datum
2024-12-02

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Knivsta kommun

Bakgrund och syfte

Detta dokument åsyftar att ge en översikt kring regionala och interregionala funktioner samt beskriva de aktuella bristerna i respektive stråk för Uppsala län. För varje kommun tillkommer en kommunal bilaga. Underlaget bör betraktas som ett faktaunderlag för revideringen av länsplanen 2026 – 2037.



Karta 1: Prioriterade stråk i Uppsala län.

Innehåll

Samlad bristbeskrivning för transportsystemet i Uppsala län – kommunal fördjupning Knivsta kommun.....	1
Bakgrund och syfte	1
Arosstråket	3
Bruksstråket.....	4
Dalastråket.....	4
55-stråket	5
Mälarstråket.....	6
Norrtäljestråket	6
Ostkuststråket	7
Riksväg 70-stråket.....	9
Roslagsstråket.....	9
Räta linjen.....	10
Östervålastråket.....	10
Östhammarstråket	11
Kommunala fördjupningar – Knivsta kommun.....	11
Bostadsutveckling.....	12
Näringslivsetableringar.....	12

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen interregional funktion och ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig gods eller långväga personresor.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en lokal funktion för personer som rör sig inom och mellan tätorter inom Uppsala län. Stråket har även en regional funktion för personer som bor längre österut ut i Uppsala kommun och har behov av goda restider vid arbetspendling in till Uppsala tätort.

Brister

Väg 282 har bristande trafiksäkerhet i både korsningspunkter såväl som längs med vägen och är en olycksdrabbad väg. Det finns stora trafiksäkerhetsproblem längs med korsningspunkterna där vänstersvängande fordon på väg 282 skapar osäkra situationer eftersom omkörningsmöjligheter saknas. På sträckan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsas på grund av kurvor, krön och dåligt geometrisk standard. Vägen är smal vilket gör att tunga fordon ligger nära varandra när de möts, vilket skapar risk för olyckor. Busstrafiken på väg 282 har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan. Öster om Gunsta saknas det gång- och cykelförbindelser som kan binda ihop tätorter och underlätta hela-resan-perspektivet.

Arosstråket.

Stråket innefattar den framtida järnvägskopplingen mellan Uppsala och Enköping kallad Arosbanan.

Interregional funktion

I nuläget finns det ingen järnvägskoppling mellan Enköping och Uppsala. En framtida järnvägskoppling Enköping – Uppsala (Arosbanan) kan vara kapacitetsavlastande för Mälärbanan eftersom både person- och godståg då kan gå via Uppsala också mot Arlanda och Stockholm.

Regional funktion

Byggnationen av Arosbanan skulle förbättra pendlingen mellan främst Västerås och Enköping till Uppsala och möjliggöra restider under 45 minuter i framtiden. Ger stora positiva systemeffekter. Nästa stora steg är att göra en utredning för att få fram samhällsekonomisk effekt av en sådan länk.

Brister

Avsaknaden av järnvägskopplingen utgör en felande länk i det regionala, storregionala och nationella järnvägssystemet.

Bruksstråket

I stråket ingår väg 292.

Interregional funktion

Väg 292 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 292 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och gods. Vägen sträcker sig horisontellt genom Uppsala län och kopplar ihop Söderfors – Tierp – Örbyhus – Österbybruk- Gimo – Hargshamn. Vägen har också en funktion att knyta ihop andra regionalt viktiga vägar som väg 288, väg 290 och E4.

Brister

Väg 292 har inga större brister kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. Trafiksäkerheten brister i vissa korsningspunkter längs med sträckan och avsaknaden av cykelbarhet längs med hela vägen.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanen är inkluderat i detta stråk.

Interregional funktion

Väg 72 är funktionellt prioriterad för långväga personresor med bil och är betydelsefull för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala och Arlanda vilket bland annat möjliggör en förstörd arbetsmarknad.

Regional funktion

På regional nivå är väg 72 en funktionellt prioriterad väg för dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik. Stråket har en viktig funktion för arbetspendling, långväga personresor och för näringslivets transporter.

Brister

Dalabanans anläggning är i dåligt skick och i behov av spårbyte vilket planeras pågå just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fullteknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen.

Väg 72 har bristande trafiksäkerhet för rådande hastigheter och dålig hastighetsefterlevnad. Sträckorna Vittinge – Järlåsa och Järlåsa – Kvarnbolund pekas ut som särskilt problematiska. Sträckorna präglas av bristande hastighetsefterlevnad i kombination med mycket tung trafik som bidrar till farliga omkörningar. Det förekommer även köbildningar under eftermiddagar

på delar av sträckan vilket påverkar framkomligheten för räddningsfordon negativt.

Gång- och cykelmöjligheterna i stråket är relativt goda och det finns två regionala cykelvägar som knyter ihop Vänge med Uppsala samt en cykelväg som knyter ihop Heby – Morgongåva – Vittinge. Det planeras även en ny gång- och cykelväg som ska knyta ihop Heby och Sala.

55-stråket

I stråket ingår väg 55 mellan Uppsala ner till länsgränsen mot Sörmland.

Interregional funktion

Väg 55 är ett riksintresse för vägtrafik och ingår i det regionala vägnätet och förbinder Uppsala med norra Mälardalen och i förlängningen andra orter utanför Mälarenregionen, framför allt Göteborg, Oslo och Karlstad. Vägen är alternativ till väg 53 över Kvikksund i väster och till Essingeleden E4/E20 genom Stockholm i öster. Väg 55 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet för samtliga trafikslag. Vägen är väsentlig för person- och godstransporter i både Uppsala län och Södermanlands län.

Regional funktion

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.

Brister

Väg 55 genom Uppsala tätort (Bärbyleden) lider av köbildningar i maxtimmen, trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem i korsningspunkter. Väg 55 är prioriterat som de högst prioriterade kollektivtrafikstråket i länet och bussarna lider av framkomlighetsproblem på grund av det stora trafikflödet

Väg 55 Kvarnabolund – Örsundsbro är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanters möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Litslena – Örsundsbro är mittseparerad men det saknas möjlighet för oskyddade trafikanter att tag röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs över stråket. Hållplatserna längs med sträckan saknar accelerationsfält vilket påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt. Den södra infarten till Örsundsbro har problem med framkomlighet och trafiksäkerhet.

Väg 55 Litslena – Enköping är bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering. Med risk för allvarliga olyckor som följd. Det finns även brister i oskyddade trafikanternas möjlighet att röra sig längs med stråket, till och från hållplats samt tvärs stråket. I nuvarande länsplan åtgärdsplan finns sträckan med som namngiven åtgärd och planeras mittsepareras med parallell gång- och cykelväg.

Väg 55 Strängnäs – Enköping Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet samt undermåliga förutsättningar för gång och cykel och även kollektivtrafik. Smal vägsträcka med dålig linjeföring som är olycksbelastad. Finns även behov av att säkerställa gång- och cykeltrafikens framkomlighet över Strängnäsbron.

Mälarstråket

Inom Mälarstråket ingår både Mälarbanan, väg 263 och E18.

Interregional funktion

Stråket är en viktig del av Sveriges transportvägnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån långväga personresor. E18 är även funktionellt prioriterad gällande godstransporter.

Regional funktion

Mälarstråket har en viktig funktion för arbetspendlingen att koppla ihop Enköpings kommun med Håbo kommun med kringliggande tätorter. E18 och väg 263 är utpekade som ett funktionellt prioriterad vägnät utifrån dagliga personresor, kollektivtrafik

Brister

Det är främst Mälarbanans kapacitet och Bålsta station som är prioriterade brister i stråket. För trafikplatserna Åsen och Draget vid E18 finns flertalet brister kopplade till trafiksäkerhet, tillgänglighet, sikt och köer på avfartsrampen från Stockholm med trafik mot Bålsta. Även bristande standard på avfart från Enköping mot Bålsta. På väg 263 är en viss sträcka av vägen bristfällig vad gäller smal väg. Det förekommer även flertalet brister på väg 263 kring GCM-passager och korsningar samt bristande cykelbarhet. Slutligen har väg 263 brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden, buller samt viltolyckor.

Norrtäljestråket

I detta stråk ingår väg 77.

Interregional funktion

För godstrafik har väg 77 en viktig storregional funktion. Men vägen är även viktig utifrån sin funktion för långväga personresor.

Regional funktion

Vägen knyter ihop resande från de östra delarna av Knivsta kommun med Knivsta samt Uppsala. Men framför allt är det ett stort resande till och från Uppsala län mot tätorter i Norrtälje kommun. Väg 77 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga persontransporter och kollektivtrafik.

Brister

Bristerna rör främst trafiksäkerhet, framkomlighet och cykelbarheten längs med väg 77. Inom Uppsala län är det framför allt bristande cykelbarhet och möjligheten att göra hållbara kombinationsresor som är mest prioriterat. De andra bristerna på väg 77 är mest aktuella i den del av vägen som ligger i Stockholms län. Till följd av lokala sänkningar anses restiden på väg 77 vara bristande. Det finns ett antal korsningar längs med väg 77 som är bristande. Till följd av problematik med buller och viltolyckor klassas väg 77 även som bristande kring det.

Ostkuststråket

Innefattas av E4, väg 600, väg 290, väg 291, väg 255 och järnvägsbanan Ostkustbanan (OKB) från Uppsala vidare över länsgränsen till Gävle.

Interregional funktion

Två av Sveriges viktigaste transportstråk i form av E4 och OKB ingår i detta stråk. De är båda utpekade som riksintressen för kommunikation och fyller därmed en avgörande funktion för resenärer och godstransporter som ska vidare till norra eller södra Sverige.

E4, väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik. För funktionerna godstransport och långväga personresor är även E4 och väg 291 utpekade.

Regional funktion

Samtliga vägar och järnvägar i Ostkuststråket är viktiga pendlingsstråk som knyter samman flera av länets större tätorter med varandra men även med Stockholm och Gävle. De genomgående länkarna E4an och OKB har av naturliga skäl en viktig del för det långväga resandet i länet medan väg 600, väg 290, väg 255 och väg 291 är mer betydande för det regionala resandet inom Uppsala län.

OKB trafikeras av Mälartågs pendeltåg som binder samman många av de mindre tätorterna i Norduppland med Gävle, Tierp och Uppsala. Men även SJ:s fjärrtåg som stannar i Gävle, Tierp och Uppsala vidare ner mot Linköping via Stockholm fyller en viktig funktion för inom- och utomregional pendling.

Den södra delen av OKB har tågstopp i Knivsta station genom SL-pendeln och Mälartåg.

Brister

Järnvägsstationernas funktion som bytespunkter längs OKB har högsta prioritet gällande brister i detta stråk. Det framtida ökade resandet i tågtrafiken innebär att Uppsala C kan bli en flaskhals där fyra spår övergår till dubbelspår norr om Uppsala. De två plankorsningarna som finns i Uppsala strax norr om Uppsala C ska åtgärdas för att minimera framkomlighetsbristerna och problematiken med spårspring. Stationerna på sträckan Uppsala – Gävle har bristande standard gällande tillgänglighet, funktion, upplevd trygghet och säkerhet. Därför genomförs stationsanpassningar för att kunna åtgärda bristerna, vilket finansieras från både nationell plan och länsplan. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. Bristen hanteras via medel från nationell plan. Det finns ett ökat behov av spårkapacitet mellan Uppsala-Gävle. Kapacitetstaket är nått, och fler förbigångsspår/partiella fyrspår behövs för att kunna öka kapaciteten på sträckan och möjliggöra en utökning av turtätheten i framtiden. Nytt plattformsläge samt ett vändspår för regionpendel alternativt SL-pendel i Storvreta behöver utredas.

På väg 600 finns en bristande cykelbarhet mellan Uppsala och Björklinge. Men även brister gällande tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid hållplatser samt möjligheten att parkera cyklar vid hållplatser. Inom ramen för nu gällande länsplan ska väg 600 rustas och bristerna ska åtgärdas. Längs väg 600 och 742 mellan Tierp och Tierps kyrkby saknas en gång- och cykelväg vilket leder till brister i trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Lokala hastighetssänkningar i Björklinge skapar en brist för restiden på väg 600. Sträckan mellan Läby och Mehedeby är även den bristande utifrån restidsperspektivet.

Väg 290 saknar en separerad gång- och cykelväg mellan Storvreta och Vattholma vilket gör trafikmiljön osäker för oskyddade trafikanter. De olika alternativen som finns för att öka cykelbarheten mellan Storvreta och Vattholma behöver undersökas. Sträckan mellan Fullerömotet och Vattholma är en måttlig brist vad gäller kapaciteten på vägen till följd av högt trafikflöde. Mellan Österbybruk och Forsmark är väg 290 bristande vad gäller restid för persontrafik till följd av sänkningar i hastigheten.

På väg 291 finns det två passager för gång, cykel- och mopeder som är av betydande brist. Väg 290 och 600 har flertalet trafikfarliga korsningar och passager är av både måttlig och betydande brist.

Väg 255 brister gällande bärighetsklass BK4. Det finns även brister kopplade till restid på vägen till följd av hastighetsreduceringar samt en bristande

möjlighet till cykelpendling mellan tätorter längs vägen till följd av dålig cykelbarhet.

Samtliga fyra länsvägar i stråket har brister inom miljö och hälsa, framför allt kopplat till viltolyckor och buller. Men det förekommer även brister kopplade till negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden samt höga halter av luftföroreningar.

Riksväg 70-stråket

Detta stråk innefattas av riksväg 70 mellan Enköping och länsgränsen mot Västmanland.

Interregional funktion

Från Enköping använder många riksväg 70 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. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstrafik, kollektivtrafik och långväga personresor.

Regional funktion

Riksväg 70 binder samman Enköpings kommuns västra delar och är ett viktigt pendlingsstråk för de som reser till och från Enköpings tätort. Framför allt är det boende i tätorten Fjärdhundra som använder vägen, men den är även den genaste sträckningen för personer som åker mellan Heby och Enköpings tätorter. Linje 225 trafikerar vägen mellan Heby och Enköping.

Brister

Sedan 2018 är det utbyggt till mötesfri landsväg. Bristerna gäller främst cykelmöjligheterna mellan Enköping och Fjärdhundra där ett antal felande länkar finns.

Roslagsstråket

I detta stråk ingår väg 76 mellan Skutskär ner till Stockholms länsgräns.

Interregional funktion

Väg 76 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen bidrar till att koppla ihop Roslagskusten och dess målpunkter Gävle–Skutskär – Karlsholmsbruk–Skärplinge–Forsmark–Östhammar–Hargshamn–Hallstavik–Norrtälje. Väg 76 är inte riksintresse för statlig väginfrastruktur, däremot är Hargshamn och Forsmark av riksintresse.

Regional funktion

Väg 76 är viktigt för arbetspendling och kopplar ihop ett flertal tätorter med stora arbetsplatser längs med väg 76 och kringliggande vägnät.

Brister

Hela väg 76 genom Uppsala län har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av att vägen är kurvig och smal på vissa sektioner samt upplevs osäker av oskyddade trafikanter då vägen saknar vägren på flertalet sträckor. Sträckan Östhammar – länsgräns Stockholms län klassificeras som en betydande brist smala vägar enligt Trafikverkets bristbeskrivning.

Räta linjen

Väg 56 är en del av det statliga stamvägnätet och kallas även för Räta linjen.

Interregional funktion

Väg 56 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor och godstrafik. Väg 56 är även en del av det nationella vägnätet och utgör en viktig koppling mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Vägen är också en viktig del av att koppla ihop Heby med Sala och i förläggningen Dalarna med Uppsala.

Regional funktion

Väg 56 används främst för resande som ska åka från södra till norra delarna av Heby kommun. Men väg 56 har även en funktion för långväga personresor för de som ska norrut.

Brister

Inom Uppsala län är hela väg 56 mötesseparerad med 100 km/h standard förutom på sträckan Sala – korsning väg 72/56.

Östervålastråket

I detta stråk ingår väg 272.

Interregional funktion

Väg 272 har ingen utpekad tydlig interregional funktion.

Regional funktion

Väg 272 är ett starkt pendlingsstråk för de boende längs vägen som ska in mot Uppsala. Stråket trafikeras av busslinjerna 844 och 772 mellan Östervåla och Uppsala. Den ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Brister

Det finns brister kopplade till användbarhetsområdena gods- och persontrafik, miljö och hälsa samt trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vilket är högst vid Uppsala. Den del av väg 272 som återfinns i Heby kommun är dessutom betydligt smalare samt krokigare vilket i kombination med växtlighet intill körbanan leder till delvis skydd. Trafiksäkerheten är bristande till följd av gång- och cykelanslutningar som saknas och försämrar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med eller över väg 272. Men det finns även ett flertal GCM-passager över väg 272 som uppvisar betydande trafiksäkerhetsbrister. Säkra och tillgängliga busshållplatser saknas, vilket påverkar kollektivtrafiken negativt. Andra brister som har lyfts är risken för viltolyckor längs väg 272 och bristande hela resan-perspektivet, bland annat till följd av en avsaknad av pendlarparkeringar vid strategiska platser.

Östhammarstråket

Stråket omfattas av väg 288 men kopplar även an till väg 76 och 292.

Interregional funktion

Väg 288 saknar någon viktigare utpekad interregional funktion. Framför allt är stråket en viktig länk för inomregional pendling i Uppsala län, främst mellan Uppsala och Östhammars kommuner.

Regional funktion

Utifrån det funktionellt prioriterade vägnätet är väg 288 utpekad som viktigt för funktionerna godstransporter, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Som tidigare nämnt fyller Östhammarstråket främst en viktig funktion för pendling och transport mellan tätorter i Östhammars kommun samt till och från Uppsala tätort.

Brister

Delsträckan Gimo-Börstil saknar i dagsläget mötesseparering vilket blir en bristande länk för trafiksäkerhet och restid längs väg 288. Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Mellan Gimo och Östhammar är det bristande möjligheter att cykelpendla mellan tätorterna. Under rusningstider drabbas sträckan av köbildningar, något som ger brister för bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Till följd av det höga trafikflödet mellan Uppsala tätort och Jälla på väg 288 leder det till stora brister i framkomlighet för samtliga trafikslag. Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunala fördjupningar – Knivsta kommun

I Knivsta kommun finns Ostkuststråket (E4, väg 255 och Ostkustbanan) samt Norrtäljestråket (väg 77).

Bostadsutveckling

Utifrån det Fyrspårsavtal som Knivsta kommun tecknat med staten och Region Uppsala åtar sig Knivsta kommun att bygga 15 000 bostäder i kollektivtrafiknära lägen. Prioriterade utvecklingsområden för kommande bostäder enligt översiktsplanen är tätorterna Alsike och Knivsta. Båda tätorterna ligger i anslutning till E4 och Ostkustbanan men även med koppling till väg 77. Östuna-Spakbacken samt Husby-Långhundra är två mindre orter längs med väg 77 där det finns möjlighet att utveckla med bostäder och verksamheter, men det är i mindre skala. Vid väg 255 kan även tätorten Vassunda utvecklas med bostäder och förtätas. Majoriteten av utvecklingen koncentreras däremot till Knivsta och Alsike.

Näringslivsetableringar

Precis som att den främsta bostadsutvecklingen kommer att ske i Knivsta och Alsike är även den största delen av näringslivsutvecklingen i Knivsta kommun koncentrerad till samma tätorter. Längs E4 och med nära anslutning till väg 77 ligger verksamhetsområdet Ar som förväntas expandera framöver. Söder om Knivsta tätort kan ett nytt verksamhetsområde i Nor utvecklas längs med E4, detta förutsätter en ny trafikplats till E4. I Forsby finns ett positivt planbesked för ett nytt verksamhetsområde, även detta kräver en trafikplats till E4 för att realiseras. Kilenkrysset kommer utvecklas vid det befintliga verksamhetsområdet runt Ar. Vid väg 77 finns det möjlighet att utveckla Husby-Långhundra för verksamheter.